



**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ**  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

**ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

## **ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**“ΟΙ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ:  
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ  
ΝΕΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΥΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ”**



**Παναγιώτης Νικολόπουλος, Α.Μ. 0811Μ006**

**Επιβλέπων: Καθηγητής, Αθανάσιος Παπαδασκαλόπουλος**

**ΑΘΗΝΑ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014**

*Στο Εξώφυλλο:*

*Η φωτογραφία ISS028-E-24360 λήφθηκε από το πλήρωμα της Αποστολής 28 του Διεθνούς Διαστημικού Σταθμού (ISS) λίγο μετά τα μεσάνυχτα της 10<sup>ης</sup> Αυγούστου 2011, αποτυπώνοντας, μέσω της πυκνότητας του φωτισμού, τους αστικούς σχηματισμούς της βορειοδυτικής Ευρώπης (Πηγή: NASA Earth Observatory).*

*“...μια εικόνα του κόσμου τη νύχτα από δορυφόρο δείχνει περισσότερο περιφερειακές συγκεντρώσεις ανθρώπινων και παραγωγικών δραστηριοτήτων, παρά συγκεντρώσεις προσδιορισμένες από τα εθνικά σύνορα.”*

*(Krugman 1991, cit. Κόνσολας 1997: 84)*

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία εκπονείται στο πλαίσιο της φοίτησης στο ΠΜΣ Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου, αποτελώντας το επιστέγασμά της. Σκοπό κάθε διπλωματικής εργασίας αποτελεί η αποκρυστάλλωση των στοιχείων που έχουν συλλεγεί κατά τη διάρκεια της φοίτησης, και συνακόλουθα η αποτύπωσή τους με έναν τρόπο που να πληροί τα επιστημονικά κριτήρια και να έχει προέλθει από διαλεκτική σκέψη. Στο επίπεδο του μεταπτυχιακού διπλώματος, προφανώς δεν αναμένεται η εξαγωγή πρωτότυπης γνώσης από την εργασία των αποφοίτων, σαφώς όμως απαιτείται μια ικανοποιητική τήρηση των επιστημονικών πρακτικών και μια επαρκής ανάλυση-θεώρηση του πραγματευομένου ζητήματος. Παρόμοια και η παρούσα εργασία, προσπαθεί να ικανοποιήσει τα προαναφερθέντα πραγματευόμενα το θέμα: “Οι Μητροπόλεις στο Διεθνή Χώρο: Στρατηγικές Ανάπτυξης και Νέες Τάσεις Πολυπυρηνικής Οργάνωσης”. Μερίδιο της τελικής μορφής του παρόντος αναλογεί στον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας Καθηγητή Αθανάσιο Παπαδασκαλόπουλο, τον οποίο ευχαριστώ για την καθοδήγηση και το χρόνο του.

Οι αστικοί σχηματισμοί πλέον αποτελούνται από πιο σύνθετες έννοιες από αυτή της πόλης, και ειδικά της μονοκεντρικής μορφής της που μονοπώλησε για αιώνες την ανθρώπινη δραστηριότητα και την οικονομική σκέψη. Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αποτυπώσει τις σύγχρονες διεθνείς πρακτικές για την ανάπτυξη των μητροπολιτικών περιοχών, καθώς και την τάση τους να διαρθρώνονται πολυπυρηνικά ως αποτέλεσμα της μεταβιομηχανικής διεθνούς συγκυρίας, καθώς και της παγκοσμιοποιητικής διαδικασίας. Σε αυτό το πλαίσιο παρουσιάζονται ως μελέτες περίπτωσης οι τρέχουσες στρατηγικές ανάπτυξης της μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης (Ισπανία), και της μητροπολιτικής περιφέρειας του Ράντσταντ (Ολλανδία), καθώς και ιδιαίτερα ζητήματα γύρω από την υπεραστική πολυπυρηνικότητα.

Οι σύγχρονες μητροπόλεις βρίσκονται σε μια αέναη διαδικασία επίτευξης ποιοτικών χαρακτηριστικών, που θα τους προσδώσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη διεθνή οικονομική σκηνή. Στόχο αποτελεί η χωροθέτηση διεθνώς ηγετικών επιχειρήσεων στην επικράτειά τους. Τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, οποιαδήποτε μορφή κι αν λαμβάνουν –προηγμένες υποδομές μεταφορών και επικοινωνιών, δυνατότητα χωροθέτησης σε εξειδικευμένες επιχειρηματικές συστάδες,

αναβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον, κτλ.- έλκουν τις επιχειρήσεις, οι οποίες ανάλογα με τη δραστηριότητά τους αναζητούν μία πολύ συγκεκριμένη τοποθεσία εγκατάστασης, που θα τους εξασφαλίζει ένα υψηλότερο περιθώριο κέρδους.

Επιπλέον μέλημα των μητροπολιτικών περιοχών αποτελεί η βιωσιμότητα του φυσικού τους περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένου του επιχειρηματικού τους περιβάλλοντος και αυτού της κατοικίας, σε ένα υποβαθμιζόμενο ποιοτικά παγκόσμιο περιβάλλον. Η διατήρηση περιορισμένου πληθυσμιακού μεγέθους στα αστικά κέντρα, η παρεμβολή, μεταξύ τους, ποιοτικών ανοικτών χώρων, και η επίτευξη της απαιτούμενης κρίσιμης μάζας, μέσω ικανοποιητικών λειτουργικών συνδέσεων των συγκεκριμένων πυρήνων αποτελεί μια πιθανή λύση, που συνάμα εξυπηρετεί και σκοπούς κοινωνικής συνοχής.

Οι προαναφερθείσες επιδιώξεις των σύγχρονων μητροπολιτικών περιοχών αποτελούν και το συνεκτικό δεσμό των δύο ευρύτερων πεδίων, των στρατηγικών ανάπτυξης και των πολυπυρηνικών σχηματισμών υπεραστικού επιπέδου, που εξετάζονται στο παρόν.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....</b>	<b>3</b>
<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....</b>	<b>5</b>
<b>ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ-ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ.....</b>	<b>9</b>
<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....</b>	<b>11</b>
<b>1.1. Μια Ευρύτερη Θεώρηση των Μητροπολιτικών Περιοχών.....</b>	<b>11</b>
<b>1.2. Ζητήματα Ορολογίας.....</b>	<b>15</b>
<b>1.3. Η Διάρθρωση της Κειμένου.....</b>	<b>17</b>
<b>2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....</b>	<b>21</b>
<b>2.1. Η Εγκατάσταση Παραγωγικών Δραστηριοτήτων στον Αστικό Χώρο.....</b>	<b>21</b>
<b>2.2. Αυτοτροφοδοτούμενες Χωρικές Επιδράσεις.....</b>	<b>23</b>
2.2.1. Ο Ρόλος των Εξωτερικών Οικονομιών.....	24
2.2.2. Η Συμβολή της Περιφερειακής Οικονομικής.....	27
<b>2.3. Ερμηνευτική Προσέγγιση της Πολυπυρηνικής Μητρόπολης.....</b>	<b>29</b>
<b>3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΝ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ.....</b>	<b>31</b>
<b>3.1. Γενικά Στοιχεία Σχεδιασμού.....</b>	<b>31</b>
3.1.1. Περιφερειακός Στρατηγικός Σχεδιασμός.....	31
3.1.2. Σύγχρονες Στρατηγικές Ανάπτυξης και Μητροπολιτικές Περιφέρειες.....	34
<b>3.2. Η Μεσογειακή Μητρόπολη της Βαρκελώνης, Ισπανία.....</b>	<b>36</b>
3.2.1. Αναπτυξιακοί Στόχοι του “Barcelona Visió 2020”.....	38
3.2.2. Επιχειρηματικές Συστάδες στη Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης.....	44
3.2.3. Διακυβέρνηση της Μητροπολιτικής Βαρκελώνης.....	49
<b>4. ΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ΤΗΣ ΠΟΛΥΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΤΟΥ ΡΑΝΤΣΤΑΝΤ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ.....</b>	<b>53</b>
<b>4.1. Αναπτυξιακό Όραμα για το Ράντσαντ.....</b>	<b>54</b>
<b>4.2. Αναπτυξιακές Αρχές του “Randstad 2040 Structuurvisie”.....</b>	<b>57</b>

---

4.2.1. Διαβίωση σε ένα Ασφαλές, Προσαρμοσμένο Κλιματικά και Αναβαθμισμένο Περιβαλλοντικά Δέλτα. ....	59
4.2.2. Ποιότητα Δημιουργίας μέσω Μεγαλύτερης Αλληλεπίδρασης μεταξύ Φυσικού και Δομημένου Περιβάλλοντος. ....	59
4.2.3. Ενδυνάμωση των στοιχείων που είναι ήδη ισχυρά σε διεθνές επίπεδο. ....	60
4.2.4. Ισχυρές, βιώσιμες πόλεις και περιφερειακή προσβασιμότητα. ....	61
<b>4.3. Εντοπισμός Επιχειρηματικών Συστάδων στο Ράντσαντ. ....</b>	<b>61</b>
4.3.1. Εμπόριο και Διαχείριση-Αποθήκευση Εμπορευμάτων. ....	64
4.3.2. Χρηματοοικονομικές και Επιχειρηματικές Υπηρεσίες. ....	65
4.3.3. Δημιουργικός Κλάδος. ....	66
4.3.4. Τουρισμός. ....	66
4.3.5. Κλάδος Φυτοκομίας. ....	67
<b>4.4. Η Μορφή Διακυβέρνησης του Ράντσαντ. ....</b>	<b>67</b>
<b>5. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΥΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ. ....</b>	<b>73</b>
<b>5.1. Πολυπυρηνική Αστική Διάρθρωση. ....</b>	<b>73</b>
5.1.1. Προς ένα Πολυπυρηνικό Ενδοαστικό Πρότυπο. ....	73
5.1.2. Οι Διαστάσεις του Φαινομένου. ....	77
5.1.3. Χαρακτηριστικά των Πολυπυρηνικών Σχηματισμών. ....	78
<b>5.2. Πολυπυρηνικές Υπεραστικές Μορφές. ....</b>	<b>82</b>
5.2.1. Χαρακτηριστικά της Μεταβιομηχανικής Οικονομίας. ....	82
5.2.2. Σύγχρονη Διεθνής Πραγματικότητα. ....	86
5.2.3. Εννοιολογική Προσέγγιση της Υπεραστικής Πολυπυρηνικότητας. ....	90
<b>6. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗΣ ΠΟΛΥΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ. ....</b>	<b>95</b>
<b>6.1. Αναλυτικές Πτυχές της Πολυπυρηνικότητας. ....</b>	<b>95</b>
6.1.1. Αστική Μορφολογία. ....	95
6.1.2. Επίπεδο Λειτουργικών Σχέσεων. ....	97
6.1.3. Μορφή Διακυβέρνησης. ....	99
<b>6.2. Συνέργεια στις Πολυκεντρικές Αστικές Περιφέρειες. ....</b>	<b>101</b>
<b>6.3. Πολυπυρηνικότητα και Περιφερειακή Ανάπτυξη. ....</b>	<b>107</b>

---

6.3.1. Τάσεις Περιφερειακής Προσέγγισης.....	107
6.3.2. Περιφερειακές Εξωτερικότητες.....	110
6.3.3. Επιπλοκές για τις Στρατηγικές Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ευρύτεροι Προβληματισμοί.....	112
<b>7. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.....</b>	<b>115</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>121</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΤΩΝ.....</b>	<b>127</b>





## ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ-ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

	<b>Ελληνική Ορολογία</b>	<b>Ξενόγλωσση Ορολογία</b>	
<b>ΑΕΠ</b>	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν	Gross Domestic Product	<b>GDP</b>
<b>ΕΕ</b>	Ευρωπαϊκή Ένωση	European Union	<b>EU</b>
<b>ΚΕΠ</b>	Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή	Central Business District	<b>CBD</b>
<b>ΜΑΠ</b>	Μεγα-Αστική Περιφέρεια	Mega-City Region	<b>MCR</b>
<b>ΜΠΒ</b>	Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης	Àrea Metropolitana de Barcelona	<b>AMB</b>
<b>ΜΣΠ</b>	Μητροπολιτική Στατιστική Περιοχή	Metropolitan Statistical Area	<b>MSA</b>
<b>ΟΟΣΑ</b>	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης	Organisation for Economic Co-operation and Development	<b>OECD</b>
<b>ΠΑΠ</b>	Πολυκεντρική Αστική Περιφέρεια	Polycentric Urban Region	<b>PUR</b>
<b>ΠΜΠ</b>	Πολυπυρηνική Μητροπολιτική Περιφέρεια	Polynucleated Metropolitan Region	<b>PMR</b>
<b>ΠΠΥ</b>	Προηγμένες Παραγωγικές Υπηρεσίες	Advanced Producer Services	<b>APS</b>
<b>ΣΑΚΧ</b>	Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου	European Spatial Development Perspective	<b>ESDP</b>
	Δίκτυο Παρατήρησης Ευρωπαϊκού Χωρικού Σχεδιασμού	European Spatial Planning Observation Network	<b>ESPON</b>
	Τεχνολογία Πληροφορικής και Επικοινωνιών	Information and Communication Technology	<b>ICT</b>
	Οργανισμός Μητροπολιτικού Στρατηγικού Σχεδίου της Βαρκελώνης	Pla Estratègic Metropolità de Barcelona	<b>PEMB</b>
	Υπουργείο Στέγασης, Χωρικού Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, Ολλανδία	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu	<b>VROM</b>



## **1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

### **1.1. Μια Ευρύτερη Θεώρηση των Μητροπολιτικών Περιοχών**

Λόγω της απουσίας ενός καθολικά αποδεκτού ορισμού του όρου, μητροπόλεις συνηθίζεται να καλούνται γενικώς οι μεγαλύτερες αστικές περιοχές, που συνάμα χαρακτηρίζονται από λειτουργικότητα. Ωστόσο, οι Konsolas κ.ά. (2001: 195), ακολουθώντας διεθνή πρότυπα, ορίζουν τα μητροπολιτικά κέντρα ως χωρικές συγκεντρώσεις με πάνω από 500.000 κατοίκους, που περιβάλλονται από πόλεις-δορυφόρους με εξειδικευμένες ή συμπληρωματικές δραστηριότητες, και συνήθως, έχουν κυρίαρχο αναπτυξιακό ρόλο σε εθνικό επίπεδο, καθώς και τη δυνατότητα να λειτουργήσουν ανάλογα και σε διεθνές.

Οι Bourdeau-Lepage & Huriot (2003), από μια άλλη οπτική ορίζουν τη μητρόπολη ως ένα κέντρο συντονισμού πολύπλοκων οικονομικών δραστηριοτήτων σε παγκόσμια κλίμακα (Bourdeau-Lepage 2003: 2). Σε διαφορετικές ιστορικές περιόδους, η μητρόπολη λάμβανε διαφορετικές μορφές, σύμφωνα κάθε φορά με τις δραστηριότητες που έπρεπε να συντονιστούν και τον τρόπο που αυτό επιδιωκόταν. Σήμερα, η ανάπτυξη της μεταβιομηχανικής οικονομίας και η σχετική αυξανόμενη ανάγκη για συντονισμό επιφέρουν εκτεταμένες μεταβολές, επεκτείνοντας σημαντικά τις λειτουργίες συντονισμού και τις σχετικές υπηρεσίες υψηλής τάξης.

Οι μητροπόλεις, εκτός του ότι αποτελούν μεγάλα πληθυσμιακά κέντρα, είναι επίσης σημαντικά κέντρα οικονομικής δραστηριότητας. Αποτελούν πράγματι την κινητήρια δύναμη της οικονομικής μεγέθυνσης, παρέχοντας οφέλη συγκέντρωσης σε επιχειρήσεις και έλκοντας δυναμικές εταιρείες, καθώς και ραγδαία αναπτυσσόμενους κλάδους. Είναι γεγονός, ότι οι αστικές οικονομίες έχουν μετατραπεί σε οικονομίες υπηρεσιών με τους αντίστοιχους κλάδους να αποτελούν τις πιο σημαντικές πηγές απασχόλησης. Οι οικονομίες κλίμακας και τα οφέλη της συγκέντρωσης αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για την ερμηνεία του ταχύτερου ρυθμού μεγέθυνσής τους. Ωστόσο, εντός της ομάδας των μητροπόλεων, το πληθυσμιακό μέγεθος δεν αιτιολογεί ξεκάθαρα τις βραχυχρόνιες ή μεσοχρόνιες διαφορές στη μεγέθυνση, με τη διάρθρωση της οικονομίας να επιδρά σημαντικά στις οικονομικές επιδόσεις (Laakso & Kostiainen 2007: 5).

Τα όρια των μητροπόλεων δεν καθορίζονται από ομογενή κριτήρια. Σε κάποιες περιπτώσεις η μητροπολιτική περιοχή είναι σημαντικά μεγαλύτερη από τη λειτουργική αστική περιοχή, ενώ σε άλλες η μητρόπολη παρουσιάζεται σαφώς

---

μικρότερη. Για την αποτύπωση του μεγέθους μιας μητρόπολης χρησιμοποιούνται ποικίλα κριτήρια. Το μέγεθος μιας αστικής περιοχής είναι ουσιώδες επειδή, μεταξύ άλλων, συνδέεται με την δυνατότητα οικονομικής μεγέθυνσης, το οποίο ωστόσο εξαρτάται ιδιαίτερα από το πώς καθορίζεται η περιοχή της. Ο πληθυσμός αποτελεί το πιο κοινό μέτρο του μεγέθους των αστικών περιοχών. Σύμφωνα με τους Laakso & Kostianen (2007: 11), ένα άλλο κριτήριο σύγκρισης αποτελεί ο όγκος της παραγωγής, ο οποίος συχνά αποτυπώνεται με τη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (gross value added). Κοινή σε σχεδόν όλες τις μεγάλες πόλεις είναι η μεγάλη σημασία του τομέα υπηρεσιών, με τον διευρυνόμενο τομέα ιδιωτικών υπηρεσιών να αποτελεί κοινό χαρακτηριστικό των μητροπόλεων. Ο τομέας των υπηρεσιών έχει αναπτυχθεί και διευρυνθεί εις βάρος των βιομηχανικών κλάδων σε παγκόσμια κλίμακα, με τον κλάδο της βιομηχανίας, ωστόσο, να παίζει ακόμη σημαντικό ρόλο στην οικονομία πολλών μητροπολιτικών περιοχών.

Αφετηρία των συζητήσεων γύρω από τις μητροπόλεις αποτελούν δύο σημαντικά ευρήματα. Αρχικά, επισημαίνεται η ανάδυση νέων μορφών χωρικού καταμερισμού της εργασίας, με τις τάσεις αποκέντρωσης στο πλαίσιο της παραγωγής αγαθών να συνοδεύονται από συγκεντρωτικές τάσεις στο πεδίο των υψηλής ποιότητας επιχειρηματικών και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, και την παράλληλη μεταβολή των ιεραρχιών εντός του αστικού συστήματος (BBSR 2011: 25). Επιπλέον, η ισορροπία ισχύος μεταξύ των μητροπόλεων και των εθνικών κρατών έχει μετατοπιστεί, καθώς ειδικά η δυνατότητα οικονομικού ελέγχου έχει συγκεντρωθεί υπέρμετρα στις ηγετικές πόλεις παγκοσμίως. Αυτές οι μητροπόλεις έχουν αποκτήσει ιδιαίτερα ισχυρό έλεγχο της βιομηχανικής παραγωγής, των χρηματοοικονομικών ροών και της πληροφορίας, ξεπερνώντας σε σπουδαιότητα ακόμη και τα εθνικά κράτη.

Όπως επισημαίνει ο Thornley (2000), η αύξηση της παγκοσμιοποίησης των οικονομικών δραστηριοτήτων σε όρους συνθηκών επικοινωνίας και παραγωγής μετέβαλλε τις σχέσεις παραγωγής, διανομής και κατανάλωσης ανεξάρτητα από τα εθνικά σύνορα (Giffinger & Stallbohm 2009: 3). Την ίδια στιγμή, η παγκοσμιοποιητική διαδικασία έχει επίδραση και στην ανάπτυξη των πόλεων επειδή η κατανομή των επενδύσεων σύμφωνα με την οικονομική δραστηριότητα πραγματοποιείται ανάλογα με τα συγκριτικά, μεταξύ τους, πλεονεκτήματα. Επιπλέον, η πτώση του Σιδηρού Παραπετάσματος και η διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης τροποποίησαν τις συνθήκες αστικής ανάπτυξης.

---

Το πλαίσιο της μεταβιομηχανικής οικονομίας εκχωρεί αναπόφευκτα πρωταρχικό ρόλο στα αστικά συστήματα, και συνακόλουθα στους μητροπολιτικούς σχηματισμούς. Σύμφωνα με τους Huriot & Thisse (2000: x), οι μεταβιομηχανικές πόλεις έχουν προκύψει από την ανάδυση της οικονομίας των υπηρεσιών και, πιο πρόσφατα, από την πληροφορική επανάσταση (Bourdeau-Lepage 2003: 2). Και πάλι, σύμφωνα με την Bourdeau-Lepage (2003), πλέον η οικονομική ισχύς και η ανάπτυξη εξαρτώνται από νέες τριτογενείς δραστηριότητες όπως οι χρηματοοικονομικές και οι παραγωγικές υπηρεσίες, η έρευνα και ανάπτυξη, ο σχεδιασμός, η διοίκηση επιχειρήσεων και, γενικώς, από δραστηριότητες ειδικευμένες στη λήψη αποφάσεων και τον έλεγχο. Στο υψηλότερο επίπεδό τους, αυτές οι δραστηριότητες λαμβάνουν το ρόλο του συντονισμού των οικονομικών δραστηριοτήτων σε ευρεία χωρική κλίμακα και συγκεντρώνονται επιλεκτικά. Η ανάγκη εγγύτητας για ανταλλαγή πληροφορίας μέσω επαφής πρόσωπο με πρόσωπο, κάνει τις συγκεκριμένες υπηρεσίες υψηλής τάξης να συγκεντρώνονται κυρίως στα παραδοσιακά κέντρα των μητροπόλεων, τις Κεντρικές Επιχειρηματικές Περιοχές (Central Business Districts, CBD/ΚΕΠ).

Κάθε ανάλυση της φυσικής ανάπτυξης μιας μητροπολιτικής περιοχής απαιτεί την κατανόηση του προτύπου οικιστικής κατανομής του πληθυσμού εντός αυτής, καθώς και του τρόπου μεταβολής της στη διάρκεια του χρόνου. Στα βιομηχανοποιημένα κράτη οι μεγάλες πόλεις εμφανίζουν υψηλότερες πυκνότητες από τις μικρές, με κοινή συνισταμένη των δύο τύπων πόλεων την εμφάνιση αποκέντρωσης, με πληθυσμιακές πυκνότητες που μειώνονται αργά ενόσω αυξάνεται η απόσταση από το κέντρο της πόλης. Σύμφωνα με τους Meyer & Meyer (1987), η μεγαλύτερη αποκέντρωση των πληθυσμών στις μητροπόλεις, η οποία αποτυπώνεται με την άμβλυνση των δεικτών πληθυσμιακής πυκνότητας, αποτελεί καθολική διαπίστωση, και προκαλείται από τις αυξήσεις εισοδήματος με τη συνεπαγόμενη κατανάλωση κατοικίας, και τις περισσότερο αποτελεσματικές μεταφορές (Ingram 1998: 6). Συνήθως, οι πληθυσμιακές πυκνότητες στις κεντρικότερες ζώνες φθίνουν καθώς τα νοικοκυριά εκτοπίζονται από την επέκταση άλλων δραστηριοτήτων, ενώ παρατηρείται μια αντίστοιχη αύξηση της πυκνότητας σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές.

Στις μεγάλες πόλεις συχνά παρατηρείται μια αρκετά ποικιλόμορφη πληθυσμιακή κατανομή, όπως επίσης κατά τους Dowall & Treffeisen (1991), και η ύπαρξη εκτός από την παραδοσιακή ΚΕΠ, ενός πλήθους υποκέντρων τα οποία συνενώνονται για τη δημιουργία ενός αναπτυξιακού προτύπου πολλαπλών κέντρων (Ingram 1998: 7). Μελέτες εντός των πόλεων στη διάρκεια των ετών υποδεικνύουν ότι υπάρχει μια

---

αξιοσημείωτη τάση για αποκέντρωση της απασχόλησης, με την αναλογία των θέσεων εργασίας στο κέντρο να φθίνει μέσα στο χρόνο και την περισσότερη από τη νέα αύξηση της απασχόλησης να εγκαθίσταται εκτός αυτού (Meyer & Gomez-Ibanez 1981, cit. Ingram 1998: 8). Την ίδια στιγμή, παρατηρείται συχνά η απασχόληση σε μια αστική περιοχή να είναι περισσότερο συγκεντρωμένη απ' ό,τι ο πληθυσμός, με τον τυπικό επιβάτη να μετακινείται από τον τόπο διαμονής, που απέχει σχετικά περισσότερο από το κέντρο, στο χώρο εργασίας του, που βρίσκεται πιο κοντά σε αυτό. Ωστόσο, και πάλι σύμφωνα με τους Meyer & Gomez-Ibanez (1981), η απασχόληση δεν συγκεντρώνεται ισχυρά στις ΚΕΠ των μεγάλων πόλεων (Ingram 1998: 8).

Παρατηρούνται, επίσης, διεθνώς παρόμοια πρότυπα χωροθέτησης της απασχόλησης ανά είδος δραστηριότητας, με αυτή της βιομηχανίας να είναι περισσότερο αποκεντρωμένη από την απασχόληση στις υπηρεσίες (Lee 1985, cit. Ingram 1998: 9), με τις βιομηχανικές επιχειρήσεις να επιδίδονται σε έναν αγώνα προς αναζήτηση χώρου, βελτιωμένων υπηρεσιών υποδομών, και προηγμένων εμπορευματικών μεταφορών. Επιπλέον, Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα (1991), υπάρχει η τάση οι περιοχές κοντά στο κέντρο να εξειδικεύονται στην εγκατάσταση νέων, μικρών βιομηχανικών επιχειρήσεων, τις αποκαλούμενες “θερμοκοιτίδες” (incubator areas) (Ingram 1998: 9). Η επανεγκατάσταση της βιομηχανικής δραστηριότητας εκτός της ΚΕΠ, είναι γεγονός ότι μειώνει τη ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές στις κεντρικές περιοχές της πόλης, περιορίζοντας σημαντικά την κυκλοφοριακή συμφόρηση του κέντρου.

Τέλος, παράλληλα με την απομάκρυνση από το κέντρο των θέσεων εργασίας στη βιομηχανία, παρατηρείται μια αύξηση των θέσεων απασχόλησης στον τομέα των υπηρεσιών εντός αυτού. Η εξέλιξη της απασχόλησης στους κλάδους των υπηρεσιών στο κέντρο εμφανίζεται λιγότερο κανονική, με τις δραστηριότητες λιανεμπορίου να παρουσιάζουν έναν σχετικά υψηλότερο βαθμό συγκέντρωσης για κάποιο διάστημα. Τελικά και ο συγκεκριμένος κλάδος αποκεντρώνεται, με την εγκατάσταση πλέον στο κέντρο χρηματοοικονομικών και νομικών υπηρεσιών, καθώς και άλλων δραστηριοτήτων που είναι λιγότερο προσανατολισμένες στα νοικοκυριά και περισσότερο στις επιχειρήσεις, απαιτώντας καλή επικοινωνία και άμεση επαφή με τον πελάτη.

---

## 1.2. Ζητήματα Ορολογίας

Η έννοια της πολυπυρηνικότητας, όσον αφορά τη διάρθρωση των μητροπολιτικών περιφερειών, κάνει αισθητή την παρουσία της με το Ειδικό Τεύχος του επιστημονικού περιοδικού *European Planning Studies* το 1998, το οποίο πραγματευόταν τις “Πολυπυρηνικές Μητροπολιτικές Περιφέρειες στη Βορειοδυτική Ευρώπη”. Στο συγκεκριμένο τεύχος του περιοδικού περιλαμβάνονται τα άρθρα των Dieleman & Faludi (1998: 365-377), και του Lambooy (1998: 457-466), που αναφέρονται σε συγκεκριμένους πολυπυρηνικούς σχηματισμούς υπεραστικού επιπέδου που δεν διαθέτουν κάποια κυρίαρχη πόλη στους διάφορους τομείς δραστηριότητας. Παρότι είναι γεγονός ότι, πλέον η σχετική βιβλιογραφία γύρω από τους υπεραστικούς σχηματισμούς πολλαπλών πυρήνων δραστηριότητας κυριαρχείται από τον όρο των “πολυκεντρικών αστικών περιφερειών”, παρουσιάζονται παρακάτω συγκεκριμένοι λόγοι που επιλέχθηκε για τον τίτλο της εργασίας και την πραγμάτευση του αντικειμένου η έννοια της πολυπυρηνικότητας, αντί αυτής του πολυκεντρισμού.

- Η δυναμική φύση της ιδέας του πυρήνα, συγκριτικά με αυτής του κέντρου. Ήδη, από τις φυσικές επιστήμες απ’ όπου εισήχθη η έννοια, ένας πυρήνας είναι αλληλένδετος με τις δυνάμεις που ασκεί και που ασκούνται σε αυτόν και μπορούν να επηρεάσουν τη συνολική λειτουργία ενός στοιχείου-οργανισμού, όπως παρόμοια ισχύει και στο κοινωνικοοικονομικό πεδίο.
- Επιπλέον, η πραγμάτευση από την παρούσα εργασία των μητροπολιτικών περιοχών στο διεθνή χώρο φαντάζει πιο συναφής με την έννοια των πολυπυρηνικών μητροπολιτικών περιφερειών, παρά με αυτή των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών, παρότι δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι υφίσταται ουσιαστική, μεταξύ των δύο, διαφορά.
- Τέλος, η έννοια των κέντρων χρησιμοποιείται στην κλίμακα της αστικής πολυκεντρικότητας, με τη μορφή των συμπληρωματικών στην κεντρική επιχειρηματική περιοχή (υπο)κέντρων, ενώ η έννοια του πυρήνα ταιριάζει ιδιαίτερα στο υπεραστικό επίπεδο, με τις διακριτές πόλεις να αποτελούν τους ανεξάρτητους πυρήνες, οι οποίοι μπορεί να υποστηριχθεί ότι λειτουργούν ως κινητήρες των ευρύτερων περιοχών τους (λειτουργία πυρήνα με κεντρομόλες και κεντρόφυγες δυνάμεις), και ταυτόχρονα διασυνδέονται οριζόντια σε ένα ευρύτερο λειτουργικό σύνολο.

---

Παρά την προαναφερθείσα διάκριση, στο κείμενο που ακολουθεί οι συγκεκριμένοι όροι χρησιμοποιούνται εναλλακτικά, προκειμένου σε κάθε περίπτωση να είναι σαφές ότι δεν γίνεται αναφορά σε κάποια μονοκεντρική μητροπολιτική περιοχή, αλλά σε μια με περισσότερους/α του ενός πυρήνες ή κέντρα δραστηριότητας-λειτουργιών.

Ένα σημείο που πρέπει να διευκρινιστεί σχετικά με την πολυπυρηνικότητα, αφορά τον όρο που χρησιμοποιείται προκειμένου να αποτυπωθεί το ευρύτερο επίπεδο χωρικής οργάνωσης από αυτό της πόλης. Στην αγγλική βιβλιογραφία παρουσιάζεται ο όρος “interurban”, με τη συνέπεια απέναντι στην επιστημονική διατύπωση να επιβάλλει την εξέταση των ενδεχομένων, στην ελληνική γλώσσα, όρων της “υπεραστικής” και της “δια-αστικής” κλίμακας. Παρότι μπορεί να ειπωθεί ότι ο όρος “δια-αστική” αντιπροσωπεύει καλύτερα τη συγκεκριμένη κλίμακα περιλαμβάνοντας ένα ευρύτερο πεδίο χωρικής διάρθρωσης, στο παρόν κείμενο για να χαρακτηριστεί η υπερκείμενη της πόλης χωρική κλίμακα που περιλαμβάνει ένα σύνολο πόλεων-πυρήνων και τις ευρύτερες περιοχές τους, που στο πραγματευόμενο πλαίσιο συναποτελούν την πολυπυρηνική μητροπολιτική περιφέρεια, έχει επιλεγεί η υιοθέτηση του όρου “υπεραστική”.

Επιπλέον, όσον αφορά τις μονοκεντρικές μητροπόλεις οι όροι που χρησιμοποιούνται σκοπό έχουν και πάλι απλώς να δηλώσουν αυτή την ευρύτερη μορφή αστικού σχηματισμού χωρίς να επιδίδονται σε κάποια άκρως λεπτομερειακή διάκριση μεταξύ τους. Συνεπώς, είτε εμφανίζονται οι δόκιμοι και ευρέως αποδεκτοί στην ελληνική γλώσσα όροι, των μητροπόλεων και των μητροπολιτικών περιοχών, είτε όροι όπως οι “Παγκόσμιες Πόλεις”<sup>1</sup>, που αναφέρονται σε μητροπόλεις που ασκούν ιδιαίτερη επιρροή στην παγκόσμια κοινωνικοοικονομική και πολιτισμική δραστηριότητα, όπως είναι παραδείγματος χάριν, το Παρίσι ή το Λονδίνο, η πρόθεση σε κάθε περίπτωση είναι αυτή της σαφούς διάκρισής τους από τις πολυπυρηνικές μητροπόλεις.

---

<sup>1</sup> Οι συγκεκριμένοι σχηματισμοί συναντώνται συχνά στη διεθνή βιβλιογραφία ως Global Cities, World Cities, Key Cities, κτλ, με σαφή αναφορά σε σημαντικά επιστημονικά έργα, όπως αυτά των Hall (1966) και Sassen (1991), “The World Cities” και “The Global City”, αντίστοιχα.



---

### 1.3. Η Διάρθρωση της Κειμένου

Ακολουθεί μια σύντομη αναφορά στη δομή του κειμένου, με περιορισμένα στοιχεία για το κάθε κεφάλαιο, που θα διαφωτίσουν τον αναγνώστη για το τι επακολουθεί. Η εισαγωγή πέρα από τη συγκεκριμένη αναφορά στα επιμέρους τμήματα του έργου, προσπαθεί καταρχήν να θέσει τις βάσεις για την περαιτέρω ιδιαίτερη πραγμάτευση των μητροπολιτικών περιοχών, αλλά και να διευκρινίσει κάποια ζητήματα, που αποτελούν τη βάση της εξέτασης που θα πραγματοποιηθεί στα κεφάλαια που ακολουθούν.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στο θεωρητικό υπόβαθρο των μητροπολιτικών περιοχών. Γίνεται αναφορά στους θεωρητικούς που επηρέασαν με το έργο τους τη σκέψη γύρω από την εγκατάσταση των δραστηριοτήτων στο χώρο, και ιδιαίτερα τον αστικό. Έπειτα εξετάζονται οι αυτοτροφοδοτούμενες χωρικές επιδράσεις, με την πραγμάτευση εννοιών όπως οι εξωτερικές οικονομίες, η σωρευτική αιτιότητα και ο πόλος ανάπτυξης. Τέλος, επιχειρείται μια θεωρητική προσέγγιση των πολυπυρηνικών μητροπολιτικών περιοχών, με αναφορά στην προσπάθεια απαγκίστρωσης της επιστημονικής σκέψης από το ατελέςφορο πλέον μονοκεντρικό υπόδειγμα ερμηνείας της σύγχρονης αστικής διάρθρωσης.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στις στρατηγικές ανάπτυξης των μητροπολιτικών περιοχών και περιφερειών στο διεθνή χώρο. Αρχικά, γίνεται μια γενική αναφορά στον περιφερειακό στρατηγικό σχεδιασμό, και στη συνέχεια επιχειρείται μια αναφορά στις σύγχρονες στρατηγικές ανάπτυξης των μητροπολιτικών περιφερειών. Στο υποκεφάλαιο 3.2., μελετάται η περίπτωση της σύγχρονης στρατηγικής ανάπτυξης της Μητροπολιτικής Περιοχής της Βαρκελώνης στην Ισπανία, υπό τον τίτλο “Barcelona Visió 2020”. Η συγκεκριμένη μητροπολιτική περιοχή, αποτελεί παράδειγμα ενδοαστικής πολυπυρηνικής οργάνωσης, με τη δημιουργία “οάσεων” επιχειρηματικών υπηρεσιών μέσω της αναζωογόνησης υποβαθμισμένων περιοχών εντός του αστικού ιστού. Στο πλαίσιο αναφοράς στην περιοχή της Βαρκελώνης εξετάζονται οι συγκεκριμένες επιλογές γύρω από τις επιχειρηματικές συστάδες, καθώς και η μορφή που έχει λάβει η διακυβέρνηση σε αυτή.

Το τέταρτο κεφάλαιο αφιερώνεται εξολοκλήρου στην παρουσίαση της στρατηγικής ανάπτυξης της πολυπυρηνικής μητρόπολης του Ράντσταντ (Randstad) στην Ολλανδία, το οποίο περιλαμβάνει τις κύριες πόλεις του Άμστερνταμ, της

---

Ουτρέχτης, της Χάγης και του Ρότερνταμ, και την πιο πρόσφατη έκφασή της υπό την ονομασία “Randstad 2040 Structuurvisie”. Το Ράντσαντ αποτελεί μια περιοχή, σε αδρές γραμμές συνυφασμένη, με την έννοια της πολυπυρηνικής μητροπολιτικής περιφέρειας. Σχεδόν εδώ και πέντε δεκαετίες η περιοχή του Ράντσαντ διαμορφώνεται όχι από τυχαία και άναρχη ανάπτυξη των αστικών λειτουργιών, αλλά από συνειδητές επιλογές και αντίστοιχα ισχυρό και ευπροσάρμοστο σχεδιασμό. Κεντρική φιλοσοφία, η επίτευξη της κρίσιμης μάζας για την πραγματοποίηση ανταγωνιστικών ωφελειών αντίστοιχων των μητροπόλεων διεθνούς εμβέλειας (παγκόσμιες πόλεις), και ταυτόχρονα η διατήρηση ενός βιώσιμου αστικού και περιβαλλοντικού τοπίου, προωθώντας ένα μοντέλο πολλαπλών συνεκτικών αστικών συστημάτων.

Το πέμπτο κεφάλαιο, αναφέρεται στη σύγχρονη τάση της πολυπυρηνικής διάρθρωσης για εφαρμογή της σε ευρύτερες χωρικές κλίμακες, πλέον της αστικής. Αρχικά, γίνεται μια εισαγωγική αναφορά στη μετάβαση των αστικών κέντρων εντός του 20<sup>ου</sup> αιώνα από τη μονοκεντρική μορφή σε αυτή των περισσοτέρων κέντρων για συγκεκριμένους λόγους. Ακολούθως παρουσιάζονται η αναλυτική και κανονιστική διάσταση του φαινομένου της πολυπυρηνικότητας ανεξαρτήτου κλίμακας, και τέλος, αναφέρονται τα χαρακτηριστικά του. Πιο συγκεκριμένα, αυτά είναι: το ιστορικό υπόβαθρο της περιοχής, η συγκεκριμένη κλίμακα οργάνωσης, ο βαθμός αλληλεπίδρασης μεταξύ των κόμβων του σχηματισμού, καθώς και η συνοριακή δυναμική του. Στη συνέχεια, εισάγονται τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη μεταβιομηχανική οικονομία και έθεσαν τις βάσεις για την ανάπτυξη των πολυπυρηνικών υπεραστικών σχηματισμών, και γίνεται μια αναφορά στη συγκεκριμένη περιφερειακή διάρθρωση. Ακολούθως, αναφέρονται απτά στοιχεία της σύγχρονης χωρικής-αστικής πραγματικότητας, για τον ευρωπαϊκό χώρο, αλλά και για τη βόρεια Αμερική και την ανατολική Ασία. Τέλος, επιχειρείται μια εννοιολογική προσέγγιση του φαινομένου της υπεραστικής πολυπυρηνικότητας, μέσω μιας προσπάθειας σύνθεσης των, κατά γενική ομολογία, όχι ιδιαίτερα συνεκτικών διατυπώσεων, που όπως θα αναφερθεί στη συνέχεια προκύπτουν από τις διαφορετικές αφετηρίες και τις διαφορετικές κλίμακες στις οποίες αναφέρονται οι διάφοροι μελετητές.

Το έκτο κεφάλαιο, αναφέρεται σε ιδιαίτερα ζητήματα γύρω από τις πολυπυρηνικές μητροπολιτικές περιφέρειες. Αρχικά, αναφέρονται οι διαστάσεις που διαφοροποιούν τους υπεραστικούς πολυκεντρικούς σχηματισμούς από τους

---

αντίστοιχους ενδοαστικούς. Γίνεται αναφορά συγκεκριμένα στη μορφολογία του αστικού συστήματος, στο επίπεδο των λειτουργικών σχέσεων, αλλά και στη μορφή διακυβέρνησης. Στη συνέχεια, εξετάζεται η έννοια της συνέργειας, ο τρόπος εμφάνισης, καθώς και η σημασία της για τις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες. Τέλος, γίνεται αναφορά σε ζητήματα περιφερειακής ανάπτυξης σχετικά με τις πολυυρηνικές περιφέρειες. Οι τάσεις περιφερειακής προσέγγισης που παρουσιάζονται αντλούν σε μεγάλο βαθμό από τα ερευνητικά ευρήματα του πρότζεκτ URBANET, με την περιφερειακή συνεργασία και το συντονισμό να συσχετίζεται με τη συγκέντρωση πόρων για την από κοινού χρήση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών και την επίτευξη κρίσιμης μάζας, την ανάπτυξη και εκμετάλλευση ισόρροπων συμπληρωματικότητων, και τέλος, την αξιοποίηση της χωρικής ποικιλομορφίας. Οι περιφερειακές εξωτερικότητες αναφέρονται στον τρόπο εμφάνισης των εξωτερικών οικονομιών στο επίπεδο των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών, με το τελευταίο υποκεφάλαιο να αναφέρεται σε ζητήματα που δυσχεραίνουν τις στρατηγικές παρεμβάσεις εντός της περιφέρειας, όπως και σε καθαυτό το ζήτημα της αποτελεσματικότητας των πολυυρηνικών μητροπολιτικών περιφερειών ως παρέμβασης σχεδιασμού προς επίτευξη ισορροπίας και ανάπτυξης.



## **2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ**

### **2.1. Η Εγκατάσταση Παραγωγικών Δραστηριοτήτων στον Αστικό Χώρο**

Οι Μητροπολιτικές περιοχές αποτελούν πρωτίστως ένα φαινόμενο χωροθέτησης παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η σύγχρονη μορφή τους είναι απόρροια μακρόχρονων κοινωνικοοικονομικών διαδικασιών, πολιτικών επιλογών, και κυρίως δημιούργημα της αλληλεπίδρασης ατομικών αποφάσεων χωροθέτησης, που σε κάθε ιστορική φάση εκπορεύονται από διαφορετικούς παράγοντες και κριτήρια. Κύρια δραστηριότητα για την εμφάνιση συγκέντρωσης στο χώρο θεωρήθηκε από τους μελετητές η βιομηχανική δραστηριότητα, λόγω της διευρυμένων οικονομικών αποτελεσμάτων που τη χαρακτηρίζουν και των ιστορικών παραδειγμάτων του 19<sup>ου</sup> και 20<sup>ου</sup> αιώνα. Ωστόσο, η σύγχρονη μεταφορντική οικονομία χαρακτηρίζεται από επικράτηση των κλάδων υπηρεσιών, επιχειρηματικών και καταναλωτικών, οι οποίες είναι αυτές που κυρίως διαμορφώνουν πλέον τη χωρική διάρθρωση. Σε μια προσπάθεια εξέτασης της ουσίας πίσω από τη θεωρία, προς αναζήτηση των αρχικών διατυπώσεων που επηρέασαν τους μελετητές του οικονομικού χώρου, εξετάζονται ακολούθως συνοπτικά οι θεωρίες χωροθέτησης των von Thünen (1826) και Cristaller (1933).

Η πρώτη προσπάθεια διατύπωσης θεωρίας χωροθέτησης πραγματοποιήθηκε από τον von Thünen (1826), αποτελώντας ουσιαστικά μια θεωρία για τη χωροθέτηση της αγροτικής παραγωγής (Κόνσολας 1997: 134). Ο von Thünen οραματίστηκε ένα απομονωμένο αστικό κέντρο που τροφοδοτείται από την περιμετρική του αγροτική περιοχή, και αναζήτησε μέσω της ανάλυσής του, πως θα πρέπει να κατανεμηθεί αυτή η περιοχή μεταξύ καλλιεργειών προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τα κόστη παραγωγής και μεταφοράς προϊόντων στην πόλη, καθώς και τι μορφή θα πάρει αυτή η κατανομή στην περίπτωση ενός αυθόρμητου ιδιοτελούς ανταγωνισμού μεταξύ αγροτών και γαιοκτημόνων. Η μελέτη κατέληξε ότι ο ανταγωνισμός οδηγεί σε ένα κεκλιμένο φθίνοντων γαιοπροσόδων<sup>2</sup>. Κάθε αγρότης-παραγωγός έρχεται, καθώς φαίνεται, αντιμέτωπος με μια απόφαση συμβιβασμού μεταξύ γαιοπροσόδου και μεταφορικού κόστους. Αποτέλεσμα του διαφορικού μεταφορικού κόστους και της διαφορικής απόδοσης μεταξύ των καλλιεργειών είναι η αποτύπωση ενός προτύπου ομόκεντρων δακτυλίων χωροθέτησης της παραγωγής.

---

<sup>2</sup> Η γαιοπρόσδοος παίρνει τη μέγιστη τιμή στο κέντρο της πόλης και φθίνει σταδιακά έως το εξωτερικό όριο της τελευταίας καλλιέργειας, όπου και μηδενίζεται.

---

Η προηγούμενη θεωρία αποτέλεσε τη βάση για τη μετέπειτα πραγμάτευση των αστικών χρήσεων γης (Alonso 1964). Ο Alonso (1964) έδωσε μια νέα ερμηνεία στο υπόδειγμα, αντικαθιστώντας τους αγρότες-παραγωγούς με αστικούς επιβάτες και την απομονωμένη πόλη με μια κεντρική επιχειρηματική περιοχή, καταλήγοντας και πάλι σε ένα πρότυπο ομόκεντρων δακτυλίων εγκατάστασης. Με το μονοκεντρικό υπόδειγμα συμπεραίνεται ότι η δραστηριότητα που αναπτύσσεται σε κάθε τμήμα γης είναι εκείνη, που οι ενδιαφερόμενοι να την πραγματοποιήσουν έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν την υψηλότερη τιμή για το συγκεκριμένο τμήμα, με το ύψος της τιμής της έκτασης να συναρτάται με την απόσταση από το κέντρο της πόλης, και την τιμή που έχουν πρόθεση να προσφέρουν οι ενδιαφερόμενοι να φθίνει καθώς αυξάνεται η απόσταση, και συνακόλουθα το κόστος μεταφοράς (Κόνσολας 1997: 134). Ωστόσο, παρότι τα παραπάνω υποδείγματα εμφανίζονται να αποτυπώνουν ικανοποιητικά τις χρήσεις γης περιμετρικά μια πόλης ή μιας κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής εντός μιας μητρόπολης, σύμφωνα με τους Fujita κ.ά. (1999: 18), σε περίπτωση που η χωροθέτηση των περιοχών αναφοράς είναι ενδογενής δεν προσφέρουν κάποια βοήθεια αφού απλώς υποθέτουν την ύπαρξη τους.

Το 1933 ο Christaller ανέπτυξε τη θεωρία “κεντρικής θέσης” προκειμένου, σύμφωνα με τον Κόνσολα (1997: 163), να εξηγήσει το ρόλο της πόλης ως οικισμού που εξυπηρετεί τον πληθυσμό του ιδίου, και της συμπληρωματικής του περιοχής, όπως και την κατανομή της δραστηριότητας του τριτογενούς τομέα μεταξύ των οικισμών. Οι δραστηριότητες που ικανοποιούν τις ανάγκες των ομοιόμορφα κατανομημένων κατοίκων στο φανταστικό πεδίο του Christaller, λόγω της ύπαρξης οικονομικών κλίμακας, δεν κατανέμονται και οι ίδιες ομοιόμορφα σε αυτό. Τελικά, η αντιστάθμιση μεταξύ οικονομικών κλίμακας και μεταφορικού κόστους διαμορφώνει ένα πλέγμα κατά τόπους οικισμών, η σχέση μεταξύ των οποίων (απόσταση και εκάστοτε μέγεθος) προσδιορίστηκε με αναφορά στη δραστηριότητα του λιανεμπορίου. Ο Lösch (1938), ο οποίος συμπλήρωσε τη θεωρία, επεσήμανε ότι το πλέγμα που θα ελαχιστοποιούσε τα μεταφορικά κόστη για δεδομένη πυκνότητα κεντρικών θέσεων θα έπρεπε να περιλαμβάνει εξάγωνες αγορές (Fujita κ.ά. 1999: 26).

Το δίκτυο κεντρικών θέσεων με τη σταδιακή του πύκνωση και τις επικαλύψεις των συμπληρωματικών περιοχών, τελικά ολοκληρώνεται σε ένα ιεραρχημένο σύστημα με πόλεις, κωμοπόλεις και χωριά, που προσφέρουν διαφορετικό όγκο και ποικιλία αγαθών και υπηρεσιών. Ο Christaller θεώρησε ότι τα κέντρα έχουν μέγεθος από 1.000 κατοίκους, που προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες “χαμηλής τάξης” έως και

---

αυτά που περιλαμβάνουν 500.000 κατοίκους προσφέροντας αγαθά και υπηρεσίες “υψηλής τάξης”. Ο Lösch έδωσε μια περισσότερο ρεαλιστική οπτική (Κόνσολας 1997: 165), υποστηρίζοντας ότι η ιεράρχηση ξεκινά από οικισμούς με 100 κατοίκους και φθάνει στα μητροπολιτικά κέντρα με πληθυσμό 10.000.000 κατοίκων, τα οποία είναι αυτά που παράγουν το σύνολο των διαθέσιμων αγαθών και υπηρεσιών. Ο Christaller μπορεί να εμπνεύστηκε τη θεωρία κεντρικής θέσης από τις πόλεις στη νότια Γερμανία που εξυπηρετούσαν την περιμετρική τους αγροτική αγορά, η θεωρία όμως, μπορεί κάλλιστα να εφαρμοσθεί και στην κεντρική επιχειρηματική περιοχή εντός μιας μητρόπολης. Ωστόσο, κάποιοι εστιάζουν στο ότι το συγκεκριμένο υπόδειγμα δεν είναι αιτιακό, αλλά απλώς περιγραφικό, χωρίς να αποτελεί ερμηνεία της χωρικής διάρθρωσης της οικονομίας (Fujita κ.ά. 1999: 27).

## **2.2. Αυτοτροφοδοτούμενες Χωρικές Επιδράσεις**

Τα υποδείγματα των Christaller και Lösch, σε αδρές γραμμές, εξέταζαν έναν μεταποιητικό τομέα, ο οποίος διαθέτει τα προϊόντα του σε έναν αγροτικό τομέα. Συνεπώς, οι υποθέσεις στις οποίες βασίζονταν, δεν τους επέτρεπαν να αποτυπώσουν το κυκλικό χαρακτηριστικό της παραγωγής, που υποβοηθά τη μεγέθυνση και τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων στο χώρο, ότι δηλαδή ένα τμήμα της ζήτησης για βιομηχανικά αγαθά προέρχεται από τον ίδιο τον τομέα της βιομηχανίας. Τα εμπειρικά στοιχεία, ήδη από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, δείχνουν ότι η παρουσία ενός ικανοποιητικά ανεπτυγμένου, αυστηρά χωροθετημένου, βιομηχανικού τομέα έλκει επιχειρήσεις του ίδιου τομέα ή της ίδιας παραγωγικής αλυσίδας. Εξετάζοντας περαιτέρω αυτή τη δυναμική, οι Storper & Walker (1989) προκειμένου να περιγράψουν τη διαδικασία της συνεχούς επανεφεύρεσης και παραγωγής, κάνουν χρήση της έκφρασης “οι βιομηχανίες δημιουργούν περιφέρειες” (BBSR 2011: 32). Οι μεγεθυνόμενοι βιομηχανικοί τομείς, καθώς και οι σύγχρονοι κλάδοι υπηρεσιών, λέγεται ότι μπορούν να δημιουργήσουν μόνοι τους το απαιτούμενο καινοτομικό περιβάλλον επειδή η μεγέθυνση και η καινοτομία στις χωρικές μονάδες προσελκύει παρόμοιες επιχειρήσεις μέσω των αλυσίδων αξίας, οδηγώντας σε συστάδες που μειώνουν τα κόστη συναλλαγής και προωθούν αμοιβαία τις καινοτομίες (Porter 1998).

---

### 2.2.1. Ο Ρόλος των Εξωτερικών Οικονομιών

Από την έννοια των εξωτερικοτήτων μπορούν να εξαχθούν σημαντικά στοιχεία για την ανάπτυξη των μητροπόλεων, καθώς η χωρική γειτνίαση και πυκνότητα συνεπάγονται αποτελέσματα αστικοποίησης. Σύμφωνα με τον Hoover (1937), η οικονομική ανάπτυξη επηρεάζεται θετικά από πλήθος παραγόντων χωροθέτησης, καθώς και ευκαιρίες επαφών εντός της εκάστοτε καθορισμένης περιοχής. Αυτή μπορεί να προσφέρει επιχειρηματικές υπηρεσίες, κάθε είδους υποδομές, καθώς και μεγάλες αγορές εργασίας και προϊόντων, οι οποίες επίσης νοούνται ως θετικές επιδράσεις αστικοποίησης, κάτι που ήδη συνεπάγεται μια κυκλική αιτιακή σχέση ή ένα αυτοτροφοδοτούμενο αποτέλεσμα. Η ζήτηση για συγκεκριμένες υποδομές καθορίζει ταυτόχρονα την προσφορά, με την τελευταία να αποτελεί θετικό παράγοντα χωροθέτησης για νέες επιχειρήσεις έλκοντας παράλληλα και νέους κατοίκους.

Η έννοια των εξωτερικών οικονομιών από την αρχική της διατύπωση συνδέθηκε στενά με τη χωρική συγκέντρωση. Η πρώτη προσπάθεια διαμόρφωσης θεωρητικής βάσης επί εμπειρικών στοιχείων για τη δυναμική της συγκέντρωσης πραγματοποιήθηκε από τον Marshall (1890). Σύμφωνα με τον Marshall, εξωτερικές οικονομίες, αποτελούν οι οικονομίες που είναι εξωτερικές για τη μεμονωμένη επιχείρηση, αλλά εσωτερικές για μια συγκεκριμένη περιοχή που χαρακτηρίζεται από “βιομηχανική ατμόσφαιρα”, και ο Καραγιωργας (1979: 180-1), υποσημειώνει ότι κάνοντας χρήση μαθηματικής ορολογίας, μπορεί λακωνικά να ειπωθεί ότι προκαλούνται από την αλληλεπίδραση ανάμεσα στις συναρτήσεις παραγωγής των διαφόρων επιχειρήσεων. Για τον Marshall, η συνεγκατάσταση βιομηχανικών επιχειρήσεων παρέχει συγκεκριμένα οφέλη-κίνητρα όπως, στήριξη σε εξειδικευμένους τοπικούς προμηθευτές εισροών, απόθεμα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, και τέλος, ευκολότερη διάχυση της πληροφορίας (Fujita κ.ά. 1999: 18). Παρότι τα προαναφερθέντα κίνητρα συνεγκατάστασης των βιομηχανιών είναι δύσκολο να υποδειγματοποιηθούν, τα επιχειρήματα του Marshall έδωσαν σε ένα βαθμό απαντήσεις στα ερωτήματα των οικονομολόγων του χώρου για την ύπαρξη των πόλεων και των κεντρικών επιχειρηματικών περιοχών.

Πιο συγκεκριμένα, στην περιφερειακή οικονομική υποστηρίζεται ότι η συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε επιλεγμένα αστικά κέντρα (πόλους ανάπτυξης)



---

προκαλείται κατά βάση από τη χωροθέτηση προωθητικών βιομηχανιών<sup>3</sup>. Ο Παπαδασκαλόπουλος (1995: 35) όμως, επισημαίνει επ' αυτού ότι είναι η προηγούμενη εμφάνιση των τεχνολογικών εξωτερικών οικονομιών και οικονομιών αστικής συγκέντρωσης που δημιουργούν ευνοϊκότερες συνθήκες, έλκοντας εν συνεχεία τις συγκεκριμένες επιχειρήσεις. Οι οικονομίες συγκέντρωσης (agglomeration economies), ή οικονομίες συσσώρευσης όπως αναφέρονται από τον Κόνσολα (1997: 152), παραδοσιακά διακρίνονται σε οικονομίες συσπείρωσης (localization economies), και οικονομίες αστικοποίησης (urbanization economies)<sup>4</sup>. Σύμφωνα με τον Lambooy (1998: 459), η πρώτη έννοια υποδηλώνει τις μειώσεις που συνεπάγεται για τα κόστη των επιχειρήσεων του ίδιου κλάδου η χωροθέτησή τους σε κοινή περιοχή<sup>5</sup>, ενώ η δεύτερη τα πλεονεκτήματα που παρέχει μια διαφοροποιημένη διάρθρωση των οικονομικών λειτουργιών και της αγοράς εργασίας.

Στην πράξη, σύμφωνα με τον Daniels (1985: 72), η απόκριση των επιχειρήσεων σε μια πιθανή συνεγκατάσταση εξαρτάται από τις στρατηγικές τους, τις διαδικασίες που χρησιμοποιούν στη λήψη αποφάσεων χωροθέτησης, και το πλήθος και είδος των παραχωρήσεων που είναι διατεθειμένες να κάνουν προκειμένου να αποκομίσουν τα οφέλη της κοινής χρήσης μιας τοποθεσίας με τους ανταγωνιστές τους. Η κλασική απεικόνιση αυτού του προβλήματος είναι το υπόδειγμα της γραμμικής δυοπωλιακής αγοράς του Hotelling (1929), όπου επιχειρείται να εξακριβωθεί η χωροθέτηση που εξασφαλίζει μεγιστοποίηση κέρδους για δύο παραγωγούς που πωλούν ένα πανομοιότυπο προϊόν σε ομοιόμορφα κατανομημένους καταναλωτές, οι οποίοι αγοράζουν μια μονάδα προϊόντος σε κάθε δεδομένη χρονική περίοδο, με τη ζήτηση του προϊόντος να είναι ανελαστική. Σε αυτό το ομολογουμένως απλουστευτικό πλαίσιο, οι δύο παραγωγοί μάχονται για την καλύτερη τοποθεσία μέχρι να

---

<sup>3</sup> Η έννοια του πόλου ανάπτυξης και της προωθητικής βιομηχανίας πραγματεύονται στην επόμενη παράγραφο του παρόντος κεφαλαίου, 2.2.2. Η Συμβολή της Περιφερειακής Οικονομικής.

<sup>4</sup> Στην ελληνική βιβλιογραφία οι πρώτες συναντώνται επίσης και ως οικονομίες τοπικής συγκέντρωσης, ή τοπικοποίησης, ενώ οι δεύτερες και σαν οικονομίες αστικής συγκέντρωσης ή αστικές οικονομίες. Η έννοια των οικονομιών συσπείρωσης βασίζεται στα έργα των Weber (1909) και Marshall (1890), ενώ αυτή των οικονομιών αστικοποίησης στα έργα των Hoover & Vernon (1962), και Jacobs (1961, 1984).

<sup>5</sup> Τα πλεονεκτήματα αυτά, πραγματοποιούνται λόγω της μεγαλύτερης κλίμακας και της αποτελεσματικότερης κατανομής της εργασίας που επιτυγχάνουν οι συνεγκατεστημένες επιχειρήσεις, και αναφέρονται σε συγκεκριμένο κλάδο, αντίθετα με τις αστικές οικονομίες που αναφέρονται συνολικά στην αστική ενότητα.

---

καταλήξουν να είναι και οι δύο εγκατεστημένοι στο κέντρο της αγοράς<sup>6</sup>, επιβεβαιώνοντας την επικρατούσα χωροθετική τάση.

Ο Darwent (1975) υποστηρίζει ότι μέσω των εξωτερικών οικονομιών οι συνεγκατεστημένες εταιρείες: α) αυξάνουν την ειδίκευσή τους επιτυγχάνοντας χαμηλότερο κόστος στα προϊόντα και τις υπηρεσίες που προμηθεύονται από τις γειτνιάζουσες δραστηριότητες, β) έχουν τη δυνατότητα διατήρησης μικρότερου όγκου αποθεμάτων<sup>7</sup> λόγω της ευχέρειας άμεσης αναπλήρωσής τους, και γ) εξασφαλίζουν μειωμένη χρέωση των βασικών προϊόντων για την παραγωγή με την κατανάλωσή τους σε μεγάλες ποσότητες. Στις προηγούμενες κατηγορίες μπορούν να προστεθούν οι οικονομίες από τη δυνατότητα κοινών ερευνών και συνεργασίας σε συγκεκριμένα στάδια της παραγωγής, καθώς επίσης και από τη μείωση της αβεβαιότητας που σημαίνει για έναν επιχειρηματία η συνεγκατάσταση της επιχείρησής του με τα προαναφερθέντα πιθανά οφέλη (Παπαδασκαλόπουλος 1995: 36).

Οι εξωτερικές οικονομίες, ωστόσο, μπορούν να λάβουν και αρνητική μορφή επηρεάζοντας το σύνολο των δραστηριοτήτων μιας αστικής περιοχής, ακόμη και τις προωθητικές δραστηριότητες ενός πόλου ανάπτυξης. Είναι σύνηθες η συσσώρευση πληθυσμού και δραστηριοτήτων στο χώρο να οδηγεί σε ανεξέλεγκτη ανάπτυξη, προκαλώντας κυκλοφοριακά προβλήματα, περιορισμό της δυνατότητας επέκτασης δραστηριοτήτων, ρύπανση, υποβάθμιση του περιβάλλοντος, κινδύνους για τη σωματική και ψυχική υγεία των κατοίκων, κτλ. (Παπαδασκαλόπουλος 1995: 36). Τέλος, ο Isard (1956) έχει δείξει ότι οι καμπύλες για διάφορους τύπους οικονομιών κλίμακας, εργασίας ή ενέργειας παραδείγματος χάριν, είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητες και πέραν ενός συγκεκριμένου μεγέθους συγκέντρωσης<sup>8</sup> οι οικονομίες παρατηρείται να έχουν φθίνουσα τάση.

---

<sup>6</sup> Σε αυτή την κοινή τοποθεσία ο καθένας μεμονωμένος παραγωγός δεν θα είναι ικανός να αυξάνει τα κέρδη με την περαιτέρω επανεγκατάστασή του, και οι τιμές τους θα είναι ίδιες προκειμένου να εξασφαλίσουν το μερίδιο αγοράς τους.

<sup>7</sup> Αυτή η δυνατότητα επιτρέπει στις επιχειρήσεις να διατηρούν μικρότερες αποθηκευτικές και συνακόλουθα μικρότερες συνολικές εγκαταστάσεις, καθώς επίσης παρέχει στην εταιρεία μεγαλύτερη ρευστότητα.

<sup>8</sup> Το οποίο ορίζεται από τον συνολικό πληθυσμό μιας αστικής περιοχής.

---

### 2.2.2. Η Συμβολή της Περιφερειακής Οικονομικής

Η ιδιαίτερα ισχυρή χωρική σχέση που χαρακτηρίζει τις θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης τις καθιστά ικανές να βοηθήσουν στην ερμηνεία της χωρικής και ιεραρχικής οργάνωσης του αστικού συστήματος. Δεν εστιάζουν απλώς στις οικονομικές πτυχές, αλλά επικεντρώνονται και στην ερμηνεία της οικονομικής ανάπτυξης ευρύτερων χωρικών μονάδων, συχνά περιλαμβάνοντας ασθενείς παράγοντες χωροθέτησης. Επομένως, η οικονομική ανάπτυξη μιας μητροπολιτικής περιοχής μπορεί να ερμηνευθεί ή να υποδειγματοποιηθεί με πτυχές σχετιζόμενες με τις λειτουργίες της, οι οποίες μπορούν να εκληφθούν αφενός ως ανάκλαση των γνωρισμάτων που αποτελούν παράγοντες χωροθέτησης με σκοπό την οικονομική μεγέθυνση, και αφετέρου ως αποτέλεσμα της συγκεκριμένης μεγέθυνσης και διαδικασιών διαφοροποίησης.

Η ισχυρότερη εμφάνιση των αυτοτροφοδοτούμενων χωρικών επιδράσεων στη βιβλιογραφία είναι αυτή με τη μορφή της διαδικασίας σωρευτικής αιτιότητας (cumulative causation), στο σχετικό υπόδειγμα του Myrdal (1957), που κατατάσσεται στις θεωρίες που διερευνούν τη δημιουργία των περιφερειακών ανισοτήτων. Ο Myrdal προσπαθεί να ερμηνεύσει τις χωρικές διαφοροποιήσεις της οικονομικής ευημερίας υποστηρίζοντας ότι η οικονομική ανάπτυξη είναι προϊόν συγκυριακής συσσώρευσης, σε συγκεκριμένα σημεία στο χώρο (κέντρα ανάπτυξης), φυσικών και επίκτητων ευνοϊκών χαρακτηριστικών που εδράζονται σε γεωγραφικά και ιστορικά αίτια (Κόνσολας 1997: 66-7). Ο Hirschman (1958), από την πλευρά του επισημαίνει ότι η κυκλικότητα αυτής της διαδικασίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις “προς τα πίσω και προς τα εμπρός συνδέσεις” μεταξύ των επιχειρήσεων (Marino & Trapasso 2009: 332). Αποτέλεσμα των επιμέρους διαδικασιών είναι η διαρκής τροφοδότηση της οικονομικής υπεροχής των κέντρων ανάπτυξης και αναπόφευκτα η διεύρυνση της απόκλισης στα επίπεδα ανάπτυξης κέντρου-περιφέρειας.

Αλληλοσυνδεδεμένη έννοια με τη σωρευτική αιτιότητα αποτελεί αυτή της χωροταξικής αλληλεξάρτησης (spatial interaction), η οποία, σύμφωνα με τον Myrdal, προκαλεί αποδυνάμωση<sup>9</sup> της περιφέρειας (backwash effects), στερώντας της κεφάλαια και εργατικό δυναμικό, και πλημμυρίζοντας την με αγαθά, που εμποδίζουν την ανάπτυξη της τοπικής παραγωγής (Κόνσολας 1997: 67). Κυριότερους παράγοντες που συμβάλλουν στο φαινόμενο αποτελούν οι οικονομίες αστικής συγκέντρωσης, οι

---

<sup>9</sup> Το φαινόμενο συναντάται στη βιβλιογραφία και ως απομύζηση ή αποψίλωση.

---

επιλεκτικές ροές κεφαλαίου, εργασίας, αγαθών και υπηρεσιών, καθώς επίσης, όπως επισημαίνει ο Παπαδασκαλόπουλος (1995: 38), περιλαμβάνονται και μη οικονομικοί παράγοντες<sup>10</sup>. Ωστόσο, μια συνολικότερη ανάπτυξη είναι δυνατόν να διαχύσει τα ευεργετικά αποτελέσματα (spread effects), ενισχύοντας ευρύτερα τη σωρευτική αιτιότητα και την αυτοδύναμη ανάπτυξη, επεκτείνοντας στην περίπτωση της μητρόπολης τα όρια της λειτουργικής της περιοχής.

Η έννοια του “πόλου ανάπτυξης” (growth pole), των Perroux (1955) και Boudeville (1966), επίσης μέσω της συγκέντρωσης δραστηριοτήτων θίγει το ζήτημα των αυτοτροφοδοτούμενων αποτελεσμάτων. Ο Perroux (1955) καταρχήν υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη, χωρική και βιομηχανική, δεν είναι καθολική και άμεση, αλλά κάνει την εμφάνισή της σε επιλεγμένα σημεία (πόλους ανάπτυξης) με κυμαινόμενες εντάσεις, διαχέεται μέσα από διαφορετικά δίκτυα και προκαλεί διαφοροποιημένα τελικά αποτελέσματα για το σύνολο της οικονομίας (Κόνσολας 1997: 166-7). Ο Boudeville (1966), με τη σειρά του διαμορφώνει τη γεωγραφική διάσταση του πόλου, υποστηρίζοντας ότι ένα σύνολο βιομηχανιών εγκατεστημένων σε αστική περιοχή, που παρακινούν την περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας στο σύνολο της ζώνης επιρροής τους αποτελούν έναν περιφερειακό πόλο ανάπτυξης.

Ως τμήμα της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης, ο Perroux (1961), διατύπωσε επιπλέον την έννοια της “προωθητικής βιομηχανίας” (propulsive unit), η οποία αποτελείται από μια μοναδική ή ένα σύνολο βιομηχανικών μονάδων, και με τη σειρά της ταυτίζεται με τον πόλο ή τον πυρήνα του (Κόνσολας 1997: 168). Ο Παπαδασκαλόπουλος (1995: 34), σημειώνει ότι προωθητική ιδιότητα προσδίδεται στη βιομηχανία, η οποία μέσω των ροών των προϊόντων και των εισοδημάτων που δημιουργεί, ευνοεί την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που σχετίζονται τεχνικά με αυτή (έννοια τεχνικής πολιτικής συγκέντρωσης), προάγει τη δραστηριότητα του τριτογενή τομέα με τα δημιουργούμενα εισοδήματα (έννοια πολιτικής συγκέντρωσης των εισοδημάτων), και τέλος, αυξάνει το περιφερειακό εισόδημα με την επίτευξη μιας προοδευτικής συγκέντρωσης νέων δραστηριοτήτων, οι οποίες προσελκύονται από την προοπτική διευκολύνσεων στην παραγωγή (έννοιες ψυχολογικής και γεωγραφικής πολιτικής συγκέντρωσης).

Η θεωρία των πόλων ανάπτυξης συνεπώς, χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένο μηχανισμό πολωτικής διαδικασίας, ο οποίος μέσω οικονομικών επιδράσεων

---

<sup>10</sup> Για μια αναλυτικότερη επισκόπηση των μη οικονομικών παραγόντων, βλ. Myrdal (1957: 29-31).

---

συγκεντρώνει γεωγραφικά πλήθος άλλων επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων σε λιγοστά σημεία, ή και ένα μοναδικό, εντός της περιφέρειας. Ενώ, σύμφωνα με την Capello (2008: 18-9), η προωθητική βιομηχανία καθαυτή είναι που προκαλεί σειρά επιμέρους διαδικασιών οδηγώντας στη δημιουργία της σωρευτικής και αυτοτροφοδοτούμενης διαδικασίας ανάπτυξης. Πρέπει, τέλος, να επισημανθεί ότι παρά την αρχική διατύπωση της έννοιας “προωθητικής βιομηχανίας” κατά την πραγμάτευση από τον Pettoux του τομέα της μεταποίησης, τα τελευταία χρόνια το ρόλο της έχουν αναλάβει δραστηριότητες του τριτογενή τομέα όπως η έρευνα και ανάπτυξη και η παροχή υπηρεσιών στις επιχειρήσεις, με τη διερεύνηση της χωροθέτησης δραστηριοτήτων να συνδέεται όλο και περισσότερο με τον τομέα των υπηρεσιών (Παπαδασκαλόπουλος 1995: 25).

### **2.3. Ερμηνευτική Προσέγγιση της Πολυπυρηνικής Μητρόπολης**

Σύμφωνα με τον Mills (2000), η εξέλιξη της σύγχρονης πόλης, και συνακόλουθα της αστικής οικονομικής, έχουν οδηγήσει σε κάποιους σοβαρούς περιορισμούς στη θεωρία και την εφαρμογή του μονοκεντρικού υποδείγματος (Avendaño & Enríquez 2012: 4). Με τη διάχυτη αποκέντρωση της εργασίας στις αστικές περιοχές, το υπόδειγμα αποτελεί πλέον μια λιγότερο ακριβή περιγραφή της αστικής χωρικής διάρθρωσης. Οι σύγχρονες μητροπολιτικές περιοχές δεν είναι μονοκεντρικές ή καθίστανται ολοένα και λιγότερο τέτοιες. Οι Fujita κ.ά. (1999: 22), υποστηρίζουν ότι, και οι πόλεις που διατηρούν ακόμη ένα ζωτικό παραδοσιακό κέντρο, έχουν κατά κανόνα ένα πλήθος υποκέντρων που το αντιμάχονται σε όρους απασχόλησης, προσομοιάζοντας περισσότερο σε χώρες με μια σειρά μεγάλων, ανταγωνιστικών πόλεων παρά στο “απομονωμένο κράτος” του von Thünen. Αυτό σημαίνει ότι μια προσπάθεια για δημιουργία υποδείγματος για τη σύγχρονη μητρόπολη, ακόμη και αν ληφθεί ως δεδομένη η ύπαρξη αυτής της περιοχής, απαιτεί κάποιο τρόπο σκέψης σχετικά με το πώς καθορίζεται η χωροθέτηση της απασχόλησης εντός αυτής.

Τα πολυκεντρικά υποδείγματα της νέας αστικής οικονομικής προβλέπουν ότι η πληθυσμιακή και/ή η πυκνότητα απασχόλησης δεν φθίνουν ομαλά καθώς αυξάνεται η απόσταση από την ΚΕΠ. Οι Muniz κ.ά. (2008), υποστηρίζουν πως όταν αναδύονται τα αποκεντρωμένα υποκέντρα, η πυκνότητα απασχόλησης τείνει να αυξάνεται κοντά σε αυτά, ενώ ο White (1976) εισάγοντας την έννοια της διασκορπισμένης απασχόλησης (disperced employment), ανέλυσε τις δυνάμεις που οδηγούν στην αποκέντρωσή της, διερευνώντας τα κίνητρα που μπορεί να ωθήσουν μια επιχείρηση

---

χωροθετημένη στην ΚΕΠ να αναζητήσει χωροθέτηση στα προάστια (Avendaño & Enríquez 2012: 4). Είναι γεγονός ότι τα ανερχόμενα κόστη συμμόρφωσης στην ΚΕΠ οδηγούν τις επιχειρήσεις να εγκαθίστανται σε έναν κόμβο κατά μήκος μιας ακτίνας από αυτή, προωθώντας το σχηματισμό ενός προαστιακού υποκέντρου απασχόλησης.

Η βιβλιογραφία του πολυκεντρισμού έχει διαχωρισθεί στις αναλυτικές προσεγγίσεις που βασίζονται σε υποδείγματα εξωγενή, τα οποία προσδιορίζουν αρχικά την τοποθεσία χωροθέτησης των υποκέντρων, και σε ενδογενή, τα οποία αναλύουν τις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να αναδυθεί ο πολυκεντρισμός χωρίς ωστόσο να αναφέρονται στη χωροθέτηση του υποκέντρου (Avendaño & Enríquez 2012: 4). Βασικά χαρακτηριστικά ενός ικανοποιητικού πολυκεντρικού υποδείγματος είναι η ενδογενής δημιουργία των υποκέντρων, και η έδραση της ισχύος του στη σύγκριση μεταξύ οικονομιών και αντιοικονομιών συγκέντρωσης στην ΚΕΠ. Οι τελευταίες λειτουργούν ως κεντρόφυγες δυνάμεις απωθώντας την οικονομική δραστηριότητα που ήταν προηγούμενα εγκατεστημένη στην ΚΕΠ (Muniz κ.ά. 2008), η οποία πλέον δεν διαθέτει ισχυρά χωροθετικά πλεονεκτήματα σε σχέση με εναλλακτικές τοποθεσίες.

Οι Fujita & Ogawa (1982) έκαναν την υπόθεση ότι οι εξωτερικές οικονομίες μεταξύ των παραγωγών φθίνουν με την απόσταση (Fujita κ.ά. 1999: 22). Πιο συγκεκριμένα, οι οικονομίες παρέχουν μια κεντρομόλο δύναμη που έλκει την απασχόληση σε συγκεντρωτικής φύσης επιχειρηματικές περιοχές, ταυτόχρονα όμως, για τους εργαζομένους σε αυτές υφίσταται ένας συμβιβασμός τύπου von Thünen μεταξύ κόστους μετάβασης στην εργασία και ενοικίου γης για κατοικία. Συνακόλουθα δημιουργείται μια κεντρόφυγη δύναμη, επειδή οι εταιρείες που εγκαθίστανται σε τοποθεσίες μακριά από υπάρχουσες συγκεντρώσεις, και συνεπώς χαρακτηρίζονται από χαμηλά ενοίκια, μπορούν να προσελκύσουν εργαζομένους με χαμηλότερο μισθό. Τελικά, σημαντικό στοιχείο της ανάπτυξης αποτελεί το πλήθος των σημείων που μπορούν να διατηρήσουν την απασχόληση που προκαλούν αυτές οι επιχειρήσεις, το οποίο όμως, εξαρτάται από τις οικονομίες συγκέντρωσης που είναι ικανό να δημιουργήσει κάθε υποκέντρο, και το κατά πόσο μπορεί να αναπαράξει τα πλεονεκτήματα της ΚΕΠ (Muniz κ.ά. 2008).

### **3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΝ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ**

#### **3.1. Γενικά Στοιχεία Σχεδιασμού**

##### **3.1.1. Περιφερειακός Στρατηγικός Σχεδιασμός**

Σύμφωνα με τους Vanhove & Klaassen (1987), γενικά η διαμόρφωση στρατηγικής σημαίνει τη χάραξη-σχεδιασμό μιας πορείας, που πρέπει να ακολουθηθεί προκειμένου να επιτευχθούν κάποιοι σαφώς προσδιορισμένοι στόχοι που έχουν τεθεί, μέσω της χρήσης των διαθέσιμων μέσων (Παπαδασκαλόπουλος & Χριστοφάκης 2009: 148). Πιο συγκεκριμένα, για τη στρατηγική περιφερειακής ανάπτυξης, ο Παπαδασκαλόπουλος (1995: 59), αναφέρει ότι αποτελεί την ακολουθητέα πορεία για την προσέγγιση των στόχων της περιφερειακής πολιτικής, που επιδιώκεται με την αξιοποίηση των διαθέσιμων μέσων.

Κύρια σημεία της στρατηγικής περιφερειακής ανάπτυξης, σύμφωνα με μελέτη του Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης (1989, cit. Παπαδασκαλόπουλος 1995: 59-60), είναι:

- Η διαμόρφωση ενός προτύπου περιφερειακής ανάπτυξης
- Ο προσδιορισμός του ρόλου των αστικών κέντρων και η επιλογή των συγκεκριμένων κέντρων που θα αξιοποιηθούν ως φορείς διάχυσης της ανάπτυξης
- Η προώθηση της ενδογενούς ανάπτυξης
- Οι χωρικές προτεραιότητες παρέμβασης
- Οι κλαδικές προτεραιότητες παρέμβασης
- Η κατάρτιση προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης
- Η ενίσχυση των αρμοδιοτήτων των περιφερειών και της τοπικής αυτοδιοίκησης, και ο προσδιορισμός του ρόλου των υπηρεσιών περιφερειακής ανάπτυξης.

Οι Παπαδασκαλόπουλος & Χριστοφάκης (2009: 149), ανασκευάζουν αυτό το τελευταίο σημείο, κάνοντας αναφορά στην ανάγκη για προσδιορισμό του ρόλου του κράτους, των περιφερειών, της τοπικής αυτοδιοίκησης και των λοιπών οικονομικών και κοινωνικών φορέων. Στη διεθνή πρακτική κυρίαρχα πρότυπα ανάπτυξης αποτελούν, αυτό της πολιτικής ανάπτυξης και διάχυσης, και το πρότυπο της ολοκληρωμένης-ενδογενούς ανάπτυξης. Η πρώτη αντίληψη, αναφέρεται στην προσέλκυση δραστηριοτήτων και τη συγκέντρωση της ανάπτυξης σε πολιτικά σημεία, απ' όπου τελικά αναμένεται η διάχυση της ανάπτυξης στην περιβάλλουσα

---

περιφέρεια, και η δεύτερη στην ολοκληρωμένη (χωρικά και κλαδικά) ανάπτυξη, που στηρίζεται στην αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού των περιφερειών (Παπαδασκαλόπουλος & Χριστοφάκης 2011: 8).

Ως αντικείμενο, ο περιφερειακός στρατηγικός σχεδιασμός έχει υποστεί αρκετές μεταλλάξεις κατά τη διάρκεια της περιόδου μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Τη δεκαετία του '50 ο περιφερειακός σχεδιασμός οδηγείτο από το γενικό σχεδιασμό και στόχευε στη βιομηχανική παραγωγή, την υποδομή και την ανάπτυξη της αγοράς. Το γενικό σχέδιο δράσης για τις περιφέρειες έτεινε να ελέγχεται από κυβερνητικές δέσμες πολιτικών που ήταν σχεδιασμένες να αντιμετωπίζουν ελλείψεις σε κατοικία, υλικά κατασκευής, καταναλωτικά αγαθά, και να δημιουργούν απασχόληση. Υπήρχε μια ισχυρή εστίαση στην ανάπτυξη βιομηχανικών περιοχών, πολλές από τις οποίες χρησιμοποιούνταν για την υποστήριξη κρατικών επιχειρήσεων ως τμήμα μιας πολιτικής εθνικής και περιφερειακής αυτάρκειας.

Από τα τέλη της δεκαετίας του '60, ο περιφερειακός σχεδιασμός προκειμένου να επιτευχθούν τα επιθυμητά στρατηγικά αποτελέσματα στράφηκε σε στόχους και σκοπούς. Οι κυβερνήσεις έπαιξαν σημαντικό ρόλο στον καθορισμό τους για τα σχέδια περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης, αλλά επιδιώχθηκε και η συμμετοχή και υποστήριξη από τη βιομηχανία για την επίτευξη των αναμενόμενων αποτελεσμάτων. Αυτός ο σχεδιασμός στόχων και σκοπών ήταν λιγότερο αιτιοκρατικός -από το γενικό σχεδιασμό- και σκόπευε να καθορίσει κατεύθυνση και στόχους για την οικονομική ανάπτυξη. Οι Stimson κ.ά. (2006: 16) υποστηρίζουν ότι ο ρόλος των περιφερειών στην επίτευξη των εθνικών στόχων και σκοπών έγινε περισσότερο σημαντικός, αλλά η αυτονομία των περιφερειών για τη διαμόρφωση του οικονομικού τους μέλλοντος σε μεγάλο ακόμη βαθμό καθοριζόταν από τις δέσμες οικονομικών πολιτικών της κεντρικής κυβέρνησης.

Ο διαρθρωτικός σχεδιασμός, ο οποίος σε μεγάλο βαθμό ασχολήθηκε με τη γεωγραφία των οικονομικών δραστηριοτήτων, ενσωματώθηκε στο σχεδιασμό της οικονομικής ανάπτυξης τη δεκαετία του '70 και παρείχε πιο ευέλικτο πλαίσιο για τη λήψη αποφάσεων. Ωστόσο, σε πολλά περιφερειακά οικονομικά σχέδια η διαφορά ήταν απλώς μια εστίαση στην υποστήριξη των οικονομικών πολιτικών της εθνικής κυβέρνησης που σχετίζονταν με ζητήματα κοινωνικής ισότητας και σχέδια παρακίνησης για μεγαλύτερη αποκέντρωση της απασχόλησης και της επένδυσης, όπως ίσχυε στην περίπτωση πολλών χωρών, ιδιαίτερα αναπτυσσόμενων, όπου ήταν συνήθης πρακτική τα πενταετή σχέδια για την εθνική και περιφερειακή ανάπτυξη.



---

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, ο στρατηγικός σχεδιασμός στις επιχειρήσεις άρχισε να επηρεάζει το σχεδιασμό σε άλλους τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού περιφερειακής ανάπτυξης (Stimson κ.ά. 2006: 17), ο οποίος συμπεριέλαβε την προετοιμασία στόχων, σκοπών και στρατηγικών για οργανισμούς, επιχειρήσεις και περιφέρειες προκειμένου να κερδίσουν μια πλεονεκτική θέση στο πλαίσιο του περιβάλλοντος στο οποίο λειτουργούν. Στις περισσότερες περιπτώσεις, αυτό το περιβάλλον θεωρείτο ακόμη σχετικά σταθερό, καθώς τα αποτελέσματα της παγκοσμιοποίησης και το άνοιγμα των εθνικών και περιφερειακών οικονομιών στον ανταγωνισμό δεν είχαν γίνει μέχρι τότε αισθητά. Ωστόσο, ο στρατηγικός σχεδιασμός συνέχισε να παρέχει ένα χρήσιμο εργαλείο για την οικονομική ανάπτυξη και αφότου έγιναν πιο ευδιάκριτες οι συνέπειες της παγκοσμιοποίησης, με την εξέλιξή του να καθίσταται ιδιαίτερα σημαντική στα τέλη της δεκαετίας του '80 για την αντιμετώπιση ευρύτερων κοινωνικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων.

Το αυξανόμενο ενδιαφέρον για το περιβάλλον, τα κοινωνικά ζητήματα, και την οικονομική βιωσιμότητα οδήγησε στην ανάδυση του ενοποιημένου στρατηγικού σχεδιασμού για την οικονομική ανάπτυξη στη δεκαετία του 1990. Στα τέλη της δεκαετίας, η εστίαση στο συγκεκριμένο σχεδιασμό οδήγησε σε ένα ανανεωμένο ενδιαφέρον για τις συστάδες βιομηχανιών και το ρόλο των έξυπνων υποδομών στις διαδικασίες οικονομικής ανάπτυξης. Ενώ, η ανάπτυξη των συστάδων και των έξυπνων υποδομών, σύμφωνα με τους Stimson κ.ά. (2006: 17) εξαρτάται από πολυτομεακές εισροές, οι οποίες μπορεί να είναι καλύτερα διαχειρίσιμες από ένα ενοποιημένο σύστημα σχεδιασμού.

Όσον αφορά σε συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της στρατηγικής σχεδιασμού, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 οι πολιτικές εστίαζαν στο συγκριτικό πλεονέκτημα, κατευθυνόμενες κυρίως προς την επίτευξη χαμηλότερου κόστους παραγωγής (εργασία, πρώτες ύλες, ενέργεια, φόροι και υποδομές) σε σχέση με τους ανταγωνιστές. Σύμφωνα με τους Stimson κ.ά. (2006: 15), το συγκριτικό πλεονέκτημα ήταν σε μεγάλο βαθμό εδραιωμένο στην οικονομική από την πλευρά της προσφοράς, όπου παράγονταν τα αγαθά και οι υπηρεσίες, με τα πλεονάσματα να πωλούνται (συχνά με την υποστήριξη των ποσοστώσεων και των κινήτρων) σε διεθνείς και εθνικές αγορές.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, ο περιφερειακός στρατηγικός σχεδιασμός άρχισε να προσανατολίζεται στο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, το οποίο

---

εστίαζε στους “παράγοντες της αξίας”, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικότητας, της απόδοσης, της ποιότητας ζωής, του ανθρώπινου και του κοινωνικού κεφαλαίου (Putnam 1993, cit. Stimson κ.ά. 2006), παρά απλώς σε διαφορές παραγόντων κόστους που ορίζουν την έννοια του συγκριτικού πλεονεκτήματος. Ενώ, στις αρχές της δεκαετίας του ’90, σύμφωνα με τον Dicken (1992), η επίδραση της παγκοσμιοποίησης είχε ήδη τροποποιήσει τη φύση και τη χωροθέτηση της παραγωγής, οδηγώντας σε μεγαλύτερη εξειδίκευση ή συσταδοποίησή της (Stimson κ.ά. 2006: 15). Η υιοθέτηση, όμως των ενδεδειγμένων πρακτικών από κυβερνήσεις και επιχειρήσεις όσον αφορά τη διαχείριση, την καθαρότερη παραγωγή, και τη διασφάλιση ποιότητας συνετέλεσε στη δημιουργία ενός πιο ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, με τα περιθώρια κέρδους των επιχειρήσεων να περιορίζονται σημαντικά.

Η αυστηροποίηση των κανονισμών ως απάντηση στις ανησυχίες σχετικά με το περιβάλλον και την κοινωνική ισότητα ώθησαν τις επιχειρήσεις προς την καινοτομία και την αποτελεσματικότητα προκειμένου να διατηρήσουν τα περιθώρια κέρδους και να συμβαδίσουν με τις μεταβαλλόμενες προσδοκίες περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της κοινωνίας. Αυτοί οι παράγοντες φέρνουν μια αλλαγή στη συμπεριφορά των επιχειρήσεων, οι οποίες πλέον έχουν κοινό συμφέρον να σχηματίσουν συμμαχίες με τους άλλοτε ανταγωνιστές τους για την εξεύρεση ευκαιριών που θα βοηθήσουν στην επιτυχία και την μεγέθυνσή τους, με αποτέλεσμα την ανάδυση μιας στρατηγικής αμοιβαίας ωφέλειας για την οικονομική ανάπτυξη, το επονομαζόμενο “συνεργατικό πλεονέκτημα”. Ο Huxham (1996), υποστηρίζει ότι αυτό εξαρτάται από την υψηλότερη ολοκλήρωση, τη σύμπραξη και τη συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων, κυβερνήσεων και κοινοτήτων, το οποίο αποτελεί ένα νέο παράδειγμα για την περιφερειακή οικονομική αναπτυξιακή στρατηγική και το σχεδιασμό (Stimson κ.ά. 2006: 16).

### **3.1.2. Σύγχρονες Στρατηγικές Ανάπτυξης και Μητροπολιτικές Περιφέρειες**

Οι στρατηγικές ανάπτυξης αποτελούν ιδιαίτερα σημαντικό συστατικό της οικονομικής βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας μιας σύγχρονης μητρόπολης. Ωστόσο, φαντάζει πλέον δύσκολο να παρθούν διοικητικές αποφάσεις για την άνθηση συγκεκριμένων οικονομικών δραστηριοτήτων σε μια συγκεκριμένη περιφέρεια. Οι εταιρείες που θα κατευθυνθούν σε μια συγκεκριμένη περιφέρεια και συγκεκριμένο τομέα πρέπει να διαθέτουν τα σωστά επιχειρηματικά και διαχειριστικά

---

χαρακτηριστικά προκειμένου να επιτύχουν, ακόμη και εάν το περιβάλλον είναι άριστο. Σύμφωνα με τον OECD (2006: 101-2), η δημόσια πολιτική σαφώς και μπορεί να επηρεάσει σε κάποιο βαθμό τα συγκριτικά πλεονεκτήματα μιας περιφέρειας, θα πρέπει όμως να είναι ιδιαίτερα καλά πληροφορημένη γύρω από τις πιθανότητες και τις δυνατότητες. Τέλος, τα στρατηγικά οράματα πρέπει επίσης να είναι ευπροσάρμοστα ώστε να ανταποκρίνονται στις νέες προκλήσεις. Αυτό επιτυγχάνεται πιο εύκολα εάν είναι αρκετά κατανοητό από την αρχή ότι το σχέδιο αποτελεί μια διαρκώς εξελισσόμενη διαδικασία.

Αναμένεται να συνεχίσουν ωστόσο να υπάρχουν κίνδυνοι στην ανάπτυξη πολιτικών που θα βασίζονται στη στρατηγική ανάπτυξης. Οι πολιτικές παροχής πόρων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους επιχειρηματίες μπορεί να είναι δύσκολο να συσχετισθούν άμεσα με τους στόχους απόδοσης που αποτελούν θεμελιώδες τμήμα της σύγχρονης δημόσιας διοίκησης, καταρχήν επειδή κάποιες δραστηριότητες μπορεί να μην συνδέονται άμεσα με τις δράσεις των επιχειρήσεων και έπειτα, ακόμη και όταν μπορεί να δημιουργηθεί μια σύνδεση, σε καμία περίπτωση δεν θα είναι όλες οι επιχειρηματικές δραστηριότητες επιτυχείς. Οι πολιτικές του παρελθόντος (προστατευτισμός, επιδοτήσεις, κτλ.) ήταν σχεδόν αδύνατο να μην έχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Ενώ σήμερα, σύμφωνα με τον OECD (2006: 102), εμφανίζεται επιτακτική η ανάγκη εξεύρεσης νέων μέσων που θα συνδράμουν τις αρχές για την αντιμετώπιση των κινδύνων και πιθανών περιστασιακών αποτυχιών, ενώ ταυτόχρονα να προσπαθούν να εκτιμήσουν το βαθμό ποιότητας και επιτυχίας των πράξεών τους.

Στην ανάπτυξη μιας στρατηγικής, πρώτο βήμα αποτελεί η πολιτική δέσμευση και η συναίνεση πίσω από την έννοια της μητροπολιτικής συνεργασίας, κάτι που είναι ιδιαίτερα δύσκολο να επιτευχθεί καθώς η μητροπολιτική περιφέρεια δεν αποτελεί συνήθως επίπεδο επίσημης διοικητικής αρμοδιότητας. Το δεύτερο κύριο συστατικό ενός στρατηγικού οράματος είναι το περιεχόμενο πολιτικής του. Πιο συγκεκριμένα, απαιτείται να περιλάβει το πώς η μητροπολιτική περιφέρεια θα δημιουργήσει ένα βιώσιμο περιβάλλον με ισχυρές υποδομές και αποφυγή δημιουργίας περιοχών κοινωνικού διαχωρισμού ή ενσωμάτωσης, όπως επίσης είναι αναγκαίο να καθορισθούν τα είδη οικονομικών δραστηριοτήτων που οι υποδομές και οι λοιπές κρατικές πολιτικές προτίθενται να υποστηρίξουν και να ενθαρρύνουν. Η ανάπτυξη ενός ποικίλου μίγματος εξειδικευμένων επιχειρηματικών συστάδων, βασισμένου σε ένα μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων αποτελεί πολύτιμο μέσο για τη στρατηγική, και από

---

την οπτική του μετριασμού των προαναφερθέντων κινδύνων (OECD 2006: 102). Οι κίνδυνοι που ενυπάρχουν στην ριζική καινοτομία οδηγούν στο συμπέρασμα ότι πάντοτε υπάρχει ανασφάλεια σε περιοχές με μεγάλο πλήθος τέτοιων δραστηριοτήτων, με τις επιχειρηματικές συστάδες, να παρέχουν το πλεονέκτημα ότι βοηθούν στην απορρόφηση αυτής της ανασφάλειας, διευκολύνοντας την ανάληψη κινδύνου και ταυτόχρονα μειώνοντας τις αρνητικές της συνέπειες.

Η εμπειρία των πιο επιτυχημένων μητροπολιτικών περιφερειών υποδηλώνει ότι οι στρατηγικές ανάπτυξης είναι απαραίτητο να αντιμετωπίσουν μια σειρά σημαντικών ζητημάτων. Οι επιχειρηματικές συστάδες δεν περιλαμβάνουν μόνο επιχειρήσεις, αλλά ένα πλήθος υποστηρικτικών θεσμών, των οποίων προεξέχοντες εμφανίζονται η τοπική ανώτερη εκπαίδευση και τα ερευνητικά ινστιτούτα που αλληλεπιδρούν σε συχνή βάση με δημιουργικές επιχειρήσεις, ανταλλάσσοντας ιδέες και προσωπικό. Είναι γεγονός ότι τα παραδείγματα στα οποία βασίζονται τα συγκεκριμένα συμπεράσματα έρχονται κυρίως από ιδιαίτερα διαφημισμένους τομείς υψηλής τεχνολογίας, χωρίς όμως να είναι εφικτό για κάθε μητροπολιτική περιοχή να εξειδικευθεί σε ένα τέτοιο περιορισμένο εύρος δραστηριοτήτων, η επιτυχία στο οποίο θα χαρακτηριζόταν δύσκολη (OECD 2006: 104), με τη δημιουργία σχεδίων που δεν εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας να χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα σημαντική.

### **3.2. Η Μεσογειακή Μητρόπολη της Βαρκελώνης, Ισπανία.**

Η Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης, διαθέτει 36 δήμους, 3,2 εκατομμύρια κατοίκους, 633 τετραγωνικά χιλιόμετρα, και είναι η πρωτεύουσα της έκτης μεγαλύτερης μητροπολιτικής περιφέρειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μετά το Λονδίνο, το Παρίσι, το Έσσεν, τη Μαδρίτη, και το Μιλάνο. Ο όγκος των εξαγωγών της περιοχής συνολικά, κατά μέσο όρο την περίοδο 2006-2008, αντιπροσώπευε το 63% των εξαγωγών της Καταλονίας. Επιπλέον, η Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης (AMB)<sup>11</sup> διαθέτει μια σειρά από υποδομές, τεχνολογικές και επιστημονικές πλατφόρμες, σχολές διοίκησης επιχειρήσεων και πανεπιστήμια, και μια ομάδα ανθρώπων των επιχειρήσεων, επιχειρηματιών και καινοτόμων ατόμων ενεργών σε όλο τον κόσμο, μια ιδιαίτερη κατάσταση που δύσκολα μπορεί να συναντηθεί σε κάποια άλλη μητρόπολη.

---

<sup>11</sup> Αποτελεί συντομογραφία του Área Metropolitana de Barcelona.

---

Κατά τα τελευταία χρόνια, οι ελλείψεις σε υποδομές ξεπεράστηκαν με το πρόσφατα κατασκευασμένο αεροδρόμιο, με δυναμικότητα άνω των 60 εκατομμυρίων επιβατών, την οριστική και πολυαναμενόμενη σύνδεση με την Ευρώπη και τη Μαδρίτη μέσω του τρένου υψηλής ταχύτητας (AVE), τους νέους ενσωματωμένους στη μητρόπολη λιμενικούς σταθμούς οι οποίοι επέτρεψαν στο λιμάνι της Βαρκελώνης να διεκδικεί μια θέση ανάμεσα στα κορυφαία λιμάνια της Μεσογείου με συνδέσεις προς την Ευρώπη, την επέκταση της εμπορικής έκθεσης με τις νέες εγκαταστάσεις στη Gran Via 2 και το νέο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο της Βαρκελώνης (CCIB), το οποίο μπορεί να φιλοξενήσει συνέδρια μέχρι και 15.000 ατόμων (PEMB 2010: 16).

Αυτή η ευνοϊκή θέση όσον αφορά τις υποδομές βρίσκεται στα επίπεδα πόλεων όπως το Βανκούβερ, η Ζυρίχη και η Κοπεγχάγη<sup>12</sup>. Η Βαρκελώνη για ενδέκατη συνεχή χρονιά αποτέλεσε τη μητρόπολη με την υψηλότερη ποιότητα διαβίωσης στην Ευρώπη, αποτελώντας αναμφισβήτητα προσόν για τους κατοίκους της, αλλά και στοιχείο ελκυστικότητας για εταιρείες και επαγγελματίες από το εξωτερικό. Επίσης, είναι η έκτη πιο σημαντική τουριστική πόλη παγκοσμίως με αρκετά εκατομμύρια διανυκτερεύσεων και τουριστών κρουαζιέρας, και η πέμπτη πόλη πανευρωπαϊκά στη δημιουργία επιχειρήσεων, διαθέτοντας μεταξύ άλλων ένα μεγάλο εύρος κέντρων τεχνολογίας, έρευνας και καινοτομίας, ενθαρρύνοντας την ύπαρξη και μεγέθυνση σημαντικών επιχειρήσεων<sup>13</sup> και την ανάπτυξη νεωτεριστών παγκόσμιας εμβέλειας σε διάφορα πεδία<sup>14</sup>.

Δυνατό σημείο της Βαρκελώνης αποτελούν επίσης η εκπαίδευση και η έρευνα, με τα πανεπιστήμια και τις σχολές διοίκησης επιχειρήσεων, καθώς και τα ινστιτούτα φωτονικής, νανοτεχνολογίας, γονιδιωματικής και διατροφής. Υπάρχουν επίσης αθλητικά ινστιτούτα και εγκαταστάσεις<sup>15</sup> που δίνουν ιδιαίτερο χαρακτήρα και ενδυναμώνουν την εικόνα της πόλης, η οποία στον τομέα της ενασχόλησης με τον

---

<sup>12</sup> Σύμφωνα με τον Δείκτη Κατοικησιμότητας 2010 του Economist Intelligence Unit, που βαθμολόγησε τις υποδομές της Βαρκελώνης με 96,4 στα 100.

<sup>13</sup> Όπως Mango, HP, Biokit, Mier, Grifols, Advancell, GMB, Mediapro, Almirall Prodesfarma, Esteve, Freixenet, Codorniu, Rock, κλπ.

<sup>14</sup> Όπως José Baselga, Joan Massagué, Jordi Galí, Xavier Vives, Jordi Savall, Josep Guardiola, Ferran Adrià, Manuel Castells, Andreu Mas-Colell, Lluís Torner, Pedro Alonso, κλπ.

<sup>15</sup> Παραδείγματος χάριν, οι ποδοσφαιρικές ομάδες της Μπαρτσελόνα και της Εσπανιόλ, το τουρνουά Godó Tennis Trophy, το Κέντρο Υψηλής Απόδοσης (CAR) στο Sant Cugat, οι αγώνες Γκραν Πρι της Φόρμουλα 1 και μοτοσικλετών στην πίστα της Καταλονίας, κα.

---

αθλητισμό είναι πρώτη στην Ευρώπη. Τέλος, μεγάλο τμήμα της ζωτικότητας της πόλης οφείλεται στη στρατηγική για την εδραίωση ενός μοντέλου εμπορίου σε επίπεδο γειτονιάς, το οποίο μεταξύ άλλων αποφεύγει τον αστικό διαχωρισμό, τις μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων, κάνει πιο αποτελεσματικό το χρόνο που απαιτείται για τη μετακίνηση στην πόλη, βελτιώνει τους δημόσιους δρόμους και χώρους, και βασικά συνεισφέρει ένα σημαντικό χαρακτηριστικό στοιχείο στην ποιότητα ζωής στη Βαρκελώνη (PEMB 2010: 17).

### **3.2.1. Αναπτυξιακοί Στόχοι του “Barcelona Visió 2020”**

Σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο “Barcelona Visió 2020”<sup>16</sup>, η Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης αντιμετωπίζει μια δέσμη παγκόσμιων αλλαγών στις οποίες θα πρέπει να ανταποκριθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να μην επηρεαστεί το πρότυπο της συνεκτικής, δημιουργικής, βιομηχανικής, ανεκτικής και προοδευτικής πόλης που πέτυχαν οι προηγούμενες γενιές (PEMB 2010: 30).

Οι προκλήσεις-ευκαιρίες είναι:

1. Βιωσιμότητα και κλιματική αλλαγή.
2. Η ΜΠΒ ως Σημείο Αναφοράς στο Νέο Παγκόσμιο Δίκτυο: Ισχυρότερη Παρουσία στις Ηγέτιδες Χώρες του Κόσμου και Υπερίσχυση στη Μεσόγειο.
3. Παγκόσμιος ηγέτης σε τομείς γνώσης που οδηγούν την ανάπτυξη.
4. Αναβάθμιση και ενδυνάμωση της παραδοσιακής βιομηχανίας και άλλων τομέων, πέρα από τις βιοτεχνολογικές εταιρείες.
5. Να είναι μεταξύ των πιο ελκυστικών ευρωπαϊκών περιφερειών για καινοτομικά προσόντα.
6. Να είναι μια ενδιαφέρουσα και ισόρροπη κοινωνικά πόλη: μια κοινωνική απάντηση στην κρίση.

#### **1<sup>ος</sup> Στόχος: Βιωσιμότητα και Κλιματική Αλλαγή**

Η Μητροπολιτική Περιφέρεια της Βαρκελώνης για το 2020, όπου η ανταγωνιστικότητα μιας περιοχής θα μετράται από τη δυνατότητά της να αναπτύσσει βιώσιμα μοντέλα, θα πρέπει να γίνει σημείο αναφοράς βιωσιμότητας για τις πόλεις θερμού κλίματος, με την ανάπτυξη και εφαρμογή δράσεων βιωσιμότητας για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής (PEMB 2010: 30). Παρότι η πόλη δεν

---

<sup>16</sup> Η απόδοση του σχεδίου της Βαρκελώνης στην ελληνική γλώσσα είναι “Όραμα για τη Βαρκελώνη 2020”.

---

φημίζεται για τις πρωτοβουλίες και τα σχέδια δράσης της γύρω από τη βιωσιμότητα, διαθέτει ικανοποιητικό επίπεδο στο ακαδημαϊκό και ερευνητικό πεδίο που της δίνει τη δυνατότητα να αποτελέσει παράδειγμα για ζητήματα αστικής πολιτικής με προτεραιότητα σε μεταβλητές αποτελεσματικότητας ενεργειακών πόρων. Ο σκοπός μπορεί να διακριθεί στις τέσσερις ακόλουθες συνιστώσες.

α) “Η Βαρκελώνη δημιουργεί”:<sup>17</sup> περιλαμβάνει την ανάπτυξη επώνυμων λύσεων (Pensat a Barcelona)<sup>17</sup>, τη δημιουργία μιας αγοράς για την ανάπτυξη νέων προϊόντων με το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο για τη λειτουργία επιχειρήσεων με σημαντική επίδραση στην οικονομία της περιοχής, και την ανάπτυξη μιας διαπανεπιστημιακής πανεπιστημιούπολης βιωσιμότητας για το σχηματισμό μιας συστάδας “πράσινης γνώσης”, επαναπροσανατολίζοντας αποσπασματικές πρωτοβουλίες και διοχετεύοντας γνώση στον παραγωγικό τομέα.

β) “Η Βαρκελώνη μετασχηματίζεται”:<sup>17</sup> βασίζεται στην έννοια της οικο-περιοχής (ecobarri), με εστίαση στις νέες τάσεις αστικής ανάπτυξης και τη δυνατότητά τους να εισάγουν καινοτόμες πρακτικές στα πεδία της βιωσιμότητας, της αποτελεσματικότητας, και της μετακίνησης, προωθώντας τα ηλεκτρικά οχήματα και τις μαζικές μεταφορές, και εμφανή την ανάγκη επανασχεδίασης του μεταφορικού δικτύου, κυρίως στις ροές μεταξύ των περιμετρικών πόλεων της μητροπολιτικής περιοχής.

γ) “Η Βαρκελώνη βελτιστοποιεί”:<sup>17</sup> εστιάζει στην ενέργεια, εισάγοντας την “αποκατάσταση ενέργειας” των υφιστάμενων κτιρίων και τη μείωση των ενεργειακών απαιτήσεων των νέων, προωθεί επιπλέον τη λειτουργική και ενεργειακή αποκατάσταση της πόλης, ενθαρρύνει τις βιώσιμη κατασκευή και υιοθετεί τη δημιουργία ενός δημόσιου δικτύου λυμάτων.

δ) “Η Βαρκελώνη κινητοποιεί”:<sup>17</sup> προσπαθεί να διοχετεύσει και να ενισχύσει την περιβαλλοντική συνείδηση του πληθυσμού της ΜΠΒ, ενθαρρύνοντας εκστρατείες και δράσεις για την ενίσχυση του μοντέλου βιωσιμότητας, όπως τα πράσινα σχολεία, οι αγορές βιολογικών προϊόντων, η υπεύθυνη κατανάλωση ενέργειας, η ανάπτυξη μιας νέας κουλτούρας βιωσιμότητας βασισμένης σε εκδηλώσεις προσέγκυσης, το ταλέντο και η εικόνα, σε συμμόρφωση με το εκάστοτε πρωτόκολλο βιωσιμότητας.

---

<sup>17</sup> Η ελληνική απόδοση είναι “Σχεδιασμένο στη Βαρκελώνη”.

---

## **2<sup>ος</sup> Στόχος: Η ΜΠΒ ως σημείο αναφοράς στο νέο παγκόσμιο δίκτυο: Ισχυρότερη παρουσία στις ηγέτιδες χώρες του κόσμου και Υπερίσχυση στη Μεσόγειο**

Η Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης πρέπει να φαντάζει στα μάτια του κόσμου ως η πρωτεύουσα της Μεσογείου, κοντά στην Ευρώπη αλλά ακόμη πιο κοντά στις χώρες που ηγούνται στην ανάπτυξη. Χώρες όπως η Κίνα, η Ινδία, η Νότια Κορέα, η Ταϊλάνδη, η Βραζιλία και η Νότια Αφρική αποτελούν κινητήριες δυνάμεις της παγκόσμιας οικονομίας απολαμβάνοντας ποσοστά μεγέθυνσης άνω του 9%, και πρόκειται να αποτελέσουν και μεγάλες καταναλωτικές αγορές, ενώ οι χώρες της Ευρώπης θα κινηθούν σε ρυθμούς μεγέθυνσης 0-3%, με τα οικονομικά και κοινωνικά κέντρα να απομακρύνονται από αυτές διαμορφώνοντας ένα νέο γεωπολιτικό τοπίο, στο οποίο η Βαρκελώνη πρέπει να κατέχει ανταγωνιστικό ρόλο.

Η Βαρκελώνη είναι η επίσημη έδρα της Διαρκούς Γραμματείας της Ένωσης για τη Μεσόγειο<sup>18</sup>. Σύμφωνα με το “Barcelona Visió 2020”, η Μεσόγειος πρέπει να αντιμετωπίζεται ως μια ευκαιρία, αλλά όχι σαν αυτοσκοπός (PEMB 2010: 33). Πρέπει να αποτελέσει σύνδεσμο της Βαρκελώνης με τον κόσμο. Πρέπει να ενισχυθεί η εικόνα της πόλης με έμφαση στις αξίες της, αλλά με μια διεθνή οπτική.

Η ΜΠΒ χρειάζεται ανεξάρτητη στρατηγική διεθνών σχέσεων βασισμένη στην έννοια της “διπλωματίας της πόλης”<sup>19</sup>. Η συνεργασία με τις διεθνείς δραστηριότητες του ιδιωτικού τομέα, σε συνδυασμό με την προώθηση της φήμης (brand) της πόλης και η εντατικοποίηση των συνδέσεων στο αεροδρόμιο της Βαρκελώνης πρέπει να θεωρηθούν εξίσου σημαντικά εργαλεία για να ανταποκριθεί η μητρόπολη σε αυτή την πρόκληση.

## **3<sup>ος</sup> Στόχος: Παγκόσμιος ηγέτης σε τομείς γνώσης που οδηγούν την ανάπτυξη**

Η Μητροπολιτική Περιφέρεια της Βαρκελώνης πρέπει να προωθήσει τους υφιστάμενους και αναδυόμενους τομείς που προσφέρουν ή θα μπορούσαν να προσφέρουν ηγετικό ρόλο σε διεθνή κλίμακα (PEMB 2010: 35). Σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να αναπτυχθούν οικονομικές δραστηριότητες που προκύπτουν από αναγνωρισμένα ερευνητικά κέντρα (φωτονική, νανοτεχνολογία, γονιδιοματική, κτλ).

---

<sup>18</sup> Εκπροσωπώντας 43 κράτη και πληθυσμό 785 εκατομμυρίων.

<sup>19</sup> Η “διπλωματία της πόλης” παρακάμπτει τη γεωστρατηγική δυναμική των εθνικών κρατών, δημιουργεί οικονομικούς και κοινωνικούς δεσμούς μεταξύ των περιοχών, δίνει προτεραιότητα στις σχέσεις με τους νέους οικονομικούς ηγέτες και επεκτείνει την αλληλεγγύη στις πόλεις που τη χρειάζονται περισσότερο.



---

Η επίτευξη αυτής της συνεργασίας, μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι ουσιώδης, ενσωματώνοντας νέες αξίες στη μορφή, τη διαχείριση και το περιεχόμενο, βοηθώντας στην προώθηση και προαγωγή σχεδίων μεγάλης στρατηγικής επιρροής. Σημαντική θεωρείται και η μετάβαση από ένα πρότυπο επιδοτήσεων στα κίνητρα προς ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την επίτευξη μεγαλύτερης αυτονομίας και δημιουργικότητας.

*α) Κλάδοι Δημιουργίας:* Σύμφωνα με την PEMB (2010: 35), στην πορεία για την παγκόσμια μεγέθυνση, η δημιουργικότητα αποτελεί την κινητήρια δύναμη, προσφέροντας συνέχεια στη γνώση, την πληροφορία, τη βιομηχανία και τη γεωργία, και αποτελώντας σημαντικό στοιχείο στην ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ διαφορετικών οικονομικών τομέων. Η Βαρκελώνη πάντοτε αποτελούσε πόλο έλξης για τον κόσμο της δημιουργίας, με την παρουσία αξιόλογων πτυχών του πολιτισμού, του σχεδίου, της διαφήμισης, της εικόνας, του θεάτρου, καθώς και των κλάδων υφάσματος, χημικών και φαρμακευτικής. Συνεπώς, η πολιτισμική ταυτότητα της ΜΠΒ θα πρέπει να ενισχυθεί με στόχο τη διεθνοποίηση, με το ρόλο των πανεπιστημίων στους εν λόγω τομείς να έχει ιδιαίτερη σημασία. Ο δυναμικός για την Βαρκελώνη, τομέας της διαφήμισης έχει επηρεαστεί αρνητικά τα τελευταία χρόνια από την παγκοσμιοποίηση και τις μετεγκαταστάσεις ωστόσο διαφαίνονται κάποιες τάσεις βελτίωσης. Επιπλέον, ο οπτικοακουστικός τομέας έχει σημαντικές δυνατότητες και εδραιώνεται ως ένας από τους κύριους οικονομικούς τομείς της ΜΠΒ, ενώ οι τέχνες του θεάματος δεν έχουν λάβει ακόμη αξιοπρεπή διεθνή προβολή (PEMB 2010: 36).

*β) Σχέδιο και Αρχιτεκτονική:* Στόχο αποτελεί η ανάκαμψη και ο καθορισμός του δικού της ιδιαίτερου καινοτομικού μοντέλου αστικοποίησης και αρχιτεκτονικής. Πρέπει να εδραιωθεί η έννοια της μητροπολιτικής πόλης της Βαρκελώνης, που μέχρι τώρα υστερεί σε όραμα (PEMB 2010: 37). Η ηγεσία της ΜΠΒ παραμερίζεται ως αποτέλεσμα της προόδου στην τεχνολογία που ευνοεί τη μετεγκατάσταση επιχειρήσεων και ταλέντου σε πόλεις με καλύτερα οργανωμένους τομείς. Ο ρόλος του διεθνούς σημείου αναφοράς στον τομέα της αστικοποίησης και της αρχιτεκτονικής πρέπει να ανακτηθεί, περιλαμβάνοντας νέα υλικά και τεχνολογίες κατασκευής. Η ΜΠΒ συνολικά πρέπει να καινοτομήσει και να ορίσει ένα μοντέλο αρχιτεκτονικής και στέγασης πιο καινοτόμο, ανθρωπιστικό, βιώσιμο και υπεύθυνο. Προκειμένου να επιτευχθούν τα παραπάνω ο νεωτεριστικός σχεδιασμός μπορεί να δράσει καταλυτικά.

---

γ) *Υγεία*: Ο συντονισμός της έρευνας μεταξύ διαφορετικών ερευνητικών κέντρων για την δημιουργία συνεργειών, την αποφυγή επικαλύψεων στις υποδομές και τα πρότζεκτ, και διασπορά των οικονομικών πόρων. Ο PEMB (2010: 38) υποστηρίζει, ότι η ΜΠΒ διαθέτει επαρκές αν και αρκετά διασπαρμένο κρίσιμο μέγεθος για να γίνει μια από τις πιο ενδιαφέρουσες πόλεις στον κόσμο στον ιδιωτικό τομέα ιατρικής. Παρότι η βασική έρευνα είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο δεν είναι επαρκώς προσανατολισμένη προς εφαρμοσμένα πεδία, ενώ η κλινική έρευνα δεν μπορεί να χαρακτηριστεί επαρκώς ανεπτυγμένη. Παρά ταύτα, η Καταλονία είναι η κορυφαία περιοχή προϊόντων αγροτικής διατροφής στην Ευρώπη, και η Βαρκελώνη παγκόσμια πρωτεύουσα της μεσογειακής διατροφής, δίνοντας στην ΜΠΒ τη δυνατότητα να αποτελέσει ένα νέο σημείο αναφοράς και κινητήρια δύναμη μιας ολόκληρης αλυσίδας παραγωγικής δραστηριότητας σημαντικής αξίας.

δ) *Αθλητισμός*: Περισσότερες από 65% των περιπτώσεων που αναφέρεται η Βαρκελώνη σε όλο τον κόσμο, έχει να κάνει με τον αθλητισμό, και αυτό σχετίζεται άμεσα με το γεγονός ότι η ΜΠΒ διαθέτει μια από τις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις αθλητικών συλλόγων και ενώσεων στην Ευρώπη (PEMB 2010: 39). Η Βαρκελώνη είναι ήδη σημείο αναφοράς στον αθλητισμό: ομάδες, αθλητές, ινστιτούτα και εταιρείες συγκροτούν ένα πολύ σημαντικό ατού για να γίνει η μητρόπολη μια παγκόσμια πόλη. Το πλήθος των κατοίκων της πόλης που σχετίζονται με αθλητικά ινστιτούτα είναι ένα πολύ καλό παράδειγμα της στάσης τους απέναντι στον αθλητισμό. Η ενθάρρυνση της κουλτούρας και της ενασχόλησης με τον αθλητισμό αποτελεί βασικό στοιχείο που ευνοεί την κοινωνική συνοχή και ενσωμάτωση, όπως επίσης τις ατομικές και συλλογικές αξίες.

#### **4<sup>ος</sup> Στόχος: Αναβάθμιση και ενδυνάμωση της παραδοσιακής βιομηχανίας και άλλων τομέων, πέρα από τις βιοτεχνολογικές εταιρείες.**

Με μακρά παράδοση και υψηλό ποσοστό απασχόλησης (~18%), η Βαρκελώνη πρέπει να εξακολουθήσει να προέχει στον τομέα που οδηγεί τη μεγέθυνση και από τον οποίο εξαρτώνται οι επονομαζόμενες δραστηριότητες γνώσης. Επίσης, αξίζει προσοχής ο τουρισμός λόγω της υψηλής απασχόλησης που σημειώνει (>10%) και της εγκάρσιας επίδρασής του σε πολλούς τομείς της οικονομικής δραστηριότητας.

---

Στη Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης οι τομείς που είναι γνωστοί ως “παραδοσιακοί”<sup>20</sup> αντιπροσωπεύουν το 18% της απασχόλησης και μεσοπρόθεσμα θα εξακολουθήσουν να αποτελούν σημαντικό τμήμα της οικονομίας. Οι τομείς αυτοί έχουν ανάγκη πρόσβασης στην παγκόσμια ζήτηση. Συνεπώς, κατά τον PEMB (2010: 40-1) είναι απαραίτητο να υπάρχει πληροφόρηση για τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες αυτές οι επιχειρήσεις μπορούν να συνεχίσουν να είναι ανταγωνιστικές σε όρους παραγωγής, τεχνολογίας, σχεδιασμού, κτλ., καθώς και να δοθούν όλες οι δυνατές ευκολίες μέσω διαφορετικών φορέων προκειμένου να δημιουργηθεί το συγκεκριμένο πλαίσιο ανταγωνιστικότητας που θα εξασφαλίσει τη βιωσιμότητά τους.

Όσον αφορά τον τουρισμό, η καθιέρωση της Βαρκελώνης ως διεθνούς τουριστικού προορισμού μεγαλώνει το φορτίο για την πόλη με την καινοτομία, τη δημιουργικότητα, και την ελκυστικότητά της να πρέπει να ενισχυθούν προκειμένου να διατηρηθεί η ΜΠΒ σε αυτή την ευνοϊκή θέση. Χαρακτηριστικό του τομέα του τουρισμού είναι η ικανότητα δημιουργίας συνεργειών με την αλληλεπίδραση με άλλους τομείς ή κλάδους, συνεισφέροντας επιπλέον χαρακτηριστικά στη φήμη της Βαρκελώνης. Στόχο θα μπορούσε επιπλέον να αποτελέσει η φροντίδα για αποκέντρωση και κατεύθυνση του τουρισμού προς άλλα σημεία της μητροπολιτικής περιοχής, καθώς είναι γεγονός ότι ο τουρισμός αλληλεπιδρά με την εκάστοτε περιοχή και τον τοπικό πληθυσμό (PEMB 2010: 41).

### **5<sup>ος</sup> Στόχος: Μια ελκυστική ευρωπαϊκή περιφέρεια για καινοτομικά προσόντα.**

Η Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης είναι εξαιρετικά χωροθετημένη προκειμένου να αποτελέσει ένα παγκόσμιο σύμβολο καινοτομίας, ένα κέντρο για επιχειρηματίες, υπό την προϋπόθεση ότι τα ιδανικά προσόντα της πόλης θα αλληλεπιδράσουν με τα ερευνητικά εργαστήρια μεγάλων πολυεθνικών. Όσον αφορά αυτή την πτυχή, είναι σημαντικό να ληφθούν υπ’ όψιν οι δυνατότητες δικτύωσης των διεθνώς αναγνωρισμένων ερευνητικών κέντρων που είναι εγκατεστημένα στη μητρόπολη, τα οποία μέσω πρωτοβουλιών μπορούν να προσελκύσουν περαιτέρω μεγάλες εταιρίες και τα εργαστήριά τους με στρατηγική διεθνή παρουσία. Πρέπει να δοθούν στους επιχειρηματίες που επιθυμούν να ξεκινήσουν νέα πρότζεκτ όλες οι δυνατές ευκολίες, καθώς θα αποτελέσουν ένα από τα σπουδαιότερα χαρακτηριστικά των πόλεων και των περιφερειών στο μέλλον. Είναι γεγονός, σύμφωνα με το

---

<sup>20</sup> Ως παραδοσιακοί, για την πόλη της Βαρκελώνης, αναφέρονται οι τομείς της μηχανικής, των υφασμάτων, κτλ.

---

Στρατηγικό Σχέδιο “Barcelona Visió 2020”, ότι η ΜΠΒ διαθέτει αρκετές από τις απαιτήσεις για την προσέλκυση των επιχειρηματιών: καλό καιρό, αξιοσημείωτη δημιουργία γνώσης, ένα κατάλληλο περιβάλλον χωροθέτησης και ανταγωνισμού στο παγκόσμιο περιβάλλον, καθώς και τη δυνατότητα να προσθέτει, να δημιουργεί και να έλκει εταιρείες με υψηλή προστιθέμενη αξία (PEMB 2010: 42).

**6<sup>ος</sup> Στόχος: Μια ενδιαφέρουσα και ισόρροπη κοινωνικά πόλη: Μια κοινωνική απάντηση στην κρίση.**

Η δυσάρεστη πραγματικότητα της πρόωρης σχολικής εγκατάλειψης σε ποσοστά της τάξης του 30%, δεν συνάδει με την εικόνα μιας ισορροπημένης κοινωνίας. Προϋπόθεση για την επίλυση του συγκεκριμένου ζητήματος είναι η αντιμετώπιση του διαρθρωτικού προβλήματος που έχει σημαντική επίδραση στα επίπεδα ανεργίας, την οικονομική πρόοδο και την κοινωνική συνοχή (PEMB 2010: 44). Προσοχή πρέπει να δοθεί πέραν του εκπαιδευτικού συστήματος και στην επαγγελματική εκπαίδευση, η οποία κατέχει ιδιαίτερα σημαντική θέση στα εκπαιδευτικά σχήματα στις ανεπτυγμένες χώρες παγκοσμίως. Η επικοινωνία μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων του εκπαιδευτικού συστήματος πρέπει να αποτελέσει στόχο για την καταπολέμηση των δυσλειτουργιών του.

Πέρα από την εκπαίδευση, μια κοινωνικά ισόρροπη πόλη απαιτεί δράσεις στα πεδία του πολιτισμού, του δημοσίου χώρου, της κοινωνικής στέγασης και των μετακινήσεων. Προφανώς, ο περιορισμός της φτώχειας και του προβλήματος της εξάρτησης είναι πτυχές που δεν μπορούν να παραμεριστούν σε ένα σχέδιο για μια ενδιαφέρουσα πόλη και μια κατάλληλη απάντηση στην παρούσα κρίση.

**3.2.2. Επιχειρηματικές Συστάδες στη Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης**

**Το Οικονομικό Τρίγωνο της Βαρκελώνης/ Ο Μεσογειακός Κόμβος Καινοτομίας**

Το Οικονομικό Τρίγωνο της Βαρκελώνης σχεδιάστηκε για να ενώσει τρεις ξεχωριστές πρωτοβουλίες οικονομικών συστάδων (22@Barcelona, Parc de l’Alba, και Delta BCN) της μητροπολιτικής περιοχής<sup>21</sup>. Υπερβολικά επίπεδα ανταγωνισμού δικαιοδοσίας μεταξύ αυτών των πρωτοβουλιών παρακίνησαν την Περιφέρεια της Καταλονίας να αναπτύξει έναν αριθμό μέσων και κινήτρων για την ενίσχυση της συνεργασίας (Katz & Wagner 2011: 5). Μέσω του ΟΤΒ, οι παράγοντες του δημοσίου

---

<sup>21</sup> Βλ. Χάρτη 3.1., σελ. 127 Παραρτήματος.

---

και του ιδιωτικού τομέα ανέπτυξαν μαζί μια κοινή φίρμα και στρατηγική για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων. Το ΟΤΒ δεν εξελίχθηκε σε έναν κυβερνητικό μηχανισμό για την ανάπτυξη μιας μητροπολιτικής στρατηγικής συστάδων, ούτε βοήθησε να μπου σε σειρά οι υποδομές και άλλα πρότζεκτ μεγάλης κλίμακας προκειμένου να διευκολυνθεί η συλλογική πρόοδος, κατάφερε ωστόσο, να μειώσει επιτυχώς τις διαφωνίες σχετικά με τη δικαιοδοσία.

Πλέον, η φίρμα του τριπόλου των συγκεκριμένων οικονομικών περιοχών της Μητροπολιτικής Βαρκελώνης έχει τροποποιηθεί. Ο οργανισμός ονομάζεται Βαρκελώνη-Καταλονία, προβάλλοντας την ελκυστικότητα συνολικότερα της Βαρκελώνης ως τμήμα της αυτόνομης περιοχής της Καταλονίας υπό τον τίτλο του “Μεσογειακού Κόμβου Καινοτομίας” (Barcelona City Council 2012).

### **Η Περιοχή 22@Barcelona (Καινοτομία και Δημιουργικότητα)**

Για την ανακατασκευή μιας ξεπερασμένης βιομηχανικής περιοχής στην καρδιά της πόλης σε ένα επίκεντρο εξελίξεων για τομείς που οδηγούνται από την καινοτομία, η Πόλη της Βαρκελώνης σχεδίασε μια στρατηγική καθοδηγούμενη από το σκοπό της αστικής αναγέννησης. Με 2.000 στρέμματα βιομηχανικής γης, το σχέδιο ήταν να αναπτυχθούν οι οικονομικές συστάδες των μέσων, της τεχνολογίας πληροφορικής και επικοινωνιών (ICT), της ιατρικής τεχνολογίας, της ενέργειας, και να ενσωματωθεί αυτή η εγκαταλειμμένη λωρίδα γης και πάλι στον αστικό ιστό δημιουργώντας φιλικό στον κάτοικο, τον εργαζόμενο και τον επισκέπτη, βιώσιμο χώρο<sup>22</sup>. Η περιοχή δημιουργεί ένα πολυμορφικό και ισορροπημένο περιβάλλον στο οποίο οι πιο καινοτόμες επιχειρήσεις συνυπάρχουν με την έρευνα, την κατάρτιση και τα κέντρα μεταβίβασης τεχνολογίας, ταυτόχρονα με τη στέγαση, άλλες εγκαταστάσεις και περιοχές πρασίνου (Barcelona City Council 2009: 6). Από το 2001, 1.502 νέες επιχειρήσεις έχουν εγκατασταθεί στην περιοχή, όπως η Yahoo! R+D, η Microsoft, η Sanofi-Aventis, η Schneider Electric και η Indra, παρέχοντας 44.600 νέες εξειδικευμένες θέσεις εργασίας.

Μια δέσμη μεταμορφωτικών δράσεων στην αρχή της εφαρμογής του προγράμματος έθεσε τους κατάλληλους όρους για την πραγμάτωση μιας νέας οικονομικής περιοχής. Η μεταβολή της χρήσης από τη βιομηχανία (22a) στις υπηρεσίες (22@) και η αύξηση της επιτρεπόμενης πυκνότητας ουσιαστικά επανέφεραν την περιοχή. Η πόλη έπειτα ενσωμάτωσε ένα εργαλείο καταγραφής της

---

<sup>22</sup> Βλ. Χάρτη 3.2., σελ. 127 Παραρτήματος.

---

αξίας προκειμένου να εξάγει ακόμη περισσότερα οφέλη δεδομένης της νέας δυνητικής αξίας της γης και όταν οι εκτάσεις έλαβαν επιπλέον πυκνότητα, το μέσο απαίτησε να μεταβιβαστεί στην πόλη το 30% της συνολικής έκτασης για χρήσεις όπως η προσιτή στέγαση και οι ανοικτοί χώροι (Katz & Wagner 2011: 6). Επίσης, απαιτήθηκε από τους ιδιοκτήτες γης να πληρώσουν αντίτιμο για κάθε οικοδομούμενο τετραγωνικό μέτρο γης, χρησιμοποιώντας τα εισπραχθέντα ποσά για υποδομές και την ανοικοδόμηση κατοικιών. Ενώ χρησιμοποιούνται παρόμοια μέσα στις ΗΠΑ, δεν συνηθίζονται στην Ευρώπη με την περίπτωση αυτή όμως να φανερώνει ότι μπορούν να επιτευχθούν παρόμοια αποτελέσματα.

Προκειμένου να προωθηθεί η δημιουργία της επιχειρηματικής συστάδας, επενδύθηκαν περίπου 180 εκατομμύρια ευρώ σε υποδομή (νέα δίκτυα ενέργειας, τηλεπικοινωνίες, κτλ.). Η επιτυχία, ωστόσο του εγχειρήματος σύμφωνα με τους ιθύνοντες του έργου οφείλεται περισσότερο σε συγκεκριμένες στρατηγικές για τις συστάδες παρά στην προηγμένη υποδομή (Katz & Wagner 2011: 6). Συνεπώς, ελκυστικούς παράγοντες για την κινητοποίηση του σχηματισμού της συστάδας αποτέλεσαν συγκεκριμένες επιχειρήσεις, πανεπιστήμια και ινστιτούτα έρευνας και ανάπτυξης (R&D), παρά οι συνδέσεις διαδικτύου υψηλών ταχυτήτων. Οι συστάδες πλέον συνδέονται με 10 πανεπιστήμια, 12 ινστιτούτα έρευνας και ανάπτυξης (R&D) και τεχνολογικά κέντρα, και με ειδικά διαμορφωμένους χώρους για μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Η συστάδα των μέσων, για παράδειγμα, έχει μια πλειάδα σχετικών επιχειρήσεων, ινστιτούτα, πανεπιστήμια, και θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων (incubators). Το 69% των επιχειρήσεων στην Περιοχή 22@ συνδέονται με μία από τις πέντε επιχειρηματικές συστάδες.

Σε λιγότερο από μια δεκαετία, το 69% της περιοχής έχει μεταμορφωθεί και ιδρύθηκαν σχεδόν 1.500 επιχειρήσεις. Εντυπωσιακό στατιστικό αποτελεί ότι σχεδόν το 45% των επιχειρήσεων δημιουργήθηκαν σχετικά πρόσφατα –συχνά με τη βοήθεια του οργανισμού Barcelona Activa<sup>23</sup>. Παρότι, ο σχεδιασμός και τα επακόλουθα αποτελέσματά του έχουν πράγματι αναδημιουργήσει την οικονομία της περιοχής, οι Katz & Wagner (2011: 7) υποστηρίζουν, ότι η 22@Barcelona θα οφελείτο σημαντικά από μια λεπτομερή αξιολόγηση των συστάδων προκειμένου να εξαχθεί η βέλτιστη μετάβαση στην επόμενη φάση εργασιών.

---

<sup>23</sup> Ο Barcelona Activa, είναι ένας τοπικός αναπτυξιακός οργανισμός που ανήκει εξ' ολοκλήρου στην Πόλη της Βαρκελώνης, και ασχολείται με το πρόγραμμα επιχειρηματικής ανάπτυξης της πόλης τα τελευταία 20 χρόνια περίπου.

---

## Η Περιοχή Parc de l'Alba (Επιστήμη και Τεχνολογία)

Παρόμοια με την Περιοχή 22@Barcelona, το Parc de l'Alba<sup>24</sup> είναι ένα σχέδιο έργου πραγματικής οικονομικής διάθεσης. Χωροθετημένο περίπου 11 χιλιόμετρα βόρεια της Βαρκελώνης, 3.400 στρέμματα κατά κύριο λόγο δημόσιας έκτασης, το Parc de l'Alba σχεδιάστηκε για να αντιμετωπίσει τρεις περίπλοκες προκλήσεις: την εξαπλούμενη χρήση γης, την εξειδίκευση (μόνο ένα είδος οικονομικής δραστηριότητας), και τον κοινωνικό διαχωρισμό. Μέσω ενός λεπτομερούς χωρικού σχεδίου και ενός πλέγματος οικονομικών, κοινωνικών, και περιβαλλοντικών πολιτικών, το Parc de l'Alba έθεσε ως στόχο την επίλυση αυτών των προκλήσεων μέσω “περιεκτικότητας, πολυπλοκότητας (ένα μίγμα οικονομικών δραστηριοτήτων και χρήσεων) και συνοχής.” Αντλώντας από γειτνιάζοντα ατού όπως το Αυτόνομο Πανεπιστήμιο της Βαρκελώνης (UAB) (50.000 φοιτητές) και το ερευνητικό του πάρκο (4.000 επιστήμονες), οικονομική πρόθεση αποτελεί η δημιουργία ενός διεθνούς επιστημονικού, τεχνολογικού και επιχειρηματικού κόμβου.

Το Parc de l'Alba θα περιλαμβάνει 3.500 νέες μονάδες στέγασης, νέα υποδομή, και 1.400 στρέμματα πάρκων και ανοικτών χώρων. Το σχέδιο που σε μεγάλο βαθμό αποτελεί σύλληψη του Incasol (Ινστιτούτο Γης της περιφερειακής κυβέρνησης της Καταλονίας), της τοπικής κυβέρνησης, και άλλων ενδιαφερομένων, στον τομέα της αστικής ανάπτυξης διατήρησε περισσότερη από τη μισή δημόσιας περιουσίας γη προκειμένου να μετατρέπεται εύκολα σε χρήσεις που προβλέπονται από το σχέδιο (Katz & Wagner 2011: 8). Ήταν εφικτό να απελευθερωθεί περίπου το 25% της ιδιωτικής γης και το 15% αυτής αποκτήθηκε μέσω απαλλοτριώσεων. Τα έσοδα σε μεγάλο βαθμό προήλθαν από την πώληση γης, άδειες και φόρους. Το Incasol και η Πόλη της Cerdanyola ίδρυσαν έναν φορέα δημόσιας διαχείρισης του Parc de l'Alba, ο οποίος συντονίζει το πρότζεκτ και τους διάφορους εμπλεκόμενους παράγοντες.

Το Alba Synchrotron –ένας επιταχυντής σωματιδίων που αξιοποιείται στην έρευνα αιχμής και κοστίζει 200 εκατομμύρια ευρώ- αποτελεί το κεντρικό σημείο του έργου. Οι επιθυμητές δευτερογενείς επιδράσεις του Alba Synchrotron είναι νέες ερευνητικές εγκαταστάσεις, επιστήμονες και ερευνητές, και οι σχετικοί κλάδοι που απαιτούνται για την υποστήριξή τους. Στο Parc de l'Alba απασχολούνται χίλιοι ερευνητές, με στόχο το 2020 να είναι 4.000. Εν μέρει λόγω της εγγύτητας του Parc de

---

<sup>24</sup> Βλ. Χάρτη 3.3., σελ. 128 Παραρτήματος.

---

l'Alba και άλλων επιστημονικών δικτύων, το γειτνιάζων ερευνητικό πάρκο του Αυτόνομου Πανεπιστημίου της Βαρκελώνης (UAB) υποστηρίζει ότι ο σχηματισμός εταιρειών σχετιζομένων με την επιστήμη έχει αυξηθεί τα τελευταία δέκα χρόνια με τον αριθμό πλέον των εταιρειών επιστημών να φτάνει τις πενήντα (Katz & Wagner 2011: 8).

Ενδιαφέρουσα ανακάλυψη στάθηκε ο μετασχηματισμός των εγκαταστάσεων παραγωγής ενέργειας, οι οποίες παρέχουν μια υψηλού επιπέδου (180 MVA τάσης ρεύματος), αξιόπιστη πηγή ενέργειας απαραίτητη για την προηγμένη επιστημονική έρευνα. Οι ηγέτες του πρότζεκτ θεώρησαν ότι αυτή η δομή υποδομής ενέργειας ήταν καθοριστική για τη δημιουργία κινήτρων για νέα επιστημονική δραστηριότητα. Οι προκλήσεις αυτού του πρότζεκτ είναι το κατά πόσον ο βαθμός υλοποίησής του θα είναι ο μέγιστος, δεδομένης της οικονομικής κρίσης. Η επένδυση πολλών εκατομμυρίων στην υποδομή και σχέδια έργου δεν θα αποφέρει απαραίτητα τα οικονομικά οφέλη που προβλέπονταν παλιότερα. Παρά ταύτα, η περιοχή Parc de l'Alba είναι μία από τις πιο σημαντικές συνεισφορές της Καταλονίας στον ευρωπαϊκό χάρτη καινοτομίας, καθώς και μια από τις κύριες κινητήριες δυνάμεις της ανταγωνιστικότητας και της διεθνούς προβολής της οικονομίας της (Barcelona City Council 2009: 6).

### **Η Περιοχή Δέλτα BCN/Ζώνη Καινοτομίας της Βαρκελώνης BZ (Τεχνολογία και Μετακίνηση)**

Στην περιοχή του δέλτα του ποταμού Llobregat, βρίσκεται μία από τις κύριες περιοχές βιομηχανίας και διαχείρισης-αποθήκευσης εμπορευμάτων της Ισπανίας<sup>25</sup>. Η περιοχή συμπληρώνεται από την παρουσία δύο μεγάλων υποδομών επικοινωνιών –το Λιμένα της Βαρκελώνης και το Διεθνές Αεροδρόμιο El Prat<sup>26</sup>. Το αεροδρόμιο της Βαρκελώνης κατέχει ηγετική θέση στην Ευρώπη σε όρους εμπορευματικών μεταφορών και είναι το 9<sup>ο</sup> ευρωπαϊκό αεροδρόμιο σε επιβατική κίνηση. Η πρόσφατη αποπεράτωση του νέου σταθμού T-1 το 2009 θα σημάνει μια σπουδαία αύξηση στον αριθμό των επιβατών, από 30 εκατομμύρια σε 55 εκατομμύρια (Barcelona City Council 2009: 8). Η περιοχή του δέλτα είναι μια περιοχή στην οποία αναπτύσσεται

---

<sup>25</sup> Βλ. Χάρτη 3.4., σελ. 128 Παραρτήματος.

<sup>26</sup> Το λιμάνι της Βαρκελώνης θεωρείται το 1<sup>ο</sup> λιμάνι στη Μεσόγειο και 1<sup>ο</sup> ισπανικό λιμάνι στις διεθνείς μεταφορές, και το αεροδρόμιο της Βαρκελώνης το καλύτερο ευρωπαϊκό αεροδρόμιο το 2009 στις εμπορικές μεταφορές.



---

πλήθος στρατηγικής σημασίας πρότζεκτ, μαζί με ένα συμπληρωματικό εύρος υπηρεσιών για δραστηριότητα του τριτογενούς τομέα και αναδυόμενους τομείς όπως η αεροδιαστημική, η μετακίνηση και άλλοι προηγμένοι κλάδοι. Αυτή είναι, επίσης, η τοποθεσία και του Εκθεσιακού Κέντρου της Βαρκελώνης, ένα πρότυπο εκθεσιακό κέντρο στην Ευρώπη και το ηγετικό κέντρο στην Ισπανία σε όρους έκτασης. Με περισσότερους από 80 εκθεσιακούς τομείς στο ενεργητικό του, παίζει ένα στρατηγικό ρόλο ως μια πλατφόρμα για την οικονομική προώθηση και τη διεθνή προβολή των επιχειρήσεων.

Πιο συγκεκριμένα, δημιουργούνται τρία μεγάλα επιχειρηματικά πάρκα για την εγκατάσταση εταιρειών. Το Επιχειρηματικό Πάρκο Viladecans θα περιλαμβάνει κτίρια γραφείων σε ένα περιβάλλον υψηλής ποιότητας. Το Πάρκο Αεροδιαστημικής και Μετακίνησης, το οποίο βρίσκεται σε μικρή απόσταση από το αεροδρόμιο El Prat και επίσης στο δήμο του Viladecans, προωθεί τη δραστηριότητα σε αυτό τον τομέα χάρις σε σημαντικές υποδομές όπως η σήραγγα αεροδυναμικής για σχετικές δοκιμές και το Κέντρο Αεροδιαστημικής Τεχνολογίας (CTAE). Το Μεσογειακό Πάρκο Τεχνολογίας στο δήμο του Castelldefels είναι ένα επιστημονικό και τεχνολογικό πάρκο που φιλοξενεί επιχειρήσεις σε τομείς έντασης γνώσης και με ιδιαίτερα σχετική επιστημονική και ερευνητική υποδομή. Τέλος, η Ζώνη Καινοτομίας της Βαρκελώνης BZ θα συγκεντρώσει δραστηριότητες πολιτισμικές, και της βιομηχανίας και τεχνολογίας τροφίμων, οι οποίες σε συνδυασμό με την έρευνα, τη μεταβίβαση τεχνολογίας και τις επιστημονικές και τεχνικές εγκαταστάσεις θα επιταχύνουν την ανάπτυξη αυτών των τομέων στην Καταλονία. Η BZ μεταμορφώνει 500 στρέμματα βιομηχανικής γης, στα οποία ένα εκατομμύριο τετραγωνικά μέτρα θα οικοδομηθούν για τη στέγαση μεταξύ 200 και 500 επιχειρήσεων από τους τομείς της τεχνολογίας, του πολιτισμού και των γεωργικών προϊόντων διατροφής, δημιουργώντας κοντά στις 20.000 νέες θέσεις εργασίας (Barcelona City Council 2009: 8).

### **3.2.3. Διακυβέρνηση της Μητροπολιτικής Βαρκελώνης**

Η μητροπολιτική διοίκηση αναδύεται ως ένα σημαντικό ζήτημα για τη διαχείριση της αστικής ανάπτυξης και την εφαρμογή δράσεων πολιτικής και στρατηγικών στην επιδίωξη των στόχων ανταγωνιστικότητας (OECD 2006: 156). Παρότι σε πολλές μητροπολιτικές περιοχές οι διοικητικές δομές δεν είναι κατάλληλα προσαρμοσμένες στο έργο που καλούνται να αντιμετωπίσουν, η Βαρκελώνη έχει επιλέξει ένα εξεζητημένο μοντέλο διακυβέρνησης, ειδικά προσαρμοσμένο στις ανάγκες της.

---

Ωστόσο η πολυπλοκότητά του απαιτεί ικανότατο συντονισμό μεταξύ των οργάνων προκειμένου να μην αποτελέσει η δομή του τροχοπέδη παρά πλεονέκτημα για τη λειτουργία της μητροπολιτικής περιοχής.

Το πρώτο στρατηγικό σχέδιο της Βαρκελώνης εκπονήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1980 προκειμένου να ενσωματωθεί η υποδομή των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992 στις δραστηριότητες της πόλης. Για το σκοπό αυτό δημιουργήθηκε ο οργανισμός “Barcelona Plano Estrategico” το 1988. Σύμφωνα με τον Lefevre (2008: 171), το σχέδιο έχει μετεξελιχθεί σε ένα ιδιαίτερα προηγμένο μέσο, επωμισμένο με την οικονομική και κοινωνική αναπτυξιακή στρατηγική της μητροπολιτικής περιοχής. Πλέον ο οργανισμός ονομάζεται “Pla Estratègic Metropolità de Barcelona”.

Ο συγκεκριμένος οργανισμός έχει μια περίπλοκη οργάνωση. Λειτουργεί υπό την ηγεσία του Γενικού Συμβουλίου (Consejo General) το οποίο ορίζει την Εξουσιοδοτημένη Επιτροπή (La Comision Delegada) και τα δύο σώματα υποβοηθούνται από διάφορες δομές. Το Γενικό Συμβούλιο απαρτίζεται από 300 μέλη: τους δημάρχους των 36 μητροπολιτικών δήμων, επιχειρηματικές ενώσεις, τράπεζες, εμπορικά επιμελητήρια, πανεπιστήμια, ιδρύματα, διαδημοτικούς φορείς, συνδικαλιστικές οργανώσεις, εφημερίδες και άλλους. Το Γενικό Συμβούλιο, του οποίου κύρια λειτουργία αποτελεί η έγκριση σχεδίων, προεδρεύεται από το δήμαρχο της Βαρκελώνης, ο οποίος υποβοηθάται από 20 αντιπροέδρους (τον πρόεδρο του εμπορικού επιμελητηρίου, τους προέδρους τομεακών μητροπολιτικών οργανισμών όπως οι δημόσιες μεταφορές και το περιβάλλον, οι πρόεδροι των συνδικάτων και της Έκθεσης της Βαρκελώνης, κτλ.).

Από την άλλη, η Εξουσιοδοτημένη Επιτροπή, η οποία αποτελεί το εκτελεστικό σώμα σε ημερήσια βάση, αποτελείται από 22 μέλη (9 δήμους, τις κύριες συνδικαλιστικές ενώσεις, το πανεπιστήμιο, την Έκθεση, τη λιμενική αρχή, και τους μητροπολιτικούς τομεακούς οργανισμούς) και προεδρεύεται από τον αναπληρωτή δήμαρχο της πόλης. Τρία “επιστημονικά επιτελεία” (organos de reflexion) και έξι επιτροπές συνδέσμου (comisiones de enlace) βοηθούν την Εξουσιοδοτημένη Επιτροπή. Αυτές οι δομές είναι: α) το συμβούλιο στρατηγικής ανάπτυξης, το οποίο προτείνει τους στόχους του στρατηγικού σχεδίου, β) η επιτροπή προοπτικής που χωρίζεται σε δύο υποεπιτροπές, μία που αναλύει τους δεσμούς μεταξύ ιδιωτικής και επαγγελματικής ζωής στη Βαρκελώνη και μία που είναι επιφορτισμένη με τη διεύρυνση της ένωσης, και γ) την επιτροπή στρατηγικής, η οποία φροντίζει στρατηγικά ζητήματα όπως η προσβασιμότητα της μητροπολιτικής περιοχής, το πώς

---

να προσελκυθούν νέα ταλέντα στην περιοχή, την κατάρτιση και την εκπαίδευση, τη μετανάστευση, κτλ.

Οι έξι επιτροπές συνδέσμου έχουν ως αρμοδιότητα τη δημιουργία δεσμών: α) μεταξύ οικονομικών και στρατηγικών τομέων, β) με άλλους δήμους της Καταλονίας, άλλες ισπανικές, ευρωπαϊκές, και παγκόσμιες πόλεις, γ) μεταξύ τομεακών σχεδίων (πολιτισμός, περιβάλλον, επαγγελματική εκπαίδευση, κτλ.), δ) μεταξύ δεδομένων και οικονομικής ανάλυσης, ε) εντός του εδαφικού σχεδίου της Βαρκελώνης, και στ) μεταξύ περιβάλλοντος και χωρικού σχεδιασμού. Ο Lefevre (2008: 172) συμπεραίνει ότι με αυτή την εξεζητημένη οργάνωση, η μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης εν μέρει διοικείται μέσω μιας δομικής λειτουργίας κινητοποίησης των “δραστήριων δυνάμεων” της περιοχής, υπό την καθοδήγηση της τοπικής κυβέρνησης, και κατ’ ουσίαν της κεντρικής πόλης.



#### **4. ΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ΤΗΣ ΠΟΛΥΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΤΟΥ ΡΑΝΤΣΤΑΝΤ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ**

Ο όρος “Randstad Holland” (Rim City Holland)<sup>27</sup> εισήχθη αρχικά τη δεκαετία του 1930 από τον πρωτοπόρο της αεροπλοΐας Albert Plesman<sup>28</sup>, ο οποίος πετώντας πάνω από την Ολλανδία παρατήρησε μια σειρά πόλεων περιμετρικά μιας κυκλικής ανοικτής αγροτικής περιοχής, της επονομαζόμενης Πράσινης Καρδιάς (Groene Hart). Το Ράντσταντ ως όρος έγινε δημοφιλής στη χωρική πολιτική της Ολλανδίας τη δεκαετία του ‘50, όταν η απασχόληση και ο πληθυσμός αυξήθηκαν αλματωδώς στις δυτικές περιφέρειες (μέσα και γύρω από το Άμστερνταμ, το Ρότερνταμ και τη Χάγη). Ο σχηματισμός κέρδισε διεθνή φήμη και εκτοξεύτηκε στην ομάδα των παγκοσμίων πόλεων από τα έργα των Burke (1966) και Hall (1966), “Greenheart Metropolis” και “The World Cities”, αντίστοιχα. Ωστόσο, η περιοχή υπήρξε αδιαμφισβήτητο οικονομικό, πολιτισμικό, πολιτικό και δημογραφικό<sup>29</sup> επίκεντρο της χώρας ήδη από το μεσαίωνα.

Το Ράντσταντ αποτελεί μια αφηρημένη έννοια, παρά μια εδαφική ή θεσμική πραγματικότητα. Δεν υφίσταται αντίστοιχο επίπεδο διοίκησης και παρότι υπάρχει ευρύτερη συμφωνία ότι ο σχηματισμός αποτελείται από το αστικοποιημένο τμήμα τεσσάρων συγκεκριμένων επαρχιών (Βόρεια Ολλανδία, Νότια Ολλανδία, Ουτρέχτη, και Flevoland)<sup>30</sup>, επιπροσθέτως της πράσινης καρδιάς, δεν υπάρχει κοινά συμφωνημένη γεωγραφική οριοθέτηση. Επιπλέον, το Ράντσταντ δεν έχει υπάρξει ποτέ επίπεδο κυβερνητικής παρέμβασης. Από τότε που πρωτοεμφανίστηκε η έννοια του σχηματισμού στα έγγραφα πολιτικής (1958), αναφέρεται τακτικά στις κυβερνητικές εκθέσεις χωρίς να αποτελεί σταθερό στοιχείο στο χωρικό σχεδιασμό ή οποιοδήποτε άλλο τομέα πολιτικής (OECD 2007: 33).

Ένα από τα προφανέστερα χαρακτηριστικά του Ράντσταντ είναι η πολυπυρηνικότητά του. Αυτό το χαρακτηριστικό είναι γεγονός ότι έχει επιπτώσεις στον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί η περιοχή και την ανάπτυξη των πολιτικών για τη βελτίωση της απόδοσής της (OECD 2007: 29), όπως επίσης θεωρείται από κάποιους

---

<sup>27</sup> Ο όρος θα μπορούσε να αποδοθεί ως “Κυκλική Πόλη”.

<sup>28</sup> Ο Albert Plesman (1889-1953), δημιούργησε το 1919 τις Βασιλικές Ολλανδικές Αερογραμμές (KLM), την παλαιότερης αεροπορική εταιρεία που λειτουργεί ακόμη και υπό την ίδια ονομασία.

<sup>29</sup> Η περιοχή και σήμερα περιλαμβάνει μια ιδιαίτερα μεγάλη αναλογία του εθνικού πληθυσμού (41,8%) (OECD 2007: 30-1).

<sup>30</sup> Βλ. Χάρτη 4.1., σελ. 130 Παραρτήματος.

---

υπεύθυνο για την αδυναμία επίτευξης της πλήρους οικονομικής της δυναμικής (Evers & De Vries 2008: 18). Σε αντίθεση με άλλες, η μητροπολιτική περιοχή του Ράντσταντ δεν αποτελείται από μια κεντρική πόλη με περιμετρικούς προαστιακούς δήμους. Αποτελείται από πολλές μεγάλες πόλεις που συνδέονται μεταξύ τους. Από τις 25 μεγαλύτερες πόλεις της Ολλανδίας, οι 12 βρίσκονται στο Ράντσταντ, με τέσσερις από αυτές να είναι μεγάλες και οκτώ μεσαίου μεγέθους. Η εθνική πολιτική έχει επιτυχώς αποφύγει τη δημιουργία μιας κυρίαρχης πόλης, με προφανέστερη υποψήφια την πόλη του Άμστερνταμ. Ήταν η ηγετική πόλη όταν δημιουργείτο το κράτος-έθνος της Ολλανδίας και εξακολουθεί να είναι η μεγαλύτερη πόλη της χώρας.

Η “συζήτηση για το Ράντσταντ”, δηλαδή, το εάν αυτή η αστική συγκέντρωση μπορεί ή θα πρέπει να λογίζεται ως μια μεμονωμένη μητροπολιτική περιφέρεια, είναι περίπου όσο παλιά είναι και η ίδια η περιοχή (Ritsema van Eck 2006, Zonneveld 2008, cit. Evers & De Vries 2008: 1). Όπως υποστηρίζει ο Lambregts (2006), οι απόψεις για το εάν αυτό είναι κάτι θετικό ή αρνητικό έχουν τροποποιηθεί κατά τη διάρκεια των ετών, καθώς μερικές φορές η πολυπυρηνική διάρθρωση θεωρείται ότι αποτρέπει τις αρνητικές επιδράσεις της συγκέντρωσης που βιώνουν πολλές συνωστισμένες μεγάλες πόλεις, ενώ άλλες φορές αντιμετωπίζεται ως εμπόδιο για την επίτευξη ενός κρίσιμου μεγέθους για τις ανέσεις και το εκτόπισμα παγκοσμίου κλάσης. Από την εισαγωγή του όρου “μητρόπολη”, σύμφωνα με τους Van der Burg & Vink (2008: 1), είναι συνεχείς οι συζητήσεις σχετικά με το εάν αυτός ο χαρακτήρας είναι στην πραγματικότητα επιθυμητός, το πώς θα πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω η περιοχή, καθώς και το ποιος είναι ο βέλτιστος τρόπος διακυβέρνησής της.

#### **4.1. Αναπτυξιακό Όραμα για το Ράντσταντ**

Το αρχικό όραμα χρονολογείται από το 1958 και αντιμετώπισε το Ράντσταντ ως μια συλλογή αστικών περιφερειών, οι οποίες διατηρούνται απομονωμένες μέσω ζωνών πρασίνου (ζώνες προστασίας) και από μια μεγάλη κεντρική ανοικτή περιοχή (την Πράσινη Καρδιά) (Van der Burg & Vink 2008: 5). Αυτό απεικονίζεται με έναν αστικό δακτύλιο περιμετρικά ενός πράσινου κέντρου. Οι αστικές περιφέρειες συνδέονταν με κύριες αρτηρίες επεκτεινόμενες εκτός των εθνικών συνόρων και οι διεθνείς διάδρομοι διαμορφώνονταν από δύο σημαντικές μεταφορικές συνδέσεις, το Ρότερνταμ (λιμένας) και το Άμστερνταμ (αερολιμένας του Schiphol), καθώς και από περιοχές διεθνούς εγκατάστασης στις τέσσερις μεγάλες πόλεις.

---

Το όραμα προέκυψε από δύο ζητήματα. Καταρχήν, για κάποιο καιρό θεωρείτο ότι κάθε περιφέρεια στη χώρα αξίζει ένα μερίδιο εθνικής προσοχής και επένδυσης, που συναντάται ως “διανεμητική δικαιοσύνη”, και ότι ο πλούτος θα πρέπει να διανέμεται δίκαια. Επιπλέον, μετά τον πόλεμο, η πλειοψηφία των πολιτικών πίστευε ότι οι πολύ μεγάλες πόλεις –“μητροπόλεις” όπως το Παρίσι και το Λονδίνο- αποτελούσαν απειλή για τις ηθικές αξίες και θα αναπτύσσονταν εις βάρος των αγροτικών περιοχών. Γι’ αυτό το λόγο, οι πόλεις στα δυτικά ήταν σκοπίμως “περιορισμένες” στο ένα εκατομμύριο κατοίκους και οι ζώνες προστασίας προοριζόνταν για τη διατήρηση των πόλεων διαχωρισμένων. Μεγάλα τμήματα των απαιτήσεων σε στέγαση καλύπτονταν γι’ αυτό το λόγο σε νέες πόλεις που βρίσκονταν σε σημαντική απόσταση από τις αρχικές πόλεις, ενώ η Πράσινη Καρδιά αρχικά προοριζόταν για αγροτική περιοχή.

Η εννοιολογική βάση του αρχικού προγράμματος “Νέα Πόλη” διαμορφώθηκε από την εθνική απόφαση-ορόσημο του 1966 για συγκέντρωση της αστικής ανάπτυξης σε ολόκληρη τη χώρα και κυρίως σε αστικές περιφέρειες με ένα μικτό πρότυπο επεκτείνοντας και μετατρέποντας σε μέτριο βαθμό τις μεγάλες κεντρικές πόλεις (σύμφωνα με το μοντέλο του Christaller), καθώς και τις μικρότερες κωμοπόλεις (Van Remmen & Van der Burg 2008: 2). Στη πραγματική εθνική χωρική στρατηγική αυτό αποκαλείται “συσταδοποιημένη αστικοποίηση”, με την έννοια να στοχεύει στην αποφυγή των κινδύνων της μητρόπολης από τη μία, και την πλήρως διασκορπισμένη, χαμηλής πυκνότητας ανάπτυξη, εξάπλωση ή ανάπτυξη σε σειρά (ribbon development) στην ύπαιθρο.

Σε παρόμοιο ήπιο ύφος χρησιμοποιήθηκε και ο όρος “μητρόπολη”, με το Ράντσαντ να αποκαλείται “Ολλανδική μητρόπολη”, με σκοπό να αποτυπώνει τον συνδυασμό μεγάλων πληθυσμών, συγκεντρωμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, και επαρκών ανοικτών απομακρυσμένων περιοχών, αλλά χωρίς τα χαρακτηριστικά προβλήματα των πολύ μεγάλων πόλεων του εξωτερικού (Van der Burg & Vink 2008: 5). Το 1958, υπήρχαν ελάχιστοι που θεωρούσαν τη συγκεκριμένη πολιτική οικονομικά ζημιόγνο. Αργότερα η βιβλιογραφία άρχισε να την αναφέρει ως πολυπυρηνική μητρόπολη<sup>31</sup>. Αυτή η οντότητα θα παρείχε μια ικανοποιητική ισορροπία μεταξύ των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων μιας οικονομικής συγκέντρωσης και τη δυνατότητα να ανταγωνιστεί τις άλλες “μητροπόλεις”.

---

<sup>31</sup> Βλ. π.χ. Dieleman & Faludi (1998), Lambooy (1998).

---

Ο ισχυρισμός ότι αυτή η ομάδα αστικών περιφερειών δεν είναι λειτουργικά ίδια με τις μητροπόλεις έδωσε πνοή σε ένα νέο όραμα. Αφορά αστικά συστήματα που βρίσκονται κοντά το ένα στο άλλο και σχηματίζουν ένα μορφολογικό δίκτυο, αλλά όχι και μια ισχυρή λειτουργικά οντότητα. Σύμφωνα με το Ινστιτούτο για τη Χωρική Έρευνα της Ολλανδίας (2006), οι περισσότερες σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων, στο βαθμό που εκδηλώνονται εντός του σχηματισμού, λαμβάνουν χώρα μέσα και γύρω από τους δήμους και το εκάστοτε περιβάλλον, ενώ οι σχέσεις μεταξύ των πόλεων φαίνεται να κυριαρχούνται από το Άμστερνταμ από πολλές απόψεις (Van der Burg & Vink 2008). Επιπλέον, ο Meijers (2007), διαπιστώνει πως παρότι υπάρχει η ένδειξη ενός δικτύου, δεν είναι ισχυρά ολοκληρωμένο με εξειδικευμένα στοιχεία.

Τα συγκεκριμένα συμπεράσματα έχουν συνεισφέρει στην επιλογή μιας λειτουργικής προσέγγισης ως σημείου αφετηρίας στη συνεχιζόμενη πολιτική συζήτηση σχετικά με το Ράντσαντ “ως σύνολο” και στην ανάδυση μιας πληρέστερης εικόνας για το που ακριβώς βρίσκονται τα διαφορετικά διεθνή χαρακτηριστικά του. Η κύρια εστίαση της μητροπολιτικής φιλοδοξίας δεν είναι πλέον στην ποσότητα, αλλά στην επίτευξη μιας σημαντικής θέσης στα διεθνή χωρικά-οικονομικά δίκτυα (Van der Burg & Vink 2008: 6)<sup>32</sup>. Όσον αφορά την πρωτεύουσα της χώρας, αυτή η θέση πρέπει να ενδυναμωθεί και να αξιοποιηθεί προς όφελος ολόκληρου του Ράντσαντ. Εξειδικευμένες λειτουργίες που επίσης προσφέρουν μια διεθνή και ηγετική θέση βρίσκονται και σε άλλες πόλεις του σχηματισμού, όπως παραδείγματος χάριν, το Ρότερνταμ (το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης) και τη Χάγη (νομική πρωτεύουσα). Βασική υπόθεση του νέου οράματος είναι ότι οι διεθνώς ισχυρές λειτουργίες πρέπει να ενισχυθούν. Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχουν κατά νου τα μεγάλα πλεονεκτήματα μιας οικονομικής συγκέντρωσης μητροπολιτικής κλίμακας, όπως το Λονδίνο και το Παρίσι. Σε αυτό θα μπορούσε να συνεισφέρει μια μεγαλύτερη λειτουργική σημασία των αστικών περιφερειών του σχηματισμού. Οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις μπορούν να βοηθήσουν στην πραγματοποίηση μεγαλύτερης εξειδίκευσης και βελτιωμένης ποιότητας.

Το νέο όραμα θέτει απαιτήσεις και για τη βιωσιμότητα του χωρικού σχεδιασμού, με τη θωράκιση έναντι του κλίματος να παίζει σημαντικό ρόλο σε αυτό τον τομέα. Μια ακόμα πλευρά της βιωσιμότητας είναι η διαθεσιμότητα χώρου για φύση, ανοικτή ύπαιθρο και αναψυχή. Όπως επισημαίνεται από τους Van der Burg & Vink (2008), οι

---

<sup>32</sup> Βλ. Χάρτη 4.2., σελ. 131 Παραρτήματος.



---

χώροι πρασίνου του Ράντσαντ θεωρείται ότι προσφέρουν πολύ λίγα σε όρους ποιότητας και ποσότητας για να θεωρηθούν ελκυστικοί για σκοπούς αναψυχής, ενώ έχουν επιβληθεί πάρα πολλοί περιορισμοί προκειμένου το πράσινο περιβάλλον διαβίωσης να είναι ανταγωνιστικό, κάτι που θα ήταν δύσκολο ακόμη και εάν αυτό υποστεί αναμόρφωση. Με φόντο την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης για αστικό χώρο, είναι ιδιαίτερης σημασίας ο περιορισμός μιας νέας αξιοποίησης του χώρου και η διατήρηση των πολύτιμων τοπίων ελεύθερων. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο εάν η χρήση των υφιστάμενων αστικών περιφερειών λάβει υψηλή προτεραιότητα και εντείνεται όποτε είναι δυνατό, κάτι που ισχύει και για τη στέγαση και την απασχόληση, ειδικά στις βιομηχανικές περιοχές.

#### **4.2. Αναπτυξιακές Αρχές του “Randstad 2040 Structuurvisie”**

Τα επιδεινούμενα περιβαλλοντικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά (κατοικησιμότητα), η κλιματική αλλαγή, τα προβλήματα προσβασιμότητας, η αδυσώπητα υψηλή ζήτηση για χώρο, και η πίεση στην ανταγωνιστική θέση του σχηματισμού, καθιστούν αναγκαία μια μακροπρόθεσμη ενδυνάμωση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Ράντσαντ (VROM 2008: 3). Η κυβέρνηση της Ολλανδίας φιλοδοξεί να εξελιχθεί το Ράντσαντ σε μια από τις ηγετικές περιφέρειες της Ευρώπης. Ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός της αποτυπώνεται με το “Randstad 2040 Structuurvisie”<sup>33</sup>, το οποίο παρουσιάζεται από το Υπουργείο Στέγασης, Χωρικού Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος και είναι μέρος του επείγοντος προγράμματος του Ράντσαντ που συντονίζεται από το Υπουργείο Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Διαχείρισης Ύδατος.

Η ανάλυση δυνατών και αδύνατων σημείων φανερώνει ότι το Ράντσαντ δεν αποτελεί μια ομογενή και σαφώς ορισμένη περιοχή, από χωρικής, λειτουργικής ή διοικητικής άποψης, με την πολυκεντρική μητρόπολη της Ολλανδίας να αποτελεί ουσιαστικά ένα δυναμικό συνονθύλευμα αρκετά διαφορετικών λειτουργικών σχέσεων σε πολλές διαφορετικές κλίμακες (SER 2008, cit. VROM 2008: 15). Επειδή πολλές χωρικές εξελίξεις, καθώς και διάφορα ζητήματα δεν επηρεάζονται ιδιαίτερα από τα διοικητικά και οργανωτικά όρια, η κυβέρνηση επέλεξε την παρέμβαση μέσω ενός μακροπρόθεσμου λειτουργικού και δυναμικού σχεδιασμού. Οι ευκαιρίες από τις διάφορες τάσεις και εξελίξεις που θα εμφανίζονται θα αξιολογούνται και θα

---

<sup>33</sup> Η απόδοση του σχεδίου για το Ράντσαντ στην ελληνική γλώσσα είναι “Όραμα για τη Χωρική Διάρθρωση του Ράντσαντ 2040”

---

αξιοποιούνται συνεχώς, και τα ζητήματα που θα προκύπτουν θα προσεγγίζονται στην καταλληλότερη κλίμακα και από τους πιο κατάλληλους φορείς.

Πέρα από τα ζητήματα διεθνούς χαρακτήρα, τις επόμενες δεκαετίες προβλέπεται ότι τα περισσότερα ζητήματα θα είναι περιφερειακής κλίμακας. Η κυβέρνηση εστιάζει στην επίτευξη υψηλότερης συνοχής μεταξύ νότιου Ράντσαντ (Ρότερνταμ-Χάγη) και βόρειου Ράντσαντ (Άμστερνταμ-Almere-Ουτρέχτη) και την αξιοποίηση της αστικής συνένωσής τους. Οι επιλογές τοποθεσιών για αστικοποίηση και επενδύσεις στην προσβασιμότητα παίζουν σημαντικό ρόλο στην αύξηση της συνοχής. Τα δύο κέντρα βαρύτητας της περιφέρειας έχουν παρόμοια μακροχρόνια ζητήματα, με την προσέγγισή τους σε υψηλότερη κλίμακα να ανοίγει το δρόμο καταρχήν για εσωτερική αλληλεπίδραση και συνοχή, και εν ευθέτω χρόνω διαδικασίες αλληλεπίδρασης και συνοχής μεταξύ των δύο.

Μια βιώσιμη περιφέρεια απαιτεί κατάλληλη ισορροπία μεταξύ των τριών διαστάσεων της βιωσιμότητας (άτομα, πλανήτη και κέρδος) και μεταξύ των τριών στοιχείων της στρωματικής προσέγγισης (υπέδαφος, δίκτυα, ασχολίες)<sup>34</sup> (VROM 2008: 16). Η κυβέρνηση, με γνώμονα τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία, επέλεξε δύο χωρικές, ενοποιημένες στρατηγικές για τη μελλοντική χωρική ανάπτυξη της περιοχής. Η πρώτη στρατηγική προσανατολίζεται στην ενδυνάμωση των συνδέσεων μεταξύ ύδατος, φυσικών πόρων και τοπίου στο ολλανδικό δέλτα με τα ζητήματα της προσαρμοστικότητας στο περιβάλλον, των οικονομικών και της αστικοποίησης. Η δεύτερη στρατηγική επιδιώκει την επίτευξη ωφέλειας από την αστική συνένωση μέσω μιας περισσότερο αποτελεσματικής σύνδεσης υφιστάμενων και νέων δικτύων υποδομής με το ζήτημα της αστικοποίησης. Οι εν λόγω στρατηγικές μπορούν να εφαρμοστούν σε κάθε κλίμακα, από τη διεθνή και εθνική, όπου η κυβέρνηση θα προωθήσει διυπουργικές παρεμβάσεις, έως την περιφερειακή κλίμακα<sup>35</sup>, στην οποία θα δραστηριοποιούνται άλλοι δημόσιοι φορείς.

Οι δύο χωρικές στρατηγικές σε συνδυασμό με την εστίαση σε δύο κλίμακες οδηγούν σε τέσσερις κατευθυντήριες αρχές<sup>36</sup>, οι οποίες οδηγούν τις χωρικές επιλογές

---

<sup>34</sup> Η προσέγγιση των στρωμάτων προσπαθεί να επιτύχει μια λογική ισορροπία στη χρήση του χώρου για υποεπιφανειακή αξιοποίηση (έδαφος και νερό), δίκτυα (υποδομές) και ασχολίες (π.χ. για κατοικία, εργασία και αναψυχή).

<sup>35</sup> Η κυβέρνηση ορίζει στο “Randstad 2040 Structuurvisie” το περιφερειακό επίπεδο ως αυτό της βόρειας (Noordvleugen) και της νότιας πτέρυγας (Zuidvleugen) του Ράντσαντ.

<sup>36</sup> Βλ. Διάγραμμα 4.1, σελ. 129 Παραρτήματος.

---

της κυβέρνησης για το Ράντσαντ. Οι τέσσερις αρχές είναι: α) Διαβίωση σε ένα ασφαλές, προσαρμοσμένο κλιματικά και περιβαλλοντικά αναβαθμισμένο δέλτα, β) Ποιότητα δημιουργίας μέσω μεγαλύτερης αλληλεπίδρασης μεταξύ φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, γ) Ενδυνάμωση των στοιχείων που είναι ήδη ισχυρά σε διεθνές επίπεδο, και δ) Ισχυρές, βιώσιμες πόλεις και περιφερειακή προσβασιμότητα. Πιο συγκεκριμένα:

#### **4.2.1. Διαβίωση σε ένα Ασφαλές, Προσαρμοσμένο Κλιματικά και Αναβαθμισμένο Περιβαλλοντικά Δέλτα.**

Η κλιματική αλλαγή αναμένεται τα προσεχή χρόνια να κάνει απαραίτητες τις επενδύσεις σε αντιπλημμυρικά έργα καθώς και έργα για την προστασία των παράκτιων περιοχών. Η κυβέρνηση επιθυμεί μια ασφαλή περιοχή για κατοικία και εργασία, με βιώσιμη διαχείριση ύδατος, και ισχυρή επιρροή στην χωρική ανάπτυξη και το σχεδιασμό. Νέες ευκαιρίες χωρικής ανάπτυξης θα γίνουν εφικτές μέσω μιας ικανοποιητικής ισορροπίας μεταξύ γλυκού και θαλασσινού νερού, αλλά και με μέτρα για τη λειψυδρία. Η εγγύηση της ασφάλειας θα επιδιωχθεί με: α) προληπτικά μέτρα, με την επένδυση σε αντιπλημμυρικά έργα και το σύστημα ύδρευσης, β) βιώσιμο χωρικό σχεδιασμό, και γ) οργανωτικές βελτιώσεις στη διαχείριση φυσικών καταστροφών. Ένα ισχυρότερο, ποιοτικά αναβαθμισμένο δέλτα<sup>37</sup> με τις μονάδες του διασυνδεδεμένες πιο αποτελεσματικά, σύμφωνα με τις αρχές που έχουν αναπτυχθεί για το Εθνικό Οικολογικό Δίκτυο, πρέπει να παρέχει πεδίο για τη διευκόλυνση των συγκεκριμένων θεμάτων ενώ ταυτόχρονα να επιτυγχάνει περισσότερη διαφοροποίηση, ποιότητα και μεγάλη επιρροή στην κατεύθυνση της αστικοποίησης (VROM 2008: 21).

#### **4.2.2. Ποιότητα Δημιουργίας μέσω Μεγαλύτερης Αλληλεπίδρασης μεταξύ Φυσικού και Δομημένου Περιβάλλοντος.**

Πρόκληση σε περιφερειακό επίπεδο αποτελεί η παρέμβαση που θα καταφέρει την αύξηση της ποικιλομορφίας στο κατά τόπους περιβάλλον κατοικίας και εργασίας και στο ευχάριστο περιβάλλον μέσω συνδυασμών ύδατος, φυσικών πόρων, τοπίου, πολιτισμικής ιστορίας, στέγασης και απασχόλησης<sup>38</sup>. Η θέση του Ράντσαντ στο ολλανδικό δέλτα αποτελεί ένα ιδιαίτερα αξιοποιήσιμο χαρακτηριστικό, παρέχοντας

---

<sup>37</sup> Βλ. Χάρτη 4.3, σελ. 132 Παραρτήματος.

<sup>38</sup> Βλ. Χάρτη 4.4, σελ. 133 Παραρτήματος.

---

ευκαιρίες ενίσχυσης της οικονομικής ισχύος και της ελκυστικότητάς του. Σύμφωνα με το VROM (2008: 21), το “κεκαλυμμένο κεφάλαιο” στα τοπία, την πολιτισμική ιστορία και την ιστορία των πόλεων του Ράντσαντ μπορεί να αξιοποιηθεί πολύ πιο αποτελεσματικά προκειμένου να δημιουργηθούν νέες ελκυστικές τοποθεσίες. Οι πολίτες, όπως δημιούργησαν την περιοχή του ολλανδικού δέλτα, μπορούν και να την τροποποιήσουν ούτως ώστε να ενισχυθεί η ποιότητά της. Αυτή η ενίσχυση της ποιότητας και των αντιθέσεων του τοπίου θεωρούνται ζητήματα άμεσης προτεραιότητας, όπως επίσης τέτοιο αποτελεί και η ανάπτυξη των χαρακτηριστικών του φυσικού περιβάλλοντος περιμετρικά των μεγάλων πόλεων του σχηματισμού.

#### **4.2.3. Ενδυνάμωση των στοιχείων που είναι ήδη ισχυρά σε διεθνές επίπεδο.**

Προκειμένου να ενισχυθούν τα δυνατά σημεία διεθνούς εμβέλειας του σχηματισμού και συνακόλουθα η ανταγωνιστικότητα του Ράντσαντ και της Ολλανδίας, η κυβέρνηση προάγει τη φιλοσοφία “σημείων αιχμής του δέλτα” για τη χωρική και οικονομική ανάπτυξη<sup>39</sup>. Οι σχετικές πτυχές αξιοποιούν και ενδυναμώνουν υφιστάμενους οικονομικά ισχυρούς τομείς και διεθνώς ηγετικές λειτουργίες στις πόλεις, σε συνδυασμό με τις εκάστοτε σχετικές δυνατότητες (VROM 2008: 21). Η περιφέρεια του Άμστερνταμ, που περιλαμβάνει το Schiphol ως ένα από τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, και την επιχειρηματική περιοχή του Zuidas ως μια διεθνώς κορυφαία τοποθεσία, κατέχει μια ηγετική διεθνώς θέση λόγω του πολύπλευρου οικονομικού της προφίλ και του μητροπολιτικού της χαρακτήρα. Το Ρότερνταμ αποτελεί ένα παγκόσμιο λιμένα με τη μεγαλύτερη συστάδα ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ευρώπη. Οι πράσινοι λιμένες<sup>40</sup> είναι διεθνείς ηγέτες στην παραγωγή, επεξεργασία και διαχείριση-αποθήκευση εμπορευμάτων φυτοκομίας και καλλωπιστικών φυτών. Η Χάγη έχει μια παγκόσμια φήμη ως κέντρο για το διεθνές δίκαιο, την ειρήνη και την ασφάλεια. Η περιφέρεια της Ουτρέχτης είναι ένα ελκυστικό περιβάλλον για διαβίωση και απασχόληση, διαθέτοντας κλίμα δημιουργικής γνώσης, και οφέλη από την κεντρική της θέση στη χώρα, ανάμεσα σε ελκυστικά τοπία και γειτνιάζοντας με σημαντικές πόλεις. Επιπλέον, η ενίσχυση των σχέσεων μεταξύ των δυνατών σημείων θα μπορούσε να δημιουργήσει νέες δυνατότητες για την περιοχή. Τέλος, σύμφωνα με το VROM (2008: 22), καθοριστικής σημασίας είναι ο προσδιορισμός και η ενίσχυση των δυνατών σημείων

---

<sup>39</sup> Βλ. Χάρτη 4.5, σελ. 134 Παραρτήματος.

<sup>40</sup> Συστάδες επιχειρήσεων σχετιζόμενων με τη φυτοκομία (δενδροκαλλιέργια, ανθοκομία, κτλ.).

---

των πόλεων και των αστικών περιφερειών, και στη συνέχεια η περαιτέρω εξειδίκευση σε αυτά, προκειμένου να συνεισφέρουν τα μέγιστα στην οικονομική ισχύ του Ράντσαντ ως συνόλου.

#### **4.2.4. Ισχυρές, βιώσιμες πόλεις και περιφερειακή προσβασιμότητα<sup>41</sup>.**

Η υψηλή ζήτηση για χώρο στο Ράντσαντ προβλέπεται να συνεχισθεί την περίοδο 2020-2040, με το ζήτημα της ικανοποίησης της συγκεκριμένης ζήτησης να έχει ποσοτικές και ποιοτικές πτυχές, και τα άτομα και τις επιχειρήσεις να θέτουν ακόμη περισσότερες απαιτήσεις για το περιβάλλον κατοικίας και εργασίας VROM (2008: 22). Οι πόλεις και οι αστικές περιφέρειες έχουν ένα σημαντικό ρόλο στον καθορισμό των ποσοτικών και ποιοτικών πτυχών του ζητήματος. Η κυβέρνηση έχει επιλέξει μια πολυδιάστατη αστική αναγέννηση, σε όλες τις κλίμακες. Αυτό συνοδεύεται από μια φιλόδοξη, αλλά ρεαλιστική, στρατηγική ενοποίησης για τη στέγαση, την απασχόληση και τις υπηρεσίες, με τη συγκέντρωση, την ενοποίηση και την επιλογή νέων τοποθεσιών προς αστικοποίηση να πραγματοποιούνται στο επίπεδο της βόρειας και νότιας πτέρυγας του σχηματισμού. Η στρατηγική συνοδεύεται από μια διαφορετική προσέγγιση για την περιφερειακή προσβασιμότητα στο συγκεκριμένο επίπεδο. Τέλος, η σύνδεση της αστικοποίησης και της προσβασιμότητας στην κλίμακα της πτέρυγας προσφέρει ευκαιρίες για αντιμετώπιση των ζητημάτων της στέγασης και της αγοράς εργασίας σε υψηλότερη κλίμακα, καθώς και για καλύτερη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της αστικής συνένωσης.

#### **4.3. Εντοπισμός Επιχειρηματικών Συστάδων στο Ράντσαντ**

Οι περιφερειακές ανισότητες στην Ολλανδία είναι σχετικά περιορισμένες, με την πολιτική της κεντρικής κυβέρνησης να στοχεύει να καταστήσει ικανή κάθε περιφέρεια ώστε να παρέχει το ίδιο επίπεδο δημοσίων αγαθών και υπηρεσιών (OECD 2007: 121). Η περιφερειακή οικονομική πολιτική στη χώρα έχει εστιάσει, από το 2004, στην ενδυνάμωση σημαντικών οικονομικών περιφερειών, όπως η Βόρεια και Νότια Πτέρυγα του Ράντσαντ. Για κάποιο καιρό πριν από αυτό είχε επικρατήσει η ιδέα περιορισμού του οικονομικού χάσματος μεταξύ της βόρειας Ολλανδίας, η οποία αποτελείται από τις επαρχίες του Groningen, του Friesland, και του Drenthe, και της υπόλοιπης χώρας. Το 2004 όμως, τέθηκε σε εφαρμογή μια νέα περιφερειακή πολιτική που εστίασε περισσότερο στα δυνατά σημεία παρά στις αδυναμίες.

---

<sup>41</sup> Βλ. Χάρτη 4.6, σελ. 135 Παραρτήματος.

---

Ένα περιφερειακό πρόγραμμα δίνει προτεραιότητα στις επιχειρηματικές συστάδες που επιθυμεί να υποστηρίξει. Οι συστάδες πλέον επιλέγονται από τις Επιτροπές Προγραμμάτων. Στη Νότια Πτέρυγα, έχουν επιλεγεί οι λιμένες, η φυτοκομία, το διεθνές δίκαιο και οι επιστήμες ζωής και υγείας ενώ στη Βόρεια Πτέρυγα, οι τομείς είναι ο δημιουργικός κλάδος, η καινοτομική διαχείριση-αποθήκευση εμπορευμάτων, το εμπόριο, ο τουρισμός, οι επιστήμες ζωής και το ιατρικό κλάστερ.

Η αναμορφωμένη περιφερειακή πολιτική διαφαίνεται πολλά υποσχόμενη. Η ενδυνάμωση αντί για μια προσπάθεια περιορισμού των διαφορών μεταξύ των φτωχότερων και πλουσιότερων περιφερειών φαίνεται μια λογική προσέγγιση. Ωστόσο, υπάρχουν ενδείξεις ότι η επιλογή των τομέων στην αναμορφωμένη περιφερειακή πολιτική δεν είναι ικανοποιητικά προσδιορισμένη ανά περιφέρεια. Πολλές περιφέρειες δίνουν προτεραιότητα στους ίδιους τομείς. Για παράδειγμα, οι επιστήμες υγείας έχουν επιλεγεί από τη Βόρεια και τη Νότια Πτέρυγα, τη νοτιοανατολική Ολλανδία και την επαρχία του Groningen. Η προτεραιότητα στους ίδιους τομείς σε διαφορετικές περιφέρειες μπορεί να είναι αποτέλεσμα της πολιτικής επιλογής να συμπεριληφθούν στον προγραμματισμό σχεδόν όλες οι περιφέρειες της χώρας ως σημαντικές οικονομικές περιφέρειες.

Οι Kloosterman & Lambregts (2001: 719) μελέτησαν εμπειρικά τις ενάρξεις νέων επιχειρήσεων στο Ράντσαντ προκειμένου να εξάγουν σε ποιο χωρικό επίπεδο εκδηλώνονται οι διαδικασίες ετερογενοποίησης μεταξύ περιφερειών και ομογενοποίησης εντός των περιφερειών, την τελευταία δεκαετία του 20<sup>ου</sup> αιώνα<sup>42</sup>. Τα ευρήματά τους φανερώνουν ένα υπερ-αστικό πρότυπο στο σχηματισμό των επιχειρηματικών συστάδων. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα (Kloosterman & Lambregts 2001: 730), όσον αφορά νέες οικονομικές δραστηριότητες λαμβάνει χώρα μια διαδικασία ομογενοποίησης εντός της πολυκεντρικής περιφερειακής δομής, όχι όμως στο επίπεδο του Ράντσαντ συνολικά, αλλά σε αυτό της βόρειας και νότιας πτέρυγας του, με τη βόρεια πτέρυγα να υπερέχει σε κλάδους αιχμής.

Η τάση των επιχειρήσεων διεθνούς προσανατολισμού είναι να συγκεντρώνονται εντός μιας περιφέρειας, παρά να κατανέμονται σε διάφορες περιφέρειες. Η

---

<sup>42</sup> Το σκεπτικό της μελέτης βασίζεται στο ότι εάν η εξειδίκευση πραγματοποιείται σε επίπεδο πόλεων, δηλαδή αν κάθε πόλη εξειδικεύεται σε συγκεκριμένο κλάδο ή ομάδα κλάδων αναμένεται τα προφίλ έναρξης επιχειρήσεων των πόλεων να αποκλίνουν στη διάρκεια του χρόνου. Εάν πάλι, τα πρότυπα ειδίκευσης αρθρώνονται σε επίπεδο υπερκείμενο της κλίμακας των μεμονωμένων πόλεων, μάλλον αναμένεται τα προφίλ ενάρξεων των επιχειρήσεων να συγκλίνουν σε βάθος χρόνου.

---

περιφέρεια του Άμστερνταμ συγκεκριμένα αποτελεί έδρα για πολλές διεθνείς ηγετικές λειτουργίες, πέρα από τις διάφορες άλλες στο Ρότερνταμ, τη Χάγη και την Ουτρέχτη. Παραδείγματα αποτελούν τα κεντρικά γραφεία διαφόρων πολυεθνικών επιχειρήσεων, οι διασκέψεις, οι εκθέσεις, ο αστικός τουρισμός, η τεχνολογία πληροφορικής και επικοινωνιών, οι χρηματοοικονομικές και επιχειρηματικές υπηρεσίες και το αεροδρόμιο του Schiphol. Εκτός από τα χημικά και τα πετροχημικά, οι υπόλοιπες διεθνώς ισχυρές συστάδες επιχειρήσεων<sup>43</sup> του Ράντσαντ υπερεκπροσωπούνται στην περιφέρεια του Άμστερνταμ.

Η κυβέρνηση έχει πρόθεση να αποκομίσει οφέλη από τη σύγκλιση των διαφόρων διεθνώς ηγετικών λειτουργιών, να αναπτύξει τη δυναμική τους, και να εξασφαλίσει ότι τα οφέλη θα διαχυθούν σε ολόκληρο το Ράντσαντ, καθώς και στην υπόλοιπη χώρα (VROM 2008: 31). Η πιο υποσχόμενη στρατηγική είναι να αξιοποιηθούν οι διεθνείς ευκαιρίες της πόλης και της περιφέρειας του Άμστερνταμ στο έπακρο, σε στενή σύνδεση με πιο εξειδικευμένα και διεθνώς επιφανή κέντρα αλλού εντός του Ράντσαντ, και πιο συγκεκριμένα το λιμένα του Ρότερνταμ, τη Χάγη ως διεθνή πόλη για το δίκαιο, την ειρήνη και την ασφάλεια, καθώς και τους πράσινους λιμένες. Η ανάπτυξη της επιχειρηματικής περιοχής του Zuidas ως μιας κορυφαίας διεθνούς τοποθεσίας είναι συνεπής με τα προαναφερθέντα, όπως είναι άλλωστε και η διατήρηση της κομβικής λειτουργίας του Schiphol.

Η αποκόμιση οφέλους από την ισχύ και την ποικιλομορφία της περιφέρειας του Άμστερνταμ σε αλληλεπίδραση με τις ηγετικές λειτουργίες των άλλων πόλεων και περιφερειών θα ωφελήσει ολόκληρο το Ράντσαντ. Μπορεί επίσης να υπάρξει ένα μέρος για τη διεθνή παράκτια ζώνη, τα τουριστικά και πολιτισμικά αξιοθέατα στις πόλεις, και την Ουτρέχτη ως ένα ισχυρό εθνικό κέντρο και πόλη καινοτόμου γνώσης. Ο ρόλος που παίζει η παράκτια ζώνη είναι όπως αυτή μιας επιχειρηματικής τοποθεσίας για συγκεκριμένους τύπους περιβάλλοντος κατοικίας και εργασίας, λειτουργιών διάσκεψης και συνάντησης, και για τουρισμό και δραστηριότητες αναψυχής.

Τέλος, στο Delft ο συνδυασμός της απαρχαιωμένης βιομηχανικής περιοχής Schieoovers, του καινοτόμου τεχνολογικού επιχειρηματικού πάρκου και της πανεπιστημιούπολης του Τεχνολογικού Πανεπιστημίου του Delft παρουσιάζουν μια

---

<sup>43</sup> Υπηρεσίες διαχείρισης και αποθήκευσης εμπορευμάτων, συστάδες φρέσκων προϊόντων, χημικά και πετροχημικά, επιχειρηματικές και χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, δημιουργικός τομέας, τουρισμός, αφιλοκερδή και ινστιτούτα γνώσης, βιοτεχνολογία.

---

ευκαιρία για ενδυνάμωση της θέσης του ως μιας πόλης γνώσης. Η δυνατότητα ποικιλομορφίας των πολυκεντρικών περιφερειών μπορεί να δώσει στη διεθνή βιομηχανία ελευθερία επιλογών ως προς τη χωροθέτηση επιχειρήσεων συγκεκριμένου τομέα και λειτουργίας. Οι διάφορες πόλεις πρέπει γι' αυτό το λόγο να δώσουν προτεραιότητα στην ενδυνάμωση της ιδιαίτερης ταυτότητάς τους και την ανάπτυξη των δυνατών τους σημείων.

#### **4.3.1. Εμπόριο και Διαχείριση-Αποθήκευση Εμπορευμάτων**

Ο τομέας εμπορίου και διαχείρισης-αποθήκευσης εμπορευμάτων συγκεντρώνεται γύρω από το λιμάνι του Ρότερνταμ και το αεροδρόμιο του Schiphol στο Άμστερνταμ. Το Ρότερνταμ αποτελούσε από το 1965 έως το 2004 το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο, με τα λιμάνια της Σαγκάης και της Σιγκαπούρης να παίρνουν έκτοτε την πρωτοκαθεδρία, και το Ρότερνταμ να περιορίζεται στον τίτλο του μεγαλύτερου λιμένα της Ευρώπης και ενός από τους μεγαλύτερους παγκοσμίως. Το λιμάνι του δεν ανταγωνίζεται τα λιμάνια της Ασίας, αλλά τα κύρια λιμάνια της βορειοδυτικής Ευρώπης. Το λιμάνι του Ρότερνταμ αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης σε όρους μικτού βάρους αγαθών και διαχειριζόμενων εμπορευματοκιβωτίων, αντιπροσωπεύοντας το 9% των συνολικών αγαθών που προέρχονται από χώρες της ΕΕ το 2003 (OECD 2007: 59).

Το λιμάνι του Ρότερνταμ είναι τμήμα μιας σημαντικής επιχειρηματικής συστάδας διαχείρισης εμπορευμάτων που δημιουργεί οικονομική παραγωγή της τάξης του 4,4% του Ολλανδικού ΑΕΠ. Ωστόσο, περισσότερη από τη μισή συνολική αξία που παράγεται από τον τομέα εξάγεται, και ένα περίπου 10% επιπλέον αυτής αποτελείται από εμπορεύματα για διαμετακόμιση. Θετικό στοιχείο αποτελεί για πολλούς το ότι η διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων παίζει σημαντικό ρόλο στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων στη χώρα. Στο 43% των περιπτώσεων η προηγούμενη πρόταση φαίνεται να ισχύει, με την ίδρυση ενός κέντρου διανομής στη χώρα να οδηγεί στη δημιουργία και άλλων συμπληρωματικών δραστηριοτήτων στην περιοχή (Ernst & Young 2002, cit. OECD 2007: 62). Μεταξύ των λιμένων του Ρότερνταμ και του Άμστερνταμ δεν φαίνεται να υπάρχει ιδιαίτερη συνεργασία, πιθανώς λόγω του διαφορετικού χαρακτήρα τους. Το Ρότερνταμ αποτελεί λιμάνι που προσφέρει ένα μεγάλο εύρος υπηρεσιών, ενώ αυτό του Άμστερνταμ είναι περισσότερο προσανατολισμένο σε εξειδικευμένες αγορές, όπως το κακάο και το κάρβουνο. Κύριο μειονέκτημα αποτελεί για τον τομέα της διαχείρισης εμπορευμάτων η περιορισμένη



---

επένδυση σε έρευνα και ανάπτυξη, με την επακόλουθη έλλειψη καινοτομίας να τον έχει αποδυναμώσει.

Το αεροδρόμιο του Schiphol κατάφερε να είναι το τέταρτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο στην Ευρώπη (OECD 2007: 59), μέσω της λειτουργίας του ως συνδετικού κόμβου πολλών διεπειρωτικών και ενδο-ευρωπαϊκών πτήσεων. Αυτό κάνει εφικτή την ύπαρξη ενός δικτύου με μεγάλη ποικιλία προορισμών και πολύ συχνές πτήσεις, παρά τη σχετικά μικρή εσωτερική αγορά της Ολλανδίας. Σύμφωνα με τον OECD (2007: 63), το συγκεκριμένο δίκτυο, σε συνδυασμό με την ποιότητα των υπηρεσιών, έχει προσελκύσει πολλές ξένες εταιρείες και οδήγησε σε σημαντική οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή που περιβάλλει το αεροδρόμιο. Ωστόσο, ο χαρακτήρας του Schiphol ως ενός τυπικού κομβικού αεροδρομίου έχει την αρνητική πλευρά του ότι έχει αρκετούς επιβάτες που μετεπιβιβάζονται, οι οποίοι δημιουργούν περιορισμένο εισόδημα για το αεροδρόμιο και την οικονομία της χώρας, συμβάλλουν ωστόσο στην ηχορύπανση και την επιδείνωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας.

#### **4.3.2. Χρηματοοικονομικές και Επιχειρηματικές Υπηρεσίες**

Εντός του σχηματισμού του Ράντσαντ, αλλά και στις αστικές περιφέρειες εκτός των ορίων του, εμφανίζεται υψηλή συγκέντρωση χρηματοοικονομικών και επιχειρηματικών υπηρεσιών (OECD 2007: 64). Οι συγκεκριμένες υπηρεσίες αντιπροσωπεύονται λιγότερο σημαντικά στο Ρότερνταμ απ' ό,τι στο βορρά, και ιδιαίτερα το Άμστερνταμ, την Ουτρέχτη και τους όμορους δήμους. Από αυτές τις τρεις περιοχές, οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες φαίνονται πιο συγκεντρωμένες στο Άμστερνταμ και τους δήμους περιμετρικά του, ενώ οι υπηρεσίες τεχνολογίας πληροφορικής και επικοινωνιών (ICT) φαίνεται να έχουν ισχυρότερη παρουσία μέσα και γύρω από την Ουτρέχτη. Ο τομέας υπηρεσιών στη Χάγη κυριαρχείται από μεγάλες ασφαλιστικές και εταιρείες τηλεπικοινωνιών, ενώ το Ρότερνταμ έχει επίσης αρκετές ασφαλιστικές εταιρείες, όπως και εταιρείες συμβουλευτικής.

Ο τομέας επιχειρηματικών υπηρεσιών αποτελεί έναν μεγάλο και σημαντικό τομέα στην οικονομία του Ράντσαντ. Σύμφωνα με τον OECD (2007: 65), είναι ένας ετερογενής τομέας με κάποιες πολύ μεγάλες εταιρείες, κυρίως όμως να αποτελείται από πολύ μικρές εταιρείες: το 88% των εταιρειών του απασχολούν μέχρι 5 υπαλλήλους, το οποίο συμβαίνει εν μέρει λόγω του μεγάλου ποσοστού νέων επιχειρήσεων στον τομέα των επιχειρηματικών υπηρεσιών απ' ό,τι στους υπόλοιπους. Τα προϊόντα του τομέα είναι κυρίως υπηρεσίες καθαρισμού και επιτήρησης. Άλλα

---

προϊόντα θα χαρακτηρίζονταν περισσότερο έντασης γνώσης, όπως οι υπηρεσίες τεχνολογίας πληροφορικής και επικοινωνιών, μηχανολογίας, οικονομικής συμβουλευτικής, νομικές και υπηρεσίες μάρκετινγκ. Οι επιχειρηματικές υπηρεσίες στην Ολλανδία αναπτύσσονται γρήγορα, σε σύγκριση με αρκετές άλλες δυτικές χώρες. Μεταξύ του 1990 και του 2000, ο τομέας δημιούργησε το ένα τέταρτο της μεγέθυνσης της παραγωγής προστιθέμενης αξίας στον ιδιωτικό τομέα και το ένα τρίτο της μεγέθυνσης της απασχόλησης (Kox 2001: 5), με τους ρυθμούς αυτούς τις επόμενες δεκαετίες σαφώς να επιβραδύνονται. Και πάλι κατά τον Kox (2001), η ολλανδική αγορά επιχειρηματικών υπηρεσιών αποτελεί μια από τις πιο ανοικτές στον ανταγωνισμό στην ΕΕ.

#### **4.3.3. Δημιουργικός Κλάδος**

Ο δημιουργικός κλάδος, που αποτελείται, μεταξύ άλλων, από τη διαφήμιση, τις τέχνες και τις εκδόσεις, είναι ένας γρήγορα αναπτυσσόμενος τομέας που θα μπορούσε να τονώσει την καινοτομία σε άλλους τομείς, καθώς και στο σύνολο της οικονομίας. Συγκεντρώνεται στις κύριες πόλεις της βόρειας πτέρυγας του Ράντσταντ λόγω του ισχυρού αστικού του προσανατολισμού. Ο τομέας εκπροσωπείται αρκετά σε πόλεις όπως το Άμστερνταμ, το Hilversum, η Ουτρέχτη και το Haarlem, και σε ικανοποιητικό βαθμό στην περιφέρεια του Ρότερνταμ και τη Χάγη. Σύμφωνα με το VROM (2008: 31), διεθνώς ελκυστική τοποθεσία για τον δημιουργικό τομέα θα μπορούσαν να αποτελέσουν και οι βόρειες όχθες της λίμνης IJsselmeer.

Ο δημιουργικός κλάδος έχει σημειώσει ταχεία ανάπτυξη κατά τα τελευταία χρόνια. Χαρακτηριστικά, η απασχόληση σε αυτόν σημείωσε αύξηση μεταξύ των ετών 1996 και 2002 της τάξης του 10% στο Άμστερνταμ, όπου εμφανίζει σημαντική συγκέντρωση. Η παρουσία πολλών κερδοσκοπικών και μη, δημιουργικών οντοτήτων στο ευρύτερο Άμστερνταμ υποδεικνύει ότι συγκεκριμένοι παράγοντες χωροθέτησης ευνοούν την ανάπτυξη του τομέα (OECD 2007: 65). Τέλος, εικάζεται ότι από την αλληλεπίδραση του κλάδου με τον τομέα τεχνολογίας πληροφορικής και επικοινωνιών θα μπορούσε να προκύψει νέα οικονομική δραστηριότητα.

#### **4.3.4. Τουρισμός**

Οι κύριες πόλεις του Ράντσταντ διαθέτουν υψηλά επίπεδα απασχόλησης στον τομέα του τουρισμού, με το μεγαλύτερο τμήμα του τουριστικού κλάδου στη χώρα να συγκεντρώνεται στη συγκεκριμένη περιοχή. Το 2004, περίπου το 70% των ξένων

---

τουριστών που διέμεναν στη χώρα σε κατάλυμα επί πληρωμή και περίπου 61% του συνολικού αριθμού διανυκτερεύσεων πραγματοποιήθηκαν στο Ράντσαντ (CBS 2006, cit. OECD 2007: 66). Όπως είναι αναμενόμενο, το Άμστερνταμ, η Χάγη και το Ρότερνταμ συνδυαστικά φιλοξενούν την πλειοψηφία των διεθνών επισκεπτών. Ο τομέας του τουρισμού υπερεκπροσωπείται επίσης στους δήμους κατά μήκος των παράκτιων περιοχών. Επιπρόσθετα, επιτυχημένος κρίνεται και ο εμπορικός τουρισμός με το Άμστερνταμ το 2004 να κατατάσσεται 10<sup>ο</sup> μεταξύ των καλύτερων ευρωπαϊκών πόλεων για συνέδρια/εκθέσεις (Cushman & Wakefield 2006).

#### **4.3.5. Κλάδος Φυτοκομίας**

Παρότι αποτελεί έναν σχετικά μικρό τομέα στην οικονομία του Ράντσαντ, ο κλάδος φυτοκομίας έχει μια πολύ σημαντική πορεία. Αξιοποιεί την καλλιέργεια σε θερμοκήπια και βασίζεται στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, σε εξειδικευμένους εξαγωγείς, σε δημοπρασίες εμπορεύματος και υποστηρικτικές υπηρεσίες. Σύμφωνα με τον OECD (2007: 66), αποτελεί έναν παγκόσμιο ηγέτη από πολλές απόψεις, με ισχυρό διεθνή προσανατολισμό και η παραγωγή προστιθέμενης αξίας του αυξάνεται αλλά όχι και οι ευκαιρίες απασχόλησης σε αυτόν. Είναι ιδιαίτερα καινοτομικός τομέας, χωρίς να δαπανά μεγάλα ποσά στην έρευνα και την ανάπτυξη (R&D), με τη συγκεκριμένη συστάδα επιχειρήσεων να έχει συνδέσεις με ινστιτούτα γνώσης, συμπεριλαμβανομένων των πανεπιστημίων της Ουτρέχτης και του Wageningen, και ινστιτούτων εφαρμοσμένων επιστημών.

#### **4.4. Η Μορφή Διακυβέρνησης του Ράντσαντ**

Όλες οι αστικές περιφέρειες παγκοσμίως έχουν πολύπλοκες κυβερνητικές δομές, και το Ράντσαντ δεν αποτελεί εξαίρεση (Ruimtelijk Planbureau 2008, cit. Van der Burg & Vink 2008: 3). Η μητροπολιτική διακυβέρνηση αποτελεί μια πρόκληση για αρκετές χώρες του ΟΟΣΑ, με την πολυκεντρικότητα του Ράντσαντ να κάνει ακόμη μεγαλύτερη την πρόκληση της καλής διακυβέρνησης (OECD 2007: 155). Η Ολλανδία είναι ένα ενιαίο κράτος με τρία επίπεδα διακυβέρνησης (κεντρικό, επαρχιακό και δημοτικό), τα οποία υφίστανται από το 1848 με άμεση εκλογή και για τα τρία επίπεδα. Όπως προαναφέρθηκε, το Ράντσαντ είναι μια πολυπυρηνική μητροπολιτική περιοχή με πολλά διασυνδεδεμένα αστικά κέντρα, αλλά χωρίς κάποια κυρίαρχη πόλη, και χωρίς επίσημα σύνορα. Επίσης, παρότι βρίσκεται εντός των ορίων τεσσάρων επαρχιών, δεν καλύπτει ολόκληρη την έκταση καμιάς από αυτές.

---

Είναι σημαντικό ότι το Ράντσαντ δεν έχει, γι' αυτό το λόγο, ενιαία διοικητική δομή εντός του συστήματος των τριών επιπέδων.

Έργο των επαρχιών είναι να συντονίζουν συγκεκριμένες δημόσιες πολιτικές (σχεδιασμός, μεταφορές, πολιτισμός, κοινωνικές υποθέσεις). Επίσης, έχουν το νομικό έλεγχο των δήμων (ιδιαίτερα στον τομέα του σχεδιασμού όπου εγκρίνουν το δημοτικό σχέδιο χρήσεων γης), των συμβουλίων ύδατος (τα οποία είναι ένα επίπεδο διοίκησης τελείως ξεχωριστό από τους δήμους), και διατηρούν κάποιες λειτουργικές αρμοδιότητες για λιγοστούς τομείς πολιτικής, όπως π.χ. η διαχείριση του οδικού δικτύου. Οι δήμοι είναι υπεύθυνοι για ένα μεγάλο εύρος τομέων πολιτικής όπως οι δρόμοι, οι δημόσιες μεταφορές, η στέγαση, ο τοπικός σχεδιασμός, το περιβάλλον, οι κοινωνικές υποθέσεις, η οικονομική ανάπτυξη, η εκπαίδευση, η υγειονομική περίθαλψη, κτλ. Σύμφωνα με τον OECD (2007: 158), οι αρμοδιότητες των δήμων είναι πιο ουσιαστικές από αυτές των επαρχιών, με την κυρίαρχη θέση των δήμων να επιβεβαιώνεται με τη σύγκριση των δαπανών της κεντρικής, επαρχιακής και δημοτικής διοίκησης.

Πιο συγκεκριμένα, η διακυβέρνηση του Ράντσαντ είναι επιμερισμένη μεταξύ του κράτους (πέντε τουλάχιστον υπουργείων), τεσσάρων επαρχιών, διακοσίων δήμων (συμπεριλαμβανομένων αυτών των τεσσάρων κυρίων πόλεων της χώρας), και αρκετών συμβουλίων διαχείρισης ύδατος. Αυτή η διαίρεση θεωρείται ότι επιβαρύνει διοικητικά, επηρεάζοντας την αποτελεσματική διοίκηση, την αποφασιστικότητα, καθώς και την ανταγωνιστικότητα της περιοχής (Evers & De Vries 2008: 18). Επιπλέον, η δομή θεωρείται ανεπαρκής, λόγω της πολυπλοκότητας, της δυσκινησίας, και ενίοτε της αυτοκαταστροφικότητάς της, και δεν συνάδει με τη διάθεση για δημιουργία μιας δραστήριας αστικής περιφέρειας που θα μπορεί να ανταπεξέλθει στο διεθνή ανταγωνισμό (Van der Burg & Vink 2008: 2). Μια σειρά μέτρων για την αναδιάρθρωση της επίσημης κυβέρνησης έχουν οδηγήσει σε μείωση του αριθμού των εμπλεκόμενων φορέων και τη δημιουργία περιφερειακών αρχών.

Η δημιουργία το 1995 των αρχών αστικού σχεδιασμού και υποδομών για κάθε μεγάλη πόλη υπήρξε μια νίκη της περιφερειακής λογικής. Άλλες όμως, προσπάθειες αναδιάρθρωσης, όπως η αποκοπή των αστικών περιφερειών από τις επαρχίες που ανήκαν και η δημιουργία πόλεων-επαρχιών, ή η προσπάθεια συνένωσης των τεσσάρων επαρχιών του Ράντσαντ σε μια ενιαία, απέτυχαν. Οι Van der Burg & Vink (2008: 2) υποστηρίζουν ότι, μια τέτοιου μεγέθους επαρχία στην ολλανδική πραγματικότητα πιθανώς δεν θα προκαλούσε μόνο περιορισμένη εσωτερική

---

επαρχιακή συνοχή, αλλά η επικράτησή της θα έκανε αναγκαία την αναμόρφωση και των υπολοίπων επαρχιών, καθώς και τον περιορισμό της επιρροής και των αρμοδιοτήτων του κράτους. Αντίθετα, κάποιοι υποστηρίζουν ότι αυτή θα ήταν μια λύση για την επίτευξη της πλήρους οικονομικής δυναμικής του Ράντσταντ (Evers & De Vries 2008: 18).

Την περίοδο 2002-2006 η κυβέρνηση έδωσε έμφαση στον οικονομικό της στόχο για το Ράντσταντ συνολικά και εστίασε στην χαμηλότερη κλίμακα των κύριων αστικών και οικονομικών περιοχών εντός του σχηματισμού, τη Βόρεια Πτέρυγα, την περιφέρεια της Ουτρέχτης, τη Νότια Πτέρυγα, και την Πράσινη Καρδιά. Με ανάλογο σκεπτικό, η κυβέρνηση της περιόδου 2006-2010 κατέληξε ότι τα περισσότερα ζητήματα σχετίζονται με κλίμακες μικρότερες από αυτή του Ράντσταντ. Ενώ, το 2007 το νέο υπουργικό συμβούλιο επέλεξε να εστιάσει περισσότερο στο Ράντσταντ συνολικά, και να επισπεύσει τις αποφάσεις για σχέδια επενδύσεων υψηλής προτεραιότητας, με τον προγραμματισμό των υπο-περιοχών να εγκαταλείπεται.

Η εθνική κυβέρνηση προσπαθεί να καταπολεμήσει την καθυστέρηση στη λήψη αποφάσεων για σχέδια έργου που αφορούν ολόκληρο το Ράντσταντ. Το “Randstad Urgency Program”<sup>44</sup> συντονίζεται από τον υπουργό Μεταφορών και Ύδατος, με κύριο στόχο την ικανοποίηση προθεσμιών που βασίζονται σε επίσημες συμφωνίες μεταξύ κράτους και περιφέρειας. Τα έργα επιβλέπονται από ζεύγη, ενός υπουργού της κυβέρνησης και ενός πολιτικού της περιφέρειας, οι οποίοι μοιράζονται την ευθύνη να προωθήσουν την λήψη αποφάσεων, και υποστηρίζονται από μια ομάδα αντιπροσώπων από πέντε υπουργεία και την περιφέρεια. Μέχρι στιγμής αυτό το σχήμα των “διδύμων διοικητών” έχει προσφέρει μεγαλύτερη επίγνωση της κατάστασης των έργων και έχει οδηγήσει στην επίτευξη κάποιων δύσκολων οροσήμων (Van der Burg & Vink 2008: 3).

Η αποτελεσματικότητα των αστικών περιφερειών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διαδημοτική συνεργασία. Η οριζόντια συνεργασία όμως, συνηθίζεται να λειτουργεί ικανοποιητικά όσο οι συμμετέχοντες δήμοι μοιράζονται κοινά συμφέροντα, για παράδειγμα, όταν μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωτερικές χρηματοδοτήσεις για ένα κοινό έργο. Στην πράξη οι αστικές περιφέρειες είναι ακόμη αρκετά εξαρτημένες από την εθελοντική συνεργασία, και ο εξαναγκασμός, για τους Berg κ.ά. (2002, cit. OECD 2007: 172), δεν αποτελεί πανάκεια. Έτσι οι αστικές

---

<sup>44</sup> Το πρόγραμμα περιλαμβάνει 35 πρότζεκτ, που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα, από τις μεταφορές έως την αστική ανάπτυξη.

---

περιφέρειες εξακολουθούν να υπόκεινται σε διαμάχες δημοτικών συμφερόντων, με τους δήμους να μην ενσαρκώνουν πάντοτε ένα κοινό όραμα για την περιφέρεια. Η αξιολόγηση της αστικής περιφέρειας του Άμστερνταμ το 2000 έδειξε ότι οι δημοτικοί αντιπρόσωποι στο συμβούλιο υπερασπίζονταν δημοτικά συμφέροντα αντί να ασχοληθούν με το περιφερειακό όραμα (OECD 2007: 173). Επιπλέον, οι πόλεις του Ράντσαντ εμφανίζονται συχνά να συμμετέχουν σε έναν, ίσως και καταστροφικό, ανταγωνισμό, αντί να λειτουργούν ως ένα συνεκτικό σύνολο, όπως ισχύει υποθετικά για το Παρίσι και το Λονδίνο, το οποίο συντελεί στην σπατάλη πόρων σε ασήμαντες αντιπαλότητες αντί της δημιουργίας δεσμών ούτως ώστε να ανταποκριθούν στον παγκόσμιο ανταγωνισμό (Evers & De Vries (2008: 18).

Στο επίπεδο της Νότιας Πτέρυγας η συνεργασία έχει βελτιωθεί, αλλά πήρε αρκετό χρόνο για να παραχθούν απτά αποτελέσματα. Μελέτες που πραγματοποιήθηκαν μερικά χρόνια πριν για την αξιολόγηση της συνεργασίας σε αυτό το επίπεδο υπέδειξαν ότι δεν υπήρχαν καινοτόμες ιδέες, ότι τα σχέδια έργου δεν ήταν ιδιαίτερα συγκεκριμένα και ότι υπάρχουν αρκετά προβλήματα που δεν έχουν αντιμετωπισθεί για δεκαετίες. Από την άλλη, η συνεργασία στη Βόρεια Πτέρυγα θεωρείται εποικοδομητική, αλλά είναι περιορισμένη στην αστική περιφέρεια του Άμστερνταμ. Σύμφωνα με τον Salet (2006), μετά την εθνική οικονομική αναδιάρθρωση τη δεκαετία του '90, όταν τα ζητήματα που απασχολούσαν τη Βόρεια Πτέρυγα κυριαρχούνταν από την ανακατανομή των πόρων (μεταξύ της πόλης του Άμστερνταμ και γειτονικών δήμων), η συζήτηση τώρα έχει προχωρήσει στη συνεργασία για την ανάπτυξη της περιοχής. Στο επίπεδο της Βόρειας Πτέρυγας, αναζητήθηκε και υπήρξε συναίνεση για να δοθεί προτεραιότητα σε πρότζεκτ υποδομής και θέσεις για προγράμματα κατασκευών, τα οποία ήταν αναγκαία προκειμένου να ικανοποιηθούν οι προτάσεις πολιτικής των εθνικών εκθέσεων για το χωρικό σχεδιασμό και τις υποδομές (OECD 2007: 174).

Η συνεργασία στο επίπεδο του Ράντσαντ μέχρι στιγμής δεν έχει υπάρξει ιδιαίτερα επιτυχής. Το Ράντσαντ, σύμφωνα με το παράδειγμα και άλλων πολυκεντρικών περιοχών, όπως η περιφέρεια Ρήνου-Ρουρ και το Φλαμανδικό Διαμάντι, έχει αναπτύξει ήπιες ρυθμίσεις διακυβέρνησης. Αυτές οι ρυθμίσεις είναι πρωτοβουλίες από κάτω προς τα πάνω που προέρχονται από τους δήμους, συχνά με συνεργασία του ιδιωτικού τομέα (ESPON 2005, cit. OECD 2007: 175). Η φιλοδοξία δημιουργίας μιας νέας δομής διακυβέρνησης μητροπολιτικού επικέντρου πρέπει να προσεγγισθεί ρεαλιστικά όσον αφορά το τι είναι δυνατόν να επιτευχθεί. Δεν έχουν

---

καταφέρει πολλές πόλεις να δημιουργήσουν αποτελεσματική διακυβέρνηση στο μητροπολιτικό επίπεδο. Πολλές οικονομικές αλληλεπιδράσεις και δίκτυα γνώσης είναι παγκόσμια και η περιφερειακή διακυβέρνηση στο επίπεδο του Ράντσταντ δεν αποτελεί λύση για όλα τα προβλήματα. Η εστίαση στο συγκεκριμένο επίπεδο δεν θα πρέπει να αποτρέψει την απαραίτητη διαπεριφερειακή συνεργασία εντός της χώρας, αλλά και πέρα από τα εθνικά σύνορα. Σύμφωνα με τον OECD (2007: 210), μακροπρόθεσμα μπορεί να καταστεί αναγκαία η συγχώνευση των τεσσάρων επαρχιών του Ράντσταντ. Μέχρι στιγμής όμως, η αστική περιφέρεια είναι ακόμη το καθημερινό αστικό σύστημα, με όλο και περισσότερες δραστηριότητες να λαμβάνουν χώρα σε επίπεδο πτέρυγας. Αυτός είναι και ο λόγος που οι πρωτοβουλίες πολιτικής έχουν κατευθυνθεί στο συγκεκριμένο επίπεδο.





## **5. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΥΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ**

### **5.1. Πολυπυρηνική Αστική Διάρθρωση**

#### **5.1.1. Προς ένα Πολυπυρηνικό Ενδοαστικό Πρότυπο**

Μέχρι και δύο δεκαετίες μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο το υπόδειγμα της μονοκεντρικής πόλης αποτελούσε την πιο ισχυρή αποτύπωση της αστικής δομής που λάμβανε χώρα στα περισσότερα κράτη. Ωστόσο, οι ραγδαίες και περίπλοκες μεταβολές που πραγματοποιούνταν στις πόλεις το έκαναν σταδιακά ακατάλληλο για την περιγραφή της αστικής διάρθρωσης. Σύμφωνα με τον Hall (1997), αρχικά, έγινε προσπάθεια προσαρμογής του μονοκεντρικού υποδείγματος στην πολυκεντρική πλέον αστική πραγματικότητα, με τον Thomas (1973), να σημειώνει ότι τελικά τη δεκαετία του '70 έγινε ξεκάθαρο ότι οι μελλοντικές πόλεις θα είχαν πολυπυρηνική διάρθρωση (Davoudi 2003: 981). Κατά τους Anas κ.ά. (1998), η διαμόρφωση της αστικής χωρικής δομής σε κάθε περίπτωση πραγματοποιείται από τις δυνάμεις της αγοράς, με το πρότυπο τις τελευταίες δεκαετίες να έχει λάβει μια πιο πολυκεντρική μορφή με υποκέντρα απασχόλησης και πληθυσμού, συμπληρωματικά της παλιάς κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής. Κοιτάζοντας τις βασικές υποθέσεις του μονοκεντρικού υποδείγματος, η ανεπάρκειά του, για τους Hall (1997) και O'Sullivan (2000: 206, 240), δεν αποτελεί έκπληξη από τη στιγμή που βασίζονται κυρίως στον ιδανικό περιορισμό των βιομηχανικών πόλεων με τεχνολογία μεταφορών του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ο οποίος είναι γεγονός ότι προσφέρεται ιδιαίτερα για ποσοτικοποίηση (Kloosterman & Musterd 2001: 625).

Πλέον, οι κεντρικοί τερματικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί σταμάτησαν να μονοπωλούν τις εμπορευματικές μεταφορές καθώς οι αστικοί κόμβοι εξαγωγών αυξήθηκαν με τη δημιουργία υπεραστικών τερματικών σταθμών. Τα κόστη μεταφοράς και ο απαιτούμενος χρόνος διακίνησης εμπορευμάτων με τη χρήση των φορτηγών αυτοκινήτων έχει μειωθεί ιδιαίτερα απότομα. Οι συνδέσεις μεταξύ του κέντρου της πόλης και των περιχώρων του δεν είναι πια κυριαρχούμενες από γραμμές τραμ με ακτινωτό μοτίβο και σημείο αναφοράς την ΚΕΠ, ενώ η μαζική ιδιοκτησία αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης ώθησε στη δημιουργία νέων περιοχών για κατοικία, που υπό άλλες συνθήκες θα κρίνονταν απομακρυσμένες. Σύμφωνα με τους Kloosterman & Musterd (2001: 625), η απαλοιφή αυτών των ρητών υποθέσεων του μονοκεντρικού υποδείγματος έλαβε χώρα μεταξύ των ετών 1925 και 1965, με νέες

---

τεχνολογίες μεταφορών να δίνουν τη δυνατότητα στα άτομα και τις οικονομικές δραστηριότητες (ειδικά στη βιομηχανία, το χονδρεμπόριο και δραστηριότητες σχετιζόμενες με λιμένες) να μετεγκατασταθούν, δημιουργώντας τεράστια προάστια και εκτός πόλης τοποθεσίες για όλα τα είδη επιχειρήσεων, όπως επισημαίνουν οι Jackson (1985) και Hohenberg & Hollen Lees (1995).

Παράγοντες που καθόρισαν τις εξελίξεις στάθηκαν η ραγδαία αποκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, η αυξημένη μετακίνηση λόγω των νέων τεχνολογιών μεταφορών, η πολλαπλότητα των προτύπων μετακίνησης, ο κατακερματισμός της χωρικής κατανομής των δραστηριοτήτων, οι μεταβολές στη δομή των νοικοκυριών και τον τρόπο ζωής, και η ύπαρξη διασταυρούμενης αστικής μετακίνησης (cross-commuting). Επίσης, καταλύτης για το μεταβαλλόμενο πρότυπο ήταν η αλλαγή στις οικονομικές σχέσεις μεταξύ και εντός των επιχειρήσεων που επισημάνθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '90, με την κατανομή της απασχόλησης και την τάση συσταδοποίησης της οικονομικής δραστηριότητας να βρίσκονται στο επίκεντρο. Όπως υποστηρίζουν οι Anas κ.ά. (1998: 1444), η αποκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων υπέσκαψε το “ανωδικό στην καμπύλη ενοικίου” πρότυπο μετακίνησης που χαρακτήριζε το μονοκεντρικό μοντέλο, όπου τα άτομα μετακινούνταν από τα προάστια στο κέντρο της πόλης, με το φαινόμενο της διασταυρούμενης μετακίνησης να συναντάται πιο εμφανώς σε πολλούς αυτοκινητοδρόμους σε αστικοποιημένες περιοχές, με την προς κάθε κατεύθυνση κυκλοφοριακή συμφόρηση σε ώρες αιχμής (Clark & Kuijpers-Linde 1994, cit. Kloosterman & Musterd 2001).

Το μονοκεντρικό υπόδειγμα βασιζόταν εμμέσως στη διακίνηση των εμπορευμάτων ως κυρίαρχη μορφή παραγωγής, σε νοικοκυριά των οποίων μόνο ένα μέλος μετακινείτο για εργασία., αλλά ούτε λαμβάνονταν υπ' όψιν διαδρομές πέραν αυτής προς την εργασία. Όμως, τις τελευταίες δεκαετίες του προηγούμενου αιώνα, η διαχείριση της πληροφορίας και η παραγωγή υπηρεσιών αντικατέστησαν τη διακίνηση των εμπορευμάτων ως κύρια αστική οικονομική δραστηριότητα (Bairoch 1985, Castells 1989 & 1996, Graham & Marvin 1996, Storper 1997: 236, cit. Kloosterman & Musterd 2001: 625). Οι χωροθετικές επιλογές των επιχειρήσεων που διαχειρίζονται πληροφορία, δεν προσδιορίζονται από τα κόστη μεταφοράς, αλλά από το κατά πόσο έχουν ανάγκη επαφές κατά πρόσωπο, το οποίο αποτυπώνεται σε όρους κόστους ενοικίασης του εκάστοτε γραφειακού χώρου και μετακίνησης των ατόμων σε αυτό το μέρος. Υποστηρίζεται από κάποιους ότι ακόμη και η σχέση μεταξύ

---

τοποθεσιών και δραστηριοτήτων καταρρέει. Κατά την Couclelis (2000), η χωρική αποσύνθεση της εργασίας που καθίσταται εφικτή μέσω της πληροφορικής αναμένεται να κατακερματίσει τη χωρική κατανομή ακόμη περισσότερο απ' όσο συμβαίνει ήδη στις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες, το οποίο θα μπορούσε να υποστηριχθεί και για τον τομέα κατοικίας (Kloosterman & Musterd 2001: 625).

Άλλη μεταβολή αποτελεί το πλήθος μισθωτών στα νοικοκυριά, όπου πλέον ως τυπικό νοικοκυριό λαμβάνεται αυτό των δύο μισθωτών, και η επιλογή βέλτιστης περιοχής κατοικίας συνακόλουθα περιλαμβάνει το συνυπολογισμό της τοποθεσίας εργασίας δύο ατόμων αντί ενός. Σύμφωνα με τους Kloosterman & Musterd (2001: 625-6), δεδομένης της αποκέντρωσης των δραστηριοτήτων, η εξεύρεση περιοχής κατοικίας για τα νοικοκυριά πολλές φορές σημαίνει το συμβιβασμό δύο αρκετά διαφορετικών χωρικά τοποθεσιών εργασίας, το οποίο έχει δώσει ώθηση στη διασταυρούμενη μετακίνηση, υποσκάπτοντας περαιτέρω τη μονοκεντρικότητα. Επιπλέον, η μετακίνηση για εργασία έχει χάσει το μονοπώλιο ως του μοναδικού λόγου χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ή του αυτοκινήτου από τους πολίτες, με τις αγορές, τη μετακίνηση των παιδιών στο σχολείο, και ιδιαίτερα την ψυχαγωγία να έχουν γίνει πολύ σημαντικοί λόγοι για την πραγματοποίηση μιας διαδρομής. Σύμφωνα με τον Mommaas (2000), περίπου οι μισές διαδρομές που πραγματοποιούνται στην Ολλανδία γίνονται για λόγους πέρα από τη μετακίνηση για εργασία, το οποίο είναι επόμενο για τους Musterd κ.ά. (1998), να επηρεάζει τα πρότυπα οικονομικής δραστηριότητας και χωρικής κινητικότητας στις αστικές περιοχές (Kloosterman & Musterd 2001: 626).

Το αποτέλεσμα σε πολλές μεγάλες πόλεις, το οποίο παρατηρείται εδώ και δεκαετίες, είναι μια αυξανόμενα πολυπυρηνική αστική δομή. Η παραδοσιακή ΚΕΠ, βασισμένη σε κοντινές αποστάσεις σημείων ενδιαφέροντος, και η οποία εξυπηρετείται από ακτινωτά διαρθρωμένα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι ακόμη ελκυστική στις πληροφοριακές υπηρεσίες που έχουν δημιουργηθεί παλαιότερα (τράπεζες, ασφάλειες, κυβέρνηση), όπως στο City του Λονδίνου, και το κέντρο του Μανχάταν. Αλλά ήδη από τη δεκαετία του 1930 και κυρίως μετά τη δεκαετία του '60, υποκαταστάθηκε από μία δευτερεύουσα ΚΕΠ, συχνά αναπτυσσόμενη σε κάποια αριστοκρατική συνοικία, η οποία προσέλκυε νεότερες υπηρεσίες όπως τα εταιρικά κεντρικά γραφεία, τα μέσα, η διαφήμιση, οι δημόσιες σχέσεις και το σχέδιο (π.χ., το West End του Λονδίνου, ή η περιοχή Akasaki/Roppongi του Τόκιο). Ακόμη πιο πρόσφατα, από το 1960, έχει αναπτυχθεί μία τρίτη ΚΕΠ ή "εσωτερική ακραία πόλη"

---

(edge city) μέσω κερδοσκοπικής ανάπτυξης σε παλιά βιομηχανική ή γη μεταφορών, που πλέον θεωρείται περιττή (π.χ., το Docklands του Λονδίνου και το La Défense στο Παρίσι). Όλες αυτές οι συστάδες είναι συνήθως κοντά μεταξύ τους σε όρους απόστασης (συνήθως 5 έως 8χλμ) και σε χρόνο (15 με 20 λεπτά) και συνδέονται με υψηλής ποιότητας αστικά μέσα μαζικής μεταφοράς. Τα δευτερεύοντα κέντρα αναπόφευκτα αναπτύχθηκαν στη βάση των νέων συνδέσεων που δημιουργήθηκαν κάποια χρόνια νωρίτερα, κυρίως στα δίκτυα μετρό των διαφόρων πόλεων, ενώ τα τριτεύοντα κέντρα κάποιες φορές αναπτύχθηκαν στην ίδια βάση, αλλά πιο συχνά απαιτήθηκαν νέες επενδύσεις. Πολλές πόλεις έχουν πρόσφατα επιδείξει και μια “εξωτερική” ακραία πόλη, συχνά στον άξονα του κυρίου αεροδρομίου, μερικές φορές (πολύ πρόσφατα) σε έναν σταθμό τρένου υψηλής ταχύτητας, όπως π.χ. το Schiphol του Άμστερνταμ, η επέκτασή του και το αποκαλούμενο Zuidas (Νότιος Άξονας) δίπλα στο νέο Νότιο σταθμό της πόλης.

Στην Ευρώπη, σύμφωνα με τους Bontje & Burdack (2005), οι τριτοβάθμιες ΚΕΠ, παίρνουν μια συγκεκριμένη μορφή, καθώς προκύπτουν από συνειδητό στρατηγικό σχεδιασμό, αν και αποτελούν μια αντίδραση στις δυνάμεις της αγοράς, και εξαρτώνται σημαντικά από δημόσιες επενδύσεις σε μεταφορικές υποδομές (Hall & Pain 2006: 11). Αυτά επικαλύπτονται με ακόμη πιο μακρινά “εξαιρετικά απόκεντρα” συγκροτήματα ακραίων πόλεων προσελκύοντας λειτουργίες υποστηρικτικών υπηρεσιών και έρευνας και ανάπτυξης (R&D), συνήθως σε μεγάλους σταθμούς τρένου 35-65χλμ από τον κύριο πυρήνα (π.χ., το Reading 70χλμ δυτικά του Λονδίνου, και το Greenwich στο Κονέκτικατ). Τέλος, εξειδικευμένα υποκέντρα μπορεί να αναπτυχθούν για συγκεκριμένες λειτουργίες όπως η εκπαίδευση, η ψυχαγωγία και ο αθλητισμός, τα εκθεσιακά και συνεδριακά κέντρα (όπως το Royal Docks στο Λονδίνο, ή το Waterfront στο Τόκιο), τα οποία παίρνουν διάφορες μορφές και έχουν εξίσου ποικίλες τοποθεσίες: εκχερσωμένη ή επαναχρησιμοποιημένη γη κοντά στον παραδοσιακό πυρήνα, πόλεις με παλαιότερα πανεπιστήμια που προοδευτικά ενσωματώθηκαν σε μια ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή (όπως, η Οξφόρδη στη Μεγάλη Βρετανία, και η Uppsala στη Σουηδία), και μετεγκατεστημένα πανεπιστήμια (π.χ., το Πανεπιστήμιο Paris-XI, και το Πανεπιστήμιο Tsukuba έξω από το Τόκιο).

Η πολυκεντρικότητα συνεπώς, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, αποτέλεσε μια έννοια που συμμορφωνόταν με τις ενδοαστικές εξελίξεις των εντατικά αστικοποιημένων περιοχών του πλανήτη κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Η σύγχρονη, όμως, τάση του φαινομένου είναι η εμφάνισή του σε υψηλότερες

---

κλίμακες χωρικής συνάθροισης. Οι Hall & Pain (2006: 3), αποκαλούν τη συγκεκριμένη ως την αναδυόμενη αστική μορφή των αρχών του 21<sup>ου</sup> αιώνα, την οποία και προσπαθούν να αναλύσουν μέσω της μελέτης POLYNET, εξετάζοντας οκτώ τέτοιες ευρωπαϊκές περιφέρειες. Η Davoudi (2003: 980), πιο συγκεκριμένα διακρίνει πέρα από το μέσο επίπεδο (ενδοαστική κλίμακα), το μάκρο (υπεραστική/ενδοπεριφερειακή κλίμακα), και τέλος, το μέγα επίπεδο (διαπεριφερειακή κλίμακα), το οποίο εισήχθη μέσω του Σχεδίου Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (European Spatial Development Perspective, ESDP/ΣΑΚΧ), του πλαισίου χωρικής πολιτικής της ΕΕ που προωθεί την πολυκεντρικότητα ως εναλλακτική της έννοιας κέντρου-περιμέτρου για την ευρωπαϊκή περιοχή. Η κυριότερη διαφορά της ενδοαστικής κλίμακας με την υπεραστική, είναι ότι σε αυτή η πολυκεντρικότητα αναπτύσσεται με τη μορφή υποκέντρων δραστηριοτήτων, απασχόλησης, πληθυσμού, κτλ. εντός της εκάστοτε αστικής περιοχής, ενώ στην υπεραστική κλίμακα ως μια ομάδα διακριτών πόλεων και κωμοπόλεων σε σχετικά κοντινή απόσταση με συμπληρωματικές λειτουργίες και διευρυμένα δίκτυα επικοινωνιών, που συναποτελούν έναν συνεκτικό σχηματισμό.

### **5.1.2. Οι Διαστάσεις του Φαινομένου**

Στην έννοια της πολυκεντρικότητας διακρίνονται η στρατηγική-εγνοιολογική (ή κανονιστική) και η εμπειρική-αναλυτική διάσταση. Σύμφωνα με την Davoudi (2003), προκειμένου να ερμηνευθεί ή να αναλυθεί ένα υφιστάμενο ή αναδυόμενο πολυκεντρικό σύστημα γίνεται χρήση της αναλυτικής διάστασης της πολυκεντρικότητας, ενώ η κανονιστική διάσταση χρησιμοποιεί την πολυκεντρικότητα ως μια κατευθυντήρια αρχή για να επιτύχει ένα στόχο στο επίπεδο στρατηγικών πολιτικής (Parente Paula Pessoa 2009: 1004). Σύμφωνα με τον Meijers (2007: 93), η εμπειρική-αναλυτική έρευνα έχει εστιάσει ιδιαίτερα στην ευστάθεια της έννοιας της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας ως λειτουργικής χωρικής οντότητας. Ενώ, η Davoudi (2003: 994), επισημαίνει χαρακτηριστικά για την αναλυτική διάσταση, ότι ενώ κάποιοι υποστηρίζουν πως φτάνει στο τέλος της όσον αφορά τη δυνατότητα ερμηνείας των προτύπων αστικής ανάπτυξης στην ενδοαστική κλίμακα, η ανάπτυξη της στην υπεραστική κλίμακα μόλις έχει ξεκινήσει.

Η κανονιστική ερμηνεία χρησιμοποιήθηκε στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου, το οποίο πρότεινε την έννοια της πολυκεντρικότητας ως κατευθυντήρια αρχή για την πολιτική χωρικού σχεδιασμού, στο ευρωπαϊκό επίπεδο (European

---

Commission 1999: 20-1). Από την άλλη, το πρότζεκτ POLYNET<sup>45</sup>, ανέλυσε οκτώ ευρωπαϊκές “πολυκεντρικές περιφέρειες μεγαπόλεων” προκειμένου, σύμφωνα με τον Green (2007: 2080), να διευκρινισθεί η κατανόηση του πως αυτά τα εξαιρετικά πολύπλοκα χωρικά συστήματα λειτουργούν σε όρους χρηματοοικονομικών και επιχειρηματικών υπηρεσιών, κάνοντας χρήση μιας περισσότερο αναλυτικής παρά κανονιστικής προσέγγισης. Ο Green (2007: 2081) εξηγεί ότι η πολυκεντρικότητα παρουσιάζεται, κάποιες φορές ως συνέπεια της πολιτικής (κανονιστική προσέγγιση), κάποιες φορές ως συνέπεια της κοινωνικής αλλαγής (αναλυτική προσέγγιση), με αυτό να έχει θετικές και αρνητικές πλευρές (Parente Paula Pessoa 2009: 1004).

### **5.1.3. Χαρακτηριστικά των Πολυπυρηνικών Σχηματισμών**

#### **Το Ιστορικό Υπόβαθρο**

Η τρέχουσα πολυκεντρική μορφολογία, οι εσωτερικές σχέσεις, και οι αλληλεπιδράσεις διακυβέρνησης είναι γεγονός ότι απορρέουν σε μεγάλο βαθμό από το ιστορικό πλαίσιο των περιφερειών, με την προσπάθεια κατανόησής του να συντελεί στην επακόλουθη κατανόηση και των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών (Parente Paula Pessoa 2009: 1004). Αυτή τη συζήτηση εισάγεται από τον Champion (2001: 664), με την παρουσίαση τριών τρόπων ανάδυσης μιας πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας. Παρότι η συγκεκριμένη παρουσίαση μπορεί να φαντάζει απλουστευτική, πρόθεση του μελετητή μάλλον είναι η αφαιρετική ερμηνεία της πολυκεντρικής μορφολογικής διαδικασίας και της τάσης της να αλληλεπιδρά με περιφερειακούς παράγοντες, παρά η επακριβής αποτύπωση του φαινομένου. Ενώ, σύμφωνα με τον Lambregts (2009: 167), η φύση των κύριων προκλήσεων που συναντά μια πολυκεντρική αστική περιφέρεια στο εκάστοτε συγκεκριμένο στάδιο καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τη (μορφολογική) προέλευσή της και τη συνακόλουθη τροχιά χωρικής ανάπτυξης.

Οι εξελικτικές ιδέες του Champion, είναι γεγονός, ότι επέστησαν την προσοχή στο γεγονός πως οι σημερινές πολυκεντρικές δομές έχουν όντως εξελιχθεί από διαφορετικά μορφολογικά σημεία αφετηρίας (Lambregts 2009: 168). Σύμφωνα με τον Champion (2001: 664), ο πολυκεντρισμός μπορεί να προκύψει από μια πρώην μονοκεντρική πόλη η οποία τροποποιήθηκε σε ένα πολυπυρηνικό αστικό σύστημα λόγω συνεχούς μεγέθυνσης (κεντρόφυγη λειτουργία), από τη μετεξέλιξη μιας

---

<sup>45</sup> Βλ. Hall & Pain (2006).

---

πρότερης μονοκεντρικής πόλης, μέσω ενσωμάτωσης μικρότερων κέντρων στην περιμετρική της περιοχή, σε ένα πολυπυρηνικό αστικό σύστημα (λειτουργία ενσωμάτωσης), ή ακόμη και από μια ένωση πολλών προηγουμένως ανεξάρτητων κέντρων παρόμοιου μεγέθους (λειτουργία συγχώνευσης)<sup>46</sup>. Επιπροσθέτως του πλαισίου του Champion, ο Lambregts (2009: 169), λαμβάνοντας υπ' όψιν το παράδειγμα του Ράντσαντ, υποστηρίζει ότι σε μια περιφέρεια μπορούν να πραγματοποιηθούν ταυτόχρονα διαφορετικές λειτουργίες πολυκεντρικής ανάπτυξης, με τη λειτουργία συγχώνευσης να περιγράφει καλύτερα εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στο υπεραστικό επίπεδο, ενώ ταυτόχρονα άλλα είδη λειτουργιών πολυκεντρικής ανάπτυξης να επιδρούν στα επιμέρους αστικά συστήματα. Τέλος, η επίγνωση της ποικιλίας των εξελικτικών πλαισίων βοηθά, σύμφωνα με τους Ipenburg & Lambregts (2001), να κατανοηθεί γιατί η έννοια της πολυκεντρικής χωρικής ανάπτυξης σε κάποιες περιφέρειες είναι ευπρόσδεκτη ως πιθανή απάντηση σε προβλήματα όπως η αστική συμφόρηση, οι περιφερειακές ανισορροπίες, και η ανεξέλεγκτη εξάπλωση ενώ σε άλλες θεωρείται περισσότερο ως ένα εμπόδιο για την αλληλεπίδραση και την (οικονομική) αποτελεσματικότητα.

### **Οι Κλίμακες Οργάνωσης**

Η πολυπυρηνικότητα μπορεί να αναφέρεται είτε σε ενδοαστικά πρότυπα συσταδοποίησης του πληθυσμού και της οικονομικής δραστηριότητας, εντός μιας συγκεκριμένης πόλης (π.χ. Λονδίνο, Παρίσι) ή σε υπεραστικά μοτίβα, όπου παραδείγματα αποτελούν το Ράντσαντ στην Ολλανδία, η περιοχή Ρήνου-Ρουρ στη Γερμανία, το Φλαμανδικό Διαμάντι στο Βέλγιο ή η περιοχή Πάδοβα-Τρεβίζο-Βενετία στη βόρεια Ιταλία. Ο Batten (1995), εντοπίζει εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την αστική περιφέρεια της βόρειας Καλιφόρνια στις ΗΠΑ και την περιοχή Kansai στην Ιαπωνία ως παραδείγματα της δεύτερης μορφής πολυκεντρικότητας. Τα υπεραστικά πρότυπα πολυπυρηνικότητας είναι γεγονός ότι συγκεντρώνουν πλέον το μεγαλύτερο επιστημονικό ενδιαφέρον. Για τους Kloosterman & Musterd (2001: 624), η διάβρωση των εθνικών συνόρων που προκαλεί η υπερεθνικοποίηση μέσω των διαδικασιών εμβάθυνσης της ΕΕ, καθώς και καθαυτή η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης, μάλλον αυξάνουν τη σημαντικότητα του δυνητικού κοινωνικοοικονομικού, πολιτισμικού και πολιτικού ρόλου των περιφερειακών συστάδων.

---

<sup>46</sup> Βλ. Διάγραμμα 5.1., σελ. 136 Παραρτήματος.

---

Ο Green (2007: 2082), υποστηρίζει ότι ο επίσημος ορισμός του πολυκεντρισμού θα πρέπει να είναι κλιμακωτός, και στο ίδιο κλίμα ο Hall (2003, cit. Parente Paula Pessoa 2009), παρατηρεί ότι η πολυκεντρικότητα μπορεί να υπάρξει σε πολλαπλά επίπεδα ή χωρικές κλίμακες, με ότι είναι μονοκεντρικό σε ένα επίπεδο να μπορεί να είναι πολυκεντρικό σε κάποιο άλλο, ή το αντίστροφο. Ωστόσο, σύμφωνα με την Parente Paula Pessoa (2009: 1005), αυτό το στοιχείο συχνά παραβλέπεται από τους μελετητές, αποκλείοντας από την ανάλυση κάποιο αστικό σύστημα λόγω, απλώς και μόνο, της διάστασής του, παρά την ομοιότητα της χωρικής τοπογραφίας και της διασύνδεσής του.

Ο Champion (2001: 663-664) ταυτοποιεί τις κλίμακες πολυκεντρικού σχηματισμού, “μεμονωμένη μητροπολιτική περιοχή”, “πολυπυρηνική μητροπολιτική περιφέρεια”, και “πολυπυρηνικό αστικό πεδίο”<sup>47</sup>. Η μεμονωμένη μητροπολιτική περιοχή αποτελεί ένα αστικό πεδίο μαζί με τα προάστια του, την ενδοχώρα αστικής μετακίνησης, ή τις περιμετρικές περιοχές, η οποία, σύμφωνα με τους Berry & Kim (1993) και Anas κ.ά. (1998), παρουσιάζεται πιο ευκρινώς στη Βόρεια Αμερική, με αρκετά παραδείγματα υποκέντρων απασχόλησης που αντιμάχονται σε μέγεθος την κεντρική επιχειρηματική περιοχή (Champion 2001: 663-664). Η “πολυπυρηνική μητροπολιτική περιφέρεια” είναι μια αστική περιοχή η οποία περιέχει μια πλειάδα πόλεων, καμία από τις οποίες δεν είναι κυρίαρχη. Η κύρια προέλευση αυτής της προσέγγισης στάθηκε η Ευρώπη, ειδικά η Ολλανδία με την έννοια σχεδιασμού του Ράντσαντ (Champion 2001: 664). Το “πολυπυρηνικό αστικό πεδίο” αποτελεί μια διαπεριφερειακή προσέγγιση, η οποία σύμφωνα με τους Dieleman & Faludi (1998: 374), θα μπορούσε να αποτυπωθεί με μια διευρυμένη αστική περιφέρεια αποτελούμενη από τη μητροπολιτική περιφέρεια Ρήνου-Ρουρ, το Ράντσαντ, το Φλαμανδικό Διαμάντι και τις λιγότερο αστικοποιημένες περιοχές που βρίσκονται διάσπαρτες μεταξύ τους. Σε αυτή την τελευταία κλίμακα πολυκεντρικού σχηματισμού, μπορεί να εισαχθεί η έννοια της διακρατικότητας, εάν οι περιφέρειες είναι χωροθετημένες σε διαφορετικές χώρες.

Το πρότζεκτ ESPON 1.1.1 (Dühr 2005: 235), αναγνωρίζει επίσης τρία είδη πολυκεντρικής κλίμακας στην Ευρώπη, με τις διακριτικές ονομασίες, “μικρό”, “μέσο” και “μάκρο” (Parente Paula Pessoa 2009: 1006)<sup>48</sup>. Η κλίμακα “μικρό” αντιστοιχεί σε συστάδες πόλεων σε ενδοπεριφερειακή κλίμακα, η κλίμακα “μέσο”

---

<sup>47</sup> Βλ. Διάγραμμα 5.2., σελ. 137 Παραρτήματος.

<sup>48</sup> Βλ. επίσης, Διάγραμμα 5.2., σελ. 137 Παραρτήματος.



---

σχετίζεται με την ανάπτυξη αστικής συμπληρωματικότητας εντός της περιφερειακής κλίμακας, και το επίπεδο “μάκρο” έχει να κάνει με την ανάπτυξη αστικής συμπληρωματικότητας σε διαπεριφερειακή κλίμακα. Οι Kloosterman & Musterd (2001), τέλος, επισημαίνουν ότι αυτό το κλιμακωτό χαρακτηριστικό του πολυκεντρισμού προκαλεί συγκεκριμένες ποιοτικές διαφορές μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων του φαινομένου, κάτι που θα εξετασθεί εκτενέστερα στη συνέχεια<sup>49</sup>.

### **Ο Βαθμός Πολυπυρηνικότητας**

Πολυκεντρικό χαρακτηριστικό αποτελεί και το κεκλιμένο, μια ολισθαίνουσα κλίμακα για τη μέτρηση του βαθμού πολυκεντρικότητας σε ένα αστικό σύστημα. Ο Green (2007: 2082), θεωρεί ότι κάθε ομάδα οικισμών σε σχετικά κοντινή απόσταση είναι πιθανό να είναι σε κάποιο βαθμό πολυκεντρική και κάθε επίσημος ορισμός της πολυκεντρικότητας θα πρέπει να αποτυπώνει το συγκεκριμένο γεγονός. Αυτό σημαίνει ότι ένα αστικό σύστημα πρέπει να εκτιμάται σε όρους βαθμών πολυκεντρισμού, και όχι σε όρους μονοδιάστατων ορισμών, από τη στιγμή που οι αστικές δομές έχουν μια ιδιαίτερη ποικιλία συνθηκών αξιολόγησης του πολυκεντρικού τους σταδίου. Λαμβάνοντας υπ’ όψιν τον παράγοντα της κλίσης της πολυκεντρικότητας για την αξιολόγηση του επιπέδου των αστικών σχέσεων, ο Champion (2001: 666) παρουσιάζει τρεις διαφορετικούς βαθμούς αλληλεπίδρασης και αλληλεξαρτήσεων εντός των αστικών περιοχών. Το πρώτο επίπεδο αποτυπώνει μια αστική κατάσταση χωρίς καθόλου σχέσεις μεταξύ των οικισμών, που χαρακτηρίζεται απλώς από μια κατανομή πληθυσμού. Το επόμενο επίπεδο χαρακτηρίζεται από έναν στοιχειώδη βαθμό αλληλεπίδρασης, απαραίτητο για τον καθορισμό των κέντρων που αποτελούν τμήμα του συγκεκριμένου συστήματος και των κέντρων που λογίζονται ως ανεξάρτητα. Το ανώτερο επίπεδο παρουσιάζει τη μεγαλύτερη συνέργεια υποθέτοντας ότι κάθε κέντρο έχει μια δεδομένη λειτουργία αστικής ή περιφερειακής κλίμακας, με τη λειτουργία αυτή να προμηθεύει ολόκληρο το αστικό σύστημα, υποστηρίζοντας σύμφωνα με τον Champion (2001: 666), περισσότερες απαιτήσεις απ’ ότι είναι απαραίτητο για τη δική του ζήτηση και μόνο<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> Βλ. Υποκεφάλαιο 6.1. Αναλυτικές Πτυχές της Πολυπυρηνικότητας.

<sup>50</sup> Βλ. Διάγραμμα 5.3., σελ. 137 Παραρτήματος.

---

## Η Συνοριακή Δυναμική

Πλέον, τα όρια των πολυκεντρικών αστικών συγκεντρώσεων δεν χαρακτηρίζονται από αυστηρά καθορισμένα διοικητικά, αλλά από δυναμικά άκρα. Ο Castells (1996) περιγράφει το χωρικό μετασχηματισμό της σύγχρονης μητρόπολης ως μια αυξανόμενα ασυνεχή, κατακερματισμένη, πολυκεντρική, και σχεδόν καλειδοσκοπική κοινωνικό-χωρική δομή, η οποία παρουσιάζει δυσκολίες στη σκιαγράφηση των εξωτερικών της ορίων και συνακόλουθα επακριβή εκτίμηση του πληθυσμιακού της μεγέθους (Soja 2000: 235). Το σημείο αλλαγής των συνόρων πλέον δεν είναι ξεκάθαρο, με τα σύνορα να ορίζονται, και σε αυτή την περίπτωση, από ένα “κεκλιμένο”<sup>51</sup>, και όχι πλέον από μια σαφώς καθορισμένη γραμμή. Αυτή η περίπλοκη αστική μορφή καθορίζει και ένα παρόμοια πολύπλοκο δίκτυο διακυβέρνησης. Σύμφωνα με τον Moura (2005: 89), οι αλληλοσυσχετίσεις και τα ασαφή σύνορα δημιουργούν ευκαιρίες συνεργασίας σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο, αντανακλώντας, ως εκ τούτου, διαστάσεις που ξεπερνούν τις αστικές κλίμακες (Parente Paula Pessoa 2009: 1007)<sup>52</sup>.

## 5.2. Πολυπυρηνικές Υπεραστικές Μορφές

### 5.2.1. Χαρακτηριστικά της Μεταβιομηχανικής Οικονομίας

Τη δεκαετία του 1970 οι δυτικές οικονομίες επλήγησαν από σοβαρή αποβιομηχάνιση, η οποία σήμανε την έναρξη μιας μεταβιομηχανικής, ή μεταφορντικής όπως ενίοτε αποκαλείται, περιόδου. Οι πόλεις που χαρακτηρίζονταν από βιομηχανική μονοκαλλιέργεια με τον αφανισμό πολλών εταιρειών έχασαν και αρκετή απασχόληση, με την οικονομική τους βιωσιμότητα να τίθεται σε κίνδυνο. Η μεγέθυνση της απασχόλησης και η συσσώρευση του κεφαλαίου άρχισε και πάλι, με το μεγαλύτερο τμήμα της όμως πλέον να οφείλεται στον τομέα των υπηρεσιών. Ο συγκεκριμένος μετασχηματισμός της βιομηχανικής οικονομίας συνδυάστηκε με μια επέκταση και ενίσχυση κυρίως των οικονομικών συνδέσμων με άλλα τμήματα του κόσμου. Κατά τον Lambregts (2009), η παγκοσμιοποιητική διαδικασία, προκλήθηκε κατά βάση από τεχνολογικές και ρυθμιστικές μεταβολές, και δημιούργησε νέα πεδία σε διεθνές επίπεδο για κατανάλωση και παραγωγή με τον συνακόλουθο ανταγωνισμό από χώρες με χαμηλά ημερομίσθια να θέτει τέλος στη μαζική παραγωγή, χαμηλής

---

<sup>51</sup> Παρόμοια με το βαθμό πολυπυρηνικότητας, που αναφέρθηκε προηγουμένως.

<sup>52</sup> Βλ. Διάγραμμα 5.4., σελ. 138 Παραρτήματος.

---

προστιθέμενης αξίας, σε δυτικές χώρες. Η συγκεκριμένη μεγέθυνση της δυνητικής χωρικής αρένας δημιούργησε όμως ταυτόχρονα και νέες προοπτικές για τις ανεπτυγμένες αστικές οικονομίες, επηρεάζοντας τις πόλεις και, την αστική μορφή γενικότερα.

Σύμφωνα με τους Hall & Pain (2006: 10), στις μεταβιομηχανικές μορφές αστικών σχηματισμών παίζουν σημαντικό ρόλο οι εξωτερικές ανταλλαγές πληροφορίας (περίπτωση παγκοσμίων πόλεων), καθώς και οι εσωτερικές συνδέσεις (περίπτωση πολυκεντρικών παγκόσμιων Μεγα-Αστικών Περιφερειών/ Mega-City Regions). Η μεταβίβαση πληροφορίας μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε ηλεκτρονικά, είτε με επαφή κατά πρόσωπο (Hall 1991, cit. Hall & Pain 2006: 10), με τον Lambregts (2009: 81), να υποστηρίζει ότι αρκετή από την απαραίτητη πληροφορία σε πολλές περιπτώσεις, μεταβιβάζεται κυρίως μέσω αλληλεπίδρασης πρόσωπο με πρόσωπο και μόνο, καθώς συχνά είναι ελάχιστα κωδικοποιημένη και τείνει να είναι ανοικτή σε περισσότερες ερμηνείες. Λειτουργίες επαφών κατά πρόσωπο που απαιτούν συγκέντρωση φαίνεται να υφίστανται μια πολύπλοκη διαδικασία αυτού που οι Ολλανδοί χωροτάκτες έχουν αποκαλέσει συγκεντρωμένη αποκέντρωση, δηλαδή έναν διασκορπισμό στην κλίμακα της αστικής περιφέρειας, με ταυτόχρονη επανασυγκέντρωση σε συγκεκριμένους κόμβους εντός αυτής, που υπόκεινται μόνο στους συνεχείς περιορισμούς χρόνου-απόστασης (Hall & Pain 2006: 11). Οι ηλεκτρονικές ανταλλαγές υποστηρίζεται ότι τείνουν να είναι περισσότερο συνηθισμένες, με τον Goddard (1973) να έχει ορίσει τη σχετική έννοια της “προγραμματισμένης” πληροφορίας, και λειτουργούν εισαγωγικά για τις συναντήσεις πρόσωπο με πρόσωπο όπου ανταλλάσσεται “απρογραμματίστη” πληροφορία (Mitchell 1995 & 1999, Graham & Marvin 1996, cit. Hall & Pain 2006: 10). Λόγω αυτής της βασικής διάκρισης, οι παραδοσιακές πυκνές ΚΕΠ ακόμη προσφέρουν σημαντικές οικονομίες συγκέντρωσης, με τον Lambregts (2009: 81) να διαπιστώνει ότι οι μεταβιομηχανικές επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό συνθήκες αβεβαιότητας τις έχουν ιδιαίτερη ανάγκη, λόγω της σχεδόν άμεσης πρόσβασης στο μεγάλο και ποικίλο εύρος πηγών πληροφορίας, ικανοτήτων, και άλλων πόρων, που τις διακρίνει.

Ένα κρίσιμο ερώτημα, που συζητάται αρκετά, είναι η επίδραση της τεχνολογίας στη μεταβίβαση πληροφορίας, με τα εξεζητημένα συστήματα ηλεκτρονικών συναλλαγών δυνητικά να επιτρέπουν ιδιαίτερα ευέλικτα μείγματα των δύο τύπων συναλλαγής. Εξειδικευμένοι σύμβουλοι φαίνεται να είναι ικανοί να λειτουργούν αποτελεσματικά με χρόνο μετάβασης έως περίπου και δύο ώρες από μητροπολιτικούς

---

πυρήνες σε ημι-εξοχικές τοποθεσίες, διενεργώντας τις όποιες συναλλαγές και την επεξεργασία της πληροφορίας ηλεκτρονικά, ταξιδεύοντας όμως για συναντήσεις στα συγκεκριμένα ή άλλα κέντρα (Hall & Pain 2006: 10), με τα υψηλής ποιότητας μεταφορικά δίκτυα (π.χ., αυτοκινητόδρομοι ή υψηλής ταχύτητας σιδηροδρομικές συνδέσεις), να παίζουν σημαντικό ρόλο. Ως εκ τούτου, τα σημεία συνάντησης μπορεί να μην βρίσκονται πλέον χωροθετημένα στις παραδοσιακές ΚΕΠ, αλλά να είναι διασκορπισμένα, και ταυτόχρονα συσταδοποιημένα, καθώς συνήθως χωροθετούνται κοντά σε μεταφορικούς κόμβους, όπως αεροδρόμια και σταθμούς τρένου.

Σύμφωνα με τους Scott κ.ά. (2001), είναι συγκεκριμένα ο συνδυασμός των ισχυρών εξωτερικοτήτων και μιας υψηλής ετερογένειας των εξόδων συναλλαγής που προωθεί το σχηματισμό των αστικών υπερσυστάδων (Lambregts 2009). Είναι γεγονός, ότι μεγάλο τμήμα της οικονομίας λειτουργεί πλέον υπό συνθήκες αυξανόμενης αβεβαιότητας καθώς οι τεχνολογίες παραγωγής μεταβάλλονται ραγδαία, ο παγκόσμιος ανταγωνισμός εντατικοποιείται, και η ζήτηση γίνεται λιγότερο προβλέψιμη. Η από-τυποποίηση των παραγωγικών διαδικασιών και η αναζήτηση μεγαλύτερης ποικιλίας προϊόντων έχουν προκαλέσει μια αλλαγή προς πιο ευέλικτους τρόπους οικονομικής παραγωγής και οργάνωσης. Τέτοιες συνθήκες έχουν γίνει ιδιαίτερα αισθητές για τους σύγχρονους ηγετικούς κλάδους, όπως αυτούς της υψηλής τεχνολογίας, τις επιχειρηματικές υπηρεσίες, καθώς και αρκετούς κλάδους πολιτισμού. Οι επιχειρήσεις που λειτουργούν σε ένα τόσο ευμετάβλητο περιβάλλον πρέπει να οργανώνουν τις παραγωγικές τους δραστηριότητες και τις σχέσεις τους με εξειδικευμένους εργαζομένους, προμηθευτές παραγωγικών εισροών, καθώς και με πελάτες με έναν ιδιαίτερα ευέλικτο τρόπο προκειμένου να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη αβεβαιότητα. Κάποιοι από τους πόρους που απαιτούνται (π.χ., εξειδικευμένη εργασία) είναι ιδιαίτερα σπάνιοι και οι εταιρείες και οι προμηθευτές μπορούν να επωφεληθούν από τη χωρική συσταδοποίηση καθώς αυτό μειώνει τα κόστη αναζήτησης και για τις δύο πλευρές. Τέλος, σύμφωνα με τον Lambregts (2009: 81), η εγγύτητα παρέχει και ενισχύει τη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτούς τους στρατηγικούς πόρους και συνεπώς αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο για τη συνεγκατάσταση και, συνακόλουθα, το σχηματισμό πυκνών αστικών/περιφερειακών κόμβων όπου η εργασία, η πληροφορία, και άλλες χωρικά εξαρτώμενες εισροές μπορούν να προσεγγισθούν με σχετικά χαμηλό κόστος.

Η επιχειρηματική συσταδοποίηση που κέρδισε το ενδιαφέρον των οικονομολόγων στις αρχές της δεκαετίας του '90, στάθηκε ιδιαίτερα σημαντική. Η εργασία του Porter

---

για τις συστάδες, που τις ορίζει ως “γεωγραφικές συγκεντρώσεις διασυνδεόμενων επιχειρήσεων και σχετιζομένων ιδρυμάτων σε συγκεκριμένους κλάδους” (Porter 1998: 78), έχει ασκήσει ιδιαίτερη επιρροή στην ευρωπαϊκή οικονομική και χωρική πολιτική. Πρόσφατη μελέτη για τις συστάδες στο Λονδίνο, βασισμένη σε μεγάλο ταχυδρομικό ερωτηματολόγιο και ενδελεχείς μελέτες συνεντεύξεων στο κεντρικό Λονδίνο (Taylor κ.ά. 2003), ενισχύει την άποψη του Porter αλλά επίσης επιβεβαιώνει τα πρωτοπόρα ευρήματα του Goddard (1973) (Hall & Pain (2006: 10). Για τη μεταφορά γνώσης και την καινοτομία είναι ζωτικής σημασίας μια ισορροπία μεταξύ ανταγωνισμού και συνεργασίας, με τη γειτονική χωροθέτηση των επιχειρήσεων να δίνει έμφαση και στα δύο. Η καινοτομία είναι πιο πιθανό να βρίσκεται εκεί, επειδή εξαρτάται από την ανταλλαγή κωδικοποιημένης ή άρρητης γνώσης, όπου η αλληλεπίδραση πρόσωπο με πρόσωπο είναι σημαντική για την καθιέρωση και διατήρηση προσωπικών σχέσεων εμπιστοσύνης και συνεργασίας. Η συνεργασία προκύπτει όχι μόνο μέσω της επάρκειας φορέων, που επιτυγχάνεται με τη στενή, σε όρους χωρικούς, εγκατάσταση εμπορικών και επαγγελματικών ινστιτούτων, αλλά και μέσω αυξανόμενα πολύπλοκων αλληλεξαρτήσεων μεταξύ επιχειρήσεων, ακόμη και ανταγωνιστικών, και μεταξύ προμηθευτών υπηρεσιών και των πελατών τους. Ενώ, οι Hall & Pain (2006: 10), σημειώνουν ότι για τις πιο συσταδοποιημένες επιχειρήσεις η πρόσβαση σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, το οποίο αποτελεί τον πυρήνα των επιχειρήσεων προηγμένων παραγωγικών υπηρεσιών (Advanced Producer Services), μπορεί να είναι το ίδιο ή και περισσότερο σημαντική από την εγγύτητα στους καταναλωτές.

Οι παραδοσιακές τοποθεσίες της κεντρικής πόλης μπορεί να μην αποτελούν πλέον τα μοναδικά σημεία συσταδοποίησης για την οικονομική δραστηριότητα, έχουν όμως ακόμη σημασία. Σύμφωνα με τον Lambregts (2009), η ανάγκη για εγγύτητα έχει παραμείνει και έχει πιθανότατα γίνει ακόμη πιο ισχυρή παρά τις σημαντικές βελτιώσεις στις τεχνολογίες μεταφορών και τηλεπικοινωνιών που έχουν επιτευχθεί τις τελευταίες δεκαετίες. Τα κόστη διαφόρων ειδών μεταφορών και επικοινωνιών έχουν μειωθεί και, σε κάποιες περιπτώσεις, η ταχύτητα και η αξιοπιστία έχουν βελτιωθεί σημαντικά. Ενώ οι πρόοδοι στις τεχνολογίες μεταφορών και τηλεπικοινωνιών δεν έχουν απαλείψει την ανάγκη για εγγύτητα για κάποιες σημαντικές λειτουργίες, έχουν ωστόσο επιτρέψει στις επιχειρήσεις να πωλούν τα προϊόντα τους σε όλο και περισσότερο απομακρυσμένες αγορές και να αξιοποιούν όλο και περισσότερο μακρινές πηγές φθηνών εισροών. Ως τέτοιες, αυτές οι εταιρείες

---

και, συνακόλουθα, οι πόλεις και οι περιφέρειες στις οποίες είναι χωροθετημένες, αποτελούν τμήματα διαφόρων ειδών παγκοσμίων δικτύων ανταλλαγών. Οι Scott κ.ά. (2001), στο έργο “Global City Regions” υποστηρίζουν ότι, η αλληλεπίδραση μεταξύ αυτών των δυναμικών τοπικών δικτύων αμοιβαίων επωφελών οικονομικών σχέσεων και των παγκοσμίων δικτύων διαπεριφερειακού ανταγωνισμού και ανταλλαγής έγκειται σε μεγάλο βαθμό στις αυξανόμενες αποδόσεις, με τις πόλεις και τις περιφέρειες που είναι περισσότερο προικισμένες από τις συγκεκριμένες απόψεις να μπορούν, γι’ αυτό, να αναδυθούν ως “ουσιώδεις χωρικοί κόμβοι” και “κινητήρες” της σύγχρονης παγκόσμιας οικονομίας (Lambregts 2009: 82).

### **5.2.2. Σύγχρονη Διεθνής Πραγματικότητα**

Η μετάβαση στη μεταβιομηχανική οικονομία οδήγησε και σε μια νέα κυρίαρχη αστική μορφή. Η ιδέα που επικρατεί στους ακαδημαϊκούς κύκλους είναι ότι πλέον ενθαρρύνεται ο σχηματισμός “αστικών υπερσυστάδων” ή “παγκόσμιων αστικών περιφερειών” που χαρακτηρίζονται από υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης και συσσώρευσης του κεφαλαίου (Lambregts 2009: 81). Η έννοια της πολυκεντρικότητας γίνεται όλο και περισσότερο δημοφιλής στις χωρικές πολιτικές για διάφορες χωρικές κλίμακες, από μια ευρύτερη έως την τοπική, και παρότι το νόημα της έννοιας και οι σκοποί των σχετικών πολιτικών, διαφέρουν μεταξύ των διαφορετικών κλιμακίων, γενικά η πολυκεντρικότητα θεωρείται πρωτίστως μέσο προς επίτευξη ενός πιο ισορροπημένου χωρικού προτύπου ανάπτυξης και ενός υψηλότερου επιπέδου διεθνούς εδαφικής ανταγωνιστικότητας από την εκάστοτε περιοχή (Meijers 2007: 92).

Σύμφωνα με τους Hall & Pain (2006: 11-2), μέσα σε αυτή την αυξανόμενα πολυκεντρική δομή, παρατηρείται και αυξανόμενη εξειδίκευση, με πολλές λειτουργίες (υποστηρικτικές υπηρεσίες, διαχείριση-αποθήκευση εμπορευμάτων, νέου τύπου συγκροτήματα διευθυντηρίων, κέντρα πολυμέσων, και μεγάλης κλίμακας ψυχαγωγία και αθλητισμός) να μετεγκαθίστανται στη διάρκεια των ετών σε αποκεντρωμένες τοποθεσίες, αν και το κάνουν με διαφορετικές ταχύτητες και προκαλώντας διαφορετικά αποτελέσματα. Το αποτέλεσμα είναι ότι όλο και περισσότερο, το σχετικό επίκεντρο δεν είναι πλέον η πόλη, αλλά η περιφέρεια (Kloosterman & Musterd 2001: 627). Και εδώ, όπως υποστηρίζουν οι van Houtum & Legendijk (2001: 751), η ιεραρχία του Christaller και η έννοια των αστικών δικτύων που συχνά φαίνεται να αντιπαρατίθενται, πραγματοποιούν μια περίεργη επανένωση, με τη σχηματιζόμενη αστική περιφέρεια να είναι ιδιαίτερα δικτυωμένη μέσω των

---

πολλαπλών κόμβων και συνδέσμων της, και την ταυτόχρονη ύπαρξη μιας ευδιάκριτης αστικής ιεραρχίας που λειτουργεί σε περιφερειακή κλίμακα. Ο Lambregts (2009: 82), διακρίνει δύο διαφορετικές λογικές οικονομικής οργάνωσης εντός αυτών των παγκοσμίων αστικών περιφερειών. Η Sassen έχει περιγράψει εκτενώς την πρώτη δυνατότητα στο έργο της “The Global City” (2001), αναφερόμενη στις οικονομίες αστικοποίησης που προκαλούν οι σύγχρονες δραστηριότητες παραγωγής, ωφελώντας τις μεγάλες πόλεις, διογκώνοντας τα επίπεδα συσσώρευσης και συγκέντρωσης του κεφαλαίου, και τελικά οδηγώντας σε ένα διογκωμένο αστικό σύμπλεγμα (μεγαλόπολη), με πολλαπλά κέντρα οικονομικής βαρύτητας.

Η δεύτερη ευκαιρία που παρουσιάζεται από τη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης έχει αναλυθεί από τον Storper στο “The Regional World” (1997), και αποτελεί το παράδειγμα των πολυπυρηνικών μητροπολιτικών περιφερειών. Για να επιβιώσουν της εφόδου των ανταγωνιστών που έχουν να αντιμετωπίσουν χαμηλούς μισθούς, οι επιχειρήσεις στις δυτικές οικονομίες πρέπει να ανταγωνιστούν σε κάτι διαφορετικό πέρα από την τιμή. Τα προϊόντα τους πρέπει να διαθέτουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά είτε σε τεχνολογικούς είτε εννοιολογικούς όρους και σε μια συνεχή βάση προκειμένου να βρίσκονται μπροστά από τον ανταγωνισμό (Kloosterman 2004). Η συνεχής καινοτομία ευδοκιμεί σε συγκεκριμένο περιβάλλον όπου οι επιχειρήσεις, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα, και άλλα ινστιτούτα δεν είναι απλώς χωρικά συγκεντρωμένα αλλά επίσης ενσωματωμένα σε πυκνά δίκτυα αλληλεξαρτήσεων (Storper 1997, cit. Lambregts 2009). Αυτές οι “νέες βιομηχανικές περιοχές”, σύμφωνα με τον Lambregts (2009: 83), έχουν μια λογική συγκέντρωσης περισσότερο προς τις οικονομίες συσπείρωσης, ευνοώντας συγκεκριμένους κλάδους. Η δεύτερη επιλογή, υποδηλώνει μια άνοδο στο επίπεδο συσσώρευσης του κεφαλαίου αλλά όχι απαραίτητα και μια αύξηση στη συγκέντρωσή του. Η πολυκεντρικότητα επίσης προκύπτει και σε αυτή την περίπτωση, αλλά εδώ μετακινούμαστε ένα επίπεδο πάνω στη χωρική κλίμακα, με τη σχετική κλίμακα να γίνεται αυτή της περιφέρειας, η οποία δεν αποτελεί απαραίτητα μια ενιαία περιοχή μετακίνησης προς την εργασία.

Κανόνα στο πρότυπο αστικοποίησης της δυτικής Ευρώπης φαίνεται να αποτελούν πόλεις με πληθυσμό μεταξύ 200.000 και ενός εκατομμυρίου κατοίκους. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση στα μέσα της δεκαετίας του ‘90, το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό εμφάνιζαν 170 πόλεις, ενώ 32 πόλεις είχαν πληθυσμό άνω του ενός εκατομμυρίου, και σημαντικά λιγότερες από αυτές άνω των δύο εκατομμυρίων (European Commission 1994, cit. Dieleman & Faludi 1998: 365). Σε άλλα σημεία του κόσμου

---

πόλεις 2-3 εκατομμυρίων κατοίκων φιλοξενούν το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού. Στη βορειοδυτική Ευρώπη (Ολλανδία, Βέλγιο, Γερμανία) έχει εμφανιστεί εδώ και δεκαετίες ένα μοτίβο διασπαρμένης αστικοποίησης, το οποίο είναι ιδιαίτερα έντονο. Το συγκεκριμένο πρότυπο έγκειται στην εμφάνιση πλήθους πόλεων μεσαίου μεγέθους σε κατοικημένες περιοχές ιδιαίτερης πυκνότητας, συχνά σε στενή γειτνίαση. Η εγκατάσταση σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους, επιτρέπει στις πόλεις αυτές να συνδέονται με διευρυμένα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα.

Οι προαναφερθείσες αστικές περιοχές εντοπίζονται σε αυτό που κάποιοι μελετητές αποκαλούν Ευρωπαϊκή Μητροπολιτική Περιφέρεια. Ο Brunet (1989, cit. De Meyer κ.ά. 1999: 33) μιλά γραφικά για μια “μπλε μπανάνα”<sup>53</sup>, έναν αστικό διάδρομο που εκτείνεται από το Μάντσεστερ, μέσω του Λονδίνου, της Μπενελούξ, της περιοχής του Ρουρ, του Ρήνου και των Κυρίων Ποταμών, της Ελβετίας, μέχρι και τη συγκέντρωση Μιλάνου-Τορίνου. Η συγκεκριμένη “αστική συνέχεια” είναι ιδιαίτερα εμφανής σε χάρτες πληθυσμιακών πυκνοτήτων, αλλά και μεταφορικών ροών, με το τμήμα της βορειοδυτικής Ευρώπης που κάνουν την εμφάνισή τους οι πολυπυρηνικές περιφέρειες να αποτελεί την πιο συνεπώς συνεχή περιφέρεια υψηλής πληθυσμιακής πυκνότητας. Αντλώντας από τον Priemus (1998: 444), παρατηρείται η σπανιότητα περιοχών στη βορειοδυτική Ευρώπη με πληθυσμό μικρότερο των 100 κατοίκων ανά τετραγωνικό χλμ, ενώ εκτεταμένες είναι οι περιοχές που εμφανίζουν πυκνότητα άνω των 300 ή ακόμη και των 1.000 κατοίκων ανά τετραγωνικό χλμ.

Παραδείγματα της συγκεκριμένης μορφής αστικών συγκεντρώσεων στον ευρωπαϊκό χώρο, αποτελούν το Ράντσταντ (Randstad) της Ολλανδίας και η περιοχή Ρήνου-Ρουρ (Rhine-Ruhr) στη Γερμανία. Πρέπει να σημειωθεί ότι, ενώ καμία από αυτές τις περιοχές δεν διαθέτει κυρίαρχη πόλη με πληθυσμό άνω του ενός εκατομμυρίου, συνολικά το Ράντσταντ έχει περίπου 7 εκατομμύρια κατοίκους και η περιοχή Ρήνου-Ρουρ σχεδόν 12 εκατομμύρια. Τέτοιου τύπου περιοχή θεωρείται επίσης το επονομαζόμενο Φλαμανδικό Διαμάντι, όπως επίσης, σύμφωνα με τους Dieleman & Priemus (1996), το τρίγωνο Μάαστριχτ-Άαχεν-Λιέγης, το οποίο βρίσκεται μεταξύ Φλαμανδικού Διαμαντιού και της περιοχής Ρήνου-Ρουρ (Dieleman & Faludi 1998: 365). Μια αρχική, και ενδεχομένως λίγο διαφορετική, μορφή του φαινομένου είχε παρατηρηθεί στο παρελθόν στις βορειοανατολικές ακτές των ΗΠΑ και γύρω από το Λονδίνο, ενώ πιο πρόσφατα παρατηρήθηκε εκ νέου στην ανατολική

---

<sup>53</sup> Βλ. Χάρτη 5.1, σελ. 138 Παραρτήματος.



---

Ασία, σε περιοχές όπως οι περιφέρειες των Δέλτα των Ποταμών Pearl και Yangtze της Κίνας, ο διάδρομος Tokaido (Τόκιο-Οσάκα) στην Ιαπωνία, και η ευρύτερη Τζακάρτα (Gottmann 1961, Xu & Li 1990, McGee 1995, Yeung 1996, Sit & Yang 1997, Mogridge & Parr 1997, Hall 1999, Scott 2001, Yeh 2001, cit. Hall & Pain 2006).

Η ασιατική μεγαπόλη, που σχηματίζεται με τη μεσολάβηση του αστικού σχεδιασμού αλλά με έναν εξαιρετικά ευέλικτο τρόπο, αποτελεί μια ακραία έκφραση του φαινομένου. Στην περιφέρεια του Δέλτα του Ποταμού Pearl της Κίνας, παραδείγματος χάριν, οι βασικές λειτουργίες διοίκησης και ελέγχου συγκεντρώνονται στο Χονγκ Κονγκ, άλλες λειτουργίες υπηρεσιών στο Guangzhou, ενώ κάποιες καθημερινές λειτουργίες βιομηχανίας και υπηρεσιών είναι διασπαρμένες στις πόλεις του δέλτα, με ολόκληρη την περιφέρεια όμως να είναι εξ' ορισμού ιδιαίτερα συγκεντρωμένη σε παγκόσμια κλίμακα (Xu & Li 1990, Yeung 1996, Sit & Yang 1997, Hall 1999, cit. Hall & Pain 2006: 12). Οι Hall & Pain (2006), εντοπίζουν κάποιες ομοιότητες στη συγκεκριμένη μορφή με τη μεγαλόπολη του Gottmann (1961), αλλά τη θεωρούν απείρως πιο πολύπλοκη, επειδή είναι πιο στενά αλληλεξαρτώμενη. Εδώ, όπως παρατηρείται σχετικά με τη Σαγκάη, τη Τζακάρτα και τη Σιγκαπούρη, διακρίνονται οι απαρχές μιας νέας αστικής μορφής που σε κάποιες περιπτώσεις υπερβαίνει και τα εθνικά σύνορα. Μια αστική περιφέρεια σε μεγάλη κλίμακα, δικτυωμένη εξωτερικά σε παγκόσμια κλίμακα και εσωτερικά σε χιλιάδες τετραγωνικά χιλιόμετρα: ο προπομπός μιας νέας κλίμακας αστικής οργάνωσης.

Και στις μητροπολιτικές περιοχές της Αμερικής, όμως, κατά τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα έχουν συμβεί σημαντικές αλλαγές, και ιδιαίτερα κατά το δεύτερο μισό του. Έχει περιοριστεί η σημασία των κεντρικών πόλεων, ενώ τα προάστια έχουν συνεχίσει να αναπτύσσονται περιμετρικά τους, σημειώνοντας μαζική μεγέθυνση πληθυσμού και αντίστοιχα εντυπωσιακή αύξηση στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων και την απασχόληση (Erickson 1983, Greene 1980, Muller 1981, cit. Erickson 1986: 331). Η μητροπολιτική μεγέθυνση συνοδεύθηκε από εξίσου σημαντικές μεταβολές στη χωρική μορφή. Η μητροπολιτική απασχόληση συγκεντρώθηκε με αυξανόμενο ρυθμό σε ένα σχετικά μικρό αλλά διογκούμενο πλήθος προαστιακών δήμων ή περιφερειών, σχηματίζοντας τη βάση της σύγχρονης πολυκεντρικής μητρόπολης. Σύμφωνα με τον Erickson (1986: 332), τα δεδομένα για δέκα από τις μεγαλύτερες μητροπολιτικές στατιστικές περιοχές των ΗΠΑ υποδεικνύουν ότι οι προαστιακοί δήμοι με πάνω από

---

5.000 εργαζομένους είχαν γίνει περισσότεροι και κατείχαν μεγαλύτερο μερίδιο της απασχόλησης της ΜΣΠ στην οποία ανήκαν το 1977 απ' ότι μια δεκαετία νωρίτερα.

Ο Hall (1997), υποστηρίζει ότι πλέον όλες οι μεταβιομηχανικές πόλεις είναι πολυκεντρικές, με αποκεντρωτικά οικιστικά πρότυπα και πολλαπλά κέντρα απασχόλησης και υπηρεσιών. Προς επιβεβαίωση της προηγούμενης πρότασης, οι Dieleman & Faludi (1998: 365), παρατηρούν ότι πλέον παρέχονται λιγότερες θέσεις απασχόλησης στον ιστορικό πυρήνα του Άμστερνταμ απ' ότι στο αναπτυσσόμενο κέντρο απασχόλησης στα νοτιοανατολικά της πόλης, καθώς και τα διασπαρμένα πάρκα γραφείων περιμετρικά του αεροδρομίου Schiphol. Πολλά κέντρα απασχόλησης είναι επίσης εμφανή σε μικρότερες πόλεις εντός του Ράντσαντ, όπως η Ουτρέχτη, το Haarlem, και το Leiden. Ο πολυκεντρικός αυτός χαρακτήρας συγκεκριμένων μητροπολιτικών περιοχών φέρει πλέον τη σημαντική διάσταση, της λειτουργικής συνένωσης αρκετών πρώην μεμονωμένων μεσαίου μεγέθους πόλεων σε μια περιφέρεια.

Από την παραπάνω πραγμάτευση, προκύπτει το ερώτημα για το ποιοι είναι οι παράγοντες που καθιστούν δεδομένες περιοχές ικανές να αναπτύξουν τα συγκεκριμένα πολυπυρηνικά αστικά πρότυπα, σε αντίθεση με τις μονοκεντρικές μητροπόλεις. Οι Dieleman & Faludi (1998: 367), θεωρούν πως η απάντηση σχετίζεται με το αποκεντρωτικό πολιτικό και διοικητικό υπόβαθρο των συγκεκριμένων περιφερειών, εξετάζοντας συγκεκριμένα τη βορειοδυτική Ευρώπη, με το Λονδίνο και το Παρίσι, αντίθετα, να έχουν αποτελέσει έδρες μεγάλων συγκεντρωτικών βασιλείων και μετέπειτα κέντρα αποικιοκρατικών αυτοκρατοριών.

### **5.2.3. Εννοιολογική Προσέγγιση της Υπεραστικής Πολυπυρηνικότητας**

Η υπεραστική πολυκεντρικότητα, αναφέρεται στη μορφολογία των αστικών περιοχών, που διαρθρώνονται γύρω από αρκετούς αστικούς κόμβους, αλλά και στην ύπαρξη λειτουργικών σχέσεων μεταξύ πόλεων και κέντρων τέτοιων περιφερειών σε όρους ροών εργασιακής μετάβασης, βιομηχανικών και επιχειρηματικών σχέσεων, μορφών συνεργασίας και κατανομής της εργασίας (OECD 2007: 30). Σύμφωνα με τους Hall & Pain (2006: 4), από την περιφερειακή οπτική, η πολυκεντρικότητα αναφέρεται σε μια διάχυση προς τα έξω, από τις κύριες πόλεις σε μικρότερες εντός των μεγα-αστικών περιφερειών, αναδιαμορφώνοντας τα διαφορετικά, κατά Christaller (1966 (1933)), επίπεδα της αστικής ιεραρχίας. Ο πολυκεντρισμός, για τους Kloosterman & Musterd (2001: 623), φαίνεται να έχει εξελιχθεί σε ένα από τα

---

διακριτικά χαρακτηριστικά του αστικού τοπίου στις προηγμένες οικονομίες, και οι Anas κ.ά. (1998: 1439), χαρακτηρίζουν αυτή την τάση συσταδοποίησης της οικονομικής δραστηριότητας εντός των σύγχρονων αστικών τοπίων, ως ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα. Η Davoudi (2003: 994) καταγράφοντας την αποκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, την αυξημένη μετακίνηση, την πολύπλοκη διασταυρούμενη αστική μετάβαση και την κατακερματισμένη χωρική κατανομή των δραστηριοτήτων, ως χαρακτηριστικά των σύγχρονων πόλεων, βοηθά στην ερμηνεία του συγκεκριμένου φαινομένου ως ανάκλαση του ιδιαίτερου δυναμισμού τους. Σε αυτό το πλαίσιο, ο πολυκεντρισμός φαίνεται ως μια συμβατή έννοια με τις σύγχρονες κοινωνικο-οικονομικές απαιτήσεις (Parente Paula Pessoa 2009: 1003).

Η προαστιοποίηση έχει δημιουργήσει περιμετρικά των μεμονωμένων πόλεων επικαλυπτόμενες περιοχές αστικής μετακίνησης, με ομάδες πόλεων σε κάποιες περιφέρειες της βορειοδυτικής Ευρώπης συχνά να λογίζονται ως μια ενιαία λειτουργική μονάδα, δηλαδή ως μία πολυπυρηνική μητροπολιτική περιοχή (Dieleman & Faludi 1998: 365). Οι Hall & Pain (2006: 3), από την πλευρά τους υποστηρίζουν ότι μέσω μιας ιδιαίτερα εντατικής διαδικασίας αποκέντρωσης αναδύονται στα περισσότερο αστικοποιημένα πεδία παγκοσμίως αστικές περιφέρειες αξιοσημείωτου μεγέθους, αποτελούμενες από μεγάλες και μικρότερες γειτνιάζουσες πόλεις, τις οποίες αποκαλούν πολυκεντρικές mega-αστικές περιφέρειες (Mega-City Regions, MCR/MAIP). Οι συγκεκριμένοι σχηματισμοί αποτελούνται από ένα πλήθος 10 έως 50 πόλεων και κωμοπόλεων, διαχωρισμένων φυσικά αλλά δικτυωμένων λειτουργικά, οι οποίες βρίσκονται συγκεντρωμένες γύρω από μία ή περισσότερες μεγαλύτερες κεντρικές πόλεις, έλκοντας τεράστια οικονομική ισχύ από μια νέα λειτουργική κατανομή της εργασίας (Hall & Pain 2006: 3).

Σύμφωνα με την οπτική, που επηρεάζεται από την ευρωπαϊκή εμπειρία, των Kloosterman & Musterd (2001: 628), οι υπεραστικοί πολυκεντρικοί αστικοί σχηματισμοί έχουν ως προαπαιτούμενα, τουλάχιστον, τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Αποτελούνται από ιστορικά διακριτές πόλεις.
- Δεν διαθέτουν μια σαφώς ηγετική πόλη η οποία κυριαρχεί στις διάφορες πτυχές της ανθρώπινης δραστηριότητας<sup>54</sup>, αν και οπωσδήποτε κάποια από αυτές τις πόλεις θα υπερέχει σε αριθμό κατοίκων.

---

<sup>54</sup> Αποτελεί τον ορισμό της πολυπυρηνικής μητροπολιτικής περιοχής για τους Dieleman & Faludi (1998: 366).

- 
- Η τάση τους είναι να αποτελούνται από μικρό αριθμό μεγαλύτερων πόλεων που δεν διαφέρουν ιδιαίτερα σε όρους μεγέθους ή συνολικής οικονομικής σπουδαιότητας, και έναν μεγαλύτερο αριθμό μικρότερων πόλεων.
  - Οι πόλεις που συναποτελούν τους συγκεκριμένους σχηματισμούς βρίσκονται σε σχετικά κοντινή απόσταση (συνήθως εντός της μέγιστης απόστασης μετακίνησης για εργασία) και έτσι, είναι συγκεντρωμένες σε ένα συγκεκριμένο τμήμα μιας χώρας.
  - Πέρα από τη χωρική διάκριση, οι πόλεις χαρακτηρίζονται και από ανεξάρτητη πολιτική δικαιοδοσία.

Παρά τη γενική παραδοχή της ύπαρξης του πολυκεντρικού φαινομένου στις αστικές περιοχές παγκοσμίως, δεν υπάρχει και αντίστοιχη συμφωνία στη διατύπωση σχετικών θεωριών. Η βιβλιογραφία για τις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες είναι ακόμη περιορισμένη και συνεπώς μη ενοποιημένη (OECD 2007: 30). Η ιδέα του πολυκεντρισμού έχει αποτυπωθεί με διάφορους, σε μεγάλο βαθμό συνώνυμους όρους, όπως: πολυπύρηνη ή γαλαξιακή μητρόπολη (Lewis 1983, cit. Erickson 1986: 331), “μεταβιομηχανικές πόλεις” (Hall 1997), “πολυπυρηνικές μητροπολιτικές περιφέρειες” (Dieleman & Faludi 1998), “πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες” (Kloosterman & Musterd 2001), “περιφέρειες παγκοσμίων πόλεων” κατά τον Scott στο “Global City Regions” (2001) ή “περιφέρειες μεγαπόλεων” στο “Polycentricity: Concept & Measurement” του Hall (2004). Η συγκεκριμένη, δεν αποτελεί μια εντελώς καινούρια έννοια. Για τη χωρική διάρθρωση και τις υπεραστικές σχέσεις βασίζεται στην έννοια της “εξαπλωμένης πόλης” (Burton 1963), της “μεγαλόπολης” (Gottmann 1961), και τις ιδέες των Stein & Mumford σχετικά με την “περιφερειακή πόλη” (Stein 1964) (Meijers 2007: 24). Επίσης, ως πρόδρομός της έννοιας μπορούν να εκληφθούν αυτές του “αστικού πεδίου” των Friedmann & Miller (1965) και του Pred (1977) (Musterd & van Zelm 2001).

Σύμφωνα με τους Camagni & Salone (1993), το θεωρητικό πλαίσιο των συγκεκριμένων αστικών σχηματισμών εξακολουθεί να μην είναι βάσιμο, όπως επίσης χαρακτηρίζεται από απουσία μια ξεκάθαρης τυπολογίας ή ταξινόμησής τους. Όσον αφορά τη διάσταση των επιστημονικών ορισμών του φαινομένου, οι Kloosterman & Musterd (2001: 623) παρατήρησαν σε ένα συνέδριο για τις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες, στο Άμστερνταμ το 1999, ότι οι συμμετέχοντες διέφεραν σαφώς στα σημεία αφετηρίας τους, την ταυτοποίηση σημαντικών ζητημάτων, προσεγγίσεων, μεθόδων και, αναπόφευκτα, στις εμπειρικές (και μερικές φορές τις κανονιστικές) τους εκτιμήσεις για την πολυκεντρικότητα. Ο Lambooy (1998), παρατηρώντας ότι οι

---

χωροτάκτες τείνουν να έχουν διαφορετικό τρόπο θεώρησης των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών από αυτόν των ανθρωπογεωγράφων ή των οικονομικών γεωγράφων, βοηθά στην εν μέρει ερμηνεία της παραπάνω διάστασης απόψεων, υποδεικνύοντας ως υπεύθυνα τα διαφορετικά επιστημονικά υπόβαθρα (Kloosterman & Musterd 2001: 623).

Η διαφορετικότητα θα πρέπει επίσης να αποδοθεί στην πολυπλοκότητα που ενέχει η εφαρμογή μιας σφαιρικής έννοιας αστικής πολυκεντρικότητας. Για τους Kloosterman & Musterd (2001: 623), οι πόλεις ως πλούσια, πολύπλευρα και ιστορικά πλαισιωμένα χωρικά φαινόμενα καλύπτουν σχεδόν κάθε πτυχή της κοινωνικής ζωής, με την πολυκεντρικότητα να μπορεί, κατά κανόνα, να αναφέρεται στη χωρική συσταδοποίηση σχεδόν κάθε ανθρώπινης δραστηριότητας. Συνεπώς, η εγγενής πολυπλοκότητα αποτελεί την πηγή της ποικιλόμορφης ερμηνείας της πολυκεντρικότητας. Από την πλευρά της η Parente Paula Pessoa (2009: 1003) υποστηρίζει ότι, οι ποικίλες ερμηνείες του πολυκεντρισμού από διαφορετικούς μελετητές προκύπτουν από το γεγονός ότι η έρευνά τους εστιάζει σε διαφορετικά αστικά πλαίσια ή/και αστικές κλίμακες. Η έννοια έχει ευρύτερο και πιο πολύπλοκο, από το μονοδιάστατο νόημα ενός αστικού σχηματισμού με πληθώρα κέντρων, το οποίο ποικίλει ανάλογα με τη χωρική, κοινωνική, οικονομική και ιστορική οπτική της έρευνας. Εξάλλου, και η κλίμακα επίσης οδηγεί σε πολλαπλές ερμηνείες, από τη στιγμή που οι πολυκεντρικές δομές μπορεί να παρουσιάσουν ποιοτικές διακυμάνσεις (Parente Paula Pessoa 2009: 1003).



## **6. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗΣ ΠΟΛΥΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ**

### **6.1. Αναλυτικές Πτυχές της Πολυπυρηνικότητας**

Η Dühr (2005: 235-6), ταυτοποιεί τρεις αλληλένδετες πτυχές<sup>55</sup> για την ανάλυση του επιπέδου πολυκεντρικότητας και τη δυνατότητα για πολυκεντρική ανάπτυξη στην Ευρώπη, βασισμένη στο πρότζεκτ ESPON. Ενώ, με παρόμοιο σκεπτικό οι Kloosterman & Musterd (2001: 626), ξεχωρίζουν τέσσερις διαστάσεις<sup>56</sup> ποιοτικής διαφοροποίησης της υπεραστικής από την ενδοαστική πολυκεντρικότητα, οι οποίες ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό με τις προαναφερθείσες πτυχές. Η ανάλυση στα υποκεφάλαια θα ακολουθήσει την οπτική της Dühr (2005), με αυτή των Kloosterman & Musterd (2001), να χρησιμοποιείται συνεπικουρικά.

#### **6.1.1. Αστική Μορφολογία**

Οι αστικές συγκεντρώσεις πληθυσμού και απασχόλησης και, συνακόλουθα τα πρότυπα μετακίνησης μπορεί να είναι ακτινωτά, γραμμικά κατά μήκος διαδρόμων ή κατά μήκος ενός δακτυλίου, ανάλογα με την ιστορική μορφή της περιοχής. Η υπεραστική πολυκεντρικότητα συνήθως υστερεί ιστορικά στην υποδομή ακτινικής σύνδεσης (hub-and-spoke) που μπορεί να βρεθεί σε μεμονωμένες πόλεις, καθώς επίσης, τα μέσα μαζικής μεταφοράς τείνουν να είναι περισσότερο ανεπτυγμένα στο επίπεδο των μεμονωμένων πόλεων, με τους αυτοκινητοδρόμους να αποτελούν τις κύριες συνδέσεις μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας, και επιπλέον μπορεί γι' αυτό, σύμφωνα με τον Hall (1993: 888), οι ΠΑΠ να ενθαρρύνουν τη διασταυρούμενη μετάβαση με αυτοκίνητο (Kloosterman & Musterd 2001: 626).

Επιπλέον, μετακινούμενοι ανοδικά στην κλίμακα από μια μεμονωμένη πόλη επίσης μεταβάλλεται ο τρόπος με τον οποίο αναμειγνύονται οι χρήσεις γης. Το μονοκεντρικό υπόδειγμα έχει μια ευδιάκριτη φθίνουσα κλίση πυκνότητας από το κέντρο της πόλης προς τα έξω. Εισάγοντας την πολυκεντρικότητα σε αυτό το επίπεδο μεταβάλλεται η κλίση αλλά παραμένει εντός ενός αστικού-υπεραστικού πλαισίου.

---

<sup>55</sup> Πρόκειται για τη μορφολογία, τις σχέσεις μεταξύ αστικών περιοχών, και τη διακυβέρνηση. Βλ. Διάγραμμα 6.1., σελ. 139 Παραρτήματος.

<sup>56</sup> Η πρώτη διάσταση είναι της φυσικής μορφής, η δεύτερη αφορά την πολιτική οντότητα, η τρίτη έχει να κάνει με τις λειτουργικές σχέσεις, και η τέταρτη διάσταση σχετίζεται με την ταυτότητα και την αντιπροσώπευση της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας.

---

Μια πολυκεντρική αστική περιφέρεια μπορεί να περιλαμβάνει μεγάλες περιοχές υπαίθρου και άλλες μεγάλες εκτάσεις πρασίνου. Ζητήματα διατήρησης ανοικτών χώρων και βιοποικιλότητας είναι, γι' αυτό το λόγο, πολύ περισσότερο σημαντικά απ' ό τι στην περίπτωση της ενδοαστικής πολυκεντρικότητας.

Γενικότερα, η μορφολογική πτυχή σχετίζεται με τον τρόπο οργάνωσης της ανθρώπινης δραστηριότητας σε μια αστική περιοχή, αποτελώντας την προφανέστερη των διαφορών μεταξύ μονοκεντρικού και πολυκεντρικού υποδείγματος, με τον Soja (2000) να παρουσιάζει τη μορφολογία των πόλεων με τον όρο “εξώπολις”, αναφερόμενος στη μεγέθυνση της εξωτερικής πόλης, υποδηλώνοντας περαιτέρω τη διαρκή διαδικασία αποκέντρωσης και συγκέντρωσης, αντί για τη φυγόκεντρο και κεντρομόλο δύναμη του μονοκεντρικού μοντέλου (Soja 2000: 239).

Κάποιοι μελετητές έχουν προσπαθήσει να ορίσουν αντικειμενικά κριτήρια για την αναγνώριση του χωρικού προτύπου μιας πολυκεντρικής ανάπτυξης, όπως παραδείγματος χάριν, την κατανομή της απασχόλησης και των υπηρεσιών σε μια σειρά κέντρων, με τον Cervero (1998: 1059), να υποστηρίζει ότι η αποκέντρωση των θέσεων εργασίας επιδρά άμεσα στο χωρικό και χρονικό πρότυπο της μετακίνησης από το σπίτι στην εργασία, και συνακόλουθα στη χωρική οργάνωση (Parente Paula Pessoa 2009: 1008). Οι Giuliano & Small (1991), από τους πρωτοπόρους του συμπεράσματος ότι τα υποκέντρα δημιουργούν ένα πολυκεντρικό αστικό σύστημα, θεωρούν ότι κριτήριο για την ταυτοποίηση ενδεχόμενου πυρήνα είναι η ελάχιστη πυκνότητα των 5.000 θέσεων εργασίας ανά τετραγωνικό μίλι και ένα ελάχιστο συνολικό πλήθος 10.000 θέσεων εργασίας (Parente Paula Pessoa (2009: 1008). Οι Dieleman & Faludi (1998: 365), όμως σημειώνουν πάνω σε αυτό ότι, πλέον παρέχονται λιγότερες θέσεις εργασίας στον ιστορικό πυρήνα του Άμστερνταμ απ' ό τι στο αναπτυσσόμενο κέντρο απασχόλησης στα Νοτιοανατολικά της πόλης και τα διασπαρμένα πάρκα γραφείων γύρω από το αεροδρόμιο του Σίπχολ.

Το φαινόμενο συνεπώς δεν μπορεί να αποτυπωθεί πλήρως με μοναδική αναφορά στις συστάδες απασχόλησης. Οι Gordon & Richardson (1996: 290), υποστηρίζουν ότι σε περίπτωση που η μητροπολιτική χωρική δομή είναι σε μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης μεταξύ μεταφορών και χρήσεων γης, ένα υποκέντρο εγκατεστημένο σε ένα προαστιακό εμπορικό κέντρο μπορεί να έχει μεγαλύτερη σημασία από ένα που βρίσκεται σε ένα βιομηχανικό πάρκο, ακόμη και αν το τελευταίο δημιουργεί περισσότερες θέσεις εργασίας. Χαρακτηριστική είναι επίσης η παρατήρηση των Kloosterman & Musterd (2001: 626), ότι πλέον η μετακίνηση από



---

την κατοικία στην εργασία έχει χάσει το μονοπώλιο ως της μοναδικής αιτίας χρησιμοποίησης των δημοσίων και ιδιωτικών μέσων μεταφοράς από τους πολίτες με τις αγορές, τη μετακίνηση των παιδιών για στο σχολείο και ειδικά τον ελεύθερο χρόνο να έχουν γίνει πολύ σημαντικοί λόγοι για μετακίνηση. Τέλος, στον ορισμό της πολυκεντρικής αστικής περιοχής που επιχειρούν οι Kloosterman & Musterd (2001: 628), και στην οποία έχουμε ήδη αναφερθεί<sup>57</sup>, ορίζουν κάποια επιπλέον μορφολογικά χαρακτηριστικά για τους πολυκεντρικούς αστικούς σχηματισμούς, τα οποία ωστόσο αφορούν αποκλειστικά την υπεραστική κλίμακα πολυκεντρικής δομής.

### **6.1.2. Επίπεδο Λειτουργικών Σχέσεων**

Η αλλαγή προς την πολυκεντρικότητα στο πλαίσιο μιας μεμονωμένης πόλης συνεπάγεται την ανάπτυξη ενός χωρικού καταμερισμού της εργασίας και τη συνακόλουθη δημιουργία νέων τοποθεσιών. Στην περίπτωση της υπεραστικής πολυκεντρικότητας, ο εξελισσόμενος χωρικός καταμερισμός της εργασίας παρεμβάλλεται και μερικές φορές επικαλύπτει την υφιστάμενη διαμόρφωση. Αυτή η διαμόρφωση ωστόσο μπορεί να είναι ιδιαίτερα λειτουργική, όπως στην περίπτωση του Ράντσαντ, όπου διαφορετικές πόλεις πραγματοποιούν διαφορετικές λειτουργίες. Η ιστορική διαμόρφωση μπορεί επίσης να περιλαμβάνει μια σειρά πόλεων που να πραγματοποιούν περισσότερο ή λιγότερο την ίδια λειτουργία όπως συμβαίνει στην περιοχή Ρήνου-Ρουρ, όπου οι πόλεις βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην εξόρυξη ορυκτών και την βαριά βιομηχανία. Εναλλακτικά, αυτές οι πόλεις με την άμεση ενδοχώρα τους μπορεί να ήταν ανεξάρτητες μεταξύ τους και να στερούνταν ισχυρών αμοιβαίων δεσμών. Η σταδιακή ανάδυση μιας υπεραστικής πολυκεντρικής διάρθρωσης προφανώς θα θέσει ένα τέλος σε αυτό τον τελευταίο σχηματισμό. Η επίδρασή της στη λειτουργική αλληλεξάρτηση δεν είναι, ωστόσο, ιδιαίτερα βέβαιη και μπορεί να εξαρτάται από το ποιες οικονομικές δραστηριότητες λαμβάνονται υπ' όψιν. Κατά τους Kloosterman & Musterd (2001: 627), η λειτουργική κατανομή μπορεί να αποδυναμώνεται καθώς η πολυκεντρική αστική περιφέρεια μετατρέπεται περισσότερο σε ένα ομογενές οικονομικό περιβάλλον όπου τα άτομα μπορούν να κινηθούν ιδιαίτερα εύκολα από το ένα μέρος στο άλλο δημιουργώντας ένα μεγάλο απόθεμα εργατικής δύναμης, ή μπορεί να ενδυναμώνεται καθώς οι πόλεις (ή οι τοποθεσίες) μπορούν να εξειδικευθούν σε συγκεκριμένες λειτουργίες εξυπηρετώντας το σύνολο της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας.

---

<sup>57</sup> Βλ. Υποκεφάλαιο 5.2.3. Ενοιολογική Προσέγγιση της Υπεραστικής Πολυπυρηνικότητας.

---

Η οικονομική διάσταση, αναμφισβήτητα, γίνεται πιο σημαντική στην ανάλυση των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών. Πολλοί παρατηρητές, όπως οι Krugman (1991), Porter (1990), και Storper (1997), εξετάζουν τις περιφέρειες σε γενικές γραμμές περισσότερο ως ένα χώρο ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων. Πρώτον, αυτές οι περιφέρειες θεωρούνται σήμερα, περισσότερο από τις μεμονωμένες πόλεις, ως οι χωρικές οντότητες όπου είναι κυρίως εντοπισμένες οι Μαρσαλιανές οικονομίες συγκέντρωσης (απόθεμα εργασίας, διάχυση τεχνολογίας, ενδιάμεσα αγαθά και ζήτηση). Μετά την εργασία του Putnam (1993), όλο και περισσότερο επίσης θεωρούνται ως το αντίστοιχο επίπεδο χωρικής συνάθροισης όπου ενσωματώνεται ειδικευμένη, καινοτομική παραγωγή σε συγκεκριμένες άτυπες κουλτούρες και συστήματα κοινωνικής ρύθμισης (Saxenian 1994, Scott 2000: 494, Gordon & McCann 2000, Engelen 2001, cit. Kloosterman & Musterd 2001: 627). Όπως διατύπωσε ο Scott με πιο γενικούς όρους, οι αστικές μελέτες που επικεντρώνονται σε περιφέρειες που ανταγωνίζονται σε μια παγκόσμια οικονομία πολύ σπάνια αγγίζουν το θέμα της (πολυκεντρικής) αστικής μορφής, λαμβάνοντάς τη ως δεδομένη.

Οι σχέσεις μεταξύ των αστικών περιοχών αφορούν τις συνέργειες και τις ροές της χωρικής διάρθρωσης (δομική πολυκεντρικότητα) και την εθελοντική συνεργασία (θεσμική πολυκεντρικότητα) εντός ενός αστικού συστήματος (Dühr 2005: 236). Ο Green (2007: 2082), ονόμασε αυτή την πτυχή λειτουργική πολυκεντρικότητα, αναφερόμενος στις σχέσεις εντός ενός πολυκεντρικού συστήματος. Οι σχέσεις μεταξύ αστικών περιοχών πρέπει να ακολουθούν δύο κανόνες προκειμένου να υφίστανται σε οποιοδήποτε φυσικό χώρο οποιασδήποτε κλίμακας: πρώτον, ο εκάστοτε χώρος να περιλαμβάνει περισσότερους του ενός κόμβους, και δεύτερον οι κόμβοι να είναι λειτουργικά συνδεδεμένοι μεταξύ τους, ούτως ώστε εάν δεν υφίστανται λειτουργικές συνδέσεις μεταξύ των κόμβων, δεν μπορεί να ειπωθεί ότι υπάρχει λειτουργική πολυκεντρικότητα (Green 2007: 2084).

Ο Meijers (2007: 28) εισάγει τον όρο της συνέργειας προκειμένου να εξηγήσει το δίκτυο κόμβων, συνδέσμων, ροών και πλεγμάτων εντός ενός πολυκεντρικού αστικού συστήματος<sup>58</sup>. Αυτές οι συνέργειες επιτυγχάνονται μέσω των μηχανισμών συνεργασίας, συμπληρωματικότητας και εξωτερικότητας που συνδέονται με αυτές (Meijers 2007: 27), με τη συνεργασία να αποτελεί το κοινό συμφέρον που μοιράζεται το δίκτυο του εκάστοτε παράγοντα, τη συμπληρωματικότητα τις δραστηριότητες των

---

<sup>58</sup> Η έννοια της συνέργειας αναφορικά με τις πολυπυρηνικές περιφέρειες πραγματεύεται πιο διεξοδικά στη συνέχεια. Βλ. Υποκεφάλαιο 6.2. Συνέργεια στις Πολυκεντρικές Αστικές Περιφέρειες.

---

διαφορετικών παραγόντων οι οποίες ταιριάζουν μεταξύ τους, και τέλος, τις εξωτερικότητες να είναι αποτελέσματα των δύο προηγούμενων. Όπως προσθέτει ο Meijers (2007: 26), η παρουσία ενός από αυτούς τους τρεις μηχανισμούς πραγματοποίησης συνέργειας σε συνδυασμό με μια συμπεριφορά δικτύου δημιουργεί συνέργεια και ως εκ τούτου οικονομικά οφέλη για τους παράγοντες. Τέλος, σε ένα πολυκεντρικό αστικό σύστημα μπορεί να πραγματοποιηθούν ταυτόχρονα δύο ή και τρεις τύποι αυτών των συνεργειών, με επικαλύψεις μεταξύ των μηχανισμών.

Ένα ακόμη χαρακτηριστικό που ενδυναμώνει τις σχέσεις εντός των πολυκεντρικών δομών είναι η ταυτότητα, που λειτουργεί ως μαγνήτης για τα τμήματα της περιφέρειας. Ο Meijers (2003: 21), βασιζόμενος στους Houtum & Lagendijk (2001), αναγνωρίζει τη στρατηγική, την πολιτισμική και λειτουργική ταυτότητα, με την στρατηγική ταυτότητα να είναι ιδιαίτερα σημαντική, επειδή η θέληση και η πρόθεση για δημιουργία μιας αλληλένδετης πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας είναι συχνά πέρα από την πραγματικότητα (Parente Paula Pessoa 2009: 1007-8). Η πολιτισμική διάσταση αφορά τη διαμόρφωση του αισθήματος του ανήκειν από κοινού και τη δημιουργία ενός πολιτισμικού στοιχείου που βοηθά στην αντίληψη της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας ως μιας ενιαίας οντότητας. Τέλος, και η λειτουργική ταυτότητα εστιάζει στη σταθερότητα της έννοιας της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας ως μιας συνεκτικής λειτουργικής οντότητας. Πολλές πόλεις έχουν ιστορικά ριζωμένες ταυτότητες και τείνουν να έχουν ισχυρή συμβολική αντιπροσώπευση (αρχιτεκτονικά ορόσημα, ποδοσφαιρικές ή ομάδες άλλων αθλημάτων, διάσημες προσωπικότητες και μια τοπική κουλτούρα συχνά μαζί με ένα τοπικό ύφος). Τοπικά μέσα ενημέρωσης (εφημερίδες, τοπικό ραδιόφωνο και τηλεόραση) σε πολλές περιπτώσεις αναπαράγουν αυτή την ταυτότητα, πιθανώς ταυτόχρονα συνεισφέροντας στη διατήρηση των μονοκεντρικών πνευματικών χαρτών. Σε μια πολυκεντρική αστική περιφέρεια, η ανάπτυξη νέων κέντρων οικονομικών και κοινωνικο-πολιτισμικών δραστηριοτήτων υπερβαίνει τα όρια αυτών των ιστορικών οριοθετήσεων και οι τοπικές ταυτότητες μπορεί να μπερδευτούν εάν δεν αντικατασταθούν από μια ταυτότητα της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας (Scott 1998: 10 & Macleod 1998, cit. Kloosterman & Musterd 2001: 628).

### **6.1.3. Μορφή Διακυβέρνησης**

Η διακυβέρνηση των πολυκεντρικών δομών είναι ένα από τα πιο πολύπλοκα ζητήματα, από τη στιγμή που έχει να κάνει με πολυεπίπεδους παράγοντες σε

---

διαφορετικές κλίμακες και αρμοδιότητες. Αναλογιζόμενοι το γεγονός ότι το πολυκεντρικό αστικό σύστημα είναι μια δομή χωρίς σαφή σύνορα<sup>59</sup>, η πτυχή της διακυβέρνησης αποτελεί μια πρόκληση σε κάθε κλίμακα. Η πολιτική και τα όρια της εκάστοτε διοίκησης δεν είναι συμβατά με το αναδυόμενο πολυκεντρικό πλαίσιο. Σύμφωνα με τους Salet κ.ά. (2003: 389, cit. Parente Paula Pessoa 2009: 1009), η μητροπολιτική κονίστρα είναι γεμάτη με δημόσιους και ιδιωτικούς παράγοντες σε πολλαπλά επίπεδα της χωρικής κλίμακας, ενεργούς σε όλους τους τομείς της αστικής πολιτικής, με τη δημιουργία πολλών διαφορετικών συμμαχιών και συγκρούσεων να είναι ιδιαίτερα πιθανή σε αυτό τον πολυδιάστατο αγώνα. Έτσι, οι Meijers κ.ά. (2003: 18), καταλήγουν να θεωρούν την πολυκεντρική αστική περιφέρεια ως έναν “παράγοντα” παρά “χώρο”, καθώςον έχει να κάνει με ένα μεγάλο πλήθος δημοσίων και ιδιωτικών παραγόντων, οι οποίοι έχουν τους ιδιαίτερους δικούς τους στόχους και προτιμήσεις, όπως έχουν συχνά και διαφορές στις διαδικασίες, τον τρόπο και την ισχύ (Parente Paula Pessoa 2009: 1009).

Η πολυκεντρική ανάπτυξη εντός μιας πόλης προφανώς έχει μεγαλύτερη πιθανότητα να πραγματοποιείται εντός μίας πολιτικής οντότητας. Η συμπερίληψη των προαστίων μεταβάλλει την κατάσταση, και σε αυτή την περίπτωση όμως η κατάσταση παραμένει ακόμη σχετικά εύρυθμη με διαπραγματεύσεις μεταξύ μιας, συνήθως κυρίαρχης, πόλης-πυρήνα και των γειτονικών προαστίων της. Εάν μια σειρά ιστορικά ξεχωριστών και ανεξαρτήτων πόλεων ενώνονται σε ένα αστικό σύστημα, το πεδίο γίνεται, κατ’ αρχήν, σημαντικά λιγότερο ευκρινές. Η οργάνωση της διακυβέρνησης στο επίπεδο της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας έχει αποδειχθεί, παρά την υφιστάμενη εγγύτητα, σε πολλές περιπτώσεις ότι είναι δύσκολο να πραγματοποιηθεί, όπως συνήθως συνεπάγεται η πρόσθεση μιας βαθμίδας διοίκησης στο υπάρχων σύστημα. Παρά τις δυσκολίες, αυτοί που εστιάζουν στη σημασία μιας περιφέρειας ως οικονομικής μονάδας, τονίζουν επίσης την ανάγκη για περιφερειακή οργάνωση, περιλαμβάνοντας τόσο δημόσιους αλλά και ιδιωτικούς φορείς (Scott 1998 & Keating 1999, cit. Kloosterman & Musterd 2001: 627).

Ο Lambregts (2009: 14), κάνει διάκριση μεταξύ των προκλήσεων διακυβέρνησης που σχετίζονται με την προώθηση του πολυκεντρισμού στη μητροπολιτική κλίμακα και αυτών που προκύπτουν από τον ίδιο τον πολυκεντρισμό στη μητροπολιτική κλίμακα. Όσον αφορά την πρώτη μορφή έχει σημειωθεί ότι η έλλειψη ενός

---

<sup>59</sup> Βλ. Διάγραμμα 6.1., σελ. 139 Παραρτήματος.

---

ικανοποιητικού εννοιολογικού πλαισίου και οι αποσπασματικές εμπειρικές αποδείξεις καθιστούν την προώθηση του “πολυκεντρισμού” μια ιδιαίτερα προβληματική υπόθεση πολιτικής (Davoudi 2003). Το πρόβλημα κυρίως έγκειται στο γεγονός ότι οι επιπλοκές τέτοιων πολιτικών για την ανταγωνιστικότητα, την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και την κοινωνική συνοχή παραμένουν σε μεγάλο βαθμό αβέβαιες, αλλά υπάρχει επίσης και μια βαθμωτή διάσταση, καθώς σύμφωνα με τους Dühr & Nadin (2005, cit. Lambregts 2009: 15), η προώθηση της πολυκεντρικότητας σε μια ευρύτερη χωρική κλίμακα μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένη μονοκεντρικότητα σε κάποια μικρότερη κλίμακα. Επιπλέον, οι φυγόκεντρες δυνάμεις που προκαλούν την πολυκεντρική ανάπτυξη δεν υποστηρίζουν απαραίτητα το είδος της ισόρροπης και βιώσιμης ανάπτυξης στο οποίο οι χαρακτες πολιτικής ελπίζουν (Hoyler κ.ά. 2008), και μπορεί αντ’ αυτού, όπως υποστηρίζουν οι Scott κ.ά. (2001) αλλά και ο Wheeler (2009), να ενθαρρύνουν το χωρικό κατακερματισμό, την άνιση ανάπτυξη και ένα εύρος επακόλουθων κοινωνικοοικονομικών, σχετιζόμενων με τις μεταφορές, και περιβαλλοντικών προκλήσεων (Lambregts 2009: 15).

## **6.2. Συνέργεια στις Πολυκεντρικές Αστικές Περιφέρειες**

Οι Capello & Rietveld (1998:64, cit. Meijers 2007: 26), αναλύοντας την έννοια της συνέργειας σε μια σειρά οικονομικών θεωριών σε μικρο, μέσο και μακρο επίπεδο οδηγούνται στο συμπέρασμα ότι, συνέργεια σημαίνει ότι:

- όταν δύο ή περισσότεροι παράγοντες συνεργάζονται, υφίσταται ένα θετικό αποτέλεσμα για καθέναν από αυτούς,
- όταν πραγματοποιείται συνεργατική συμπεριφορά προκειμένου να υπάρξει εκμετάλλευση της συμπληρωματικότητας στην παραγωγή ενός συγκεκριμένου αγαθού, επιτυγχάνονται οφέλη από τους οικονομικούς δρώντες που λαμβάνουν μέρος σε μια ομάδα, και
- όταν άτομα ή επιχειρήσεις “εθελοντικά ή μη” είναι μέρος μιας ομάδας, μπορεί να εμφανισθούν εξωτερικότητες τις οποίες να αξιοποιήσουν διαχειριζόμενοι ανάλογα την οικονομική τους δραστηριότητα.

Όσον αφορά τα δίκτυα, οι Capineri & Kamann (1998, cit. Meijers 2007: 26), υποστηρίζουν ότι μπορούν να χαρακτηρισθούν ως τύπου “ομάδας” ή τύπου “ιστού”. Στα δίκτυα ομάδας, οι παράγοντες μοιράζονται ένα κοινό στόχο, μια δραστηριότητα ή υπηρεσία, ενώ ταυτόχρονα έχουν παράλληλα συμφέροντα και αλυσίδες

---

συναλλαγών<sup>60</sup>. Τα δίκτυα ιστού, από την άλλη, χαρακτηρίζονται από διαφορετικές δραστηριότητες των σχετιζομένων παραγόντων, με αυτές, ωστόσο να είναι συμπληρωματικές παρά παρόμοιες και συνδέονται με έναν σειριακό τρόπο<sup>61</sup>.

Είναι σημαντική η διάκριση μεταξύ δικτύων ομάδας και ιστού καθώς η συνέργεια στα δύο επιτυγχάνεται με διαφορετικούς τρόπους. Στα δίκτυα ομάδας επιτυγχάνεται η επονομαζόμενη “οριζόντια συνέργεια”, ενώ στα δίκτυα ιστού η “κάθετη συνέργεια”. Στην περίπτωση της οριζόντιας συνέργειας, η συνέργεια προκύπτει από τη συνεργασία που οδηγεί σε οικονομίες κλίμακας και σε θετικές εξωτερικότητες δικτύου. Χαρακτηριστικό αυτών των οικονομιών κλίμακας είναι ότι ισχύουν αποκλειστικά για τους συμμετέχοντες στο δίκτυο. Οι εξωτερικότητες εμφανίζονται όταν τα οφέλη της συνεργασίας εντός του δικτύου είναι υψηλότερα από τα κόστη συμμετοχής σε αυτό. Η αξία της συνεργασίας αρθρώνεται με σαφήνεια από τους Carineri & Kamann (1998:42), όπου “οι δρώντες έχουν την επιλογή μεταξύ στρατηγικών αυτονομίας, όπου πραγματοποιούν όλες τις δραστηριότητες μόνοι τους, συνήθως με υψηλότερα κόστη οδηγώντας σε χαμηλότερη απόδοση, και στρατηγικές συνεργασίας που έχουν ως αποτέλεσμα τη μεταβίβαση δραστηριοτήτων και/ή πόρων σε άλλους παράγοντες δημιουργώντας πολλά είδη εξαρτήσεων αλλά επίσης βελτιώνοντας την απόδοσή τους” (Meijers 2007: 27). Η κάθετη συνέργεια, από την άλλη, είναι η αξία πλεονάσματος που ακολουθεί τα αποτελέσματα της συγκέντρωσης ή της εξειδίκευσης, με την συμπληρωματικότητα να αποτελεί, σε αυτή την περίπτωση, τον κύριο μηχανισμό συνέργειας. Η συνέργεια προκύπτει από μια διαδικασία εξειδίκευσης, ανακατανέμοντας πόρους και δραστηριότητες μεταξύ των συμμετεχόντων σύμφωνα με την ικανότητά τους. Αυτό σημαίνει ότι η μεμονωμένη απόδοση των παραγόντων βελτιώνεται από τη στιγμή που μπορούν να εστιάσουν τις προσπάθειές τους στις κύριες δραστηριότητές τους, εγκαταλείποντας μη βασικές δραστηριότητες που απορροφούν άσκοπα ενέργεια (Carineri & Kamann 1998, cit. Meijers 2007: 27).

Εικάζεται, ότι οι πρώτες πόλεις προέκυψαν ως αποτέλεσμα της συνέργειας, αναπτυσσόμενες από τα πλεονεκτήματα που προέκυψαν από τις οικονομίες

---

<sup>60</sup> Συχνό παράδειγμα για τη συγκεκριμένη μορφή αποτελούν τα τένις κλαμπ, καθώς τα μέλη τους συνεργαζόμενα επιτυγχάνουν τον κοινό σκοπό (εγκαταστάσεις), με τα περισσότερα μέλη να οδηγούν σε θετικές εξωτερικότητες (μειωμένη συνδρομή, περισσότερες ώρες λειτουργίας).

<sup>61</sup> Παράδειγμα αποτελεί μια αλυσίδα επιχειρήσεων ή επιχειρηματικών μονάδων που καθεμιά αναλαμβάνει μια συγκεκριμένη φάση της παραγωγικής διαδικασίας.

---

συγκέντρωσης. Η διαβίωση και η εργασία στις πόλεις συνεπάγεται οφέλη όπως η παροχή δημοσίων υπηρεσιών, εξειδικευμένα προϊόντα και υπηρεσίες, μια μεγάλη ποικιλόμορφη αστική αγορά και εύκολη ανταλλαγή και διαθεσιμότητα πληροφορίας. Πως γίνεται, όμως, να οργανωθούν τέτοιες οικονομίες συγκέντρωσης και σε ένα δίκτυο πόλεων, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η πολυκεντρική αστική περιφέρεια. Στο συγκεκριμένο πλαίσιο, το δίκτυο της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας συναποτελείται από τους κόμβους (πόλεις), υποδομές, υπεραστικές σχέσεις και ροές. Η κάθε πόλη με τη σειρά της αποτελεί μια συνάθροιση πολλών άλλων κόμβων, όπως τα νοικοκυριά, οι επιχειρήσεις, τα άτομα, οι οργανισμοί, με το καθένα να συνδέεται με άλλους κόμβους μέσω υποδομής, ροών και αλληλεξαρτήσεων. Υποθέτοντας ότι οι πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες αποτελούν ένα είδος δικτύου, αναμένεται συνακόλουθα να ισχύει κατ' αντιστοιχία μια χωρική έκφραση των βασικών στοιχείων που χαρακτηρίζουν τη συνέργεια δικτύων γενικότερα. Ανάλογα με το είδος δικτύου (ομάδας ή ιστού) που παρουσιάζεται σε κάθε περίπτωση, θα οδηγήσουν σε συνέργεια παρόμοιοι μηχανισμοί. Αυτό σημαίνει ότι και στις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες, η συνέργεια δημιουργείται μέσω μηχανισμών συνεργασίας και συμπληρωματικότητας, με τις εξωτερικότητες να παίζουν ρόλο και στους δύο. Η πολυκεντρική αστική περιφέρεια αποτελεί δίκτυο ομάδας ή ιστού;

Η κατηγοριοποίηση ενός δικτύου πόλεων ως δικτύου τύπου ομάδας ή ιστού φαντάζει μια ιδιαίτερα δύσκολη προσπάθεια, δεδομένης της πολύπλοκης φύσης της. Οι Capineri & Kamann (1998, cit. Meijers 2007: 28) υποστηρίζουν ότι, στην πραγματικότητα, κάθε δίκτυο θα έχει πτυχές τύπου ομάδας και διαστάσεις τύπου ιστού. Οι πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες αποτελούν μια παρόμοια περίπτωση, όπου, από τη μία, μπορεί να χαρακτηρίζονται ως δίκτυα ομάδας όταν πόλεις που έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά ενώνουν τις δυνάμεις τους προκειμένου να επιτύχουν κάποιο είδος κοινού στόχου ή κοινών συμφερόντων. Αυτή η συνεργασία δημιουργεί οικονομίες κλίμακας. Παραδείγματα περιλαμβάνουν παραδείγματος χάριν τη συνεργασία μεταξύ πόλεων που εκτελούν παρόμοιους οικονομικούς ρόλους, όπως οι πόλεις λιμένες με τις πόλεις τουρισμού. Οι πόλεις όμως, μπορούν επίσης να συνεργαστούν όταν αντιμετωπίζουν παρόμοια αστικά προβλήματα ή προκλήσεις, όπως αυτά που σχετίζονται με την απομόνωση, μια αδύναμη οικονομική βάση, την ανάγκη για αποτελεσματικές δημόσιες μεταφορές ή τη διάθεση των αποβλήτων. Από την άλλη, οι πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες προσομοιάζουν σε δίκτυα ιστού όταν οι μεμονωμένες πόλεις εκτελούν διαφορετικούς οικονομικούς ρόλους και φιλοξενούν

---

συμπληρωματικές αστικές εγκαταστάσεις, δραστηριότητες, ή καθεμιά το δικό της περιβάλλον κατοικίας και εργασίας. Οι Camagni & Salone (1993), πραγματοποίησαν μια παρόμοια κατηγοριοποίηση των δικτύων πόλεων με αυτή μεταξύ δικτύων τύπου ομάδας και ιστού. Αναφέρονται στα αστικά δίκτυα τύπου ομάδας ως “δίκτυα συνέργειας”, ενώ τα δίκτυα τύπου ιστού χαρακτηρίζονται ως “δίκτυα συμπληρωματικότητας”. Παρότι μπορεί να υπάρχουν και οι δύο τύποι δικτύων στις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες, φαίνεται τα δίκτυα ιστού να σχετίζονται ιδιαίτερα με αυτές, καθώς παίζει σημαντικό ρόλο η εγγύτητα με τις περιοχές αγοράς να επικαλύπτονται.

Ένα άλλο ερώτημα προς διερεύνηση είναι το πώς θα πρέπει η συνεργασία, η συμπληρωματικότητα, και οι σχετιζόμενες εξωτερικότητες να ερμηνευθούν στο πλαίσιο των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών προκειμένου να παρέχουν ένα ισχυρό πλαίσιο ανάλυσης. Όπως προαναφέρθηκε, η εστίαση επικεντρώνεται στο δίκτυο σε μια κλίμακα μακρο-επιπέδου, δηλαδή, ένα δίκτυο μεταξύ πόλεων. Παρότι, η δημόσια διοίκηση τείνει να είναι οργανωμένη με μια χωρική ιεραρχία, πολλά σύγχρονα χωρικά ζητήματα απαιτούν μια προσέγγιση που τυποποιείται και εφαρμόζεται σε πολλαπλές κλίμακες και διάφορες βαθμίδες διοίκησης. Επιπρόσθετα, ένας αυξανόμενος αριθμός χωρικών θεμάτων αντιμετωπίζονται, ή θα πρέπει να αντιμετωπίζονται μέσω μιας συγκεκριμένης μονάδας διοίκησης παρά μιας κυβερνητικής λειτουργίας. Αυτό απαιτεί την εμπλοκή πολλαπλών δημοσίων, ιδιωτικών και ομάδων οργανωμένων συμφερόντων, ούτως ώστε να λαμβάνεται υπ’ όψιν ότι διαφορετικά ζητήματα απαιτούν διαφορετικές συμμαχίες με διαφορετική χωρική επάρκεια και διαφορετική διάρκεια ύπαρξης (Boelens 2000, cit. Meijers 2007: 29). Από αυτή την οπτική, μια εστίαση στη συνεργασία μεταξύ των πόλεων (έννοια δικτύου) θα φαινόταν ιδιαίτερα περιορισμένη. Αυτό που απαιτείται, σύμφωνα με τους Meijers & Romein (2003), είναι η περιφερειακή οργανωτική επάρκεια, δηλαδή, η ικανότητα να συντονίζεται περιφερειακά η ανάπτυξη μέσω ενός περισσότερο ή λιγότερο θεσμοθετημένου πλαισίου συνεργασίας, διαλόγου, διαπραγμάτευσης και λήψης αποφάσεων επιδιώκοντας ευρύτερα περιφερειακά συμφέροντα στα οποία λαμβάνει μέρος πλήθος ενδιαφερομένων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα, με τις εξωτερικότητες που μπορεί να προκύψουν να εξαρτώνται από την αξιοποίηση και τη λειτουργία των σχετικών πλαισίων. Η συνέργεια απαιτεί ένα υψηλό επίπεδο αλληλεπίδρασης το οποίο θα δημιουργήσει την απαραίτητη συνοχή εντός του δικτύου αντισταθμίζοντας την αυξημένη αλληλεξάρτηση (Capello & Nijkamp 1993, cit.



---

Meijers 2007). Επιπλέον, οι παράγοντες πρέπει να είναι πρόθυμοι και ικανοί να προσαρμόζουν το εσωτερικό τους προφίλ και την εξωτερική τους συμπεριφορά, με συμπεριφορές τύπου “τζαμπατζή” να πρέπει να αποφεύγονται.

Παρότι έχει υπάρξει προηγούμενη εργασία για την αποτύπωση της “συμπληρωματικότητας” ως σχέσης υπεραστικής, η έννοια παραμένει ιδιαίτερα ασαφής, παρά την αυξανόμενα συχνή, αλλά και συχνά χαλαρή, εμφάνισή της στην ακαδημαϊκή βιβλιογραφία και στα έγγραφα πολιτικής, με τη συγκεκριμένη έλλειψη εννοιολογικής σαφήνειας να εξηγεί εν μέρει γιατί η έννοια δεν έχει προς το παρόν αναλυθεί εμπειρικά (Meijers 2009: 29). Στις αστικές περιφέρειες, η συμπληρωματικότητα αναφέρεται στη συγκεκριμένη φύση μιας σχέσης μεταξύ δύο ή περισσότερων σχετικά παρόμοιων δραστηριοτήτων ή περιοχών. Οι “δραστηριότητες” περιλαμβάνουν οικονομικές δραστηριότητες, όπως οι εμπορικές υπηρεσίες, ή οι αστικές διευκολύνσεις όπως η εκπαίδευση, ο πολιτισμός και η υγειονομική περίθαλψη. Οι “περιοχές” από την άλλη αναφέρονται στο επιχειρηματικό περιβάλλον ή το περιβάλλον κατοικίας. Καθώς οι περιοχές δημιουργούν πόλεις και οι περισσότερες δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα εντός των πόλεων, κρίνεται επίσης σκόπιμη και μια αναφορά σε ένα μακρο-επίπεδο, σε αυτό των πόλεων που αλληλοσυμπληρώνονται. Για να είναι συμπληρωματικές οι δραστηριότητες και οι περιοχές, απαιτείται να ικανοποιούν δύο σημαντικές προϋποθέσεις που σχετίζονται με την προσφορά και τη ζήτηση: α) πρέπει να υπάρχει διαφοροποίηση στην παροχή δραστηριοτήτων και/ή περιοχών, και β) οι γεωγραφικές αγορές ζήτησης αυτών των δραστηριοτήτων και περιοχών πρέπει τουλάχιστον εν μέρει να επικαλύπτονται. Παραδείγματος χάριν, δύο πανεπιστήμια είναι συμπληρωματικά εάν προσφέρουν διαφορετική ακαδημαϊκή εκπαίδευση, ενώ την ίδια στιγμή λαμβάνουν τους φοιτητές τους από λίγο πολύ την ίδια περιοχή. Δύο ή περισσότερες περιοχές κατοικίας είναι συμπληρωματικές όταν προσφέρουν διαφορετικό οικιστικό περιβάλλον, παρέχοντας έτσι εναλλακτικές προκειμένου να ικανοποιηθούν διαφορετικές προτιμήσεις ενός περιφερειακού πληθυσμού (Musterd & Van Zelm 2001). Συνεπώς, σε ένα μακρο επίπεδο, δύο πόλεις είναι συμπληρωματικές όταν μία εξειδικεύεται, παραδείγματος χάριν, σε χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και η άλλη σε υπηρεσίες μεταφοράς και διαχείρισης-αποθήκευσης εμπορευμάτων, όπου η καθεμιά από τις οποίες επίσης παρέχει αυτές τις υπηρεσίες σε επιχειρήσεις ή πολίτες εγκατεστημένους σε μια άλλη πόλη.

---

Η συμπληρωματικότητα συχνά οδηγεί στη χωροταξική αλληλεξάρτηση, με τον Ullmann (1956, cit. Meijers 2007), ο οποίος περιγράφει τη συμπληρωματικότητα ως μορφή διαφορετικότητας, να υποστηρίζει ότι η συμπληρωματικότητα είναι η κύρια εξήγηση για την ανάπτυξη της χωροταξικής αλληλεξάρτησης. Παρόμοια, ο Batten (1995) αναφέρει ότι οι σύνδεσμοι μεταξύ των πόλεων σε μια πολυκεντρική αστική περιφέρεια, ή “πόλη δικτύου” κατ’ αυτόν, σφυρηλατούνται στη βάση συμπληρωματικών λειτουργιών παρά σε αυτή των κατωφλιών απόστασης ή ζήτησης. Ωστόσο, συμπεραίνεται ότι δεν αρκεί η απλή συμπληρωματικότητα για την ύπαρξη χωροταξικής αλληλεξάρτησης. Παρακολουθώντας τον Stouffer (1940), ο Ullmann (1956), επισημαίνει το ρόλο των παρεμβαλλομένων ευκαιριών (πηγές προσφοράς), καθώς και αυτόν της μεταβιβασιμότητας (κόστη αλληλεπίδρασης) στον καθορισμό του εάν οι χωροταξικές αλληλεξαρτήσεις προκύπτουν ή όχι λόγω της συμπληρωματικότητας (Meijers 2007). Έτσι, οι χωροταξικές αλληλεξαρτήσεις μόνο εν μέρει αποκαλύπτουν τις υφιστάμενες σχέσεις συμπληρωματικότητας. Κύρια ιδέα της έννοιας της πολυπυρηνικής αστικής περιφέρειας είναι ότι συνολικά το σύστημα των πόλεων εντός της περιφέρειας παρέχει μια πλήρη δέσμη οικονομικών λειτουργιών, αστικών ανέσεων ή περιβάλλοντος κατοικίας και επιχειρηματικότητας, παρά μια μεμονωμένη πόλη εντός αυτής. Μια τέτοια περίπτωση προσφέρεται για εξωτερικότητες. Όταν δύο πόλεις αλληλοσυμπληρώνονται, οι πολίτες και οι επιχειρήσεις σε μια περιοχή μπορούν να εκμεταλλευθούν τις ποικίλες λειτουργίες που έχει να προσφέρει η άλλη πόλη. Αυτές οι λειτουργίες μπορεί έπειτα να γίνουν περισσότερο εξειδικευμένες, καθώς η αγορά που σχηματίζεται είναι μεγαλύτερη λόγω της επικάλυψης των διαφόρων περιοχών ενδοχώρας που πραγματοποιείται. Έτσι, οι επιχειρήσεις και οι πολίτες μπορούν να επιλέξουν από μια μεγαλύτερη, πιο εξειδικευμένη και ποικιλόμορφη συλλογή αστικών λειτουργιών (δημόσιες και επιχειρηματικές υπηρεσίες, διευκολύνσεις, κτλ), επιχειρηματικού και οικιστικού περιβάλλοντος. Συμπερασματικά, η συμπληρωματικότητα είναι ισχυρά συνδεδεμένη με τις οικονομίες συγκέντρωσης.

---

### 6.3. Πολυπυρηνικότητα και Περιφερειακή Ανάπτυξη

#### 6.3.1. Τάσεις Περιφερειακής Προσέγγισης

Στις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες, πολλές χωρικές αποφάσεις για την εγκατάσταση και τη μετακίνηση από τους κύριους λήπτες αποφάσεων (επιχειρήσεις και νοικοκυριά) λαμβάνουν υπ' όψιν ευρύτερα σύνολα στοιχείων και ευρύτερα χωρικά πεδία από τις μεμονωμένες πόλεις. Είναι επόμενο συνεπώς, οι πολιτικές που στοχεύουν στην ενδυνάμωση της οικονομικής ανταγωνιστικότητας των πόλεων, να κάνουν ολοένα και λιγότερη αίσθηση τώρα που επίκεντρο πλέον αποτελεί η μεγαλύτερη λειτουργική γεωγραφική οντότητα της οποίας αποτελούν αναπόσπαστα τμήματα. Ο αναδυόμενος πολυκεντρικός σχηματισμός φαντάζει μια περισσότερο κατάλληλη οντότητα για πολιτική και σχεδιασμό από τις μεμονωμένες πόλεις για ένα αυξανόμενο πλήθος ζητημάτων. Ο σχεδιασμός στο επίπεδο της πόλης ή της αστικής περιφέρειας αφήνει πολύ χώρο για ανταγωνισμό εντός των ΠΑΠ για επενδύσεις σε υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και κλάδους υψηλής τεχνολογίας, για εξειδικευμένους εργαζομένους, για τουρίστες, ακόμη και για μια εμπορεύσιμη εικόνα. Αφήνει όμως, επίσης ευκαιρίες που προσφέρονται ήδη ανεκμετάλλευτες από το ευρύτερο περιφερειακό σύστημα και μπορεί ακόμη και να απολεσθούν μέσω, παραδείγματος χάριν, επικαλύψεων. Η παρατήρηση των Scott κ.ά. (2001: 11), στη μελέτη τους για την ανάδυση των περιφερειών των παγκοσμίων πόλεων ότι η μεμονωμένη πόλη υπό τη στενή έννοια είναι λιγότερο κατάλληλη ή βιώσιμη μονάδα κοινωνικής οργάνωσης από αυτή των περιφερειακών δικτύων πόλεων ισχύει και για το ζήτημα πολιτικής της εδαφικής ανταγωνιστικότητας (Meijers 2007: 98).

Αξιοποιώντας τα ερευνητικά ευρήματα του EURBANET<sup>62</sup>, μπορούν να διακριθούν τρεις δυνατότητες περιφερειακού συντονισμού και δράσης στις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες. Η περιφερειακή συνεργασία και ο συντονισμός σε αυτές τις περιφέρειες μπορεί να ανοίξει το δρόμο για: α) τη συγκέντρωση πόρων

---

<sup>62</sup> Το πρότζεκτ EURBANET πραγματοποιήθηκε με χρηματοδότηση από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Interreg στο γεωγραφικό πλαίσιο της βορειοδυτικής Ευρώπης, με κύρια φιλοδοξία να εξερευνήσει πως η γνώση και οι ιδέες που αναπτύχθηκαν κατά τη συγκριτική μελέτη των τεσσάρων πολυπυρηνικών αστικών περιφερειών (Ράντσαντ, περιοχή Ρήνου-Ρουρ, Φλαμανδικό Διαμάντι και Κεντρική Σκωτία) θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για το ευρύτερο καλό του υπερεθνικού χωρικού σχεδιασμού στη βορειοδυτική Ευρώπη συνολικά.

---

για την από κοινού χρήση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών και την επίτευξη “κρίσιμης μάζας”, β) την ανάπτυξη και εκμετάλλευση ισόρροπων συμπληρωματικοτήτων, και γ) την αξιοποίηση της χωρικής ποικιλομορφίας, η οποία κυρίως σχετίζεται με τη βελτίωση της ποιότητας των ανοικτών χώρων. Η πρώτη δυνατότητα περιφερειακής προσέγγισης στις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες είναι η πιθανότητα αποτελεσματικής συγκέντρωσης στοιχείων που είναι εξαπλωμένα σε όλη την περιφέρεια. Αυτό παρέχει μεγαλύτερες οικονομίες συγκέντρωσης ή εξωτερικές οικονομίες για τις επιχειρήσεις. Στην περιφερειακή κλίμακα, οι επιχειρήσεις έχουν πρόσβαση σε μεγαλύτερα και πιο ποικίλα αποθέματα εργατικού δυναμικού, προμηθευτών, και πελατών απ’ ότι σε οποιονδήποτε από τους μεμονωμένους αστικούς της κόμβους. Μια σειρά συνεντεύξεων με κύριους ενδιαφερομένους στις περιφέρειες που εξετάζονται στο EURBANET αποκαλύπτει ότι η συγκέντρωση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού θεωρείται ένα ιδιαίτερα σημαντικό πλεονέκτημα (Irenburg & Lambregts 2001). Σε κάποιες περιπτώσεις, η συγκέντρωση τοπικών αγορών εργασίας μπορεί να επιλύσει μια κατάσταση ανεργίας σε μια περιοχή της περιφέρειας ή μια απλή σπανιότητα εργαζομένων σε κάποια άλλη.

Πέρα από τη συγκέντρωση πόρων, η ενθάρρυνση της αλληλεξάρτησης μεταξύ γειτονικών πόλεων σε μια πολυκεντρική αστική περιφέρεια μπορεί να οδηγήσει και σε λειτουργικές εξειδικεύσεις. Εκεί που τέτοιες εξειδικεύσεις είναι συμπληρωματικές αντί για ανταγωνιστικές, η ΠΑΠ ως σύνολο μπορεί να προσφέρει μια ευρύτερη δέσμη υψηλότερης ποιότητας, μητροπολιτικών λειτουργιών σε επιχειρήσεις, νοικοκυριά, καταναλωτές, εργαζομένους και τουρίστες. Αυτές οι υπηρεσίες μπορεί να είναι προηγμένες παραγωγικές υπηρεσίες, εκπαιδευτικά ινστιτούτα και ινστιτούτα έρευνας και ανάπτυξης, εξειδικευμένοι τύποι λιανεμπορίου, αναψυχή, εγκαταστάσεις ελεύθερου χρόνου και πολιτισμού, καθώς και περιβάλλον κατοικίας (Irenburg & Lambregts 2001). Μια μεγάλη ποικιλία υψηλής ποιότητας και εύκολα προσβάσιμων συμπληρωματικών υπηρεσιών, πανεπιστημίων, επιχειρήσεων και ενδιαφερομένων σε μια ΠΑΠ δημιουργεί ένα ευνοϊκό περιβάλλον για καινοτομία, το οποίο είναι αναμφίβολα ένα πλεονέκτημα στον ανταγωνισμό για επενδύσεις. Αυτό δεν σημαίνει ότι είναι η συνεργασία παρά ο ανταγωνισμός που δημιουργεί ένα τέτοιο σύνολο συμπληρωματικού κατά τόπους περιβάλλοντος. Αντίθετα, όπως αναφέρει ο Meijers (2007), μπορεί να είναι ο συντονισμός και η συνεργασία μεταξύ των χαρακτών πολιτικής, που απομακρύνουν τα εμπόδια για τον ανταγωνισμό στον ιδιωτικό τομέα

---

(ατέλειες αγοράς) που βρίσκεται στη ρίζα της λειτουργικής εξειδίκευσης των περιοχών.

Τέλος, η βελτίωση της ποιότητας του ανοικτού χώρου, προσθέτει τη χωρική ποικιλομορφία ως ένα ανταγωνιστικό χαρακτηριστικό στους συγκεντρωμένους οικονομικούς πόρους και τις συμπληρωματικές εγκαταστάσεις και ανέσεις στις ΠΑΠ. Η τρέχουσα τάση για ένα εξαπλωμένο και μη ισόρροπο συνονθύλευμα κάθε είδους “κατασκευών, τοπογραφιών και χώρων, με στοιχεία αστικών καθώς και εξοχικών τοπίων” (Schmitt κ.ά. 2001: 18, cit. Meijers 2007: 99), που αναπτύσσονται στα προηγουμένως ελεύθερα ανοικτά τοπία πολλών πολυκεντρικών σχηματισμών αποτελεί υποβάθμιση της χωρικής τους ποικιλομορφίας. Από ανταγωνιστικής οπτικής, αυτό κρίνεται αρνητικά, καθώς βλάπτεται η ποικιλία του αστικού σκηνηκού και των τοπίων της υπαίθρου σε κοντινές αποστάσεις, το οποίο θεωρείται ένα από τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των ΠΑΠ έναντι των μεμονωμένων μεγάλων μητροπολιτικών συγκεντρώσεων. Η αποφυγή μιας τέτοιας ανεξέλεγκτης αστικής εξάπλωσης, και η προστασία του περιβάλλοντος για λειτουργίες αναψυχής απαιτεί μια συντονισμένη χάραξη πολιτικής σε περιφερειακή, παρά τοπική κλίμακα.

Ωστόσο, παρότι αυτές οι δυνατότητες εμφανίζονται πολλά υποσχόμενες σε περιφερειακή κλίμακα, μπορεί να παρουσιάζουν μειονεκτήματα σε τοπική κλίμακα. Σύμφωνα με τους Hospers & van Lochem (2001), η συντονισμένη ανάπτυξη συμπληρωματικών εγκαταστάσεων και ανέσεων μπορεί να παρέχει μια μεγαλύτερη ποικιλία και υψηλότερη ποιότητα αυτών σε περιφερειακή κλίμακα, αλλά μπορεί επίσης να απαιτεί οι μεμονωμένες αστικές περιφέρειες να κάνουν θυσίες καταπιézοντας τα συμφέροντά τους προς όφελος του καλού συνολικά της περιφέρειας (Meijers 2007). Παραδείγματος χάριν, μπορεί να αποφασισθεί σε περιφερειακή κλίμακα μια συγκεκριμένη πόλη να απολέσει ένα ιδιαίτερης αξίας ινστιτούτο επαγγελματικής κατάρτισης, ένα θέατρο, ή μια ιατρική ειδικότητα που παρέχεται από το τοπικό νοσοκομείο, προς όφελος μιας γειτονικής πόλης χωρίς να αποζημιωθεί ικανοποιητικά για αυτή την απώλεια σε κάποιο άλλο πεδίο. Συνεπώς, σύμφωνα με τον Meijers (2007: 100), κρίνεται αναγκαία η ανάπτυξη ενός θεσμικού πλαισίου για τη συνεργασία και το συντονισμό, το οποίο να επιτρέπει τέτοιου είδους συμβιβασμούς, αλλά και μια δίκαιη κατανομή του περιφερειακού καλού, εμποδίζοντας την επικράτηση των τοπικών συμφερόντων, και επιτυγχάνοντας την πλήρη εκμετάλλευση των περιφερειακών δυνατοτήτων.

---

### 6.3.2. Περιφερειακές Εξωτερικότητες

Πολλές προηγμένες ή σπάνιες αστικές ευκολίες υψηλού επιπέδου απαιτούν ένα αξιοσημείωτο ελάχιστο μέγεθος αγοράς, όσον αφορά τη ζήτηση των διευκολύνσεων που παρέχονται και την προσφορά του απαραίτητου ανθρώπινου κεφαλαίου. Γι' αυτό, μια συγκεκριμένη κρίσιμη μάζα κρίνεται απαραίτητη για τις αστικές διευκολύνσεις προκειμένου να είναι δυνατό να διευρυνθούν και να λειτουργήσουν ομαλά. Δεν αποτελεί έκπληξη, ότι οι υψηλότερης αξίας οικονομικές δραστηριότητες και η μεγαλύτερη ποικιλία στις οικονομικές και πολιτισμικές λειτουργίες βρίσκονται στις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις. Όπως χαρακτηριστικά υποστηρίζει η Capello (2000: 1926), το όριο που αντιμετωπίζουν οι μεσαίου μεγέθους πόλεις, και το οποίο συχνά τις κάνει να χάνουν τη μάχη με τη μεγάλη μητρόπολη, είναι αυτό της κρίσιμης μάζας και της κεντρικότητας. Είναι ένα ζήτημα στρατηγικής το εάν τέτοιες δραστηριότητες μπορούν επίσης να πραγματοποιηθούν σε πολυκεντρικές αστικές δομές, οι οποίες υστερούν σε κρίσιμη μάζα ως προς τις μεγάλες πόλεις με οικονομίες συγκέντρωσης (Lambooy 1998: 459). Εάν αυτό ήταν εφικτό, θα υποδήλωνε ότι οι εξωτερικές οικονομίες είναι εξίσου παρούσες στις ΠΑΠ όπως και στις μονοκεντρικές αστικές περιφέρειες, αν και σε αυτή την περίπτωση θα μπορούσαν να αναφέρονται ως “περιφερειακές εξωτερικότητες” σύμφωνα με τον Parr (2002), ή “εξωτερικότητες αστικού δικτύου” (Capello 2000), αν και δεν ισχύει απαραίτητα για δίκτυα πόλεων εντός της ίδιας περιφέρειας, και συμβαδίζει με την έννοια του “δανειζόμενου μεγέθους” όπως εισήχθη από τον Alonso (1973, cit. Meijers 2007). Αυτή αναφέρεται στην κατάσταση όπου κοντινές και καλά συνδεδεμένες πόλεις φιλοξενούν αστικές λειτουργίες που κανονικά συναντώνται μόνο σε μεγαλύτερες πόλεις, όπως κορυφαίου επιπέδου αστικές ανέσεις, επειδή η υποστηρικτική βάση είναι μεγαλύτερη δεδομένης της εγγύτητας των περισσότερων πόλεων. Αυτή η άποψη υποστηρίζεται, και από τον Burton (1963: 287), ο οποίος αναφέρει ότι οι λειτουργίες του απολεσθέντος περιφερειακού κέντρου έχουν εν μέρει αναληφθεί από την αμέσως χαμηλότερη ομάδα κέντρων, και τον Stein (1964: 205), που θεωρεί ότι ο συνολικός πληθυσμός μιας περιφερειακής ομάδας πόλεων και κωμοπόλεων θα είναι ικανός να αξιοποιήσει και να υποστηρίξει κεντρικές διευκολύνσεις αντίστοιχες αυτών που παρέχονται από μια μεγάλη μητρόπολη (Meijers 2007: 116). Καθώς επίσης, φαίνεται να συμβαδίζει με την ευρέως αναγνωρισμένη αντίληψη της αυξημένης σημασίας της προσβασιμότητας σε σχέση με την εγγύτητα.

---

Η ιδέα της ενσωμάτωσης προηγούμενα ξεχωριστών πόλεων για το σχηματισμό μια μεγαλύτερης οντότητας ικανής να αποκομίσει τα οφέλη του αστικού μεγέθους είναι άκρως δελεαστική. Ωστόσο, η ιδέα ότι η ενσωμάτωση ξεχωριστών πόλεων οδηγεί σε παρεμφερή οφέλη συγκέντρωσης με αυτά των παρομοίου μεγέθους μονοκεντρικών πόλεων φαντάζει ιδιαίτερα απλουστευτική, κατά τους Bailey & Turok (2001). Ο Parr (2004, cit. Meijers 2007), εστιάζει στην ανάγκη για μεγαλύτερες ροές ταξιδιού και εμπορευμάτων, και λιγότερο εύκολες ροές πληροφορίας στις ΠΑΠ. Επιπλέον, πρέπει να συνεκτιμηθεί, σύμφωνα με τον Parr (2004: 236), ότι κάποια από τα πλεονεκτήματα του αστικού μεγέθους απορρέουν από τη φύση του μητροπολιτικού περιβάλλοντος, και σχετίζονται με παράγοντες όπως η πυκνότητα, η εγγύτητα, η κατά πρόσωπο επαφή, οι ανεπίσημες δομές, η απρογραμμάτιστη αλληλεπίδραση, κτλ., και συνεπώς ισχύουν λιγότερο για τις ΠΑΠ (Meijers 2007: 116). Επιπλέον, από αυτή την άποψη ούτε οι ιστορικοί τρόποι ανάπτυξης ευνοούν τη θέση των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών. Οι ανέσεις πολιτισμού, ελεύθερου χρόνου και αθλητισμού τείνουν να είναι βαθειά ριζωμένες στο αστικό πλαίσιο, και η παρουσία τους σε ποιοτικούς και ποσοτικούς όρους εδράζεται ισχυρά στην πόλη και το πληθυσμιακό της μέγεθος, συμπεριλαμβανομένου αυτού της “έξοχικής” της ενδοχώρας. Με τη συγκέντρωση των αστικών ευκολιών που υπάρχουν στις διάφορες πόλεις μιας ΠΑΠ πιο πιθανό είναι να πραγματοποιηθούν επικαλύψεις παρά κάποιο υψηλότερο επίπεδο αστικών ανέσεων. Παραδείγματος χάριν, η ύπαρξη τριών μεσαίου μεγέθους θεάτρων σε αντίστοιχες μεσαίου μεγέθους πόλεις που συναποτελούν μια ΠΑΠ δεν σημαίνει ότι μπορούν να έλξουν κορυφαίες θεατρικές παραγωγές που απαιτούν περισσότερο φυσικό χώρο καθώς και περισσότερες εισπράξεις και θεατές. Τέτοιες παραγωγές τείνουν να πραγματοποιούνται σε μεγαλύτερα θέατρα, που κατά κανόνα βρίσκονται σε μεγαλύτερες πόλεις.

Συμπερασματικά, μπορούν να εκφραστούν πολλές αμφιβολίες αναφορικά με την υποστηρικτική βάση των ΠΑΠ σε σύγκριση με παρομοίου μεγέθους μονοκεντρικές αστικές περιφέρειες, με ερευνητικά ευρήματα, από την άλλη, να υποδηλώνουν ότι ούτε και η μεγάλη συγκέντρωση είναι καλή. Για παράδειγμα, ο Henderson (2000), περιγράφει μια ισχυρή σχέση μεταξύ του επιπέδου αστικής συγκέντρωσης και οικονομικής μεγέθυνσης για κάποιες χώρες, καταλήγοντας ότι ένα ιδιαίτερα μονοκεντρικό αστικό σύστημα δεν είναι ευνοϊκό για την οικονομική μεγέθυνση, αλλά ούτε και η ιδιαίτερη διασπορά. Θα μπορούσε να εικαστεί ότι ίσως αυτό ισχύει και στην περιφερειακή κλίμακα, καθώς και σε αυτό το επίπεδο υφίσταται ένας

---

συμβιβασμός μεταξύ οικονομιών και αντικοινομιών συγκέντρωσης. Αναλογιζόμενοι ότι η πολλή συγκέντρωση καθώς και η πολλή αποκέντρωση δεν αποτελούν ευνοϊκά σχήματα, τότε πιθανώς οι ΠΑΠ, με τη “συγκεντρωμένη αποκέντρωση” που τις χαρακτηρίζει να παρέχουν τον ιδανικό συμβιβασμό.

### **6.3.3. Επιπλοκές για τις Στρατηγικές Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ευρύτεροι Προβληματισμοί**

Οι Πολυκεντρικές Αστικές Περιφέρειες προβάλλονται σε πολλά έγγραφα πολιτικών στρατηγικής και σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες. Παρότι, στις πολιτικές, οι όροι “δίκτυα πόλεων” ή “αστικά δίκτυα” χρησιμοποιούνται συχνά ως έννοιες συνυφασμένες με αυτή της ΠΑΠ, από θεωρητικής άποψης, οι προαναφερθείσες έννοιες διαχωρίζονται, καθώς αποτελούν ένα προηγμένο είδος ΠΑΠ που χαρακτηρίζεται από μια χωρική-λειτουργική δομή που είναι σε αρμονία με το υπόδειγμα δικτύου της χωρικής οργάνωσης. Είναι σαφές ότι οι ΠΑΠ δεν έχουν προχωρήσει ιδιαίτερα προς μια τέτοια οργάνωση. Αυτό, σύμφωνα με τον Meijers (2007: 153), εγείρει ερωτήματα σχετικά με την εγκυρότητα των υποθέσεων στις οποίες βασίζονται οι πολιτικές για τις συγκεκριμένες χωρικές οντότητες. Όπως υποστηρίζουν περαιτέρω οι Zonneveld & Verwest (2005), η παρουσία των αστικών δικτύων δεν έχει επαληθευτεί εμπειρικά σε ικανοποιητικό βαθμό, με την επινόηση της έννοιας των δικτύων πόλεων στις ΠΑΠ συχνά να φαντάζει ως εκδήλωση ευσεβών πόθων (Meijers 2007). Οι Van Oort κ.ά. (2006), διερωτώνται σχετικά, εάν η έννοια των “αστικών δικτύων” αντανακλά μια υφιστάμενη κατάσταση ή, εάν όχι, αν είναι ικανή να προβλέψει περαιτέρω τη χωρική ανάπτυξη στα πεδία της στέγασης, της απασχόλησης, της υποδομής και του ελεύθερου χρόνου στην Ολλανδία, παρέχοντας ένα αποτελεσματικό πλαίσιο πολιτικής (Meijers 2007). Με αυτό τον τρόπο αποτυπώνεται η αβεβαιότητα σχετικά με την κλίμακα στην οποία θα ήταν καλύτερα να αντιμετωπιστεί η επιμέρους χωρική ανάπτυξη. Για τους Asbreek Brusse κ.ά. (2002), η καθήλωση μιας τέτοιας ανάπτυξης αποκλειστικά στην κλίμακα των ΠΑΠ, που συναντάται συχνά σε διάφορες ολλανδικές πολιτικές φαίνεται παράδοξα αντίθετη, με την ουσία της “νέας γεωγραφίας” όπου δίνεται έμφαση στην κατανόηση του κόσμου με έναν τρόπο δυναμικό (Meijers 2007: 153). Είναι έκδηλη η ανάγκη να αντιμετωπισθεί το ζήτημα της κλίμακας με έναν περισσότερο διαφοροποιημένο τρόπο, εξαρτώμενο από την εκάστοτε λειτουργία, και ταυτόχρονα συγκεκριμένο κατά περίπτωση. Πιθανώς, για συγκεκριμένα ζητήματα, να είναι περισσότερο



---

αποτελεσματική η ευρύτερη περιφερειακή κλίμακα των ΠΑΠ, ενώ για άλλα να είναι πιο κατάλληλη αυτή των αστικών περιφερειών που συναποτελούν την ΠΑΠ.

Δεδομένων των θετικών επιδράσεων των υψηλότερων βαθμών συμπληρωματικότητας, φαίνεται ότι η ενθάρρυνση της περιφερειακής οργανωτικής επάρκειας και μιας περιφερειακής υποστηρικτικής βάσης για τις ΠΑΠ μπορεί κάλλιστα να είναι μέρος των στρατηγικών περιφερειακής ανάπτυξης που στοχεύουν σε αυξημένη συνέργεια. Είναι γεγονός ότι στις προοπτικές στρατηγικής ανάπτυξης για τις ΠΑΠ, αναφέρεται συχνά η ενθάρρυνση της συμπληρωματικότητας, της κρίσιμης μάζας και της περιφερειακής οργανωτικής επάρκειας ως κυρίων στόχων πολιτικής. Ωστόσο, δεν είναι απαραίτητο ότι η ευθύνη ενίσχυσης αυτών των ζητημάτων βαρύνει αποκλειστικά το δημόσιο τομέα. Ο Meijers (2007: 154), παρατηρεί ότι οι συμπεριφορικές λογικές των διαφόρων παραγόντων τελικά είναι αποτέλεσμα της επιδίωξης των συμφερόντων τους, ανεξάρτητα από την πιθανή εξάρτηση της συμπληρωματικότητας από μια περίπλοκη ισορροπία μάκρο συνθηκών (π.χ., νόμοι, κανόνες, χρηματοδοτικά σχήματα της κεντρικής κυβέρνησης) και μικρο συμπεριφορών (οργανισμών, ατόμων ή νοικοκυριών). Αυτά τα συμφέροντα γενικά ακολουθούν τον κανόνα της αγοράς, με τους ιδιώτες δρώντες να στοχεύουν στη βελτιστοποίηση των ιδιαίτερών τους συμφερόντων εντός των συνθηκών της αγοράς που ισχύουν στο μάκρο-επίπεδο, και τους δρώντες του δημοσίου να δύνανται να επηρεάσουν μόνο τμήμα των συγκεκριμένων συνθηκών, αλλά με την παρέμβασή τους να έχει σημαντική επίδραση.

Τέλος, κάποιοι μελετητές πιστεύουν ότι το πολυκεντρικό μοντέλο είναι μια τάση για την προώθηση της βιώσιμης (ισόρροπης) ανάπτυξης, της οικονομικής ανταγωνιστικότητας και της κοινωνικής συνοχής (European Commission 1999). Ωστόσο, κάθε υπόδειγμα έχει, εκτός από οφέλη, και αδύναμα σημεία, που πρέπει να εξετασθούν προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι δυσκολίες. Γι' αυτό κρίνεται φρόνιμη μια ανάλυση της ισορροπίας μεταξύ ωφελειών και προβλημάτων πριν θεωρηθεί η έννοια του πολυκεντρισμού ως πανάκεια. Η μελέτη της Aguilera (2005) για συγκεκριμένους αστικούς σχηματισμούς στη Γαλλία, αναφέρει ότι το πολυκεντρικό σύστημα τείνει να αυξάνει τη μέση απόσταση μετακίνησης (Parente Paula Pessoa 2009). Από την άλλη, θεωρείται ότι η πολυκεντρική ανάπτυξη θα βελτιώσει την κατανομή του προτύπου μετακίνησης χρονικά και χωρικά, τροποποιώντας το μοντέλο από αυτό του εκκρεμούς στο πρότυπο της διασταυρούμενης μετάβασης. Ο Champion (2001: 666), θεωρεί ότι η μεταβολή από

---

τη μονοκεντρική αστική περιφέρεια σε μία με πολλαπλά κέντρα θα συνοδευθεί αναπόφευκτα από μεταβολές στη γεωγραφία της γαιοπροσόδου και, συνακόλουθα, των περιοχών κατοικίας, το οποίο θα μπορούσε να προκαλέσει προβλήματα, αλλά επίσης και να επιφέρει οφέλη.

## **7. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

Οι σύγχρονες κοινωνικο-οικονομικές εξελίξεις υποδεικνύουν μια μετάβαση της εστίασης των πολιτικών σχεδιασμού σε μια ευρύτερη κλίμακα από αυτή της πόλης. Υποστηρίζεται από τους μελετητές ότι όλο και περισσότερο το σχετικό επίκεντρο γίνεται η περιφέρεια. Μέσα στο συγκεκριμένο πλαίσιο η μητροπολιτική περιοχή αποτελεί μια χωρική μονάδα οργάνωσης που οδηγεί τις εξελίξεις, καθώς η έννοιά της περιλαμβάνει τη χωρική κλίμακα της πόλης και τείνει προς, ή ακόμη και ταυτίζεται με αυτή της περιφέρειας. Κύριο μέλημα των σύγχρονων αστικών περιοχών είναι να αποτελέσουν ελκυστικούς προορισμούς για τη διεθνή κατανομή των επενδύσεων. Το γεγονός ότι έχει διαμορφωθεί ένας σύγχρονος χάρτης καταμερισμού της εργασίας, όπου η βιομηχανική παραγωγή έχει εκφράσει ξεκάθαρη χωροθετική προτίμηση για συγκεκριμένες απομακρυσμένες τοποθεσίες διεθνώς, αλλά και σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, δεν αποθαρρύνει τα αστικά συστήματα παγκοσμίως από το να διεκδικήσουν μερίδιο των οικονομικών δραστηριοτήτων. Οι υπηρεσίες, επιχειρηματικές και καταναλωτικές, αποτελούν το μεγαλύτερο μερίδιο της σύγχρονης παραγωγικής δραστηριότητας, και επηρεάζονται σαφώς από λιγότερους χωροθετικούς περιορισμούς.

Σημαντικό στοιχείο στο οποίο δίνεται πλέον προτεραιότητα στις πολιτικές στρατηγικής αποτελεί, η εδραίωση της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης σε ένα βιώσιμο και φιλικό για τις ανθρώπινες δραστηριότητες περιβάλλον. Είναι γεγονός ότι η μεταβιομηχανική οικονομία βασίζεται σε δραστηριότητες εξειδικευμένης γνώσης που στη χωροθέτησή τους δίνουν μεγάλο βάρος στο περιβάλλον εργασίας, καθώς και σε αυτό της κατοικίας. Οι χωροθετικές επιλογές των επιχειρήσεων πλέον δεν προσδιορίζονται από τα κόστη μεταφοράς καθώς κύριο χαρακτηριστικό τους αποτελεί η διαχείριση πληροφορίας, κάνοντας ωστόσο απαραίτητες συχνά για αυτές τις επαφές κατά πρόσωπο, και συνακόλουθα τη χωροθέτηση σε συγκεκριμένες κεντρικές τοποθεσίες. Η σχέση μεταξύ τοποθεσιών και δραστηριοτήτων εικάζεται ότι καταρρέει, με τη χωρική αποσύνθεση της εργασίας που συνεπάγεται η ανάπτυξη της πληροφορικής να αναμένεται να κατακερματίσει τη χωρική κατανομή ακόμη περισσότερο απ' όσο συμβαίνει ήδη. Επίσης, η παρατηρούμενη αυξητική τάση των μετακινήσεων πέρα από αυτές προς την εργασία είναι δεδομένο ότι επηρεάζει τα πρότυπα οικονομικής δραστηριότητας και χωρικής κινητικότητας στις αστικές περιοχές.

---

Καθοριστικής σημασίας παράγοντα στις σύγχρονες πολιτικές αποτελεί επίσης ο προσδιορισμός και ενδυνάμωση των κατά τόπους δυνατών σημείων (επίπεδο πόλης και αστικής περιφέρειας), και έπειτα η περαιτέρω σχετική εξειδίκευση προκειμένου να συνεισφέρουν τα μέγιστα στην οικονομική ισχύ της ευρύτερης χωρικής οντότητας. Οι τομείς που μονοπωλούν το ενδιαφέρον είναι τομείς γνώσης που κατά γενική ομολογία οδηγούν την ανάπτυξη, με την περίπτωση των παραδοσιακών τομέων ωστόσο να υπάρχει ως εναλλακτική, καθώς δεν είναι εφικτή για κάθε περιοχή η συγκεκριμένη ειδίκευση. Η ελκυστικότητα των αστικών σχηματισμών πλέον έγκειται σε μεγάλο βαθμό, πέρα από τους παραδοσιακούς παράγοντες χωροθέτησης που λίγο-πολύ συναντώνται σε αρκετά σημεία παγκοσμίως, στην ανάπτυξη ιδιαίτερων και ποικιλόμορφων επίκτητων χαρακτηριστικών. Προς αυτή την κατεύθυνση λειτουργεί και η διατήρηση μιας ανταγωνιστικής βάσης επιχειρηματικών υπηρεσιών, ανέσεων, και υποδομών, προσελκύοντας εταιρείες και εξειδικευμένους εργαζομένους.

Όσον αφορά την πολυπυρηνική χωρική οργάνωση στο υπεραστικό επίπεδο, παρότι οι πόλεις αποτελούν μέχρι και σήμερα την πιο οικία μορφή αστικής διάρθρωσης, όχι μόνο για τους κατοίκους τους αλλά και για την επιστημονική κοινότητα, πλέον πολλές από αυτές αποτελούν απλώς μια λειτουργική υπο-οντότητα ευρύτερων χωρικών συναθροίσεων. Εδώ και δεκαετίες υπάρχει η τάση γειτνιαζουσες πόλεις να διαμορφώνουν λειτουργικά σύνολα μέσω σχέσεων και ροών ευνοώντας την ανάπτυξη ευρύτερων υπεραστικών περιοχών. Οι αποκαλούμενες, μεταξύ άλλων και, πολυπυρηνικές μητροπολιτικές περιφέρειες αποτελούν, όπως αναλύθηκε, περιοχές που συναθροίζονται από πολλαπλές πόλεις και τις περιμετρικές τους περιοχές, χωρίς να κυριαρχούνται από κάποια συγκεκριμένη, αποτελώντας μετεξέλιξη των πολυκεντρικών ενδοαστικών σχηματισμών, που διαδέχθηκαν την παραδοσιακή μονοκεντρική πόλη. Η ραγδαία αποκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, η αυξημένη μετακίνηση λόγω των νέων τεχνολογιών μεταφορών, η πολλαπλότητα των προτύπων μετακίνησης, ο κατακερματισμός της χωρικής κατανομής των δραστηριοτήτων, οι μεταβολές στη δομή των νοικοκυριών και τον τρόπο ζωής, και η διασταυρούμενη αστική μετακίνηση αποτελούν εξελίξεις που έχουν συμβάλει στις προαναφερθείσες μεταβολές. Στο συγκεκριμένο παγκοσμιοποιημένο πλαίσιο, οι χαρακτες πολιτικής καλούνται να κατορθώσουν το συνδυασμό της προσβασιμότητας με τη βιωσιμότητα, καθώς και της ανταγωνιστικότητας με την ισότητα, δηλαδή να αντιμετωπίσουν γνώριμα αστικά ζητήματα φυσικής και κοινωνικής τάξης, αλλά σε ένα πρωτόγνωρο πεδίο.

---

Η έννοια της συσταδοποιημένης αστικοποίησης, στοχεύει στην αποφυγή των κινδύνων της μητρόπολης, και ταυτόχρονα στην πλήρως διασκορπισμένη, χαμηλής πυκνότητας ανάπτυξη, εξάπλωση ή ανάπτυξη σε σειρά στην ύπαιθρο. Με παρόμοιο σκεπτικό, ο σχεδιασμός στο Ράντσταντ, είχε σκοπό να συνδυάσει μεγάλους πληθυσμούς, συγκεντρωμένες οικονομικές δραστηριότητες, και επαρκείς ανοικτές απομακρυσμένες περιοχές, αλλά χωρίς τα χαρακτηριστικά προβλήματα των πολύ μεγάλων πόλεων του εξωτερικού. Αυτή η οντότητα θα παρείχε μια ικανοποιητική ισορροπία μεταξύ των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων μιας οικονομικής συγκέντρωσης και τη δυνατότητα ανταγωνισμού των άλλων μητροπόλεων. Είναι γεγονός ότι η ιδέα της ενσωμάτωσης ξεχωριστών πόλεων για το σχηματισμό μια μεγαλύτερης οντότητας ικανής να αποκομίσει τα οφέλη του αστικού μεγέθους είναι άκρως δελεαστική. Ωστόσο, θα πρέπει να υπάρχουν κατά νου τα μεγάλα πλεονεκτήματα μιας μονοκεντρικής οικονομικής συγκέντρωσης μητροπολιτικής κλίμακας. Κάποια από τα πλεονεκτήματα του αστικού μεγέθους απορρέουν από καθαυτή τη φύση του μητροπολιτικού περιβάλλοντος, και σχετίζονται με πολύ συγκεκριμένους παράγοντες που δεν συναντώνται απαραίτητα σε κάθε είδος ευρύτερου αστικού σχηματισμού, και τείνουν να ισχύουν λιγότερο για τις ΠΑΠ. Σε αυτό θα μπορούσε να συνεισφέρει μια μεγαλύτερη λειτουργική σημασία των αστικών περιφερειών του σχηματισμού. Κατά γενική ομολογία, οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις συμβάλλουν στην πραγματοποίηση μεγαλύτερης εξειδίκευσης και βελτιωμένης ποιότητας.

Η δημιουργία ενός πολυπυρηνικού υπεραστικού σχηματισμού μπορεί να προκύψει είτε από μια μονοκεντρική πόλη που συνεχώς μεγεθύνεται κεντρόφυγα ή που ενσωματώνει περιμετρικά μικρότερα κέντρα, ή τέλος από τη συγχώνευση ανεξάρτητων κέντρων παρόμοιου μεγέθους στον ίδιο σχηματισμό. Παρατηρείται ότι η λειτουργία συγχώνευσης περιγράφει καλύτερα εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στο υπεραστικό επίπεδο, ενώ ταυτόχρονα άλλα είδη λειτουργιών πολυκεντρικής ανάπτυξης να επιδρούν στα επιμέρους αστικά συστήματα. Στη βιβλιογραφία ταυτοποιούνται, συγκεκριμένες κλίμακες πολυκεντρικού σχηματισμού, όπως η μεμονωμένη μητροπολιτική περιοχή, με υποκέντρα απασχόλησης που αντιμάχονται σε μέγεθος την κεντρική επιχειρηματική περιοχή και συναντήθηκε κυρίως στη βόρεια Αμερική, η πολυπυρηνική μητροπολιτική περιφέρεια που περιέχει μια πλειάδα πόλεων, καμία από τις οποίες δεν είναι κυρίαρχη και συναντήθηκε πρώτα στην Ευρώπη, και το πολυπυρηνικό αστικό πεδίο που αποτελεί μια διαπεριφερειακή

---

προσέγγιση. Στη βιβλιογραφία παρουσιάζονται επίσης, και διαφορετικοί βαθμοί αλληλεπίδρασης και αλληλεξάρτησης εντός των αστικών περιοχών, καθώς μπορεί να υφίσταται μια κατάσταση χωρίς καθόλου αστικές σχέσεις μεταξύ των οικισμών, μια κατάσταση στοιχειώδους αλληλεπίδρασης, ή μια κατάσταση μέγιστης συνέργειας, με κάθε κέντρο να έχει δεδομένη λειτουργία αστικής ή περιφερειακής κλίμακας, με την οποία να προμηθεύει το σύνολο του αστικού συστήματος. Τέλος, παρατηρείται ότι τα όρια των πολυκεντρικών μητροπολιτικών συγκεντρώσεων χαρακτηρίζονται από δυναμικά διοικητικά άκρα.

Κάποιοι από τους πόρους που απαιτούνται για τη σύγχρονη παραγωγή είναι ιδιαίτερα σπάνιοι και οι εταιρείες και οι προμηθευτές επωφελούνται από τη χωρική συσταδοποίηση καθώς αυτό μειώνει τα κόστη αναζήτησης και για τις δύο πλευρές. Η εγγύτητα παρέχει και ενισχύει τη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτούς τους στρατηγικούς πόρους και συνεπώς αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο για τη συνεγκατάσταση και, συνακόλουθα, το σχηματισμό πυκνών αστικών/περιφερειακών κόμβων όπου η εργασία, η πληροφορία, και άλλες χωρικά εξαρτώμενες εισροές μπορούν να προσεγγισθούν με σχετικά χαμηλό κόστος. Η επιχειρηματική συσταδοποίηση που κέρδισε το ενδιαφέρον των οικονομολόγων στις αρχές της δεκαετίας του 1990 στάθηκε ιδιαίτερα σημαντική. Παρατηρείται ότι πιθανότατα για τις πιο συσταδοποιημένες επιχειρήσεις η πρόσβαση σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, το οποίο αποτελεί τον πυρήνα των επιχειρήσεων προηγμένων παραγωγικών υπηρεσιών, μπορεί να είναι το ίδιο ή και περισσότερο σημαντική από την εγγύτητα στους καταναλωτές. Τέλος, αν και οι παραδοσιακές τοποθεσίες της κεντρικής πόλης δεν αποτελούν πλέον τα μοναδικά σημεία συσταδοποίησης για την οικονομική δραστηριότητα, έχουν ακόμη ιδιαίτερη σημασία.

Εικάζεται, ότι οι πρώτες πόλεις προέκυψαν ως αποτέλεσμα της συνέργειας, αναπτυσσόμενες από τα πλεονεκτήματα που συνεπάγονται οι οικονομίες συγκέντρωσης. Παρόμοια, και στις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες, η συνέργεια δημιουργείται μέσω μηχανισμών συνεργασίας και συμπληρωματικότητας, με τις εξωτερικότητες να παίζουν ρόλο και στους δύο. Οι πολυπυρηνικές μητροπολιτικές περιφέρειες, μπορεί να χαρακτηρίζονται ως δίκτυα ομάδας σε περίπτωση που εμφανίζεται συνεργασία μεταξύ πόλεων που εκτελούν παρόμοιους οικονομικούς ρόλους, ή που αντιμετωπίζουν παρόμοια αστικά προβλήματα, με τη συγκεκριμένη συνεργασία να δημιουργεί οικονομίες κλίμακας. Σε περίπτωση που οι πόλεις που τις συναπαρτίζουν εκτελούν διαφορετικούς οικονομικούς ρόλους, ή φιλοξενούν

---

συμπληρωματικές αστικές εγκαταστάσεις και δραστηριότητες, οι πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες προσομοιάζουν σε δίκτυα ιστού, με τη δεύτερη αυτή περίπτωση να σχετίζεται ιδιαίτερα με τις ΠΑΠ, καθώς παίζει σημαντικό ρόλο η εγγύτητα με τις περιοχές αγοράς να επικαλύπτονται. Αναφορικά με την εύρυθμη λειτουργία των μηχανισμών της συνέργειας στο επίπεδο της πολυκεντρικής αστικής περιφέρειας αυτό που υποστηρίζεται ότι απαιτείται είναι η ικανότητα περιφερειακού συντονισμού της ανάπτυξης μέσω θεσμοθετημένης συνεργασίας και λήψης αποφάσεων, που θα επιδιώκουν ευρύτερα περιφερειακά συμφέροντα (έννοια περιφερειακής οργανωτικής επάρκειας).

Στις αστικές περιφέρειες, η συμπληρωματικότητα αναφέρεται στη συγκεκριμένη φύση μιας σχέσης μεταξύ δύο ή περισσότερων σχετικά παρόμοιων δραστηριοτήτων ή περιοχών, ενώ η έννοια σε μακρο επίπεδο, αναφέρεται σε πόλεις με παρόμοιες δραστηριότητες, με καθεμιά από τις οποίες να παρέχει αυτές τις υπηρεσίες σε επιχειρήσεις ή πολίτες εγκατεστημένους σε μια άλλη πόλη. Η συμπληρωματικότητα έχει χαρακτηριστεί ως μορφή διαφορετικότητας, όπως επίσης έχει υποστηριχθεί ότι αποτελεί την κύρια εξήγηση για την ανάπτυξη της χωροταξικής αλληλεξάρτησης. Οι χωροταξικές αλληλεξαρτήσεις, όμως, μόνο εν μέρει μπορούν να αποκαλύψουν τις υφιστάμενες σχέσεις συμπληρωματικότητας, καθώς κύρια ιδέα της έννοιας της πολυπυρηνικής αστικής περιφέρειας είναι ότι η παροχή των διαφόρων λειτουργιών, ανέσεων, κτλ., πραγματοποιείται συνολικά από το σύστημα των πόλεων εντός της περιφέρειας και όχι από κάποια μεμονωμένη πόλη από αυτές που τη συναποτελούν. Τέλος, έχει υποστηριχθεί ότι οι σύνδεσμοι μεταξύ των πόλεων σε μια πολυκεντρική αστική περιφέρεια, σφυρηλατούνται στη βάση των συμπληρωματικών λειτουργιών παρά σε αυτή των κατωφλιών απόστασης ή ζήτησης. Από τα προαναφερθέντα εξάγεται το συμπέρασμα ότι η συμπληρωματικότητα εμφανίζεται ισχυρά συνδεδεμένη με τις οικονομίες συγκέντρωσης.

Η δυνατότητα συγκέντρωσης εξαπλωμένων στοιχείων στο σύνολο της περιφέρειας αποτελεί μια σημαντική δυνατότητα προσέγγισης εντός των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών, παρέχοντας μεγαλύτερες οικονομίες συγκέντρωσης, καθώς και εξωτερικές οικονομίες για τις επιχειρήσεις. Επίσης, παρόμοιο ρόλο μπορεί να διαδραματίσει και η ενθάρρυνση της αλληλεξάρτησης μεταξύ γειτονικών πόλεων εντός της ΠΑΠ, οδηγώντας σε λειτουργικές εξειδικεύσεις, και σε περίπτωση που αυτές παρουσιάζουν συμπληρωματική φύση, η ΠΑΠ συνολικά δύναται να προσφέρει μια ευρύτερη δέσμη υψηλότερης ποιότητας, μητροπολιτικών

---

λειτουργιών σε επιχειρήσεις, νοικοκυριά, καταναλωτές, εργαζομένους και τουρίστες. Τέλος, δυνατότητα προσέγγισης εντός των ΠΑΠ προσφέρει και η βελτίωση της ποιότητας του ανοικτού χώρου, με τη χωρική ποικιλομορφία να αποτελεί εν τέλει ένα επιπλέον ανταγωνιστικό χαρακτηριστικό για τις πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες. Κάθε δράση που επηρεάζει με αρνητικό τρόπο την ποικιλία του αστικού σκηνικού και των τοπίων της κοντινής υπαίθρου κρίνεται δυσμενής από ανταγωνιστικής οπτικής, καθώς τα προαναφερθέντα θεωρούνται από τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των ΠΑΠ έναντι των μεμονωμένων μεγάλων μητροπολιτικών συγκεντρώσεων.

Το πολυκεντρικό μοντέλο χαρακτηρίζεται ως μια τάση για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης, της οικονομικής ανταγωνιστικότητας και της κοινωνικής συνοχής. Είναι, όμως, η έννοια του πολυκεντρισμού πανάκεια; Ποιες είναι οι ωφέλειες και ποια τα προβλήματα που ανακύπτουν; Η απάντηση προφανώς διαφέρει κατά περίπτωση, με την έννοια της πολυκεντρικής χωρικής ανάπτυξης σε κάποιες περιφέρειες να είναι ευπρόσδεκτη ως απάντηση σε μια σειρά προβλημάτων, ενώ σε άλλες να θεωρείται περισσότερο ως ένα εμπόδιο. Η αβεβαιότητα σχετικά με το ποια είναι η άριστη κλίμακα για την αντιμετώπιση της επιμέρους χωρικής ανάπτυξης παραμένει, με την καθήλωση των παρεμβάσεων ανάπτυξης αποκλειστικά στην κλίμακα των ΠΑΠ να μην αποτελεί εξακριβωμένη λύση. Επίσης, στον τομέα της διακυβέρνησης, το κάθε ζήτημα πρέπει να αντιμετωπίζεται στην εκάστοτε άριστη για αυτό κλίμακα, και γι' αυτό απαιτείται ένα ευπροσάρμοστο πλαίσιο με επιμέρους επιτροπές, με την κλίμακα της περιφέρειας να μην αποτελεί πάντοτε το ενδεδειγμένο επίπεδο παρέμβασης, αν και όλο και περισσότερο τα ζητήματα αφορούν κλίμακα μεγαλύτερη της αστικής. Όπως συμπεραίνεται τελικά, πιθανότατα, για συγκεκριμένα ζητήματα η ευρύτερη περιφερειακή κλίμακα της ΠΑΠ να είναι περισσότερο αποτελεσματική, ενώ για άλλα να είναι καταλληλότερη αυτή των αστικών περιφερειών που τη συναποτελούν. Τέλος, παρότι διάφορες δυνατότητες μπορεί να εμφανίζονται πολλά υποσχόμενες σε περιφερειακή κλίμακα, σε τοπικό επίπεδο μπορεί να παρουσιάζουν μειονεκτήματα.



## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alonso, W. (1964), *Location and Land Use*, Harvard University Press, Cambridge, MA.
- Anas, A., Arnott, R. & Small, K.A. (1998), Urban Spatial Structure, *Journal of Economic Literature*, 36 (3), pp. 1426–1464.
- Avendaño, A. & Enríquez, H. (2012), *Polycentric Structure and the Co-Agglomeration of Economic Activities in Bogota: A Nonparametric Perspective*, Working Papers Series 1, Escuela de Economía, Universidad Sergio Arboleda, Bogotá.
- Barcelona City Council (2009), *Barcelona Economic Triangle*, Union Catalogue of Barcelona City Council Libraries, Barcelona.
- Barcelona City Council (2012), *Barcelona Catalonia: The Mediterranean Innovation Hub*, Barcelona-Catalonia, Barcelona.
- Batten, D.F. (1995), “Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21<sup>st</sup> Century”, *Urban Studies*, 32 (2), pp. 313-327.
- Bailey, N. & Turok, I. (2001), “Central Scotland as a Polycentric Urban Region: Useful Planning Concept or Chimera?”, *Urban Studies*, 38 (4), pp. 697-715.
- BBSR (2011), *Metropolitan Areas in Europe*, Federal Institute for Research on Building (eds.), Urban Affairs and Spatial Development (BBSR), Federal Office for Building and Regional Planning (BBR), Bonn.
- Bourdeau-Lepage, L. (2003), “Metropolization in Central and Eastern Europe: Unequal Chances”, *LEG - Document de travail - Economie*, 15, Laboratoire d'Economie et de Gestion (LEG), CNRS, Université de Bourgogne, Dijon.
- Burg van der, A.J. & Vink, B.L. (2008), *Randstad Holland 2040: Perspectives from National Government*, 44<sup>th</sup> ISOCARP Congress, Dalian, China.
- Camagni, R. & Salone, C. (1993), Network Urban Structures in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework, *Urban Studies*, 30 (6), pp. 1053-1064.
- Capello, R. (2000), “The City Network Paradigm: Measuring Urban Network Externalities”, *Urban Studies*, 37 (11), pp. 1925-1945.
- Capello, R. (2008), “Space and Theoretical Approaches to Regional Growth” in *Modelling Regional Scenarios for the Enlarged Europe: European*

- 
- Competitiveness and Global Strategies*, Capello, R., Camagni, R.P., Chizzolini, B., & Fratesi, U. (eds.), pp. 13-32.
- Champion, A.G. (2001), "A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations", *Urban Studies*, 38 (4), pp. 657–677.
- Cushman & Wakefield (2006), *European Cities Monitor*, Cushman & Wakefield, London.
- Daniels, P.W. (1985), *Service Industries: A Geographical Appraisal*, Methuen, New York, NY.
- Darwent, D.F. (1975), Growth Poles and Growth Centers in Regional Planning – A Review in *Regional Policy: Readings in Theory and Applications*, Friedmann, J. & Alonso, W. (eds.), MIT Press, Cambridge, MA.
- Davoudi, S. (2003), "EUROPEAN BRIEFING: Polycentricity in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda", *European Planning Studies*, 11 (8), pp. 979-999.
- De Meyer, D., Versluys, K., Borret, K., Eeckhout. B., Jacobs, S. & Keunen, B. (1999), *The Urban Condition: Space, Community, and Self in the Contemporary Metropolis*, 010 Publishers, Rotterdam.
- Dieleman, F.M. & A. Faludi (1998) Polynucleated Metropolitan Regions in Northwest Europe: Theme of the Special Issue, *European Planning Studies*, 6 (4), pp. 365-377.
- Dühr, S. (2005), "Potentials for Polycentric Development in Europe: The ESPON 1.1.1 Project Report", *Planning Practice & Research*, 20 (2), pp. 235-239.
- Erickson, R.A. (1986), "Multinucleation in Metropolitan Economies", *Annals of the Association of American Geographers*, 76 (3), pp. 331-346.
- European Commission (1999), *ESDP: European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, European Commission, Brussels.
- Evers, D. & De Vries, J. (2008), *Metropolitan Government and Governance in the Dutch Randstad: New Perspectives and Lessons from Abroad*, ACSP-AESOP, 4<sup>th</sup> Joint Congress, University of Illinois, Chicago, IL.

- 
- Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A.J. (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, MIT Press, Cambridge, MA.
- Giffinger R, & Stallbohm M. (2009), *Changes of Metropolitan Development: Strategic Efforts in Comparison of Barcelona and Vienna*, EUR & UAA City Futures Conferences, Madrid.
- Gordon, P. & Richardson, H.W. (1996), “Beyond Polycentricity: The Dispersed Metropolis, Los Angeles, 1970-1990”, *Journal of the American Planning Association*, 62 (3), pp. 289-295.
- Green, N. (2007), “Functional Polycentricity: A Formal Definition in Terms of Social Network Analysis”, *Urban Studies*, 44 (11), pp. 2077–2103.
- Hall, P. (1997), “Modelling the Post-industrial City”, *Futures*, 29 (4/5), pp. 311-322.
- Hall, P. & Pain, K. (eds.) (2006), *The Polycentric Metropolis: Learning from Megacity Regions in Europe*, Earthscan, London.
- Henderson, V. (2000), *The Effects of Urban Concentration on Economic Growth*, Working Paper 7503, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Hoover, E.M. (1937), *Location Theory and the Shoe and Leather Industries*, Harvard University Press, Cambridge, MA.
- Houtum, H. van & Lagendijk, A. (2001) “Contextualising Regional Identity and Imagination in the Construction of Polycentric Urban Regions: The Cases of the Ruhr Area and the Basque Country”, *Urban Studies*, 38 (4), pp. 747–767.
- Ingram, G.K. (1998), “Patterns Of Metropolitan Development: What Have We Learned?”, *Urban Studies*, 35 (7), pp. 1019-1035.
- Ipenburg, D. & Lambregts, B. (Eds) (2001), *Polynuclear Urban Regions in North West Europe: A Survey of Key Actor Views*, Delft University Press, Delft.
- Isard, W. (1956), *Location and Space-Economy: A General Theory Relating to Industrial Location, Market Areas, Land Use, Trade and Urban Structure*, MIT Press, Cambridge, MA.
- Καράγιωργας, Δ. (1979), *Δημόσια Οικονομική Ι: Οι Οικονομικές Λειτουργίες του Κράτους*, Παπαζήσης, Αθήνα.
- Katz, B. & Wagner, J. (2011), *A Study Tour of Barcelona and the Catalonia Region: Strategies for Metropolitan Economic Re-Invention*, Metropolitan Policy Program, The Brookings Institution, Washington, DC.

- 
- Kloosterman, R.C. (2004), Recent Employment Trends in the Cultural Industries in Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht: A First Exploration, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95 (2), pp. 243-262.
- Kloosterman, R.C. & Lambregts, B. (2001), “Clustering of Economic Activities in Polycentric Urban Regions: The Case of the Randstad”, *Urban Studies*, 38 (4), pp. 717–732.
- Kloosterman, R.C. & Musterd, S. (2001), “The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda” in *Urban Studies*, 38 (4), pp. 623-633.
- Κόνσολας, Ν. (1997), *Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική*, Παπαζήσης, Αθήνα.
- Konsolas, N., Papadaskalopoulos, A. & Plaskovitis, I. (2001), *Regional Development in Greece*, Springer.
- Kox, H. (2001), “Exposure of the Business Services Industry to International Competition”, *CPB Document*, 10, Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, The Hague.
- Laakso, S. & Kostianen, E. (2007), “The Economic Map of Urban Europe: A Comparative Study of 45 European Metropolises”, *Statistics*, 42, City of Helsinki Urban Facts, Helsinki.
- Lambooy, J.G. (1998), Polynucleation and Economic Development: The Randstad, *European Planning Studies*, 6 (4), pp. 457-466.
- Lambregts, B.W. (2009), *The Polycentric Metropolis Unpacked: Concepts, Trends and Policy in the Randstad Holland*, Doctoral thesis, Amsterdam Institute for Metropolitan and International Development Studies, University of Amsterdam.
- Lefevre, C. (2008), “Democratic Governability of Metropolitan Areas: International Experiences and Lessons for Latin American Cities” in *Governing the Metropolis: Principles and Cases*, Rojas, E., Cuadrado-Roura, J.R. & Fernandez Góell, J.M. (eds.), Inter-American Development Bank, Washington, DC.
- Marino, D. & Trapasso, R. (2009), “The New Approach to Regional Economics Dynamics: Path Dependence and Spatial Self-Reinforcing Mechanisms” in *Growth and Innovation of Competitive Regions: The Role of Internal and External Connections*, Fratesi, U. & Senn, L. (eds.), Springer, Berlin.

- 
- Meijers, E. (2007), *Synergy in Polycentric Urban Regions: Complementarity, Organising Capacity and Critical Mass*, Doctoral thesis, Delft University Press, Delft.
- Meijers, E. & Romein, A. (2003), “Realizing Potential: Building Regional Organizing Capacity in Polycentric Urban Regions”, *European Urban and Regional Studies*, 10 (2), pp. 173-86.
- Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment (VROM) (2008), Translated selection from *Randstad 2040 Structuurvisie: Randstad 2040 Structural Vision*, The Hague.
- Musterd, S. & van Zelm, I. (2001), “Polycentricity, Households and the Identity of Places”, *Urban Studies*, 38 (4), pp. 679–696.
- Nijkamp, P. (1993), “Towards a network of regions: The United States of Europe”, *European Planning Studies*, 1 (2), pp. 149-168.
- OECD (2006), *OECD Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy*, OECD Publications, Paris.
- OECD (2007), *OECD Territorial Reviews: Randstad Holland Netherlands*, OECD Publications, Paris.
- Παπαδασκαλόπουλος, Α. (1995), *Πρότυπα και Πολιτικές Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Παπαζήσης, Αθήνα.
- Παπαδασκαλόπουλος, Α. & Χριστοφάκης, Μ. (2009), *Περιφερειακός Προγραμματισμός*, 2<sup>η</sup> εκδ., Παπαζήσης, Αθήνα.
- Παπαδασκαλόπουλος, Α. & Χριστοφάκης, Μ. (2011), “Αναπτυξιακά Πρότυπα και Αστικά Κέντρα στον Ελληνικό Περιφερειακό Προγραμματισμό μετά το 2000”, *Αειχώρος*, 15, σσ. 8-41.
- Parente Paula Pessoa, R. (2009), *Towards a Definition of Urban Polycentrism for Brazilian Metropolises*, The 4<sup>th</sup> International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU), Amsterdam/Delft.
- Parr, J.B. (2002), “Agglomeration Economies: Ambiguities and Confusions”, *Environment and Planning A*, 34, pp. 717-731.
- Porter, M.E. (1998), “Clusters and the New Economics of Competition”, *Harvard Business Review*, 76 (6), pp. 77–90.

- 
- Priemus, H. (1998), "The Randstad and the Central Netherlands Urban Ring: Planners Waver Between Two Concepts", *European Planning Studies*, 6 (4), pp. 443-455.
- Remmen van, Y. & Van der Burg, A.J. (2008), *Past and Future of Dutch Urbanization Policies: Growing towards a System in which Spatial Development and Infrastructure Contribute to Sustainable Urbanization*, 44th ISOCARP Congress, Dalian, China.
- Salet, W. (2006), "Rescaling Territorial Governance in the Randstad Holland: The Responsiveness of Spatial and Institutional Strategies to Changing Socio-economic Interactions", *European Planning Studies*, 14 (7), pp. 959-978.
- Soja, E.W. (2000), *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell, Oxford.
- Stimson, R.J., Stough, R.R., & Roberts, B.H. (2006), *Regional Economic Development: Analysis and Planning Strategy*, 2<sup>nd</sup> ed., Springer, Berlin.
- Strategic Metropolitan Plan of Barcelona Association (PEMB) (2010), *Barcelona Visió 2020: Strategic Metropolitan Plan of Barcelona*, Barcelona.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΤΩΝ

### Χάρτης 3.1. Το Οικονομικό Τρίγωνο της Βαρκελώνης εντός της ευρύτερης Μητροπολιτικής Περιοχής



Πηγή: Barcelona City Council 2009: 2.

### Χάρτης 3.2. Περιοχή 22@Barcelona και κύρια πρότζεκτ



Πηγή: Barcelona City Council 2009: 5.



**Χάρτης 3.3. Περιοχή Parc de l'Alba και κύρια πρότζεκτ**



Πηγή: Barcelona City Council 2009: 3.

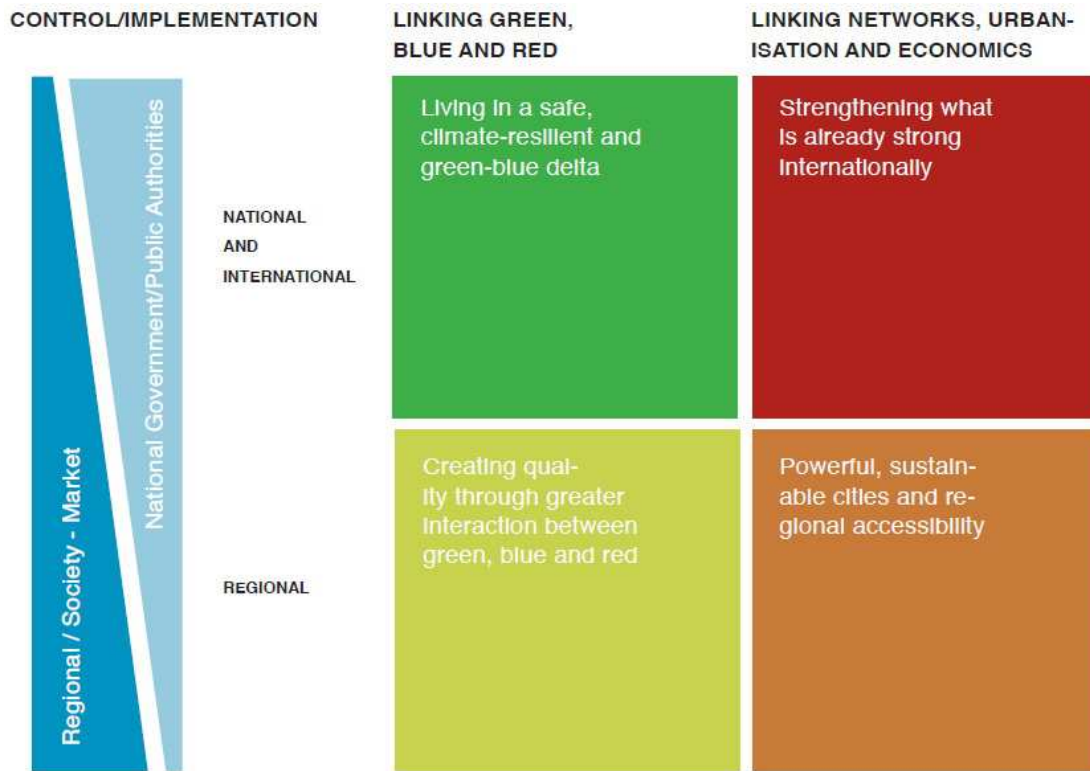
**Χάρτης 3.4. Περιοχή Δέλτα BCN/Ζώνη Καινοτομίας της Βαρκελώνης ΒΖ και κύρια πρότζεκτ**



Πηγή: Barcelona City Council 2009: 7.

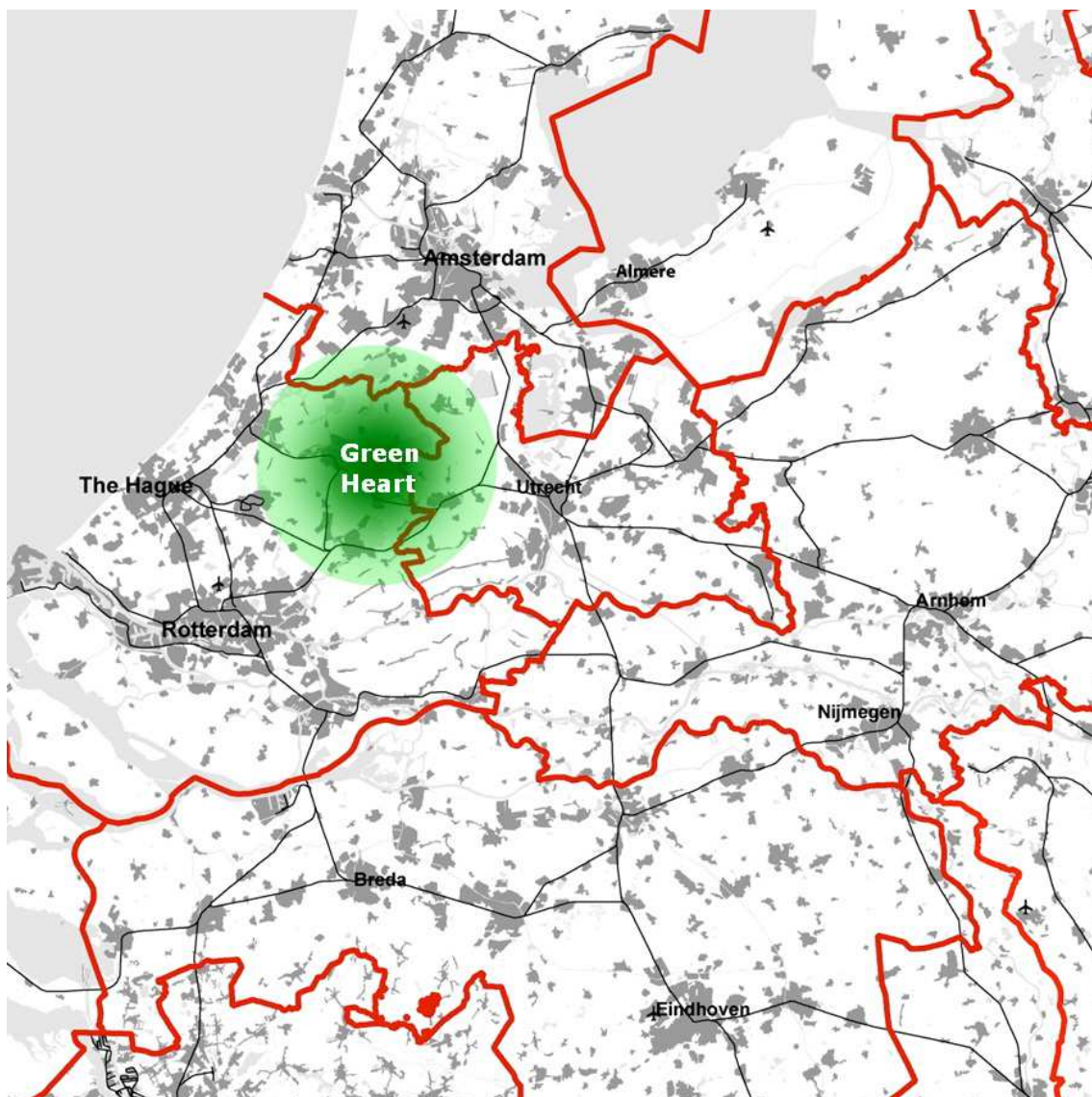


**Διάγραμμα 4.1. Εννοιολογικό Πλαίσιο και Κατευθυντήριες Αρχές του Randstad 2040 Structuurvisie.**



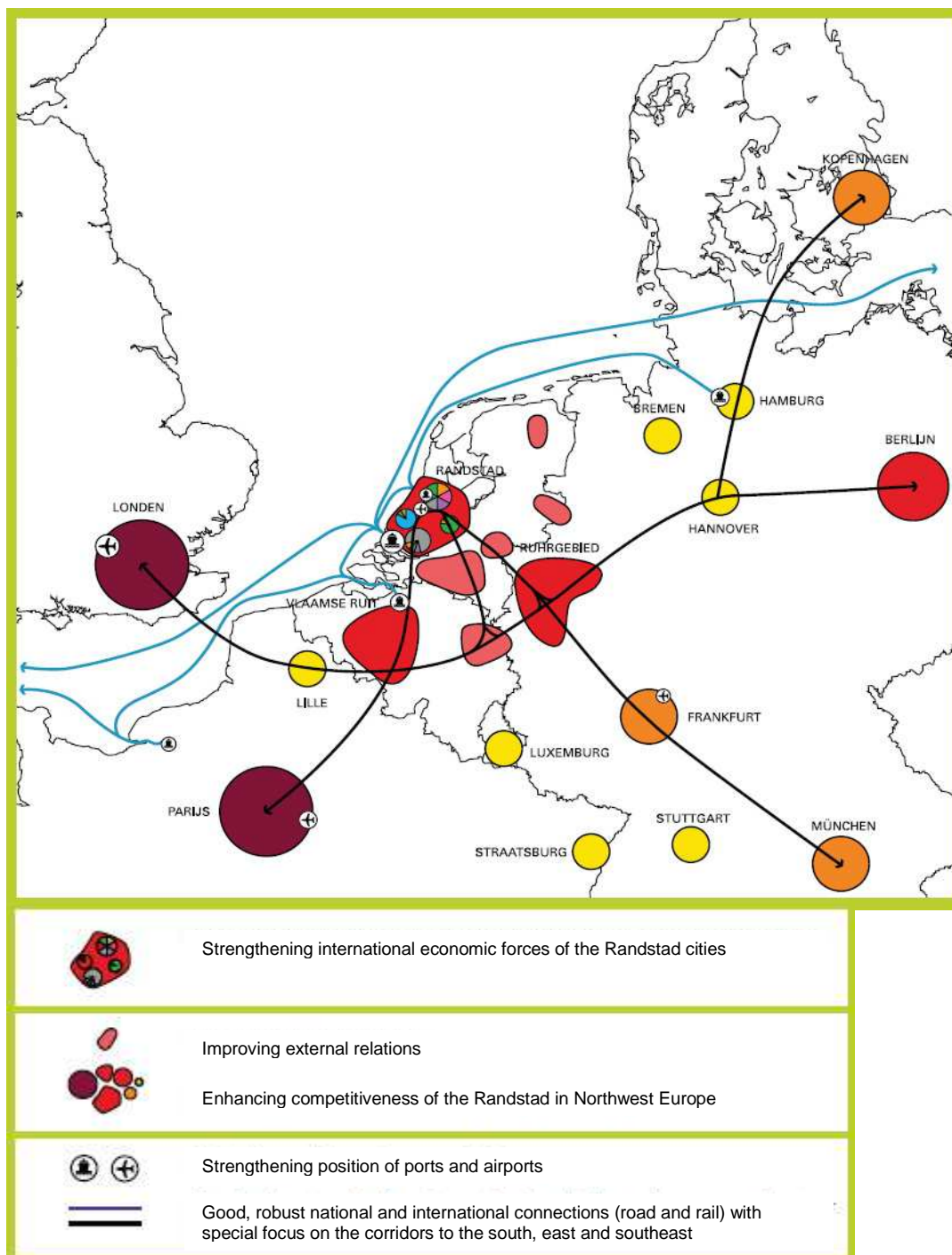
Πηγή: VROM 2008: 18, Σχήμα 2.

Χάρτης 4.1. Η περιοχή του Ράντσταντ με τα σύνορα των επαρχιών



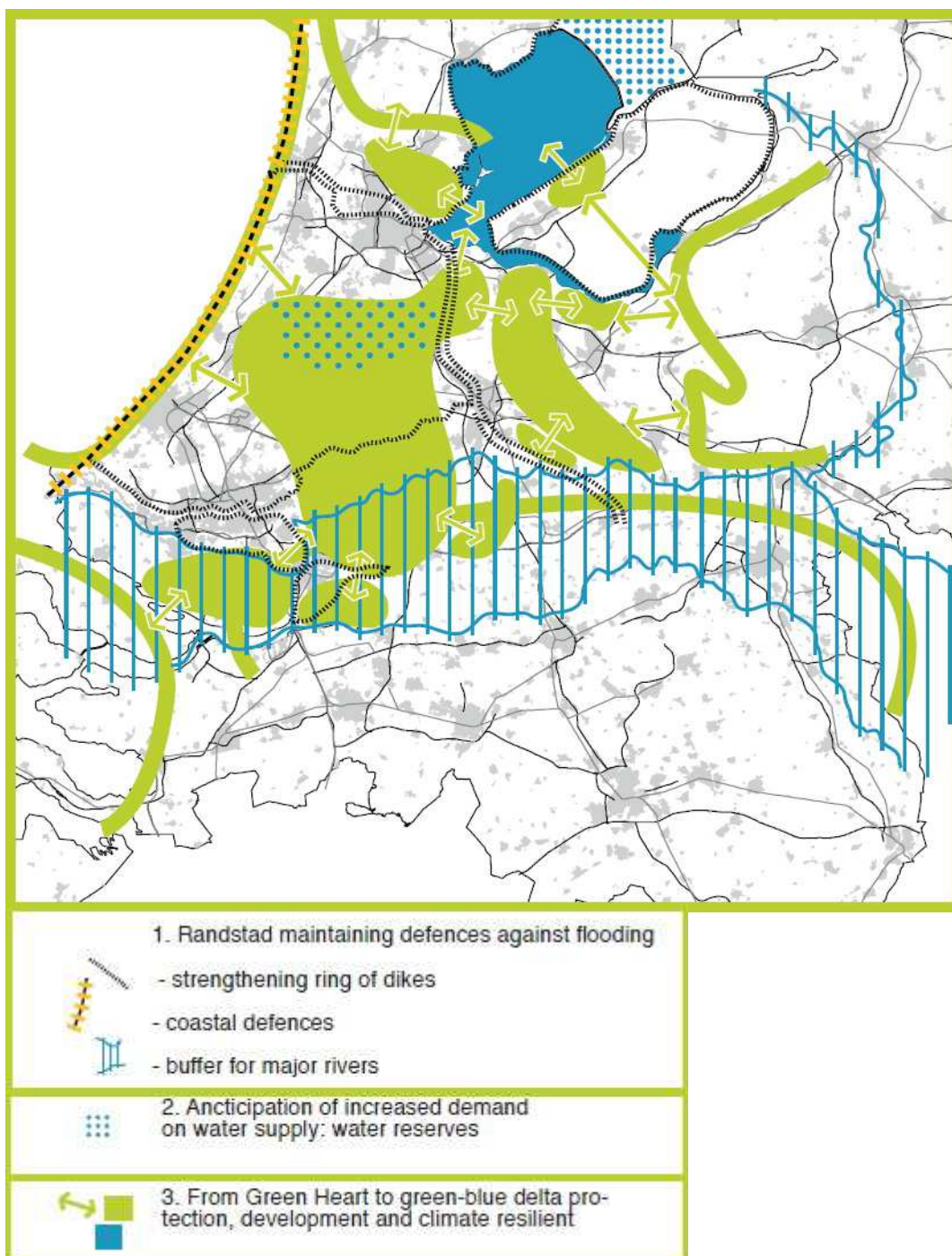
Πηγή: Evers & De Vries 2008: 2, Σχήμα.

## Χάρτης 4.2. Άποψη της Διεθνούς Χωρικής Ανάπτυξης (Randstad 2040 Structuurvisie)



Πηγή: VROM 2008: 51-2, Σχήμα 9 (Σύνθεση).

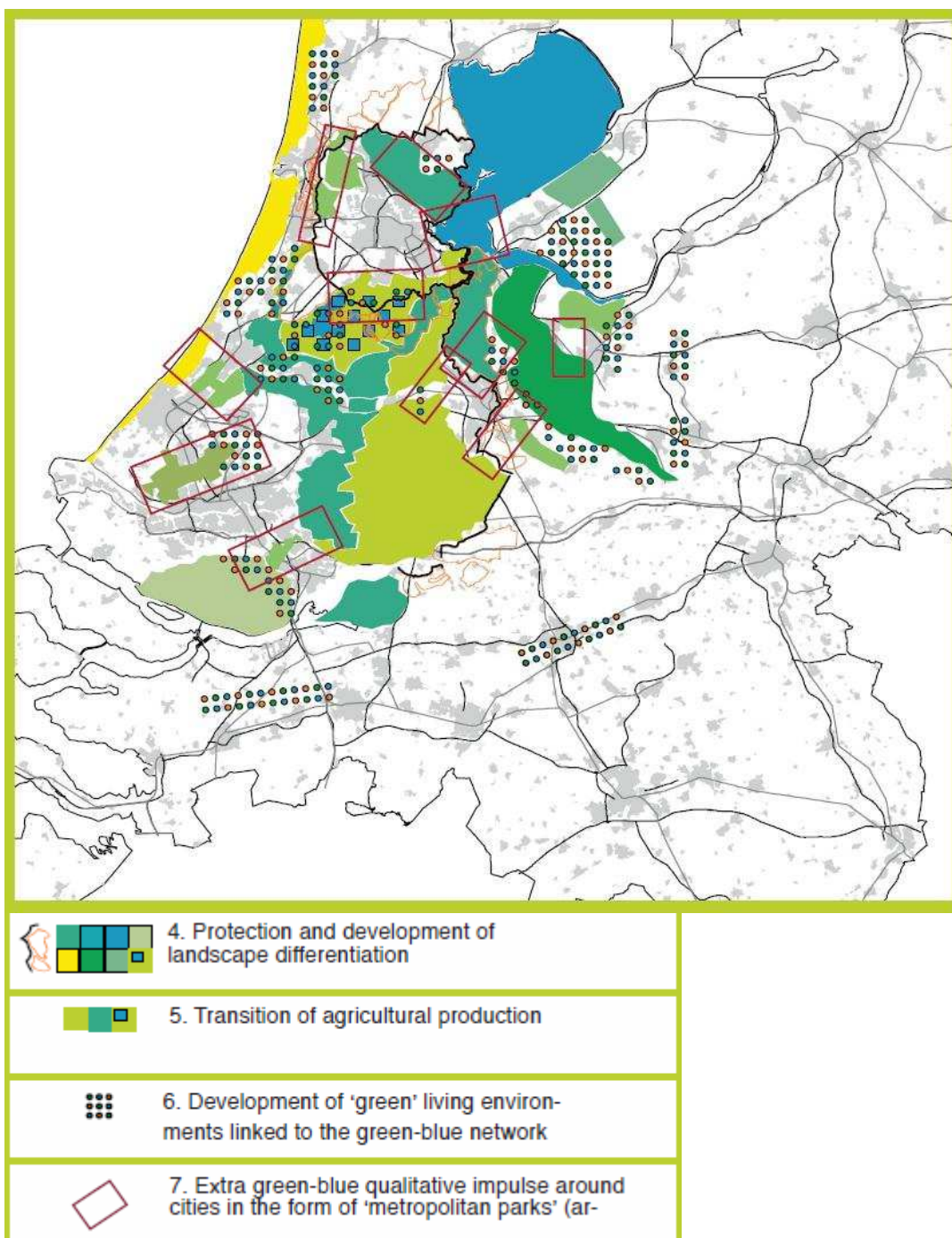
**Χάρτης 4.3. Διαβίωση σε ένα Ασφαλές, Προσαρμοσμένο Κλιματικά και Αναβαθμισμένο Περιβαλλοντικά Δέλτα (Randstad 2040 Structuurvisie).**



Πηγή: VROM 2008: 27-8, Σχήμα 5 (Σύνθεση).

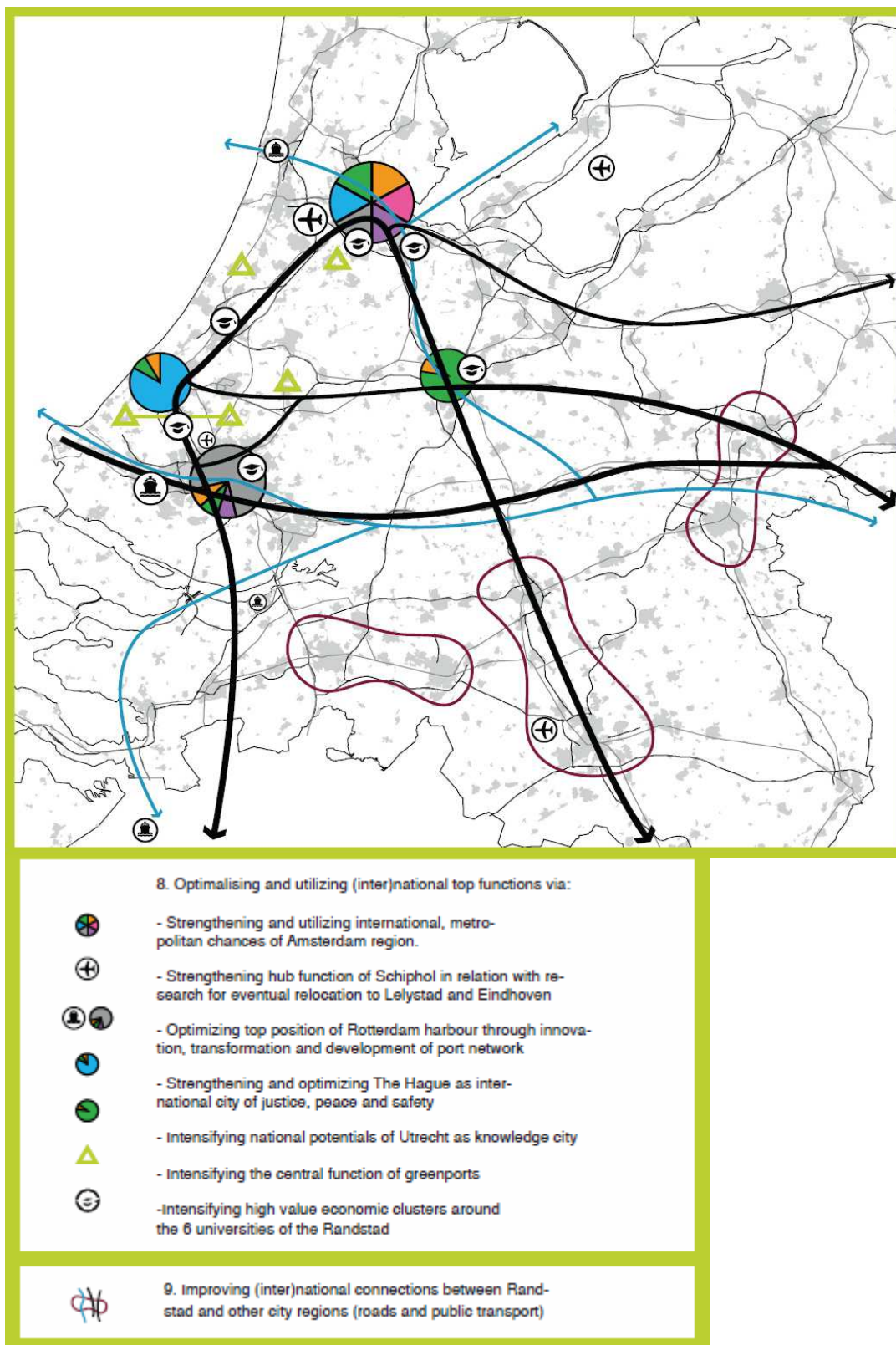


**Χάρτης 4.4. Δημιουργική Ποιότητα μέσω Μεγαλύτερης Αλληλεπίδρασης μεταξύ Φυσικού και Δομημένου Περιβάλλοντος (Randstad 2040 Structuurvisie)**



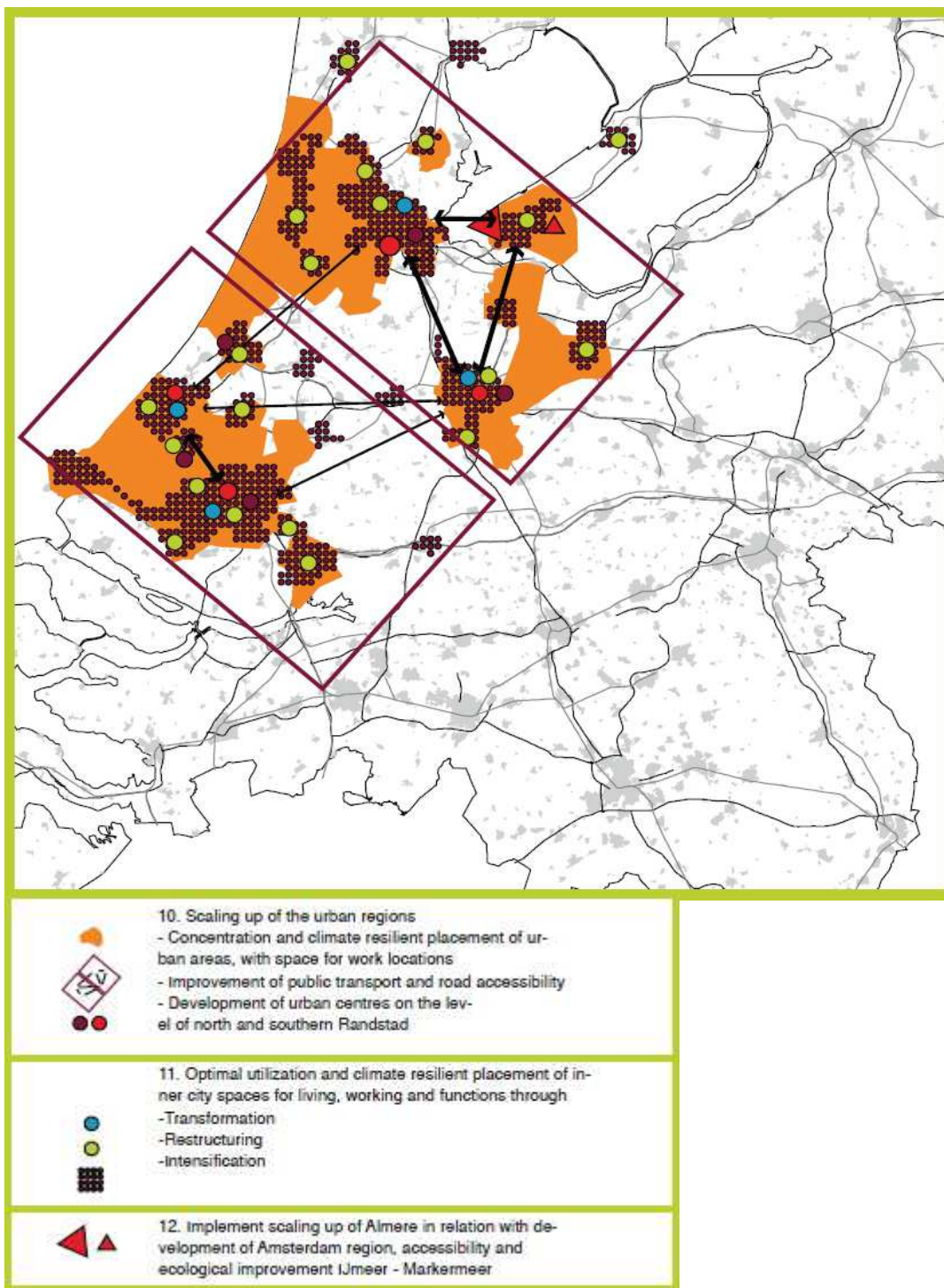
Πηγή: VROM 2008: 29-30, Σχήμα 6 (Σύνθεση).

## Χάρτης 4.5. Ενδυνάμωση των Ισχυρών Στοιχείων σε Διεθνές Επίπεδο (Randstad 2040 Structuurvisie)



Πηγή: VROM 2008: 37-8, Σχήμα 7 (Σύνθεση).

Χάρτης 4.6. Ισχυρές, Βιώσιμες Πόλεις και Περιφερειακή Προσβασιμότητα  
(Randstad 2040 Structuurvisie)



Πηγή: VROM 2008: 47-8, Σχήμα 8 (Σύνθεση).



Διάγραμμα 5.1. Εναλλακτικοί τρόποι δημιουργίας των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών.

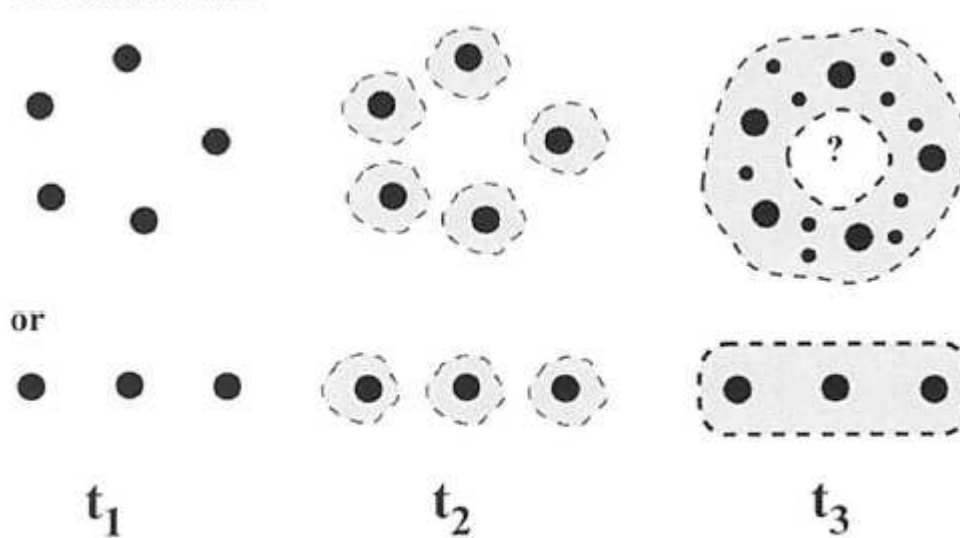
A. Centrifugal mode



B. Incorporation mode



C. Fusion mode

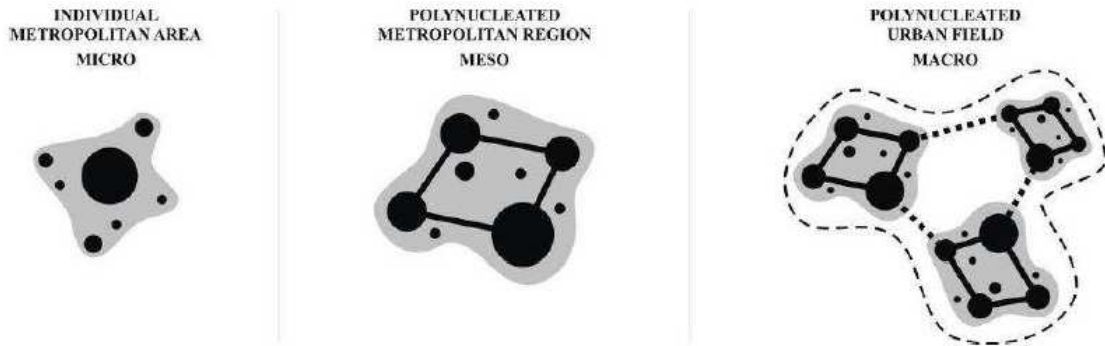


● Centres      ⊙ Urban region

Πηγή: Champion 2001: 665, Σχήμα 2.

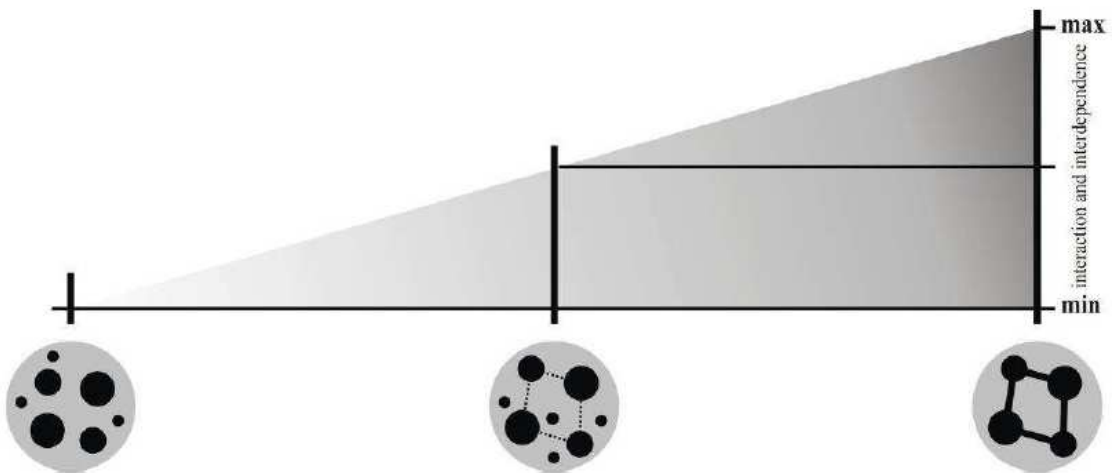


**Διάγραμμα 5.2. Χωρικές κλίμακες του πολυκεντρικού αστικού συστήματος.**



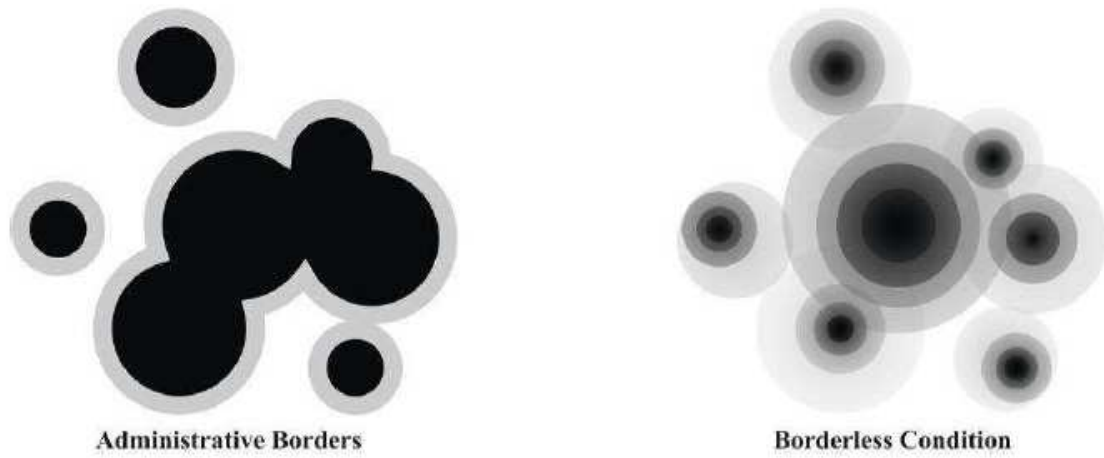
Πηγή: Parente Paula Pessoa 2009: 1006, Σχήμα 2 (βασισμένο στο Σχήμα 2 του Champion 2001, σελ. 665).

**Διάγραμμα 5.3. Βαθμός αλληλεπίδρασης και αλληλεξάρτησης.**



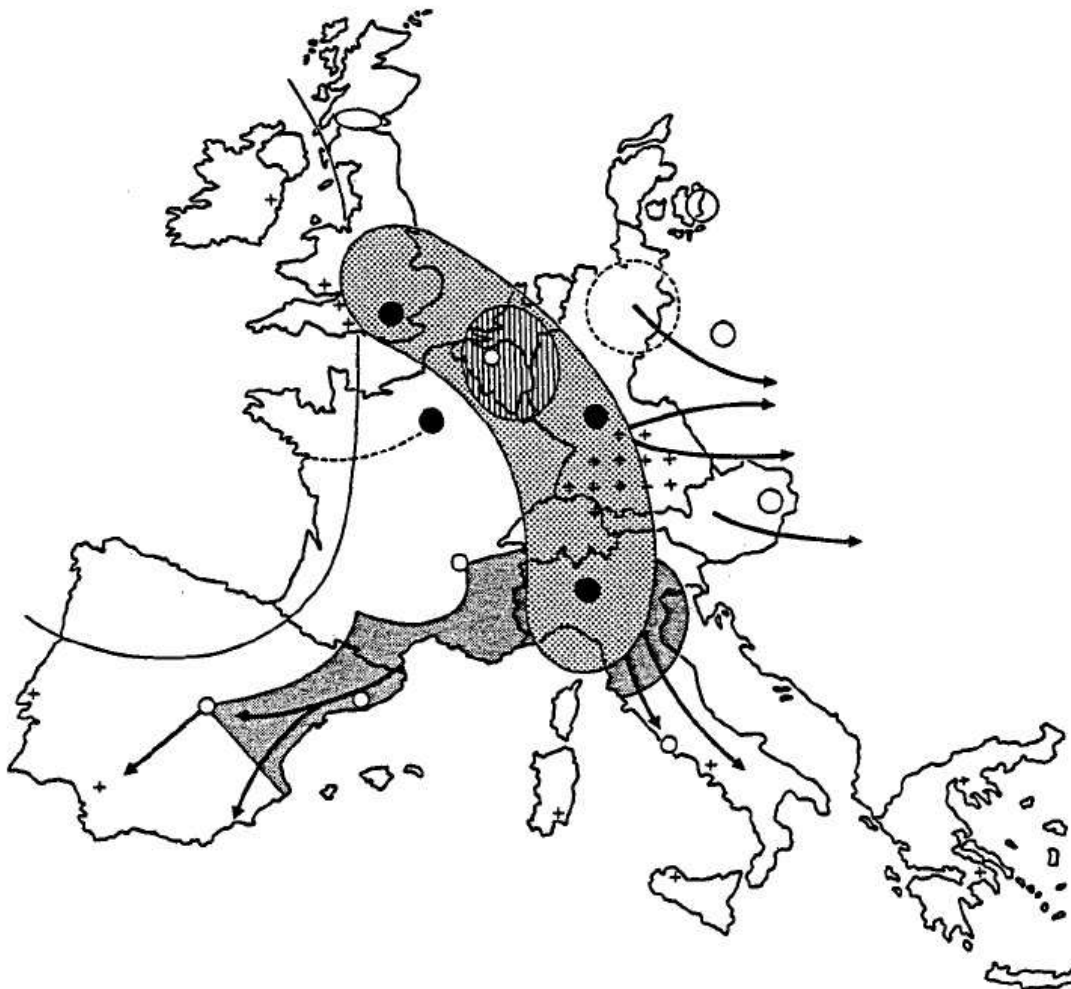
Πηγή: Parente Paula Pessoa 2009: 1006, Σχήμα 3 (βασισμένο στον Champion 2001).

**Διάγραμμα 5.4. Διοικητικά όρια και κατάσταση ασαφούς οριοθέτησης.**



Πηγή: Parente Paula Pessoa 2009: 1007, Σχήμα 4.

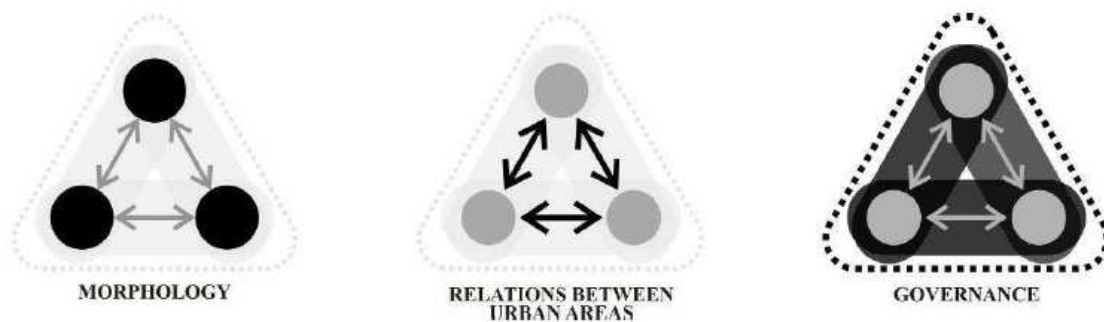
**Χάρτης 5.1. Η ευρωπαϊκή μπανάνα.**



Πηγή: Nijkamp 1993: 160, Σχήμα 3.

---

**Διάγραμμα 6.1. Οι τρεις πτυχές της πολυκεντρικότητας σύμφωνα με το πρότζεκτ ESPON.**



Πηγή: Parente Paula Pessoa 2009: 1007, Σχήμα 5 (βασισμένο στη Dühr 2005).