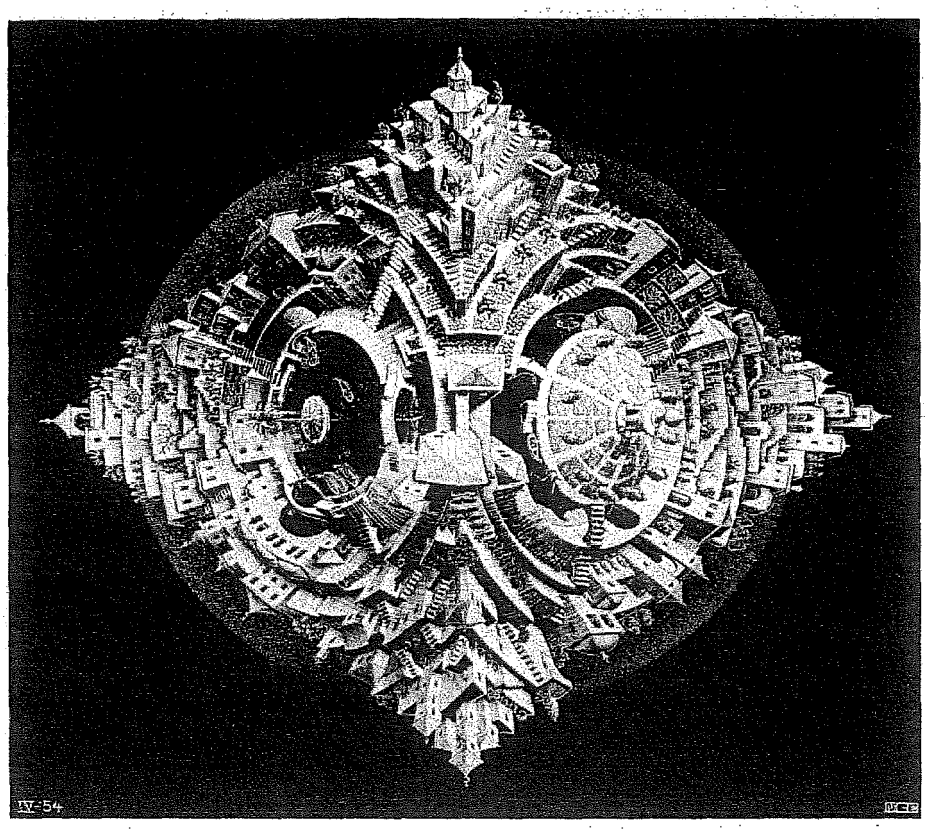
ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ.



Τουρκομένης Κυριάκος

Υπεύθυνος Καθηγητής:
Λουκάκης Παύλος

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής:
Δεμαθάς Ζαχαρίας
Παπαδασκαλόπουλος Αθανάσιος

ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝ. & ΠΟΛΙΤ. ΕΠΙΣΤ. ... ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2006

Οικονομικές Προσεγγίσεις για την Αστική Επέκταση Αστικών Κέντρων Μεσαίου Μεγέθους: Η περίπτωση της Λαμίας.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή..... 3

ΜΕΡΟΣ Α΄
Θεωρητική Προσέγγιση της Αστικής Επέκτασης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
Διαστάσεις της Ανάπτυξης του Αστικού Χώρου

1.1. Ο Αστικός Χώρος στην Οικονομική και Περιφερειακή Ανάπτυξη..... 6
1.2. Τι είναι η Αστική Ανάπτυξη..... 8
1.2.1. Τι είναι η Αστική Επέκταση..... 11
1.3. Ευρωπαϊκή Ένωση και Αστικός Χώρος..... 14
1.4. Οικονομική και Χωρική Διάσταση της Αστικής Ανάπτυξης..... 19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Οικονομική Προσέγγιση της Αστικής Επέκτασης

2.1. Μοντέλα Χωροθέτησης Χρήσεων Γης..... 21
2.2. Αγγλο-αμερικανικός και Μεσογειακός Τύπος Αστικής Επέκτασης..... 25
2.3. Πορεία της Κατανομής του Αστικού Χώρου..... 27
2.4. Παραγωγή και Αναπαραγωγή του Αστικού Χώρου..... 30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ
Χωρική Διάσταση της Αστικής Επέκτασης

3.1. Ο Αστικός Χώρος ως Πεδίο Ανταγωνισμού..... 36
3.2. Φορείς Αστικής Επέκτασης..... 38
3.3. Οικονομική Συμπεριφορά των Φορέων Αστικής Επέκτασης..... 41
3.3.1. Ο Ρόλος των Παραγωγικών Δραστηριοτήτων..... 41
3.3.2. Ο Ρόλος της Κατοικίας..... 43
3.4. Αιτίες και Συνέπειες της Αστικής Επέκτασης..... 48
3.4.1. Αιτίες..... 48
3.4.2. Συνέπειες..... 51
3.5. Αντί Συμπεράσματος..... 55

ΜΕΡΟΣ Β΄
Η Αστική Επέκταση στην Ελλάδα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
Η Αστική Ανάπτυξη- Επέκταση στον Ελληνικό Χώρο

4.1. Παράγοντες Εξέλιξης των Αστικών Σχηματισμών..... 58
4.2. Ιεραρχική Δομή των Οικισμών της Χώρας..... 62
4.3. Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά των Ελληνικών Πόλεων..... 64
4.4. Τυπολογία Αστικών Επεκτάσεων..... 66
4.5. Συμπέρασμα..... 68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ
Νομοθετικό Πλαίσιο Ρύθμισης του Αστικού Χώρου στην Ελλάδα

5.1. Εισαγωγή 71
5.1.1. Νομοθετικό Πλαίσιο Ανάπτυξης του Αστικού Χώρου στην Ελλάδα, 1923-1989 71
5.1.2 Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Νομοθετικές Ρυθμίσεις, 1990 έως σήμερα 75
5.1.3. Οι Πολεοδομικές Πολιτικές πριν και μετά το 1989 76
5.2. Πολιτικές Επενδυτικών Κινήτρων στην Περιφερειακή Πολιτική 80
5.3. Συμπέρασμα 83

ΜΕΡΟΣ Γ΄
Case-Study: Η Περίπτωση της Λαμίας

Εισαγωγή 85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ
Αναπτυξιακές Δυνατότητες Ευρύτερης Περιοχής Μελέτης

Εισαγωγή 87
6.1. Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας 88
6.1.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη 88
6.1.2. Στοιχεία Οικονομικής Δραστηριότητας 89
6.1.3. Η Θέση της Στερεάς Ελλάδας στον Ελληνικό Χώρο, η Ευρωπαϊκή Διάσταση 93
6.2. Νομός Φθιώτιδας 95
6.2.1. Πληθυσμιακά Στοιχεία 96
6.2.2. Στοιχεία Οικονομικής Δραστηριότητας 98
6.2.3. Η Θέση του Νομού Φθιώτιδας στον Ελληνικό Χώρο, η Ευρωπαϊκή Διάσταση 101

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
Σενάρια Χωρικής Επέκτασης του Δήμου Λαμιέων

7.1. Σημερινό Πρότυπο Ανάπτυξης του Δήμου Λαμιέων 103
7.1.1. Γενικά Στοιχεία 103
7.1.2. Στοιχεία Πληθυσμιακής Κατάστασης 104
7.1.3. Στοιχεία Οικονομικής Δραστηριότητας 109
7.1.4. Η Θέση της Λαμίας στον Ελληνικό Χώρο και η Ευρωπαϊκή της Διάσταση 112
7.2. Η Χωρική Ανάπτυξη της Λαμίας 114
7.3. Σενάρια Αστικής Επέκτασης Δήμου Λαμιέων 120
7.3.1. 1° Σενάριο 120
7.3.2. 2° Σενάριο 122
7.3.3. 3° Σενάριο 123
7.3.4. Γενικές Παραδοχές (χωρικά σταθερότυπα) 124
7.3.5. Προγραμματικά Μεγέθη 125
7.4. Συμπέρασμα 130

Επίλογος 133
Βιβλιογραφία 135

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....

Εισαγωγή

Οι νέες οικονομικές συνθήκες και οι εξελίξεις στους τομείς της τεχνολογίας και της πληροφόρησης, έχουν δημιουργήσει ένα σύστημα οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης, στο οποίο οι πόλεις διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο. Η αποδέσμευση των οικονομικών δραστηριοτήτων από τη στενότητα του χωρικού πλαισίου έδωσε ώθηση στην ανάπτυξη των πόλεων πέρα από το συγκριτικό τους πλεονέκτημα. Οι πόλεις αποτελούν τα κέντρα αυτής της νέας διεθνοποιημένης οικονομίας και ο τρόπος εξέλιξης και ανάπτυξης τους στο χρόνο και στο χώρο αποτελούν ρυθμιστικά στοιχεία της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης, στο σύνολο της. Η σημασία των αστικών σχηματισμών αυξάνει στην περίπτωση υπερεθνικών σχηματισμών, όπως είναι η Ε.Ε., αφού οι όροι του ανταγωνισμού και της συνεργασίας ανάμεσα στις πόλεις γίνονται πιο σύνθετοι.

Ο τρόπος παραγωγής και αναπαραγωγής του αστικού τοπίου αποτελεί, ταυτόχρονα, αιτία και συνέπεια του ευρύτερου οικονομικού πλαισίου που περιγράψαμε. Οι φάσεις του αστικού φαινομένου, η ένταση τους, ο τρόπος κατοχής της αστικής γης, οι φορείς που δρουν και διαμορφώνουν τις πόλεις καθώς και ο τρόπος αλληλεπίδρασης τους, δημιουργούν τις συνθήκες μέσα από τις οποίες οι πόλεις εξελίσσονται και καταλαμβάνουν τη σχετική θέση τους στο παγκόσμιο σύστημα πόλεων.

Η μελέτη που ακολουθεί, με τίτλο «Οικονομικές προσεγγίσεις για την αστική επέκταση αστικών κέντρων μεσαίου μεγέθους: Η περίπτωση της Λαμίας», εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών του Τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών. Σκοπός της μελέτης είναι η ανάλυση μιας φάσης του αστικού φαινομένου, της αστικής επέκτασης. Η φάση αυτή αφορά στη χωρική εξάπλωση των πόλεων και θα αναλύσουμε τον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιείται, τις σχέσεις που δημιουργούνται και την οικονομική συμπεριφορά των φορέων που εμπλέκονται σε αυτή τη διαδικασία. Η σύνθεση του θέματος περιλαμβάνει στοιχεία θεωρητικών αναζητήσεων και προβληματισμών αλλά και στοιχεία εμπειρικής τεκμηρίωσης. Η συγγραφή της μελέτης βασίστηκε σε δευτερογενή στοιχεία για το θεωρητικό τμήμα της και σε πρωτογενές υλικό για την ανάλυση των στοιχείων της μελέτης περίπτωσης.

Η οικονομική διάσταση των αστικών επεκτάσεων δίνεται μέσα από την ανάλυση της οικονομικής συμπεριφοράς των φορέων και το γενικότερο τρόπο παραγωγής και αναπαραγωγής του αστικού χώρου. Η επιλογή των πόλεων μεσαίου μεγέθους βασίστηκε στις προοπτικές εξέλιξης τους, στα πλαίσια της Ε.Ε. καθώς και στην ενδογενή δυναμική ανάπτυξης τους, η οποία μας επιτρέπει να απομονώσουμε τα επιμέρους στοιχεία του φαινομένου. Αυτός ήταν και ο λόγος για τον οποίο επιλέξαμε ως μελέτη περίπτωσης τη πόλη της Λαμίας, που είναι ένα αστικό κέντρο μεσαίου μεγέθους (για τα ελληνικά δεδομένα) και βρίσκεται στο κέντρο του ελλαδικού χώρου, σε σχετική απόσταση από την επιρροή της Αθήνας.

Η μελέτη διαρθρώνεται σε τρία μέρη. Το πρώτο μέρος αποτελεί τη θεωρητική προσέγγιση του φαινομένου της αστικής επέκτασης και περιλαμβάνει τα τρία πρώτα κεφάλαια αυτής της εργασίας. Σε αυτά τα κεφάλαια αναπτύσσονται οι διαστάσεις των εννοιών που θα συναντήσουμε στη συνέχεια, η σημασία του φαινομένου της αστικής επέκτασης στην Ε.Ε. και η συμβολή του στην περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη. Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η οικονομική διάσταση της αστικής

επέκτασης, δηλαδή ο τρόπος χωροθέτησης των αστικών δραστηριοτήτων, ο τρόπος κατανομής του αστικού χώρου και ο τρόπος παραγωγής και αναπαραγωγής του. Στο τρίτο κεφάλαιο, προσδιορίζονται οι φορείς- παράγοντες που εμπλέκονται στη διαδικασία επέκτασης των πόλεων και αναλύεται η συμπεριφορά τους. Γίνεται, επίσης, μια αναφορά στις αιτίες και στις συνέπειες της χωρικής εξάπλωσης των αστικών σχηματισμών.

Η παρουσίαση της μορφής των αστικών επεκτάσεων στη χώρα γίνεται στο δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας, με την καταγραφή των γενικών στοιχείων της ελληνικής πραγματικότητας, τον τρόπο ιεράρχησης των ελληνικών πόλεων και μια κατηγοριοποίηση των τύπων αστικής επέκτασης που συναντάμε στη χώρα (κεφάλαιο 4°). Το πέμπτο κεφάλαιο, παρουσιάζει το νομοθετικό πλαίσιο ρύθμισης του αστικού χώρου στην Ελλάδα σε επίπεδο πολεοδομικής οργάνωσης και αναπτυξιακής πολιτικής, ώστε να αποκτήσουμε μια γενική εικόνα του πλαισίου ανάπτυξης και επέκτασης των ελληνικών πόλεων.

Το τελευταίο μέρος αυτής της εργασίας αφορά στη μελέτη περίπτωσης, δηλαδή στην επέκταση της Λαμίας και αποτελείται από δύο κεφάλαια. Το έκτο κεφάλαιο, αναλύει την παρούσα κατάσταση και τις αναπτυξιακές δυνατότητες της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και του Νομού Φθιώτιδας, με σκοπό να προσδιορίσουμε τα στοιχεία ανάπτυξης και της δυναμική της ευρύτερης περιοχής. Τέλος, το έβδομο κεφάλαιο παρουσιάζει τα πληθυσμιακά και οικονομικά στοιχεία της Λαμίας, εντοπίζει τις περιοχές επέκτασης της πόλης και προτείνει τρία πιθανά σενάρια εξέλιξης της πόλης με χρονικό ορίζοντα το έτος 2025.

Η μελέτη αυτή ολοκληρώθηκε με την καθοδήγηση του υπεύθυνου Καθηγητή μου, κ. Παύλου Λουκάκη, τον οποίο και ευχαριστώ θερμά για τη διάθεση, την υπομονή και τις συμβουλές του. Σημαντική ήταν, επίσης, η βοήθεια του κ. Ζαχαρία Δεμαθά ο οποίος παρακολούθησε όλη την εξέλιξη αυτής της εργασίας. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την Καθηγήτρια μου, κα. Λίλα Λεοντίδου, για το ενδιαφέρον, την εμπειρία και τη συνεισφορά της στην εκπόνηση της διπλωματικής μου μελέτης καθώς και τους Καθηγητές μου, κ. Εμμανουήλ Μαρμαρά και κ. Αλέξη Αφουζενίδη, για τη συμπαράσταση τους. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την υλική και ηθική υποστήριξη και τη Σοφία Γκουτζαμάνη για τη βοήθεια της, όποτε αυτή ήταν απαραίτητη.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

1.1. Ο Αστικός Χώρος στην Οικονομική και Περιφερειακή Ανάπτυξη

Η έννοια και η σημασία της αστικής ανάπτυξης σχετίζεται άμεσα με την συνειδητοποίηση της σημασίας της διάστασης του χώρου στη γενικότερη οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη. Η χωρική διάσταση των οικονομικών δραστηριοτήτων και κατ' επέκταση της περιφερειακής ανάπτυξης μιας περιοχής, ενσωματώθηκε σχετικά αργά στις οικονομικές θεωρίες και στην άσκηση της οικονομικής και περιφερειακής πολιτικής. Μέχρι τις αρχές του 20ου αιώνα η ανάλυση των οικονομικών φαινομένων δεν λάμβανε υπόψη της την έννοια του χώρου καθώς οι θεωρίες τους στηρίζονταν σε ένα κόσμο χωρίς διαστάσεις (Χριστοφάκης, 2001: 15).

Οι διαδικασίες της ανάπτυξης στο χώρο έχουν τη δική τους δυναμική και εξελικτική πορεία. Τα πλεονεκτήματα και οι αδυναμίες κάθε χωρικής ενότητας επηρεάζουν το είδος των οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων που μπορούν να φιλοξενηθούν και επηρεάζονται από αυτές. Η μεταβλητή του χώρου άρχισε να αποκτά ιδιαίτερη σημασία στη δεκαετία του 1970 οπότε και έκαναν την εμφάνισή τους τα πρώτα σημάδια της παγκοσμιοποίησης. Η κύρια επίδραση της παγκοσμιοποίησης ήταν η συνεχώς αυξανόμενη αλληλεξάρτηση ανάμεσα σε όλες τις περιοχές του πλανήτη (Κόνσολας, 1997: 18).

Στο πεδίο της οικονομικής ανάπτυξης η περίοδος, μετά το 1970 και μέχρι σήμερα, χαρακτηρίζεται από την όλο και πιο στενή διασύνδεση των τοπικών οικονομιών κάθε χώρας με αυτό που έχει επικρατήσει να ονομάζεται Παγκόσμια Οικονομία. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι οι επιμέρους οικονομικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται σε μια γεωγραφική περιοχή, επηρεάζονται από τις οικονομικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται αλλού και των οποίων οι επιδράσεις διαχέονται στο χώρο μέσω των νέων τεχνολογιών, της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών (Χριστοφάκης, 2001: 97), καταργώντας στην ουσία την φυσική διάσταση αυτού του χώρου.

Το νέο αυτό πρότυπο ανάπτυξης που στηρίζεται στις εξελίξεις των τομέων πληροφόρησης, τεχνολογίας και τηλεπικοινωνιών, παρέχει τη δυνατότητα σε κάθε περιφέρεια και σε κάθε τόπο να αναπτυχθεί πέρα από το συγκριτικό του πλεονέκτημα. Οδηγούμαστε, επομένως, σε περισσότερο εξωστρεφείς οικονομικές δραστηριότητες, σε περισσότερο αποκεντρωμένες και ευέλικτες παραγωγικές διαδικασίες και σε ένα κατακερματισμό του εθνικού χώρου (Χριστοφάκης, 2001: 97).

Στον τομέα της περιφερειακής ανάπτυξης, η αποκέντρωση της παραγωγής και η πιο ευέλικτη αντιμετώπιση των εκάστοτε χωρικών περιορισμών, ενδυνάμωσε το στοιχείο της τοπικότητας και επηρέασε τον τρόπο άσκησης της περιφερειακής πολιτικής. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1970, η περιφερειακή ανάπτυξη ήταν ζήτημα της εθνικής πολιτικής κάθε χώρας και ρυθμιζόταν αποκλειστικά από την κεντρική διοίκηση. Ο τρόπος άσκησης της περιφερειακής πολιτικής άλλαξε από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 και ιδίως τη δεκαετία του 1980, οπότε και σημειώθηκαν

αλλαγές στις μορφές κρατικής παρέμβασης και μια ανασύνταξη του κεντρικού κράτους (Ανδρικοπούλου, 1994: 15).

Δύο είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της «νέας» περιφερειακής πολιτικής. Το πρώτο είναι η εμφάνιση αποκεντρωμένων τοπικών πολιτικών στο εσωτερικό του εθνικού κράτους, οι οποίες ασκούνται από τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και ενισχύουν το υπό-εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο ανάπτυξης κάθε χώρας. Το δεύτερο χαρακτηριστικό είναι η εμφάνιση πολιτικών με στόχο το υπερ-εθνικό επίπεδο ανάπτυξης, που μπορεί να επιτευχθεί και καθορίζεται από το σχηματισμό υπερ-εθνικών οργανισμών ρύθμισης, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση και προωθεί νέες μορφές συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων χωρών (Χριστοφάκης, 2001: 97).

Η οργάνωση του χώρου και ειδικότερα ο τρόπος και η σημασία της αστικής ανάπτυξης δεν θα μπορούσαν να μείνουν ανεπηρέαστες από τις εξελίξεις της οικονομικής και περιφερειακής πολιτικής. Αρχικά επηρεάστηκαν οι παράγοντες χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, οι οποίοι έπρεπε να καλύπτουν τις ανάγκες κάθε δραστηριότητας τόσο σε μίκρο-περιφερειακό– τοπικό επίπεδο (πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο και σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, ύπαρξη μητροπολιτικής περιοχής, ευνοϊκό φυσικό περιβάλλον, διαθεσιμότητα γης και εγκαταστάσεων, διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού, κ.τ.λ.) όσο και σε μάκρο-περιφερειακό επίπεδο (ευνοϊκό εργασιακό κλίμα, εγγύτητα σε μεγάλες αγορές, εγγύτητα σε προμηθευτές, πηγές πρώτων υλών και σε επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, κ.τ.λ.) (Χριστοφάκης, 2001: 102-103).

Γενικά, οι παράγοντες χωροθέτησης μπορούν να διακριθούν σε τρεις ευρύτερες κατηγορίες: 1) στους παράγοντες που σχετίζονται με τις Αγορές (γειτνίαση με πελάτες και προμηθευτές, δυνατότητα εξυπηρέτησης περιμετρικών αγορών, ολοκλήρωση– ενσωμάτωση αγορών, επικρατούσες εργασιακές σχέσεις), 2) στους παράγοντες που σχετίζονται με τις Υποδομές (δίκτυα μεταφορών, κατάσταση τηλεπικοινωνιών, επιχειρηματικές υποδομές) και 3) στους παράγοντες που σχετίζονται με το Ανθρώπινο Δυναμικό (ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, δραστηριότητες έρευνας και τεχνολογίας, εκπαιδευτικές λειτουργίες, ευνοϊκές συνθήκες διαβίωσης) (Χριστοφάκης, 2001: 102-104). Οι παράγοντες αυτοί, μεταβάλλουν το βαθμό ελκτικότητας κάθε περιοχής και συνεπώς επηρεάζουν και τον τρόπο της αστικής της ανάπτυξης. Τι είναι, όμως, η αστική ανάπτυξη;

1.2. Τι είναι η Αστική Ανάπτυξη

Η έννοια της αστικής ανάπτυξης, ουσιαστικά, αναφέρεται στη διαρκή εξέλιξη των αστικών σχηματισμών, δηλαδή των οικισμών και των πόλεων. Η διαδικασία αυτή είναι πολυσύνθετη και η προσπάθεια κατανόησης και εκμετάλλευσής της, με τρόπο αποτελεσματικό, προσδιορίζεται από τις εκάστοτε ιστορικές, πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες κάθε τόπου. Στις μέρες μας, το οικονομικό και περιφερειακό πρότυπο ανάπτυξης, που περιγράψαμε στη προηγούμενη ενότητα, έχει μεταβάλλει την παραδοσιακή δομή των πόλεων.

«Οι πόλεις δεν αποτελούν πια κλειστές πληθυσμιακές ενότητες με (έστω σχετική) αυτονομία στις επιλογές παραγωγής, απασχόλησης ή ακόμη και χωροθέτησης των δραστηριοτήτων τους. Αντίθετα, αποτελούν όλο και περισσότερο μέρος ενός ευρύτερου εθνικού (και σε αυξανόμενο βαθμό διεθνούς) συστήματος αστικών κέντρων με λειτουργικές διασυνδέσεις και αλληλεπιδράσεις που προέρχονται από τις (συχνά άνισες) ροές εμπορευμάτων και συντελεστών παραγωγής, την (συχνά μονοσήμαντη) διάδοση κοινωνικών προτύπων, την (συχνά ασύμμετρη) διάχυση της πληροφόρησης, της καινοτομίας και των τεχνολογικών και παραγωγικών προτύπων.» (Πετράκος, 1999: 9).

Πράγματι, η ιστορία των πόλεων μας δείχνει ότι το αστικό φαινόμενο δεν είχε πάντα τη μορφή που γνωρίζουμε σήμερα. Όλα ξεκίνησαν από την προσπάθεια του ανθρώπου να συνοικήσει σε ένα χωρικά προσδιορισμένο τόπο και μέσα από αυτή τη συνύπαρξη να μπορέσει να αυτοσυντηρηθεί και να προφυλαχθεί. Με αυτή την έννοια ο αστικός χώρος είναι προϊόν της ανθρώπινης δράσης και χρησιμοποιείται για να καλύψει τις εκάστοτε ανάγκες του (Μαρμαράς, 2002: 111). Οποιαδήποτε δυσκολία υπάρχει στην προσπάθεια ορισμού του αστικού φαινομένου, διαχρονικά, οφείλεται στη διαλεκτική σχέση χώρου και κοινωνίας, η οποία διαμορφώνει τα χωρικά δεδομένα και διαμορφώνεται από αυτά.

Ο όρος «αστικός» αναφέρεται σε ένα ιδιαίτερο τύπο κατοχής του χώρου από μια πληθυσμιακή ομάδα και εκφράζει την κοινωνική και λειτουργική διαφορά του από τον όρο «αγροτικός». Ταυτόχρονα, η εννοιολογική διαφοροποίηση των δύο όρων αναφέρεται στην κατανομή της εργασίας στην κοινωνία, κάνοντας ένα διαχωρισμό ανάμεσα στην παραδοσιακή και στη σύγχρονη κοινωνική οργάνωση. Σύμφωνα με τον Α.Αραβαντινό, ο αστικός χώρος χαρακτηρίζεται από δύο κύρια στοιχεία. Το πρώτο είναι το «κέλυφος», που περιλαμβάνει τους οικοδομικούς όγκους και τον τεχνικό εξοπλισμό που βρίσκονται σε ένα χωρικά συγκεκριμένο φυσικό περιβάλλον. Το δεύτερο συστατικό στοιχείο είναι η «κοινωνία των ανθρώπων», δηλαδή τα άτομα που διαμένουν, εκπαιδεύονται, εργάζονται και κυκλοφορούν μέσα στο «κέλυφος» και ταυτόχρονα το μεταβάλλουν σύμφωνα με τις ανάγκες τους (Μαρμαράς, 2002: 112-113).

Οι κύριοι «αστικοί» σχηματισμοί είναι ο οικισμός και η πόλη. Εννοιολογικά ο όρος οικισμός προέρχεται από τις λέξεις οικία, δηλαδή κατάλυμα και από τον όρο

οικουμένη, που στους ελληνιστικούς χρόνους αναφερόταν στην κατοικούμενη περιοχή της γήινης επιφάνειας. Ως οικισμός ορίζεται ένα άθροισμα κατοικιών που απέχουν μικρή απόσταση και των οποίων οι ένοικοι αναπτύσσουν μεταξύ τους κάποια κοινωνική σχέση. Ο οικισμός έχει οντότητα όταν το πλήθος των οικογενειών που τον απαρτίζουν είναι ικανός να σχηματίσει μια κοινωνική ομάδα μεγαλύτερη του ενός νοικοκυριού (Μαρμαράς, 2002: 114).

Η έννοια της πόλης προέρχεται από τη λέξη πολιτισμός, γεγονός που καθιστά δύσκολη την εξεύρεση ενός κοινά αποδεκτού ορισμού της έννοιας, αφού η ερμηνεία της σε μεγάλο βαθμό επηρεάζεται από τα πολιτιστικά στερεότυπα κάθε χώρας. Γενικά, ένας αστικός σχηματισμός μπορεί να θεωρηθεί ως πόλη όταν διαθέτει μια κρίσιμη πληθυσμιακή μάζα, με την ανάλογη ηλικιακή διάρθρωση και συγκεντρώνει κάποιες λειτουργικές ιδιότητες που ο σχηματισμός αυτός εξυπηρετεί (Μαρμαράς, 2002: 112-115). Η διαφοροποίηση στο τι κάθε χώρα θεωρεί «πόλη» έγκειται στο μέγεθος της πληθυσμιακής συγκέντρωσης και στο είδος των λειτουργικών δραστηριοτήτων που φιλοξενεί η περιοχή αυτή.

Το 1887, το Διεθνές Ινστιτούτο Στατιστικής έκανε μια προσπάθεια να ορίσει ως πόλεις τους οικισμούς με πληθυσμό μεγαλύτερο των 2.000 κατοίκων. Η προσπάθεια αυτή απέτυχε, γιατί κάθε χώρα προσδιορίζει την κρίσιμη πληθυσμιακή μάζα που καθορίζει την έννοια της πόλης με βάση τις δικές της (διαφορετικές) συνθήκες. Στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα κριτήρια της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, οι οικισμοί με λιγότερους από 2.000 κατοίκους χαρακτηρίζονται ως κώμες ή χωριά. Οι οικισμοί με πληθυσμό από 2.000 ως 10.000 άτομα χαρακτηρίζονται ως κωμοπόλεις ή ημιαστικά κέντρα και τέλος, οι οικισμοί με περισσότερους απο10.000 κατοίκους θεωρούνται ως πόλεις (Μαρμαράς, 2002: 115).

Επιπλέον, ένας αστικός σχηματισμός για να μπορεί να χαρακτηριστεί «πόλη» θα πρέπει να φιλοξενεί ένα πλήθος πολεοδομικών λειτουργιών που να καλύπτουν τις ανάγκες των κατοίκων για κατοικία, απασχόληση, ψυχοσωματική καλλιέργεια και κυκλοφορία. Επομένως, δε θα ονομάζαμε πόλη ένα αστικό χώρο που εξυπηρετεί μία και μοναδική λειτουργία ή ένα χώρο με χαμηλή πυκνότητα κτιρίων (Μαρμαράς, 2002: 116).

Οι μελετητές του αστικού φαινομένου έχουν κατά καιρούς προσπαθήσει να δώσουν έναν επαρκή ορισμό της πόλης με βάση τις λειτουργίες που συναντώνται σε ένα τέτοιο ανθρωπογενές περιβάλλον. Σύμφωνα με κάποιους από αυτούς «πόλη» θεωρείται κάθε αστικός σχηματισμός του οποίου οι κάτοικοι καταναλώνουν το περισσότερο χρόνο της εργασίας τους στο εσωτερικό του. Οι μελετητές που προσέγγισαν το θέμα από την κοινωνιολογική οπτική, συνέδεσαν την πόλη με τις σχέσεις συγγένειας που αναπτύσσονται καθώς και τις έννοιες της κινητικότητας, των σύνθετων επαγγελμάτων και της κοινωνικής διαστρωμάτωσης[1]. Άλλοι μελετητές, αντιπαραβάλλοντας την πόλη με την περιφέρεια, στην οποία υπάγεται γεωγραφικά θεώρησαν την πόλη ως το γεωμετρικό κέντρο των ανταλλαγών μια μικρής ή μεγάλης περιφέρειας, αφού η περιφέρεια στηρίζει τους κατοίκους της πόλης με την αγροτική της παραγωγή και ταυτόχρονά η πόλη συγκεντρώνει τις απαραίτητες υπηρεσίες επίτευξης αυτών των ανταλλαγών (Μαρμαράς, 2002: 117).

Στις μέρες μας, η έννοια της πόλης ως θεωρητική προσέγγιση και ως περιεχόμενο, έχει διευρυνθεί. Οι πόλεις συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος των

---

[1] Η θεωρία αυτή αμφισβητήθηκε από την οικολογική Σχολή του Σικάγο (το 1920 με την έκδοση του βιβλίου «The City» των R. Park, E. Burgess και R.D. McKenzie) που υποστήριξε ότι σε μια πόλη μπορούν να αναπτυχθούν διακριτές τοπικές κουλτούρες καθώς και ότι η πόλη διέπεται από νομοτελειακές διαδικασίες αύξησης και ανάπτυξης.

οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων και επομένως αποτελούν τους αποδέκτες των εξελίξεων της τεχνολογίας, των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών. Η διεθνοποίηση της οικονομίας και οι αλλαγές στην παραγωγική διάρθρωση αποτελούν εξελίξεις που δημιουργήθηκαν μέσα στο περιβάλλον των πόλεων, αλλάζοντας παράλληλα τη δομή, την εσωτερική λειτουργία και τις σχέσεις μεταξύ τους (Οικονόμου, 1999: 13).

Η πόλη, επομένως, αναπτύσσεται *«μέσα από σύνθετες διαδικασίες και δεν αποτελεί ποτέ αμιγή πολεοδομικό τύπο, αλλά σύνθετη συνάθροιση τέτοιων τύπων* (Λεοντίδου, 1989: 15*)»*. Επιπλέον, το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού των ανεπτυγμένων χωρών διαμένει σε πόλεις. Αυτός ο αστικός τρόπος διαβίωσης μας δίνει την σημερινή διάσταση της έννοιας της πόλης, η οποία σχετίζεται περισσότερο με τον τρόπο ζωής των ανθρώπων και την οργάνωση της καθημερινότητας τους, παρά με τη γεωγραφική διάσταση του χώρου που καταλαμβάνει μια πόλη (Μαρμαράς, 2002: 118).

Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό όλων, σχεδόν, των σύγχρονων πόλεων είναι η συνεχής τους ανάπτυξη προς τα επάνω και προς τα έξω (Hamnet, 1987: 136). Αυτός είναι και ο λόγος που η έννοια της αστικής ανάπτυξης τις περισσότερες φορές ταυτίζεται με την έννοια της αστικοποίησης[2].

Λέγοντας αστικοποίηση εννοούμε τη διαδικασία κατά την οποία σημειώνεται μετατόπιση της κοινωνικής ζωής, του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων από την ύπαιθρο στην πόλη. Η διαδικασία αυτή, θέτει σε νέες βάσεις την κοινωνική, οικονομική και χωρική οργάνωση της πόλης. Τα κύρια χαρακτηριστικά που παρατηρούνται κατά τη διάρκεια της αστικοποίησης, είναι η κίνηση του πληθυσμού και η πόλωση της οικονομικής δραστηριότητας (Κομνηνός, 2004: 34).

Η συγκέντρωση των ατόμων σε κεντρικά σημεία του χώρου μεταβάλλει την κατανομή του πληθυσμού ανάμεσα στις πόλεις και στους υπόλοιπους (μικρότερους) οικισμούς (Κόνσολας, 1997: 19). Ταυτόχρονα, η εγκατάσταση ανθρώπων και δραστηριοτήτων σε ένα περιορισμένο χώρο ευνοεί την ύπαρξη και τη διάχυση ενός ιδιαίτερου πολιτιστικού προτύπου, του αστικού πολιτισμού (Μαρμαράς, 2002: 112).

Η συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων στις μεγάλες πόλεις οφείλεται στη δημιουργία εξωτερικών οικονομιών κλίμακας. Το πλήθος και η ποιότητα δραστηριοτήτων και υπηρεσιών στις μεγάλες πόλεις, η συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη διακλαδικών σχέσεων μεταξύ τους αποτελούν τα οφέλη που μπορούν να αποκομίσουν οι, εγκατεστημένες σε αστικό περιβάλλον, επιχειρήσεις (Πετράκος, Οικονόμου, 1999: 17).

Η σύνθετη μορφή του αστικού χώρου και των επιμέρους στοιχείων του, δεν μας επιτρέπει να δώσουμε στην αστική ανάπτυξη ένα μοναδικό ορισμό. Η έννοια της αστικής ανάπτυξης περιλαμβάνει όλες τις διαστάσεις της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής δραστηριότητας των αστικών σχηματισμών, αφού μέσα από αυτές τις δραστηριότητες παράγεται και αναπαράγεται ο αστικός χώρος. Έχει επικρατήσει, όμως, ο όρος αστική ανάπτυξη να συνδυάζεται περισσότερο με την οικονομική και πληθυσμιακή εξέλιξη των πόλεων. Οι οικονομικές και πληθυσμιακές μεταβολές μιας αστικής περιοχής είναι πιο εύκολο να ποσοτικοποιηθούν και επομένως να συγκριθούν με τις μεταβολές άλλων περιοχών.

---

[2] Λανθασμένη εντύπωση που προκαλείται από το γεγονός ότι η φάση της αστικοποίησης, που είναι μια από τις τέσσερις φάσεις του αστικού κύκλου (Αστικοποίηση, Περιαστικοποίηση, Αποσυγκεντροποίηση και Επανασυγκεντροποίηση), έχει τη μεγαλύτερη διάρκεια και σχετίζεται περισσότερο με την οικονομική, πληθυσμιακή και χωρική ανάπτυξη μιας πόλης.

1.2.1. Τι είναι η Αστική Επέκταση

Έννοια συναφής, αλλά όχι ταυτόσημη της αστικής ανάπτυξης είναι η αστική επέκταση. Στην ουσία, η αστική επέκταση είναι μια μορφή αστικής ανάπτυξης με πολλές κοινωνικό-οικονομικές και περιβαλλοντικές προεκτάσεις.

Κάποιοι μελετητές του φαινομένου θεωρούν την αστική επέκταση ως μια μορφή ανάπτυξης της αστικής γης, η οποία παρουσιάζει χαμηλά επίπεδα σύνδεσης οχτώ διαφορετικών διαστάσεων. Αυτές οι διαστάσεις είναι η πυκνότητα, η συνέχεια, η πολικότητα, η συγκέντρωση, η κεντρικότητα, η ομαδοποίηση ομοειδών δραστηριοτήτων, ο συνδυασμός χρήσεων γης και η εγγύτητα. Κάποιοι άλλοι σημειώνουν ιδιαίτερα την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και τοποθετούν την αστική επέκταση στα όρια των κατοικημένων περιοχών, δηλαδή, στα περίχωρα των πόλεων (Arnstberg, Couch, 2004: 11).

Ο N. Chin, στην προσπάθεια του να ορίσει την αστική επέκταση, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν τέσσερις τύποι προσδιορισμού του φαινομένου. Οι ορισμοί της επέκτασης των πόλεων έχουν σχέση με: α) το γενικότερο αστικό σχηματισμό, β) τις χρήσεις γης, γ) τις επιδράσεις της επέκτασης και δ) την πυκνότητα (Arnstberg, Couch, 2004: 9).

Οι ορισμοί της αστικής επέκτασης που βασίζονται πάνω στην μορφή των πόλεων προϋποθέτουν τη θεωρητική ύπαρξη μιας ιδανικής «συμπαγούς» πόλης (compact city), η οποία αποτελεί το μέτρο σύγκρισης για τις επεκτάσεις των υπόλοιπων πόλεων. Οποιαδήποτε απόκλιση από αυτό το πρότυπο θεωρείται ως επέκταση (Arnstberg, Couch, 2004: 10).

Στην περίπτωση που η αστική επέκταση εξετάζεται από τη σκοπιά των χρήσεων γης, τότε γίνεται αναφορά στο διαχωρισμό αυτών των χρήσεων. Τέτοιου είδους επεκτάσεις παρατηρούνται στην περίπτωση εμπορικών και βιομηχανικών πάρκων ή στην περίπτωση της εκτεταμένης κάλυψης μιας περιοχής από μία και μοναδική χρήση (Arnstberg, Couch, 2004: 10).

Η αστική επέκταση μπορεί να προσδιοριστεί και μέσω των επιδράσεων της. Για παράδειγμα, η ελλιπής προσπελασιμότητα ανάμεσα σε συσχετιζόμενες χρήσεις γης ή η έλλειψη λειτουργικού ελεύθερου χώρου, μπορούν να θεωρηθούν ως στοιχεία επέκτασης μιας πόλης Σε αυτή, όμως, την περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος να χαρακτηρίσουμε ως αστική επέκταση κάθε εξέλιξη με αρνητικά αποτελέσματα (Arnstberg, Couch, 2004: 10).

Επίσης, περιοχές με χαμηλή πυκνότητα μπορούν να θεωρηθούν επεκτάσεις, σύμφωνα με τον τέταρτο τύπο προσδιορισμού της έννοιας. Κάτι τέτοιο, όμως, δεν μπορεί ούτε να μετρηθεί, ούτε και να εξηγηθεί επαρκώς (Arnstberg, Couch, 2004: 10).

Γενικότερα, οι επιδράσεις της αστικής επέκτασης χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη σχετίζεται με την κάλυψη ελεύθερων χώρων από τις αστικές χρήσεις και η δεύτερη έχει σχέση με τις ομάδες πληθυσμού που εμπλέκονται στην διαδικασία της επέκτασης καθώς και με τους λόγους για τους οποίους συμβαίνει αυτό (Arnstberg, Couch, 2004: 11).

Στην πρώτη ομάδα ανήκουν οι περιβαλλοντικές επιδράσεις της χωρικής εξάπλωσης των πόλεων. Μια αστική επέκταση δεν μειώνει μόνο τη διαθέσιμη για άλλες χρήσεις γη, αλλά αυξάνει και την κατανάλωση ενέργειας που χρειάζεται συνολικά η πόλη για να λειτουργήσει καθώς και την ενέργεια που χρειάζεται για τις μεγαλύτερες μετακινήσεις του πληθυσμού από και προς το κέντρο της πόλης (Arnstberg, Couch, 2004: 11).

Η δεύτερη κατηγορία επιδράσεων της επέκτασης των πόλεων, εξετάζει το θέμα από κοινωνική άποψη. Η αστική επέκταση μειώνει τη συνοχή των χρήσεων γης μιας πόλης, αφού αυξάνει τη διασπορά τους στο χώρο. Στην περίπτωση των προαστίων η διασπορά της κατοικίας έχει και κοινωνικές προεκτάσεις, γιατί μπορεί να οφείλεται σε λόγους φυλετικούς ή και ταξικούς και επομένως αποτελεί μια αποτύπωση αυτών των διαφορών στο χώρο και προκαλεί κοινωνικό διαχωρισμό (Arnstberg, Couch, 2004: 11).

Γενικά, μπορούμε να πούμε ότι μια αστική επέκταση, τις περισσότερες φορές, αντιμετωπίζεται ως μια μορφή του φαινομένου της αστικοποίησης. Η άποψη αυτή, αν και ισχύει στις περισσότερες περιπτώσεις, δεν εξηγεί την περίπτωση της επέκτασης των πόλεων που βρίσκονται σε παρακμή. Αστική επέκταση συναντάται και σε πρώην βιομηχανικές πόλεις που βρίσκονται, για κάποιο λόγο, στο στάδιο της αποβιομηχάνισης παρουσιάζοντας μείωση του πληθυσμού τους και της οικονομικής τους δραστηριότητας. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Detroit των Η.Π.Α., που σημείωσε μείωση του πληθυσμού του κατά 8% ενώ η έκταση του αυξήθηκε κατά 28%, την περίοδο 1970-1990. Κάτι αντίστοιχο παρατηρήθηκε, πιο πρόσφατα, στο Liverpool της Αγγλίας και στο Leipzig της Γερμανίας (Couch, Karecha,Nuissl, Rink, 2004: 118).

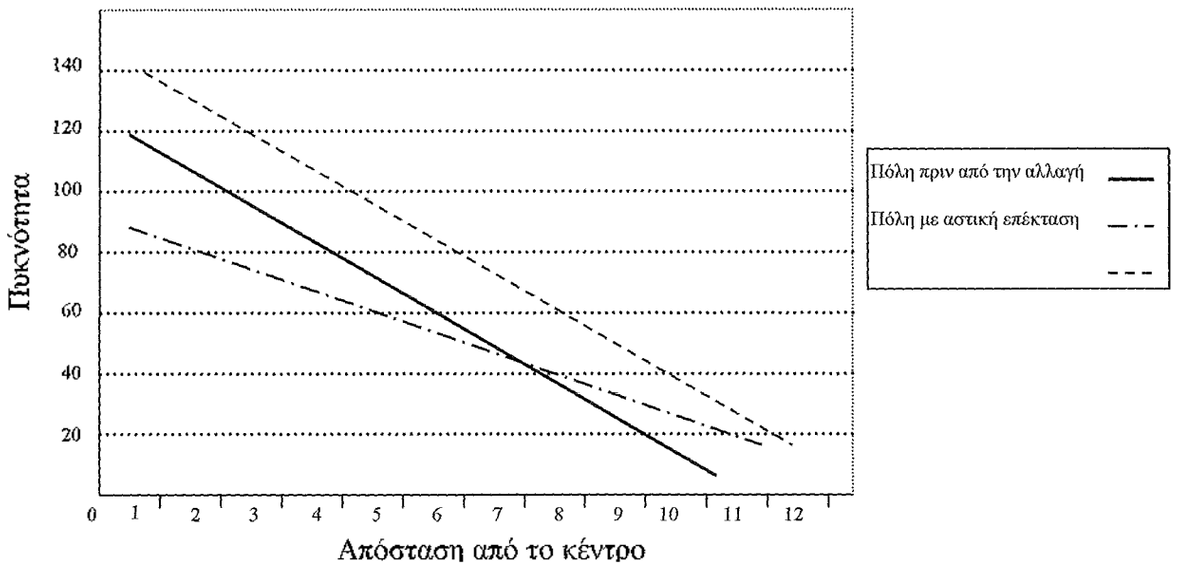
Μπορούμε να πούμε ότι στις μέρες μας συναντάμε πέντε, σχετικά, ομογενοποιημένα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις αστικές επεκτάσεις (Arnstberg, Couch, 2004: 13). Αυτά είναι:

1. Υποδιαιρέσεις περιοχών κατοικίας, που συχνά χαρακτηρίζονται παραπλανητικά ως χωριά ή πόλεις ή γειτονιές και τα οποία αποτελούνται αμιγώς από κατοικίες (δεν υπάρχουν άλλες χρήσεις).
2. Περιοχές με μεγάλα ή μικρά εμπορικά κέντρα, σε μικρή σχετικά απόσταση από τα εξωτερικά όρια των πόλεων, με κοινό τους στοιχείο την ανάγκη χρήσης αυτοκινήτου προκειμένου να φτάσουν σε αυτά οι πελάτες τους.
3. Περιοχές γραφείων και επιχειρηματικών πάρκων, με τη συνύπαρξη κάποιων διασκορπισμένων κατοικιών και μεγάλων χώρων στάθμευσης.
4. Περιοχές με δημόσια ιδρύματα, όπως σχολεία, πανεπιστήμια, δημόσιες υπηρεσίες.
5. Περιοχές που καταλαμβάνονται από μεγάλου μεγέθους υποδομές, όπως είναι οι αυτοκινητόδρομοι, που έχουν ως στόχο την εξυπηρέτηση των αναγκών των ήδη εκτεταμένων περιοχών μιας πόλης.

Κοινό σημείο όλων των παραπάνω είναι η αντίληψη ότι η αστική επέκταση είναι κάτι περισσότερο από μια διαδικασία αστικοποίησης. Είναι μια διαδικασία εξέλιξης των αστικών σχηματισμών, η διαδικασία κατά την οποία συμβαίνει η εξάπλωση των πόλεων. Η διάκριση της από την έννοια της αστικής ανάπτυξης είναι σημαντική για την κατανόηση της εξέλιξης των σύγχρονων πόλεων.

Είναι κοινά αποδεκτό ότι η ένταση των αστικών δραστηριοτήτων είναι μεγαλύτερη στο κέντρο των πόλεων και μειώνεται καθώς απομακρυνόμαστε από αυτά. Κάθε δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα σε ένα αστικό περιβάλλον έχει τη δική της καμπύλη έντασης. Η κλίση της καμπύλης εξαρτάται από μια σειρά παραγόντων, όπως είναι η τοπογραφία της περιοχής, το δίκτυο μεταφορών, οι υποδομές κ.τ.λ. Γενικά, η αστική επέκταση μεταβάλει την καμπύλη έντασης όλων των αστικών δραστηριοτήτων, μειώνοντας την κλίση της.

Σχήμα 1. Επιδράσεις της αστικής ανάπτυξης και της αστικής επέκτασης στην καμπύλη έντασης των αστικών δραστηριοτήτων.



Πηγή: Arnstberg, Couch, 2004

Στο σχήμα 1, απεικονίζεται η διαφορετική επίδραση που έχουν στην καμπύλη έντασης η αστική επέκταση και η αστική ανάπτυξη. Η αστική ανάπτυξη, επειδή αναφέρεται σε κάποια μεταβολή πληθυσμού ή οικονομικών δραστηριοτήτων στα όρια μιας πόλης, θα προκαλέσει (με όλα τα άλλα στοιχεία σταθερά) μια μετατόπιση ολόκληρης της καμπύλης έντασης προς τα δεξιά, αν η μεταβολή είναι θετική και προς αριστερά, αν η μεταβολή είναι αρνητική. Αντίθετα, μια μεταβολή της αστικής επέκτασης με όλα τα υπόλοιπα στοιχεία σταθερά, θα προκαλέσει αλλαγή στην κλίση της καμπύλης έντασης, μεταβάλλοντας τη σχέση ανάμεσα στην ένταση μιας αστικής δραστηριότητας και στην απόσταση της από το κέντρο της πόλης (Arnstberg, Couch, 2004: 14). Αυτή είναι και η διαφορά των δύο εννοιών, η αστική ανάπτυξη επηρεάζει συνολικά την πόλη, ενώ η αστική επέκταση επηρεάζει τις δομικές σχέσεις των επιμέρους στοιχείων της.

1.3. Ευρωπαϊκή Ένωση και Αστικός Χώρος

Σε ολόκληρο τον κόσμο, η διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης συμβάδισε με το βαθμό αστικοποίησης του πληθυσμού, καθ' όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα. Στην Ευρώπη, η φάση της αστικοποίησης διήρκεσε από την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης ως και τις δύο πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες (Πετράκος, Οικονόμου, 1999: 17). Βέβαια, ο βαθμός εκδήλωσης του φαινομένου διαφέρει από χώρα σε χώρα λόγω των διαφορετικών ρυθμών ανάπτυξης κάθε περιοχής. Οι νέες συνθήκες της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, της ανάπτυξης της τεχνολογίας και της συγκρότησης υπερ-εθνικών σχηματισμών, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτελούν σημεία αναφοράς στην εξέλιξη του φαινομένου της αστικοποίησης και γενικότερα στη διαδικασία της αστικής ανάπτυξης.

Η Ευρώπη είναι πρωταρχικά ένας αστικός χώρος. Οι ευρωπαϊκές πόλεις εξακολουθούν να αποτελούν τα κέντρα οικονομικής, πολιτιστικής και κοινωνικής δραστηριότητας και καινοτομίας. Κατά πολλούς, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί περισσότερο μια κοινότητα πόλεων παρά μια κοινότητα εθνών (Γοσποδίνη, 2000: 196). Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων και η διεθνοποίηση της οικονομίας, ώθησαν τις πόλεις της Ευρώπης να λειτουργήσουν προοδευτικά ως ένα ενιαίο αστικό σύστημα. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας οι πόλεις της Ευρώπης ανταγωνίζονται περισσότερο και συνεργάζονται περισσότερο (Πετράκος, Οικονόμου, 1999: 14).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρείται ως η περισσότερο αστικοποιημένη περιοχή του πλανήτη, με το 80% του πληθυσμού της να κατοικεί στις πόλεις. Το 20% των κατοίκων της Ε.Ε. διαμένει σε πόλεις με πληθυσμό μεγαλύτερο των 250.000 ατόμων, άλλο ένα 20% διαμένει σε πόλεις με πληθυσμό από 100.000 μέχρι 250.000 κατοίκους και ένα 40% κατοικεί σε πόλεις μέχρι 100.000 ατόμων (Κότιος, 1999: 560). Το γεγονός ότι αυτές οι αστικές περιοχές της Ένωσης παράγουν τα 3/4 του Α.Ε.Π. της Κοινότητας είναι ένα ακόμα στοιχείο της δυναμικής των ευρωπαϊκών πόλεων.

Κύριο χαρακτηριστικό της ανάπτυξης των πόλεων της Δυτικής Ευρώπης είναι η αυξανόμενη χρήση της αστικής γης, τόσο σε ένταση όσο και σε έκταση. Η αστικοποίηση εξακολουθεί να αποτελεί την κυρίαρχη διαδικασία στις ευρωπαϊκές πόλεις, αν και παρατηρείται επιβράδυνση στους ρυθμούς εξέλιξης της. Οι πόλεις αποτελούν τους τόπους κατοικίας, εργασίας, οικονομικής παραγωγής, τεχνολογικής εξέλιξης, πολιτιστικής δράσης κ.τ.λ., διασφαλίζουν την ποιότητα ζωής και επηρεάζουν το οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό πρότυπο ανάπτυξης της Ε.Ε. (Κότιος, 1999: 560).

Παράλληλα με τη διαδικασία αστικοποίησης παρατηρείται και μια διαδικασία αστικής διάχυσης, κυρίως στις μεγάλες πόλεις. Η διάχυση αυτή, οφείλεται σε ένα συνδυασμό παραγόντων όπως είναι: η αύξηση των τιμών των ακινήτων σε κεντρικές περιοχές των πόλεων, η υποβάθμιση των συνθηκών ζωής μέσα στις πόλεις, η πρόοδος της τεχνολογίας και των τηλεπικοινωνιών, η αύξηση των αναγκών των ατόμων για γη

κ.τ.λ. (Κότιος, 1999: 561). Ως αστική διάχυση μπορούμε να θεωρήσουμε και την τάση των δραστηριοτήτων του δευτερογενή και πιο πρόσφατα του τριτογενή τομέα να εγκαθίστανται στην περίμετρο των μεγάλων αστικών κέντρων. Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας είναι η συνεχής υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η διαρκώς αυξανόμενη ανάγκη για υλικές και κοινωνικές υποδομές, οι οποίες με τη σειρά τους πυροδοτούν ένα νέο κύκλο διάχυσης (Κότιος, 1999: 561).

Ο έντονα αστικός χαρακτήρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί να ειδωθεί από δύο διαστάσεις, μια θετική και μια αρνητική. Η αρνητική πλευρά του, είναι η ευαισθησία του ευρωπαϊκού χώρου σε οποιαδήποτε οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και οικολογικά προβλήματα, που είναι πιθανό να εμφανιστούν και τα οποία μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον πόλεων και δικτύων συνεργασίας μπορούν να πυροδοτήσουν πολλαπλασιαστικά αρνητικά αποτελέσματα (Κότιος, 1999: 557). Κατά το παρελθόν, έχουν παρατηρηθεί περιπτώσεις πόλεων που παρήκμασαν λόγω της μεταβολής των παραγωγικών συνθηκών και της αδυναμίας τους να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα που διαμορφώθηκαν.

Η θετική πλευρά του αστικοποιημένου τοπίου της Ευρώπης είναι η δυνατότητα που έχουν οι πόλεις, μέσα στα πλαίσια της διεθνοποιημένης οικονομίας, να ξεπεράσουν το όποιο συγκριτικό τους μειονέκτημα (γεωγραφική θέση, οικονομική διάρθρωση, υποδομές, κ.τ.λ.) και να αναπτυχθούν με βάση τα ανταγωνιστικά τους πλεονεκτήματα, που στηρίζονται στην πληροφόρηση, στην ευελιξία, στην ανάπτυξη καινοτομιών, στη δημιουργία συνεργασιών με άλλες πόλεις και στην εξέλιξη της τεχνολογίας (Χριστοφάκης, 2001: 107). Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εξεύρεσης ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, παρατηρείται η τάση των πόλεων να εξειδικεύονται σε ορισμένες λειτουργίες, προκειμένου να προσελκύσουν οικονομικές, τουριστικές, διοικητικές και άλλες δραστηριότητες (Κότιος, 1999: 562) καθώς και η τάση δημιουργίας δικτύων συνεργασίας και ανταλλαγής εμπειριών ανάμεσα τους, η οποία διευκολύνεται από την εγγύτητα των αστικών περιοχών της Κοινότητας καθώς επίσης και από τις υψηλές τους πληθυσμιακές πυκνότητες (Κότιος, 1999: 560).

Κάθε πόλη κατέχει τη δική της θέση στο ενιαίο αστικό ευρωπαϊκό σύστημα. Η ιεράρχηση της γίνεται με βάση την απόδοση της σε διάφορους τομείς και δραστηριότητες, όπως η βιομηχανία, ο τουρισμός, οι υπηρεσίες καθώς και με βάση το μέγεθος της επιρροής της, σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο (Γοσποδίνη, 2000: 196). Η θέση κάθε πόλης και επομένως η αναπτυξιακή της προοπτική σχετίζεται με πέντε παράγοντες: «...

1. *Το βαθμό διαφοροποίησης της οικονομικής βάσης και την ύπαρξη εξειδικευμένου προσωπικού.*
2. *Την ύπαρξη υπηρεσιών με υψηλή τεχνολογία και τοπική διασύνδεση με ερευνητικά ιδρύματα.*
3. *Το βαθμός ανάπτυξης ή / και εκσυγχρονισμού των υποδομών στους τομείς των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.*
4. *Την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος (κτισμένου χώρου, δημόσιου υπαίθριου χώρου, περί-αστικού φυσικού χώρου) και την ποιότητα της αστικής ζωής.*
5. *Τη θεσμική ικανότητα για την χάραξη και την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών.*

(Γοσποδίνη, 2000: 197)».

Όταν γίνεται λόγος για ιεράρχηση των ευρωπαϊκών πόλεων δεν αναφερόμαστε σε μια σταθερή κατηγοριοποίηση τους αλλά σε ένα ευέλικτο σύστημα

ταξινόμησης των αστικών κέντρων της Ευρώπης. Ένα είδος κατηγοριοποίησης που γίνεται είναι με βάση τη φάση ανάπτυξης στην οποία βρίσκονται οι πόλεις. Έτσι, έχουμε τα αστικά κέντρα με δυσμενή βιομηχανική προοπτική, υποβαθμισμένο περιβάλλον και απαρχαιωμένη υποδομή και τα αστικά κέντρα με νέες, σύγχρονες υποδομές, με δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας, κ.τ.λ. (Χριστοφάκης, 2001: 108).

Μια πιο ενδιαφέρουσα διάκριση των πόλεων της Ε.Ε. έγινε το 1997 στο πλαίσιο του ΣΑΚΧ (Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου), το οποίο αποτελεί προϊόν του άτυπου Συμβουλίου των Υπουργών Χωροταξίας, στο Noordwijk (Κότιος, 1999: 557). Σύμφωνα με αυτό, τα ευρωπαϊκά αστικά κέντρα κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τις πόλεις διεθνούς επιπέδου και κυρίως τις πόλεις με παγκόσμια ακτινοβολία. Η δεύτερη ομάδα πόλεων αποτελείται από τα αστικά κέντρα εθνικού επιπέδου, δηλαδή, τα αστικά περιφερειακά κέντρα και οι παλιές βιομηχανικές πόλεις. Τέλος, η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τις πόλεις περιφερειακού επίπεδου, δηλαδή, τις περιφερειακές πόλεις της κεντρικής ζώνης, τις περιφερειακές πόλεις εκτός κεντρικής ζώνης και τις πόλεις μεσαίου μεγέθους των αγροτικών περιοχών (Κότιος, 1999: 562).

Όσον αφορά στην πρώτη κατηγορία πόλεων, πρέπει να σημειωθεί ότι η έννοια της μεγάλης πόλης, με τη διεθνή σημασία του όρου, δεν συναντάται στην Ευρώπη. Οι πόλεις της Ε.Ε. είναι ουσιαστικά μεσαίου μεγέθους, γεγονός που μαρτυράται από το ότι καμία από τις είκοσι μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου δεν βρίσκεται στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Συνεπώς, η εμβέλεια των ευρωπαϊκών μητροπόλεων δεν απορρέει από τον πληθυσμό τους αλλά από τη δυναμική των δραστηριοτήτων που φιλοξενούνται σε αυτές. Οι παγκοσμιουπόλεις είναι μεγάλα αστικά κέντρα που συγκεντρώνουν επιχειρηματικές και παραγωγικές δραστηριότητες, χρηματοοικονομικές και διοικητικές υπηρεσίες παγκόσμιας κλίμακας. Επίσης, χαρακτηρίζονται από υψηλής ποιότητας τεχνικές και κοινωνικές υποδομές και αποτελούν την έκφραση της παγκόσμιας οικονομίας στο χώρο (Πετράκος, Οικονόμου, 1999: 25-28).

Συγκεντρώνοντας ισχυρές πολυεθνικές επιχειρήσεις και σημαντικούς χρηματοδοτικούς οργανισμούς δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας, οι οποίες ενεργοποιούν περαιτέρω αναπτυξιακές διαδικασίες, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα κάθε οικουμενόπολης. Η διατήρηση και η προσέλκυση νέων οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων απαιτεί την ύπαρξη και λειτουργία πλήθους υποστηρικτικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και κέντρων έρευνας και τεχνολογίας. Μια παγκοσμιούπολη θα πρέπει, επίσης, να έχει σημαντικές υλικές υποδομές καθώς και την αντίστοιχη κοινωνική και πολιτιστική υποδομή (Πετράκος, Οικονόμου, 1999: 25-28). Οι πόλεις που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία, παρουσιάζουν έντονο ανταγωνισμό και εμφανίζουν υψηλές προοπτικές ανάπτυξης μέσα στο ενιαίο αστικό σύστημα της Ε.Ε.

Στη δεύτερη κατηγορία της ταξινόμησης του ΣΑΚΧ, περιλαμβάνονται οι πόλεις εθνικού επιπέδου. Οι πόλεις αυτής της κατηγορίας, ανήκουν στις πρώτες βιομηχανικές περιοχές που γνώρισαν σημαντική ανάπτυξη κατά την περίοδο 1950-1960, οπότε και σημείωσαν υψηλά ποσοστά αστικοποίησης, συγκεντρώνοντας το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού, των παραγωγικών δραστηριοτήτων, της οικιστικής ανάπτυξης κ.τ.λ. Συνέπεια της ανάπτυξης αυτής της περιόδου είναι οι υψηλές πολεοδομικές πυκνότητες, η μόλυνση του φυσικού και του αστικού περιβάλλοντος, η χαμηλή ποιότητα σχεδιασμού και γενικά η υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου, στοιχεία που επικράτησαν την εποχή της μαζικής τους αστικοποίησης Ως αποτέλεσμα, οι πόλεις αυτές αποτελούν τις λιγότερο ελκυστικές περιοχές στην νέα εποχή του ενοποιημένου αστικού συστήματος της Ευρώπης.

Επομένως αποτελούν και τα αστικά κέντρα με τις λιγότερες προοπτικές ανάπτυξης. Παρόλα αυτά, γίνονται κάποιες προσπάθειες βελτίωσης της θέσης τους, κυρίως μέσα από την ανάληψη σημαντικών διεθνών εκδηλώσεων, όπως των Ολυμπιακών Αγώνων ή διεθνών εκθέσεων (Γοσποδίνη, 2000: 200-203).

Η τρίτη κατηγορία της ταξινόμησης του ΣΑΚΧ, περιλαμβάνει τις μεσαίου και μικρού μεγέθους πόλεις περιφερειακού επιπέδου. Τα αστικά κέντρα αυτής της κατηγορίας παρουσιάζουν τις περισσότερες δυνατότητες ανάπτυξης. Η προοπτική ανάπτυξης τους άρχισε να φαίνεται από την δεκαετία 1970-1980, όταν οι μεσαίες και μικρές πόλεις της Ε.Ε. δέχτηκαν τα πρώτα κύματα της απο-συγκεντροποίησης του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων των μεγάλων πόλεων. Οι παράγοντες που οδήγησαν στην ανάπτυξη των μικρών πόλεων αυτής της περιόδου ήταν (Γοσποδίνη, 2000: 204):

- Οι υψηλές τιμές γης, το μεγάλο κόστος υπηρεσιών και οι χαμηλού επιπέδου υποδομές των μεγάλων πόλεων.
- Οι εξελίξεις στους τομείς της τεχνολογίας και ειδικότερα στους τομείς των μεταφορών, της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών.
- Η καλύτερη ποιότητα ζωής και το καλύτερο αστικό περιβάλλον σε αντιδιαστολή με το υποβαθμισμένο περιβάλλον των μεγάλων αστικών κέντρων.

Οι μεσαίες και μικρές πόλεις της Ε.Ε. είναι μεγάλης σημασίας γιατί λειτουργούν αντισταθμιστικά σε σχέση με την ανάπτυξη των μεγάλων πόλεων και επιλύουν πολλά από τα προβλήματα των μικρότερων αγροτικών περιοχών. Οι πόλεις αυτής της κατηγορίας έχουν περισσότερη διαθέσιμη αστική γη και σε χαμηλότερη τιμή, καλύτερη ποιότητα περιβάλλοντος, απουσία οξυμένων κοινωνικών προβλημάτων και μεγαλύτερη αίσθηση της κοινωνικής ταυτότητας, κ.τ.λ. (Πετράκος, Οικονόμου, 1999: 31-35). Τα χαρακτηριστικά αυτά, που σχετίζονται με την καλύτερη ποιότητα ζωής που μπορούν προσφέρουν οι πόλεις μεσαίου μεγέθους, σε συνδυασμό με την εξέλιξη των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών, θέτουν τις βάσεις πάνω στις οποίες στηρίζεται η αναπτυξιακή προοπτική αυτών των αστικών κέντρων στην Ε.Ε. Η παραγωγική διάρθρωση κάθε πόλης τέτοιου μεγέθους στηρίζεται σε λίγους μόνο κλάδους του δευτερογενή κυρίως τομέα, γεγονός που αυξάνει την πιθανότητα αντιμετώπισης προβλημάτων συρρίκνωσης της παραγωγικής της βάσης. Στα μειονεκτήματα των μικρών και μεσαίων αστικών σχηματισμών της Ε.Ε. συμπεριλαμβάνοντα, επίσης, η περιορισμένη δυνατότητα παρακολούθησης των εξελίξεων της οικονομίας και η περιορισμένη δυνατότητα προσέλκυσης επενδυτικών κεφαλαίων.

Όταν γίνεται αναφορά στη θετική προοπτική των πόλεων μεσαίου και μικρού μεγέθους δεν εννοούμε όλες τις πόλεις αυτή της κατηγορίας. Η σχετική αναπτυξιακή δυναμική τους εξαρτάται από ορισμένα φυσικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά. Έτσι, μεσαίες και μικρές πόλεις που βρίσκονται σε στρατηγικά σημεία του ευρωπαϊκού χώρου, κοντά σε άξονες επικοινωνίας έχουν ιδιαίτερη προοπτική ανάπτυξης. Το ίδιο συμβαίνει και με τις πόλεις που βρίσκονται κοντά σε μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις και λειτουργούν ως πόλεις δορυφόροι. Σε αυτή την περίπτωση η εξέλιξη τους εξαρτάται περισσότερο από την ανάπτυξη των αστικών συγκεντρώσεων με τις οποίες γειτνιάζουν (Πετράκος, Οικονόμου, 1999: 31-35).

Σε αντίθεση με τους τύπους πόλεων που μόλις αναφέραμε, οι αστικές περιοχές εκτός κεντρικής ζώνης, οι πόλεις που βρίσκονται σε αγροτικές περιοχές καθώς και οι πόλεις στην περίμετρο του ευρωπαϊκού χώρου, παρουσιάζουν

δυσμενέστερες προοπτικές εξέλιξης. Με περιορισμένες δυνατότητες ανάπτυξης και σε απόσταση από τα κέντρα αποφάσεων και τους άξονες επικοινωνίας της Ε.Ε., αναμένεται να εξακολουθήσουν να εξαρτώνται από τους πόρους των διαρθρωτικών πολιτικών (Πετράκος, Οικονόμου, 1999: 31-35).

Η κατηγοριοποίηση των αστικών κέντρων της Ευρώπης γίνεται για να εντοπιστούν οι συνθήκες ανάπτυξης αλλά και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες πόλεις, στα πλαίσια της Ε.Ε. Η κατανόηση του τρόπου ανάπτυξης ενός χώρου με τέτοιο υψηλό βαθμό αστικοποίησης, αποτελεί το πρώτο απαραίτητο βήμα για τη χάραξη μιας ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής για θέματα αστικού χώρου. Η σημασία αυτής της πολιτικής, η οποία βρίσκεται ακόμα στα πρώτα της στάδια και δεν αποτελεί θεσμοθετημένη πρακτική της Ε.Ε., είναι μεγάλη, αφού ένας από τους πρωταρχικούς στόχους της Ένωσης είναι η προαγωγή της αρμονικής ανάπτυξης του συνόλου της, με σκοπό τη μείωση των διαφορών των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών και τη μείωση της καθυστέρησης των πιο μειονεκτικών περιοχών της (Κότιος, 1999: 555). Επιπλέον, ο αστικός χώρος δέχεται τις συνέπειες των υπόλοιπων πολιτικών της Ε.Ε., όπως είναι οι πολιτικές για την ανεργία και τον κοινωνικό αποκλεισμό, για τη βιωσιμότητα, τις μεταφορές κ.τ.λ. Επομένως, η άσκηση μιας ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής για τον αστικό χώρο είναι απαραίτητη για τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών πόλεων.

1.4. Οικονομική και Χωρική Διάσταση της Αστικής Ανάπτυξης

Η διαδικασία της αστικής ανάπτυξης, έχει δυο διαστάσεις. Η πρώτη είναι η οικονομική διάσταση, που αναφέρεται στις οικονομικές δραστηριότητες που δημιουργεί και από τις οποίες δημιουργείται ο αστικός χώρος και η δεύτερη σχετίζεται με την αποτύπωση της παραπάνω διαδικασίας στο χώρο (Ανδρικοπούλου, 1994: 65). Όπως έγινε φανερό και στις προηγούμενες ενότητες, η αστική ανάπτυξη είναι μια σύνθετη διαδικασία, που αναφέρεται στη χωρική οργάνωση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και στην οικονομική διάσταση και προοπτική τους. Ο διαχωρισμός του φαινομένου της αστικής ανάπτυξης στις οικονομικές και στις χωρικές του συνιστώσες διευκολύνει την κατανόηση των στοιχείων που το συνθέτουν και βοηθά στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των πιθανών προβλημάτων του.

Η βάση του διαχωρισμού των διαστάσεων της ανάπτυξης του αστικού χώρου βρίσκεται στη διαφορετική προσέγγιση του ίδιου φαινομένου. Η μια οπτική της αστικής ανάπτυξης αφορά στην παραγωγική δομή του χώρου και αναφέρεται στους οικονομικούς παράγοντες που διαμορφώνουν το αστικό τοπίο, μεταβάλλοντας ταυτόχρονα τη δομή του. Προσπαθεί να ερμηνεύσει τα κίνητρα αλλά και τις προοπτικές της παραγωγής του αστικού χώρου με όρους οικονομικούς και να προσδιορίσει τις ομάδες παραγόντων που εμπλέκονται σε αυτή τη διαδικασία. Τέλος, επιχειρεί να οριοθετήσει την επιρροή κάθε αστικού σχηματισμού στο πλαίσιο των νέων οικονομικών προτύπων ανάπτυξης.

Η άλλη οπτική του φαινομένου της αστικής ανάπτυξης ξεκινά με αφετηρία το χώρο και επιδιώκει την περιγραφή της χωρικής κατανομής των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Σκοπός, σε αυτή την περίπτωση, είναι η μελέτη των ίδιων των παραγόντων αλλά και του βαθμού επίδρασης τους στη δημιουργία του αστικού χώρου. Η κατανομή των χρήσεων γης, οι θεωρίες χωροθέτησης των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, η τυπολογία των χωρικών σχηματισμών φανερώνουν τον τρόπο οργάνωσης και τις δυνατότητες ανάπτυξης των αστικών σχηματισμών.

Η προσπάθεια ερμηνείας των αστικών επεκτάσεων, που είναι μια αποτύπωση των δυνάμεων της αστικής ανάπτυξης στο χώρο, απαιτεί το συνδυασμό και των δύο διαστάσεων της εξέλιξης των πόλεων. Η δημιουργία των σχετικών πολιτικών ανάπτυξης των πόλεων χρειάζεται το συνδυασμό των δύο προσεγγίσεων για τη σφαιρικότερη απεικόνιση των πραγματικών διαστάσεων του φαινομένου. Χρειάζεται, όμως, και το διαχωρισμό τους για την υιοθέτηση και εφαρμογή αποτελεσματικότερων επιμέρους μέτρων οργάνωσης του αστικού χώρου. Καμία, όμως, από τις δύο οπτικές του αστικού φαινόμενου δε μπορεί να ερμηνεύσει μεμονωμένα, τη διαδικασία της εξέλιξης των πόλεων και κατά συνέπεια τη φάση της χωρικής εξάπλωσης τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

2.1. Μοντέλα Χωροθέτησης Χρήσεων Γης

Η χωρική έκφραση της διαδικασίας που δημιουργεί τις συνθήκες επέκτασης των πόλεων είναι, σχεδόν, αδύνατο να διαχωριστεί, σε αμιγώς στοιχεία του χώρου. Η σχέση οικονομικών δραστηριοτήτων και χωρικών δομών είναι τόσο ισχυρή που δεν μπορούμε να αναλύσουμε την αστική εξέλιξη χωρίς να λάβουμε υπόψη μας τη οικονομική διάσταση της και αντίστροφα, να κατανοήσουμε τις οικονομικές σχέσεις και τις δράσεις που αναπτύσσονται σε μια πόλη, χωρίς να συνυπολογίσουμε το χωρικό πλαίσιο δημιουργίας τους.

Ο αστικός χώρος αποτελεί το υπόβαθρο πάνω στο οποίο αναπτύσσονται οι κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις των ατόμων και αποτελεί το πεδίο δράσης και ανταγωνισμού κάθε δοσμένου κοινωνικοοικονομικού σχηματισμού. Η δομή της πόλης, ως το άθροισμα των επιμέρους παραμέτρων της, μας δίνει, σε κάθε χρονική στιγμή, μια ερμηνεία για τον τρόπο εξέλιξης της και κυρίως μας δείχνει τις τάσεις, τους περιορισμούς και τις δυνατότητες αυτής της εξέλιξης (Λουκάκης, σημ.ΜΠΣ Τ.Ο.Π.Α.: 3). Οι δυνάμεις που προκαλούν το φαινόμενο της επέκτασης των πόλεων βρίσκονται στα στοιχεία του ήδη διαμορφωμένου αστικού τοπίου και στον τρόπο χωροθέτησης των διαφόρων δραστηριοτήτων.

Ιστορικά, η αντιμετώπιση των ζητημάτων του αστικού χώρου και της χωροθέτησης των διάφορων χρήσεων γης αποτέλεσε αντικείμενο επιστημονικής έρευνας από τις αρχές του 19ου αιώνα. Το 1826, ο Johann Heinrich von Thunen[1] ήταν ο πρώτος που ασχολήθηκε με τη χωρική διάρθρωση των χρήσεων γης. Πιο συγκεκριμένα, ο Thunen διατύπωσε μια θεωρία για την χωροθέτηση των γεωργικών δραστηριοτήτων, τη διαμόρφωση των τιμών της γαιοπροσόδου και την κατανομή της αγροτικής γης, σε σχέση με τα διαφορετικά αγροτικά προϊόντα. Η θεωρία του βασίστηκε στο διαχωρισμό του γεωργικού εδάφους σε ομόκεντρες ζώνες διαφορετικών χρήσεων, όπου η χωροθέτηση γίνεται με βάση την απόσταση από το κέντρο (αγορά) και το ενοίκιο διαμορφώνεται από το κόστος μεταφοράς (βλ. παράρτημα) των αγροτικών προϊόντων προς αυτό (Μαρμαράς, 2002: 88-89).

Αργότερα, το 1902, ο Halford MacKinder και λίγο μετά, το 1909, ο Alferd Weber[2] ασχολήθηκαν με τους παράγοντες χωροθέτησης μια επιχείρησης, αφού οι επιχειρήσεις αποτελούσαν σημείο αναφοράς στη διαμόρφωση της, τότε, σύγχρονης βιομηχανικής οικονομίας. Σύμφωνα με αυτές τις θεωρίες, οι επιχειρήσεις επιλέγουν

---

[1] Η θεωρία του Thunen, στηρίζεται σε μια σειρά παραδοχών που δημιουργούν ιδανικές συνθήκες λειτουργίας του συστήματος του και εξασφαλίζουν ίσα μεταφορικά κόστη από το κέντρο προς όλες τις κατευθύνσεις και δραστηριοποίηση των ιδιοκτητών και των ενοικιαστών της γης, με βάση την μεγιστοποίηση του κέρδους τους (Μαρμαράς, 2002: 88).

[2] Κατά τον Weber, το σημείο του ελάχιστου μεταφορικού κόστους μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια, για κάθε επιχείρηση, υπολογίζοντας το βάρος των υλικών που πρόκειται να μεταφερθούν από και προς την επιχείρηση και το κόστος μεταφοράς ανά μονάδα μήκους απόστασης. Επίσης, στην θεωρία του Weber γίνεται για πρώτη φορά λόγος για τις οικονομίες συσσώρευσης (Μαρμαράς, 2002: 92-94).

τον τόπο εγκατάστασης τους με βάση το ελάχιστο δυνατό κόστος (βλ. παράρτημα), το οποίο εξαρτάται από το κόστός μεταφοράς των πρώτων υλών προς τις επιχειρήσεις και των προϊόντων προς τις αγορές διάθεσης τους (Μαρμαρά, 2002: 91-94).

Οι δύο προηγούμενες προσεγγίσεις αφορούσαν τη συμπεριφορά μιας μόνο δραστηριότητας, η χωροθέτηση της οποίας γινόταν με βάση την απόσταση από το σημείο κατανάλωσης, δηλαδή την αγορά. Οι θεωρίες αυτές επικράτησαν μέχρι και το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Η μελέτη της χωροθέτησης των χρήσεων γης άρχισε να αναπτύσσεται με περισσότερη λεπτομέρεια μετά την περίοδο του Μεσοπολέμου. Κύρια σημεία των νέων θεωριών, που διατυπώθηκαν τότε, ήταν: η μεταβολή του τρόπου κατανομής των διαφορετικών χρήσεων γης στις αστικές περιοχές και η μελέτη των κεντρικών περιοχών των πόλεων (Μαρμαρά, 2002: 94-95).

Το 1921, διατυπώθηκε η θεωρία της, λεγόμενης, Σχολής του Σικάγο, η οποία αποτελούνταν από τους ακαδημαϊκούς, William Thomas, Robert Park, Ernest Burgess και Louis Wirth και η οποία προσπάθησε να ερμηνεύσει τη χωροθέτηση των χρήσεων γης και την εξέλιξη των πόλεων σύμφωνα με τους κανόνες της οικολογίας (Μαρμαρά, 2002: 97). Η πόλη θεωρήθηκε ως ένα οικοσύστημα, που διέπεται από τους νόμους της επιστήμης της οικολογίας. Η παραγωγή του αστικού χώρου γίνεται μέσα στα πλαίσια του ανταγωνισμού των διαφόρων ομάδων του οικοσυστήματος και ακολουθεί συγκεκριμένες οικολογικές διαδικασίες[3] (Λεοντίδου, 2005: 88-98), όπως είναι: η συγκέντρωση (η τάση ατόμων και δραστηριοτήτων να συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένες περιοχές, που ευνοούν την κάλυψη των βασικών τους αναγκών), η κεντρικότητα (η τάση πύκνωσης της συγκέντρωσης σε ορισμένες περιοχές των πόλεων), η εξειδίκευση (η δημιουργία υποπεριοχών μέσα στην πόλη, που δημιουργείται από την συγκέντρωση ομοειδών δραστηριοτήτων), η εισβολή (η διαδικασία μεταβολής των, ήδη, διαμορφωμένων περιοχών των πόλεων), η διαδοχή (η αλλαγή χρήσεων γης και πληθυσμών), η αποκέντρωση (η μετακίνηση και εγκατάσταση ορισμένων κοινωνικών ομάδων από το κέντρο της πόλης), η τυποποίηση (η επανάληψη κάποιων βασικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών κάθε πόλης) και η κυριαρχία (η ύπαρξη κοινωνικών ομάδων που έχουν τη δύναμη να διαμορφώνουν την διαδικασία της αστικής ανάπτυξης) (Μαρμαρά, 2002: 95-96).

Ο Burgess θέλησε να αποδώσει τα στοιχεία του ανταγωνισμού του αστικού χώρου σε ένα μοντέλο ομόκεντρων ζωνών (βλ. παράρτημα), όπου οι ευπορότεροι επιλέγουν να εγκατασταθούν στις περιαστικές περιοχές (Λεοντίδου, 2005: 92). Σύμφωνα με τον Burgess, η αστική ανάπτυξη είναι αποτέλεσμα των διαδικασιών της εισβολής και της διαδοχής διάφορων κοινωνικών ομάδων στον αστικό ιστό, με αποτέλεσμα τη δημιουργία των ομόκεντρων ζωνών του μοντέλου του (Μαρμαράς, 2002: 97).

Αργότερα, το 1939, ο Homer Hoyt, επηρεασμένος από την ανθρώπινη οικολογία της Σχολής του Σικάγο, διατύπωσε το μοντέλο των τομέων[4] (βλ. παράρτημα). Ο Hoyt χρησιμοποίησε τους όρους εισβολή και διαδοχή για να δείξει ότι η μετακίνηση των κατοίκων, με οικονομική άνεση, στα προάστια των πόλεων ακολουθείται από μια διαδικασία φιλτραρίσματος προς τα κάτω του οικιστικού αποθέματος από τις πιο εύπορες προς τις πιο φτωχές ομάδες του πληθυσμού (Λεοντίδου, 2005: 93).

---

[3] Πολλοί μελετητές υποστήριξαν ότι η προσκόλληση στους οικολογικούς κανόνες αποτελεί αδυναμία της θεωρίας της Σχολής του Σικάγο, γιατί δεν μπορεί να ερμηνεύσει την χωροθέτηση όλων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (Μαρμαράς, 2002: 97).

[4] Η θεωρία του Hoyt στηρίχθηκε στην ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών, το οποίο αυξάνει τη δυνατότητα επικοινωνίας και επηρεάζει τις τιμές γης και τις δραστηριότητες που χωροθετούνται σε κάθε τομέα (Μαρμαράς, 2002: 98).

Οι Edward Ullmann και Chauncy Harris προσπάθησαν το 1945 να υπερκεράσουν τις αδυναμίες του μοντέλου ανάπτυξης του Burgess και του Hoyt. Σύμφωνα με τη δική τους θεωρία, η κατανομή των χρήσεων γης στον αστικό χώρο είναι μια δυναμική και διαρκώς εξελισσόμενη διαδικασία, η οποία αναπτύσσεται γύρω από πολλούς πυρήνες και όχι μόνο από ένα, όπως υποστήριζαν οι προηγούμενες θεωρίες (βλ. παράρτημα).

Γενικά, οι θεωρίες[5] χωροθέτησης δραστηριοτήτων, που σχηματίστηκαν κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, στηρίζονταν σε δύο, κύρια, στοιχεία. Στηρίζονταν στην ιδέα της ισορροπίας, όπου ένας εξωτερικός παράγοντας ήταν η αιτία οποιασδήποτε αλλαγής στο χώρο και στην κατάσταση ισορροπίας του ή στην ιδέα του ορθολογισμού των αποφάσεων όλων των επιμέρους ομάδων, οι οποίες ενεργούσαν πάντα με κριτήριο τη μεγιστοποίηση του οφέλους τους (Μαρμαράς, 2002: 101).

Κύριο χαρακτηριστικό της μεταπολεμικής εξέλιξης των θεωριών χωροθέτησης ήταν η κριτική που ασκήθηκε στα στοιχεία της ισορροπίας και του ορθολογισμού των θεωριών της προηγούμενης περιόδου. Η έννοια της ισορροπίας αμφισβητήθηκε γιατί ερχόταν σε αντίθεση με το διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, κυρίως, των δυτικών πόλεων. Η σημασία των θεωριών ισορροπίας ήταν, πλέον, αντιστρόφως ανάλογη της χρονικής περιόδου που περιέγραφαν. Η έννοια της ορθολογικής συμπεριφοράς των επιμέρους μονάδων δέχτηκε κριτική γιατί η απόφαση χωροθέτησης μιας δραστηριότητας εξαρτάται, σε μεγάλο βαθμό, από το πλήθος και την ποιότητα της πληροφορίας που χρειάζεται για να ληφθεί αυτή η απόφαση (Μαρμαράς, 2002:102-105).

Το 1964, ο William Alonso παρουσίασε ένα μοντέλο κατανομής των αστικών χρήσεων γης, το οποίο συνδύαζε, σε κάποιο βαθμό, το μοντέλο του Thunen και του Burgess (βλ. παράρτημα). Το μοντέλο του Alonso χώριζε τον αστικό χώρο σε ομόκεντρες ζώνες και βασιζόταν στην καμπύλη γαιοπροσόδου για να εξηγήσει την επιλογή τόπου εγκατάστασης κάθε δραστηριότητας. Η κλίση της καμπύλης, που καθοριζόταν από την προσπελασιμότητα και υπολογιζόταν από το κόστος μεταφοράς, αποτελούσε την ερμηνεία της χωροθέτησης των χρήσεων γης στις πόλεις. Εξηγούσε, επίσης, τον λόγο που τα ευπορότερα κοινωνικά στρώματα επιλέγουν την εγκατάσταση τους στα προάστια των αστικών σχηματισμών(Λεοντίδου, 2005: 132-137).

Η πιο πρόσφατη θεωρία ανάπτυξης των πόλεων είναι αυτή των «κύκλων ζωής» ή αλλιώς του «περιφερειακού κύκλου». Η θεωρία των κύκλων ζωής ακολουθεί τους κύκλους της οικονομικής ανάπτυξης, θεωρώντας ότι οι διακυμάνσεις της οικονομίας έχουν επιπτώσεις σε όλες τις χωρικές κλίμακες (Λεοντίδου, 2005: 137). Οι τέσσερις φάσεις του περιφερειακού κύκλου (βλ. παράρτημα) είναι (Λουκάκης, 1997: 60-61):

- Αστικοποίηση: η φάση κατά την οποία συγκεντρώνονται στο αστικό κέντρο πληθυσμός και δραστηριότητες, προκαλώντας αύξηση των τιμών γης, υποβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής και αύξηση αρνητικών εξωτερικών οικονομιών.

[5] Εκτός από τις θεωρίες που αναφέρθηκαν υπάρχουν και άλλες, όπως του Walter Cristaller (1933), ο οποίος διατύπωσε την θεωρία των κεντρικών τόπων (όπου κάθε πολεοδομική λειτουργία θα πρέπει να αντιστοιχεί σε μια κρίσιμη πληθυσμιακή μάζα, που να δικαιολογεί την ύπαρξη της), του Charles Colby (1933), ο οποίος έκανε λόγο για κεντρομόλες και φυγόκεντρες δυνάμεις, που απωθούν ορισμένες δραστηριότητες και έλκουν κάποιες άλλες (Μαρμαράς, 2002: 98-100).

- Προαστιοποίηση: η φάση της μετακίνησης πληθυσμού από το κέντρο της πόλης προς τα προάστια για κατοικία και καλύτερη ποιότητα ζωής.
- Αποαστικοποίηση: η φάση κατά την οποία παρατηρείται μετακίνηση παραγωγικών δραστηριοτήτων προς τα προάστια της πόλης, εντείνοντας την συσσώρευση σε αυτά και απαξιώνοντας το κέντρο της.
- Επαναστικοποίηση: η φάση στην οποία το κέντρο της πόλης αναζωογονείται από παρεμβάσεις στο χώρο, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις κ.τ.λ. και παρατηρείται μετακίνηση πληθυσμού προς το κέντρο.

Όλες οι παραπάνω θεωρίες αποτελούν εργαλεία κατανόησης του τρόπου εξέλιξης των αστικών σχηματισμών. Η κατανομή των χρήσεων γης, που περιγράφουν, γίνεται κάτω από ιδανικές συνθήκες, αδυνατώντας να ερμηνεύσουν πολλές συμπεριφορές, που δεν υπακούουν σε αυτούς τους κανόνες. Στις μέρες μας, οι τεχνολογικές, πολιτιστικές, δημογραφικές και πολιτικές εξελίξεις, σε συνδυασμό με τη λειτουργία ενός παγκοσμιοποιημένου οικονομικού συστήματος, έχουν δημιουργήσει νέες, πολύπλοκες συνθήκες κατανομής των χρήσεων γης στον αστικό χώρο. Ο νέος τρόπος ανάπτυξης των πόλεων, δεν καταργεί τη φύση της δομής της πόλης, απαιτεί, όμως, μια περισσότερο αναλυτική ερμηνεία (Μαρμαράς, 2002: 108).

2.2. Άγγλο-αμερικανικός και Μεσογειακός Τύπος Αστικής Επέκτασης

Η ποικιλομορφία των αστικών σχηματισμών και ο διαφορετικός τρόπος εξέλιξης τους στο χρόνο και στο χώρο, δεν επιτρέπουν στα μοντέλα ανάπτυξης των πόλεων, που περιγράψαμε στην προηγούμενη ενότητα, να αποκτήσουν καθολική ισχύ. Η τυποποίηση των τρόπων εξέλιξης των πόλεων και συνεπώς και των αστικών επεκτάσεων συναντά το εμπόδιο των διαφορετικών εννοιολογικών προσεγγίσεων του αστικού χώρου και των διαδικασιών ανάπτυξης του. Η ερμηνεία των στοιχείων της αστικής επέκτασης εξαρτάται, στο μεγαλύτερο μέρος της, από τις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτιστικές συνθήκες ανάπτυξης κάθε τόπου. Στις σύγχρονες πόλεις, οποιαδήποτε προσπάθεια κατηγοριοποίησης τους, είναι ακόμα πιο δύσκολη εξαιτίας της ταχύτατης και συνεχούς μετάλλαξης και της πολύπλοκης διάρθρωσης τους (Λεοντίδου, 2004: 1).

Παρόλα αυτά, υπάρχουν ορισμένα κοινά σημεία στους τρόπους των αστικών επεκτάσεων, ευρύτερων χωρικών ενοτήτων, με κάποια, σχετικά, κοινή πολιτιστική αντίληψη. Με αυτή την έννοια οι επεκτάσεις των πόλεων της Μεσογείου ή της Βόρειας Ευρώπης και της Αμερικής ή της Μέσης Ανατολής, παρουσιάζουν, σχετικά, κοινές μορφές εξέλιξης. Ο εντοπισμός και η ανάλυση των διαφορετικών ή των όμοιων αντιλήψεων, που αφορούν στον αστικό χώρο, μας βοηθά να κατανοήσουμε καλύτερα τη φύση, τις αιτίες και τις συνέπειες των αστικών επεκτάσεων. (Λεοντίδου, 2004: 1).

Σε αυτή την ενότητα θα ασχοληθούμε με τον Άγγλο-αμερικανικό και τον Μεσογειακό τύπο αστικής επέκτασης. Ο πρώτος, ενέπνευσε και τροφοδότησε τα μοντέλα των Burrgess και Alonso, ενώ ο δεύτερος αποτελεί μια ξεχωριστή, σχεδόν αντίστροφη, διαδικασία αστικής ανάπτυξης. Οι δύο αυτές μορφές αστικών επεκτάσεων διαφέρουν ως προς την κουλτούρα τους για τα θέματα του αστικού χώρου και του αστικού τρόπου ζωής. Όπως επισήμανε ο Schorske, υπάρχουν δύο ερμηνείες της έννοιας της πόλης. Η μία είναι η πόλη ως «χώρος αρετής», που επικράτησε κατά την περίοδο του Διαφωτισμού και η άλλη είναι η πόλη ως «χώρος παρακμής», που σχετίζεται με την περίοδο της βιομηχανικής επανάστασης.

Η ανάπτυξη των πόλεων της Αγγλίας και της Β. Αμερικής και κατά συνέπεια και ο τρόπος επέκτασης τους, παρά τις όποιες διαφορές[6], βασίζεται σε μια κοινή αντι-αστική αντίληψη. Οι πόλεις, θεωρούνται εστίες ρύπανσης, εγκληματικότητας και φτώχειας. Τα τμήματα του πληθυσμού, που έχουν τη δυνατότητα να κατοικήσουν κοντά σε αγροτικά περιβάλλοντα, μετακινούνται προς τις περιαστικές περιοχές και με

[6] Επιγραμματικά, οι διαφορές του τρόπου ανάπτυξης των πόλεων της Αμερικής και της Ευρώπης οφείλονται στον διαφορετικό βαθμό παρέμβασης του κρατικού μηχανισμού στην ελεύθερη αγορά, στην δυνατότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης να ασκήσει πολιτική σε θέματα περιβάλλοντος, στον ορισμό της έννοιας της αστικής επέκτασης και γενικότερα της βιώσιμης ανάπτυξης της και στα, ιδιαίτερα, οικονομικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά των πόλεων (Arnstberg, Couch, 2004: 15-22).

αυτό τον τρόπο πραγματοποιείται η επέκταση των πόλεων. Πρόκειται για μια μορφή επέκτασης που δημιουργείται από την εξιδανίκευση της υπαίθρου και την προσπάθεια των ατόμων να αλλάξουν τρόπο ζωής (απομάκρυνση τους από τις δυσμενείς επιδράσεις της πόλης και αναζήτηση του «ιδανικού» τρόπου ζωής κοντά στη φύση). Αυτός είναι και ο λόγος που δικαιολογεί την προσπάθεια προστασίας και αυστηρού ελέγχου της περιαστικής γης, που αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο της εξέλιξης των πόλεων της Αγγλίας και της Β. Αμερικής (Λεοντίδου, 2004: 1-4).

Αντίθετα, οι επεκτάσεις των πόλεων της Μεσογείου, δεν πραγματοποιούνται από άτομα που επιδιώκουν να κατοικήσουν στην εξοχή αλλά αντίθετα γίνονται από άτομα που επιζητούν την «αστικότητα». Για τους λαούς της Μεσογείου η πόλη αποτελεί κέντρο πολιτισμού, δημιουργικότητας και προόδου. Τα άτομα επιδιώκουν να εγκατασταθούν στις πόλεις ή όσο πιο κοντά γίνεται σε αυτές. Επειδή, λοιπόν, είναι δύσκολο να κατοικήσουν στο κέντρο των πόλεων (λόγω υψηλών τιμών γης), κατασκευάζουν τις κατοικίες τους σε περιαστικές περιοχές με εύκολη πρόσβαση στην πόλη, ακολουθώντας τις μεταφορικές, κυρίως, υποδομές. Η επιδίωξη της «αστικότητας» σε συνδυασμό με τους χαλαρούς ελέγχους της αστικής και περιαστικής γης, δημιουργεί το πλαίσιο ανάπτυξης του δομημένου περιβάλλοντος των Μεσογειακών πόλεων. Το στοιχείο που χαρακτηρίζει αυτές τις επεκτάσεις είναι ότι ακολουθούν το πρότυπο των αστικών κέντρων, δημιουργώντας αστικά περιβάλλοντα πυκνής δόμησης, με ψηλά κτίρια, μειωμένους χώρους πρασίνου, κ.τ.λ. (Λεοντίδου, 2004: 1-4).

Επομένως, η βασική διαφορά στον τρόπο επέκτασης των πόλεων της Μεσογείου σε σύγκριση με τις πόλεις της Αγγλίας και της Β. Αμερικής, είναι ότι οι πρώτες δημιουργούνται στην προσπάθεια των ατόμων να κατοικήσουν κοντά σε αστικά περιβάλλοντα, ενώ στην δεύτερη περίπτωση οι επεκτάσεις πραγματοποιούνται από άτομα που προσπαθούν να φύγουν από το κέντρο των πόλεων, επιζητώντας ένα διαφορετικό τρόπο ζωής, πιο κοντά στη φύση.

2.3. Πορεία της Κατανομής του Αστικού Χώρου

Η μορφή ανάπτυξης των αστικών δραστηριοτήτων είναι άρρηκτα δεμένη με τον τρόπο και το είδος κατοχής του αστικού χώρου. Η οικονομική διάσταση της εξέλιξης των αστικών σχηματισμών μεταβάλλεται μέσα στο χρόνο και επηρεάζεται από τις πολιτιστικές, κοινωνικές και ιστορικές συνθήκες κάθε εποχής και κάθε τόπου.

Η μορφή, ο τρόπος δημιουργίας και ανάπτυξης των πόλεων στις μέρες μας, αποτελεί το επιστέγασμα μιας διαδικασίας που ξεκίνησε ταυτόχρονα με το σχηματισμό των πρώτων ανθρώπινων συγκεντρώσεων και αφορά στην κατανομή του χώρου. Η εξέταση της ιστορικής εξέλιξης αυτού του φαινομένου, αν και αναφέρεται γενικά στον αστικό χώρο, μας βοηθά να κατανοήσουμε τους παράγοντες που εμπλέκονται και τις οικονομικές σχέσεις που δημιουργούνται, στην περίπτωση της επέκτασης μιας πόλης.

Σημαντική στιγμή στην πορεία της κατανομής του αστικού εδάφους είναι η μετάβαση από τις προβιομηχανικές ή προκαπιταλιστικές πόλεις, στις βιομηχανικές ή αλλιώς καπιταλιστικές πόλεις. Η περίοδος που διήρκεσε από το δέκατο έκτο ως το δέκατο όγδοο αιώνα, αποτελεί τη μεταβατική περίοδο από το ένα σύστημα παραγωγής του χώρου στο άλλο.

Το κύριο χαρακτηριστικό της ανάπτυξης των πόλεων της προβιομηχανικής περιόδου είναι ότι η γη ήταν αντικείμενο χρήσης και όχι ανταλλαγής ή εκμετάλλευσης. Οι πρώτοι μελετητές του φαινομένου, όπως ο Sjoberg[7], υποστήριξαν ότι οι πόλεις της περιόδου φιλοξενούσαν περισσότερο θρησκευτικές, πολιτικές, πολιτιστικές και διοικητικές λειτουργίες, παρά οικονομικές (Λεοντίδου, 1989: 17).

Η θέση αυτή αμφισβητήθηκε από κάποιους άλλους μελετητές, οι οποίοι υποστήριξαν ότι η κατανομή του χώρου των προβιομηχανικών πόλεων επηρεαζόταν από τις οικονομικές σχέσεις που αναπτύσσονταν μέσα σε αυτές . Σύμφωνα με τους τελευταίους, η γη, εκείνη την περίοδο, είχε μόνο αξία χρήσης και όχι ανταλλακτική αξία. Η χωροθέτηση των αστικών δραστηριοτήτων γινόταν με βάση την κοινωνική θέση των ατόμων και ήταν ανεξάρτητη από την αξία της ιδιοκτησίας (Λεοντίδου, 1989: 17).

Ο ρόλος των οικονομικών δραστηριοτήτων στη μορφή των προβιομηχανικών πόλεων φαίνεται από τη σχέση κατοικίας και εργασίας. Οι βιοτέχνες, που διέθεταν μια οικονομική άνεση, σχημάτιζαν συντεχνίες, οι οποίες στεγάζονταν σε ιδιόκτητους χώρους, που περιελάμβαναν το χώρο του εργαστηρίου και το χώρο κατοικίας του ιδιοκτήτη, της οικογένειας του καθώς και των εργατών και των μαθητευόμενων εργατών της συντεχνίας. Βέβαια, η χωροθέτηση των συντεχνιών, θεωρούνταν

---

[7] Σύμφωνα με τον Sjoberg, η κατανομή του αστικού χώρου αντιστοιχούσε στο κοινωνικό διαχωρισμό μιας μικρής μη παραγωγικής ελίτ και μιας μεγάλης παραγωγική βάσης, που αποτελούνταν από τα «κατώτερα» κοινωνικά στρώματα. Οι πιο πλούσιοι κατοικούσαν στο κέντρο, κοντά στις πολιτιστικές, πολιτικές και διοικητικές λειτουργίες της πόλης, ενώ οι πιο φτωχοί συγκεντρώνονταν στις περιοχές γύρω από αυτό.

αυτονόητη και ήταν απόλυτη, σε σχέση με το κέντρο της πόλης και ανεξάρτητη από την οικονομική δύναμη των βιοτεχνών. Η προσφορά, όμως, κατοικίας στους εργαζόμενους, από την κοινότητα, ανάλογα με την εργασία τους, δημιούργησε μια αλληλεξάρτηση εργασίας– κατοικίας, που ονομάστηκε εργασιακή πρόσδεση (Λεοντίδου, 1989: 17).

Η μετάβαση από την αξία χρήσης στην ανταλλακτική αξία της αστικής γης ξεκίνησε πριν από την επικράτηση του καπιταλιστικού συστήματος παραγωγής[8] και διήρκεσε δύο, περίπου, αιώνες. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η γη μετατράπηκε σε εμπόρευμα και έκαναν την εμφάνιση τους οι «αγορές γης», οι οποίες υπολόγιζαν, με κάπως αφηρημένο τρόπο την αξία της γαιοπροσόδου. Γεγονός είναι, πάντως, ότι η γαιοκτησία έγινε ανεξάρτητη από τη χρήση του εδάφους, μετατρέποντας τους ανθρώπους που ζούσαν στις πόλεις από απλούς κατοίκους, σε ιδιοκτήτες γης, μεταβάλλοντας με αυτό τον τρόπο τους όρους του ανταγωνισμού για τη χωροθέτηση των αστικών δραστηριοτήτων (Λεοντίδου, 1989: 17).

Με την επικράτηση του καπιταλιστικού συστήματος παραγωγής και λίγο αργότερα με τη βιομηχανική επανάσταση, μεταβάλλεται ο ρόλος της κοινότητας, όσον αφορά στη στέγαση του εργατικού δυναμικού των πόλεων. Το ρόλο αυτό διαδραματίζει, πλέον, ο βιομήχανος, ο οποίος παρεμβαίνει με χωροταξικά μέσα στην αγορά εργασίας, κατασκευάζοντας βιομηχανικούς οικισμούς. Χαρακτηριστικό αυτών των σχηματισμών ήταν η μονοπωλιακή γαιοπρόσοδος και οι σχέσεις εξάρτησης που δημιουργούνταν ανάμεσα στον εργοδότη και στον εργαζόμενο (Λεοντίδου, 1989: 20).

Το μοντέλο ανάπτυξης που περιγράψαμε παραπάνω επικράτησε μέχρι το δέκατο ένατο αιώνα, οπότε και έκαναν την εμφάνιση τους τα πρώτα αστικά εργοστάσια. Τα εργοστάσια προσελκύστηκαν από τις πόλεις και ταυτόχρονα έδωσαν ώθηση στην ανεξάρτητη πολεοδομική ανάπτυξη (Λεοντίδου, 1989: 21).

Η τάση του καπιταλισμού να συγκεντρώνει τις οικονομικές δραστηριότητες και τον πληθυσμό, δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την εμφάνιση του φαινομένου της αστικοποίησης. Η συγκέντρωση του πληθυσμού στις πόλεις ευνοήθηκε από τις εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών και ιδιαίτερα με την ανάπτυξη του σιδηρόδρομου. Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας ήταν η δημιουργία των πρώτων «καπιταλιστικών» πόλεων (Λεοντίδου, 1989: 21).

Κυρίαρχο χαρακτηριστικό των «καπιταλιστικών» πόλεων ήταν η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση αστικού χώρου, η οποία αποτελεί συνέπεια του φαινομένου της αστικοποίησης. Η εμπορευματοποίηση της γης έκανε εντονότερο τον ανταγωνισμό για τον χώρο. Ταυτόχρονα, επιχειρηματίες άρχισαν να ασχολούνται με την παροχή, κυρίως κατοικιών και δημιουργήθηκε μια νέα αυτόνομη οικονομική δραστηριότητα του τομέα μεταποίησης, η οικοδόμηση (Λεοντίδου, 1989: 22).

Παράλληλα, παρατηρείται μετατόπιση του πληθυσμού με οικονομική άνεση, από το κέντρο, όπου κατοικούσε κατά την προβιομηχανική περίοδο προς τα προάστια των πόλεων. Οι κατοικίες που έμεναν κενές, εξαιτίας αυτής της μετατόπισης, «φιλτράρονταν» προς τα κατώτερα εισοδηματικά στρώματα, τα οποία προσπαθούσαν να καταλάβουν τις περιοχές που βρίσκονταν πλησιέστερα στο κέντρο των πόλεων, για να διευκολύνουν την πρόσβαση προς τις εργασίες τους. Η τάση αυτή, εντάθηκε με τη χρήση του αυτοκινήτου, που έτεινε να διασπείρει τις αστικές δραστηριότητες στο χώρο (Λεοντίδου, 1989: 24).

Η ανεξέλεγκτη συγκέντρωση πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα, σε συνδυασμό με την ολοκληρωτική πίστη στις δυνάμεις της αγοράς, οδήγησε στην

[8] Η ιδιοκτησία των μέσων παραγωγής, συνεπώς και της γης, άρχισε από τον δέκατο έκτο αιώνα, όταν ξεκίνησε η μετατροπή της εργασίας σε εμπόρευμα (Λεοντίδου, 1989: 17).

υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, κυρίως, των κεντρικών περιοχών, των μεγάλων αστικών κέντρων. Οι προεκτάσεις αυτού του προβλήματος απειλούσαν την αστική τάξη και τη δημόσια υγεία, κάνοντας αναγκαία την ενεργότερη συμμετοχή του κράτους στην κατανομή του αστικού χώρου. Αυτή είναι η περίοδος που γεννιούνται οι έννοιες της οικιστικής μεταρρύθμισης και της πολεοδομικής πολιτικής (Λεοντίδου, 1989: 24).

Τις επόμενες χρονικές περιόδους και ιδιαίτερα μετά το μεσοπόλεμο η εξέλιξη των πόλεων στηριζόταν σε δύο παράγοντες. Ο πρώτος παράγοντας είναι η συνεχής μείωση των χρόνο-αποστάσεων, λόγω της βελτίωσης των μεταφορών και ο δεύτερος είναι η συνεχής συγκέντρωση του πληθυσμού στα αστικά κέντρα. Η συγκέντρωση του πληθυσμού οφείλεται περισσότερο στην αύξηση της διοίκησης και των υπηρεσιών, που δημιουργούνταν για τις ανάγκες αυτής της ανάπτυξης καθώς επίσης οφείλεται περισσότερο στην ελπίδα, των μεταναστών, για εύρεση εργασίας στις πόλεις, παρά στην πραγματική ύπαρξη της (Λεοντίδου, 1989: 31).

Η εξέλιξη των πόλεων και η ποικιλομορφία των πολεοδομικών σχηματισμών που παρατηρούμε στις μέρες μας, είναι αποτέλεσμα του τρόπου μετάβασης κάθε περιοχής στο καπιταλιστικό σύστημα παραγωγής. Οι διαφορετικοί τρόποι αυτής της μετάβασης είναι η αιτία των κοινωνικών και οικονομικών διαφοροποιήσεων καθώς και των διαφορετικών τρόπων ανάπτυξης των σύγχρονων πόλεων.

2.4. Παραγωγή και Αναπαραγωγή του Αστικού Χώρου

Στην προηγούμενη ενότητα είδαμε την μετάβαση από την προβιομηχανική πόλη στη βιομηχανική και διαπιστώσαμε ότι η εξέλιξη του αστικού χώρου καθορίστηκε από την επικράτηση του καπιταλιστικού συστήματος παραγωγής και κατά συνέπεια από την εμπορευματοποίηση της γης. Ο ρόλος της οικονομίας εξακολουθεί να διαμορφώνει τις σχέσεις των παραγόντων- φορέων της αστικής ανάπτυξης. Το ζητούμενο σε αυτή την περίπτωση είναι ο προσδιορισμός των παραγόντων που εμπλέκονται, ο καθορισμός των σχέσεων που αναπτύσσονται και η συμβολή τους στην διαδικασία της αστικής επέκτασης.

Το καπιταλιστικό σύστημα παραγωγής εξακολουθεί να διαμορφώνει τις χωρικές δομές, μέσα από την προσπάθεια συσσώρευσης και κίνησης του κεφαλαίου. Οι δομές του χώρου, με τη σειρά τους, δημιουργούν δυνατότητες και περιορισμούς στη διαδικασία της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Μέσα σε αυτήν τη διαλεκτική σχέση κοινωνικο-οικονομικών σχέσεων και χωρικών δομών, ο αστικός χώρος αποτελεί ένα ενεργητικό μέσο για την παραγωγή και την αναπαραγωγή των όρων ύπαρξης της κοινωνίας (Κουρλιούρος, 2001: 91).

Η ανάπτυξη του αστικού χώρου είναι μια συνάρτηση των χωρικών σχηματισμών και των κοινωνικών δομών. Η μελέτη, λοιπόν, της εξέλιξης των πόλεων έχει οικονομικό, πολιτικό – νομικό και ιδεολογικό επίπεδο. Το οικονομικό επίπεδο, έχει σχέση με τους όρους, τις συνθήκες και το δομημένο περιβάλλον της πόλης. Η πόλη αποτελεί τον τόπο συγκέντρωσης της παραγωγής, αλλά κυρίως τον τόπο συλλογικής κατανάλωσης (σπίτια, σχολεία, νοσοκομεία, μεταφορές, επικοινωνίες, κ.τ.λ.). Η οικονομική διάσταση της αστικής οργάνωσης σχετίζεται με την αναπαραγωγή του εργατικού δυναμικού και κατά συνέπεια του δομημένου περιβάλλοντος (Κουρλιούρος, 2001: 341).

Η πολιτικό – νομική διάσταση της ανάπτυξης των πόλεων αφορά στο θεσμικό πλαίσιο και στους μηχανισμούς που διέπουν τον αστικό σχεδιασμό, όπως για παράδειγμα οι αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης. Μέσα σε αυτά τα όρια καθορίζονται οι όροι χρήσης, ανάπτυξης και μεταβολής του αστικού χώρου (Κουρλιούρος, 2001: 341).

Η ιδεολογική προσέγγιση του αστικού χώρου παρουσιάζει τις πόλεις ως ένα σύστημα συμβολικών δομών που εμπεριέχουν ιδεολογικά στοιχεία. Ο σχηματισμός του αστικού χώρου εκφράζει τις κυρίαρχες κοινωνικές πρακτικές, τους συσχετισμούς εξουσίας και την κοινωνική ιεραρχία (Κουρλιούρος, 2001: 341).

Σύμφωνα με τον Lefebvre, ο οποίος έζησε στις αρχές του $20^{ου}$ αιώνα, ο μετασχηματισμός της αγροτικής γης σε αστικούς σχηματισμούς δείχνει τη δυναμική του καπιταλισμού, που με την βοήθεια του κράτους ενδιαφέρεται μόνο για την παραγωγή, την κατάληψη και την κατανάλωση του αστικού χώρου. Η παραγωγή του χώρου, γίνεται με σκοπό τη συσσώρευση κεφαλαίων και διευκολύνεται από την αστικοποίηση. Η κατανάλωση του, βοηθά στην αποκλιμάκωση των κοινωνικών εντάσεων και αναπαράγει τις κοινωνικές σχέσεις, αφού νομιμοποιεί την

εκμετάλλευση του φυσικού περιβάλλοντος, με σκοπό την κάλυψη της ζήτησης για αστική γη (Κουρλιούρος, 2001: 332).

Η διαδικασία της συσσώρευσης του κεφαλαίου στο χώρο των πόλεων ενσωματώνει και μπορεί να ερμηνεύσει και τα τρία επίπεδα της αστικής ανάπτυξης. Η παραγωγή, η συγκέντρωση, η διανομή και η κυκλοφορία της υπεραξίας πραγματοποιείται στο περιβάλλον των πόλεων και αντικατοπτρίζει τις θεσμικές δομές, τις κρατικές ρυθμιστικές πολιτικές, το ρόλο της τεχνολογικής εξέλιξης και τις σχέσεις παραγωγής και εργασίας. Η διαδικασία αυτή δεν είναι αποτέλεσμα των ενεργειών και δεν υπόκειται στον έλεγχο, μιας «elite» κοινωνικής ομάδας αλλά είναι αποτέλεσμα των μεμονωμένων ενεργειών των επιμέρους παραγόντων– φορέων, οι επιλογές των οποίων εξαρτώνται από τον τρόπο παραγωγής της υπεραξίας και τον τρόπο ιδιοποίησης της. Η μορφή των αστικών σχηματισμών, η διάρθρωση και η αναδιάρθρωση τους είναι αποτέλεσμα της ελεύθερης ατομικής επενδυτικής δράσης, η οποία, όμως, αθροιστικά μπορεί να ενεργεί αρνητικά ως προς τη συσσώρευση του κεφαλαίου, στο σύνολο του (Κουρλιούρος, 2001: 348).

Ο David Harvey, θεωρεί ότι η διαδικασία της δημιουργίας του αστικού χώρου μπορεί να ερμηνευτεί μέσα από τα τρία κυκλώματα ροών του κεφαλαίου (σχήμα 2), τα οποία συνδέονται μεταξύ τους σχηματίζοντας το σύστημα παραγωγής. Το πρωτογενές κύκλωμα είναι το πεδίο της τυπικής παραγωγής των εμπορευμάτων. Το δευτερογενές κύκλωμα είναι το πεδίο της παραγωγής του δομημένου περιβάλλοντος και το τριτογενές κύκλωμα αντιπροσωπεύει το πεδίο των επενδύσεων στους τομείς τις έρευνας και της τεχνολογίας, της επιστήμης, της υγείας, της πρόνοιας και των άλλων κοινωνικών υπηρεσιών (Κουρλιούρος, 2001: 350).

Όπως φαίνεται στο σχήμα 2, το πρωτογενές κύκλωμα εμφανίζει τις ροές κεφαλαίου ανάμεσα στην «παραγωγή»και στην «κατανάλωση». Το κεφάλαιο, με τη μορφή των καταναλωτικών ειδών απορροφάται από την «κατανάλωση», η οποία με αυτό τον τρόπο αναπαράγει το εργατικό δυναμικό, που κατευθύνεται με τη σειρά του ξανά στην παραγωγική διαδικασία.

Το δευτερογενές κύκλωμα παρουσιάζει τις ροές του κεφαλαίου που αναπτύσσονται στο κομμάτι της «παραγωγής» και στο κομμάτι της «κατανάλωσης». Το κεφάλαιο της «παραγωγής» με τη μορφή χρηματικού κεφαλαίου μετατρέπεται, μέσα από το σύστημα της κεφαλαιαγοράς, σε πάγιο κεφάλαιο δηλαδή, σε διαρκή παραγωγικά μέσα και στο χτισμένο περιβάλλον. Παράλληλα, το κεφάλαιο της «κατανάλωσης» μετατρέπεται μέσω της αποταμίευσης και της κεφαλαιαγοράς, σε καταναλωτικό κεφάλαιο δηλαδή, σε διαρκή καταναλωτικά αγαθά και στο χτισμένο περιβάλλον.

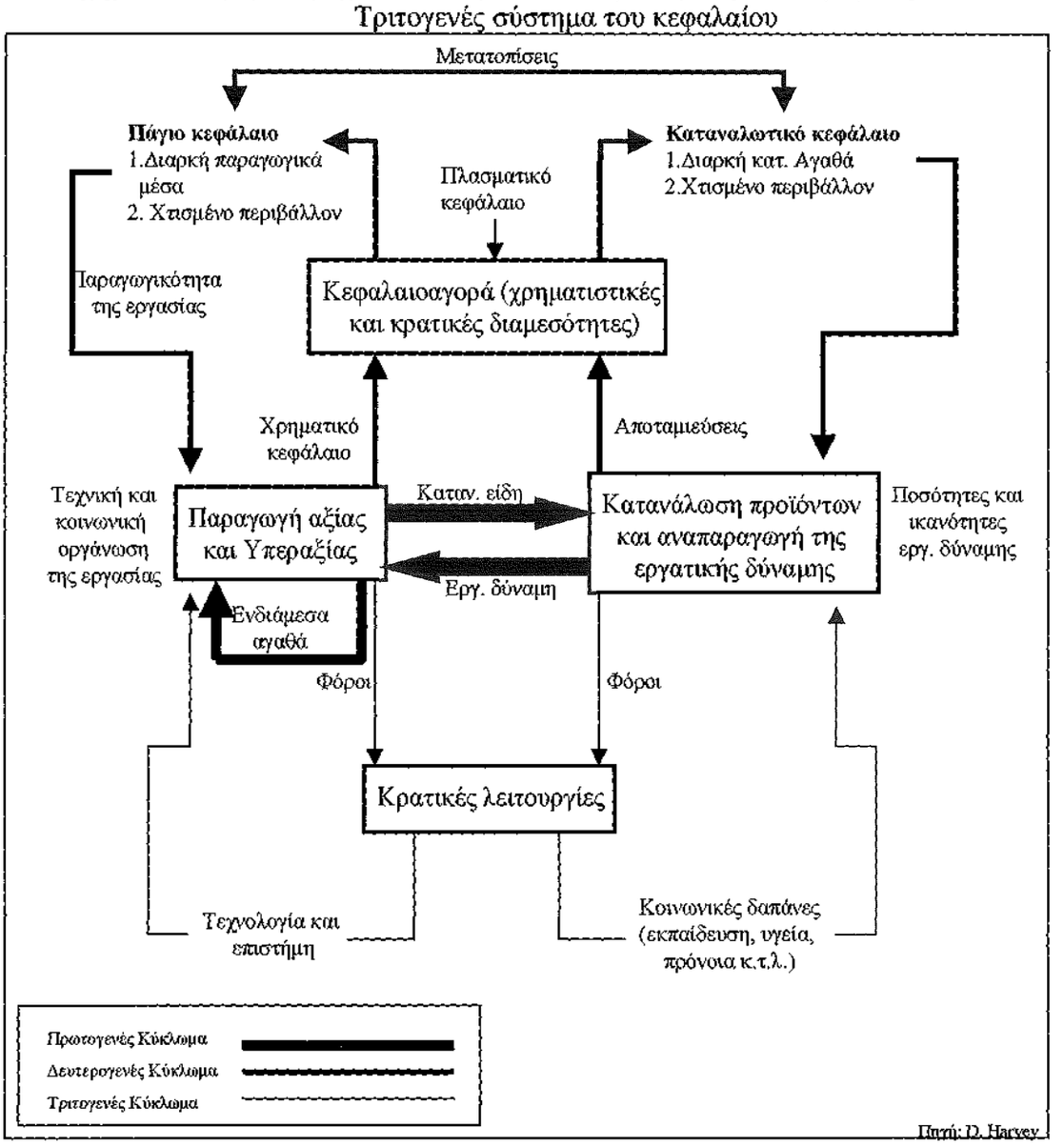
Το τριτογενές κύκλωμα παρουσιάζει τη ροή του κεφαλαίου της «παραγωγής» και της «κατανάλωσης», το οποίο με τη μορφή των φόρων κατευθύνεται προς τον κρατικό μηχανισμό. Μέσω της φορολογίας χρηματοδοτούνται οι κρατικές λειτουργίες, που από την μια πλευρά αφορούν την τεχνολογία και την επιστήμη και επιστρέφουν στην «παραγωγή» και από την άλλη αφορούν τις κοινωνικές υπηρεσίες, όπως υγεία, πρόνοια, εκπαίδευση, κ.τ.λ. και επιστρέφουν στην κατανάλωση για την αναπαραγωγή του εργατικού δυναμικού.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο ροών του κεφαλαίου, πραγματοποιείται η παραγωγή του δομημένου περιβάλλοντος των πόλεων. Το σημείο που έχει ενδιαφέρον στην ανάλυση μας είναι η σχέση των τριών κυκλωμάτων με το χτισμένο χώρο και ο τρόπος με το οποίο το κεφάλαιο μεταπηδά από το ένα κύκλωμα στο άλλο, διαμορφώνοντας και αναδιαμορφώνοντας τον αστικό ιστό.

Δύο είναι οι μορφές του κεφαλαίου μέσα από τις οποίες μπορεί να παραχθεί ο χτισμένος χώρος. Η πρώτη είναι το πάγιο κεφάλαιο και πιο συγκεκριμένα το τμήμα

του πάγιου κεφαλαίου που λειτουργεί ως το δομημένο πλαίσιο της παραγωγής, όπως είναι τα εργοστάσια, οι δρόμοι, τα λιμάνια και οι υπόλοιπες υποδομές. Η δεύτερη είναι το τμήμα του καταναλωτικού κεφαλαίου που λειτουργεί ως το δομημένο πλαίσιο για μακροπρόθεσμη κατανάλωση, όπως είναι οι κατοικίες, τα σχολεία, τα νοσοκομεία, τα πάρκα, κ.τ.λ.

Σχήμα 2. Διάρθρωση σχέσεων ανάμεσα στο Πρωτογενές, Δευτερογενές και Τριτογενές σύστημα του κεφαλαίου



Πηγή: Κουρλιούρος, 2001: 349.

«Οι επενδύσεις στο δομημένο περιβάλλον συνεπάγονται τη δημιουργία ενός ολόκληρου κατασκευασμένου τοπίου που λειτουργεί για να εξυπηρετεί ανάγκες παραγωγής, κυκλοφορίας, ανταλλαγής και κατανάλωσης (Harvey, 1985)» (Κουρλιούρος, 2001: 350). Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των στοιχείων του δομημένου περιβάλλοντος επηρεάζουν το είδος των επενδύσεων που πραγματοποιούνται για την κατασκευή του. Το κεφάλαιο που δεσμεύεται για αυτές τις επενδύσεις είναι βυθισμένο στο έδαφος και είναι αδύνατο να μετακινηθεί χωρίς να

καταστραφεί. Επιπλέον, χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερη διάρκεια απόσβεσης, συγκριτικά με τις επενδύσεις σε άλλες παραγωγικές δραστηριότητες. Τέλος, το κεφάλαιο, στην περίπτωση της κατασκευής κτιρίων, απαξιώνεται πολύ εύκολα, αν για κάποιο λόγο χρειαστεί να αντικατασταθεί από νέα στοιχεία κεφαλαίου, πριν ολοκληρωθεί η περίοδος απόσβεσης του.

Οι επενδύσεις σε στοιχεία δομημένου χώρου προϋποθέτουν την ύπαρξη πλεονάσματος κεφαλαίου και εργασίας, το οποίο δεν απορροφάται από τις τρέχουσες ανάγκες της παραγωγής και της κατανάλωσης, γιατί διαφορετικά οι μεμονωμένοι κεφαλαιούχοι θα προτιμήσουν να επενδύσουν σε παραγωγικές δραστηριότητες μικρότερης κλίμακας και απαιτούμενης διάρκειας. Τέτοιου είδους συνθήκες δημιουργούνται, για το κύκλωμα της «παραγωγής», σε περιόδους οικονομικής ύφεσης και πιο συγκεκριμένα σε περιόδους υπερπαραγωγής και υπερσυσσώρευσης.

Εμπειρικά στοιχεία έχουν δείξει ότι σε περιόδους κρίσεων υπερσυσσώρευσης συνυπάρχουν μεγάλες ποσότητες εργασίας και κεφαλαίου, οι οποίες δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην παραγωγική διαδικασία. Οι κεφαλαιούχοι, προκειμένου να αποφύγουν την απαξίωση του κεφαλαίου τους, επενδύουν σε στοιχεία δομημένου περιβάλλοντος. Επομένως, το συσσωρευμένο κεφάλαιο μεταπηδά από το πρωτογενές κύκλωμα στο δευτερογενές για να δημιουργήσει τους όρους μελλοντικής παραγωγής (Κουρλιούρος, 2001: 352).

Τα προβλήματα, που μπορεί να δημιουργηθούν από τη μετάβαση του κεφαλαίου από το ένα κύκλωμα στο άλλο, μπορούν να αντιμετωπιστούν με την ύπαρξη μιας ενεργούς κεφαλαιαγοράς και ενός ισχυρού κρατικού μηχανισμού. Η κεφαλαιαγορά βοηθά στην δημιουργία ενός πλασματικού κεφαλαίου, που αποδεσμεύει το κεφάλαιο από την αξία χρήσης του, δίνοντας βαρύτητα στην ανταλλακτική του αξία και επιτρέποντας του να κυκλοφορεί ελεύθερα στην οικονομία και στο χώρο. Ο ρόλος του κράτους, σε αυτή την διαδικασία, είναι η χρηματοδότηση έργων μεγάλης κλίμακας, όπως είναι τα έργα υποδομής (Κουρλιούρος, 2001: 352).

Αν η παραγωγή δομημένου χώρου ξεπεράσει ένα καθορισμένο όριο, τότε κάθε επιπλέον επένδυση προς αυτή την κατεύθυνση δεν θα πραγματοποιεί κέρδη, δημιουργώντας μια αντίστοιχη κρίση υπερσυσσώρευσης στο δευτερογενές κύκλωμα (κρίση στην αγορά ακινήτων). Τότε θα εμφανιστεί μια αντίστροφη ροή κεφαλαίων προς άλλες επενδυτικές δραστηριότητες.

Η ανάπτυξη, λοιπόν, του δομημένου χώρου στον καπιταλισμό γίνεται μέσα από αυτές τις διαδοχικές διακυμάνσεις. Η περιοδικότητα του φαινομένου δημιουργεί και μια σημαντική αντίφαση. Επειδή η ανταλλακτική αξία του χτισμένου χώρου προσδιορίζεται από την περίοδο απόσβεσης του, κάθε νέος κύκλος παραγωγής του οδηγεί σε απαξίωση των προηγούμενων στοιχείων αυτού του χώρου, αν δεν έχει παρέλθει η προηγούμενη περίοδος απόσβεσης. Επομένως, η εξέλιξη του αστικού χώρου οφείλει να διατηρεί τις ανταλλακτικές αξίες των προηγούμενων κύκλων παραγωγής, με σκοπό, όμως, να τις καταστρέψει, σε μια άλλη χρονική στιγμή προκειμένου να δημιουργήσει κατάλληλες συνθήκες μελλοντικής συσσώρευσης (Κουρλιούρος, 2001: 353).

Η πιο πάνω προσέγγιση της οικονομικής διάστασης του αστικού χώρου δεν είναι αρκετή για να ερμηνεύσει πλήρως τη διαδικασία αναδιάρθρωσης των σύγχρονων πόλεων. Ο πρώτος λόγος για τον οποίο συμβαίνει αυτό, είναι γιατί αναφέρεται στις καπιταλιστικές πόλεις ως τη μοναδική μορφή αστικών σχηματισμών. Δεύτερον, θεωρεί ότι η αστική εξέλιξη είναι αποτέλεσμα των οικονομικών, μόνο, δυνάμεων, αδιαφορώντας για τις κοινωνικές, πολιτικές, θεσμικές, πολιτιστικές και άλλες δυνάμεις που μπορεί να διαμορφώσουν το αστικό περιβάλλον. Τρίτον,

προϋποθέτει τη λειτουργία του κρατικού μηχανισμού υπέρ της προάσπισης των συμφερόντων της καπιταλιστικής τάξης, δηλαδή της συσσώρευσης. Τέλος, αγνοεί τον τομέα των ακινήτων ως αυτοτελή τομέα επενδύσεων, μειώνοντας τη σημασία του στην παραγωγή του δομημένου χώρου (Κουρλιούρος, 2001: 354).

Η ερμηνεία της εξέλιξης των πόλεων μέσα από το οικονομικό πρίσμα, αδυνατεί να εντάξει στις θεωρίες της τις ατομικές και γενικότερες συμπεριφορές των ανθρώπων, οι οποίες δεν στηρίζονται σε οικονομικά και υλικά κίνητρα αλλά είναι ικανές να προκαλέσουν σημαντικές αλλαγές στην οργάνωση του αστικού χώρου. Αδυνατεί, επίσης, να εξηγήσει τις ιδέες και τις στάσεις ζωής των μεμονωμένων ατόμων, οι οποίες δεν είναι οικονομικά «λογικές» και οι οποίες μπορεί να συμβάλλουν στη διαμόρφωση των κοινωνικοπολιτικών και οικονομικών εξελίξεων. Εντούτοις, παρά τις αδυναμίες της, η οικονομική προσέγγιση της αστικής ανάπτυξης αποτελεί ένα χρήσιμο, μεθοδολογικό εργαλείο, το οποίο να μπορεί ερμηνεύσει αρκετά πολεοδομικά ζητήματα και φαινόμενα στο χώρο των πόλεων (Μαρμαράς, 2002: 121).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ
ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

3.1. Ο Αστικός Χώρος ως Πεδίο Ανταγωνισμού

Ο χώρος είναι ένα κοινωνικό προϊόν, που παράγεται και καταναλώνεται συλλογικά. Με αυτή την έννοια, ο χώρος είναι ένα ενεργητικό στοιχείο της δημιουργίας των κοινωνικών σχέσεων και ταυτόχρονα η χωρική, με την έννοια του γεωγραφικά προσδιορισμένου χώρου, έκφραση τους (Κουρλιούρος, 2001: 336). Η ίδια η φύση του χώρου και οι ερμηνείες που μπορεί κανείς να δώσει στην έννοια του, φανερώνουν το πλήθος των δραστηριοτήτων και των ομάδων που διαμορφώνουν τους χωρικούς σχηματισμούς. Ο χώρος μπορεί να είναι (Κουρλιούρος, 2001: 333):

- Το φυσικό πλαίσιο ύπαρξης της ανθρώπινης κοινωνίας.
- Η έκφραση των σχέσεων ιδιοκτησίας.
- Η έκφραση της υπαρξιακής ελευθερίας.
- Μια νοηματική έκφραση και αναπαράσταση.
- Ο γεωγραφικός τόπος της κοινωνικής δράσης και η κοινωνική δυνατότητα ανάπτυξης αυτής της δράσης.
- Μέσο παραγωγής και τμήμα των παραγωγικών δυνάμεων.
- Αντικείμενο συλλογικής κατανάλωσης.
- Ένα πολιτικό εργαλείο και πεδίο ταξικής πάλης.

Οι σχέσεις που δημιουργούνται, στα πλαίσια της εμπορευματοποίησης του χώρου, προκαλούν αντιθέσεις και συγκρούσεις, που δεν περιορίζονται μόνο στο χώρο παραγωγής, αλλά εμφανίζονται και στους χώρους αναψυχής, κατοικίας, πολιτισμού και αναπαραγωγής του εργατικού δυναμικού, δηλαδή στις πόλεις. *«Ο αστικός χώρος αποτελεί μια αρένα αντιθέσεων και συγκρούσεων για το "δικαίωμα στην πόλη", το δικαίωμα των πολιτών στην ιδιοποίηση και κατανάλωση των χώρων και των πόρων της, της κουλτούρας της και των τρόπων ζωής της (Κουρλιούρος, 2001: 337)».* Μέσα από αυτές τις αντιθέσεις, οι άνθρωποι κατανοούν τη σχέση τους με το χώρο και αναπτύσσουν τις σχέσεις μεταξύ τους (Κουρλιούρος, 2001:337).

Αρχικά, πρέπει να σημειώσουμε μια αντίφαση που δημιουργείται από την εμπορευματοποίηση του χώρου. Ο χώρος είναι, περισσότερο, ένα κοινωνικό προϊόν παρά ένα ιδιωτικό αγαθό, αφού οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε ένα κομμάτι γης περιορίζουν την επιλογή των δραστηριοτήτων των γειτονικών οικοπέδων. Το δικαίωμα, όμως, της κατοχής γης και η εμπορική συναλλαγή της σε ειδικά διαμορφωμένες αγορές δίνουν ελάχιστη σημασία στην κοινωνική διάσταση του χώρου και ενδιαφέρονται, κυρίως, για την ανταλλακτική του αξία (Adams, 1994: 12).

Στις οικολογικές θεωρίες οι αστικές περιοχές αποτελούν πεδίο έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των ομάδων του λεγόμενου «οικολογικού συμπλέγματος». Το «οικολογικό σύμπλεγμα»,σύμφωνα με την ανθρώπινη οικολογία, είναι το σύνολο των παραγόντων και των στοιχείων της υλικής βάσης της πόλης και των επιμέρους

ατόμων, που δρουν μέσα σε αστικό περιβάλλον. Η παραγωγή, η μεταποίηση και η ενέργεια αποτελούν τη βάση της αστικής ανάπτυξης. Οι όροι του ανταγωνισμού και η δομή της γαιοκτησίας διαμορφώνονται από κοινωνικό-οργανωτικούς παράγοντες και σε μεγάλο βαθμό επηρεάζονται από τη φύση της αγοράς. Η αγορά, με τη σειρά της, εξαρτάται από το τεχνολογικό επίπεδο της κοινωνίας, αφού μέσα σε αυτό παράγονται τα συγκοινωνιακά δίκτυα, οι υποδομές και η κατοικία (Λεοντίδου, 1989: 15).

Ο αστικός χώρος δεν αποτελεί απλώς τον υποδοχέα της δράσης των στοιχείων του «οικολογικού συμπλέγματος», αλληλεπιδρά και συνδέεται διαλεκτικά μαζί τους, δημιουργώντας σύνθετες υλικές και θεσμικές συνθήκες, μοναδικές για κάθε πολεοδομικό σχηματισμό. Η αστική επέκταση είναι ένα από τα αποτελέσματα αυτής της διαλεκτικής σχέσης (Λεοντίδου, 1989: 15). Οι φορείς που εμπλέκονται στη διαδικασία διάρθρωσης και αναδιάρθρωσης μιας πόλης, υποκινούμενοι από τα δικά τους συμφέροντα από την κατάληψη του χώρου, δημιουργούν τους παράγοντες απώθησης ή προσέλκυσης (push and pull factors) των αστικών σχηματισμών. Οι παράγοντες αυτοί έχουν μεγάλη σημασία στην απόφαση χωροθέτησης των διαφόρων δραστηριοτήτων και συνεπώς επηρεάζουν τη μορφή της εξέλιξης των πόλεων. Το είδος και ο ρόλος της αγοράς, η ικανότητα κάθε φορέα να χωροθετηθεί εκεί όπου επιθυμεί, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε αστικού σχηματισμού, αποτελούν το πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορεί να εμφανιστεί μια αστική επέκταση.

Η παρουσία ή η απουσία αυτών των φορέων, η δυναμική τους, οι σχέσεις που αναπτύσσουν καθώς και οι κανονισμοί που τις ρυθμίζουν, διαμορφώνουν το πλαίσιο λειτουργίας της αγοράς γης. Αν οι φορείς διαμόρφωσης του αστικού χώρου λειτουργούν κερδοσκοπικά και η κατανομή της γης γίνεται με μοναδικό κριτήριο το κέρδος, τότε μιλάμε για ανταγωνιστική αγορά. Αν η διαμόρφωση των πόλεων γίνεται μέσω σχεδιασμού και σχετικής ρυθμιστικής νομοθεσίας τότε αναφερόμαστε σε ελεγχόμενη αγορά. Αν η παραγωγή του αστικού χώρου ελέγχεται από μεγάλες επιχειρήσεις, τότε αναφερόμαστε σε μονοπωλιακή αγορά. Η κατηγοριοποίηση αυτή, των αγορών γης, δεν είναι απόλυτη. Τις περισσότερες φορές κάθε αστικός σχηματισμός καθορίζεται από ένα συνδυασμό τέτοιων τύπων αγοράς (Λεοντίδου, 1989: 15).

Ανεξάρτητα από το πόσο ελεύθερη ή ελεγχόμενη είναι η λειτουργία της αγοράς γης, βρίσκεται σε συνεχή εξέλιξη γιατί δέχεται τις πιέσεις όλων των ανταγωνιζόμενων στοιχείων του αστικού χώρου. *«Η υλική βάση της πόλης διαρθρώνεται από μεγάλο φάσμα ανταγωνιζόμενων ατόμων και ομάδων (όπως είναι οι κάτοικοι, οι επιχειρηματίες, οι μεσίτες, οι γαιοκτήμονες, οι χρηματοδοτικοί οργανισμοί, οι κρατικοί φορείς σχεδιασμού) και διαμορφώνεται από τους όρους του ανταγωνισμού που τους αφορούν (Λεοντίδου, 1989: 15).»*. Το σημείο που θα πρέπει να προσέξουμε είναι ότι αυτές οι κατηγορίες αγορών γης, με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, διαφέρουν ως προς την αναλογία συμμετοχής κάθε φορέα στη λήψη των αποφάσεων που σχετίζονται με την κατανομή του εδάφους. Αυτό σημαίνει ότι σε κάθε διαδικασία διάρθρωσης και αναδιάρθρωσης των πόλεων το τελικό προϊόν εξαρτάται από αυτή την αναλογία. Ποιοι είναι, όμως, οι φορείς αυτοί;

3.2. Φορείς Αστικής Επέκτασης

Μπορούμε να διακρίνουμε τρεις μεγάλες κατηγορίες φορέων που δραστηριοποιούνται σε αστικά περιβάλλοντα και επηρεάζουν της εξέλιξη των αστικών σχηματισμών. Οι κατηγορίες αυτές είναι (Adams, 1994: 20):

- Όσοι χρησιμοποιούν τη γη (χρήστες) (users).
- Όσοι επενδύουν σε γη (επενδυτές) (investors).
- Όσοι σχεδιάζουν την αστική ανάπτυξη (σχεδιαστές) (developers).

Ο διαχωρισμός των επιμέρους ατόμων σε κάποια από αυτές τις κατηγορίες είναι μια διαδικασία πολύπλοκη, γιατί συχνά τα μεμονωμένα άτομα υιοθετούν περισσότερους από ένα ρόλους. Για παράδειγμα, ένας χρήστης μπορεί να ενεργεί και ως σχεδιαστής, στην περίπτωση που κατασκευάζει ο ίδιος το σπίτι του ή ένας σχεδιαστής μπορεί να λειτουργεί και ως επενδυτής, αν εκμεταλλεύεται και εμπορικά τον σχεδιασμό μιας περιοχής. Παρόλα αυτά, η ομαδοποίηση των φορέων μας επιτρέπει να εξετάσουμε το πώς κάθε ομάδα αντιμετωπίζει το χώρο καθώς και τις επιδιώξεις της στην περίπτωση μιας αστικής επέκτασης.

Κάθε ομάδα κατέχει τη γη για διαφορετικούς λόγους. Οι «χρήστες» αντιμετωπίζουν το χώρο με βάση τη χρησιμότητα του. Για τα άτομα αυτής της ομάδας ο χώρος έχει μόνο αξία χρήσης. Η αξία χρήσης του αστικού χώρου προσδιορίζεται από την ίδια τη δραστηριότητα, που αυτός ο χώρος φιλοξενεί. Στην περίπτωση της κατοικίας, αυτό ισοδυναμεί με την εμφάνιση ή την άνεση των σπιτιών, την προσπελασιμότητα της ευρύτερης περιοχής, κ.τ.λ. Στην περίπτωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, μεγαλύτερη σημασία έχει η εγγύτητα με τις αγορές και τις πρώτες ύλες, η γονιμότητα του εδάφους, το υπέδαφος, κ.τ.λ. Η εμπορική αξία της γης, σε αυτή την περίπτωση, υπολογίζεται με βάση τα παραπάνω επιμέρους χαρακτηριστικά (Adams, 1994: 20).

Οι υποομάδες χρηστών μπορούν να ενοικιάζουν ή να πωλούν και να αγοράζουν γη σε ειδικά διαμορφωμένες αγορές (user's markets). Η τιμή κάθε τεμαχίου γης προσδιορίζεται με βάση την προσβασιμότητα του, την εξειδίκευση του, τις γειτονικές χρήσεις γης (βιομηχανικό πάρκο, περιοχή α΄ κατοικίας, κ.τ.λ.) και τη δυνατότητα του να καλύψει τις τρέχουσες ανάγκες σε υποδομές και δομημένο περιβάλλον (Adams, 1994: 20).

Η προσβασιμότητα αναφέρεται, τόσο στην εγγύτητα μιας περιοχής με άλλες αστικές λειτουργίες, όσο και στην πιο εξειδικευμένη γειτνίαση μιας περιοχής με περιοχές συμπληρωματικών χρήσεων. Για παράδειγμα, οι υπηρεσίες γραφείου θεωρούν πιο σημαντική την ύπαρξη μικρής απόστασης από τους πελάτες τους, ενώ οι έμποροι θεωρούν σημαντική την εγγύτητα τους με σημεία από όπου διέρχονται πεζοί. Μια αντίστοιχη διαφοροποίηση παρατηρείται και στην περίπτωση της εξειδίκευσης του αστικού χώρου. Για παράδειγμα, οι βιομήχανοι προσελκύονται από τα φυσικά

χαρακτηριστικά του χώρου, όπως είναι οι ανοιχτοί χώροι, το υπέδαφος κ.τ.λ., ενώ τα γραφεία μεγάλων επιχειρήσεων χωροθετούνται σε περιοχές που αντικατοπτρίζουν την οικονομική τους δύναμη (Adams, 1994: 20).

Οι «χρήστες», όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα, μπορούν να αγοράσουν ή να ενοικιάσουν το χώρο που θα φιλοξενήσει τις δραστηριότητες τους. Η επιλογή του είδους κατοχής του χώρου, από κάθε χρήστη, είναι μια σύνθετη απόφαση. Π.χ. η επιλογή ενοικίασης (αντί της αγοράς) ενός χώρου, από μια εταιρεία, της δίνει τη δυνατότητα να επενδύσει μεγαλύτερα ποσά στην παραγωγική διαδικασία, τα οποία σε αντίθετη περίπτωση θα έπρεπε να δεσμεύσει σε αγορά γης. Αντίστοιχα, στην περίπτωση των ενοικιαστών κατοικίας, η ενοικίαση, σε αντίθεση με την αγορά, παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία επιλογής τόπου διαμονής (Adams, 1994: 20).

Το χαρακτηριστικό αυτής της ομάδας φορέων είναι ότι αποτελείται από πλήθος επιμέρους ατόμων, τα οποία παρουσιάζουν μεγάλη ανομοιογένεια σε ότι αφορά στις απαιτήσεις τους για το χώρο. Για αυτό και η ζήτηση, στην αγορά των «χρηστών», παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία. Αντίθετα, η προσφορά περιορίζεται σε μια τυποποιημένη παραγωγή δομημένου χώρου, ώστε να ανταποκρίνεται σε μεγαλύτερο εύρος, πιθανών αγοραστών (Adams, 1994: 20).

Η δεύτερη ομάδα φορέων είναι οι επενδυτές. Σε αυτή την ομάδα ανήκουν, κυρίως, οι μεσίτες και οι κατασκευαστικές εταιρείες, οι οποίοι έχουν ως στόχο την κεφαλαιοποίηση της γης, είτε με τη μορφή χρηματικού κεφαλαίου, είτε με τη μορφή της επενδυτικής αξίας ενός ακινήτου. Οι φορείς που ανήκουν σε αυτή την ομάδα ενδιαφέρονται μόνο για την ανταλλακτική αξία της γης. Ότι αποτελεί κόστος για τους χρήστες της γης είναι επένδυση για τους ιδιοκτήτες της (Adams, 1994: 20).

Κάθε επένδυση στο χώρο αποτελεί συνδυασμό τριών χαρακτηριστικών: της ασφάλειας, της ρευστότητας και του κέρδους. Αν και καμία επένδυση δεν παρέχει πλήρη ασφάλεια, ο επενδυτής επιδιώκει να διασφαλίσει όσο το δυνατό περισσότερο το επενδυμένο κεφάλαιο, με σκοπό να μπορεί να το ανακτήσει, τουλάχιστον, σε πραγματικούς όρους. Η ρευστότητα της επένδυσης αναφέρεται στην ευκολία του επενδυτή να πουλήσει ολόκληρο ή μέρος του προϊόντος του. Το χαμηλό κόστος μεταβίβασης και η δυνατότητα υποδιαίρεσης του προϊόντος, αυξάνουν τη ρευστότητα του και μειώνουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο για τους επενδυτές. Το στοιχείο του κέρδους, αναφέρεται στην ικανότητα της επένδυσης να αποφέρει κέρδη στον κάτοχο της, είτε με τη μορφή εισοδήματος, είτε με τη μορφή αύξησης του κεφαλαίου του. Το πόσο επικερδής μπορεί να είναι μια επένδυση εξαρτάται από τις προσδοκίες του ίδιου του επενδυτή και από το γενικότερο επίπεδο της οικονομίας (Adams, 1994: 20).

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο οι επενδυτικοί φορείς δρουν και παράγουν το αστικό τοπίο. Βέβαια, η διαδικασία αυτή, τις περισσότερες φορές, ελέγχεται ή γίνεται με τη συμμετοχή του κρατικού μηχανισμού, για να αποφευχθούν προβλήματα, όπως είναι: η παραγωγή κτιρίων χαμηλής ποιότητας και ασφάλειας, η επιβολή υψηλών ενοικιοστασίων, η μείωση των επενδυτικών ρίσκων για να μπορέσουν να αναπτυχθούν κάποιες περιοχές, κ.τ.λ.

Η τελευταία ομάδα φορέων, που θα αναλύσουμε, είναι οι φορείς σχεδιασμού. Σε αυτή την ομάδα περιλαμβάνονται, κυρίως, οι κρατικοί μηχανισμοί σχεδιασμού και σπανιότερα ιδιωτικές επιχειρήσεις ή μεμονωμένα άτομα που επιθυμούν να εμπλακούν στο σχεδιασμό του αστικού χώρου. Οι σχεδιαστές επιδιώκουν την ενίσχυση της αξίας μιας περιοχής ή ενός κτιρίου μέσω της αύξησης του επενδυμένου κεφαλαίου ή μέσα από την αλλαγή της χρήσης του. Αν η περιοχή που πρόκειται να βελτιωθεί αποτελεί πόλο έλξης ζήτησης, τότε οι σχεδιαστές και οι επενδυτές έχουν την ευκαιρία πραγματοποίησης κέρδους. Τέτοιου είδους ευκαιρίες γίνονται αντικείμενο

αγοραπωλησίας στην αγορά των σχεδιαστών (development market) (Adams, 1994: 20).

Οι παρεμβάσεις του σχεδιασμού, στο χώρο των πόλεων, χαρακτηρίζονται από υψηλό κόστος, μεγάλο επενδυτικό ρίσκο και έχουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στη δομή του χώρου και στην κοινωνική και οικονομική του διάρθρωση. Σκοπός, λοιπόν, του σχεδιασμού είναι να υπολογίσει όσο το δυνατό με μεγαλύτερη ακρίβεια τις επιδράσεις μιας παρέμβασης στο χώρο και να προσπαθήσει να περιορίσει τις πιθανές συνέπειες της. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο, τις περισσότερες φορές, ο ρόλος του σχεδιαστή αναλαμβάνεται από το κράτος ή ελέγχεται από αυτό. Η παρέμβαση του κράτους και στις δύο τελευταίες ομάδες φορέων (επένδυση και σχεδιασμός) υποδεικνύει μια ακόμα διάκριση των φορέων της αστικής ανάπτυξης σε δημόσιους και σε ιδιωτικούς παράγοντες εξέλιξης των πόλεων.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι η παραγωγή και αναδιάρθρωση του χώρου των πόλεων μπορεί να επιμεριστεί σε μικρότερα στοιχεία, τα οποία κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τον τρόπο χρήσης και αντιμετώπισης του αστικού περιβάλλοντος. Η δραστηριοποίηση κάθε στοιχείου γίνεται με οικονομικούς όρους, σε συνθήκες αγοράς, που έχουν διαμορφωθεί για να εξυπηρετούν τις ανάγκες κάθε κατηγορίας φορέων. Κοινό χαρακτηριστικό, όλων των μορφών αγοράς είναι ότι το προϊόν, δηλαδή ο αστικός χώρος, δεν είναι ομοιογενές. Οποιαδήποτε αλλαγή στο χώρο είναι μοναδική, αφού η θέση είναι διαφορετική. Επίσης, η δυνατότητα ενός χώρου ή κτιρίου να υποκαταστήσει κάποιον άλλο χώρο ή κτίριο, μειώνεται με την πάροδο του χρόνου, τη θέση και το είδος κατοχής του. Επιπλέον, επειδή οι πωλητές και οι αγοραστές γης δεν είναι τόσοι πολλοί, μια μεταβολή της τιμής επηρεάζει όλο το σύστημα (Adams, 1994: 20).

Η σημασία, λοιπόν, κάθε στοιχείου, στην περίπτωση της επέκτασης μιας πόλης, συνδέεται άμεσα με το ρόλο που υιοθετεί. Κάθε χρήστης επιδιώκει, μέσα από την διαδικασία της επέκτασης, τη μεγιστοποίηση της χρηστικής αξίας της γης του. Κάθε επενδυτής επιδιώκει τη μεγιστοποίηση του κέρδους του ή την επίτευξη του κέρδους που επιθυμεί. Κάθε σχεδιαστής προσπαθεί να αναπτύξει ή να παρέμβει στο χώρο όσο το δυνατό πιο αποδοτικά. Οι σχέσεις που δημιουργούνται στο χώρο μιας αστικής επέκτασης έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιατί κάθε τέτοια περιοχή αποτελεί έναν υπό διαμόρφωση χώρο ή ένα πρόσφατα διαμορφωμένο χώρο. Με αυτή την έννοια ο χώρος επέκτασης μιας πόλης ενσωματώνει τις προσδοκίες όλων των φορέων και αποτελεί πεδίο έντονου ανταγωνισμού, ο οποίος τροφοδοτείται περισσότερο από την ελπίδα εκπλήρωσης αυτών των προσδοκιών, παρά από την ύπαρξη της δυνατότητας εκπλήρωσης τους.

3.3. Οικονομική Συμπεριφορά των Φορέων Αστικής Επέκτασης

Η οικονομική διάσταση μιας αστικής επέκτασης δίνεται από το άθροισμα των δράσεων των επιμέρους στοιχείων της, δηλαδή, των φορέων της αστικής ανάπτυξης (γενικά) και της επέκτασης των πόλεων (ειδικά). Ο λόγος που ωθεί ή έλκει ένα φορέα να εγκατασταθεί εκτός των ορίων μιας πόλης, τα κριτήρια επιλογής τόπου εγκατάστασης, ο τρόπος κατοχής του εδάφους, η χρήση του αστικού χώρου και η επίδραση της, στις γειτονικές χρήσεις ή στη δομή της πόλης, είναι στοιχεία που μπορούν να ερμηνευτούν (αν και όχι απόλυτα) με οικονομικούς όρους. Επιπλέον, μια αστική επέκταση συνεπάγεται ένα κόστος, το οποίο μπορεί να βαρύνει έμμεσα ή άμεσα, όλους ή μερικούς από τους φορείς που προαναφέραμε.

Η διάκριση των φορέων της αστικής επέκτασης της προηγούμενης ενότητας, μας δίνει μια γενική εικόνα των ρόλων που μπορούν να υιοθετήσουν οι φορείς αυτοί καθώς και στοιχεία της συμπεριφοράς τους. Όπως, όμως, γνωρίζουμε η παραγωγή και αναπαραγωγή του αστικού χώρου πραγματοποιείται μέσα από δύο κύριες δυνάμεις, τη συγκέντρωση του κεφαλαίου και τη συγκέντρωση του πληθυσμού. Η πρώτη πραγματοποιείται στους χώρους παραγωγής και η δεύτερη στους οικιστικούς χώρους μιας πόλης. Επομένως, για να εξετάσουμε την οικονομική διάσταση της χωρικής εξάπλωσης των πόλεων θα πρέπει να αναλύσουμε τη συμπεριφορά των δύο αυτών δυνάμεων.

3.3.1. Ο Ρόλος των Παραγωγικών Δραστηριοτήτων

Η συγκέντρωση του κεφαλαίου αναφέρεται περισσότερο στη βιομηχανική παραγωγή παρά στον πρωτογενή και τριτογενή τομέα παραγωγής. Οι αλλαγές στον τομέα της βιομηχανίας συνδέονται άμεσα με τη διαδικασία αστικής επέκτασης αποτελώντας ταυτόχρονα αιτία της και συνέπεια της (Κουρλιούρος, 2004: 18). Ήδη, από τη δεκαετία του 1970 έγινε αντιληπτό ότι η συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων σε αστικά περιβάλλοντα δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες για την αποτελεσματικότερη χρήση των παραγωγικών πόρων και την αύξηση της παραγωγικότητας τους, συγκριτικά με την εγκατάσταση σε μη αστικές περιοχές (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004: 23).

Η αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη χρήση των πόρων συνίσταται στη δημιουργία εσωτερικών και εξωτερικών οικονομιών κλίμακας, οι οποίες μειώνουν το κόστος παραγωγής των επιχειρήσεων. Οι οικονομίες συγκέντρωσης αποτελούν πόλο έλξης δραστηριοτήτων και πόρων. Το μέγεθος της αγοράς και η εξειδίκευση που

αυτή επιτρέπει, αποτελούν προσδιοριστικά στοιχεία για τη δημιουργία εσωτερικών οικονομιών κλίμακας. Η εγκατάσταση και συγκέντρωση των επιχειρήσεων στα αστικά κέντρα δημιουργεί το κατάλληλο περιβάλλον ανάπτυξης αυτών των οικονομιών. Ταυτόχρονα, όμως, ευνοείται και η δημιουργία εξωτερικών οικονομιών κλίμακας (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004: 23).

Οι εξωτερικές οικονομίες διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες, τις οικονομίες αστικής κλίμακας ή οικονομίες αστικοποίησης, τις οικονομίες χωρικής συσπείρωσης και τις οικονομίες βιομηχανικών συμπλεγμάτων. Και οι τρεις κατηγορίες αφορούν στα οφέλη που αποκτούν οι επιχειρήσεις από το εξωτερικό τους περιβάλλον.

Οι οικονομίες αστικής κλίμακας αναφέρονται στα πλεονεκτήματα της εγκατάστασης των επιχειρήσεων στα αστικά κέντρα, λόγω του υψηλότερου επιπέδου οικονομικής δραστηριότητας και υπηρεσιών (ευκολότερη πρόσβαση σε υπουργεία, πανεπιστήμια, οργανισμούς, κ.τ.λ. και καλύτερης ποιότητας υπηρεσίες νομικών - συμβούλων, διαφημιστών, κ.τ.λ.), που βρίσκονται σε αυτές τις περιοχές. Οι οικονομίες χωρικής συσπείρωσης αναφέρονται στα πλεονεκτήματα της συγκέντρωσης ομοειδών επιχειρήσεων στην ίδια περιοχή. Οι οικονομίες αυτού του είδους, δεν εξαρτώνται άμεσα από το μέγεθος του αστικού σχηματισμού, αλλά σχετίζονται έμμεσα με αυτόν, αφού επηρεάζονται από την ύπαρξη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού και το βαθμό συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων. Τέλος, οι οικονομίες βιομηχανικού συμπλέγματος αναφέρονται στα πλεονεκτήματα της γειτνίασης επιχειρήσεων οι οποίες αναπτύσσουν μεταξύ τους έντονες οικονομικές σχέσεις εισροών - εκροών (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004: 24).

Η τελική επιλογή του τόπου εγκατάστασης των οικονομικών δραστηριοτήτων εξαρτάται (εκτός της παρουσίας οικονομιών κλίμακας) από το κόστος μεταφοράς, δηλαδή, από την απόσταση της επιχείρησης από την αγορά και τις πρώτες ύλες. Όσο υψηλότερο είναι το κόστος μεταφοράς, τόσο οι επιχειρήσεις επιλέγουν να εγκαθίστανται κοντά σε περιφερειακές αγορές. Αντίθετα, όσο μειώνεται το κόστος μεταφοράς, οι επιχειρήσεις επιλέγουν να εγκατασταθούν κοντά σε μεγαλύτερες αγορές, ώστε να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας που δημιουργούνται. Συνεπώς, η χωρική συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε ένα μικρό αριθμό αστικών κέντρων είναι μια διαδικασία αυτοτροφοδοτούμενη, αφού η εγκατάσταση τους σε αυτές τις περιοχές δημιουργεί, τις περισσότερες φορές, τις προϋποθέσεις μεγαλύτερης συγκέντρωσης, διευκολύνοντας την πρόσβαση στις αγορές, ακόμα και στην περίπτωση των αστικών κέντρων της περιφέρειας (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004: 27).

Οι οικονομίες κλίμακας της αστικοποίησης και της συσπείρωσης, που δημιουργούνται από τα αστικά περιβάλλοντα, λειτουργούν ελκτικά για τις οικονομικές δραστηριότητες. Εμπειρικά στοιχεία έχουν δείξει ότι οι βιομηχανίες δεν εγκαθίστανται σε ήδη διαμορφωμένες αστικές περιοχές, αλλά χωροθετούνται περιμετρικά των αστικών σχηματισμών, διαμορφώνουν το χώρο με βάση τις ανάγκες τους και δημιουργούν συνθήκες και παράγοντες ανάπτυξης, που διαφορετικά δεν θα υπήρχαν. Παράλληλα, η χωροθέτηση των επιχειρήσεων σε αυτές τις περιοχές προσελκύει και άλλες οικονομικές δραστηριότητες, κεφάλαιο, εργατικό δυναμικό, υποδομές, επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, κ.τ.λ., πυροδοτώντας τη διαδικασία της αστικής επέκτασης. Επομένως, η χωροθέτηση της βιομηχανίας προκαλεί αστική επέκταση και η αστική επέκταση προκαλεί περί-αστική εκβιομηχάνιση (Κουρλιούρος, 2004: 18).

Βασική αιτία της περί-αστικής εκβιομηχάνισης είναι η μετατροπή των οικονομιών αστικής συγκέντρωσης, σε αντιοικονομίες αστικής συγκέντρωσης. Η αντιοικονομίες αυτές περιορίζουν την παραγωγική δυνατότητα των επιχειρήσεων και προκαλούν την ανάγκη μετεγκατάστασης τους. Γενικά, οι λόγοι που δικαιολογούν

την χωροθέτηση οικονομικών δραστηριοτήτων στην περίμετρο των πόλεων μπορούν, να διαχωριστούν σε αυτούς που απωθούν τις επιχειρήσεις από το κέντρο και σε αυτούς που τις έλκουν στις περί-αστικές περιοχές.

Οι παράγοντες που ωθούν τις παραγωγικές δραστηριότητες εκτός των ορίων των πόλεων είναι (Κουρλιούρος, 2004: 21):

- Η έλλειψη εκτάσεων που είναι απαραίτητες για την επέκταση των εργοστασίων και το υψηλό κόστος γης εντός των αστικών περιοχών.
- Η κυκλοφοριακή συμφόρηση των πόλεων, η οποία έχει ως συνέπεια τις καθυστερήσεις στις μεταφορές υλικών, προϊόντων και εργατών.
- Ο έντονος ανταγωνισμός για την κατάληψη του εδάφους, από πιο κερδοφόρες χρήσεις γης, όπως γραφεία, εμπορικά καταστήματα, κατοικία, κ.τ.λ.
- Η πίεση για την απομάκρυνση από τις περιοχές των πόλεων, χρήσεων γης που επιβαρύνουν το περιβάλλον.

Οι παράγοντες προσέλκυσης των οικονομικών δραστηριοτήτων στις περί-αστικές περιοχές είναι (Κουρλιούρος, 2004: 22):

- Η γειτνίαση με το κέντρο των πόλεων σε συνδυασμό με την καλή μεταφορική προσπελασιμότητα.
- Το χαμηλό κόστος γης και η δυνατότητα επέκτασης των εργοστασίων, εφόσον αυτό χρειαστεί.
- Οι ειδικά διαμορφωμένες περιοχές χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, όπως είναι οι βιομηχανικές περιοχές ΒΠΕ.

Οι παραπάνω παράγοντες σε συνδυασμό με τις πολιτικές που, συνήθως, εφαρμόζονται στη βιομηχανία και στο αστικό περιβάλλον, με τους περιορισμούς και τη γενικότερη αρνητική αντίληψη για τη χωροθέτηση των βιομηχανιών εντός των πόλεων, ωθούν στην εγκατάσταση των επιχειρήσεων στην περι-αστική ζώνη. Έτσι, οι επιχειρήσεις απολαμβάνουν τα πλεονεκτήματα της γειτνίασης με τα αστικά κέντρα και μετριάζουν τα μειονεκτήματα που προκύπτουν από την εγκατάσταση τους εντός αυτών.

3.3.2. Ο Ρόλος της Κατοικίας

Η εξέλιξη του οικιστικού χώρου και κατ' επέκταση ολόκληρου του αστικού σχηματισμού, είναι ένα σύνθετο φαινόμενο, στο οποίο λαμβάνουν δράση ιδιωτικοί και δημόσιοι φορείς, φορείς σχεδιασμού, αλλά και φορείς επενδύσεων και, κυρίως, οι ίδιοι οι χρήστες, δηλαδή, οι κάτοικοι. Το ποσοστό συμμετοχής κάθε φορέα στην παραγωγή και εξάπλωση του οικιστικού δικτύου εξαρτάται από τις επικρατούσες κοινωνικές, οικονομικές, πολιτικές και πολιτιστικές συνθήκες.

Η διαμόρφωση του οικιστικού χώρου των πόλεων πραγματοποιείται σε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού και υπόκειται στις δυνάμεις της αγοράς. Το ποιος, τελικά, καταλαμβάνει το χώρο που επιθυμεί εξαρτάται από τα μέσα που διαθέτει. Η μορφή και η θέση των κατοικιών στους σύγχρονους αστικούς σχηματισμούς

προσδιορίζεται από την κοινωνικοοικονομική κατάσταση του ατόμου, τη δομή του νοικοκυριού και σε πολλές περιπτώσεις από την εθνικότητα του (Karecha, Coouch, 2004: 1).

Σύμφωνα με τους Knox & Pinch, υπάρχουν τρεις τρόποι προσέγγισης της εξέλιξης του οικιστικού χώρου. Ο πρώτος είναι το εισόδημα ή αλλιώς η κοινωνικοοικονομική κατάσταση των ατόμων, ο δεύτερος είναι η οικογενειακή κατάσταση του ή διαφορετικά η δομή των νοικοκυριών και ο τρίτος αφορά στον τρόπο ζωής (life style) του. Άλλοι μελετητές θεωρούν ως εξίσου σημαντικό στοιχείο τη γεωγραφική κινητικότητα και το βαθμό σύνδεσης μεταξύ των μελών μιας μειονοτικής ομάδας (Karecha, Coouch, 2004: 1).

Λέγοντας κοινωνικο-οικονομική κατάσταση των ατόμων εννοούμε: α) το εισόδημα τους, που αποτελεί τη ροή οικονομικών πόρων και β) τον πλούτο τους, που είναι οι συσσωρευμένοι οικονομικοί πόροι και προσδιορίζει την κοινωνική τους τάξη. Όσο υψηλότερο είναι το κοινωνικοοικονομικό επίπεδο των ατόμων – νοικοκυριών, τόσο μεγαλύτερη είναι η δυνατότητα επιλογής κατοικιών διαφορετικής ποιότητας και τοποθεσίας. Χαρακτηριστικό είναι ότι το ένα τρίτο των νοικοκυριών της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής έχουν ελάχιστη ή καμία δυνατότητα επιλογής, για τον τόπο και τη μορφή της κατοικίας τους. Η τιμή του ακινήτου είναι ο προσδιοριστικός παράγοντας επιλογής τόπου εγκατάστασης, για τα υπόλοιπα δύο τρίτα αυτού του πληθυσμού, τα οποία παρουσιάζουν μερική ή αρκετή δυνατότητα επιλογής συνθηκών στέγασης (Karecha, Coouch, 2004: 1).

Το εισόδημα και ο πλούτος των ατόμων – νοικοκυριών προσδιορίζει τη διαδικασία χωρικού διαχωρισμού των οικιστικών περιοχών, η οποία ακολούθησε το φαινόμενο της αστικοποίησης και την εμπορευματοποίηση της κατοικίας των πρώτων καπιταλιστικών πόλεων. Η αγορά κατοικίας χωροθετεί τις οικιστικές περιοχές σύμφωνα με τη ζήτηση και την ικανότητα των ατόμων να πληρώσουν. Επομένως, τα νοικοκυριά κατοικούν στις περιοχές και κάτω από τις συνθήκες, που τους επιτρέπει το εισόδημα τους. Κατά συνέπεια, τα χαμηλά εισοδηματικά στρώματα μπορούν να επιλέξουν ανάμεσα σε μικρής επιφάνειας και χαμηλής ποιότητας κατοικίες. Η επιλογή, όμως, περιοχής κατοικίας, σύμφωνα με την κοινωνικοοικονομική κατάσταση των ατόμων, επηρεάζεται και από την κοινωνική τάξη στην οποία ανήκουν και η οποία με τη σειρά της εξαρτάται από τον πλούτο που διαθέτουν. Σε πολλές πόλεις του κόσμου υπάρχουν «κλειστές» συνοικίες, όπου κατοικούν άτομα της ίδιας κοινωνικής τάξης (Karecha, Coouch, 2004: 2).

Ο χωρικός διαχωρισμός των περιοχών κατοικίας επηρεάζεται και από την οικογενειακή κατάσταση των ατόμων και γενικά από τη δομή των νοικοκυριών. Στα διάφορα στάδια του κύκλου ζωής κάθε οικογένειας δημιουργούνται διαφορετικές ανάγκες και προτεραιότητες, ως προς τη μορφή και τη θέση της κατοικίας. Αρχικά τα άτομα κατοικούν μαζί με τους γονείς τους, στο πατρικό τους σπίτι. Έπειτα, ανεξαρτητοποιούνται και κατοικούν μόνα τους ενώ στη συνέχεια δημιουργούν δικές τους οικογένειες και αποκτούν παιδιά. Στο τελευταίο στάδιο συναντάμε νοικοκυριά με άτομα μεγάλης ηλικίας (Karecha, Coouch, 2004: 2).

Γενικά, μπορούμε να αντιστοιχίσουμε το είδος των σπιτιών και τις περιοχές εγκατάστασης τους με κάθε στάδιο εξέλιξης των νοικοκυριών. Για παράδειγμα, οι οικογένειες με παιδιά προτιμούν περισσότερο τα σπίτια με κήπο, που βρίσκονται στα προάστια, σε αντίθεση με τα νοικοκυριά που αποτελούνται από νεαρά άτομα, τα οποία συνήθως, κατοικούν, σε μικρά διαμερίσματα, στο κέντρο των πόλεων. Η απόδειξη αυτής της διαφοροποίησης, των τύπων και της θέσης των κατοικιών, είναι η αναλογία με την οποία, συγκεκριμένοι τύποι σπιτιών, εμφανίζονται, σε συγκεκριμένες περιοχές (Karecha, Coouch, 2004: 2).

Η επιλογή, όμως, τόπου κατοικίας μπορεί διαφοροποιηθεί και με βάση τον τρόπο ζωής των νοικοκυριών. Η έννοια του τρόπου ζωής (life style) περιλαμβάνει όλα τα προηγούμενα στοιχεία, που ερμηνεύουν την απόφαση χωροθέτησης και μορφής της κατοικίας. Ουσιαστικά, ο παράγοντας αυτός ερμηνεύει τις διαφορετικές επιλογές τόπου εγκατάστασης των ατόμων, με φαινομενικά όμοιες ανάγκες και πόρους. Ο λόγος είναι ότι κάθε άτομο αξιολογεί διαφορετικά τα στοιχεία της εγκατάστασης του σε ένα τόπο, εξαιτίας του διαφορετικού τρόπου ζωής του (Karecha, Coouch, 2004: 3).

Κάθε παράγοντας – φορέας επηρεάζει το χωρικό διαχωρισμό του οικιστικού χώρου άμεσα ή έμμεσα και έχει μια οικονομική διάσταση αφού διαμορφώνει, λειτουργεί και προσδιορίζει μια αντίστοιχη αγορά κατοικίας, η οποία έχει ως στόχο την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών στέγασης. Επομένως, κάθε ένας από αυτούς τους παράγοντες επιδρά στην οικονομία, στην παραγωγή και στην αναπαραγωγή του αστικού χώρου και του αστικού τρόπου ζωής, γενικότερα. Η διαμόρφωση του οικιστικού χώρου μπορεί, κατά συνέπεια, να θεωρηθεί (από την πλευρά της οικονομίας) ως αποτέλεσμα μιας «λογικής» διαδικασίας, δηλαδή ως το σύνολο των «λογικών» επιλογών κάθε φορέα ξεχωριστά (Hansjurgens, Nuissi, 2004: 2).

Στην περίπτωση των αστικών επεκτάσεων, οι φορείς του οικιστικού χώρου αποφασίζουν τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων τους, στις περι-αστικές περιοχές, υπολογίζοντας τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα, μιας τέτοιας επιλογής τόπου εγκατάστασης. Η τελική τους απόφαση επηρεάζεται, επίσης, από τους περιορισμούς και το γενικότερο θεσμικό πλαίσιο, που τίθεται από τα διάφορα επίπεδα κρατικής διοίκησης. Το σχήμα 3, που ακολουθεί, παρουσιάζει το φαινόμενο της αστικής επέκτασης ως αποτέλεσμα των «λογικών» επιλογών των νοικοκυριών (Hansjurgens, Nuissi, 2004: 2).

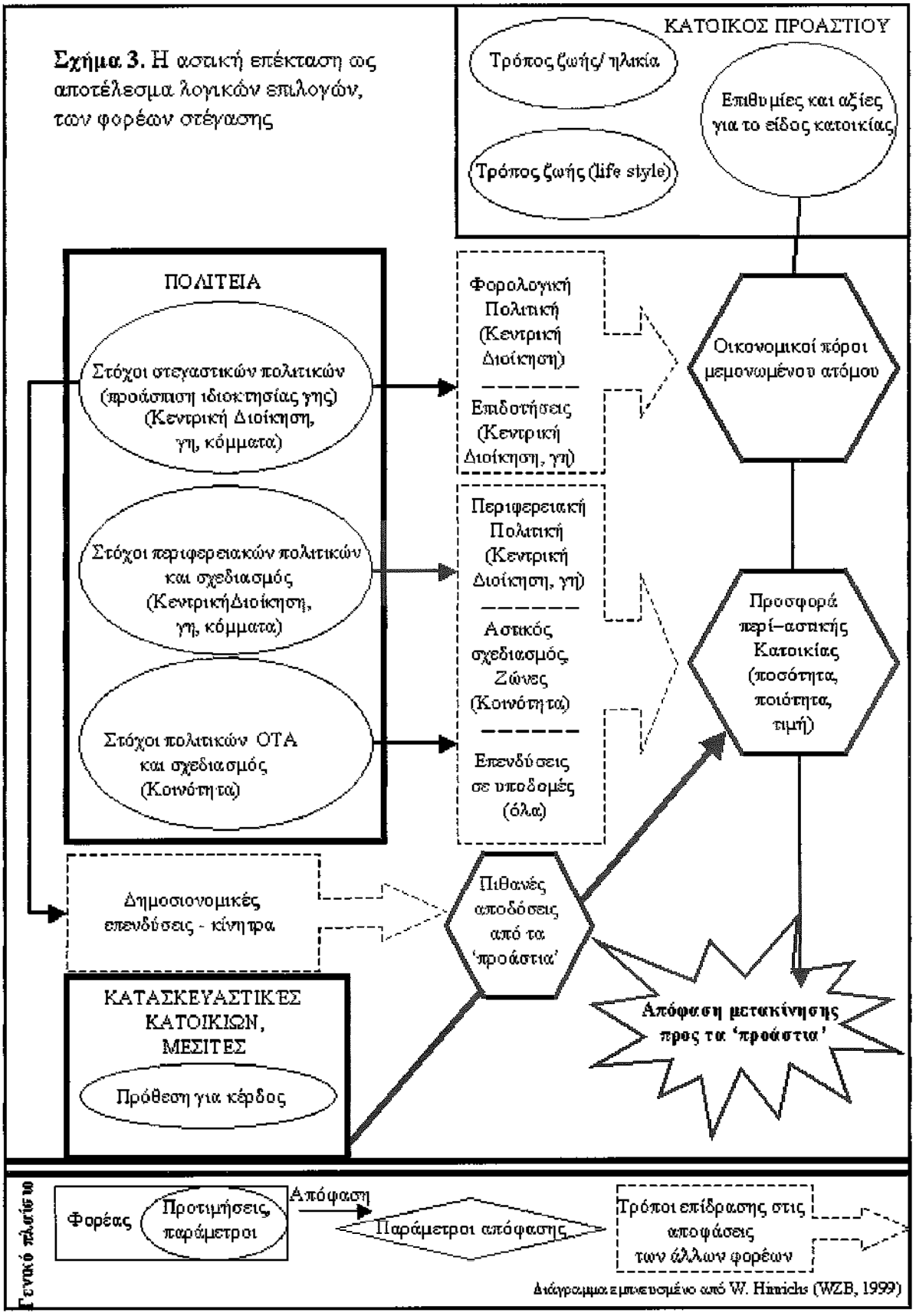
Στο κύκλωμα, του σχήματος 3, παρατηρούμε τον τρόπο με τον οποίο δημιουργούνται τα παραπάνω πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των περι-αστικών περιοχών καθώς και τον τρόπο με το οποίο οι φορείς διαμορφώνουν την αξία μιας περιοχής και συνδέονται μεταξύ τους. Η χωρική εξάπλωση του οικιστικού χώρου μιας πόλης πραγματοποιείται μέσα από την δραστηριοποίηση τριών δυνάμεων: των νοικοκυριών, των μεσιτών – κατασκευαστών και του κράτους (Hansjurgens, Nuissi, 2004: 4).

Τα νοικοκυριά, έχοντας διαμορφώσει μια εικόνα της μορφής και της θέσης της κατοικίας που επιθυμούν, επιλέγουν να εγκατασταθούν σε κάποια περι-αστική περιοχή. Η επιλογή της τελικής θέσης εξαρτάται από τους οικονομικούς πόρους που διαθέτουν και από την δυνατότητα της προσφοράς κατοικίας (στις περι-αστικές περιοχές) να καλύψει τις ανάγκες τους, σε ότι αφορά στην ποιότητα, στην ποσότητα και στην τιμή του ακινήτου (Hansjurgens, Nuissi, 2004: 5).

Η προσφορά κατοικίας επηρεάζεται από τους μεσίτες, τους κατασκευαστές, τις εταιρείες real estate, κ.τ.λ., οι οποίοι μέσα από την διαδικασία παραγωγής οικιστικών χώρων, στην περιαστική ζώνη των πόλεων, προσδοκούν πιθανές αποδόσεις και κέρδη. Παράλληλα, η κεντρική κρατική διοίκηση θέτει τους στόχους στεγαστικής πολιτικής, οι οποίοι επηρεάζουν, μέσω της φορολογίας και των επιδοτήσεων, το εισόδημα των νοικοκυριών και μέσω των δημοσιονομικών επενδύσεων και κινήτρων, τη δράση των επενδυτών (μεσιτών – κατασκευαστών). Τα όργανα της περιφερειακής διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης εφαρμόζουν την περιφερειακή και τοπική (δημοτική) πολιτική και το σχεδιασμό, αντίστοιχα. Οι πολιτικές αυτές επηρεάζουν τον περιφερειακό σχεδιασμό, τον αστικό σχεδιασμό, τις ζώνες χρήσεων γης και τις επενδύσεις σε υποδομές, επιδρώντας, με αυτό τον τρόπο, στην προσφορά κατοικίας των περιαστικών περιοχών (Hansjurgens, Nuissi, 2004: 4).

Συνεπώς, η αστική επέκταση που προκαλείται από τη μεταβολή και εξάπλωση ή διασπορά του οικιστικού χώρου των πόλεων μπορεί να ερμηνευτεί μέσα από τις σύνθετες οικονομικές σχέσεις, που δημιουργούνται ανάμεσα στους φορείς προσφοράς και κατανάλωσης της κατοικίας και στους κρατικούς φορείς. Οι αγορές γης και κατοικίας, η στεγαστική και φορολογική πολιτική, το θεσμικό πλαίσιο καθώς και οι πολιτικές σχεδιασμού του κρατικού μηχανισμού, διαμορφώνουν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των περιαστικών οικιστικών χώρων. Το ενδεχόμενο η διαδικασία αυτή να προκαλέσει αστική επέκταση, εξαρτάται από τη «λογική» συμπεριφορά των νοικοκυριών. Η σημασία της οικονομίας και της κρατικής παρέμβασης στη διαμόρφωση αυτής της συμπεριφοράς είναι σημαντική αν αναλογιστεί κανείς, ότι στις περισσότερες περιπτώσεις οι αποφάσεις των ανθρώπων στηρίζονται σε περιορισμούς και όχι σε προτιμήσεις (Hansjurgens, Nuissi, 2004: 5).

Σχήμα 3. Η αστική επέκταση ως αποτέλεσμα λογικών επιλογών, των φορέων στέγασης



Πηγή: (Hansjurgens, Nuissi, 2004: 4).

3.4. Αιτίες και Συνέπειες της Αστικής Επέκτασης

Στις προηγούμενες ενότητες έγινε μια προσπάθεια να ερμηνεύσουμε τους οικονομικούς μηχανισμούς που παράγουν το αστικό τοπίο και κατά συνέπεια την αστική επέκταση. Επίσης, προσπαθήσαμε να προσδιορίσουμε τους φορείς-παράγοντες που εμπλέκονται σε αυτή τη διαδικασία και να εξετάσουμε την οικονομική τους συμπεριφορά. Στην προσπάθεια μας να κατανοήσουμε το φαινόμενο της αστικής επέκτασης, θα πρέπει να εξετάσουμε τις αιτίες που το προκαλούν καθώς και τις συνέπειες του.

Όπως, έχει δειχθεί μέσα από το ερευνητικό πρόγραμμα URBS PANDENS[1], το οποίο μελέτησε τις επεκτάσεις επτά πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Αθήνα, Leipzig, Liverpool, Ljubliana, Stockholm, Vienna, Warsaw), οι αιτίες και οι συνέπειες των αστικών επεκτάσεων βρίσκονται σε διαρκή αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Το αίτιο που προκαλεί μια αστική επέκταση, μπορεί να αποτελεί συνέπεια της, σε μια άλλη χρονική περίοδο και αντίστροφα (Λεοντίδου, 2004: 2). Για παράδειγμα η δημιουργία ενός δικτύου μεταφορικών υποδομών σε μια περιοχή, εκτός των ορίων μιας πόλης, προσελκύει πληθυσμό και δραστηριότητες. Ταυτόχρονα, όμως, δημιουργεί τις προϋποθέσεις της μελλοντικής συμφόρησης της περιοχής, η οποία τελικά θα λειτουργήσει ως αιτία νέων επεκτάσεων και συνεπώς νέων αναγκών για επέκταση αυτών των υποδομών. Η αλληλεπίδραση αιτιών και συνεπειών επαναπροσδιορίζει, συνεχώς, το αστικό τοπίο επηρεάζοντας την δομή και την λειτουργία των πόλεων.

3.4.1. Αιτίες

Η απομόνωση των παραγόντων, που πυροδοτούν την επέκταση μιας πόλης είναι πολύ δύσκολη, λόγω της αλληλεπίδρασης του φαινομένου με τις αιτίες που το προκαλούν αλλά και των ίδιων των αιτιών μεταξύ τους. Κάθε φορέας, που εμπλέκεται στη χωρική εξάπλωση μιας πόλης, αντιδρά με διαφορετικά κριτήρια στις συνθήκες που διαμορφώνονται και ενεργεί με διαφορετικά κίνητρα στην απόφαση εγκατάστασης του στην περιαστική ζώνη των πόλεων.

Η τελική επιλογή χωροθέτησης μιας δραστηριότητας σε μια περιαστική περιοχή, εξαρτάται από τους παράγοντες που ωθούν αυτή τη δραστηριότητα από το κέντρο της πόλης και τους παράγοντες που την έλκουν στην περιοχή εγκατάστασης της. Στο δεύτερο κεφάλαιο δείξαμε τους παράγοντες έλξης και απώθησης των

[1] URBS PANDENS: Urban sprawl: European patterns, Environmental degradation and Sustainable development.

φορέων της παραγωγής και της κατοικίας. Σε αυτή την ενότητα θα εξετάσουμε το θέμα πιο γενικά, προσπαθώντας να αναλύσουμε τις γενικότερες αιτίες που προκαλούν τις αστικές επεκτάσεις. Στην ανάλυση μας θα χρησιμοποιήσουμε την κατηγοριοποίηση των αιτίων, που υιοθετήθηκε από την έρευνα του προγράμματος URBS Pandens[2]. Βέβαια, η ομαδοποίηση αυτή δεν εξαντλεί τους παράγοντες που προκαλούν τις αστικές επεκτάσεις, αποτελεί, όμως, ένα πρωταρχικό σημείο αναφοράς, για την κατανόηση της αιτιολόγησης αυτών των επεκτάσεων.

Γενικά, η διαδικασία της αστικής επέκτασης, τις περισσότερες φορές, πυροδοτείται από ένα εξωτερικό παράγοντα, όπως είναι για παράδειγμα: ένας σεισμός ή μια πυρκαγιά, ένα μεγάλο μεταναστευτικό κύμα ή η φιλοξενία ενός διεθνούς γεγονότος (π.χ. Ολυμπιακοί Αγώνες) (Λεοντίδου, 2004: 4). Σύμφωνα με την έρευνα του Pandens, οι αιτίες της αστικής επέκτασης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερις ομάδες. Έτσι, λοιπόν, έχουμε αιτίες που σχετίζονται με:

- Τις πληθυσμιακές κινήσεις.
- Την οικονομική διάρθρωση.
- Τη χρήση της γης και τις αντίστοιχες πολιτικές ρύθμισης της.
- Την ποιότητα ζωής και περιβάλλοντος.

Η παραπάνω ομαδοποίηση δεν έχει ιεραρχικό χαρακτήρα. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι αιτίες είναι αδύνατο να διαχωριστούν μεταξύ τους, επειδή ερμηνεύουν διαφορετικές οπτικές των αστικών επεκτάσεων και παρουσιάζουν υψηλό βαθμό αλληλεπίδρασης (Λεοντίδου, 2004: 5).

Οι πληθυσμιακές μεταβολές

Λέγοντας πληθυσμιακές κινήσεις αναφερόμαστε στις μεταβολές των δημογραφικών μεγεθών, στις μεταβολές του αριθμού αλλά και στη δομή των νοικοκυριών καθώς, επίσης και στις μεταναστευτικές κινήσεις των πληθυσμιακών μαζών. Οποιαδήποτε μεταβολή αυτών των στοιχείων είναι δυνατόν, μέσα σε ορισμένα πλαίσια, να προκαλέσει την επέκταση μιας πόλης (Λεοντίδου, 2004: 8).

Πιο αναλυτικά, οι δημογραφικές εξελίξεις, η ηλικιακή διάρθρωση του πληθυσμού, το επίπεδο θνησιμότητας και ο αριθμός των γεννήσεων μιας περιοχής, δημιουργεί συγκεκριμένες ανάγκες για κατοικία, εργασία κ.τ.λ., δημιουργώντας αντίστοιχα, συνθήκες που ευνοούν ή εμποδίζουν τη δημιουργία μιας αστικής επέκτασης. Αντίστοιχα, οι ανάγκες των νοικοκυριών εξαρτώνται από τη δομή τους. Ο αριθμός μελών του νοικοκυριού και η ηλικία τους επηρεάζει την απόφαση των νοικοκυριών να απομακρυνθούν από το κέντρο της πόλης ή να κατοικήσουν κοντά σε αυτό. Όσον αφορά στους μετανάστες, ο αριθμός τους, η οικονομική τους ικανότητα, ο τόπος προέλευσης τους, το μορφωτικό τους επίπεδο κ.τ.λ. επηρεάζουν την επιλογή του τόπου εγκατάστασης τους.

Η διάρθρωση της οικονομίας

Η οικονομική διάρθρωση μιας περιοχής αποτελεί το πλαίσιο εξέλιξης των αστικών σχηματισμών της. Σε αυτή την ομάδα αιτιών της αστικής επέκτασης

[2] Η κατηγοριοποίηση των αιτιών της αστικής επέκτασης έγινε για να διευκολύνει τη σύγκριση των στοιχείων των πόλεων, που έλαβαν μέρος στην έρευνα.

περιλαμβάνονται λόγοι, όπως: η τομεακή διάρθρωση της οικονομίας, η μεταβολή της αστικής οικονομίας, η αλλαγή της χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων, οι αλλαγές στο επίπεδο εισοδήματος και στην κατανομή του, οι αλλαγές στα πρότυπα κατανάλωσης, όπως και οι μεταβολές στη δομή της αγοράς εργασίας (Λεοντίδου, 2004: 12).

Οι μεταβολές στην τομεακή διάρθρωση της οικονομίας και γενικότερα η αναδιάρθρωση όλου του οικονομικού συστήματος είναι πιθανό να προκαλέσουν αστική επέκταση. Ειδικότερα, οι μεταβολές του επιπέδου των εγχώριων και ξένων επενδύσεων καθώς και οι τεχνολογικές εξελίξεις μπορούν να ευνοήσουν τη μετεγκατάσταση της βιομηχανικής δραστηριότητας και την απόφαση χωροθέτησης της στην περιαστική ζώνη των πόλεων, προκαλώντας αλλαγή των χρήσεων γης και προσελκύοντας, ταυτόχρονα, πληθυσμό σε αυτές τις περιοχές. Το ίδιο μπορεί να προκληθεί και από μια αλλαγή της δομής στην αγοράς εργασίας.

Η χωροθέτηση της βιομηχανίας και γενικότερα των οικονομικών δραστηριοτήτων, αποτελεί σημείο αναφοράς στην εξέλιξη του αστικού χώρου και της επέκτασης του. Στις μέρες μας, οι δραστηριότητες του τομέα παραγωγής, αλλά και άλλες οικονομικές δραστηριότητες, όπως το λιανικό εμπόριο, επιλέγουν να εγκατασταθούν σε περιαστικές περιοχές. Με αυτό τον τρόπο ξεπερνούν τα προβλήματα της στενότητας χώρου και της ασυμβατότητας των χρήσεων γης, του κέντρου των πόλεων. Το ίδιο ισχύει και για τις μεγάλες μονάδες λιανικού εμπορίου, που τα τελευταία χρόνια εγκαθίστανται, όλο και περισσότερο, σε περιοχές κοντά στις πόλεις, αλλά εκτός των ορίων τους.

Επέκταση των πόλεων προκαλεί και η μεταβολή του εισοδήματος των ατόμων καθώς και οι μεταβολές στην κατανομή του. Γενικά, οτιδήποτε μεταβάλλει το πραγματικό εισόδημα των ατόμων, επηρεάζει τις προτιμήσεις τους. Το ίδιο παρατηρούμε και στην περίπτωση της μεταβολής των καταναλωτικών προτύπων μιας κοινωνίας. Τέτοιου είδους αλλαγές που επιδρούν στον τρόπο ζωής των ατόμων μπορούν να προκαλέσουν την εξάπλωση του αστικού χώρου μιας πόλης.

Η χωροθέτηση των χρήσεων γης και η πολιτική γης

Η επόμενη ομάδα παραγόντων που επιδρούν στην διαδικασία επέκτασης των πόλεων, αφορά στη κατανομή των χρήσεων γης και στην πολιτική ρύθμισης τους. Μια πρώτη αιτία, που κινητοποιεί τις αστικές επεκτάσεις είναι οι τιμές γης και το κόστος στέγασης. Οι αλλαγές της τιμολόγησης του αστικού εδάφους και του κόστους κατασκευής των κατοικιών επηρεάζουν την κτηματαγορά και έχουν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν ως μοχλοί έλξης ή απώθησης δραστηριοτήτων σε περιοχές εκτός των ορίων των πόλεων (Λεοντίδου, 2004: 15).

Πολύ σημαντική αιτία, της ίδιας κατηγορίας, είναι το μέγεθος των επενδύσεων που πραγματοποιούνται για υποδομές. Η βελτίωση, κυρίως, των μεταφορικών, αλλά και των τηλεπικοινωνιακών και άλλων υποδομών, επηρεάζουν την απόφαση χωροθέτησης των οικονομικών δραστηριοτήτων και ευνοούν τις επεκτάσεις των πόλεων. Αυτός ο λόγος, σε συνδυασμό με τη δράση ορισμένων φορέων, που έχουν τη δυνατότητα να παρέμβουν στην αστική ανάπτυξη, όπως είναι οι σχεδιαστές και οι κατασκευαστικές εταιρείες, δημιουργούν τις προϋποθέσεις εξάπλωσης του αστικού ιστού.

Ιδιαίτερη βαρύτητα έχει και το πλαίσιο δημόσιων κανονισμών που ρυθμίζουν την χωρική ανάπτυξη των διαφόρων δραστηριοτήτων[3]. Ο τρόπος και η ένταση των αστικών επεκτάσεων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα κίνητρα, τις επιδοτήσεις και το σύστημα φορολογίας της γης και των χρήσεων που φιλοξενεί. Τέτοιου είδους κρατικές επεμβάσεις μεταβάλουν τα κριτήρια επιλογής τόπου εγκατάστασης τόσο των επιχειρήσεων, όσο και των κατοίκων.

Τέλος, το γενικό πλαίσιο χρήσης του εδάφους τίθεται από τις επίσημες κρατικές πολιτικές γης, όπως είναι ο σχεδιασμός των χρήσεων γης, η οικιστική πολιτική, το επίπεδο ελέγχου της παράνομης στέγασης και του τομέα της άτυπης παραγωγής οικιστικού χώρου. Το μέγεθος της συμμετοχής του κράτους στην παραγωγή και στην αναπαραγωγή του αστικού χώρου εξαρτάται από αυτό το θεσμικό πλαίσιο, το οποίο με τη σειρά του αντικατοπτρίζει την ιστορική εξέλιξη της παραγωγής του αστικού τοπίου κάθε χώρας.

Η ποιότητα ζωής και του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος

Η ποιότητα του τοπίου και του αστικού περιβάλλοντος των περιοχών επέκτασης αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην απόφαση των ατόμων να κατοικήσουν σε αυτές τις περιοχές. Αντίστοιχα, όσο πιο υποβαθμισμένο είναι το τοπίο στο κέντρο της πόλης, τόσο πιο απωθητικά λειτουργεί, για τους κατοίκους της και τις υπόλοιπες δραστηριότητες της (Λεοντίδου, 2004: 19).

Σημαντικός παράγοντας είναι, επίσης, ο τρόπος ζωής (lifestyle), που επιλέγουν τα άτομα. Ο ακριβής προσδιορισμός του τρόπου ζωής τουςέχει πολλές συνιστώσες, όπως το εισόδημα του ή οι πολιτιστικές και κοινωνικές συνθήκες του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου, στο οποίο ανήκουν. Ανεξάρτητα από το που οφείλεται, διαμορφώνει τη συμπεριφορά των κατοίκων μιας πόλης και επηρεάζει τη σχέση των ατόμων με την περιοχή κατοικίας και εργασίας τους.

Γενικά, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι το σημαντικό στοιχείο κάθε αιτίας, που μπορεί να ενεργοποιήσει μια διαδικασία επέκτασης, είναι ο τρόπος με τον οποίο αλληλεπιδρά με τους υπόλοιπους παράγοντες που προκαλούν αυτό το φαινόμενο. Ουσιαστικά, κάθε αστική επέκταση είναι το άθροισμα αυτής της συνδυασμένης διαδικασίας. Κάθε επέκταση προκαλείται από το δικό της συνδυασμό αιτίων και η επίδραση κάθε αιτίας διαφοροποιείται στο χρόνο και στο χώρο.

3.4.2. Συνέπειες

Η μετακίνηση και η εγκατάσταση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στις περιαστικές περιοχές των πόλεων είναι μια σύνθετη διαδικασία που επηρεάζει τη δομή ολόκληρου του αστικού σχηματισμού. Οι συνέπειες αυτής της διαδικασίας, σε αντιστοιχία με τις αιτίες που την προκαλούν, είναι δύσκολο να διαχωριστούν και να αναλυθούν μεμονωμένα, αφού και αυτές, παρουσιάζουν υψηλό βαθμό αλληλεπίδρασης.

[3] Ακολουθεί εκτενέστερη ανάλυση στο πέμπτο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης.

Η χωρική εξάπλωση των δραστηριοτήτων μιας πόλης έχει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα τόσο στις κεντρικές περιοχές της, όσο και στις περιοχές επέκτασης της. Τα αποτελέσματα αυτά θα μπορούσαν να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις ευρύτερες ομάδες, την οικονομία, την κοινωνία και τις χρήσεις γης– περιβάλλοντος, αν και στην πραγματικότητα, οι προεκτάσεις κάθε συνέπειας αφορούν και στις τρεις κατηγορίες.

Χωρικές και περιβαλλοντικές συνέπειες

Η πιο κοινά αντιληπτή συνέπεια μιας αστικής επέκτασης είναι η μεταβολή της χρήσης και της ποσότητας του εδάφους. Η χωρική εξάπλωση των δραστηριοτήτων μιας πόλης επηρεάζει την κατανομή των χρήσεων γης της και την αναλογία δομημένου και ελεύθερου χώρου. Η μελλοντική εξέλιξη της περιοχής επέκτασης, αλλά και της ίδιας της πόλης, εξαρτάται από τα δύο αυτά στοιχεία (Λεοντίδου, 2004: 2-36).

Η μεταβολή των χρήσεων γης και η αναλογία δομημένου και αδόμητου χώρου, δημιουργούν στοιχεία περιβάλλοντος που αποκλείουν οποιαδήποτε άλλη μελλοντική χρήση του χώρου (surface sealing). Αυτή η επίδραση των επεκτάσεων έχει περιβαλλοντικές συνέπειες καθώς και οικονομικές και κοινωνικές προεκτάσεις. Η εγκατάσταση και λειτουργία βιομηχανικών μονάδων στις περιοχές επέκτασης και οι αυξημένες ανάγκες για μετακινήσεις αγαθών και προσώπων, από και προς το κέντρο της πόλης, αποτελούν στοιχεία μόλυνσης του αέρα και των υδάτων της περιοχής,

Ειδικότερα, οι ανάγκες μετακίνησης που δημιουργούνται έχουν ως συνέπεια την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών (ή σε ορισμένες περιπτώσεις οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν αιτία της επέκτασης), η οποία προκαλεί την περιβαλλοντική επιβάρυνση της περιοχής. Η περιβαλλοντική επίπτωση των δικτύων υποδομών δεν αφορά μόνο στη ρύπανση, που προκαλεί η αύξηση της κυκλοφορίας, αλλά και στη χωρική κατανομή αυτών των δικτύων. Η χωροθέτηση τους είναι πιθανό να προκαλεί κατακερματισμό των οικοσυστημάτων μιας περιοχής, επηρεάζοντας τη βιοποικιλότητα της ή δημιουργώντας αλλαγές στις λεκάνες απορροής της και κατ' επέκταση προβλήματα όπως, διάβρωση του εδάφους και πλημμύρες.

Κοινωνικές συνέπειες

Η διάχυση των δραστηριοτήτων και του πληθυσμού των πόλεων σε περιοχές εκτός των ορίων τους, έχει και κοινωνικές προεκτάσεις. Η κοινωνική διάσταση του φαινομένου επηρεάζεται, κυρίως, από την άνιση κατανομή του πληθυσμού στο χώρο. Αυτό σημαίνει ότι τα άτομα θα πρέπει να μετακινούνται, από και προς το κέντρο της πόλης, είτε για λόγους εργασίας, είτε για λόγους αναψυχής. Η δυνατότητα ή οι περιορισμοί αυτής της επικοινωνίας των πληθυσμιακών ομάδων, εντός και εκτός των ορίων της πόλης, επηρεάζει την κοινωνική συνοχή της (Λεοντίδου, 2004: 2-36).

Η κοινωνική συνοχή μιας πόλης επηρεάζεται, επίσης, από την αστικοποίηση της υπαίθρου, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε κοινωνικό διαχωρισμό ανάμεσα στους ντόπιους και στους νέους κατοίκους της περιοχής επέκτασης. Η χωρική διάσταση αυτού του διαχωρισμού είναι η δημιουργία υποπεριοχών (της περιοχής επέκτασης) όπου κατοικούν και δραστηριοποιούνται αποκλειστικά, ντόπιοι ή ξένοι πληθυσμοί. Η ύπαρξη περιοχών, που αποικούνται ή αποκλείονται από ορισμένες ομάδες του πληθυσμού, με πρόσφατα τα παραδείγματα των συγκρούσεων στα προάστια του

Παρισιού, αποτελεί απειλή της κοινωνικής συνοχής της περιοχής επέκτασης και κατά συνέπεια της συνοχής ολόκληρου του αστικού ιστού.

Η αστική επέκταση, όμως, έχει συνέπειες και στις κεντρικές περιοχές των πόλεων. Η μετακίνηση πληθυσμού και δραστηριοτήτων εκτός της πόλης, οδηγεί σε ερήμωση των κεντρικών περιοχών της, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση του αστικού τοπίου, την αύξηση της εγκληματικότητας, της ρύπανσης κ.τ.λ. σε αυτές τις περιοχές. Οι επιπτώσεις είναι, βέβαια πολύ μεγαλύτερες στην περίπτωση των πόλεων που βρίσκονται σε μια διαδικασία επέκτασης και ταυτόχρονα ο συνολικός πληθυσμός τους μειώνεται.

Οικονομικές συνέπειες

Τόσο οι χωρικές, όσο και οι κοινωνικές συνέπειες των αστικών επεκτάσεων έχουν μια οικονομική διάσταση, αφού επηρεάζουν τις αποφάσεις οικονομικών προσώπων και συμβαίνουν σε ένα οικονομικό περιβάλλον εμπορευματοποίησης της γης. Η ανταλλακτική αξία της γης αποτελεί το στοιχείο που προκαλεί και δέχεται τις πιέσεις μιας αστικής επέκτασης. Η εμπορική αξία της γης δέχεται τις πρώτες συνέπειες της επέκτασης μιας πόλης, αφού η αύξηση της ζήτησης για γη στις περιοχές των επεκτάσεων, τείνει να αυξάνει τις τιμές γης ή να οδηγεί στην παραγωγή του αστικού τοπίου μέσω των μηχανισμών άτυπης οικονομίας. Και στις δύο περιπτώσεις η αστική επέκταση επιδρά στο οικονομικό πλαίσιο ανάπτυξης του αστικού χώρου, διαμορφώνοντας τις τάσεις εξέλιξης του (Λεοντίδου, 2004: 2-36).

Οι αυξημένες ανάγκες μετακινήσεων των ατόμων, που κατοικούν ή εργάζονται σε περιοχές επεκτάσεων, δημιουργούν ένα σύστημα οικονομίας που εξαρτάται από αυτές τις μετακινήσεις. Με αυτή την έννοια, οι αστικές επεκτάσεις προκαλούν την ανάγκη κατασκευής, των απαιτούμενων για τη λειτουργία τους, υποδομών. Η οικονομική τους διάσταση αφορά στο κόστος μελέτης, κατασκευής και συντήρησης αυτών των έργων, τα οποία, επειδή έχουν μεγάλο κύκλο ζωής, επηρεάζουν την εξέλιξη του χώρου σε βάθος χρόνου.

Επιπλέον, οι αστικές επεκτάσεις επηρεάζουν την ασκούμενη φορολογική πολιτική, κυρίως σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. Μια αστική επέκταση σημαίνει μετατόπιση των εσόδων από την τοπική φορολογία και κατά συνέπεια την μείωση των διαθέσιμων πόρων του τοπικού μηχανισμού διοίκησης. Άμεση συνέπεια του παραπάνω είναι η μείωση της ποσότητας και της ποιότητας των παρεχόμενων κοινωνικών υπηρεσιών.

Εκτός από τις παραπάνω συνέπειες της αστικής επέκτασης υπάρχουν και ορισμένες έμμεσες επιπτώσεις της. Η πρώτη είναι η ανάγκη κατοχής ιδιωτικού αυτοκινήτου από τους κατοίκους των περιαστικών περιοχών, το οποίο σε οικονομικούς όρους μεταφράζεται στο κόστος αγοράς, κίνησης και συντήρησης του. Η δεύτερη συνέπεια, είναι το κόστος μιας ενδεχόμενης επαναστικοποίησης των κεντρικών περιοχών των πόλεων. Σε μια τέτοια φάση εξέλιξης οι κεντρικές περιοχές των πόλεων με σχετικές ρυθμίσεις και αναπλάσεις προσπαθούν να διαμορφώσουν το αστικό τοπίο της πόλης, ώστε να προσελκύσουν, εκ νέου, πληθυσμό και δραστηριότητες. Το κόστος αυτής της διαδικασίας είναι πολύ μεγάλο και κατά κάποιο τρόπο αποτελεί συνέπεια της επέκτασης μιας πόλης.

Οι συνέπειες της αστικής επέκτασης, σε όποια κατηγορία και αν ανήκουν, ασκούν συνολική επίδραση στο αστικό τοπίο. Ο πιο πάνω διαχωρισμός μας δείχνει τον τρόπο με τον οποίο διαπλέκονται μεταξύ τους και το πως επηρεάζουν όλες τις μορφές της αστικής ζωής. Όσο πιο αργά ή όσο πιο οργανωμένα πραγματοποιείται μια

αστική επέκταση τόσο μειώνεται το μέγεθος και οι πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις της.

Οι αιτίες και οι συνέπειες της αστικής επέκτασης βρίσκονται σε μια επαναλαμβανόμενη διαδικασία εναλλαγής ρόλων και διαπλέκονται μεταξύ τους σε τέτοιο βαθμό που είναι σχεδόν αδύνατο να ερμηνεύσουν μεμονωμένα το φαινόμενο της χωρικής εξάπλωσης των αστικών δραστηριοτήτων. Ο συνδυασμός των αιτιών που προκαλούν την επέκταση και των συνεπειών της είναι μοναδικός και για αυτό κάθε πόλη που βρίσκεται στο στάδιο της επέκτασης αποτελεί μια ξεχωριστή περίπτωση.

3.5. Αντί Συμπεράσματος

Η επέκταση μιας πόλης αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία που απαιτεί πολυεπίπεδη προσέγγιση. Η ανάλυση, αυτής της μορφής αστικής εξέλιξης, με βάση τις οικονομικές και τις χωρικές διαστάσεις του φαινομένου, γίνεται στην προσπάθεια αποδόμησης των επιμέρους στοιχείων της. Με αυτό τον τρόπο γίνεται κατανοητή η δράση κάθε στοιχείου στο χώρο της πόλης και ο τρόπος που επηρεάζει και δέχεται την επίδραση της επέκτασης της.

Η παραγωγή και αναπαραγωγή, όμως, των αστικών επεκτάσεων αποτελεί το άθροισμα των δράσεων όλων των στοιχείων του χώρου. Είναι το σύνολο των αιτιών που προκαλεί τη χωρική εξάπλωση μιας πόλης και όχι η ύπαρξη μιας μόνο αιτίας ή η συμπεριφορά ενός μόνο φορέα. Αντίστοιχα, είναι το σύνολο της επέκτασης που προκαλεί τις όποιες επιπτώσεις και όχι η εγκατάσταση μιας μεμονωμένης δραστηριότητας στην περιαστική ζώνη μιας πόλης. Ωστόσο, το κρίσιμο μέγεθος των παραγόντων που απαιτούνται για να χαρακτηρίσουμε μια διαδικασία «αστική επέκταση», δεν είναι μετρήσιμο και δεν μπορεί να υπολογιστεί ή να προβλεφθεί. Η επέκταση οποιασδήποτε πόλης μπορεί να ερμηνευτεί μόνο ως τάση μιας αναλογίας παραγόντων που διαμορφώνουν το αστικό τοπίο καθώς και της αλληλεπίδρασης τους. Η αναλογία αυτή είναι συνεχώς μεταβαλλόμενη και συνεπώς η όποια ερμηνεία του φαινομένου αφορά μόνο στη συγκεκριμένη στιγμή παρατήρησης του.

Η δράση των φορέων και η ένταση της αλληλεπίδρασης, αιτιών, επιπτώσεων και χώρου εξαρτάται από τις γενικότερες οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και πολιτιστικές συνθήκες, κάθε τόπου και κάθε χρονικής περιόδου. Μέσα σε αυτό πλαίσιο δημιουργούνται οι τάσεις εξέλιξης του αστικού χώρου και κατά συνέπεια της επέκτασης του. Η ανάλυση, επομένως, του φαινομένου δεν μπορεί να είναι ανεξάρτητη από αυτό το πλαίσιο συνθηκών. Ιδιαίτερα στις μέρες μας όπου η διεθνοποίηση της οικονομίας και οι ταχύτατες τεχνολογικές εξελίξεις περιπλέκουν ακόμη περισσότερο τη διαδικασία των αστικών επεκτάσεων μεταβάλλοντας[4] συνεχώς το τοπίο των σύγχρονων πόλεων.

[4] Γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με τους κατοίκους των δυτικοευρωπαϊκών πόλεων του 17ου αιώνα, οι οποίοι δεν ζούσαν καμία πολεοδομική μεταβολή στη διάρκεια της ζωής τους (Μαρμαράς 2002: 102)

ΜΕΡΟΣ Β΄
Η ΑΣΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
Η ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ- ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ

4.1. Παράγοντες Εξέλιξης των Αστικών Σχηματισμών

Στα πλαίσια της χωροκοινωνικής διαλεκτικής θεώρησης της εξέλιξης των αστικών σχηματισμών (όπως αναφέρθηκε και στο δεύτερο κεφάλαιο αυτής της μελέτης), δεν μπορούμε να αναλύσουμε τον τρόπο ανάπτυξης μιας αστικής περιοχής χωρίς να λάβουμε υπόψη τα στοιχεία του ευρύτερου οικονομικού και κοινωνικού της περιβάλλοντος. Τα οικονομικά, κοινωνικά και χωρικά στοιχεία κάθε τόπου διαπλέκονται και αλληλεπιδρούν δημιουργώντας τις τάσεις εξέλιξης των πόλεων και διαμορφώνοντας το θεσμικό πλαίσιο υλοποίησης τους.

Οι θεωρητικές απόψεις για το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων και γενικότερα ο τρόπος παραγωγής του δομημένου περιβάλλοντος στη χώρα μας έχει την αφετηρία του στα πρώτα χρόνια του 20ου αιώνα. Πιο συγκεκριμένα, η σύγχρονη ελληνική πόλη έχει τις ρίζες της στην περίοδο που διαμορφώθηκε το σύνολο της ελληνικής επικράτειας, δηλαδή μετά το 1923. Στο σημείο αυτό, πριν εξετάσουμε την εξέλιξη του θεσμικού (χωροταξικού και πολεοδομικού) πλαισίου ανάπτυξης του αστικού χώρου στην Ελλάδα, θα πρέπει να αναλύσουμε τα κοινωνικό-οικονομικά, πολιτικά και ιστορικά στοιχεία αυτής της περιόδου.

Ι) Πριν το 1923

Η περίοδος πριν το 1923 αποτελεί ένα μεταβατικό χρονικό διάστημα κατά το οποίο έγινε η ενσωμάτωση των περισσότερων περιοχών, εκτός των Δωδεκανήσων, στο σημερινό ελληνικό κράτος. Η εποχή αυτή χαρακτηρίζεται από μια νέα τάση συγκέντρωσης και χωροθέτησης του κεφαλαίου, σε περιοχές με φτηνή αγορά εργασίας και με εύκολη πρόσβαση στις πρώτες ύλες, στα εθνικά δίκτυα , στις υπηρεσίες και στις αγορές. Τέτοια χαρακτηριστικά συγκεντρώνονταν μόνο στα μεγάλα λιμάνια και κυρίως στο λιμάνι του Πειραιά. Η νέα αυτή τάση χωροθέτησης ευνοήθηκε από την παράλληλη ανάπτυξη του τραπεζικού κεφαλαίου (Λουκάκης, 1985: 89-91).

Την ίδια περίοδο σημειώνονται σημαντικές εξελίξεις στους τομείς των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας αναπτύσσεται συνδέοντας τη Λάρισα με τη Θεσσαλονίκη και πραγματοποιείται η σύνδεση του με το υπόλοιπο δίκτυο της Ευρώπης. Με την ανάπτυξη των υποδομών και τα νέα οικονομικά δεδομένα δημιουργούνται οι συνθήκες μιας πρώιμης φάσης αστικοποίησης της πρωτεύουσας[1]. Η σημασία της Αθήνας δεν αφορά τόσο στη συγκέντρωση του πληθυσμού, όσο στην συγκέντρωση πολιτικών, διοικητικών πολιτιστικών και οικονομικών δραστηριοτήτων (Λουκάκης, 1985: 89-91).

[1] Η Αθήνα το 1907 αριθμούσε 167.000 κατοίκους και ο Πειραιάς ήταν το τέταρτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης (Λουκάκης, 1985: 89-91).

Από τις αρχές του 1900 ως το 1922, παρατηρείται η συνεχής ενδυνάμωση του ρόλου της πρωτεύουσας ή η δημιουργία των συνθηκών που ενίσχυσαν την μελλοντική της κυριαρχία στον ελληνικό χώρο. Η σταδιακή ενσωμάτωση των περιοχών της χώρας στο ελληνικό κράτος αποτελεί καθοριστικό σημείο αυτής της εξέλιξης. Στην Αθήνα συγκεντρώνονταν όλες οι οικονομικές και διοικητικές λειτουργίες του νέου κράτους. Οι νέες περιοχές, που κάθε φορά ενσωματώνονταν, λειτουργούσαν ως «ακριτικές» και αποκτούσαν μια σχέση εξάρτησης από την πρωτεύουσα. Εξίσου σημαντική συνέπεια της σταδιακής εξάπλωσης του ελληνικού κράτους, είναι ο σχεδιασμός του δικτύου υποδομών, ο οποίος, σε κάθε φάση επέκτασης των συνόρων, είχε ως κέντρο του την Αθήνα (Λουκάκης, 1985: 89-91). Βέβαια, το φαινόμενο της αστικής επέκτασης σε αυτή την περίοδο δεν είχε τη σημερινή του σημασία, εντούτοις τότε άρχισαν να σημειώνονται τα πρώτα σημάδια της αυθαίρετης δόμησης[2] στις περιαστικές περιοχές των περισσότερων πόλεων (Λεοντίδου, 2004:2).

II) 1923-1940

Ο τρόπος ανάπτυξης, όμως, των ελληνικών πόλεων επηρεάστηκε κυρίως από την επόμενη χρονική περίοδο, δηλαδή, το μεσοπόλεμο. Από το 1923-1940, μια σειρά διεθνών και εσωτερικών εξελίξεων επέδρασαν πάνω στη διαμόρφωση του ελληνικού χώρου. Τα χαρακτηριστικά στοιχεία αυτής της εποχής είναι οι έντονες δημογραφικές κινήσεις, οι νέες τάσεις στον τομέα της παραγωγής, οι εσωτερικές πολιτικές αντιπαλότητες, οι σχέσεις της Ελλάδας με τις υπόλοιπες Βαλκανικές χώρες καθώς και οι σχέσεις εξάρτησης της από τις οικονομικά αναπτυγμένες περιοχές της Ευρώπης (Λουκάκης, 1985: 92-95).

Η παράμετρος που καθόρισε την αστική ανάπτυξη αυτής της περιόδου, ήταν η απότομη εισροή 1.200.000 προσφύγων από την Μικρά Ασία στον ελληνικό χώρο. Αυτή η μαζική μετακίνηση πληθυσμού προκάλεσε οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα, επηρέασε την κατανομή του αστικού χώρου και προκάλεσε την πρώτη επέκταση των ελληνικών πόλεων. Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του πληθυσμού εγκαταστάθηκε στο ανατολικό τμήμα της ηπειρωτικής χώρας δημιουργώντας παράνομους οικιστικούς σχηματισμούς, κυρίως στις περιαστικές περιοχές των πόλεων. Οι πόλεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης καθώς και οι πόλεις με πληθυσμό μεγαλύτερο των 10.000 ατόμων αποτέλεσαν τον κύριο τόπο προορισμού του νέου πληθυσμού. Αποτέλεσμα ήταν η συνολική αύξηση του αστικού πληθυσμού της χώρας. Το 1920 στις πόλεις κατοικούσε το 9,7% του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας, ποσοστό που αυξήθηκε στο 14,5 το 1928 (Λουκάκης, 1985: 92-95).

Παράλληλα, σημειώθηκαν μεταβολές στην παραγωγική διαδικασία, η οποία προσανατολίστηκε, περισσότερο, προς τα νέα καπιταλιστικά πρότυπα. Η τάση αυτή επηρέασε όλους τους τομείς της οικονομίας και παγιώθηκε μέσα σε ένα πλαίσιο πολιτικό-οικονομικής εξάρτησης της χώρας, με συνέπεια την καθυστέρηση της ανάπτυξης της. Αυτός είναι και λόγος για τον οποίο δεν αναπτύχθηκαν στην Ελλάδα μεγάλες βιομηχανικές μονάδες (Λουκάκης, 1985: 92-95).

Σημαντικός παράγοντας στη διαμόρφωση του προτύπου ανάπτυξης του ελληνικού χώρου, κατά τον Μεσοπόλεμο, ήταν και η πολιτική κατάσταση των χωρών της Βαλκανικής χερσονήσου. Οι συνεχείς συγκρούσεις μεταξύ τους δημιουργούσε ένα αβέβαιο κλίμα, αποδυναμώνοντας το ρόλο των περιφερειακών πόλεων, οι οποίες

[2] Στοιχείο που χαρακτηρίζει την ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων μέχρι τις μέρες μας.

βρίσκονταν κοντά στα βόρεια σύνορα της χώρας, ενισχύοντας περισσότερο την κυριαρχία της Αθήνας. Η σημασία της πρωτεύουσας σε συνδυασμό με τα τεχνικά, πολιτιστικά, πολιτικά και οικονομικά πλεονεκτήματα της οδήγησαν σε μια άνιση ανάπτυξη του ελληνικού χώρου και στον εμφανή διαχωρισμό κέντρου – περιφέρειας (Λουκάκης, 1985: 92-95).

III) 1948-1970

Η επόμενη χρονική περίοδος, που επηρέασε την εξέλιξη των ελληνικών πόλεων και πιο συγκεκριμένα τη διαδικασία επέκτασης τους, ήταν το διάστημα από το 1948 ως το 1970. Η οικονομική δραστηριότητα της χώρας, κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, είχε δύο βασικά χαρακτηριστικά: το ένα, ήταν ο γεωργικός χαρακτήρας της οικονομίας, ο οποίος εξακολουθούσε να αποτελεί σημαντικό στοιχείο της και το άλλο ήταν η παράλληλη ανάπτυξη του βιομηχανικού τομέα παραγωγής, ο οποίος βρισκόταν σε πρωταρχικό στάδιο και αφορούσε κυρίως τους κλάδους των καταναλωτικών προϊόντων και των κατασκευών (Λουκάκης, 1997: 54).

Η εικοσαετία 1950-1970, χαρακτηρίστηκε από την τάση μετακίνησης του αγροτικού πληθυσμού προς τα αστικά κέντρα της χώρας και ιδιαίτερα προς τις πόλεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Η φτώχεια των αγροτικών περιοχών, η πολιτική κατάσταση που δημιούργησε ο Εμφύλιος πόλεμος και η προσδοκία εύρεσης εργασίας και βελτίωσης του επιπέδου ζωής δημιούργησαν αυτό το κύμα εσωτερικής μετανάστευσης (Λεοντίδου, 2004: 3). Ο πληθυσμός, που συνέρεε στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας επιζητώντας την «αστικότητα», δεν είχε τη δυνατότητα να εγκατασταθεί στις κεντρικές περιοχές των πόλεων, εξαιτίας των υψηλών τιμών γης που επικρατούσαν σε αυτές τις περιοχές.

Η εσωτερική μετακίνηση του πληθυσμού της χώρας προς τα αστικά κέντρα, δημιούργησε έντονο στεγαστικό πρόβλημα, το οποίο προσπάθησε να αντιμετωπίσει ο ιδιωτικός τομέας, αναλαμβάνοντας, σχεδόν εξολοκλήρου, την οικοδομική δραστηριότητα. Η αυτοστέγαση και η αντιπαροχή αποτέλεσαν τις κύριες μορφές παραγωγής κατοικίας, δημιουργώντας ένα πλαίσιο κερδοσκοπίας πάνω στη γη και τις επεκτάσεις των ελληνικών αστικών κέντρων(Λουκάκης, 1997: 54-55). Η αυτοστέγαση οδήγησε στην αυθαίρετη δόμηση της περιαστικής ζώνης των πόλεων. Οι περιοχές που δημιουργούνταν νομιμοποιούνταν και εντάσσονταν, αργότερα, στο Σχέδιο Πόλης, πυροδοτώντας μια νέα διάχυση των αστικών δραστηριοτήτων στις νέες περιαστικές περιοχές (Λεοντίδου, 2004: 3). Αυτός ο τρόπος αστικής εξέλιξης είναι χαρακτηριστικός μέχρι και στις μέρες μας.

IV) 1970-1990

Τις επόμενες δεκαετίες, από το 1960-1980, αλλά και την περίοδο 1980-1990, η ανάπτυξη του τουρισμού και οι νέες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που προκλήθηκαν από την ένταξη της χώρας στην Ε.Ε., δημιούργησαν διαφορετικές συνθήκες ανάπτυξης του αστικού χώρου. Τη δεκαετία 1980-1990, παρατηρούμε τις πρώτες φάσεις προαστιοποίησης των ελληνικών πόλεων. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στην προσπάθεια των κατοίκων των αστικών περιοχών να ξεφύγουν από την περιβαλλοντική υποβάθμιση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, αναζητώντας ένα πιο ποιοτικό περιβάλλον διαβίωσης. Παράλληλα και κυρίως, στην περίπτωση της Αθήνας, η εισροή πολλών οικονομικών μεταναστών στην πόλη, λειτούργησε ως

παράγοντας απώθησης των μεσαίων εισοδηματικών τάξεων προς τα προάστια (Λεοντίδου, 2004: 3).

Συνεπώς, σημειώνεται μια μεταβολή στους παράγοντες που δημιουργούν την αστική επέκταση των ελληνικών πόλεων, η οποία ακολουθεί περισσότερο το αγγλο-αμερικανικό πρότυπο ανάπτυξης των αστικών σχηματισμών. Η επέκταση των πόλεων αυτής της περιόδου, δεν έχει ως αφετηρία την ανάγκη στέγασης πληθυσμών που επιζητούν την «αστικότητα» αλλά πληθυσμών που επιζητούν ένα καλύτερο επίπεδο ζωής, χωρίς, όμως, να απομακρυνθούν σημαντικά από το κέντρο της πόλης (Λεοντίδου, 2004: 3).

V) 2000-σήμερα

Η επέκταση των ελληνικών πόλεων συνεχίζει να μεταλλάσσεται μέχρι και σήμερα. Από το 2000 και ύστερα από την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων και την Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, οι συνθήκες αστικής ανάπτυξης των πόλεων της χώρας έχουν μεταβληθεί, ακολουθώντας τις τάσεις των υπολοίπων ευρωπαϊκών χωρών. Η εξέλιξη των πόλεων της Ευρώπης ακολουθεί τους κανόνες του αστικού ανταγωνισμού για την όσο το δυνατό καλύτερη δικτύωση τους στο σύστημα πόλεων της Κοινότητας. Πιο συγκεκριμένα, η βελτίωση και η δημιουργία σύγχρονων δικτύων υποδομών διαμορφώνει το πλαίσιο χωροθέτησης, λειτουργίας και γενικότερα εξέλιξης όλου του αστικού φαινομένου. Στην περίπτωση της Ελλάδας η δημιουργία μεταφορικών δικτύων, όπως η ΠΑΘΕ ή η Εγνατία Οδός, ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου και τα άλλα έργα στον τομέα μεταφορών μειώνουν τις απαιτούμενες χρόνο-αποστάσεις μεταφοράς προσώπων και προϊόντων, κάνοντας πιο ευέλικτη τη χωροθέτηση των επιχειρήσεων (Λεοντίδου, 2004: 3).

Οι επιχειρήσεις, σύμφωνα με τις νέες τάσεις, τείνουν να διαχωρίζουν τις δραστηριότητες τους, στην παραγωγή και στη διοίκηση. Το τμήμα της διοίκησης, το οποίο έχει την μικρότερη χωρική ανάγκη, εγκαθίσταται στα μεγάλα αστικά κέντρα, δηλαδή στις περιοχές που αποτελούν έδρα των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και εστίες πληροφόρησης και λήψης αποφάσεων. Αντίθετα, το τμήμα της παραγωγής, με τις μεγαλύτερες χωρικές απαιτήσεις, χωροθετείται σε περιοχές εκτός των ορίων των πόλεων, μειώνοντας τις εξωτερικές οικονομίες που δημιουργούνται εντός των αστικών κέντρων.

Η μετακίνηση των οικονομικών δραστηριοτήτων προς την περιφέρεια και τις περιαστικές περιοχές των ελληνικών πόλεων ακολουθείται από μια αντίστοιχη κίνηση πληθυσμού. Το φαινόμενο αυτό, αν και δεν είναι ακόμα ποσοτικά σημαντικό, εξαιτίας της υστέρησης στις υποδομές των περισσότερων περιφερειακών περιοχών της χώρας, παρουσιάζει τις τάσεις εξέλιξης των αστικών σχηματισμών της χώρας.

4.2. Ιεραρχική Δομή των Οικισμών της Χώρας

Η σημερινή μορφή του συστήματος οικισμών της χώρας απορρέει από την θέση της Αθήνας από το 1923 και ύστερα. Η πρωτεύουσα είναι η πρώτη μητροπολιτική περιοχή της Ελλάδας και ακολουθεί η Θεσσαλονίκη. Σε αυτή την ιεραρχία ακολουθούν οι πόλεις που έχουν το ρόλο των περιφερειακών πόλων και οι πόλεις, που ως έδρες των νομών, λειτουργούν ως αγροτικά κέντρα (Λουκάκης, 1997: 57).

Η κατανομή των περιφερειακών αστικών πόλων και των μητροπολιτικών περιοχών της χώρας σχηματίζει ένα S στον ελλαδικό χώρο. Σε αυτή την ευρύτερη περιοχή συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού, των δικτύων υποδομών, των υπηρεσιών, των βιομηχανικών μονάδων, των ερευνητικών κέντρων, των πολιτιστικών δραστηριοτήτων και της αγροτικής παραγωγής καθώς και οι κύριες πύλες εισόδου και εξόδου της χώρας. Οι υπόλοιποι οικισμοί και ιδιαίτερα οι παράκτιες περιοχές αποτελούν πόλους έλξης τουριστικών και παραθεριστικών δραστηριοτήτων, οι οποίες δημιουργούν ένα αστικοποιημένο περιβάλλον (Λουκάκης, 1997: 57).

Η ιεράρχηση των οικισμών μπορεί να γίνει σε όρους διοίκησης ή πληθυσμιακού μεγέθους ή γεωγραφικής θέσης ή προγραμματικών μεγεθών. Διοικητικά, στην Ελλάδα οι 12.500 οικισμοί της, ανήκουν σε 13 Περιφέρειες, 54 Νομαρχίες και 6000 Δήμους, μέσω των οποίων ασκείται η τριτοβάθμια, δευτεροβάθμια και πρωτοβάθμια διοίκηση αντίστοιχα (Λουκάκης, 1997: 55-56).

Η διάκριση των οικισμών της χώρας με βάση το μέγεθος τους, στηρίζεται στους ορισμούς της Ε.Σ.Υ.Ε. Οι οικισμοί χαρακτηρίζονται ως αστικοί, ημιαστικοί και αγροτικοί ανάλογα με το πληθυσμιακό τους μέγεθος. Το όριο που διαχωρίζει έναν ημιαστικό από έναν αστικό οικισμό είναι οι 10.000 κάτοικοι. Η γεωγραφική θέση κάθε οικισμού, σύμφωνα πάλι με την Ε.Σ.Υ.Ε., τον κατατάσσει στις κατηγορίες: ορεινός, ημιορεινός και πεδινός. Η ιεράρχηση με βάση τα προγραμματικά μεγέθη του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ αποτελεί προσπάθεια κατηγοριοποίησης των ελληνικών οικισμών με βάση τις αναπτυξιακές τους δυνατότητες και αδυναμίες (Λουκάκης, 1997: 55-56).

Μια ακόμα ιεράρχηση των ελληνικών πόλεων προκύπτει από την ευρύτερη κατάταξη των αστικών σχηματισμών όλης της Ε.Ε. Σύμφωνα με αυτή, οι πόλεις διακρίνονται με βάση τον πληθυσμό τους σε αστικούς σχηματισμούς διεθνούς επιπέδου, εθνικού επιπέδου και στις μεσαίες και μικρές πόλεις. Οι δυνατότητες και οι προοπτικές κάθε ομάδας πόλεων αυτής της κατηγοριοποίησης έχουν αναλυθεί σε προηγούμενη ενότητα.

Στο σημείο αυτό όμως, θα πρέπει να επισημάνουμε τη διαφορά που υπάρχει σε αυτή τη γενική ιεράρχηση και στην ελληνική πραγματικότητα. Στην Ελλάδα, δεν υπάρχουν πόλεις οι οποίες θα μπορούσαν να θεωρηθούν διεθνούς επιπέδου. Η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη ανήκουν στις πόλεις εθνικού επιπέδου λόγω των δραστηριοτήτων που φιλοξενούν και όχι βάση του πληθυσμιακού τους μεγέθους. Κατά αντιστοιχία, οι

ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους δεν συγκεντρώνουν το πληθυσμό των αντίστοιχων ευρωπαϊκών. Συνεπώς, όταν αναφερόμαστε σε αυτή την ιεράρχηση των οικισμών της Ελλάδας θα πρέπει να κατατάσσουμε τις πόλεις με βάση τη σημασία τους για τον ελληνικό χώρο και κατά αναλογία του μεγέθους τους.

Η ιεράρχηση των πόλεων της Ελλάδας και της Ευρώπης αντικατοπτρίζει τη δυναμική εξέλιξης τους και τη σημασία τους στα ευρύτερα χωρικά σύνολα στα οποία ανήκουν. Κατά συνέπεια, η κατάταξη των πόλεων σε κάποια από αυτές τις κατηγορίες αποτελεί ένα εργαλείο χάραξης πολιτικής. Η γενίκευση, βέβαια, που γίνεται εμπεριέχει κινδύνους, αλλά αποτελεί μια πρώτη ένδειξη των τάσεων ανάπτυξης ενός αστικού σχηματισμού.

4.3. Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά των Ελληνικών Πόλεων

Οι ελληνικές πόλεις έχουν αναπτυχθεί γύρω από ένα κεντρικό πυρήνα, ο οποίος, στις περισσότερες περιπτώσεις, συμπίπτει με το ιστορικό κέντρο του αστικού σχηματισμού. Το δίκτυο μεταφορών διαρθρώνεται ακτινικά, από το κέντρο προς την περιφέρεια της πόλης και οι πολεοδομικές λειτουργίες χωροθετούνται σε ομόκεντρους κύκλους γύρω από αυτή την κεντρική περιοχή (Λουκάκης, 1997: 57-60).

Αρχικά στις κεντρικές περιοχές των πόλεων εγκαθίστανται οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές επιχειρήσεις και στις υπόλοιπες ζώνες του αστικού χώρου κυριαρχούσε η κατοικία. Τα δεδομένα μεταβλήθηκαν με την έλευση και εγκατάσταση των προσφύγων της Μικράς Ασίας, στους ειδικά διαμορφωμένους οικισμούς των περιαστικών περιοχών, δηλαδή κοντά στις βιομηχανικές περιοχές, στις εισόδους των πόλεων και κοντά στους άξονες πρόσβασης στο κέντρο. Με την πάροδο του χρόνου οι οικισμοί αυτοί ενσωματώθηκαν στον κυρίως αστικό ιστό και οι πιέσεις της κατοικίας και των επιχειρήσεων του τριτογενή τομέα εκδίωξαν τις παραγωγικές μονάδες από τα κεντρικά σημεία των πόλεων. Η διάχυση των αστικών λειτουργιών εκτός των θεσμοθετημένων ορίων συνεχίστηκε και κατά τις επόμενες χρονικές περιόδους, προκαλώντας την επέκταση του πολεοδομικού ιστού. Η δομή της πόλης, όμως, εξακολούθησε να διατηρεί τα βασικά της χαρακτηριστικά (Λουκάκης, 1997: 57-60).

Παρόλα αυτά, μετά το 1970 παρατηρούμε ορισμένες τάσεις μεταβολής στην πολεοδομική φυσιογνωμία των ελληνικών πόλεων. Οι τάσεις αυτές οφείλονται στις γενικότερες οικονομικές, κοινωνικές, πολιτιστικές συνθήκες καθώς και στην εξέλιξη της τεχνολογίας και των δικτύων υποδομών. Τα τελευταία είκοσι χρόνια, με τις μεταβολές στα ωράρια εργασίας, την ευκολότερη πρόσβαση στην πληροφορία (που προσφέρουν οι νέες τεχνολογίες), τη μεγαλύτερη δυνατότητα απόκτησης ιδιωτικού αυτοκινήτου, αλλά και την παράλληλη υποβάθμιση του αστικού τοπίου, με τη μείωση των ελεύθερων χώρων και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, δημιουργήθηκαν νέα δεδομένα στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης της κατοικίας και των υπόλοιπων πολεοδομικών λειτουργιών (Λουκάκης, 1997: 57-60).

Τα νέα αυτά δεδομένα χωροθέτησης των αστικών λειτουργιών, αποδέσμευσαν την θέση της κατοικίας από τις θέσεις απασχόλησης, προκαλώντας την επέκταση των οικιστικών περιοχών. Το λιανικό εμπόριο, οι υπηρεσίες αναψυχής κ.τ.λ., ακολούθησαν την ίδια πορεία χωροθέτησης και εγκαταστάθηκαν στις περιοχές περιμετρικά των αστικών σχηματισμών και κατά κανόνα επί των κυρίων οδικών αξόνων σύνδεσης με το κέντρο των πόλεων. Το γεγονός αυτό δημιούργησε προβλήματα στη λειτουργία των παραδοσιακών κέντρων, ιδιαίτερα στις μεγάλες πόλεις της χώρας. Οι υπόλοιπες αστικές περιοχές δεν έχουν, ακόμα, τόσο σημαντικά προβλήματα διάχυσης των λειτουργιών τους και κατά συνέπεια διατηρούν την παραδοσιακή πολεοδομική μορφή τους (Λουκάκης, 1997: 57-60).

Η ίδια τάση χωρικής διάχυσης παρατηρήθηκε και στον τομέα της δευτερογενούς παραγωγής. Η στενότητα χώρου, τα κυκλοφοριακά προβλήματα, η επιβάρυνση του περιβάλλοντος και η επικράτηση των δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα στα κεντρικά σημεία των πόλεων λειτούργησαν ως παράγοντες απώθησης των βιομηχανικών επιχειρήσεων προς τις περιαστικές περιοχές (Λουκάκης, 1997: 57-60). Σε αυτή την περίπτωση το πρόβλημα που δημιουργήθηκε ήταν η ασυμβατότητα των νέων με τις παλιές χρήσεις γης καθώς και οι συνεχείς πιέσεις ενός διαρκώς επεκτεινόμενου οικιστικού δικτύου, για νέες μετεγκαταστάσεις των βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

Η ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών επαναπροσδιόρισαν το ρόλο των περιοχών παραθεριστικής κατοικίας. Σε πολλές περιπτώσεις οι Β' κατοικίες μετατράπηκαν σε μόνιμες, ύστερα από τη μείωση των χρόνο-αποστάσεων που απαιτούνταν για τη μετάβαση από και προς το κέντρο της πόλης. Η μετατροπή αυτή, προκαλεί τη διεύρυνση του αστικού ιστού, αυξάνει τις ανάγκες για αστικές υποδομές και κοινωνικές υπηρεσίες και πυροδοτεί μια νέα διαδικασία αστικής συγκέντρωσης και μελλοντικής διάχυσης (Λουκάκης, 1997: 57-60).

Μια, ακόμα, τάση που δημιουργήθηκε από τις γενικότερες συνθήκες ανάπτυξης της χώρας ήταν οι χωροθέτηση υπηρεσιών υπέρ-τοπικής, περιφερειακής ή εθνικής σημασίας στον περιαστικό χώρο των πόλεων. Τέτοιου είδους δραστηριότητες είναι τα πανεπιστημιακά ιδρύματα, τα στρατόπεδα, τα κτίρια ορισμένων δημόσιων υπηρεσιών κ.τ.λ. Η ανάγκη χωροθέτησης υπέρ-τοπικών υπηρεσιών εκτός των ορίων της πόλης, εξαρτάται από τη θέση και το μέγεθος της καθώς και τη σημασία της στην ευρύτερη περιοχή επιρροής της (Λουκάκης, 1997: 57-60).

Τέλος, ο τρόπος παραγωγής και αναπαραγωγής του αστικού χώρου στην Ελλάδα προκάλεσε την υποβάθμιση του αστικού τοπίου. Η έλλειψη χώρων πρασίνου εντός του αστικού ιστού και η ταυτόχρονη μείωση τους στις περιαστικές περιοχές, λόγω της επέκτασης, λειτούργησε ως παράγοντας αισθητικής, κοινωνικής και οικονομικής υποβάθμισης. Το γεγονός αυτό δημιουργεί ταυτόχρονα την ανάγκη επέκτασης μιας πόλης και την ανάγκη ριζικής παρέμβασης για την ανάπλαση του εσωτερικού της (Λουκάκης, 1997: 57-60).

Χαρακτηριστικό, λοιπόν, των τάσεων που περιγράψαμε, είναι η διάχυση των πολεοδομικών δραστηριοτήτων προς τις περιαστικές περιοχές των πόλεων. Το φαινόμενο αυτό αν και είναι εντονότερο στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, προσδιορίζει και την εξέλιξη των μεσαίων και μικρών ελληνικών πόλεων. Ουσιαστικά δημιουργείται ένα σύστημα δορυφορικών οικισμών, οι οποίοι εξαρτώνται από τη λειτουργία ενός μεγαλύτερου αστικού κέντρου. Όσο μεγαλύτερη είναι η ακτίνα επιρροής μιας πόλης τόσο ευρύτερο είναι αυτό δίκτυο και τόσο μεγαλύτερη η δυναμική ανάπτυξης του. Οι πολεοδομικές λειτουργίες χωροθετούνται στον ευρύτερο αστικό χώρο ανάλογα με τα χαρακτηριστικά αυτού του δικτύου.

4.4. Τυπολογία Αστικών Επεκτάσεων

Η αστική επέκταση, δεν είναι μια σταθερή διαδικασία που ακολουθεί συγκεκριμένους κανόνες και εκφράζεται στο χώρο με μια συγκεκριμένη μορφή. Αντίθετα, η χωρική εξάπλωση του πολεοδομικού ιστού μιας πόλης είναι ένα δυναμικό φαινόμενο που διαφοροποιείται ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν σε κάθε χρονική περίοδο πραγματοποίησης του. Παρόλα αυτά μπορούμε να κάνουμε μια τυπολόγηση των επεκτάσεων με βάση κάποια γενικά χαρακτηριστικά τους. Οι επεκτάσεις των ελληνικών πόλεων μπορούν να ενταχθούν σε πέντε τύπους, οι οποίοι εμφανίζουν πολλά κοινά σημεία με τον τρόπο αστικής εξάπλωσης πολλών πόλεων της Μεσογείου. Η επέκταση μιας πόλης μπορεί να ανήκει σε περισσότερους από έναν τύπο ταυτόχρονα ή η επέκταση τους να διαφοροποιείται από τη μια χρονική περίοδο στην άλλη.

Ιστορικά, οι πρώτες επεκτάσεις των ελληνικών πόλεων χαρακτηρίζονταν από τον κατακερματισμό του περιαστικού χώρου (fragmented urban sprawl). Η κατακερματισμένη επέκταση των πόλεων του Μεσοπολέμου, αποτελεί τη χαρακτηριστική μορφή διάχυσης των αστικών λειτουργιών εκείνης της περιόδου και σημείο αναφοράς στην εξέλιξη τους μέχρι σήμερα. Αυτός ο τύπος αστικής επέκτασης περιγράφει τη δημιουργία οικιστικών πυρήνων σε περιοχές εκτός Σχεδίου Πόλης. Οι οικισμοί αυτοί έγιναν παράνομα χωρίς καμιά προοπτική υποδομών και νομιμοποιήθηκαν αργότερα. Η ένταξη αυτών των οικισμών στο Σχέδιο Πόλης, που πραγματοποιήθηκε υπό την πολιτική πίεση των κατοίκων αυτών των περιοχών, ώθησε τα όρια των πόλεων προς τα έξω, αναπαράγοντας το ίδιο φαινόμενο (Λεοντίδου, 2004: 8-11).

Η επόμενη χαρακτηριστική μορφή αστικής επέκτασης, που παρουσιάστηκε στην Ελλάδα, ήταν η προαστιοποίηση (suburbanisation), η οποία δημιουργήθηκε από την προσπάθεια των μεσαίων και υψηλών εισοδηματικών τάξεων να ζήσουν σε ένα ποιοτικότερο περιβάλλον. Οι κεντρικές περιοχές των ελληνικών πόλεων είχαν αρχίσει να παρουσιάζουν προβλήματα συμφόρησης και υποβάθμισης, κυρίως λόγω της χωρίς σχεδιασμό κατασκευής τους. Οι επεκτάσεις αυτής της περιόδου έγιναν σε περιοχές εκτός των ορίων του Σχεδίου Πόλης, αλλά πολύ κοντά σε αυτά, με αποτέλεσμα τη γρήγορη ενσωμάτωση τους και την πύκνωση του οικιστικού τους δικτύου[3] (Λεοντίδου, 2004: 8-11).

Χαρακτηριστικός τύπος επέκτασης των ελληνικών πόλεων είναι και η γραμμική επέκταση (ribbon urban sprawl) των αστικών δραστηριοτήτων κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων. Η αστική επέκταση αυτής της μορφής ευνοήθηκε από την αδυναμία ή την απουσία ενός νομοθετικού πλαισίου, το οποίο θα μπορούσε να ρυθμίσει τις χρήσεις γης κοντά στους άξονες μεταφορών. Όπως θα αναλύσουμε στο επόμενο κεφάλαιο, κάθε κομμάτι γης είναι εν δυνάμει οικοδομήσιμο οικόπεδο, αρκεί

[3] Η φάση της προαστιοποίησης αφορά κυρίως τις μεγάλες πόλεις της χώρας και ενισχύθηκε σημαντικά από την πολιτική κατάσταση της περιόδου 1967-1974 (δικτατορία) (Λεοντίδου, 2004: 8).

να έχει ένα ορισμένο μέγεθος. Υπό αυτή την έννοια δεν υπάρχει κανένα θεσμικό πλαίσιο ρύθμισης των χρήσεων γης αυτών των περιοχών, η ανάπτυξη των οποίων οφείλεται στην εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων που χρειάζονται για να λειτουργήσουν μεγάλη επιφάνεια και εγγύτητα με τα δίκτυα μεταφορών. Τέτοιου είδους δραστηριότητες είναι οι αποθήκες, τα καταστήματα λιανικού εμπορίου, οι χώροι εκθέσεων κ.τ.λ. Η οικιστική ανάπτυξη, στις περισσότερες περιπτώσεις ακολουθεί τις επιχειρήσεις, δημιουργώντας πυκνοδομημένες περιοχές, που χαρακτηρίζονται από τη γειτνίαση ασυμβίβαστων χρήσεων γης και τη δέσμευση της γήινης επιφάνειας (surface sealing) (Λεοντίδου, 2004: 8-11).

Συνηθισμένη μορφή επέκτασης των ελληνικών πόλεων είναι η εξάπλωση αστικών δραστηριοτήτων σε περιοχές που βρίσκονται μακριά από τον κυρίως αστικό ιστό της πόλης (leapfrogging urban sprawl), αλλά σε απόσταση επικοινωνίας με αυτόν. Αυτός ο τύπος αστικής επέκτασης μπορεί να διακριθεί σε τέσσερις υποκατηγορίες. Η πρώτη, αναφέρεται στην αύξηση του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων παλαιότερων οικιστικών σχηματισμών της ευρύτερης περιοχής της πόλης. Η δεύτερη, αφορά στην ανάπτυξη νέων αστικών περιοχών, η οποία πραγματοποιείται μέσα από την δράση οικιστικών συνεταιρισμών. Η τρίτη περίπτωση παρατηρείται στις περιοχές όπου υπάρχει μετατροπή Β΄ κατοικίας σε μόνιμη και η τελευταία περίπτωση αφορά στο θεσμοθετημένο σχεδιασμό περιοχών όπως είναι τα τεχνολογικά ή επιχειρηματικά πάρκα, κ.τ.λ. (Λεοντίδου, 2004: 8-11). Σε κάθε περίπτωση αναπτύσσονται γύρω από έναν αστικό πυρήνα, μικρότεροι αστικοί σχηματισμοί, οι οποίοι εξαρτώνται από αυτή την γειτνίαση. Με αυτό τον τρόπο σχηματίζεται ένα δίκτυο δορυφορικών αστικών σχηματισμών οι οποίες αποτελούν ένα διευρυμένο αστικό σύστημα. Η ακτίνα επιρροής του κεντρικού αστικού σχηματισμού και συνεπώς το μέγεθος του δικτύου εξαρτάται από την οικονομική, διοικητική, πληθυσμιακή και πολιτιστική δυναμική του.

Η αυξανόμενη σημασία των δικτύων υποδομών και ιδιαίτερα των αξόνων μεταφοράς έχει προκαλέσει, τα τελευταία χρόνια, ένα ακόμα χαρακτηριστικό τύπο αστικής επέκτασης. Η επέκταση που ακολουθεί τις υποδομές (infrastructure-driven urban sprawl) δεν είναι καινούριο φαινόμενο, αφού σε όλη την ιστορία της εξέλιξης των ελληνικών πόλεων τα δίκτυα μεταφορών αποτελούσαν σημαντικό παράγοντα χωροθέτησης των αστικών λειτουργιών στις περιαστικές περιοχές. Το νέο χαρακτηριστικό αυτού του τύπου είναι η έμμεση κρατική συμμετοχή στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμών.

Οι νέες συνθήκες που διαμορφώνονται από την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομών[4] αποτελούν τον άξονα των τάσεων επέκτασης των αστικών σχηματισμών. Με αυτό τον τρόπο η κεντρική διοίκηση, χωροθετώντας τις υποδομές, επιδρά έμμεσα στη διαμόρφωση αυτών των τάσεων, κατευθύνοντας την επέκταση των πόλεων. Η παραγωγή αστικού τοπίου στις μέρες μας αποτελεί ένα συνδυασμό των συνθηκών αστικής ανάπτυξης της περιόδου πριν το 2000 και των νέων συνθηκών που προκύπτουν από την έμμεση παρέμβαση του κράτους στην αστική εξέλιξη, γεγονός που δεν συνέβαινε τα προηγούμενα χρόνια. Το παραπάνω γίνεται ιδιαίτερα εμφανές στην περίπτωση της Αθήνας, η οποία εξαιτίας της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων δέχτηκε το μεγαλύτερο μέρος αυτών των υποδομών (ΜΕΤΡΟ, Αττική Οδός, Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, Προαστιακός, κ.τ.λ.).

[4] Η μέθοδος της συγχρηματοδότησης μεγάλων έργων, όπως το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, η Αττική Οδός, το ΜΕΤΡΟ, κ.τ.λ., βοηθάει στη δημιουργία υποδομών που λειτουργούν ως παράγοντες επέκτασης των αστικών κέντρων της χώρας.

4.5. Συμπέρασμα

Ανακεφαλαιώνοντας, πρέπει να σημειώσουμε ότι το κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο εξέλιξης του χώρου, όπως διαμορφώθηκε από το 1923 ως σήμερα, ενίσχυσε το ρόλο της μικρό-ιδιοκτησίας, της αυτοστέγασης και της αυθαίρετης δόμησης. Αυτός ο τρόπος παραγωγής του αστικού περιβάλλοντος, μπορεί να προσέφερε μια προσωρινή λύση στο πρόβλημα στέγασης της δεκαετίας του 1950-1960, δημιούργησε, όμως, πολλαπλά προβλήματα, στην εικόνα και στην ποιότητα ζωής των ελληνικών πόλεων και προκάλεσε τη μείωση των φυσικών, πολιτιστικών και τουριστικών πόρων της υπαίθρου (Αναιρούση, 2004: 25).

Τα στοιχεία αυτά, διαμόρφωσαν ένα διαφορετικό πρότυπο αστικής εξέλιξης, το οποίο ερχόταν σε αντίθεση με τα μοντέλα ανάπτυξης των Άγγλο-αμερικανικών πόλεων. Η εξέλιξη του ελληνικού αστικού χώρου δεν ακολουθούσε το μοντέλο των κύκλων ζωής (αστικοποίηση, προαστιοποίηση, αποαστικοποίηση και επαναστικοποίηση) ή το μοντέλο του Allonso. Αντίθετα, όπως συνέβαινε και σε άλλες μεσογειακές πόλεις, μπορούσε να περιγραφεί μέσα από την αντιστροφή του μοντέλου του Burgess, όπου τα υψηλά εισοδηματικά στρώματα κατοικούσαν στο κέντρο της πόλης και τα χαμηλά εισοδήματα εγκαθίστανται στην περιφέρεια της (Λεοντίδου, 2004: 1).

Η παραγωγή και αναπαραγωγή του αστικού χώρου στην Ελλάδα καθορίστηκε από την ελλιπή συμμετοχή του κρατικού μηχανισμού και την ταυτόχρονη δυναμική παρουσία του ιδιωτικού τομέα. Η κεντρική διοίκηση παρενέβαινε εκ των υστέρων νομιμοποιώντας τα αυθαίρετα κτίσματα και προσπαθούσε να καλύψει τα προβλήματα που δημιουργούσε η απουσία αρχικού σχεδιασμού. Οι ιδιοκτήτες γης και γενικότερα οι χρήστες του εδάφους, αποτελούσαν τους βασικούς παράγοντες διαμόρφωσης του αστικού και περιαστικού χώρου. Από τις χρήσεις του εδάφους η κατοικία αποτελούσε την βασική λειτουργία επέκτασης των πόλεων. Ο παραγωγικές δραστηριότητες, που κατά κανόνα επέλεγαν τις περιοχές εκτός Σχεδίου Πόλης, εξωθούνταν από τις πιέσεις της κατοικίας και των συνοδευτικών της λειτουργιών, κάθε φορά που δημιουργούνταν μια νέα τάση επέκτασης.

Η κατάσταση αυτή συνεχίζει να χαρακτηρίζει την ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων μέχρι σήμερα. Τα νέα οικονομικά δεδομένα, οι αλλαγές στον τρόπο παραγωγής, η τεχνολογική εξέλιξη, η εύκολη πρόσβαση στην πληροφορία και ο ρόλος των πόλεων στις σύγχρονες κοινωνίες, έχουν, ωστόσο, μεταβάλλει το ευρύτερο πλαίσιο εξέλιξης των αστικών σχηματισμών. Η κρατική παρέμβαση, χωρίς να έχει αποδεσμευτεί από τις πρακτικές του παρελθόντος, κατευθύνει έμμεσα την ανάπτυξη και επέκταση των πόλεων της χώρας, μέσω της χωροθέτησης υποδομών μεγάλης εμβέλειας.

Τα δίκτυα υποδομών επηρεάζουν την απόλυτη και σχετική θέση των περιοχών και επιδρούν στη συμπεριφορά των φορέων που σχετίζονται με τη χρήση του εδάφους. Οι υποδομές προσελκύουν επιχειρήσεις εκτός του αστικού ιστού και

ακολουθούν οι εργαζόμενοι και οι πολεοδομικές λειτουργίες υποστήριξης της κατοικίας, δημιουργώντας ένα κύκλο νέων επεκτάσεων.

Οι οικονομικές δραστηριότητες έχουν, πλέον, ιδιαίτερη σημασία στην εξάπλωση μιας πόλης, όπως επίσης έχουν και τα άτομα που μετακινούνται προς τις περιαστικές περιοχές επιζητώντας καλύτερη ποιότητα ζωής. Οι τάσεις αυτές ενισχύονται από την αδυναμία του κρατικού μηχανισμού να επέμβει άμεσα στη διαδικασία επέκτασης των ελληνικών πόλεων. Καταδεικνύει, επίσης, την αδυναμία του να παρέμβει με έργα ανάπλασης στα κέντρα των πόλεων ώστε να τα καταστήσει περισσότερο ελκυστικά. Παρατηρείται, λοιπόν, μια δυτικοποίηση της συμπεριφοράς επιλογής τόπου εγκατάστασης τόσο της κατοικίας, όσο και των υπόλοιπων αστικών δραστηριοτήτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η μορφή των αστικών επεκτάσεων και ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιούνται είναι το αποτέλεσμα της συμπεριφοράς των φορέων – παραγόντων που εμπλέκονται σε αυτή τη διαδικασία. Το ευρύτερο πλαίσιο δράσης αυτών των φορέων τίθεται από το σύστημα των νόμων που ρυθμίζουν τα θέματα οικιστικής πολιτικής και πολεοδομικής οργάνωσης.

Παράλληλα, η ένταση του φαινομένου σχετίζεται με τις αναπτυξιακές δυνατότητες κάθε περιοχής και κατά συνέπεια με την οικονομική δυναμική της. Σε αυτή την περίπτωση, το πλαίσιο τίθεται από τους αναπτυξιακούς νόμους κάθε χώρας, οι οποίοι επηρεάζουν την κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων στο χώρο και μεταβάλλουν τα πρότυπα εξέλιξης κάθε περιοχής.

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί θα γίνει μια αναδρομή στους κυριότερους πολεοδομικούς νόμους, που επέδρασαν στη διαμόρφωση της σημερινής εικόνας των ελληνικών πόλεων. Ση συνέχεια, θα γίνει η παρουσίαση και ανάλυση των στοιχείων που συνθέτουν την παραγωγή του αστικού χώρου στις μέρες μας και τέλος θα γίνει μια αναφορά στους αναπτυξιακούς νόμους της χώρας, με σκοπό να αποκτήσουμε μια σφαιρική εικόνα του θεσμικού πλαισίου ρύθμισης των επεκτάσεων των ελληνικών πόλεων.

5.1.1. Νομοθετικό Πλαίσιο Ανάπτυξης του Αστικού Χώρου στην Ελλάδα, 1923- 1989

Η εξέλιξη των πολιτικών πολεοδομικής οργάνωσης και οικιστικής πολιτικής αποτελούν μια ερμηνεία της σημερινής μορφής και του τρόπου ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων και παράλληλα διαμορφώνουν τις τάσεις εξέλιξης τους. Το θεσμικό πλαίσιο επηρεάζεται από τις γενικότερες πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν σε κάθε χρονική περίοδο. Η σημασία του πολεοδομικού σχεδιασμού αυξάνει συνεχώς λόγω της έντασης του ανταγωνισμού μεταξύ των σημερινών πόλεων, των νέων παγκοσμιοποιημένων οικονομικών συνθηκών και του ενδιαφέροντος της Ε.Ε. για τις αστικές περιοχές της.

Οι διεθνείς εξελίξεις των ζητημάτων του σχεδιασμού και της οργάνωσης του αστικού χώρου εφαρμόζονται στην Ελλάδα με μια σχετική καθυστέρηση. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε κοινωνικούς, οικονομικούς και ιστορικούς λόγους και πιο συγκεκριμένα στις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούσαν στην χώρα από το 1923 και μέχρι σήμερα. Το νομοθετικό, λοιπόν, πλαίσιο ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων σχεδιαζόταν, σε κάθε χρονική στιγμή, με σκοπό την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών, όπως αυτές που περιγράψαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Ι) 1923-1974

Ιστορικά, οι πρώτες προσπάθειες δημιουργίας θεσμών ρύθμισης της αστικής ανάπτυξης σημειώνονται την περίοδο του Μεσοπολέμου και συγκεκριμένα από το 1923 και έπειτα. Πριν από αυτή την περίοδο δεν υπήρχε στην Ελλάδα νομοθετικό πλαίσιο σχεδιασμού των πόλεων και δεν υπήρχαν κοινές πολεοδομικές προδιαγραφές για την εκπόνηση σχετικών μελετών. Η κρατική παρέμβαση περιοριζόταν μόνο σε αστυνομικές διατάξεις για ζητήματα ασφάλειας, αισθητικής και υγιεινής των κτιρίων.

Το ν.δ/γμα της 17/7/1923, «Περί Σχεδίων Πόλεων, Κωμών, και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών», ψηφίστηκε από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και εφαρμόστηκε για περισσότερα από πενήντα χρόνια. Πρόκειται για το πρώτο ολοκληρωμένο πλαίσιο θεσμών που αφορούσε στη διαμόρφωση των πόλεων και αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια σύνδεσης της κοινωνικής πολιτικής με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Το κοινωνικό περιεχόμενο του νόμου του 1923 φαίνεται από τις διατάξεις του σχετικά με την ανακατανομή της υπεραξίας, που αποκτούν τα ακίνητα και τη συμμετοχή κάθε ιδιοκτησίας στην κάλυψη των συλλογικών λειτουργικών αναγκών της πόλης[1] (Γιαννακούρου, 1999: 459).

Η βασική συνεισφορά του ν.δ/γμα του 1923 στο σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων ήταν ο διαχωρισμός του οικιστικού δικτύου της χώρας. Οι οικισμοί κατατάχτηκαν: α) στις περιοχές εντός σχεδίου, που διέθεταν εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, β) στους οικισμούς που δημιουργήθηκαν πριν από το 1923, οι οποίοι λόγω ιστορικών και πολεοδομικών ιδιαιτεροτήτων δε διέθεταν Σχέδιο Πόλης και ακολουθούσαν ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις και γ) στις περιοχές εκτός Σχεδίου και εκτός οικισμών που δημιουργήθηκαν πριν το 1923. Οι σχετικές, με την τρίτη κατηγορία, διατάξεις του ν.δ/γμα του 1923 αποτελούν καθοριστικό σημείο στην εξέλιξη του περιαστικού χώρου των ελληνικών πόλεων (Γιαννακούρου, 1999: 460).

Σκοπός των ρυθμίσεων στις περιοχές της τρίτης κατηγορίας, ήταν η απαγόρευση της δημιουργίας ιδιωτικών συνοικισμών και η παράλληλη ενίσχυση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, μέσω της χρήσης των, τότε, νέων δικτύων μεταφορικών υποδομών. Οι στόχοι αυτοί, από τη μια μεριά, επέβαλλαν περιορισμούς στη δόμηση της περιαστικής γης και από την άλλη επέτρεπαν τη μεμονωμένη δόμηση κοντά στα δίκτυα οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία τα επόμενα χρόνια λειτούργησε υπέρ της καταχρηστικής χρήσης αυτού του νόμου (Γιαννακούρου, 1999: 461).

Ο τρόπος ανάπτυξης και πολλά από τα προβλήματα των σύγχρονων ελληνικών πόλεων ξεκινούν από αυτή τη περίοδο και έχουν διαμορφωθεί μέσα από αυτό το νομοθετικό πλαίσιο. Οι αδυναμίες του νόμου του 1923 σχετίζονται με το ευρύτερο πλαίσιο ανάπτυξης της χώρας που περιγράψαμε νωρίτερα. Ο χρόνος έγκρισης και εφαρμογής των σχεδίων, η αδυναμία των Δήμων να εφαρμόσουν τις πολεοδομικές ρυθμίσεις, λόγω της μειωμένης οικονομικής τους δυνατότητας και η αδυναμία ελέγχου της αυθαίρετης δόμησης, των εκτός Σχεδίου περιοχών, αποτελούν βασικά στοιχεία αποδυνάμωσης του νομοθετικού αυτού σχεδίου (Γιαννακούρου, 1999: 462).

ΙΙ) 1974-1981

Ύστερα από μια μακρά περίοδο εφαρμογής του νόμου του 1923, σημειώνεται μια νέα προσπάθεια ρύθμισης των χωροταξικών και πολεοδομικών προβλημάτων των

[1] Πρόκειται για μια πρώτη μορφή του θεσμού της εισφοράς σε γη που συμπληρώθηκε με το άρθρο 6 του ν.5269/1931 (Γιαννακούρου, 1999: 459).

ελληνικών πόλεων. Η αρχή έγινε με το άρθρο 24 του Συντάγματος του 1974, το οποίο ισχύει μέχρι σήμερα, ύστερα από την αναθεώρηση του 2001. Το άρθρο 24 ρύθμιζε τις ενέργειες της νομοθετικής και εκτελεστικής εξουσίας[2], οι οποίες απέβλεπαν στη διαμόρφωση της περιβαλλοντικής, χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής (Χριστοφιλόπουλος, 2001: 3). Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 24 αφορούσε στην προστασία του φυσικού και πολιτιστικού ή ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, στην χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας, στην πολεοδομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη των οικιστικών περιοχών της, στην προώθηση της κοινωνικής διάστασης της ιδιοκτησίας και στη δέσμευση της συμμετοχής του κρατικού μηχανισμού στην παραγωγή και παροχή στέγης σε άτομα που ζουν κάτω από αντίξοες συνθήκες (Γιαννακούρου, 1999: 462).

Μετά το άρθρο 24 του Συντάγματος του 1974, το επόμενο νομοθετικό βήμα ήταν η ψήφιση του νόμου Ν.360/1976, «Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος». Στα πλαίσια αυτού του νόμου ιδρύθηκε το διυπουργικό όργανο του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, με σκοπό το σχεδιασμό χωροταξικής και περιβαλλοντικής πολιτικής. Την ίδια χρονιά, με το νόμο Ν.446/1976, ιδρύεται η Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στεγάσεως (Δ.Ε.ΠΟ.Σ.). Στόχος αυτού του νέου οργανισμού ήταν η άσκηση ενεργούς στεγαστικής πολιτικής, με σκοπό την κάλυψη των αναγκών στέγασης των χαμηλών, κυρίως, εισοδηματικών τάξεων και τον περιορισμό του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης και αυτοστέγασης (Γιαννακούρου, 1999: 463).

Το θεσμικό έργο της περιόδου 1974-1981 συνεχίζεται το 1979, λόγω του προβληματισμού που προκάλεσαν οι προηγούμενες μεταρρυθμίσεις. Εκείνη τη χρονιά ψηφίζονται οι νόμοι Ν.947/1979 και Ν.880/1979, οι οποίοι περιελάμβαναν διατάξεις για τις οικιστικές περιοχές και τη μεταφορά του συντελεστή δόμησης, αντίστοιχα. Ειδικότερα ο νόμος 947 αποτέλεσε προσπάθεια αντικατάστασης του παλιότερου νομοθετικού πλαισίου που ίσχυε από το 1923. Ο νόμος αυτός αφορούσε στην αποσαφήνιση της έννοιας της οικιστικής περιοχής και στην προσπάθεια ανάπτυξης της (Γιαννακούρου, 1999: 462).

Ο χαρακτηρισμός μιας περιοχής ως οικιστικής, δηλαδή, ως περιοχής που διαθέτει τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για να ανοικοδομηθεί και να φιλοξενήσει τις ανθρώπινες δραστηριότητες, στηριζόταν σε δύο φάσεις πολεοδομικού σχεδιασμού. Η πρώτη, αποτελούσε τη μελέτη όλης της οικιστικής περιοχής και μια πρόβλεψη για τα επόμενα 30 χρόνια, ρυθμίζοντας, κατά αυτόν τον τρόπο, τις μελλοντικές χρήσεις γης και μελετώντας τυχόν ασυμβατότητες και τους τρόπους αντιμετώπισης τους. Τη δεύτερη φάση αποτελούσαν ειδικές πολεοδομικές μελέτες, επιμέρους περιοχών της Γενικής μελέτης. Η σημασία αυτού του τρόπου ορισμού και σχεδιασμού των οικιστικών περιοχών ήταν η θεσμοθέτηση επιτρεπόμενων χρήσεων εντός του οικιστικού χώρου και η αναγνώριση ειδικών ρυθμίσεων για επιμέρους ενότητες του (Γιαννακούρου, 1999: 465).

Επιπλέον, με το νόμο 947 ψηφίστηκε και μια διάταξη που προκάλεσε πολλές αντιδράσεις εκείνη την εποχή, η οποία αφορούσε στην εισφορά σε γη και σε χρήμα. Η υποχρεωτική συμμετοχή σε γη, των ιδιοκτητών των οικιστικών περιοχών, για την παραγωγή των απαιτούμενων κοινόχρηστων χώρων καθορίστηκε στο 40%, για τις περιοχές που επρόκειτο να ενταχθούν στο Σχέδιο Πόλης και στο 30%, για τις περιοχές εντός των ζωνών ενεργούς πολεοδομίας. Οι αντιδράσεις που προκλήθηκαν

[2] Το πρώτο και δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του αναθεωρημένου άρθρου 24 ορίζουν ότι: «Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα καθενός. Για τη διαφύλαξη του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας.» (Χριστοφιλόπουλος, 2001: 3).

από τη ψήφιση του νόμου έθεσαν σε αναστολή τις επίμαχες διατάξεις του, δημιουργώντας ένα θεσμικό κενό, αφού κανείς δεν αναλάμβανε το πολιτικό κόστος επιστροφής στο προηγούμενο πολεοδομικό και χωροταξικό καθεστώς (Γιαννακούρου, 1999: 465).

Η σημαντικότερη θεσμική ενέργεια όλης της περιόδου ήταν, όμως, η ίδρυση του Υπουργείου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος (Υ.Χ.Ο.Π.) με το νόμο Ν.1032/1980 (Γιαννακούρου, 1999: 464). Το γεγονός αυτό, παρά τις αρχικά περιορισμένες αρμοδιότητες του Υπουργείου αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο του ενδιαφέροντος της πολιτείας να ρυθμίσει τα θέματα του αστικού χώρου, σε χωροταξικό και πολεοδομικό επίπεδο (Γιαννακούρου, 1999: 463).

III) 1981-1989

Η περίοδος 1981-1989 περιλαμβάνει τη προσπάθεια του νέου Υπουργείου Χωροταξίας να προχωρήσει σε θεσμοθετικές μεταρρυθμίσεις. Ο νέος οικιστικός νόμος Ν.1337/1983, «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις», σχεδιάστηκε για να αποτελέσει το θεσμικό στάδιο μετάβασης[3] προς ένα πιο ολοκληρωμένο πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού και να επιλύσει τα τότε τρέχοντα προβλήματα των ελληνικών πόλεων.

Ο νόμος 1337, διατήρησε τα βασικά στοιχεία του νόμου Ν.947/1979, αλλά προσπάθησε να υπερκεράσει εκείνα τα σημεία που προκάλεσαν την αναστολή της εφαρμογής του. Αυτός ήταν λόγος που στη διάταξη περί εισφοράς σε γη και χρήμα υιοθετήθηκε ένα σύστημα κλιμακωτής συμμετοχής των ιδιοκτητών. Το σύστημα αυτό επιβάρυνε περισσότερο τους ιδιοκτήτες μεσαίων και μεγάλων τεμαχίων γης και λιγότερου τους μικροιδιοκτήτες[4] (Γιαννακούρου, 1999: 466). Η διάταξη αυτή αποτελούσε μια προσπάθεια δικαιότερου αναδασμού της αστικής γης, αλλά προκάλεσε αρκετά προβλήματα στην πολεοδόμηση των πυκνοδομημένων περιοχών, όπου συνωστίζονται οι περισσότεροι μικροιδιοκτήτες και κατά συνέπεια υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη για κοινόχρηστους χώρους. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει ένα παράδειγμα των εκτάσεων που εξασφαλίζονται, για πολεοδόμηση, μέσω του θεσμού της εισφοράς σε γη, όπως αυτός διαμορφώθηκε διαχρονικά.

Πίνακας 1. Σύγκριση θεσμικών πλαισίων απόκτησης γης

Περίπτωση	*Εμβαδόν οικοπέδου ($μ^2$)*	*Ν.Δ. 1923*		*Ν. 1337/1983*		*Ν. 947/1989*	
		Πλάτος δρόμων (μ)	Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων	Πλάτος δρόμων (μ)	Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων	Πλάτος δρόμων (μ)	Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων
Α	260	4,5	21%	1,7	10%	5	30%
Β	400	6,6	25%	2,7	14%	6,2	30%
Γ	1.600	17	32%	12	29%	12,4	30%
Δ	4.000	28,5	34%	37,5	53%	19,6	30%

Πηγή: Οικονόμου , 1999: 453

[3] Αρχικά ψηφίστηκε για να εφαρμοστεί για δύο χρόνια, αλλά έπειτα από διαδοχικές τροποποιήσεις του σχετικού του άρθρου αποφασίστηκε η επ' αόριστο εφαρμογή του (Γιαννακούρου, 1999: 466).

[4] Ιδιοκτήτες γης έκτασης μικρότερης των 500 τ.μ.

Επιπλέον, ο νόμος 1337, θέσπισε ειδικές πολεοδομικές ρυθμίσεις για τις περιοχές δεύτερης κατοικίας, τις περιοχές οικοδομικών συνεταιρισμών και τους οικισμούς με πληθυσμό μικρότερο των 2000 ατόμων. Παράλληλα, έδωσε προτεραιότητα στην εφαρμογή πολεοδομικών σχεδίων για τις περιοχές κύριας κατοικίας. Οι υπόλοιπες διατάξεις του νόμου ακολουθούσαν τη μεθοδολογία του νόμου 947 (Γιαννακούρου, 1999: 466).

Το θεσμικό πλαίσιο της περιόδου συμπληρώνεται από το νόμο 1515, οποίος ενέκρινε το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και το νόμο 1561, οποίος ίδρυσε τους αντίστοιχους Οργανισμούς. Ο νόμος Ν.1577/1985 αναθεώρησε το Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό του 1973. Το 1986, με το νόμο Ν.1647/1986, ιδρύεται ο Οργανισμός Κτηματολογίου και Χαρτογραφήσεων Ελλάδας (ΟΚΧΕ) και με το νόμο Ν.1650/1986, ενισχύεται η προσπάθεια προστασίας του περιβάλλοντος (Γιαννακούρου, 1999: 468).

Το νομοθετικό πλαίσιο της περιόδου 1981-1989, έθετε ως βασική του παράμετρο την άσκηση κοινωνικής πολιτικής και πολιτικής γης μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού, γεγονός που λειτούργησε περιοριστικά ως προς την αποδοχή και την εφαρμογή του. Ιδιαίτερα, ο νόμος 1337, παρά το μεταβατικό του χαρακτήρα, αποτέλεσε το μακροβιότερο νομοθετικό σχέδιο ρύθμισης του πολεοδομικού τοπίου της χώρας, μετά το νόμο του 1923, στοιχείο που αποδεικνύει τη δυσκαμψία του κρατικού μηχανισμού να ακολουθήσει τις διεθνείς τάσεις πολεοδομικής πολιτικής (Γιαννακούρου, 1999: 468).

5.1.2 Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Νομοθετικές Ρυθμίσεις, 1990 ως σήμερα

Πολλές από τις νομοθετικές ρυθμίσεις που περιγράψαμε νωρίτερα ισχύουν και ρυθμίζουν τον αστικό χώρο μέχρι τις μέρες μας. Παρόλα αυτά, τα τελευταία 10-15 χρόνια παρατηρείται μια διεθνής μεταβολή στις τάσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού. Τα γενικά χαρακτηριστικά αυτών των τάσεων είναι η μείωση της παρεμβατικότητας του κράτους και ταυτόχρονα η υιοθέτηση δράσεων που προωθούν την ευελιξία, δραστηριοποιούν τον ιδιωτικό τομέα και προσελκύουν επιχειρήσεις. Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η μεταβολή των κρατικών παρεμβάσεων προς το στρατηγικό σχεδιασμό καθώς και η διερεύνηση της σημασίας όλων των διαστάσεων του χώρου (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 413-415).

Η επίδραση των παραπάνω τάσεων στον πολεοδομικό σχεδιασμό είναι εμφανείς στους νόμους της τελευταίας περιόδου. Υπάρχουν, όμως, δύο σημεία που πρέπει να προσεχθούν. Το πρώτο σημείο αφορά στο γεγονός ότι η πολεοδομική απορύθμιση της πολιτικής των δυτικών χωρών διαφέρει κατά πολύ από την ελληνική πραγματικότητα, αφού η πρώτη εξακολουθεί να αποτελεί ένα πλαίσιο δράσης ισχυρότερο από αυτό που ίσχυε ποτέ ως τώρα στην Ελλάδα. Το δεύτερο σημείο, αφορά στην αύξηση του ενδιαφέροντος της Ε.Ε. για τον αστικό χώρο, η οποία ξεκινάει από τη συνθήκη του Maastricht και συνεχίζεται με διάφορα αστικά κοινοτικά προγράμματα και την κοινοτική πρωτοβουλία Urban (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 413-415).

Η νομοθετική παραγωγή των τελευταίων δέκα χρόνων βασίζεται στις παραπάνω τάσεις. Ένας χαρακτηριστικός νόμος αυτής της κατεύθυνσης είναι ο νόμος Ν.1947/1991 για την ενίσχυση της ιδιωτικής πολεοδόμησης. Ο νόμος αυτός αφορά

στις περιοχές με έκταση μεγαλύτερη των 100 στρεμμάτων και βοήθησε στην επίσπευση των απαιτούμενων διαδικασιών για την πολεοδόμηση τους (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 431).

Ο νόμος Ν.2052/1992 αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους νόμους της περιόδου, ο οποίος, όμως, ακολουθεί τα μεταπολεμικά πρότυπα πολεοδόμησης. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2052 γίνονται ορισμένες τροποποιήσεις και προσθήκες στο Ν.1337/1983, οι οποίες ρυθμίζουν θέματα κρίσης των αυθαιρέτων και τις εξαιρέσεις τους από την κατεδάφιση καθώς και θέματα οικοδόμησης σε μη άρτια οικόπεδα. Επιπλέον, με τις σχετικές διατάξεις του Ν.2052, γίνονται προσθήκες στο θεσμό των Ζωνών Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (ΖΕΑ), ο οποίος στηρίζεται σε προηγούμενο νομοθέτημα, το νόμο Ν.1892/1990. Οι περιοχές που χαρακτηρίζονται ως ΖΕΑ απολαμβάνουν ειδικές ρυθμίσεις για τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης ανεξάρτητα από τις ρυθμίσεις των χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων της ευρύτερης περιοχής, με στόχο την προώθηση πολεοδομικών και κυκλοφοριακών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 431).

Εξίσου, μεγάλης σημασίας για το σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων ήταν και ο νόμος Ν.2145/1993, ο οποίος αφορούσε στην ένταξη στο Σχέδιο Πόλης περιοχών δεύτερης κατοικίας. Η ένταξη αυτών των περιοχών γινόταν με δύο αλλεπάλληλα σχέδια, το Σχέδιο Ανάπτυξης Περιοχών Δεύτερης Κατοικίας (ΣΧΑΠ) και το Σχέδιο Άμεσης Πολεοδομικής Οργάνωσης (ΣΑΠΟ). Ο νόμος προέβλεπε, επίσης, μείωση της εισφοράς σε γη και σε χρήμα των υπό ένταξη ιδιοκτησιών, απλούστευση του τρόπου σύνταξης της πολεοδομικής μελέτης και τη σύνταξη πράξεων εφαρμογής για εφαρμογή ειδικών ρυθμίσεων σε επιμέρους ιδιοκτησίες. Τελικά το νομοθετικό αυτό εγχείρημα δεν εφαρμόστηκε ποτέ γιατί κρίθηκε από το ΣτΕ ως αντισυνταγματικό (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 432).

Το σημαντικότερο νομοθέτημα της περιόδου μετά το 1993 ήταν ο νόμος Ν.2508/1997. Ο νόμος αυτός, με τίτλο «βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας», περιελάμβανε δύο νέα εργαλεία σχεδιασμού. Το πρώτο ήταν η εφαρμογή του σχεδιασμού στην ύπαιθρο μέσα από τα ΓΠΣ και τα ΣΧΟΟΑΠ και το δεύτερο ήταν η δημιουργία ενός συνόλου εργαλείων για την ανάπλαση περιοχών, οι οποίες είχαν πολεοδομηθεί σε προηγούμενη χρονική περίοδο (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 433).

Ο σχεδιασμός της υπαίθρου μέσω των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ αποτελεί προσπάθεια συνολικής αντιμετώπισης του χωρικού σχεδιασμού της χώρας. Η προαπαιτούμενη, όμως, έναρξη κάποιας πολεοδομικής διαδικασίας σε μια περιοχή, για να λειτουργήσει ο μηχανισμός σχεδιασμού της υπαίθρου λειτούργησε μειονεκτικά. Τα εργαλεία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων μιας ήδη πολεοδομημένης περιοχής, μέσω της ανάπλασης της, αποτελούν προσπάθεια αντιμετώπισης των μειονεκτημάτων του νομοθετικού πλαισίου του Ν.1337 αν και δεν μπορούσε να προκαθοριστεί η εφαρμογή του στην πράξη(Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 433).

5.1.3. Οι Πολεοδομικές Πολιτικές πριν και μετά το 1989

Η περίοδος πριν το 1989 χαρακτηρίστηκε από μια πληθώρα νομοθετικών ρυθμίσεων τα οποία αποτύγχαναν να αποδεσμευτούν από τις παραδοσιακές δομές αστικής ανάπτυξης. Ο λόγος ήταν η μετωπική αντίθεση αυτών των συστημάτων με τα

συμφέροντα και τις παγιωμένες πρακτικές πολεοδομικής οργάνωσης των αστικών σχηματισμών της χώρας.

Σε αντίθεση με τους νόμους της προηγούμενης περιόδου, το θεσμικό πλαίσιο της τελευταίας δεκαπενταετίας εισάγει στην πολεοδομική πολιτική νέες μεταρρυθμίσεις, οι οποίες έχουν ως στόχο την απομάκρυνση από το πρότυπο πολεοδομικής οργάνωσης της μεταπολίτευσης. Η επιτυχία αυτών των νόμων έγκειται στη διαφοροποίηση ορισμένων μόνο πρακτικών του παρελθόντος και στην έμμεση και σταδιακή μεταστροφή του τόσο ισχυρού μεταπολιτευτικού συστήματος παραγωγής του αστικού χώρου (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 417).

Η παραγωγή και αναπαραγωγή, πάντως, του αστικού τοπίου δε μεταβλήθηκε ουσιαστικά, τα τελευταία χρόνια. Τα βασικά στοιχεία της μεταπολεμικής πολεοδομικής πολιτικής εξακολουθούν να είναι ενεργά. Τα στοιχεία αυτά είναι (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 417-418):

- Η μικροϊδιοκτησία, η οποία εξακολουθεί να αποτελεί την κυρίαρχη μορφή κατοχής της αστικής γης και η οποία τυγχάνει προνομιακής μεταχείρισης από όλο το νομοθετικό σύστημα πολεοδομικής πολιτικής.
- Η διαδικασία του σχεδιασμού των πόλεων, η οποία χαρακτηρίζεται από πλήθος απαιτούμενων σχεδίων και έλλειψη εργαλείων εφαρμογής και κατά συνέπεια είναι χρονοβόρα και αναποτελεσματική.
- Η πολεοδόμηση των περιαστικών περιοχών, η οποία πραγματοποιείται μέσα σε καθεστώς παράνομης κατάτμησης και αυθαίρετης δόμησης της περιαστικής ζώνης και η οποία συνδυάζεται τη νόμιμη εκτός σχεδίου δόμηση και την εκ των υστέρων νομιμοποίηση των αυθαιρέτων[5].
- Ο ρόλος του κρατικού μηχανισμού[6], ο οποίος λειτουργεί εκ των υστέρων σε μια προσπάθεια πολεοδόμησης της κατάστασης που διαμορφώνει η αρχική και έντονη παρουσία του ιδιωτικού τομέα στην παραγωγή και αναπαραγωγή του αστικού τοπίου.

Παρόλα αυτά, το νομοθετικό πλαίσιο των τελευταίων δεκαπέντε χρόνων έχει κατορθώσει να εισάγει ορισμένα στοιχεία νεωτερισμού στην πολεοδομική πολιτική της χώρας. Ένα τέτοιο στοιχείο είναι η αύξηση των δημόσιων και των ιδιωτικών επενδύσεων με στόχο τη δημιουργία αστικής υποδομής και την οργάνωση του χώρου των πόλεων. Τα κυριότερα μέτρα αυτής της προσπάθειας αφορούν στη προστασία του περιβάλλοντος και στην κατασκευή έργων υποδομής μεγάλης εμβέλειας. Η νέα αυτή, επενδυτική πολιτική αφήνει περιθώρια δράσης στον ιδιωτικό τομέα και ταυτόχρονα παρουσιάζει την αύξηση του ενδιαφέροντος του κρατικού μηχανισμού, αφού τα μέτρα αυτά αυξάνουν το δημοσιονομικό κόστος[7] (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 420).

---

[5] Η πολεοδόμηση αυτής της μορφής είναι τόσο διαδεδομένη στον ελληνικό χώρο, που σε επίσημο έγγραφο του ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ αναφέρεται ότι: «Η αστικοποίηση του περιαστικού χώρου έγινε αποκλειστικά με αυθαίρετες κατατμήσεις περιοχών και παράνομη δόμηση, που θεσμοθετήθηκαν στη συνέχεια (ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ, 1996: 12).» (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 418).

[6] Η μοναδική φορά που το κράτος προσπάθησε να αποκτήσει ενεργότερο συμμετοχή προλαμβάνοντας την επέκταση μιας πόλης ήταν το Π.Δ. της 24.4/3.5.1985 και της 20/30.8.1985 για την οριοθέτηση και επέκταση/πολεοδόμηση των οικισμών κάτω των 2000 κατοίκων από τους Νομάρχες και το οποίο είχε αρνητικά αποτελέσματα (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 418).

[7] Το δημοσιονομικό κόστος αποτελεί στην ουσία κόστος ευκαιρίας, αφού τα απαιτούμενα κονδύλια για την κατασκευή των έργων προέρχονται από την Ε.Ε. και κατά συνέπεια για το ελληνικό κράτος τίθεται μόνο θέμα επιλογής της παρέμβασης (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 420).

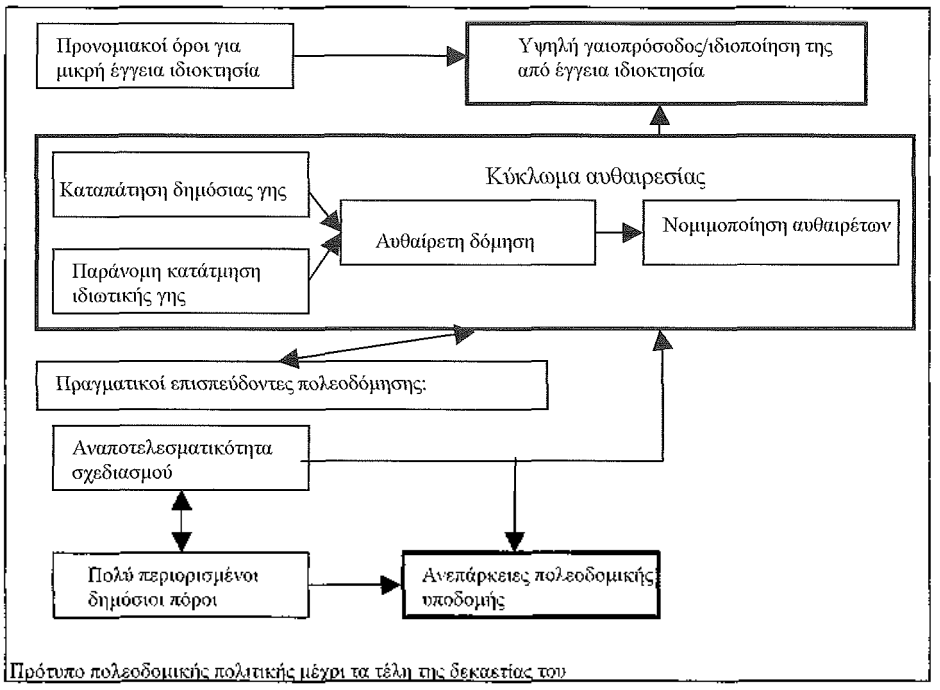
Μεγάλη είναι, επίσης, η σημασία που δίνεται στη συνολική εικόνα των πόλεων. Τέτοιου είδους πολεοδομικές ρυθμίσεις αφορούν στη δημιουργία πολιτιστικής υποδομής και γενικότερα στην υιοθέτηση μέτρων αστικού σχεδιασμού, στοιχεία που ακολουθούν τις διεθνείς εξελίξεις πολεοδομικής οργάνωσης (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 421).

Ένα ακόμα πολύ σημαντικό στοιχείο που εισήχθη στην εγχώρια πολεοδομική πολιτική είναι η υλοποίηση προγραμμάτων για τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση αστικών προβλημάτων. Τα προγράμματα αυτά αν και αποτελούν απόρροια της κοινοτικής πρωτοβουλίας Urban και δεν προήλθαν από σχετικό προβληματισμό των ελληνικών αρχών, αποτελούν τα πρώτα σημάδια της λεγόμενης πολιτικής αστικής ανάπτυξης. Τέτοιου είδους πολιτικές εντάσσονται στα πλαίσια της κοινωνικό-οικονομικής διάστασης των πόλεων και σχετίζονται με τις δυνατότητες ανάπτυξης και ανταγωνισμού των σύγχρονων αστικών σχηματισμών (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 422).

Επιπλέον, ο θεσμός της ιδιωτικής πολεοδόμησης αυξάνει τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην οργάνωση των πόλεων. Με αυτό τον τρόπο παρέχεται μεγαλύτερη ευελιξία στη διαδικασία πολεοδόμησης μιας περιοχής αφού οι ιδιωτικοί φορείς, που επιθυμούν να εμπλακούν, δε χρειάζεται να σχηματίσουν οικοδομικούς συναιτερισμούς. Ταυτόχρονα, με αυτό τον τρόπο, επιτυγχάνεται ποιοτικότερο τελικό αποτέλεσμα, συγκριτικά με το οικιστικό περιβάλλον που δημιουργείται μέσω της εκ των υστέρων κρατικής πολεοδόμησης ή της πλήρους απουσίας πολεοδομικού σχεδιασμού των περιοχών αυθαίρετης δόμησης (Οικονόμου, Πετράκος, 1999: 424).

Οι παραπάνω εξελίξεις στην πολεοδομική πολιτική της χώρας παρουσιάζονται σχηματικά στα επόμενα σχήματα.

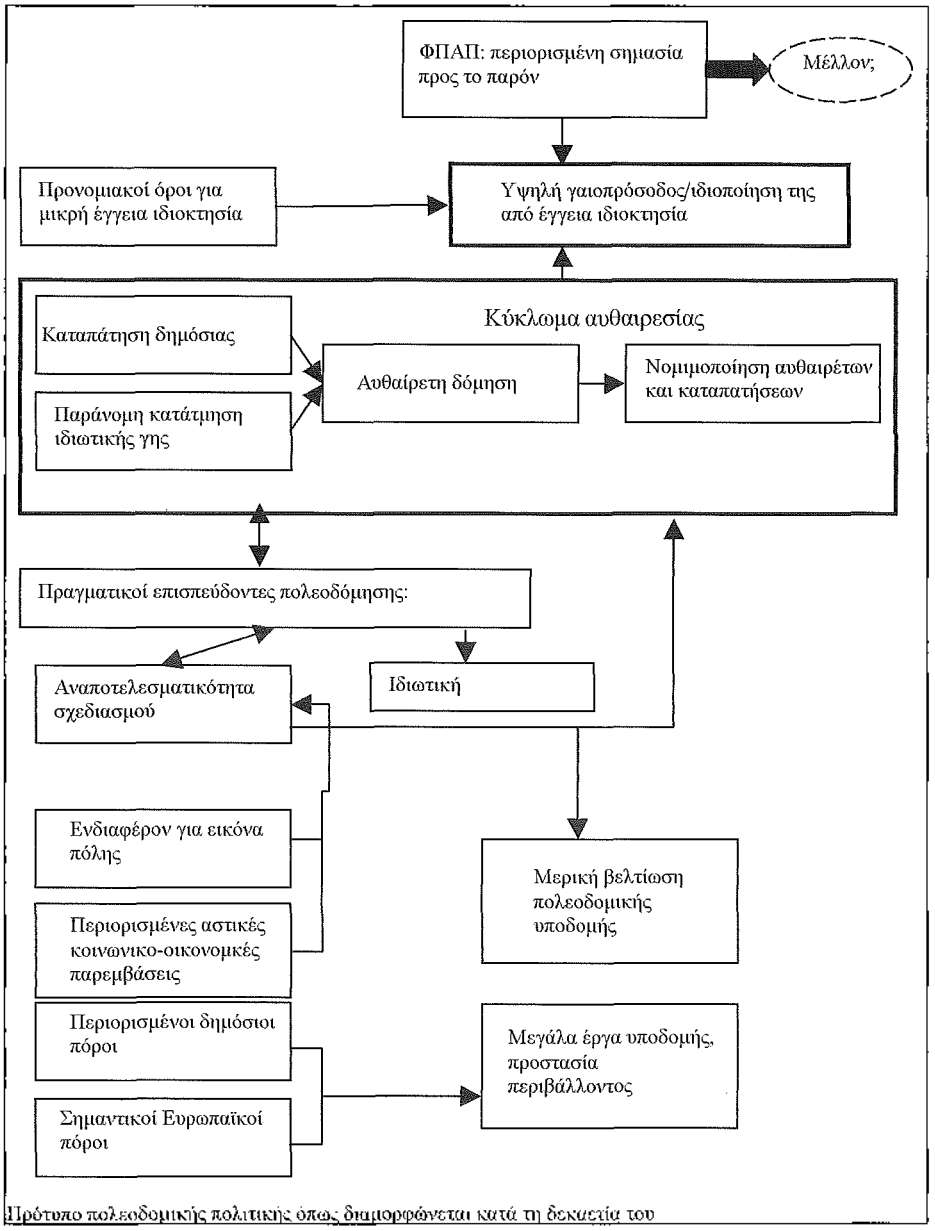
Σχήμα 4. Πρότυπα πολεοδομικής πολιτικής μέχρι το1989



Πρότυπο πολεοδομικής πολιτικής μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του

Πηγή: Οικονόμου, 1999:430

Σχήμα 5. Πρότυπα πολεοδομικής πολιτικής μετά το1989



Πρότυπο πολεοδομικής πολιτικής όπως διαμορφώνεται κατά τη δεκαετία του

Πηγή: Οικονόμου, 1999: 30

5.2. Πολιτικές Επενδυτικών Κινήτρων στην Περιφερειακή Πολιτική

Παράλληλα με τους νόμους που ορίζουν το πλαίσιο δράσης των φορέων και των παραγόντων που εμπλέκονται στην πολεοδομική οργάνωση των ελληνικών πόλεων, υπάρχει ένα νομοθετικό σύστημα το οποίο ρυθμίζει τις αναπτυξιακές δυνατότητες κάθε περιοχής. Οι δυνάμεις που προκαλούν μια αστική επέκταση και ο τρόπος δράσης των φορέων, σε μια τέτοια διαδικασία, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη δυναμική κάθε τόπου και την ικανότητα του να προσελκύει επενδύσεις, οικονομικές δραστηριότητες και πληθυσμό.

Γενικά, οι αναπτυξιακοί νόμοι κάθε χώρας σχετίζονται άμεσα με τις πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης και έχουν ως στόχο τη βελτίωση της χωρικής κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων και τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων σε επίπεδο απασχόλησης και εισοδήματος. Στην Ελλάδα οι αναπτυξιακοί νόμοι αποσκοπούν στην ενίσχυση της βιομηχανικής δραστηριότητας και στην ανάπτυξη των καθυστερημένων περιφερειών της χώρας. Σε επίπεδο μικροοικονομικής πολιτικής, οι νόμοι αυτοί στοχεύουν στην προώθηση συγκεκριμένων παραγωγικών δραστηριοτήτων, στην ανάπτυξη της έρευνας και τεχνολογίας, στην προστασία του περιβάλλοντος και στον εκσυγχρονισμό των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 327).

Ο πρώτος αναπτυξιακός νόμος που εφαρμόστηκε στην Ελλάδα ήταν το Ν.Δ.2687/1953, το οποίο είχε ως στόχο την ενίσχυση των ξένων επενδύσεων στη χώρα. Το νομοθετικό, αυτό, διάταγμα δεν παρείχε επιχορηγήσεις, καθόριζε, όμως, τα προνόμια και το βαθμό προστασίας των ξένων κεφαλαίων. Στην ουσία εξασφάλιζε στους ξένους επενδυτές μια περίοδο κατά την οποία δεν θα υπήρχε καμία μεταβολή στους όρους της επένδυσης και τους εξασφάλιζε την εξαγωγή λογικού ύψους κερδών, το αναπαλλοτρίωτο της επένδυσης, κ.τ.λ. (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 329).

Ο επόμενος νόμος αναπτυξιακής πολιτικής ήταν ο Ν.4171/1961, ο οποίος παρείχε σημαντικά προνόμια και διευκολύνσεις σε επιχειρήσεις που πραγματοποιούσαν μεγάλες επενδύσεις. Η βιομηχανική υποδομή της χώρας είναι αποτέλεσμα αυτής της νομοθετικής προσπάθειας, αφού ο νόμος αυτός έτυχε σημαντικής συμμετοχής των επιχειρήσεων της χώρας (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 329).

Η περίοδος από το 1967 έως το 1972, χαρακτηρίστηκε από μια πληθώρα νομοθετικών ρυθμίσεων, που ακολουθούσε το πρότυπο των προηγούμενων νόμων. Η μοναδική διαφορά σημειώθηκε με τον Ν.1312/1972, ο οποίος εισήγαγε το θεσμό των επιχορηγήσεων και την αρχή της ελάχιστης συμμετοχής του επενδυτή στις επενδυτικές δαπάνες. Πάντως, όλοι οι αναπτυξιακοί νόμοι της περιόδου δεν έλαβαν υπόψη τους την περιφερειακή διάσταση της οικονομικής ανάπτυξης και κατά συνέπεια οδήγησαν στην υπερσυγκέντρωση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων

κοντά στις μεγάλες πόλεις και κυρίως στο Νομό Αττικής (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 329).

Το 1976, ψηφίστηκε ο Ν.289/1976, ο οποίος είχε περιφερειακή διάσταση και αφορούσε στις παραμεθόριες περιοχές της Θράκης και των νησιών του ανατολικού Αιγαίου. Η αναπτυξιακή πολιτική του βασιζόταν στην παραχώρηση φορολογικών εκπτώσεων, στην επιδότηση επιτοκίου και στην επιχορήγηση του κόστους κατασκευής των κτιριακών εγκαταστάσεων των επιχειρήσεων (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 329).

Ο Ν.849/1978 αποτελεί την πρώτη σημαντική προσπάθεια ενσωμάτωσης της περιφερειακής πολιτικής στους αναπτυξιακούς νόμους. Με το νόμο αυτό δημιουργήθηκε ένα σύστημα επενδυτικών κινήτρων με στόχο τη ρύθμιση της κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων στις διάφορες περιοχές της χώρας. Η επικράτεια χωρίστηκε σε πέντε ζώνες, όπου προωθούνταν οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες μέσω των άτοκων ενισχύσεων, των αφορολόγητων εκπτώσεων και των επιδοτήσεων επιτοκίου. Σημαντική ήταν η συνεισφορά του νόμου και στην ενίσχυση των επενδύσεων στους τομείς του περιβάλλοντος και της έρευνας καθώς και της εξοικονόμησης ενέργειας (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 329).

Ένας ακόμα πολύ σημαντικός νόμος, αλλά με μικρή διάρκεια εφαρμογής, ήταν ο Ν.1116/1981. Ο νόμος αυτός κατήργησε όλους τους προηγούμενους αναπτυξιακούς νόμους και αποτέλεσε τη πρώτη ολοκληρωμένη εφαρμογή επενδυτικών κινήτρων με σκοπό την περιφερειακή ανάπτυξη, η οποία αποκτά, πλέον, πρωτεύοντα ρόλο στη χάραξη της αναπτυξιακής πολιτικής. Μεταξύ άλλων, καθιέρωσε την παροχή κινήτρων σε επιχειρήσεις που επιθυμούσαν την μετεγκατάσταση τους από τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας και παράλληλα απαγόρευσε την παροχή κινήτρων στις υπερκορεσμένες περιοχές. Τέλος, καθιέρωσε τις επιχορηγήσεις, ως το βασικό εργαλείο άσκησης αναπτυξιακής πολιτικής (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 330).

Ο Ν.1116/1981 αντικαταστάθηκε από το Ν.1262/1982. Τα κύρια σημεία αυτού του νόμου ήταν η διαίρεση της χώρας σε τέσσερις περιοχές κινήτρων και η απαραίτητη ίδια συμμετοχή των επενδυτών στις επενδυτικές δράσεις. Ο νόμος του 1982 καθιέρωσε, επίσης, την οργάνωση υπηρεσιών αξιολόγησης στο κέντρο και στις περιφέρειες. Μειονεκτήματα του θεωρήθηκαν: η αδυναμία άμεσης παρακολούθησης των υλοποιούμενων σχεδίων, ο χαμηλός ρυθμός εκταμίευσης και η μη απαίτηση εκθέσεων βιωσιμότητας για την έγκριση των σχεδίων (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 330).

Πολύ σημαντικές αλλαγές εισήγαγε ο νόμος Ν.1892/1990 καθώς και ο συμπληρωματικός νόμος Ν.22341994. Οι μεταρρυθμίσεις των νομοθετικών αυτών προσπαθειών αφορούσαν στην κατάργηση του ελάχιστου και του μέγιστου ποσοστού επιχορήγησης κατά περιοχή και στην αντικατάσταση του από σταθερό ποσοστό. Προέβλεπε, επίσης, την αύξηση του ελάχιστου ορίου ίδιας συμμετοχής κάθε ζώνης κινήτρων, ώστε να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα της επένδυσης. Παράλληλα προώθησε την εισαγωγή μιας ομάδας επενδυτικών εργαλείων, όπως τα επιχειρηματικά σχέδια και οι ειδικές επενδύσεις, με σκοπό τη διασφάλιση της ποιότητας, την παραγωγή καινοτόμων προϊόντων και την εισαγωγή στην παραγωγική διαδικασία φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 332).

Ένα χρόνο αργότερα, το 1995, φαινόμενα όπως η ταχεία αποβιομηχάνιση διαφόρων περιοχών της χώρας, ανάγκασαν τον κρατικό μηχανισμό να θεσπίσει ειδικό καθεστώς αυξημένων επενδυτικών κινήτρων για αυτές τις περιοχές. Ο Ν.2324/1995

καθόρισε τις φθίνουσες βιομηχανικές περιοχές και όρισε το ύψος των ενισχύσεων (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 337).

Όλοι οι παραπάνω αναπτυξιακοί νόμοι βασίζονταν περισσότερο στη χορήγηση άμεσων επενδυτικών κινήτρων, η οποία, όμως, επηρεάζει την ελεύθερη λειτουργία της αγοράς, αφού μεταβάλλει τις συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων που παράγουν ομοειδή προϊόντα. Προκειμένου να ξεπεραστεί αυτό το πρόβλημα θεσπίστηκε ο Ν.2601/1998. Το νέο αυτό αναπτυξιακό καθεστώς χρησιμοποιούσε ως βασικό μέσο ενίσχυσης των επιχειρήσεων τα φορολογικά κίνητρα, τα οποία προστατεύουν τη λειτουργία της αγοράς και επιβραβεύουν την αυτοδύναμη ανάπτυξη και τον ανταγωνισμό. Το μειονέκτημα του Ν.2601/1998 ήταν η περικοπή κάθε δυνατότητας ενίσχυσης μικρομεσαίων επιχειρήσεων του δευτερογενούς τομέα που λειτουργούσαν περισσότερα από πέντε έτη, αν και προέβλεπε ειδική μεταχείριση στην περίπτωση που συμμετείχαν σε συνεργατικά σχήματα (Πετράκος, Ψυχάρης, 2005: 337-339).

Η πιο πρόσφατη νομοθετική προσπάθεια έγινε το 2005 με το νέο αναπτυξιακό νόμο. Βασικό στόχο του νέου αναπτυξιακού νόμου, Ν. 3299/2004, αποτελεί τόσο η ενίσχυση του επενδυτικού κλίματος όσο και η σύγκλιση των ελληνικών περιφερειών. Η κατάρτισή του αποσκοπεί στη δημιουργία ενός ισχυρού πλαισίου κινήτρων και διαδικασιών με στόχο την ενίσχυση των ιδιωτικών επενδύσεων, τη διεύρυνση των δραστηριοτήτων που ενισχύονται, καθώς και τον εξορθολογισμό, την αντικειμενικοποίηση και την επιτάχυνση των διαδικασιών αξιολόγησης, παρακολούθησης και αποτίμησης των επενδυτικών σχεδίων.

Ο νέος αναπτυξιακός νόμος, η ισχύς του οποίου ξεκίνησε από το 2005, ενθαρρύνει τις επενδύσεις εντάσεως κεφαλαίου, προωθεί την έρευνα και την τεχνολογία, ενδυναμώνει τα επενδυτικά κίνητρα στον τουρισμό, το εμπόριο και τις ΜΜΕ. Όσον αφορά στον τριτογενή τομέα, έμφαση δίνεται σε επενδύσεις για την παραγωγή λογισμικού, διαμετακομιστικών κέντρων, νέων τεχνολογιών, ευρυζωνικών δικτύων, ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Ο νόμος ενισχύει όλους τους κλάδους της οικονομίας αλλά φιλοδοξία των δημιουργών του είναι η έμφαση στην ποιότητα, στον τουρισμό, στις υπηρεσίες και στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες της χώρας.

Συγκριτικά με τον προηγούμενο νόμο, Ν. 2601/98, η διαφοροποίηση έγκειται στην αύξηση των ποσοστών επιχορήγησης, στη μείωση του ελαχίστου κόστους της επιχορηγούμενης επένδυσης και του αριθμού των δόσεων, στην κατάργηση της διάκρισης νέων και παλαιών επενδύσεων, αλλά και στην αποσύνδεση των κινήτρων από τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, για τις οποίες ωστόσο προβλέπεται συγκεκριμένη επιχορήγηση.

5.3. Συμπέρασμα

Τόσο σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού όσο και σε επίπεδο ρύθμισης των αναπτυξιακών δυνατοτήτων, παρατηρούμε τα τελευταία χρόνια μια μεταστροφή του προτύπου εξέλιξης των ελληνικών πόλεων. Οι πρόσφατοι αναπτυξιακοί νόμοι παρέχουν μεγαλύτερη ευελιξία στους επενδυτές και κατά συνέπεια αυξάνουν την κινητικότητα του κεφαλαίου και τις επιλογές χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Παράλληλα, οι ρυθμιστικοί νόμοι πολεοδομικής πολιτικής παρουσιάζουν τάσεις εκσυγχρονισμού. Το πλαίσιο πολεοδομικής οργάνωσης, ακολουθώντας τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. και με αφετηρία τα κονδύλια της Κοινότητας, κατορθώνει να μεταβάλλει ένα παγιωμένο πρότυπο παραγωγής και αναπαραγωγής του αστικού χώρου. Τα στοιχεία, βέβαια, του μεταπολεμικού τρόπου αστικής ανάπτυξης εξακολουθούν να είναι ενεργά, παρόλα αυτά, ο κρατικός μηχανισμός μπορεί να κατευθύνει έμμεσα την χωρική εξάπλωση των ελληνικών πόλεων. Αυτό επιτυγχάνεται με τη χωροθέτηση μεγάλων έργων υποδομής, πρακτική που είναι πολύ διαδεδομένη τα τελευταία χρόνια και στηρίζεται στη δυνατότητα χρηματοδότησης των έργων από τους πόρους της Ε.Ε. ή από την αρκετά διαδεδομένη μέθοδο της συγχρηματοδότησης των έργων από ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς.

Συνδυαστικά, η συνεχής αστικοποίηση του ευρωπαϊκού χώρου, οι νέες οικονομικές συνθήκες και οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, έχουν αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των πόλεων. Η ανάπτυξη των αστικών σχηματισμών κάθε χώρας και ο ρόλος τους στη νέα παγκοσμιοποιημένη κοινωνία, ρυθμίζεται από τους πολεοδομικούς νόμους, σε επίπεδο πόλης και από τους αναπτυξιακούς νόμους, σε επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης. Η Ελλάδα ακολουθώντας τις εξελίξεις των πολιτικών αυτών, προσπαθεί να ενσωματώσει στις παραδοσιακές δομές παραγωγής του αστικού τοπίου τα νέα αυτά στοιχεία.

Η δυσκολία που συναντάται οφείλεται στη μακρά εφαρμογή νομοθετικών ρυθμίσεων, που είτε ξεπεράστηκαν, είτε είχαν αποτύχει στη εκπλήρωση του στόχου τους. Τα αποτέλεσμα είναι , πάντως, ότι οι νομοθετικές κινήσεις του παρελθόντος είχαν διαμορφώσει ένα ολόκληρο σύστημα άτυπης και χωρίς κανένα σχεδιασμό πολιτικής αστικής ανάπτυξης, η οποία συντηρούσε το φαινόμενο της κερδοσκοπίας πάνω στην αστική και περιαστική γη. Η απομάκρυνση από αυτό τον τρόπο κατοχής και παραγωγής της αστικής γης αποδείχθηκε, εκ των πραγμάτων, πολύ δύσκολη, αφού η χρήση της και η εξέλιξη της συνδέεται άμεσα με οικονομικά συμφέροντα. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η όποια προσπάθεια ρύθμισης του φαινομένου της αστικής επέκτασης από τους κρατικούς φορείς συνεπάγεται ένα πολιτικό κόστος που κανείς δεν είναι διατεθειμένος να αναλάβει.

ΜΕΡΟΣ Γ΄
CASE- STUDY: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ

Έπειτα από την ανάλυση των στοιχείων που συνθέτουν το φαινόμενο της χωρικής εξάπλωσης μιας πόλης, την περιγραφή του τρόπου παραγωγής και αναπαραγωγής του αστικού τοπίου και την μελέτη των ιδιαίτερων κοινωνικών, ιστορικών, οικονομικών και πολιτιστικών στοιχείων που επηρεάζουν την επέκταση των αστικών σχηματισμών της χώρας, θα εξετάσουμε την περίπτωση μιας ελληνικής πόλης μεσαίου μεγέθους. Η πόλη που επιλέχθηκε είναι η Λαμία, έδρα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και πρωτεύουσα του Νομού Φθιώτιδας.

Η επιλογή της περίπτωσης της Λαμίας βασίστηκε στη δυναμική εξέλιξης που παρουσιάζουν οι μεσαίες πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και στη θέση της πόλης στον ελληνικό και κοινοτικό χώρο. Η Λαμία βρίσκεται στο κέντρο της χώρας και αποτελεί ένα διαρκώς εξελισσόμενο κόμβο μεταφορών, ο οποίος συνδέει το Νότιο με το Βόρειο τμήμα της Ελλάδας και με την Ε.Ε. Η σχετική απόσταση της πόλης από την Αθήνα, την πρωτεύουσα της Ελλάδας, της επιτρέπει την επικοινωνία με ένα μεγάλο αστικό κέντρο, ταυτόχρονα, όμως, της δίνει τη δυνατότητα να αναπτυχθεί με βάση τα ενδογενή στοιχεία εξέλιξης της.

Το τρίτο μέρος αυτής της μελέτης θα ξεκινήσει με μια παρουσίαση των στοιχείων πληθυσμιακής εξέλιξης και της οικονομικής δραστηριότητας καθώς και μια παρουσίαση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων ανάπτυξης των ευρύτερων χωρικών ενοτήτων στις οποίες ανήκει η Λαμία. Με αυτόν τον τρόπο, θα κατανοήσουμε καλύτερα τη δυναμική ανάπτυξης της πόλης, τα επιμέρους στοιχεία που μορφοποιούν την ανάπτυξη της και θα ερμηνεύσουμε τις τάσεις εξέλιξης της.

Τέλος, στηριζόμενοι στα βασικά στοιχεία εξέλιξης της Λαμίας θα διατυπώσουμε και θα αναλύσουμε τρία πιθανά σενάρια ανάπτυξης της πόλης με χρονικό ορίζοντα το 2025. Θα προσπαθήσουμε, με αυτό τον τρόπο, να υπολογίσουμε τις ανάγκες της Λαμίας σε νέες εκτάσεις και να εντοπίσουμε τα χωρικά σημεία πουθα δεχτούν τις πιέσεις των νέων αστικών δραστηριοτήτων. Σκοπός μας είναι, επίσης, να καταλήξουμε σε κάποια συμπεράσματα για τη διαδικασία της αστικής επέκτασης των ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους, για τους φορείς που εμπλέκονται και το ρόλο που διαδραματίζουν στην πορεία του φαινομένου και να εξάγουμε, τελικά, κάποια συμπεράσματα για τον τρόπο παραγωγής και αναπαραγωγής των αστικών σχηματισμών της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η δυναμική της Λαμίας και ο τρόπος με τον οποίο εξελίσσεται η πόλη τα τελευταία χρόνια έχει άμεση σχέση με τον ευρύτερο χώρο στον οποίο ανήκει. Για να μπορέσουμε, λοιπόν, να κατανοήσουμε τις τάσεις αυτής της εξέλιξης θα πρέπει να δούμε το πλαίσιο ανάπτυξης της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, έδρα της οποίας είναι η Λαμία καθώς και το πλαίσιο ανάπτυξης του Νομού Φθιώτιδας, πρωτεύουσα του οποίου είναι η ίδια πόλη. Με αυτό τον τρόπο, θα καταφέρουμε να σχηματίσουμε μια ολοκληρωμένη άποψη για το ρόλο της Λαμίας τόσο στον ελληνικό χώρο, όσο και στο χώρο της Ευρώπης.

Η σχετική θέση της Λαμίας στον εθνικό και κοινοτικό χώρο καθορίζεται από τη πληθυσμιακή εξέλιξη, την οικονομική διάρθρωση και τις αναπτυξιακές δυνατότητες της χώρας στο σύνολο της, της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και του Νομού Φθιώτιδας. Τα στοιχεία που θα χρησιμοποιήσουμε σε αυτή την ανάλυση αφορούν, κυρίως, την περίοδο 1981-2001. Με βάση αυτά τα στοιχεία θα σχηματίσουμε την εικόνα της μελλοντικής εξέλιξης της πόλης.

Όσον αφορά στη γεωγραφική της θέση, η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας βρίσκεται στο κέντρο της χώρας. Βόρεια συνορεύει με τη Θεσσαλία, δυτικά με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος και νότια με την Περιφέρεια Αττικής. Το νότιο τμήμα της βρέχεται από το Αιγαίο Πέλαγος και τον Ευβοϊκό Κόλπο και το νότιο τμήμα της από τον Κορινθιακό κόλπο. (ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας, 2002: 9). Η Στερεά Ελλάδα είναι η δεύτερη σε έκταση περιφέρεια της χώρας με 230χλμ. μήκος και 95χλμ. πλάτος.

Ο χώρος της Περιφέρειας, στο ηπειρωτικό του τμήμα, περιλαμβάνει τους Νομούς Βοιωτίας, Ευρυτανίας, Φθιώτιδας και Φωκίδας. Το νησιωτικό τμήμα της περιλαμβάνει το Νομό Ευβοίας, στο οποίο ανήκει και η νήσος Σκύρος. Το μεγαλύτερο μέρος της Στερεάς Ελλάδας χαρακτηρίζεται ως ορεινό και ημιορεινό αφού οι ορεινές περιοχές της Περιφέρειας αντιστοιχούν στο 47,4% της συνολικής της επιφάνειας και οι ημιορεινές στο 31,8%. Ανάμεσα σε αυτά τα ορεινά συμπλέγματα διαμορφώνονται οι βασικές πεδινές περιοχές, που αντιστοιχούν στο 20,8% της συνολικής επιφάνειας της Στερεάς. (ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας, 2002: 10).

Η κατοίκηση και η ανάπτυξη των πόλεων της Στερεάς Ελλάδος ξεκίνησε από τα Νεολιθικά χρόνια και την εποχή του Χαλκού με τον σχηματισμό των πόλεων της Αταλάντης, της Ελάτειας, της Άμφισσας, κ.α. Η ανάπτυξη αυτή συνεχίστηκε και κατά τη Ρωμαϊκή και Κλασσική περίοδο και έφτασε έως την ίδρυση του Νέου Ελληνικού κράτους, στο οποίο η Περιφέρεια ενσωματώθηκε το 1930.

6.1.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη

Ο πληθυσμός της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας το 2001, ήταν 607.805 κάτοικοι, αριθμός που αντιστοιχεί στο 5,54% του πληθυσμού της χώρας. Η πληθυσμιακή μεταβολή της Περιφέρειας εμφανίζεται σταθερά θετική, με τη μεγαλύτερη αύξηση να σημειώνεται την περίοδο 1981-1991, με ποσοστιαία μεταβολή της τάξης του 8,41%, που ήταν σχεδόν η διπλάσια της ποσοστιαίας αύξησης του πληθυσμού της χώρας για την ίδια χρονική περίοδο. Την επόμενη δεκαετία, η ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού ήταν 4,39%, ενώ την ίδια δεκαετία ο πληθυσμός της Ελλάδας αυξήθηκε κατά 6,86%. Στο σύνολο, όμως, της εικοσαετίας 1981-2001, ο πληθυσμός της Περιφέρειας αυξήθηκε κατά 13,17%, ποσοστό μεγαλύτερο της συνολικής αύξησης του πληθυσμού σε επίπεδο χώρας (12,56%). Χαρακτηριστικό είναι, επίσης, το γεγονός ότι η συμμετοχή της Περιφέρειας στο συνολικό πληθυσμό

της χώρας παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητος και στις τρεις χρονικές στιγμές (1981, 1991, 2001). Τα παραπάνω παρουσιάζονται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2. Πραγματικός Πληθυσμός 1981, 1991, 2001 και ποσοστιαίες μεταβολές

	Πραγματικός Πληθυσμός			Ποσοστιαίες Μεταβολές Πληθυσμού		
	1981	**1991**	**2001**	**(1991-1981)%**	**(2001-1991)%**	**(2001-1981)%**
Ελλάδα	9.740.417	10.259.900	10.964.020	5,33	6,86	12,56
Στερεά Ελλάδα	537.099	582.280	607.855	8,41	4,39	13,17
% Πληθυσμού χώρας	5,51	5,68	5,54			

Πηγή: ΕΣΥΕ

6.1.2. Στοιχεία Οικονομικής Δραστηριότητας

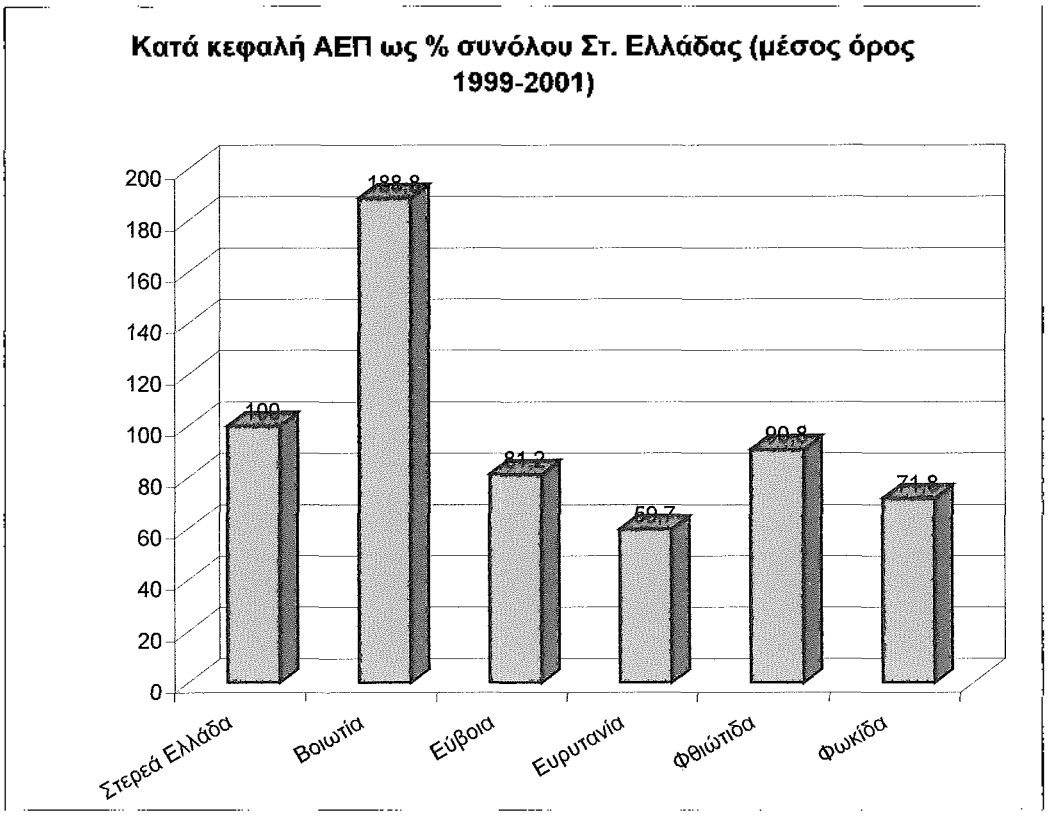
Η οικονομική φυσιογνωμία της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος εξαρτάται και προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την άμεση γειτνίασή της με την Αττική και την Πρωτεύουσα της χώρας, την Αθήνα. Το γεγονός αυτό αποτελεί τόσο πλεονέκτημα για την ανάπτυξη της Στερεάς, αφού η Αθήνα είναι το μεγαλύτερο κέντρο κατανάλωσης της χώρας, όσο και μειονέκτημα γιατί η ανάπτυξη της εξαρτάται άμεσα και μονοδιάστατα από αυτή την εγγύτητα.

Το παραπάνω, γίνεται περισσότερο εμφανές μέσα από την ανάλυση της οικονομικής και παραγωγικής δραστηριότητας της Περιφέρειας. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Στερεάς Ελλάδος, το 1994, βρισκόταν σε χαμηλότερη θέση σε σχέση με το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας. Το 1998, όμως, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Περιφέρειας ήταν κατά 30% υψηλότερο του αντίστοιχου εθνικού μέσου όρου, γεγονός που οφείλεται στην τάση αναβιομηχάνισης, που παρατηρήθηκε στο τελευταίο μισό της δεκαετίας του '90, με τη συνεχή εγκατάσταση ή μετεγκατάσταση μεγάλων εμπορικών και βιομηχανικών ομίλων στη βιομηχανική περιοχή των Οινοφύτων. Την περίοδο 1999-2002 η Στερεά Ελλάδα σημείωσε αύξηση στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης το 4,4% έναντι του 3,6,% στο σύνολο της χώρας.

Η χρήση, όμως, του κατά κεφαλήν ΑΕΠ για την εξαγωγή συμπερασμάτων για το εισόδημα των κατοίκων της Περιφέρειας μπορεί να μας οδηγήσει σε λανθασμένα συμπεράσματα ως προς την κατανομή αυτού του εισοδήματος στους Νομούς της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Η μεγάλη βιομηχανική συγκέντρωση της Στερεάς, η οποία αποτελεί και το διαφοροποιό στοιχείο στη διαμόρφωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ κάθε Νομού, εντοπίζεται κυρίως στον άξονα Χαλκίδας – Θήβας και τροφοδοτείται από την Περιφέρεια Αττικής. Η κατανομή του ΑΕΠ στους Νομούς, μπορεί, λοιπόν, να δειχθεί καλύτερα από το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της περιόδου

1999-2001, για κάθε νομό ως ποσοστό του αντίστοιχου περιφερειακού μεγέθους, το οποίο παρουσιάζεται στο διάγραμμα 1. Η Βοιωτία, λοιπόν, είναι ο μόνος νομός που παρουσίασε μεγαλύτερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ από το μέσο όρο της Περιφέρειας, για την εξεταζόμενη περίοδο. Όλοι οι υπόλοιποι νομοί παρουσίασαν ποσοστά μικρότερα του περιφερειακού μέσου όρου, με το Νομό Φθιώτιδας να πλησιάζει περισσότερο (90,8%).

Διάγραμμα 1. Κατά κεφαλή ΑΕΠ ως ποσοστό συνόλου Στερεάς Ελλάδας



Πηγή: Στοιχεία All – media

Το 1994, η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος παρήγαγε το 6,3% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της χώρας, ενώ την περίοδο 1999-2003 η συμμετοχή της στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας αυξήθηκε σε 7,2%. Το ποσοστό που αντιστοιχούσε (για το 1994) στην παραγωγή του πρωτογενή τομέα ήταν 21%, με την απασχόληση να φτάνει στο 23% της συνολικής απασχόλησης του τομέα. Την δεκαετία 1991-2001 αν και παρατηρήθηκε μείωση των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα, η παραγωγή του παρουσίασε αύξηση. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι στην αγροτική παραγωγή συμμετείχαν όλοι οι κλάδοι του πρωτογενούς τομέα, με κυρίαρχους τους κλάδους φυτικής παραγωγής: βαμβάκι, σιτάρι, λάδι και ζωικής παραγωγής: προβατοτροφία, πτηνοτροφία και χοιροτροφία (ICAP, 2005: 23).

Ο δευτερογενής τομέας παραγωγής αποτελούσε την κατεξοχήν παραγωγική δραστηριότητα της Περιφέρειας συμβάλλοντας στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της Στερεάς με ποσοστό 45,5%. Ο κλάδος της μεταποίησης παρήγαγε το 66% του ΑΕΠ του τομέα και ακολουθούσε ο κλάδος των κατασκευών με 13% και ο κλάδος των ορυχείων με 12,3%. Στην τελευταία θέση της σχετικής κατάταξης βρισκόταν ο κλάδος των επιχειρήσεων ηλεκτρισμού – φωταερίου – ύδρευσης, με ποσοστό

συμμετοχής της τάξης του 8,7%. Όσον αφορά στην απασχόληση, το 29% του συνόλου των απασχολούμενων εργαζόταν στον δευτερογενή τομέα, από τους οποίους το 55% ασχολούνταν με τον κλάδο της μεταποίησης. Σημαντικό είναι, επίσης, το γεγονός ότι ο δευτερογενής τομέας παρουσίασε, εκείνη την περίοδο, την μεγαλύτερη παραγωγικότητα ανά απασχολούμενο (κατείχε την πρώτη θέση στη χώρα), αφού το 29% των απασχολούμενων στον τομέα παρήγαγε το 45,6% του ΑΕΠ της Περιφέρειας (ICAP, 2005: 23).

Η διαχρονική ανάλυση της παραγωγικής δραστηριότητας του δευτερογενή τομέα, μας δείχνει ότι, αν και τη δεκαετία 1971-1981, η Στερεά Ελλάδα ήταν η πρώτη περιφέρεια της χώρας ως προς το βαθμό εκβιομηχάνισης, από το 1980 και μετά παρουσίασε μια σταθερή τάση αποβιομηχάνισης καθώς και μια τάση μείωσης της αντίστοιχης απασχόλησης. Η τάση αυτή έγινε εντονότερη την περίοδο 1991-1995.

Ο τριτογενής τομέας παραγωγής της Περιφέρειας (για το έτος 1994) συγκέντρωνε το 46% των απασχολούμενων και συνέβαλλε κατά 38,2% στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της Στερεάς Ελλάδας. Σε αντίθεση με το δευτερογενή τομέα παραγωγής, η παραγωγικότητα του τριτογενή τομέα ήταν αρκετά χαμηλή, αφού το 55% των απασχολούμενων στον τομέα αυτό, παρήγαγε το 58,1% του ΑΕΠ του. Χαρακτηριστικό του τριτογενούς τομέα παραγωγής είναι ότι τη δεκαετία 1981-1991 σημείωσε σημαντική αύξηση της απασχόλησης, η οποία όμως, δεν συνοδευόταν από αντίστοιχη αύξηση του παραγόμενου ΑΕΠ. Η μεγαλύτερη δραστηριότητα του τομέα εμφανιζόταν στους κλάδους του λιανικού εμπορίου, με 61% του συνόλου του παραγόμενου ΑΕΠ του τομέα και 50% της συνολικής απασχόλησης και στον κλάδο των εστιατορίων – ξενοδοχείων, με 29,5% του ΑΕΠ του τομέα και 29% της απασχόλησης (ICAP, 2005: 23).

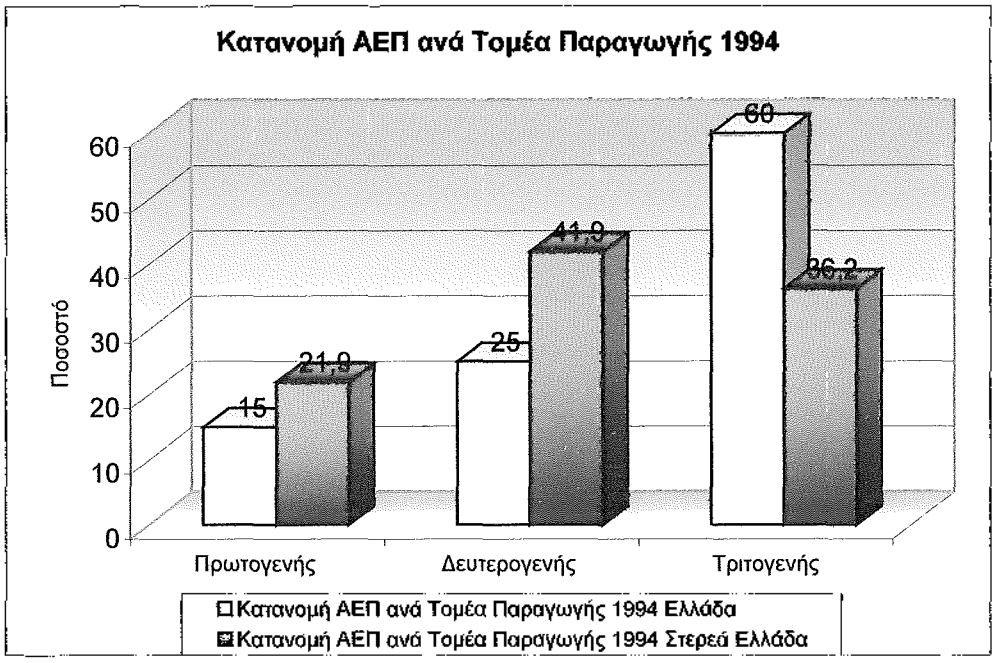
Ένας σημαντικός κλάδος για την αύξηση της παραγωγής τους τριτογενούς τομέα και κατ' επέκταση για την ανάπτυξη της Στερεάς, είναι ο κλάδος της έρευνας και της τεχνολογίας, ο οποίος, όμως, δεν έχει αναπτυχθεί αρκετά στην Περιφέρεια. Η κατάσταση, πάντως, τείνει να βελτιωθεί ύστερα από την ίδρυση του Πανεπιστημίου Στερεάς Ελλάδος και τη λειτουργία Τεχνολογικού Επιστημονικού Ιδρύματος με έδρα την πόλη της Λαμίας του Νομού Φθιώτιδας.

Σε πολύ χαμηλό επίπεδο βρίσκεται, επίσης και ο κλάδος του τουρισμού καθώς παρουσιάζονται σημαντικές ανισότητες και ανομοιομορφίες στην ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας. Παρόλα αυτά η περιοχή έχει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης τουριστικών δραστηριοτήτων, τόσο λόγω της εδαφικής της μορφολογίας, όσο και λόγω των ιστορικών και πολιτιστικών της στοιχείων καθώς και των ιαματικών πηγών της (ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας, 2002: 32).

Τα διαγράμματα που ακολουθούν μας δίνουν μια εικόνα της παραγωγικής δραστηριότητας της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος σε σχέση με τη συνολική παραγωγή της χώρας. Το διάγραμμα 2, παρουσιάζει την κατανομή του ΑΕΠ ανά τομέα παραγωγής για το έτος 1994, σε επίπεδο χώρας και περιφέρειας. Όπως γίνεται φανερό και από το διάγραμμα αυτό, η παραγωγή της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος είναι προσανατολισμένη στον δευτερογενή τομέα, ξεπερνώντας κατά πολύ το αντίστοιχο ποσοστό της χώρας, γεγονός που οφείλεται τόσο στην εγγύτητά της με την πρωτεύουσα όσο και στο πλούσιο σε ορυκτά υπέδαφός της. Ο τομέας παραγωγής που ακολουθεί είναι ο τριτογενής, ο οποίος, όμως, υπολείπεται σημαντικά του ποσοστού συμμετοχής του στη συνολική παραγωγή στο σύνολο της χώρας. Τέλος, ο πρωτογενής τομέας της περιφέρειας εμφανίζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο ΑΕΠ της περιφέρειας σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό συμμετοχής του τομέα, σε επίπεδο χώρας. Τα παραπάνω δείχνουν την τάση τριτογενοποίησης της παραγωγής που παρατηρείται στη χώρα, η οποία έχει ήδη αρχίσει να γίνεται εμφανής και στη

Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, με τη συνεχή μείωση της απασχόλησης των δύο πρώτων τομέων παραγωγής.

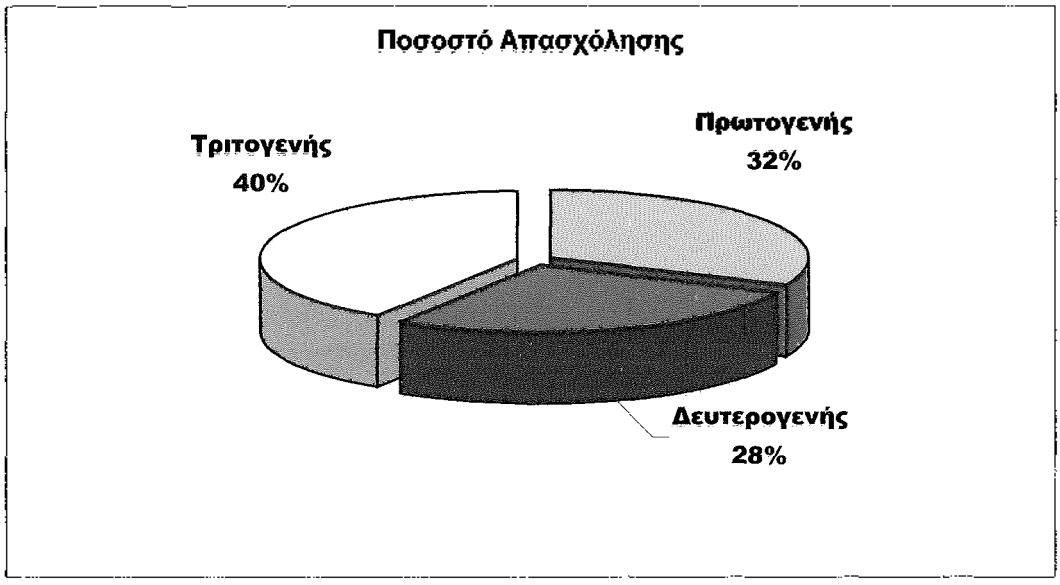
Διάγραμμα 2. Κατανομή ΑΕΠ ανά τομέα Παραγωγής 1994



Πηγή: ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας

Το παραπάνω συμπέρασμα ενισχύεται και από το διάγραμμα 3, το οποίο παρουσιάζει την απασχόληση ανά τομέα παραγωγής στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος για το έτος 1994. Ο τριτογενής τομέας συγκεντρώνει το 40% των απασχολούμενων της περιφέρειας. Ακολουθεί ο πρωτογενής τομέας με 32% των εργαζομένων και ο δευτερογενής με 28% της συνολικής απασχόλησης (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2002: 23).

Διάγραμμα 3. Ποσοστό Απασχόλησης/ Τομέα Παραγωγής Στερεάς Ελλάδος, 1994



Πηγή: ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας

6.1.3. Η Θέση της Στερεάς Ελλάδας στον Ελληνικό Χώρο, η Ευρωπαϊκή Διάσταση

Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, όπως και όλος ο ελληνικός χώρος, κατατάσσεται στις περιφέρειες με έντονη περιφερειακότητα ως προς την κεντρική Ευρωπαϊκή Ένωση και με σχετική κεντρικότητα ως προς τον κέντρο-ανατολικό μεσογειακό χώρο. Τα κριτήρια αναπτυξιακής κατάταξης των περιφερειών καθορίζονται μέσα από τα κείμενα περιφερειακής πολιτικής και τους ιδιαίτερους κανονισμούς των Διαρθρωτικών Ταμείων. Τα κείμενα αυτά παρουσιάζουν και τις περιφερειακές ανισότητες μεταξύ των διαφόρων περιοχών της Ε.Ε. Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας κατατάσσεται στις περιφέρειες με αναπτυξιακή καθυστέρηση στο επίπεδο NUTS II, αφού το ΑΕΠ της είναι μικρότερο του 75% του κοινοτικού μέσου όρου και έτσι ενσωματώνεται στο γεωγραφικό χώρο 1 (βλ. χάρτη). (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003: 27).

Η συγκριτική θέση της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας εξαρτάται από τις κοινωνικό –οικονομικές και τις γεωπολιτικές εξελίξεις τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σημαντικός παράγοντας στη διαμόρφωση αυτής της θέσης είναι η διασύνδεση της περιφέρειας με τα διάφορα εθνικά και ευρωπαϊκά υπερκείμενα χωρικά σύνολα (γειτονικές περιφέρειες, πόλεις, Ε.Ε.), οι ανταλλαγές υπηρεσιών και προϊόντων καθώς και η συμμετοχή της Στερεάς στις πολιτικές της Κοινότητας. Σημαντική θεωρείται, επίσης, και η γενικότερη θέση της χώρας στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου, των Βαλκανίων κ.τ.λ. Το μέσο για την επιτυχία αυτής της δικτύωσης είναι η ύπαρξη και εξέλιξη των υποδομών της Στερεάς σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003: 30).

Τα βασικά χωροταξικά χαρακτηριστικά της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας είναι:

- Η κεντροβαρική της θέση στο ελληνικό χώρο.
- Η γειτνίαση της με το μητροπολιτικό κέντρο της χώρας, την Αθήνα.
- Το γεγονός ότι διασχίζεται από τον βασικό μεταπολεμικό άξονα ανάπτυξης της χώρας (ΠΑΘΕ, ΟΣΕ).

Η Θέση της Στερεάς στον Ελλαδικό χώρο έχει αξιοποιηθεί σε μικρό βαθμό, αφού έχει περιοριστεί μόνο στην κατεύθυνση Αθήνας – Θεσσαλονίκης. Παράλληλα, η εγγύτητα της περιφέρειας με την Αθήνα έχει δημιουργήσει ασύμμετρες σχέσεις, που διαφαίνονται μέσα από την προηγούμενη περιγραφή της πληθυσμιακής και οικονομικής εξέλιξη της περιοχής (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003: 38).

Όσον αφορά στο τρίτο χωροταξικό χαρακτηριστικό της Στερεάς Ελλάδας, η ύπαρξη του δικτύου ΠΑΘΕ – ΟΣΕ, σε συνδυασμό με τους νέους υπό προγραμματισμό ή του υπάρχοντες υπό αναβάθμιση διαπεριφερειακούς αναπτυξιακούς άξονες, ενισχύει τη κομβικότητα της περιοχής και ισχυροποιεί τη διασύνδεση της με τις υπόλοιπες χωρικές ευρωπαϊκές και Εθνικές ενότητες. Οι προαναφερόμενοι άξονες είναι:

- Διαμήκης άξονας Αθήνα – Χαλκίδα – Λαμία – Θεσσαλονίκη (ΠΑΘΕ).
- Διαγώνιος άξονας Λαμία – Ιτέα/ Άμφισσα – Αντίρριο – Πάτρα.
- Διαγώνιος άξονας Κεντρικής Ελλάδας Λαμία – Καρδίτσα – Τρίκαλα – Παναγιά (Εγνατία – Γιάννενα – Ηγουμενίτσα).
- Οριζόντιος άξονας (ΠΑΘΕ/ Κόρινθος) – Θήβα/ ΠΑΘΕ – Χαλκίδα – Κύμη.

Τα παραπάνω διαμορφώνουν την εικόνα του πλαισίου χωρικής ανάπτυξης της Περιφέρειας. Ο πίνακας 3, παρουσιάζει συνοπτικά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της αναπτυξιακής διαδικασίας της Στερεάς Ελλάδας (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003: 41). .

Πίνακας 3. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της χωρικής ανάπτυξης της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
❑ Η κομβική θέση της περιφέρειας στον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ διεθνών πόλεων και πυλών. ❑ Η γειτνίαση της με τις αθηναϊκές αγορές και υποδομές. ❑ Η ανάπτυξη κατά μήκος της, των διεθνών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων. ❑ Οι διεθνούς εμβέλειας πόροι της στον τομέα της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. ❑ Οι διεθνείς Επιχειρηματικοί Όμιλοι και ο εκσυγχρονισμός της παραγωγικής βάσης του δευτερογενούς τομέα. ❑ Οι μεγάλης κλίμακας ορυκτοί πόροι και η συνδεδεμένη παραγωγική δραστηριότητα. ❑ Η εξαγωγική δυναμική προϊόντων διατροφής του αγροτικού τομέα και του τομέα τροφίμων της μεταποίησης. ❑ Η θετική παραγωγικότητα και η αύξουσα συμμετοχή στο ΑΕΠ. ❑ Διεθνές Δίκτυο ΠΑΘΕ ΟΣΕ σε εξέλιξη. ❑ Δίκτυα ενέργειας και τηλεπικοινωνιών σε εξέλιξη. ❑ Υψηλής αξίας φυσική και πολιτιστική κληρονομιά σε μνημεία, τοπία και οικο-χώρους. ❑ Ιστορικά κέντρα πόλεων.	❑ Η αποκοπή της μέχρι σήμερα από τις γειτονικές περιφέρειες (λόγω φυσικών φραγμών και ανεπαρκούς δικτύου μεταφορών) ❑ Η μονό-εξάρτηση από την Αθήνα. ❑ Η απώλεια περιφερειακού εισοδήματος λόγω της γειτνίασης με την Αθήνα και αδυναμίες της αστικοποίησης της και μη διασύνδεσης δευτερογενούς – τριτογενούς. ❑ Η παραδοσιακή διάρθρωση της οικονομίας. ❑ Η αδυναμία στη καινοτομία και στη γνώση. ❑ Η αδυναμία του τριτογενή και ιδίως στους τομείς της εκπαίδευσης και της γνώσης. ❑ Αδυναμία του τριτογενή σε ευγενείς υπηρεσίες. ❑ Συγκρούσεις χρήσεων γης σε περιοχές κρίσιμες για την παραγωγική διαδικασία και στους τρεις τομείς της οικονομίας. ❑ Ελλιπής αγκύρωση των αστικών κέντρων στα μεγάλα δίκτυα μεταφορών. ❑ Έλλειψη διαπεριφερειακής δικτύωσης εκτός άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης. ❑ Ελλιπής αξιοποίηση των λιμένων. ❑ Χαμηλές επενδύσεις. ❑ Πίεση σε μεγάλης αξίας πόρους από άλλες παραγωγικές χρήσεις. ❑ Περιορισμένα πεδινά εδάφη. ❑ Αδύναμοι ΟΤΑ, πληθυσμιακά και διοικητικά. ❑ Απομονωμένες περιοχές.

Πηγή: *Χωροταξικό Σχέδιο Στερεάς Ελλάδας*

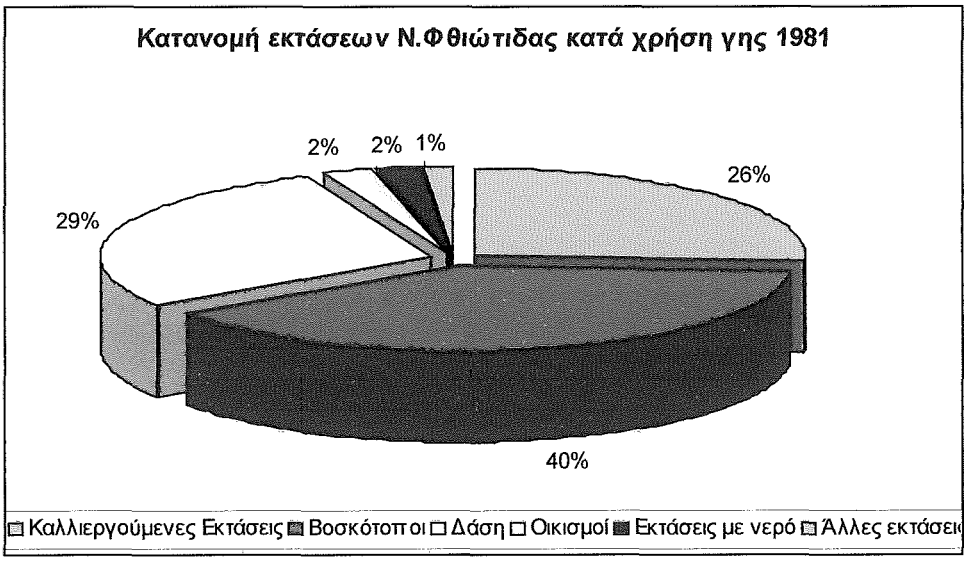
Συμπερασματικά, γίνεται φανερό ότι η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας έχει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης αν εκμεταλλευτεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που αναφέρθηκαν νωρίτερα. Η θέση της και το πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό της περιβάλλον, αποτελούν τη βάση αυτής της ανάπτυξης. Η εξέλιξη των δικτύων υποδομών κυρίως μεταφορών και ενέργειας – τηλεπικοινωνιών κρίνονται απαραίτητα για να μπορέσει η Περιφέρεια να διαδραματίσει ένα ουσιαστικότερο ρόλο στον ευρύτερο χώρο της Ελλάδας και της Ε.Ε.

6.2. Νομός Φθιώτιδας

Η ανάλυση μας για τη διαμόρφωση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της ευρύτερης περιοχής της Λαμίας συνεχίζεται με την παρουσίαση των πληθυσμιακών, οικονομικών και γενικότερων στοιχείων του Νομού Φθιώτιδας. Η Φθιώτιδα βρίσκεται στα βορειοανατολικά της Στερεάς Ελλάδας και έχει έκταση 4.440,8 τ.χλμ., επιφάνεια που αντιστοιχεί στο 3,36% της έκτασης της χώρας. Το 46% αυτής της έκτασης μπορεί να χαρακτηριστεί ως ορεινό και το 37% ως ημιορεινό (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1984: 14). .

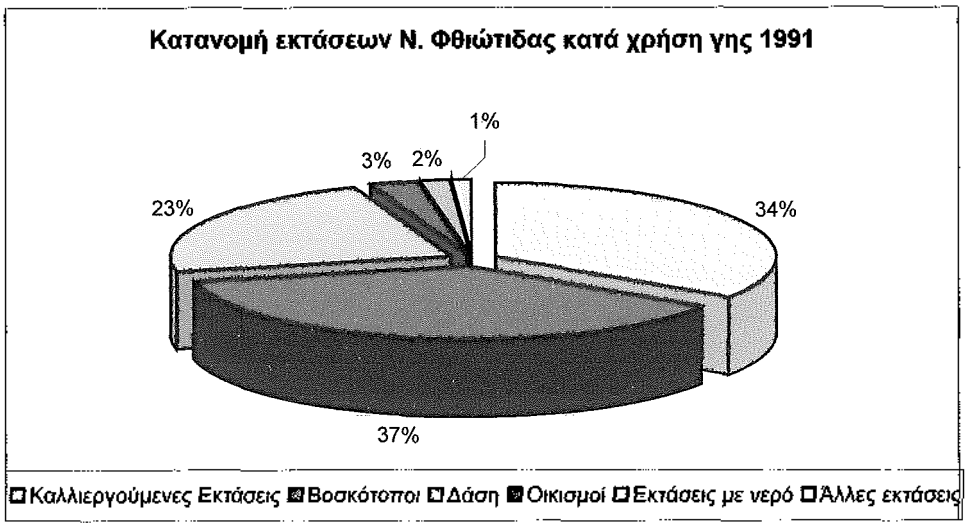
Όσον αφορά στη σχετική θέση του Νομού στον ελληνικό χώρο, η Φθιώτιδα συνορεύει με τους Νομούς Μαγνησίας, Λάρισας και Καρδίτσας. Δυτικά γειτνιάζει με τους Νομό Ευρυτανίας και νότια με τους Νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Φωκίδας και Βοιωτίας. Στα ανατολικά βρέχεται από τον Ευβοϊκό Κόλπο και τον Μαλιακό Κόλπο.

Διάγραμμα 4. Κατανομή εκτάσεων Ν. Φθιώτιδας κατά χρήση γης 1981



Πηγή: ΕΣΥΕ

Διάγραμμα 5. Κατανομή εκτάσεων Ν. Φθιώτιδας κατά χρήση γης 1991



Πηγή: ΕΣΥΕ

Η κατανομή των εκτάσεων του Νομού, στις διάφορες χρήσεις γης για το 1981 και το 1991, παρουσιάζεται στα διαγράμματα 4 και 5 αντίστοιχα. Όπως φαίνεται από αυτά τα διαγράμματα, οι βοσκότοποι καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικής έκτασης του Νομού, δηλαδή το 37%. Οι καλλιεργούμενες εκτάσεις και τα δάση αντιστοιχούν στο 34% και στο 23% της συνολικής έκτασης της Φθιώτιδας. Το 1991, οι οικισμοί καταλάμβαναν το 3% της έκτασης αυτής, ποσοστό που είναι κατά μια ποσοστιαία μονάδα μεγαλύτερο από το αντίστοιχο ποσοστό του 1981. Η πιο σημαντική αλλαγή των υπόλοιπων χρήσεων, τη περίοδο 1981-1991, ήταν η αύξηση των καλλιεργούμενων εκτάσεων κατά 8 ποσοστιαίες μονάδες και η αύξηση της έκτασης των βοσκοτόπων κατά 3%. Οι δασικές εκτάσεις την ίδια περίοδο μειώθηκαν από 29%, το 1981, σε 23%, το 1991.

6.2.1 Πληθυσμιακά στοιχεία

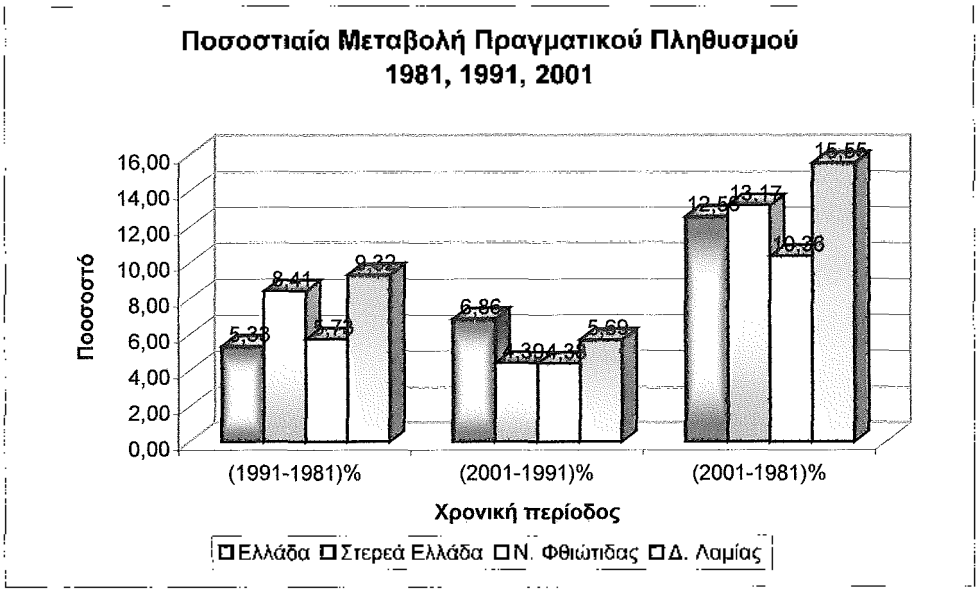
Στη συνέχεια θα εξετάσουμε την πληθυσμιακή εξέλιξη της Φθιώτιδας, η οποία παρουσιάζεται στο πίνακα 4 καθώς και στο διάγραμμα 6, το οποίο δείχνει τις ποσοστιαίες μεταβολές του πραγματικού πληθυσμού σε επίπεδο χώρας, Περιφέρειας, Νομού και Δήμου, για την περίοδο 1981-2001.

Πίνακας 4. Πραγματικός πληθυσμός 1981, 1991, 2001

	Πραγματικός Πληθυσμός			% Μεταβολές		
	1981	**1991**	**2001**	**(1991-1981)%**	**(2001-1991)%**	**(2001-1981)%**
ι	9.740.417	10.259.900	10.964.020	5,33	6,86	12,56
Ελλάδα	537.099	582.280	607.855	8,41	4,39	13,17
άδα% πληθυσμού χώρας	5,51	5,68	5,54			
υτιδας	161.995	171.274	178.771	5,73	4,38	10,36
δα % πληθυσμού χώρας	1,66	1,67	1,63			
δα % πληθυσμου Στ. Ελλάδας	30,16	29,41	29,41			

Πηγή: ΕΣΥΕ

Διάγραμμα 6. Ποσοστιαία μεταβολή πραγματικού πληθυσμού 1981, 1991, 2001

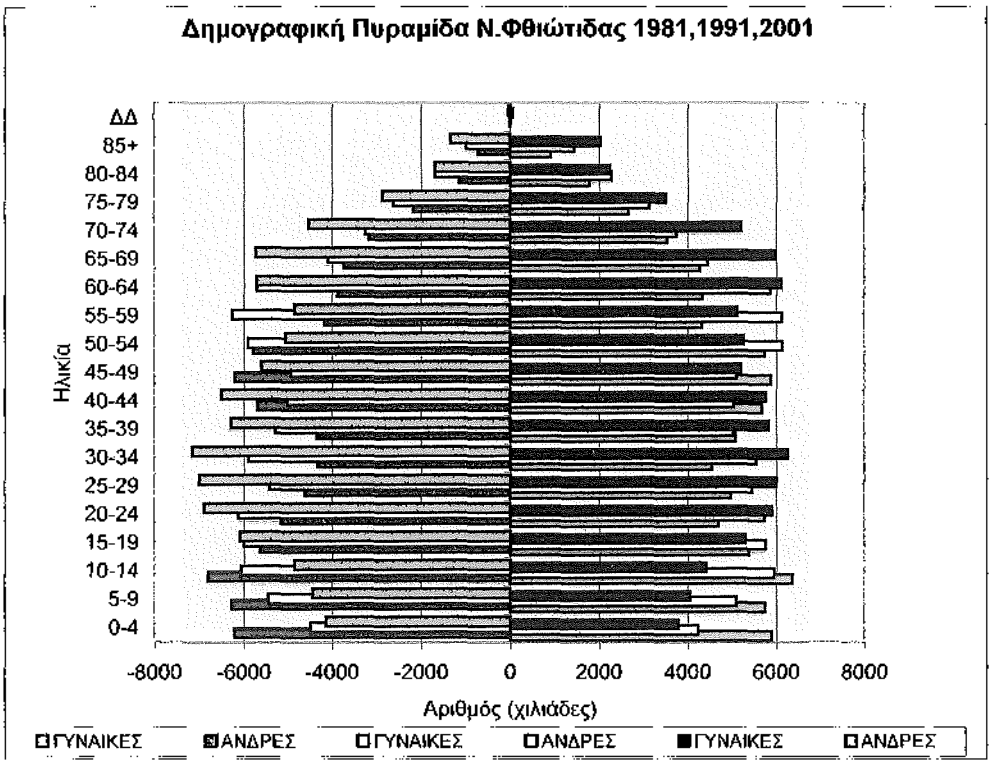


Επιμέλεια: από το συγγραφέα

Ο Νομός Φθιώτιδας το 2001, είχε 178.771 κατοίκους. Ο αριθμός αυτός είναι κατά 4,38% αυξημένος σε σχέση με το 1991 και κατά 10,36% σε σχέση με το 1981. Η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού για την περίοδο 1981-1991 ήταν 5,73%, μεταβολή που είναι λίγο μεγαλύτερη από την ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού της χώρας για την ίδια δεκαετία (5,33%), αλλά μικρότερη του ποσοστού μεταβολής του πληθυσμού της Στερεάς Ελλάδας (8,41%). Την επόμενη δεκαετία, 1991-2001, ο Νομός ακολουθεί τη τάση αύξησης του πληθυσμού της Περιφέρειας Στερεάς με μεταβολή της τάξης του 4,38% (4,39% για την Στερεά Ελλάδα), η οποία είναι, όμως, μικρότερη του Εθνικού ρυθμού αύξησης του πληθυσμού (6,86%). Την εικοσαετία 1981-2001 ο αριθμός των κατοίκων του νομού Φθιώτιδας αυξήθηκε κατά 10,36%, ποσοστό μικρότερο του εθνικού και περιφερειακού ποσοστού μεταβολής του πληθυσμού. Επίσης, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου δε μεταβλήθηκε σχεδόν καθόλου η συμμετοχή του πληθυσμού του Νομού, στο συνολικό πληθυσμό της χώρας καθώς και στον σχέση αριθμό των κατοίκων της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.

Κοιτάζοντας τη πληθυσμιακή πυραμίδα των ετών 1981, 1991 και 2001 (διάγραμμα 7) διαπιστώνουμε ότι ο πληθυσμός του Νομού Φθιώτιδας βρίσκεται στη φάση γήρανσης. Ο πληθυσμός ηλικίας από 0-14 παρουσιάζει συνεχή στένωση σε όλη τη διάρκεια της περιόδου 1981-2001. Αντίθετα, οι παραγωγικές ηλικίες (15-44) εμφανίζουν συνεχή αύξηση την ίδια περίοδο. Ο πληθυσμός ηλικιών από 45-59 μειώνεται σταθερά ενώ αυξάνονται τα άτομα ηλικίας από 60 και πάνω. Η μορφή της πληθυσμιακής πυραμίδας δείχνει ένα πληθυσμό του οποίου το μεγαλύτερο μέρος βρίσκεται στις παραγωγικές ηλικίες, όμως η στενή βάση της πυραμίδας και η πλατιά κορυφή της, καταδεικνύουν την αδυναμία ανανέωσης του παραγωγικού πληθυσμού και το βάρος που δέχονται τα άτομα ηλικιών 15-44.

Διάγραμμα 7. Δημογραφική πυραμίδα Ν. Φθιώτιδας 1981,1991, 2001



Πηγή: ΕΣΥΕ

6.2.2. Στοιχεία Οικονομικής Δραστηριότητας

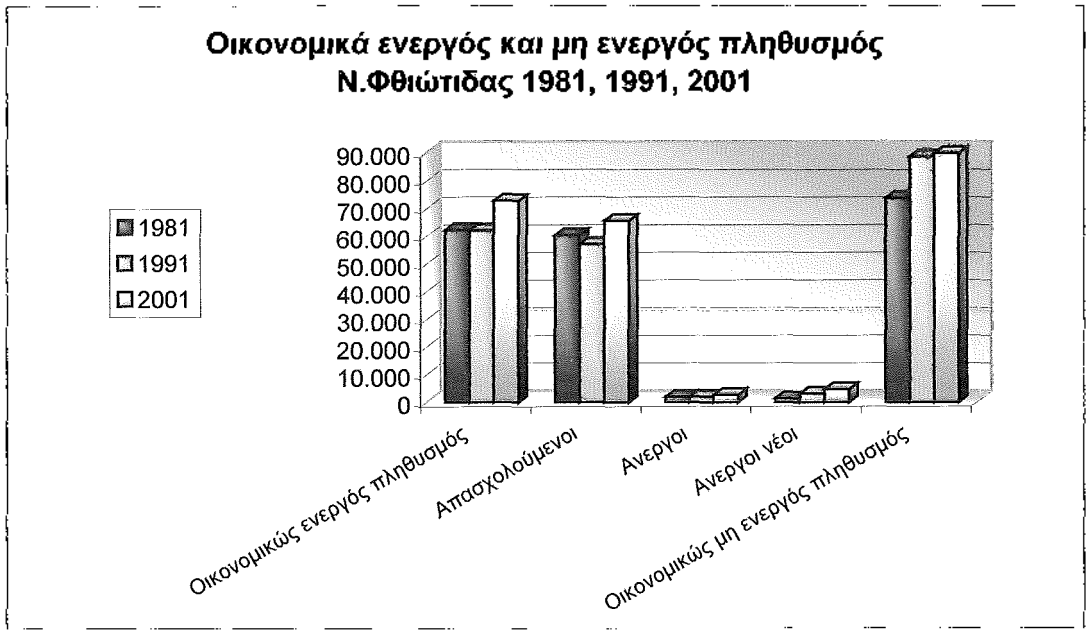
Ο αριθμός των ατόμων που ανήκουν στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό του Νομού Φθιώτιδας για το 2001 είναι 72.692 άτομα, πληθυσμός μεγαλύτερος κατά 17,1% σε σχέση με το 1991 (πίνακας 5). Οι 65.504 από αυτούς είναι απασχολούμενοι, ενώ 2.579 άτομα είναι άνεργα. Ο άνεργος πληθυσμός του Νομού αυξήθηκε κατά 34,8% το 1991-2001, ενώ για το ίδιο κομμάτι του πληθυσμού η αύξηση από το 1981 ως το 1991 ήτα μόνο 2,2%. Οι άνεργοι νέοι είναι 4.609, αριθμός που αυξήθηκε κατά 124,8% την περίοδο 1981-1991 και 48,6% από το 1991 ως το 2001. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι την περίοδο 1981-1991 ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός καθώς και ο αριθμός των απασχολούμενων μειώθηκαν κατά 0,16%, ο πρώτος και 5,38% ο δεύτερος (διάγραμμα 8). Ο αριθμός, ωστόσο των ανέργων δεν μειώθηκε, όπως επίσης και ο αριθμός των νέων ανέργων, που αντίθετα υπερδιπλασιάστηκαν.

Πίνακας 5. Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός Ν. Φθιώτιδας 1981, 1991, 2001 και ποσοστιαίες μεταβολές τους

ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ					
	Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί			Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι	Άνεργοι νέοι	
1981	62.149	60.278	1.871	1.379	73.755
1991	62.048	57.035	1.913	3.100	88.632
2001	72.692	65.504	2.579	4.609	89.721
		Ποσοστιαία Διαφορά			
(1981-1991)%	-0,16	-5,38	2,24	124,8	20,17
(1991-2001)%	17,15	14,84	34,81	48,67	1,22
(1981-2001)%	16,96	8,66	37,84	234,22	21,64

Πηγή: ΕΣΥΕ

Διάγραμμα 8. Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός Νομού Φθιώτιδας 1981, 1991, 2001



Επιμέλεια: από το συγγραφέα

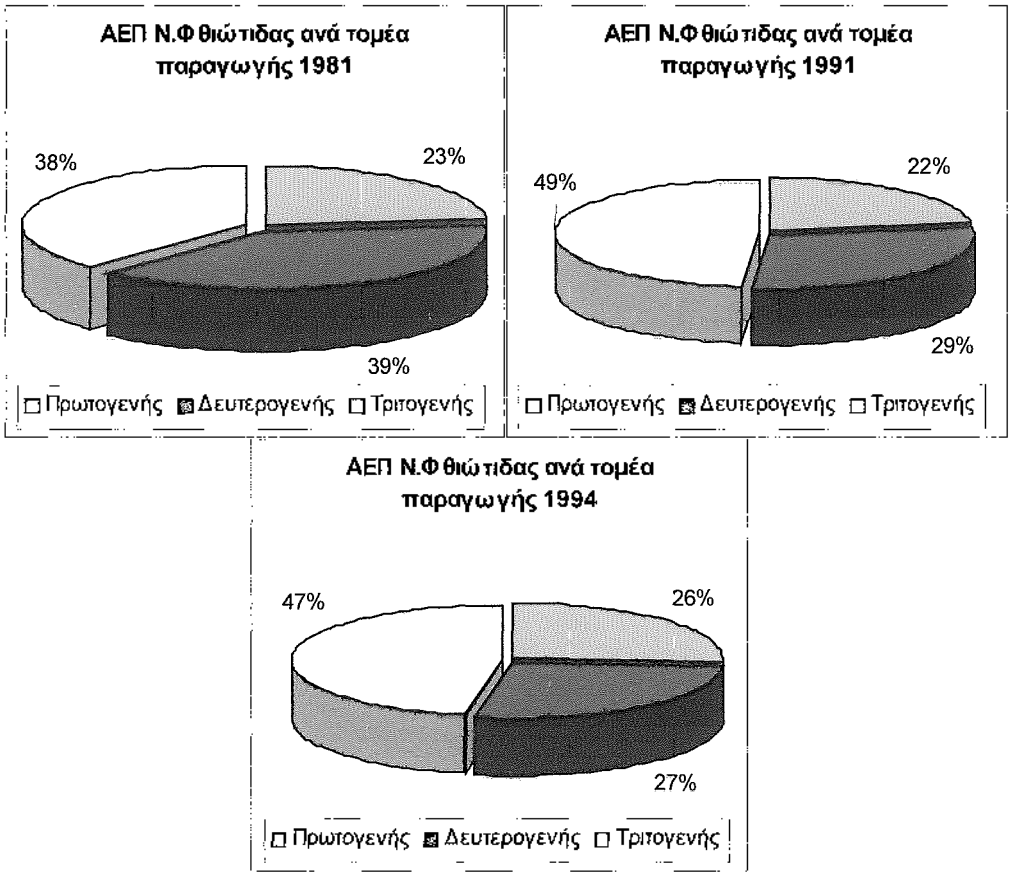
Η τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης ακολουθεί τη τάση συνεχούς αύξησης των απασχολούμενων του τριτογενή τομέα, όπως συμβαίνει σε όλη τη Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος. Το 2001 οι απασχολούμενοι στον τρίτο τομέα παραγωγής έφτασαν το 53% της συνολικής απασχόλησης του Νομού. οι κλάδοι που ξεχώρισαν ήταν ο κλάδος του εμπορίου και ο κλάδος του παραθαλάσσιου τουρισμού. Δυναμική, το 2001, ήταν και η παρουσία της απασχόλησης του δευτερογενή τομέα, κυρίως στους κλάδους της βιομηχανίας διατροφής, της χημικής βιομηχανίας, της βιομηχανίας χαρτιού, των εκτυπώσεων και της συσκευασίας. Η μεγαλύτερη αλλαγή παρατηρήθηκε στον πρωτογενή τομέα, αφού η απασχόληση στο τομέα αυτό μειώθηκε από 48,2% το 1981 σε 29,1% το 2001.

Έπειτα από την ανάλυση του πληθυσμού και του ενεργού πληθυσμού του Νομού Φθιώτιδας ακολουθεί η ανάλυση της τομεακής διάρθρωσης του ΑΕΠ του. Η

Φθιώτιδα συνεισφέρει κατά 24% στο ΑΕΠ της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος, ποσοστό που δεν έχει μεταβληθεί καθόλου από το 1981 (μέχρι και το 2002). Σταθερό για αυτή την περίοδο παραμένει και το ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενή τομέα του Νομού στο ΑΕΠ της Περιφέρειας. Ο δευτερογενής, όμως, τομέας παρουσίασε σταθερή μείωση φτάνοντας τη συμμετοχή του στο περιφερειακό ΑΕΠ στο 14%, το 1994, από το18% του 1981. Την δεκαετία 1981-1991 ο τριτογενής τομέας αύξησε την συμμετοχή του κατά μια ποσοστιαία μονάδα φτάνοντας το 1991 το 31% του περιφερειακού ΑΕΠ, ποσοστό που διατηρήθηκε μέχρι το 1994 (ICAP, 2005: 30)..

Το παρακάτω διάγραμμα (διάγραμμα 9) μας δείχνει πως διαμορφώθηκε το ΑΕΠ ανά τομέα σε επίπεδο Νομού. Διαχρονικά η παραγωγή ήταν προσανατολισμένη στον τριτογενή τομέα. Το ποσοστό συμμετοχής του τομέα αυτού, στο ΑΕΠ του Νομού, αυξήθηκε από 38%, σε 49% την περίοδο 1981-1991, αλλά παρουσίασε μείωση το 1994, αφού η συμμετοχή του έπεσε στο 47%. Ο δευτερογενής τομέας εμφανίζει σταθερή μείωση όλη την εξεταζόμενη περίοδο, 39% το 1981, 29% το 1991 και 27% το 1994. Τέλος, ο πρωτογενής τομέας μετά από μια μικρή μείωση από 23% το 1981 σε 22% το 1991, παρουσίασε αύξηση φτάνοντας το 26% το1994.

Διάγραμμα 9. ΑΕΠ Νομού Φθιώτιδας ανά τομέα παραγωγής 1981, 1991, 1994



Επιμέλεια: από το συγγραφέα

6.2.3. Η Θέση του Νομού Φθιώτιδας στον Ελληνικό χώρο, η Ευρωπαϊκή Διάσταση

Οι αναπτυξιακές δυνατότητες του Νομού βρίσκονται σε άμεση συνάρτηση με τους στόχους ανάπτυξης της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Ο λόγος αυτής της σχέσης είναι η γεωγραφική θέση της Φθιώτιδας, η οποία κατέχει κεντρική θέση στον ελληνικό χώρο και το γεγονός ότι από το εσωτερικό της διέρχονται οι βασικοί άξονες σύνδεσης του νοτίου και του βορείου τμήματος της χώρας, δηλαδή ο διεθνής οδικός άξονας ΠΑΘΕ και το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ.

Η ύπαρξη αυτών των υποδομών είναι πολύ σημαντική τόσο για την ανάπτυξη του ίδιου του Νομού, όσο και την ανάπτυξη όλης της Περιφέρειας Στερεάς καθώς και του ρόλου της Ελλάδας γενικότερα. Μεγάλη είναι και η σημασία τους για την Ε.Ε. αφού η προώθηση της αποτελεσματικότητας και της αειφορίας των μεταφορικών συστημάτων που καλύπτουν τις ανάγκες τόσο των ανθρώπων όσο και των επιχειρήσεων, αποτελεί βασική στρατηγική κατεύθυνση της κοινοτικής Πολιτικής Μεταφορών.

Στοιχείο ανάπτυξης αποτελεί επίσης, η δυνατότητα συνδυασμού των διαφόρων μέσων μεταφορών, αφού στο Νομό λειτουργούν ακόμα το λιμάνι του Αγίου Κωνσταντίνου και το λιμάνι της Στυλίδας. Τέλος, ο Νομός λόγω του φυσικού και του πολιτιστικού του πλούτου μπορεί να προσελκύσει διαφορετικούς τύπους τουριστικών δραστηριοτήτων. Τα παραπάνω στοιχεία, αποτελούν στόχους ανάπτυξης τόσο του ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας όσο και του Χωροταξικού Σχεδίου του Νομού Φθιώτιδας, γεγονός που καταδεικνύει ότι ο ελληνικός κρατικός μηχανισμός έχει κατανοήσει τη σημασία τους για την ανάπτυξη όλης της περιοχής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
ΣΕΝΑΡΙΑ ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ

7.1. Σημερινό Πρότυπο Ανάπτυξης του Δήμου Λαμιέων

7.1.1. Γενικά στοιχεία

Η Λαμία βρίσκεται, γεωγραφικά, στο κέντρο του Ελληνικού χώρου και είναι η πρωτεύουσα του Νομού Φθιώτιδας και η έδρα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Η Λαμία βρίσκεται στο κέντρο της εύφορης κοιλάδας του Σπερχειού ποταμού και αναπτύχθηκε στις υπώρειες των λόφων του Κάστρου και του Αγίου Λουκά. Ο αστικός ιστός διακλαδώνεται με βάση τις τέσσερις πλατείες της πόλης, που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση η μία από την άλλη και συγκεντρώνουν όλη την εμπορική και κοινωνική δραστηριότητά της. Απέχει 280 περίπου χιλιόμετρα από την Αθήνα και συνδέεται οδικά και σιδηροδρομικά με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω των Εθνικών οδών Αθηνών-Λαμίας και Λαμίας-Θεσσαλονίκης και του σιδηροδρομικού δικτύου, μέσω του σταθμού Λιανοκλαδίου.

Η ιστορία της Λαμίας ξεκινά από την αρχαία Ελλάδα. Χωρίς να γνωρίζουμε με βεβαιότητα τη χρονολογία ιδρύσεως της πόλης, αναφέρεται για πρώτη φορά το 424 π.Χ. Σύμφωνα με την παράδοση πήρε το όνομά της από τον ιδρυτή της Λάμο (ή Λάμιο), γιο του Ηρακλή και της Ομφάλης ή από τη Λαμία, την κόρη του Ποσειδώνα και της βασίλισσας της Τραχίνας. Κατά άλλους ερευνητές η ονομασία της Λαμίας προκύπτει από τον αναγραμματισμό της Μαλίας, που ήταν η ονομασία της ευρύτερης περιοχής

Η θέση της Λαμίας κατοικείται από τη Μεσοελλαδική, κιόλας, εποχή (1900-1600 π.Χ.), η σημασία της, όμως, ήταν μικρή μέχρι τον 5^{ο} αιώνα π.Χ. Η γεωγραφική της θέση της επιφύλαξε μια ιστορία πλούσια σε κατακτήσεις και απελευθερώσεις από την εποχή του Μεγάλου Αλεξάνδρου και έπειτα.

Το 869 μ.Χ. η πόλη μετονομάζεται σε Ζητούνι, όνομα που το διατήρησε μέχρι το 1836. Η Λαμία εξελίχθηκε σε διοικητικό και εμπορικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής αμέσως μετά την απελευθέρωση της από τους Τούρκους, το1833. Μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα είχε αποκτήσει αστικό χαρακτήρα καθώς ιδρύθηκαν δημόσιες υπηρεσίες, γυμνάσιο, τελωνείο, τράπεζες και τυπογραφεία. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η πόλη της Λαμίας θεωρείται σπουδαίο διοικητικό, εμπορικό και κοινωνικό κέντρο της εποχής, με σημαντική οικιστική ανάπτυξη, η οποία γίνεται φανερή και στην αρχιτεκτονική των κτιρίων της εποχής, που διασώζονται ως σήμερα (βλ. παράρτημα).

Κατά την μεταπολεμική περίοδο ο πολεοδομικός σχεδιασμός της πόλης ακολούθησε τις τάσεις της περιόδου, με κύρια χαρακτηριστικά τους υψηλούς συντελεστές δόμησης, την ανέγερση πολύ-όροφων πολυκατοικιών και την μείωση των αδόμητων χώρων. Πολλά από τα σύγχρονα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η πόλη έχουν τις ρίζες τους σε αυτή την χρονική περίοδο. Στην εποχή αυτή

οφείλεται και η καταστροφή πολλών νεοκλασικών κτισμάτων της περιόδου ακμής της Λαμίας.

Στις μέρες μας, η Λαμία συγκεντρώνει όλες τις διοικητικές υπηρεσίες του Νομού και της Περιφέρειας. Οι υπηρεσίες αυτές είναι: το Ειρηνοδικείο, το Πρωτοδικείο, η Αστυνομική Διεύθυνση Φθιώτιδας, η Πυροσβεστική Υπηρεσία, η Διεύθυνση Αυτοδιοίκησης και Αποκέντρωσης, η Διεύθυνση Επιθεώρησης και Συντονισμού Δημόσιων Οικονομικών Υπηρεσιών, η Διεύθυνση Δασών Φθιώτιδας, η Τεχνική υπηρεσία Δήμων Κοινοτήτων.

Ο Δήμος Λαμιέων μετά την ενοποίηση των Δήμων και Κοινοτήτων της χώρας σύμφωνα με το Σχέδιο Καποδίστριας, αποτελείται από 13 οικισμούς. Τα Δημοτικά Διαμερίσματα της πόλης, παρουσιάζονται στο Χάρτη 2. και είναι: το Δ.Δ. Λαμίας, το Δ.Δ Αγ. Παρασκευής, το Δ.Δ. Ανθήλης, το Δ.Δ. Δίρβης, το Δ.Δ. Θερμοπυλών, το Δ.Δ.Καλαμακίου, το Δ.Δ. Κόμματος, το Δ.Δ. Κωσταλέξη, το Δ.Δ. Λυγαριάς, το Δ.Δ. Μεγάλης Βρύσης, το Δ.Δ. Ροδίτσης, το Δ.Δ. Σταυρού, το Δ.Δ. Φραντζή. (χάρτης)

7.1.2. Στοιχεία πληθυσμιακής κατάστασης

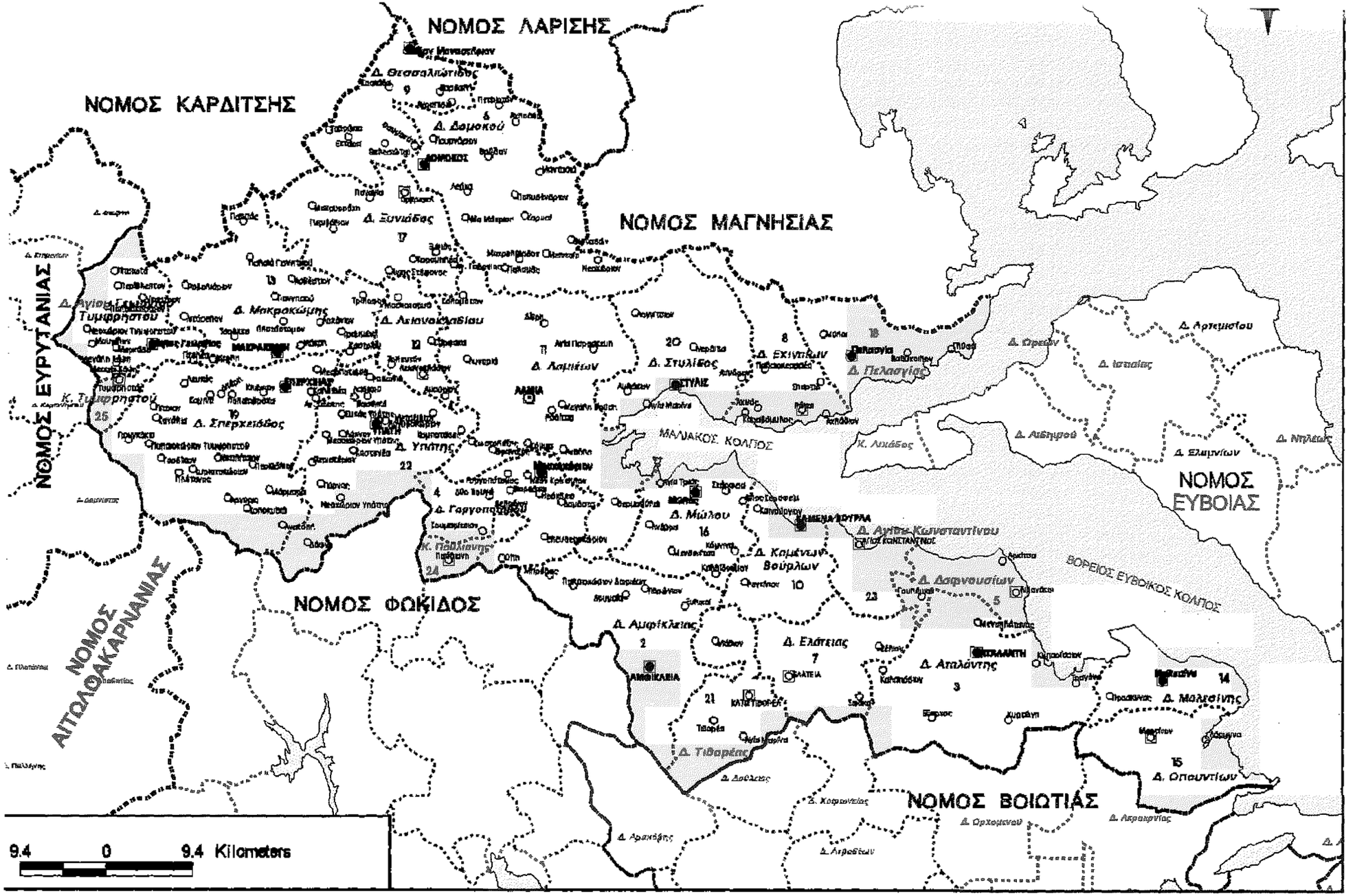
Ο πραγματικός πληθυσμός του Δήμου Λαμιέων για τα έτη 1981, 1991, 2001, παρουσιάζεται στο πίνακα 6. Ο πίνακας δείχνει, επίσης, τις ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού για τις περιόδους 1981-1991, 1991-2001 και 1981-2001. Στον ίδιο πίνακα καθώς και στο διάγραμμα 10 γίνεται η σύγκριση της πληθυσμιακής εξέλιξης της Λαμίας με την αντίστοιχη εξέλιξη του πληθυσμού του Νομού Φθιώτιδας, της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και του συνολικού πληθυσμού της χώρας.

Πίνακας 6. Πραγματικός πληθυσμός 1981, 1991, 2001

	Πραγματικός Πληθυσμός			% Μεταβολές		
	1981	**1991**	**2001**	**(1991-1981)%**	**(2001-1991)%**	**(2001-1981)%**
	9.740.417	10.259.900	10.964.020	5,33	6,86	12,56
Ελλάδα	537.099	582.280	607.855	8,41	4,39	13,17
ιτιδας	161.995	171.274	178.771	5,73	4,38	10,36
ιτιδας % Στερεάς Ελλάδας	30,16	29,41	29,41			
ας	50.716	55.445	58.601	9,32	5,69	15,55
ας % πληθυσμού χώρας	0,52	0,54	0,53			
ας % πληθυσμού Στ. Ελλάδας	9,44	9,52	9,64			
ας % πληθυσμού Ν. Φθιώτιδας	31,31	32,37	32,78			

Πηγή: ΕΣΥΕ

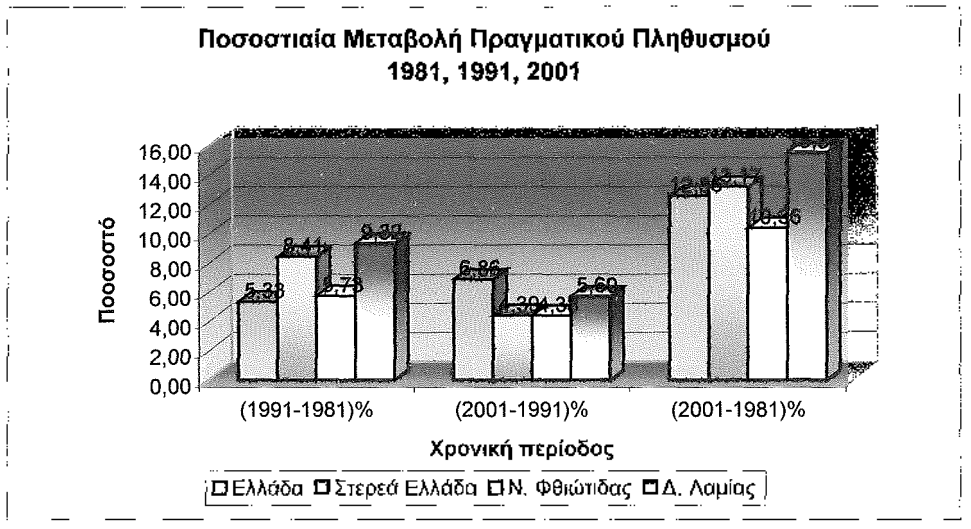
Τη δεκαετία 1981-1991, η Λαμία παρουσίασε μεγαλύτερο ρυθμό πληθυσμιακής αύξησης συγκριτικά με τον αντίστοιχο ρυθμό μεταβολής του πληθυσμού τόσο της χώρας, όσο και της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και του Νομού Φθιώτιδας. Την επόμενη δεκαετία (1991-2001), όμως, η αύξηση των κατοίκων της πόλης ακολουθεί φθίνουσα πορεία, φτάνοντας στο +5,69% από το +9,32% της προηγούμενης περιόδου. Τέλος, τη δεκαετία 1991-2001, ο πληθυσμός της Λαμίας αυξήθηκε από 55.445 κατοίκους το 1991, σε 58.601 κατοίκους το 2001, αύξηση μεγαλύτερη του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού του Νομού και της


ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ
ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ
ΜΑΛΙΑΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
Δ. Θεσσαλιώτιδος
Δ. Δομοκού
Δ. Ξυνιάδας
Δ. Μακρακώμης
Δ. Λυκοστόμου
Δ. Λαμιέων
Δ. Στυλίδος
Δ. Εχινιτών
Δ. Πελασγίας
Δ. Αγίου Γεωργίου Τυμφρηστού
Κ. Τυμφρηστού
Δ. Σπερχειάδος
Δ. Υπάτης
Δ. Γαργοπόταμου
Δ. Μώλου
Δ. Αγίου Κωνσταντίνου
Δ. Καμένων Βούρλων
Δ. Δαφνουσίων
Δ. Αμφίκλειας
Δ. Ελάτειας
Δ. Απαλάντης
Δ. Μαλεσίνης
Δ. Τιθορέας
Δ. Οπουντίων
Δ. Αρτεμισίου
Δ. Ιστιαίας
Δ. Αιδηψού
Δ. Ελυμνίων
Δ. Νηλέως
Δ. Ορχομενού
Δ. Λεβαδέων
Δ. Αραιδάρος
Δ. Χαιρωνείας
Δ. Λιβαδείων
Δ. Λαφυστίου
Κ. Λιδόρικι
Κ. Παλαιόπυργος
ΑΜΦΙΚΛΕΙΑ
ΛΑΜΙΑ
ΣΤΥΛΙΣ
ΚΑΤΩ ΤΙΘΟΡΕΑ
ΚΑΡΠΕΝΗΣΙ
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΑΡΚΙΤΣΑ
ΚΑΜΑΤΗ
ΚΑΤΩ ΤΙΘΟΡΕΑ
9.4 0 9.4 Kilometers

Περιφέρειας, αλλά μικρότερη της αντίστοιχης ποσοστιαίας αύξησης του συνόλου των κατοίκων της χώρας.

Όσον αφορά στα ποσοστά συμμετοχής του πληθυσμού της Λαμίας στο συνολικό πληθυσμό της χώρας, πρέπει να σημειωθεί ότι δεν έχουν μεταβληθεί τα τελευταία είκοσι χρόνια. Το ίδιο συμβαίνει και με το ποσοστό συμμετοχής του πληθυσμού της πόλης στον αριθμό των κατοίκων της περιφέρειας, αν και παρουσιάζεται μια σχετική τάση αύξησης. Τέλος, η Λαμία συμμετέχει στον πληθυσμό της Φθιώτιδας με ποσοστό 32, 78%, ποσοστό που έχει αυξηθεί κατά μια ποσοστιαία μονάδα κατά τη διάρκεια της εικοσαετίας 1981-2001.

Διάγραμμα 10. Ποσοστιαία μεταβολή πραγματικού πληθυσμού



Επιμέλεια: από το συγγραφέα

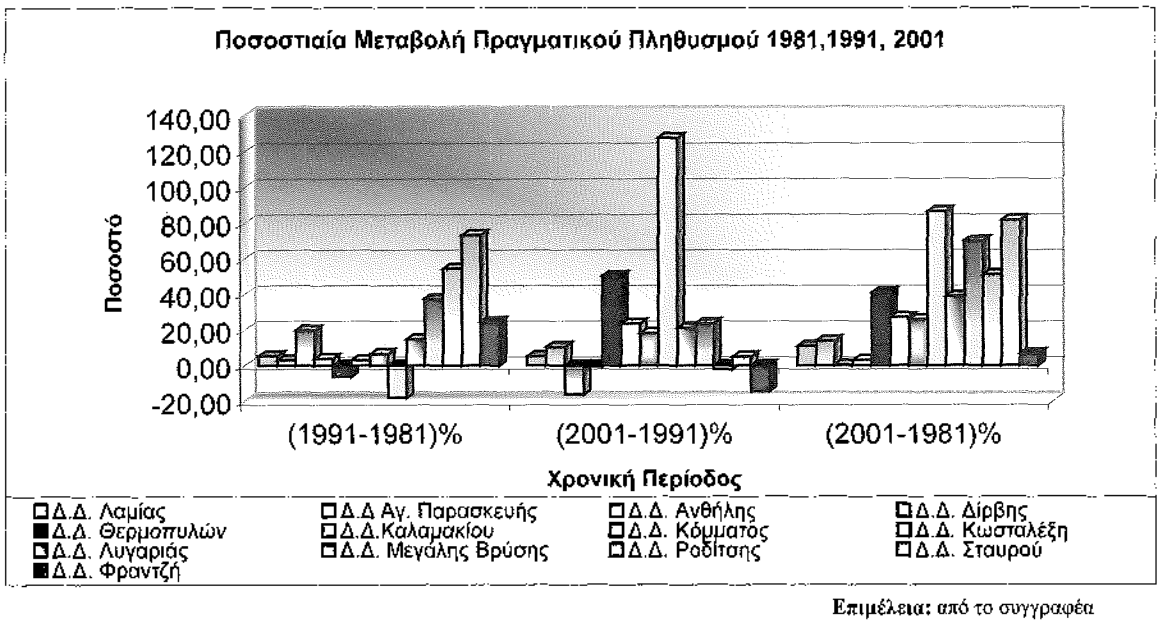
Η εξέλιξη του πληθυσμού στα Δημοτικά Διαμερίσματα του Δήμου Λαμιέων παρουσιάζεται στον πίνακα 7 και στο διάγραμμα 11. Γίνεται, λοιπόν, φανερό ότι το Δημοτικό Διαμέρισμα της Λαμίας σημείωσε πολύ μικρή αύξηση κατά τις περιόδους 1981-1991 και 1991-2001 (5,35% και 5,27% αντίστοιχα), γεγονός που είναι πολύ ενδιαφέρον αν εξεταστεί σε σχέση με τα υπόλοιπα Δημοτικά Διαμερίσματα και πάντα σε συνάρτηση με τη συνολική αύξηση του πληθυσμού στο Δήμο Λαμιέων. Έτσι, το Δ.Δ. Κωσταλέξη σημείωσε τη μεγαλύτερη αύξηση την περίοδο 1991-2001, με ποσοστό 127,49%, ενώ την περίοδο 1981-1991 είχε μείωση του πληθυσμού του κατά –18%. Η δεύτερη μεγαλύτερη αύξηση της περιόδου 1991-2001 ήταν στον πληθυσμό του Δ.Δ Θερμοπυλών με ποσοστό 50,27% και με μείωση του πληθυσμού της περιόδου 1981-1991.

Πίνακας 7. Πραγματικός πληθυσμός 1981, 1991, 2001 και ποσοστιαίες μεταβολές του

Δήμος Λαμιέων						
	1981	**1991**	**2001**	**(1991-1981)%**	**(2001-1991)%**	**(2001-1981)%**
Δ.Δ. Λαμίας	41.846	44.084	46.406	5,35	5,27	10,90
Δ.Δ Αγ. Παρασκευής	889	916	1.012	3,04	10,48	13,84
Δ.Δ. Ανθήλης	1.469	1.759	1.475	19,74	-16,15	0,41
Δ.Δ. Δίρβης	293	304	302	3,75	-0,66	3,07
Δ.Δ. Θερμοπυλών	401	376	565	-6,23	50,27	40,90
Δ.Δ.Καλαμακίου	249	256	316	2,81	23,44	26,91
Δ.Δ. Κόμματος	564	601	710	6,56	18,14	25,89
Δ.Δ. Κωσταλέξη	404	331	753	-18,07	127,49	86,39
Δ.Δ. Λυγαριάς	581	667	807	14,80	20,99	38,90
Δ.Δ. Μεγάλης Βρύσης	524	720	890	37,40	23,61	69,85
Δ.Δ. Ροδίτσης	1.742	2.689	2.632	54,36	-2,12	51,09
Δ.Δ. Σταυρού	1.151	1.991	2.090	72,98	4,97	81,58
Δ.Δ. Φραντζή	603	751	643	24,54	-14,38	6,63

Πηγή: ΕΣΥΕ

Διάγραμμα 11. Ποσοστιαία μεταβολή πραγματικού πληθυσμού Δ. Λαμιέων 1981, 1991, 2001



Επιμέλεια: από το συγγραφέα

Η μεγαλύτερη μείωση πληθυσμού παρατηρείται στα Δ.Δ. Ανθήλης και Φραντζή, με ποσοστιαίες μειώσεις της τάξης των –16,15% και –14,38%, αντίστοιχα, για τη δεκαετία 1991-2001. Τα δύο αυτά δημοτικά διαμερίσματα είχαν αυξήσει τον πληθυσμό τους την προηγούμενη περίοδο, με ποσοστά του 20% περίπου. Χαρακτηριστική είναι και η περίπτωση του Δ.Δ. Ροδίτσης, το οποίο ενώ αύξησε τους κατοίκους του κατά 54,36% την περίοδο 1981-1991, την επόμενη δεκαετία σημείωσε μείωση κατοίκων κατά -2,12%.

Σημαντική είναι, επίσης, η πληθυσμιακή αύξηση του Δ.Δ. Σταυρού για όλη την περίοδο 1981-2001. Ο πληθυσμός του αυξήθηκε κατά 81,58%, που είναι το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης κατοίκων για την εξεταζόμενη περίοδο. Το μεγαλύτερο ποσοστό είναι 86,39% και αναφέρεται στο Δ.Δ. Κωσταλέξη.

Φαίνεται, λοιπόν, ότι η αύξηση του πληθυσμού της περιοχής της Λαμίας δεν εντοπίζεται χωρικά στο παλιό αστικό της κέντρο (το Δ.Δ. Λαμίας), αλλά διαχέεται σε όλη την ευρύτερη περιοχή. Ενδιαφέρον είναι και το γεγονός ότι οι πληθυσμιακές συγκεντρώσεις που δημιουργήθηκαν στην πρώτη υπό εξέταση περίοδο (1981-1991) δεν συνέχισαν την ανάπτυξή τους με τους ίδιους ρυθμούς και την επόμενη δεκαετία, δίνοντας τη θέση τους στην ανάπτυξη των υπόλοιπων Δημοτικών Διαμερισμάτων του Δήμου.

Ο πίνακας που ακολουθεί (πίνακας 8) μας δίνει μια καλύτερη εικόνα του παραπάνω συμπεράσματος. Εξετάζοντας τη διαχρονική εξέλιξη των ποσοστών συμμετοχής του πληθυσμού του Δήμου Λαμιέων στον πληθυσμό του Νομού Φθιώτιδας, παρατηρούμε ότι η συμμετοχή του πληθυσμού της Λαμίας στον πληθυσμό της Φθιώτιδας αυξάνει σε όλη την περίοδο 1981-2001. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να προσέξουμε ότι ο Δήμος Λαμίας συμμετέχει στον πληθυσμό της Φθιώτιδας με ποσοστά που κυμαίνονται γύρω στο 31-32%. Αντίστοιχα, το δημοτικό διαμέρισμα Λαμίας συμμετέχει στο πληθυσμό της Φθιώτιδας με ποσοστά γύρω στο 26% για την εξεταζόμενη περίοδο, γεγονός που καταδεικνύει ότι η Λαμία αποτελεί το αστικό κέντρο του Νομού.

Εξετάζοντας τη συμμετοχή των δημοτικών διαμερισμάτων στο πληθυσμό του Δήμου Λαμιέων παρατηρούμε ότι ο πληθυσμός στο Δ.Δ. Λαμίας μειώνεται σταδιακά (82,51% το 1981, 79,51% το 1991 και 79,19% το 2001), ενώ ο πληθυσμός του Δήμου παρουσιάζει σταθερή αύξηση. Αντίθετα με το Δ.Δ. Λαμίας, τα υπόλοιπα δημοτικά διαμερίσματα ή αυξάνουν τη συμμετοχή τους στο πληθυσμό της πόλης σε όλη την υπό εξέταση περίοδο (Δ.Δ. Ροδίτσης, Δ.Δ. Σταυρού, Δ.Δ. Μεγάλης Βρύσης, Δ.Δ. Θερμοπυλών, Δ.Δ. Λυγαριάς) ή ανακτούν το ποσοστό συμμετοχής τους στο συνολικό πληθυσμό την περίοδο 1991-2001, ύστερα από τη μείωση της περιόδου 1981-1991 (Δ.Δ Αγ. Παρασκευής, Δ.Δ. Κόμματος). Υπάρχουν, βέβαια, και οι περιπτώσεις όπου τα ποσοστά συμμετοχής στο συνολικό πληθυσμό αυξάνουν την δεκαετία 1981-1991 και μειώνονται από το 1991 ως το 2001 (Δ.Δ. Ανθήλης, Δ.Δ. Φρατζή).

Πίνακας 8. Ποσοστά συμμετοχής πληθυσμού Δ. Λαμίας σε Ν. Φθιώτιδας και Δ.Δ. Λαμίας σε Δ. Λαμιέων 1981, 1991, 2001

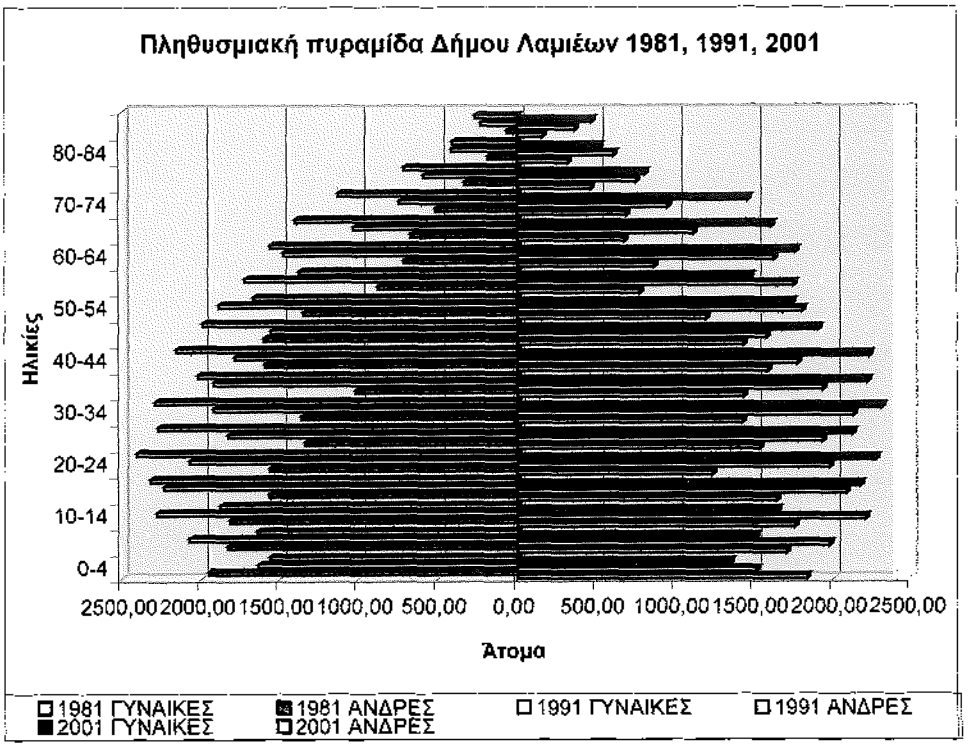
	% πληθυσμού Ν. Φθιώτιδας			% πληθυσμού Δ.Λαμίας		
	1981	**1991**	**2001**	**1981**	**1991**	**2001**
θιώτιδας	30,16	29,41	29,41			
ληθυσμού Στ. Ελλάδας)						
μίας	31,31	32,37	32,78			
Λαμίας	25,83	25,74	25,96	82,51	79,51	79,19
Αγ. Παρασκευής	0,55	0,53	0,57	1,75	1,65	1,73
Ανθήλης	0,91	1,03	0,83	2,90	3,17	2,52
Δίρβης	0,18	0,18	0,17	0,58	0,55	0,52
Θερμοπυλών	0,25	0,22	0,32	0,79	0,68	0,96
Καλαμακίου	0,15	0,15	0,18	0,49	0,46	0,54
Κόμματος	0,35	0,35	0,40	1,11	1,08	1,21
Κωσταλέξη	0,25	0,19	0,42	0,80	0,60	1,28

Λυγαριάς	0,36	0,39	0,45	1,15	1,20	1,38
Μεγάλης Βρύσης	0,32	0,42	0,50	1,03	1,30	1,52
Ροδίτσης	1,08	1,57	1,47	3,43	4,85	4,49
Σταυρού	0,71	1,16	1,17	2,27	3,59	3,57
Φραντζή	0,37	0,44	0,36	1,19	1,35	1,10

Πηγή: ΕΣΥΕ

Η πληθυσμιακή πυραμίδα του διαγράμματος 12 δείχνει ότι η ηλικιακή δομή του πληθυσμού της Λαμίας ακολουθεί την τάση όλου του Νομού Φθιώτιδας. Αρχικά παρατηρούμε μια μείωση του πληθυσμού ηλικίας από 0-14, αν και για το 1991 οι ηλικίες από 5-14 δείχνουν μια σημαντική αύξηση του πληθυσμού τους, εντούτοις η τάση αυτή σταματά το 2001. Οι ηλικίες 15-49 παρουσιάζουν σταθερά αύξηση από το 1981 ως το 2001, όπως και οι ηλικίες από 50-59 ετών, που αυξάνουν τον πληθυσμό τους ιδιαίτερα κατά την περίοδο 1981-1991. Όσο για τα άτομα ηλικίας από 65-85+, ο αριθμός τους αυξάνεται σταθερά καθ' όλη την περίοδο μελέτης. Επομένως ο πληθυσμός του Δήμου Λαμιέων βρίσκεται στη φάση της γήρανσης, που σημαίνει ότι οι παραγωγικές ηλικίες δεν ανανεώνονται (στενότητα στη βάση της πυραμίδας) και ταυτόχρονα η κορυφή της πυραμίδας διογκώνεται συνεχώς, αυξάνοντας το πλήθος των ατόμων μεγάλης ηλικίας.

Διάγραμμα 12. Πληθυσμιακή Πυραμίδα Δήμου Λαμιέων 1981, 1991,2001



Πηγή: ΕΣΥΕ

7.1.3. Στοιχεία Οικονομικής Δραστηριότητας

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας, από τον πληθυσμό που προαναφέραμε το 2001, σε επίπεδο Δήμου ως οικονομικά ενεργοί, μπορούν να χαρακτηριστούν 23.585 πολίτες, εκ των οποίων οι 1.007 είναι άνεργοι. Τόσο ο ενεργός πληθυσμός όσο και οι απασχολούμενοι και οι άνεργοι του Δήμου Λαμιέων έχουν διπλασιαστεί τα τελευταία είκοσι χρόνια. Η μεγαλύτερη βέβαια αύξηση αυτών των αριθμών παρατηρήθηκε την περίοδο 1981-1991, όπου ο αριθμός των οικονομικά ενεργών κατοίκων αυξήθηκε από 13.218 άτομα το 1981, σε 19.553 το 1991. Οι απασχολούμενοι αυξήθηκαν από 12.716 άτομα, σε 17.374 άτομα και οι άνεργοι από 502 σε 957 άτομα. Η θετική αυτή μεταβολή ακολουθεί την κατεύθυνση μεταβολής των αντίστοιχων μεγεθών σε επίπεδο χώρας, Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και Νομού Φθιώτιδας, η ένταση, όμως, του φαινομένου είναι μεγαλύτερη στην περίπτωση του Δήμου Λαμιέων. Τα παραπάνω στοιχεία παρουσιάζονται στον πίνακα 9, ο οποίος περιλαμβάνει τα στοιχεία αυτά και σε επίπεδο δημοτικών διαμερισμάτων.

Πίνακας 9. Οικονομικώς ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός 1991, 2001

Ομάδες	1991 Πραγματικός πληθυσμός					2001 Πραγματικός πληθυσμός				
	Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί			Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί			Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι	Άνεργοι	Άνεργοι νέοι			Απασχολούμενοι	Άνεργοι	Άνεργοι νέοι	
	3.886.157	3.571.957	145.784	168.416	5.048.005	4.622.822	4.108.085	266.610	248.127	5.264.915
ΕΛΛΑΔΑ	211.544	193.081	7.682	10.781	295.885	244.867	218.686	11.205	14.976	303.667
ΛΟΣ	62.048	57.035	1.913	3.100	88.632	72.692	65.504	2.579	4.609	89.721
Ν ις	19.553	17.374	957	1.222	27.988	23.585	20.732	1.007	1.846	28.959
ευής	323	297	24	2	468	471	426	6	39	434
ήλης	611	545	1	65	947	627	533	16	78	722
ρης	118	105	2	11	150	118	101	0	17	145
υλών	144	138	1	5	191	235	227	2	6	275
αμακίου	162	153	5	4	82	141	125	2	14	152
σταλέξη	129	126	1	2	177	275	249	12	14	381
ιματος	218	216	1	1	320	294	257	18	19	362
ιέων	15.475	13.657	814	1.004	22.174	18.415	16.168	828	1.419	23.160
αριάς άλης	291	271	1	19	308	394	360	12	22	331
	266	257	7	2	352	393	340	2	51	410
ίτσης	922	790	74	58	1.392	1.073	911	68	94	1.279
υρού	632	586	14	32	1.042	897	816	21	60	979

Πηγή: ΕΣΥΕ

Ο αριθμός των απασχολούμενων ανά παραγωγική δραστηριότητα είναι πολύ σημαντικός για να κατανοήσουμε την οικονομική φυσιογνωμία της πόλης της Λαμίας. Τα στοιχεία του πίνακα 10 καθώς και το διάγραμμα 13 παρουσιάζουν ιδιαίτερα ανεπτυγμένο το κλάδο του εμπορίου, ο οποίος συγκεντρώνει το μεγαλύτερο

αριθμό απασχολούμενων σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους. Ακολουθεί ο κλάδος της μεταποίησης και ο κλάδος της γεωργικής και κτηνοτροφικής παραγωγής. Αυτοί οι τρεις κλάδοι απασχολούσαν τα περισσότερα άτομα και το 1991. Δυναμικοί εμφανίζονται και οι κλάδοι της Δημόσιας Διοίκησης και της εκπαίδευσης. Ο κλάδος των χρηματοπιστωτικών οργανισμών είχε την μεγαλύτερη αύξηση απασχόλησης για τα έτη 2001-1991 (67,15%). Επίσης, αύξηση απασχολούμενων σημείωσαν τη προηγούμενη δεκαετία και ο κλάδος της υγείας και κοινωνικής μέριμνας (45,31%) καθώς και ο κλάδος που περιλαμβάνει τις λοιπές υπηρεσίες (41,22%). Οι μόνοι κλάδοι που μείωσαν των αριθμό των απασχολούμενών τους είναι ο κλάδος των ορυχείων – λατομείων (-60%) και ο κλάδος των μεταφορών (-3,37%), ο οποίος εξακολουθεί, όμως, να απασχολεί σημαντικό εργατικό δυναμικό.

Πίνακας 10. Απασχολούμενοι ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας 1991, 2001

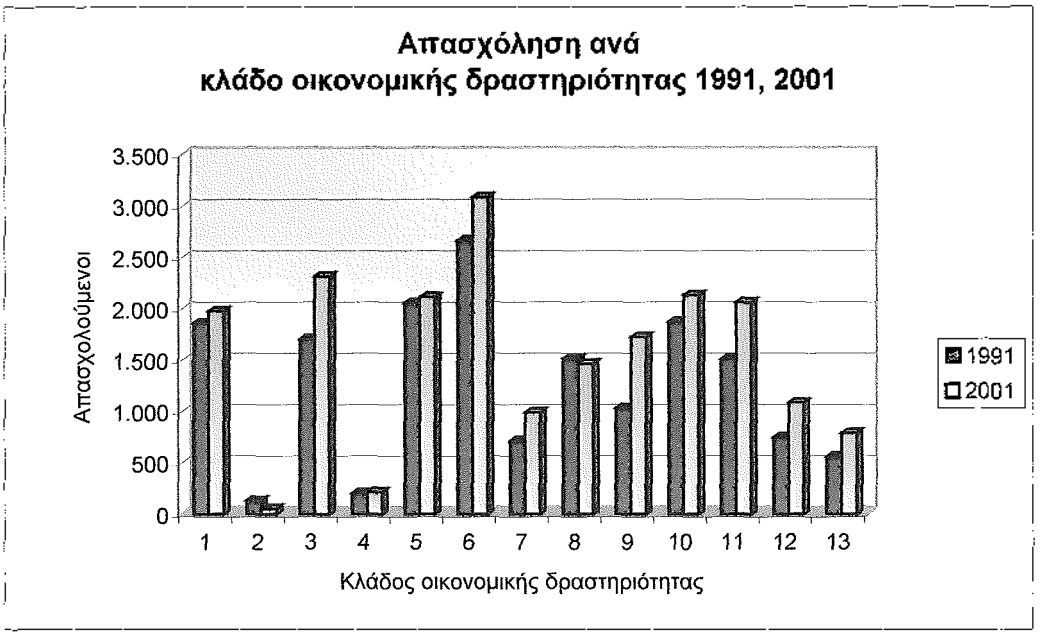
Ποσοστιαία διαφορά 2001-1991	Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας		1991	2001
6,28	1	Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία	1.862	1.979
-60,61	2	Ορυχεία και λατομεία	132	52
35,89	3	Μεταποιητικές βιομηχανίες	1.705	2.317
4,88	4	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	205	215
2,77	5	Κατασκευές	2.058	2.115
15,71	6	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσυκλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης	2.667	3.086
39,52	7	Ξενοδοχεία και εστιατόρια	711	992
-3,37	8	Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες	1.515	1.464
67,15	9	Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	1.032	1.725
14,06	10	Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	1.871	2.134
36,60	11	Εκπαίδευση	1.511	2.064
45,31	12	Υγεία και κοινωνική μέριμνα	746	1.084
41,22	13	Λοιπές υπηρεσίες	558	788

Πηγή: ΕΣΥΕ

Από το σύνολο, λοιπόν, των 20.732 απασχολούμενων, το 10% απασχολείται στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, το 23% στο δευτερογενή και το υπόλοιπο 67% απασχολείται στον τριτογενή τομέα παραγωγής. Η κατανομή αυτή των απασχολούμενων στους τρεις κλάδους παραγωγής είναι λογική αν αναλογιστεί κανείς

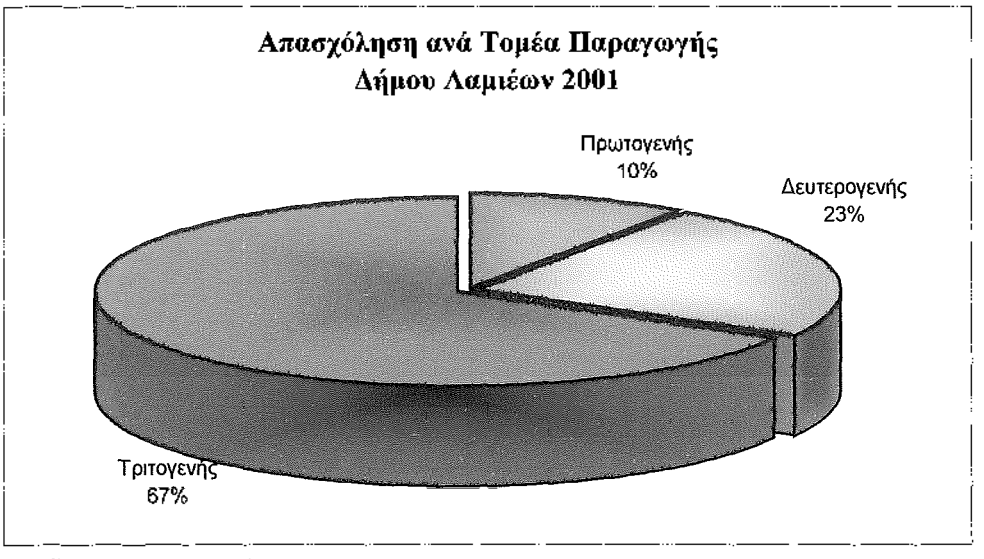
το ρόλο της Λαμίας στον ευρύτερο χώρο του Νομού και της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Ο αναπτυγμένος τριτογενής τομέας της Λαμίας (διάγραμμα 14) αποτελεί την αιτία αλλά και το αποτέλεσμα της διαμόρφωσης του ρόλου της Λαμίας ως το διοικητικό και εμπορικό κέντρο της περιοχής.

Διάγραμμα 13. Απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας



Επιμέλεια: από το συγγραφέα

Διάγραμμα 14. Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής Δήμου Λαμιέων 2001



Επιμέλεια: από το συγγραφέα

7.1.4. Η Θέση της Λαμίας στον Ελληνικό Χώρο και η Ευρωπαϊκή της Διάσταση

Σύμφωνα με το οικιστικό δίκτυο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, το οποίο διαμορφώνεται με βάση το πρότυπο χωρικής οργάνωσης του ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ και διαβαθμίζεται σε πέντε επίπεδα, η Λαμία ανήκει στις πόλεις του πρώτου ενισχυμένου επιπέδου, δηλαδή στις μεσαίες αστικές περιοχές 100.000 κατοίκων. Ο ρόλος αυτών των περιοχών είναι να εκπληρώσουν τους διαπεριφερειακούς στόχους της ανταγωνιστικότητας και της ένταξης στο χωρικό σύστημα όλων των ανωτέρων επιπέδων και να εκπληρώσουν, ταυτόχρονα, τους ενδοπεριφερειακούς στόχους της συνοχής στις διάφορες αναπτυξιακές ενότητες (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Α.Ε., 2003: 57).

Η πληθυσμιακή δυναμική, της ευρύτερης αστικής περιοχής, της Λαμίας είναι 100.000 κάτοικοι (αν και ο πραγματικός πληθυσμός της πόλης είναι πολύ μικρότερος), στην άμεση περιοχή καθημερινών μετακινήσεων (εμπορίου - εργασίας - αναψυχής). Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει την αστική και περιαστική ζώνη της Λαμίας. Η ευρύτερη ενδοπεριφερειακή γεωγραφική αναπτυξιακή ενότητα της πόλης εμφανίζει πληθυσμιακή δυναμική 180.000 κατοίκων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Α.Ε., 2003: 58).

Κέντρο αυτής της ευρύτερης περιοχής είναι το μεγαλύτερο αστικό κέντρο του υπό εξέταση χώρου, δηλαδή η πόλη της Λαμίας (χάρτης). Η περιοχή αυτή προβλέπεται, από τα χωροταξικά σχέδια της Στερεάς Ελλάδας και της Νομαρχίας Φθιώτιδα αλλά και από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας, να διαδραματίσει το ρόλο του διαπεριφερειακού κέντρου, με εξειδίκευση στους τομείς:

1. Μεταφορών, επικοινωνιών και διαμετακόμισης.
2. Ιαματικού και καλλωπιστικού τουρισμού και του τουρισμού αναψυχής.

Σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο προτείνεται η εξειδίκευση της περιοχής στον τομέα των υπηρεσιών υποστήριξης των βιομηχανιών της ευρύτερης χωρικής επιρροής της.

Όσον αφορά στην εξειδίκευση της Λαμίας στον τομέα των μεταφορών, αυτή σχετίζεται άμεσα με τη κομβική θέση της πόλης στον Ελληνικό χώρο καθώς και στις υπάρχουσες ή στις υπό σχεδιασμό υποδομές μεταφορών. Ο ευρύτερος χώρος της Λαμίας σχεδιάζεται να αποτελέσει τον μεσαίο αστικό χώρο, που θα ενδυναμώσει τη θέση της περιφέρειας στο διαπεριφερειακό χωρικό σύστημα κοινοτικού και εθνικού επιπέδου.

Οι υπάρχουσες υποδομές της ευρύτερης περιοχής της Λαμίας είναι: σε επίπεδο βασικού οδικού δικτύου:

- ο Διεθνής και Διευρωπαϊκός Άξονας ΠΑΘΕ, που αποτελεί το βασικό οδικό κορμό του οδικού δικτύου της χώρας και το βασικό οδικό δίκτυο της Περιφέρειας.

Σε επίπεδο βασικού διαπεριφερειακού δικτύου- η ποιότητά του οποίου χαρακτηρίζεται ως μέτρια- η Λαμία διασχίζεται από τις εξής Εθνικές Οδούς:

- Λαμίας- Λομοκού- Μοναστηρίου προς Καρδίτσα, από Θερμοπύλες μέχρι Άμφισσα,
- Λαμίας- Καρπενησίου- Αγρινίου
- οδικό Άξονα Θήβας- Λιβαδειάς- Λαμίας.
- η ένωση με την Ιονία Οδό.

Τέλος, στην περιοχή συγκεντρώνεται πλήθος οδικών αρτηριών καθαρά ενδονομαρχιακού χαρακτήρα. Το δίκτυο αυτό σχηματίζει ένα πλήρες σύστημα οδικής επικοινωνίας της έδρας του Νομού και της Περιφέρειας με τις υπόλοιπες χωρικές και διοικητικές ενότητες της ευρύτερης περιοχής επιρροής της.

Τα πιο πρόσφατα στοιχεία για τα έργα μεταφορικών υποδομών στην περιοχή της Λαμίας, αναφέρουν ότι στις 9 Μαρτίου του 2006,υπογράφτηκε η σύμβαση κατασκευής του τέταρτου τμήματος του Πέταλου του Μαλιακού, από τον Αγ. Κωνσταντίνο ως τη Στυλίδα. Τα υπόλοιπα τρία τμήματα αφορούν στα έργα της παράκαμψης του Αγίου Κωνσταντίνου, την παράκαμψη των Καμένων Βούρλων, τον ανισόπεδο κόμβο Θερμοπυλών και το τμήμα του δρόμου από Σκάρφεια ως Θερμοπύλες. Τα έργα αυτά θα έχουν ολοκληρωθεί ως τον Οκτώβριο του 2008, βελτιώνοντας ένα από τα χειρότερα σημεία της ΠΑΘΕ.

Η ύπαρξη της κύριας διεθνούς σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς- Αθηνών-Θεσσαλονίκης καθώς και της διακλάδωσής της από το Λιανοκλάδι προς το Λιμάνι της Στυλίδας αποτελεί σημαντικό στοιχείο ώστε η πόλη να κατορθώσει να λειτουργήσει ως κόμβος διαμετακόμισης. Το λιμάνι της Στυλίδας, αν και δεν έχει αξιοποιηθεί ακόμα πλήρως, αποτελεί το εμπορικό λιμάνι της περιοχής μελέτης και έναν από τους πόλους ανάπτυξης της βιομηχανικής και γεωργικής παραγωγής καθώς και του εμπορίου της πόλης.

Ο σκοπός της ανάπτυξης υπηρεσιών υποστήριξης της βιομηχανικής παραγωγής υποστηρίζεται τόσο από την ύπαρξη του εμπορικού λιμανιού της Στυλίδας, όσο και από την θεσμοθετημένη ΒΠΕ της πόλης της Λαμίας. Ο εκσυγχρονισμός των υποδομών της ΒΠΕ Λαμίας μπορεί να αποτελέσει πόλο ανάπτυξης, ιδιαίτερα λόγω της αποκέντρωσης των μεγάλων βιομηχανικών ομίλων της χώρας από την Αθήνα. Στις μέρες μας η βιομηχανική δραστηριότητα της περιοχής επικεντρώνεται κυρίως στους τομείς τροφίμων – ποτών, χαρτοβιομηχανίας και χημικών – πλαστικών και εκτυπώσεων.

Η Λαμία αποτελεί, επίσης το τηλεπικοινωνιακό κέντρο της Περιφέρειας, γεγονός που συμβάλει στην εξειδίκευση της πόλης στον τομέα των επικοινωνιών. Ο ρόλος της ως το επικοινωνιακό κέντρο της Στερεάς Ελλάδας θα ενισχυθεί ακόμη περισσότερο από την υπό μελέτη κατασκευή «πλατφόρμας προηγμένων τεχνολογιών/ μέσων επικοινωνιών/ μεταφορών/ marketing». Ιδιαίτερη έμφαση προς αυτή την κατεύθυνση θα δώσει, επίσης, το νεοϊδρυθέν Πανεπιστημιακό Ίδρυμα Στερεάς Ελλάδας καθώς και το αντίστοιχο Τεχνολογικό Ίδρυμα, το οποίο λειτουργεί τα τελευταία χρόνια με έδρα τη Λαμία.

Στον τομέα του ιαματικού και καλλωπιστικού τουρισμού η ανάπτυξη της Λαμίας σχετίζεται με την αξιοποίηση και εκμετάλλευση του συμπλέγματος των πηγών της περιοχής των Θερμοπυλών, η οποία βρίσκεται σε πρωταρχικό στάδιο, έχει, όμως, δυνατότητες μεγαλύτερης ανάπτυξης. Άλλου είδους τουριστικές δραστηριότητες μπορούν να αναπτυχθούν λόγω της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής και της γειτνίασης της με τις παραθαλάσσιες περιοχές του Νομού. Ο Δήμος Λαμιέων έχει ήδη ξεκινήσει μέσω του προγράμματος Leader Plus μια πιλοτική προσπάθεια ανάπτυξης δραστηριοτήτων πολιτιστικού τουρισμού με τη δημιουργία αίθουσας τρισδιάστατων εφέ για την διαδραστική προβολή της ιστορίας της περιοχής.

7.2. Η Χωρική Ανάπτυξη της Λαμίας

Τα παραπάνω στοιχεία περιγράφουν την εξέλιξη της Λαμίας και της ευρύτερης περιοχής της τα τελευταία είκοσι χρόνια. Μέσα σε αυτό το διάστημα σημειώθηκε αύξηση του πληθυσμού και της απασχόλησής. Η παραγωγή επικεντρώθηκε στον τριτογενή τομέα και αναπτύχθηκε ένα σύστημα μεταφορών που μπορεί να δώσει στη Λαμία το ρόλο του διαπεριφερειακού κέντρου σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Όλη αυτή η διαδικασία επιτεύχθηκε λόγω -και είχε ως αντίκτυπο- την δημιουργία του σημερινού αστικού σχηματισμού της πόλης.

Η ανάπτυξη του αστικού ιστού της πόλης περιορίζεται από τα φυσικά εμπόδια του ορεινού συγκροτήματος της Όθρυς και κυρίως από τους λόφους του Αφανού στα ανατολικά και του Προφήτη Ηλία στα δυτικά. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο ο αρχικός πυρήνας της Λαμίας (Δ.Δ. Λαμίας) δεν παρουσίασε σημαντική αύξηση του πληθυσμού του κατά την εξεταζόμενη περίοδο, σε αντίθεση με την εξέλιξη των παλιών περιαστικών οικισμών, οι οποίοι αποτελούν σήμερα (ύστερα από την εφαρμογή του Σχεδίου Καποδίστρια), τα δημοτικά διαμερίσματα του Δήμου Λαμιέων.

Ο Δήμος εκτείνεται βόρεια, μέχρι τους οικισμούς Ταράτσα και Ευρυτάνες, βορειοδυτικά μέχρι το αλσύλλιο του Αγίου Λουκά (όπου αναπτύσσονται περιοχές αυθαιρέτων α΄ κατοικίας σε επαφή με το σχέδιο πόλης), βορειοανατολικά μέχρι το Νεκροταφείο (όπου, επίσης, αναπτύσσονται περιοχές αυθαιρέτων α΄ κατοικίας). Στα ανατολικά υπάρχει ένα συνεχές μέτωπο οικιστικής ανάπτυξης στον άξονα της επαρχιακής οδού προς τη Στυλίδα. Σε αυτή την περιοχή συναντάμε τους οικισμούς της Μεγάλης Βρύσης και της Αγίας Παρασκευής, ενώ μετά την Α. Παρασκευή υπάρχει η περιοχή ΒΙΠΕ Λαμίας. Στα Νότια η πόλη εκτείνεται μέχρι το ύψος της Αλατόστρατας (με περιοχές εκτός σχεδίου δόμησης κυρίως α΄ κατοικίας). Τέλος, δυτικά η πόλη φτάνει μέχρι την περιοχή του Λιανοκλαδίου και του Σταυρού.(χάρτης) (Υ.Χ.Ο.Π., 1984: 63)

Το βασικό, λοιπόν, χαρακτηριστικό της επέκτασης της πόλης της Λαμίας είναι η δημιουργία ενός δικτύου αστικών σχηματισμών σε κοντινή απόσταση από το κορεσμένο και μορφολογικά περιορισμένο πυρήνα του Δήμου (Δ.Δ. Λαμίας). Το δίκτυο αυτό αποτελείται: στα βόρεια από τα δημοτικά διαμερίσματα Καλαμακίου, Δίβρης, Λυγαριάς. Στα ανατολικά από τα δημοτικά διαμερίσματα Αγίας Παρασκευής και Μεγάλης Βρύσης. Στα νότια αποτελείται από τα δημοτικά διαμερίσματα Ροδίτσας, Ανθήλης, Θερμοπυλών, Κόμματος, Φρατζή και Κωσταλεξίου και στα δυτικά από το δημοτικό διαμέρισμα Σταυρού. (χάρτης)

Στη συνέχεια θα επιχειρήσουμε να μελετήσουμε τον τρόπο χωρικής ανάπτυξης του Δήμου Λαμιέων. Μέσα από την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων του Δήμου και των επιμέρους δημοτικών διαμερισμάτων του. Διαπιστώσαμε σε προηγούμενη ενότητα ότι το Δ.Δ. Λαμίας αν και συγκεντρώνει περίπου το 80% του πληθυσμού του Δήμου, την τελευταία εικοσαετία αύξησε τον

αριθμό των κατοίκων του κατά 10% περίπου. Το ποσοστό αυτό είναι πολύ μικρό συγκριτικά με την πληθυσμιακή αύξηση άλλων δημοτικών διαμερισμάτων, όπως του Δ.Δ. Κωσταλέξη (+ 86,39%), Δ.Δ. Σταυρού (+81,8%) και του Δ.Δ. Μεγάλης Βρύσης (+ 69,85%).

Η διαχρονική ανάλυση του πληθυσμού της πόλης της Λαμίας μας δείχνει επίσης, την εξέλιξη κάθε δημοτικού διαμερίσματος στις δύο δεκαετίες που εξετάζουμε. Έτσι, την περίοδο 1981-1991 αναπτύχθηκαν κυρίως τα Δ.Δ. Σταυρού, Ροδίτσας, Μ. Βρύσης και Φρατζή. Αντίθετα τα Δ.Δ. Κωσταλέξη και Θερμοπυλών μείωσαν τον πληθυσμό τους. Την επόμενη περίοδο, 1991-2001, ο πληθυσμός αυξήθηκε ιδιαίτερα στο Δ.Δ. Κωσταλέξη, στο Δ.Δ. Θερμοπυλών, στο Δ.Δ. Μ. Βρύσης και στο Δ.Δ. Καλαμακίου. Σε αυτή την χρονική περίοδο μείωση πληθυσμού σημείωσαν τα Δ.Δ. Ανθήλης, Φρατζή και Ροδίτσας. Τα παραπάνω μαρτυρούν την τάση διάχυσης του πληθυσμού του Δήμου Λαμιέων εκτός του ιστορικού κέντρου της πόλης.

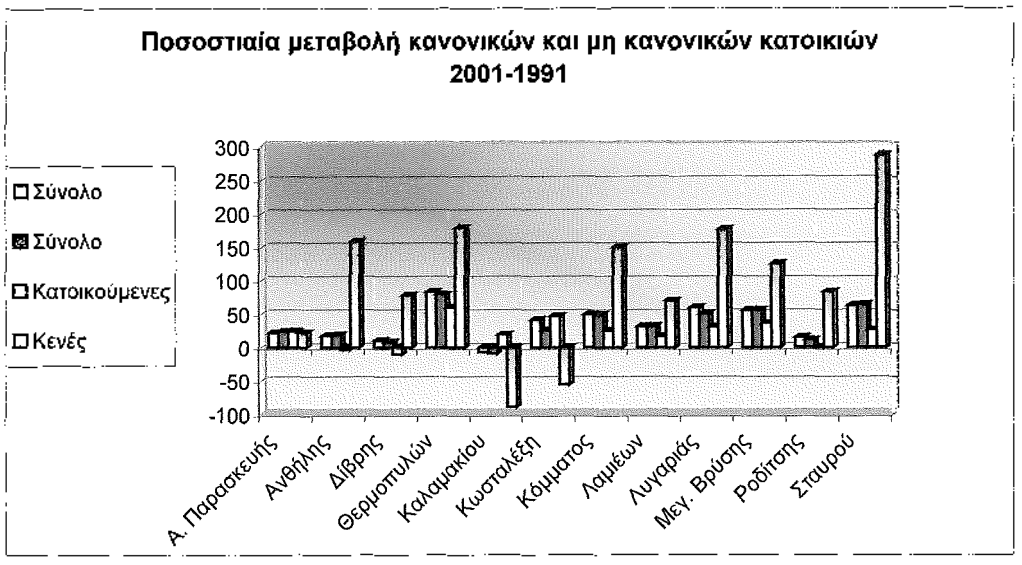
Ένας ακόμα τρόπος για να εξετάσουμε την κατεύθυνση της επέκτασης της Λαμίας είναι η ανάλυση των στοιχείων για την οικοδομική δραστηριότητα του Δήμου Λαμιέων (πίνακας 11). Τα στοιχεία που έχουμε στη διάθεση μας είναι οι νέες οικοδομικές άδειες, οι νέες οικοδομές, ο αριθμός ορόφων, ο όγκος και η επιφάνεια των νέων οικοδομών για τα έτη 2000, 2001, 2002, 2004. Μελετώντας αυτά τα στοιχεία παρατηρούμε ότι το Δ.Δ. Λαμίας παρουσιάζει σταθερά τη μεγαλύτερη οικοδομική δραστηριότητα στο Δήμο, τόσο στον αριθμό των οικοδομικών αδειών, όσο και στον αριθμό των νέων οικοδομών. Η οικοδομική αυτή δραστηριότητα έχει ενταθεί μετά το 2002. Τα υπόλοιπα δημοτικά διαμερίσματα παρουσιάζουν πολύ χαμηλή κίνηση σε ότι αφορά τις νέες οικοδομικές άδειες και τις νέες οικοδομές. Τα Δ.Δ. Ροδίτσας, Ανθήλης και Σταυρού παρουσιάζουν μεγαλύτερη οικοδομική κίνηση, η οποία, όμως, απέχει πολύ από αυτή του Δ.Δ. Λαμίας.

Οι πίνακες 12 και 13 και 14 καθώς και το διάγραμμα που ακολουθεί (διάγραμμα 15) παρουσιάζουν μια καλύτερη εικόνα της οικιστικής σύνθεσης του Δήμου. Στον πίνακα12 και στον πίνακα 13 παρουσιάζεται το πλήθος των κανονικών και μη κανονικών, των κατοικούμενων και των κενών κατοικιών της χώρας, της Περιφέρειας, του Νομού, του Δήμου και των Δημοτικών διαμερισμάτων της Λαμίας για τα έτη 1991, 2001. Τα αντίστοιχα στοιχεία του 1981 σταματούν σε επίπεδο Δήμου. Ο πίνακας 14 παρουσιάζει τις ποσοστιαίες μεταβολές αυτών των μεγεθών για την περίοδο 1991-2001.

	Νέες Οικοδομικές άδειες	Νέες οικοδομές	Όροφοι	Όγκος	Επιφάνεια	Νέες Οικοδομικές άδειες	Νέες οικοδομές	Όροφοι	Όγκος	Επιφάνεια
ΕΛΛΑΔΑ	69587	35,196	70,954	50.385.098	13.975.463	76693	40,446	83,45	57.981.269	16.269.724
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	4772	2,367	3,769	3.115.862	763,114	5134	2,789	4,611	4.653.030	1.093.682
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	1064	615	906	580,03	157,299	1141	673	1,058	823,848	202,963
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ	390									
Αγίας Παρασκευής	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Ανθήλης	1	1	1	785	233	6	2	3	1178	395
Δίβρης	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Θερμοπυλών	1	0	0	0	0	3	1	1	345	109
Καλαμακίου	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κωσταλέξη	1	1	1	173	50	1	1	1	433	153
Κόμματος	4	2	2	1418	370	8	3	4	8804	800
Λαμιέων	365	216	350	264852	74981	395	215	413	424021	103735
Λυγαριάς	2	0	0	0	0	6	3	4	1325	490
Μεγάλης Βρύσης	2	1	1	333	111	2	2	4	716	223
Ροδίτσης	5	4	4	2254	702	17	15	18	26276	5256
Σταυρού	3	1	2	584	234	8	7	12	5300	1777
Δ.Δ. Φραντζή	4	2	2	901	254	3	2	2	612	146

Γεωγραφική Περιοχή	2002					2004				
		Νέες οικοδομές					Νέες οικοδομές			
	Νέες Οικοδομικές άδειες	Νέες οικοδομές	Όροφοι	Όγκος	Επιφάνεια	Νέες Οικοδομικές άδειες	Νέες οικοδομές	Όροφοι	Όγκος	Επιφάνεια
ΕΛΛΑΔΑ	83662	45,249	95,178	65.693.004	18.361.150	82236	43,446	90,333	61.976.236	17.293.633
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	5641	3,158	5,526	5.119.368	1.244.367	5786	3,169	5,433	4.082.451	1.107.590
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	1236	730	1,186	773,948	213,9	1373	794	1,327	788,848	214,099
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Αγίας Παρασκευής	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Ανθήλης	4	1	1	232	72	9	5	7	2087	551
Δίβρης	2					2	2	2	1473	326
Θερμοπυλών	1	3	3	673	219	1	0	0	0	0
Καλαμακίου	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κωσταλέξη	2	1	1	534	178	0	0	0	0	0
Κόμματος	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0
Λαμιέων	517	256	487	322366	99880	508	265	537	314739	90570
Λυγαριάς	3	2	3	1037	350	6	5	8	3597	1108
Μεγάλης Βρύσης	2	3	3	2008	538	0	0	0	0	0
Ροδίτσης	7	4	6	33508	4568	9	8	9	31400	4783
Σταυρού	3	1	1	922	285	9	8	11	6879	1656
Δ.Δ. Φραντζή	5	1	1	24	8	2	0	0	0	0

Διάγραμμα 15. Ποσοστιαία μεταβολή κανονικών και μη κανονικών κατοικιών 2001-1991



Επιμέλεια: από το συγγραφέα

Πίνακας 12. Κανονικές κατοικίες κατά φορέα ιδιοκτησίας και μη κανονικές κατοικίες 1991

Γεωγραφική Περιοχή	1991 Πραγματικός πληθυσμός				
		Κανονικές κατοικίες			Μη κανονικές
	Σύνολο	Σύνολο	Κατοικούμενες	Κενές	
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	4657572	4643379	3161789	1481590	5670
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	262710	261515	168715	92800	498
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	72371	71994	49157	22837	103
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ	21887	21842	16110	5732	21
Δ.Δ. Αγίας Παρασκευής	338	331	240	91	7
Δ.Δ. Ανθήλης	530	526	456	70	4
Δ.Δ. Δίβρης	87	87	69	18	0
Δ.Δ. Θερμοπυλών	113	113	94	19	0
Δ.Δ. Καλαμακίου	99	99	73	26	0
Δ.Δ. Κωσταλέξη	140	140	111	29	0
Δ.Δ. Κόμματος	207	207	167	40	0
Δ.Δ. Λαμιέων	18207	18181	13075	5106	9
Δ.Δ. Λυγαριάς	196	196	170	26	0
Δ.Δ. Μεγάλης Βρύσης	247	247	192	55	0
Δ.Δ. Ροδίτσης	861	859	750	109	1
Δ.Δ. Σταυρού	612	606	518	88	0

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 13. Κανονικές κατοικίες κατά φορέα ιδιοκτησίας και μη κανονικές κατοικίες 2001

Γεωγραφική Περιοχή	2001 Πραγματικός πληθυσμός				
		Κανονικές κατοικίες			Μη κανονικές
	Σύνολο	Σύνολο	Κατοικούμενες	Κενές	
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	5476162	5454889	3638921	1815968	10995
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	312987	310912	190397	120515	1484
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	88252	87203	55935	31268	870
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ	28814	28631	18665	9966	161
Δ.Δ. Αγίας Παρασκευής	412	409	298	111	2
Δ.Δ. Ανθήλης	623	623	442	181	0
Δ.Δ. Δίβρης	96	94	62	32	1
Δ.Δ. Θερμοπυλών	207	203	150	53	4
Δ.Δ. Καλαμακίου	92	90	87	3	0
Δ.Δ. Κωσταλέξη	198	176	163	13	22
Δ.Δ. Κόμματος	310	309	209	100	0
Δ.Δ. Λαμιέων	23946	23854	15176	8678	77
Δ.Δ. Λυγαριάς	313	294	222	72	19
Δ.Δ. Μεγάλης Βρύσης	385	385	261	124	0
Δ.Δ. Ροδίτσης	991	955	755	200	34
Δ.Δ. Σταυρού	994	993	652	341	1

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 14. Ποσοστιαία μεταβολή στις κανονικές κατοικίες κατά φορέα ιδιοκτησίας και μη κανονικές κατοικίες 1991

Ποσοστιαία μεταβολή 2001-1991				
		Κανονικές κατοικίες		
	Σύνολο	Σύνολο	Κατοικούμενες	Κενές
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	17,58	17,48	15,09	22,57
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	19,14	18,89	12,85	29,87
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	21,94	21,13	13,79	36,92
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ	31,65	31,08	15,86	73,87
Α. Παρασκευής	21,89	23,56	24,17	21,98
Ανθήλης	17,55	18,44	-3,07	158,57
Δίβρης	10,34	8,05	-10,14	77,78
Θερμοπυλών	83,19	79,65	59,57	178,95
Καλαμακίου	-7,07	-9,09	19,18	-88,46
Κωσταλέξη	41,43	25,71	46,85	-55,17
Κόμματος	49,76	49,28	25,15	150,00
Λαμιέων	31,52	31,20	16,07	69,96
Λυγαριάς	59,69	50,00	30,59	176,92
Μεγ. Βρύσης	55,87	55,87	35,94	125,45
Ροδίτσης	15,10	11,18	0,67	83,49
Σταυρού	62,42	63,86	25,87	287,50

Πηγή: ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με αυτούς τους πίνακες το Δ.Δ. Λαμίας συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αριθμό του συνόλου των κατοικιών καθώς και το μεγαλύτερο αριθμό του

συνόλου των κανονικών, των κατοικούμενων και των κενών κατοικιών του Δήμου. Ενδιαφέρον, όμως, παρουσιάζει το γεγονός ότι την περίοδο 1991-2001, το Δ.Δ. Λαμίας δεν έχει το υψηλότερο ποσοστό αύξησης των κατοικιών, σε σχέση με τα υπόλοιπα δημοτικά διαμερίσματα της Λαμίας. Το Δ.Δ. Θερμοπυλών είχε την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση στο σύνολο των κατοικιών, της τάξης του 83,19%. Ακολουθούν τα δημοτικά διαμερίσματα Σταυρού (62,42%), Λυγαριάς (59,69%) και Μ. Βρύσης (55,87%). Οι ίδιοι οικισμοί κατείχαν και τα υψηλότερα ποσοστά στο σύνολο των κανονικών κατοικιών. Το Δ.Δ. Θερμοπυλών είχε το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης των κατοικούμενων κατοικιών, ενώ για τις κενές κατοικίες όλα σχεδόν τα δημοτικά διαμερίσματα σημείωσαν μεγάλη αύξηση. Η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε στο Δ.Δ. Σταυρού (287,50%) και ακολουθούν τα Δ.Δ. Θερμοπυλών (178,75%), Λυγαριάς (176,92%) και Κόμματος (150%). Το Δ.Δ. Κωσταλεξίου είναι το μόνο δημοτικό διαμέρισμα στο οποίο μειώθηκαν οι κενές κατοικίες την περίοδο 1991-2001, κατά –55,17% (διάγραμμα 15).

Οι ανέσεις των κανονικών κατοικιών το Δήμου, μας δίνουν στοιχεία για την ποιότητα των καταλυμάτων της Λαμίας. Την δεκαετία 1991-2001 σημειώνεται σημαντική αύξηση στις ανέσεις που παρέχονται στις κανονικές κατοικίες όλων των δημοτικών διαμερισμάτων. Η σημαντικότερη όμως, μεταβολή που παρατηρείται είναι η αύξηση των κατοικιών με κεντρική θέρμανση. Τα πολύ υψηλά ποσοστά που παρουσιάζονται στο πίνακα 15 και στον πίνακα 16 αφορούν, στις περισσότερες περιπτώσεις, τα δημοτικά διαμερίσματα που σημείωσαν εξίσου σημαντική αύξηση στο σύνολο των κατοικιών τους.

Πίνακας 15. Κανονικές κατοικίες ανάλογα με τις ανέσεις που διαθέτουν 1991,2001

Γεωγραφική Περιοχή	1991 Πραγματικός πληθυσμός			
	Κανονικές κατοικίες			
	Σύνολο	με κουζίνα	με λουτρό ή ντους	με κ.θέρμ.
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	262212	258631	228332	64863
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	72268	71889	63485	19809
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ	21866	21835	20906	11351
Δ.Δ. Αγίας Παρασκευής	331	330	259	53
Δ.Δ. Ανθήλης	526	525	496	122
Δ.Δ. Δίβρης	87	87	23	2
Δ.Δ. Θερμοπυλών	113	113	113	16
Δ.Δ. Καλαμακίου	99	99	69	1
Δ.Δ. Κωσταλέξη	140	138	107	13
Δ.Δ. Κόμματος	207	206	196	39
Δ.Δ. Λαμιέων	18198	18180	17596	10363
Δ.Δ. Λυγαριάς	196	195	179	53
Δ.Δ. Μεγάλης Βρύσης	247	243	230	81
Δ.Δ. Ροδίτσης	860	857	833	296
Δ.Δ. Σταυρού	612	612	600	257

Γεωγραφική Περιοχή	2001 Πραγματικός πληθυσμός			
		Κανονικές κατοικίες		
	Σύνολο	με κουζίνα	με λουτρό ή ντους	με κ.θέρμ.
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	311503	306952	297184	156349
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	87382	86490	84036	48488
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ	28653	28551	28202	22184
Δ.Δ. Αγίας Παρασκευής	410	407	370	204
Δ.Δ. Ανθήλης	623	617	583	328
Δ.Δ. Δίβρης	95	93	80	15
Δ.Δ. Θερμοπυλών	203	200	184	122
Δ.Δ. Καλαμακίου	92	92	86	42
Δ.Δ. Κωσταλέξη	176	170	171	79
Δ.Δ. Κόμματος	310	309	307	174
Δ.Δ. Λαμιέων	23869	23809	23597	19155
Δ.Δ. Λυγαριάς	294	290	279	180
Δ.Δ. Μεγάλης Βρύσης	385	385	384	303
Δ.Δ. Ροδίτσης	957	944	931	657
Δ.Δ. Σταυρού	993	991	988	762

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 16. Ποσοστιαίες μεταβολές στις κανονικές κατοικίες ανάλογα με τις ανέσεις που διαθέτουν 1991- 2001

% Μεταβολή 1991-2001				
		Κανονικές κατοικίες		
	Σύνολο	με κουζίνα	με λουτρό ή ντους	με κ.θέρμ.
ΣΤ. ΕΛΛΑΔΑ	18,80	18,68	30,15	141,04
ΦΘΙΩΤΙΔΑ	20,91	20,31	32,37	144,78
Δ.ΛΑΜΙΕΩΝ	31,04	30,76	34,90	95,44
Α. Παρασκευή	23,87	23,33	42,86	284,91
Ανθήλη	18,44	17,52	17,54	168,85
Δίβρη	9,20	6,90	247,83	650,00
Θερμοπύλες	79,65	76,99	62,83	662,50
Καλαμάκι	-7,07	-7,07	24,64	4100,00
Κωσταλέξη	25,71	23,19	59,81	507,69
Κόμμα	49,76	50,00	56,63	346,15
Λαμία	31,16	30,96	34,10	84,84
Λυγαριά	50,00	48,72	55,87	239,62
Μ.Βρύση	55,87	58,44	66,96	274,07
Ροδίτσα	11,28	10,15	11,76	121,96
Σταυρος	62,25	61,93	64,67	196,50

Πηγή: ΕΣΥΕ

7.3. Σενάρια Αστικής Επέκτασης Δήμου Λαμιέων

Η ανάλυση της παρούσας κατάστασης του Δήμου της Λαμίας και των ευρύτερων χωρικών ενοτήτων στις οποίες ανήκει, είχε ως στόχο τον εντοπισμό των στοιχείων που διαμορφώνουν τις τάσεις της μελλοντικής εξέλιξης του αστικού σχηματισμού της. Σε αυτό το σημείο της μελέτης μας θα παρουσιάσουμε τρία σενάρια ανάπτυξης της πόλης με χρονικό ορίζοντα το έτος 2025. Με βάση αυτά τα σενάρια θα υπολογίσουμε τις μελλοντικές ανάγκες της πόλης για επέκταση του αστικού ιστού της. Σκοπός μας είναι να δείξουμε τις εκτάσεις που απαιτούνται για την ανάπτυξη μιας πόλης μεσαίου μεγέθους και σε συνδυασμό με τα προηγούμενα κεφάλαια, να παρουσιάσουμε τον τρόπο συμμετοχής κάθε φορέα σε αυτή τη διαδικασία καθώς και να αποκαλύψουμε τις αιτίες που την προκαλούν.

Ξεκινώντας από τα στοιχεία που αποτελούν τα βασικά πλεονεκτήματα ανάπτυξης της περιοχής τα τρία σενάρια που προτείνονται σε αυτή τη μελέτη, παρουσιάζουν τρεις πιθανές εκδοχές εξέλιξης. Το πρώτο σενάριο αφορά στην περίπτωση που η Λαμία συνεχίσει να αναπτύσσεται σύμφωνα με τους ρυθμούς της τελευταίας δεκαετίας, 1991-2001. Το δεύτερο σενάριο αποτελεί μια αισιόδοξη περίπτωση ανάπτυξης της πόλης, όπου η Λαμία αναλαμβάνει ένα πιο κυρίαρχο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή λόγω της κατασκευής μιας σειράς έργων, κυρίως μεταφορικών υποδομών. Το τρίτο σενάριο αναφέρεται στην υπεραισιόδοξη περίπτωση, που η Λαμία γίνεται αποδέκτης όλων των υποδομών που έχουν προγραμματιστεί να υλοποιηθούν στην περιοχή και λειτουργεί ως εθνικός κόμβος μεταφορών, που συνδέει τη Βόρεια με τη Νότια Ελλάδα.

7.3.1. 1^{ο} Σενάριο

Στο πρώτο σενάριο εξέλιξης της πόλης θεωρούμε ότι η Λαμία θα συνεχίσει να αναπτύσσεται ακολουθώντας τους ρυθμούς ανάπτυξης της περιόδου 1991-2001. Σύμφωνα με αυτή τη παραδοχή η πόλη αποτυγχάνει να αποδεσμευτεί από την επιρροή της Αθήνας, η οποία εξακολουθεί να λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας για την εξέλιξη των κοντινών πόλεων μεσαίου μεγέθους. Ο βασικός λόγος αυτής της καθυστέρησης είναι η μη πραγματοποίηση των προγραμματισμένων έργων υποδομής και κατ' επέκταση η αδυναμία της πόλης να λειτουργήσει ως κόμβος μεταφορών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Η Λαμία, σύμφωνα με το σενάριο, συνεχίζει να αποτελεί το μεγαλύτερο αστικό κέντρο του Νομού Φθιώτιδας και έδρα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Η αναπτυξιακές δυνατότητες της πόλης προσδιορίζονται από τον Διεθνή οδικό άξονα

ΠΑΘΕ και το μέτριας ποιότητας διαπεριφερειακό δίκτυο μεταφορών, που ενώνει τη Λαμία με το Δομοκό, το Καρπενήσι, τη Θήβα και τη Λειβαδιά. Η πόλη, επίσης, συνδέεται με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω της διεθνούς σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς- Αθηνών- Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, διαθέτει θεσμοθετημένη βιομηχανική περιοχή και εμπορικό λιμάνι στην περιοχή της Στυλίδας, το οποίο ενώνεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μέσω της διακλάδωσης Λιανικλαδίου-Στυλίδας.

Η οικονομία της περιοχής είναι προσανατολισμένη προς τον τομέα των υπηρεσιών με κύριους κλάδους ανάπτυξης το εμπόριο, τη δημόσια διοίκηση και τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Σημαντική είναι, επίσης, η παρουσία του κλάδου της μεταποίησης και των κατασκευών. Οι δυνατότητες μελλοντικής ανάπτυξης της πόλης περιορίζονται, σύμφωνα με το σενάριο, από την έλλειψη συνδυασμού της βιομηχανικής περιοχής και του εμπορικού λιμανιού καθώς και από τη μη αξιοποίηση των τουριστικών δυνατοτήτων της ευρύτερης περιοχής. Θετικό στοιχείο είναι η λειτουργία του Πανεπιστημιακού και Τεχνολογικού Ιδρύματος Στερεάς Ελλάδας, το οποίο θα τροφοδοτήσει την περιοχή με καταρτισμένο εργατικό δυναμικό και θα λειτουργήσει ως πόλος μελλοντικής ανάπτυξης της πόλης.

Ο πίνακας 17 παρουσιάζει συνοπτικά τα επιμέρους χαρακτηριστικά στοιχεία του πρώτου σεναρίου επέκτασης της Λαμίας.

Πίνακας 17. Στοιχεία ανάπτυξης Λαμίας πρώτου σεναρίου

1ο Σενάριο: ανάπτυξη με βάση τους ρυθμούς αύξησης του 1991-2001

- Η Λαμία εξακολουθεί να αποτελεί το μεγαλύτερο αστικό κέντρο του Νομού Φθιώτιδας και έδρα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.
- Τομείς απασχόλησης: Εμπόριο, μεταποίηση, δημόσια διοίκηση, κατασκευές, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί.
- Κομβική θέση της Λαμίας στον τομέα των μεταφορών.
    - Υπάρχουσες υποδομές σε επίπεδο βασικού οδικού δικτύου:
        - Διεθνής και διευρωπαϊκός άξονας ΠΑΘΕ.
    - Υπάρχουσες υποδομές σε επίπεδο διαπεριφερειακού οδικού δικτύου (μέτριας ποιότητας)
        - Ενική οδός Λαμίας- Δομοκού- Μοναστηρίου προς Καρδίτσα, από Θερμοπύλες μέχρι Άμφισσα.
        - Εθνική οδός Λαμίας- Καρπενησίου- Αγρινίου.
        - Οδικός άξονας Θήβας- Λειβαδιάς- Λαμίας.
    - Διεθνής σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς- Αθηνών- Θεσσαλονίκης
        - Διακλάδωση Λιανοκλάδι- Στυλίδα
    - Εμπορικό λιμάνι της Στυλίδας.
- Θεσμοθετημένη ΒΠΕ Λαμίας, με περιορισμένες δυνατότητες λόγω έλλειψης κατάλληλων υποδομών , κοντά στο εμπορευματικό λιμάνι της Στυλίδας.
- Δυνατότητες ανάπτυξης τουρισμού αναψυχής της παράκτιας ζώνης και του καλλωπιστικού τουρισμού λόγω των Ιαματικών πηγών Θερμοπυλών
- Λειτουργία Τεχνολογικού Ιδρύματος καθώς και Πανεπιστημιακού Ιδρύματος Στερεάς Ελλάδας.

Επιμέλεια: από το συγγραφέα

7.3.2. 2^{ο} Σενάριο

Στο δεύτερο σενάριο ανάπτυξης της Λαμίας, η πόλη παρουσιάζεται να διαδραματίζει ένα πιο ενισχυμένο ρόλο σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο. Η δυναμικότερη ανάπτυξη της πόλης πηγάζει από την υλοποίηση ορισμένων από τα ήδη προγραμματισμένα έργα υποδομής, τα οποία λειτουργούν ως πόλοι έλξης νέων οικονομικών δραστηριοτήτων και κατ' επέκταση νέων κατοίκων.

Τα έργα υποδομής, που σύμφωνα με το σενάριο, έχουν πραγματοποιηθεί στη Λαμία, το 2025, είναι η σύνδεση της πόλης με το Καρπενήσι, μέσω της νέας εθνικής οδού Λαμίας-Καρπενησίου, η ολοκλήρωση των έργων βελτίωσης της ΠΑΘΕ και του λιμανιού της Στυλίδας καθώς και των έργων βελτίωσης του διαπεριφερειακού οδικού δικτύου. Τα μεταφορικά αυτά έργα αυξάνουν την κομβικότητα και την οικονομική σημασία της ευρύτερης περιοχής και προσδίδουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στην ανάπτυξη της.

Τα υπόλοιπα στοιχεία που συνθέτουν τη σημερινή εικόνα της Λαμίας, σύμφωνα με το σενάριο αυτό παραμένουν σταθερά. Οι δυνατότητες τουριστικής εκμετάλλευσης των ιαματικών πηγών και της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής παραμένουν σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητες. Τα μεγάλα οδικά έργα της Ζεύξης του Μαλιακού και της σύνδεσης της Λαμίας με το Ρίο– Αντίρριο και την Εγνατία Οδό δεν έχουν υλοποιηθεί, γεγονός που μειώνει τις αναπτυξιακές προοπτικές της πόλης.

Σύμφωνα με το δεύτερο σενάριο η Λαμία αποκτά πιο κεντροβαρικό ρόλο κυρίως σε επίπεδο Περιφερειακό και Εθνικό. Οι τομείς απασχόλησης δεν μεταβάλλονται σημαντικά, αν και ο τριτογενής τομέας αυξάνει σταδιακά τη σημασία του στην οικονομία της πόλης, με την δημιουργία ορισμένων υποστηρικτικών υπηρεσιών.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τα κύρια στοιχεία αυτού του σεναρίου.

Πίνακας 18. Στοιχεία ανάπτυξης Λαμίας δεύτερου σεναρίου

2^{ο} Σενάριο: Ενδιάμεσο σενάριο ανάπτυξης Λαμίας
➢ Τομείς απασχόλησης: Αυξάνονται οι τάσεις τριτογενοποίησης της παραγωγής και αναπτύσσεται ο τουρισμός αναψυχής και ο καλλωπιστικός τουρισμός.
➢ Η κομβικότητα ενισχύεται από την ολοκλήρωση των έργων βελτίωσης της ΠΑΘΕ και ολοκληρώνεται η σύνδεση Λαμίας – Καρπενησίου.
➢ Δεν πραγματοποιείται η διπλή ζεύξη του Μαλιακού, η σύνδεση με το Ρίο-Αντίριο και την Εγνατία Οδό.
➢ Μερική βελτίωση των υποδομών στη θεσμοθετημένη ΒΙΠΕ Λαμίας και στο λιμάνι της Στυλίδας.
➢ Αύξηση του ενδιαφέροντος για τις ιαματικές πηγές Θερμοπυλών και δυνατότητες μεγαλύτερης ανάπτυξης του τουρισμού αναψυχής της παράκτιας ζώνης.

Επιμέλεια: από το συγγραφέα

7.3.3. 3^{ο} Σενάριο

Το τελευταίο σενάριο που προτείνουμε, σε αυτή τη μελέτη, για την ανάπτυξη της Λαμίας, με χρονικό ορίζοντα το 2025, αποτελεί την πιο αισιόδοξη από τις προτεινόμενες εκδοχές ανάπτυξης της πόλης. Ο κομβικός ρόλος της Λαμίας έχει επιτευχθεί απόλυτα, έπειτα από την υλοποίηση όλων των μεγάλων έργων υποδομής και η πόλη κατέχει στον ελληνικό και διεθνή χώρο τη θέση που σχεδιάζεται από όλα τα επίσημα σχέδια της χώρας.

Πιο συγκεκριμένα, η κομβική θέση της πόλης έχει διασφαλιστεί από την ολοκλήρωση της διπλής ζεύξης του Μαλιακού, τη σύνδεση της Λαμίας με το Ρίο-Αντίρριο και με την Ιωνία Οδό, τη βελτίωση του διαπεριφερειακού οδικού δικτύου και τη βελτίωση της ΠΑΘΕ. Τα έργα των οδικών υποδομών συμπληρώνονται από τη βελτίωση του Εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και της διακλάδωσης του προς τη Στυλίδα, η οποία μετά την υλοποίηση βελτιωτικών έργων μετατρέπεται σε σημαντικό εμπορικό λιμάνι της περιοχής. Η σύνδεση των διαφόρων μέσων μεταφοράς προσελκύει επιχειρήσεις, οι οποίες μπορούν να μεταφέρουν τα προϊόντα τους ταχύτατα σε όλες τις περιοχές της χώρας και αναβαθμίζουν το ρόλο της ΒΙΠΕ Λαμίας.

Οι νέες οικονομικές δραστηριότητες πυροδοτούν μια αύξηση των επιχειρήσεων που υποστηρίζουν τη δευτερογενή παραγωγή ενισχύοντας την τριτογενοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας και της απασχόλησης. Προς αυτή την κατεύθυνση συνηγορεί και η λειτουργία του Ανώτατου και Ανώτερου εκπαιδευτικού ιδρύματος της περιοχής καθώς και η δημιουργία πλατφόρμας προηγμένων τεχνολογιών/ μέσων επικοινωνίας/ μεταφορών/ marketing, τα οποία εξασφαλίζουν στις επιχειρήσεις καταρτισμένο εργατικό δυναμικό και ευνοούν την ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνολογίας. Η ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών ευνοεί, επίσης, την ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων της περιοχής, οι οποίες προσελκύουν με τη σειρά τους εργατικό δυναμικό και κατοίκους.

Όλη αύτη η οικονομική δραστηριότητα απαγκιστρώνει την εξέλιξη της Λαμίας από την πορεία της Αθήνας και την μετατρέπει στο σημαντικότερο αστικό κέντρο του Νομού Φθιώτιδας και της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, με ακτίνα επιρροής ολόκληρη τη χώρα. Κατά συνέπεια, στο τρίτο σενάριο, η επέκταση της πόλης φτάνει το ανώτατο σημείο της. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει συνοπτικά τα κύρια σημεία του τρίτου σεναρίου ανάπτυξης της Λαμίας.

Πίνακας 19. Στοιχεία ανάπτυξης Λαμίας τρίτου σεναρίου

3ο Σενάριο: Αισιόδοξο σενάριο ανάπτυξης Λαμίας
➢ Η διασύνδεση όλων των μεταφορικών δικτύων, o Ανάπτυξη του λιμανιού της Στυλίδας, o Βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής Λιανοκλαδίου–Στυλίδας o Σύνδεση με Εγνατία Οδό και το Ρίο-Αντίριο ➢ Προσελκύονται παραγωγικές δραστηριότητες στη ΒΙΠΕ Λαμίας και υπηρεσίες υποστήριξης στο αστικό κέντρο. ➢ Το εργατικό δυναμικό, που θα στελεχώσει αυτή την ανάπτυξη προέρχεται από την ευρύτερη περιοχή του Νομού και μετακινείται προς τους χώρους απασχόλησης ή προέρχεται από τους εγκατεστημένους κατοίκους της Λαμίας (και την ευρύτερη περιοχή επιρροής της) ➢ Δημιουργούνται πρόσθετες ανάγκες για υποδομές και υπηρεσίες αυξάνοντας την δυναμική ανάπτυξης της πόλης. ➢ Τομείς απασχόλησης: Αυξάνονται ακόμα περισσότερο οι τάσεις τριτογενοποίησης της παραγωγής, κυρίως για την υποστήριξη των υπόλοιπων τομέων παραγωγής και της αύξησης του πληθυσμού και ➢ Αναπτύσσεται ο τουρισμός αναψυχής και ο καλλωπιστικός τουρισμός. ➢ Η θεσμοθετημένη ΒΙΠΕ Λαμίας αποκτά το ρόλο που πρέπει και βελτίωση του λιμανιού της Στυλίδας και της σιδηροδρομικής γραμμής που τη συνδέει με το Λιανοκλάδι δημιουργούν πρόσθετους παράγοντες ανάπτυξης της. ➢ Ιαματικές πηγές Θερμοπυλών και δυνατότητες ανάπτυξης τουρισμού αναψυχής της παράκτιας ζώνης.

Επιμέλεια: *από το συγγραφέα*

7.3.4. Γενικές Παραδοχές (χωρικά σταθερότυπα)

Τα τρία σενάρια καταλήγουν στον υπολογισμό μιας μέγιστης και μιας ελάχιστης έκτασης που θα χρειαστεί η πόλη το 2025 για να καλύψει τις ανάγκες επέκτασης της. Ο υπολογισμός αυτών των νέων εκτάσεων έγινε με βάση τα μελλοντικά πληθυσμιακά μεγέθη της πόλης και τα χωρικά σταθερότυπα του Υπ.Ε.Χω.Δε. Ο πληθυσμός του πρώτου σεναρίου υπολογίστηκε σύμφωνα με τον ρυθμό αύξησης του πληθυσμού της Λαμίας την προηγούμενη δεκαετία, δηλαδή το 1991-2001. Στο δεύτερο σενάριο ο πληθυσμός υπολογίστηκε με βάση τον μέσο όρο των ρυθμών αύξησης πληθυσμού του πρώτου και του τρίτου σεναρίου και τέλος, ο πληθυσμός του τρίτου σεναρίου υπολογίστηκε σύμφωνα με τον ρυθμό πληθυσμιακής αύξησης που προτείνεται στο Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, για τα έτη 2001-2011.

Ο νέος πληθυσμός της Λαμίας (το έτος 2025) αποτελεί τη βάση υπολογισμού των απαιτούμενων εκτάσεων για τις νέες κατοικίες, τους χώρους που χρειάζονται για ιδιωτικά αυτοκίνητα και δρόμους, τους χώρους πρασίνου, εμπορίου, δικαιοσύνης, πολιτιστικών κέντρων, τις Νομαρχιακές υπηρεσίες και τα αθλητικά κέντρα. Επιπλέον, με βάση τα πληθυσμιακά μεγέθη της πόλης υπολογίστηκε και ο αριθμός του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της και ο αριθμός των απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής. Οι απασχόληση αποτελεί την βάση υπολογισμού των εκτάσεων που είναι απαραίτητες για τις νέες οικονομικές δραστηριότητες κάθε παραγωγικού τομέα.

Πιο συγκεκριμένα, ο πληθυσμός της Λαμίας και στα τρία σενάρια υπολογίστηκε από τον τύπο $Π(t_1)= Π(t_0)(1+r)$.Θεωρήσαμε ότι κάθε νοικοκυριό αποτελείται από τρία άτομα και ότι κάθε νοικοκυριό διαθέτει ένα Ι.Χ. αυτοκίνητο, για το οποίο χρειάζεται για χώρο στάθμευσης 25 m^2 / Ι.Χ. Οι ανάγκες για κατοικία υπολογίστηκαν με βάση την παραδοχή ότι για κάθε κάτοικο απαιτούνται 30 m^2 για την κάλυψη των αναγκών στέγασης. Οι χώροι πρασίνου που αντιστοιχούν σε κάθε κάτοικο υπολογίστηκαν στα 6 m^2/κάτοικο.

Όσον αφορά στην απασχόληση δεχτήκαμε ότι οι απασχολούμενοι της Λαμίας θα είναι το ελάχιστο το 42% του πληθυσμού και το μέγιστο το 45% των κατοίκων της πόλης. Ο αριθμός των απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής υπολογίστηκε με βάση τη ποσοστιαία μεταβολή συμμετοχής κάθε τομέα στην συνολική απασχόληση για την περίοδο 1991-2001. Επίσης, δεχτήκαμε ότι το 50% των νέων απασχολούμενων της Λαμίας θα απασχοληθούν εντός του υπάρχοντος πολεοδομικού σχεδίου της πόλης και δεν υπολογίσαμε στις επόμενες μετρήσεις μας τους απασχολούμενους του πρωτογενή τομέα, γιατί η αγροτική παραγωγή δεν αφορά αστική γη. Τέλος, υπολογίσαμε ότι για τις ανάγκες της βιομηχανικής παραγωγής χρειάζονται 75 m^2 / απασχολούμενο, για χώρους γραφείων απαιτούνται 20 m^2 / απασχολούμενο και για χώρους διοίκησης χρειάζονται ακόμα 20 m^2 / απασχολούμενο. Τα χωρικά σταθερότυπα που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα μελέτη παρουσιάζονται στον πίνακα 20.

Πίνακας 20. Χωρικά σταθερότυπα

Χρήση εδάφους	*Απαιτούμενη Έκταση*
Κατοικία	30 m^2 / κάτοικο
Δρόμοι	20% της έκτασης της κατοικίας
Χώρος Σταθμευσης	25 m^2 / νοικοκυριό
Πράσινο	6 m^2 / κάτοικο
Νομαρχιακές υπηρεσίες	0,5 m^2 / 1000 κατοίκους
Εμπόριο	2 m^2/ κάτοικο
Δικαιοσύνη	0,1 m^2/ κάτοικο
Πολιτιστικά κέντρα	0,8 m^2/ κάτοικο
Αθλητικά κέντρα	160 m^2/ 1000 κατοίκους
Βιομηχανία	75 m^2/ απασχολούμενο
Γραφεία	20 m^2/ απασχολούμενο
Διοίκηση	20 m^2/ απασχολούμενο
Δευτερογενής και τριτογενής τομέας παραγωγής	75 m^2/απασχολούμενο (δευτερογενή) 40 m^2/απασχολούμενο (τριτογενή)

Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ

7.3.5. Προγραμματικά Μεγέθη

Πληθυσμός

Η δυναμική της επέκτασης της Λαμίας, σύμφωνα με τα σενάρια ανάπτυξης που προτείνονται σε αυτή τη μελέτη, εξαρτάται από τον πρόσθετο πληθυσμό και την εισροή των νέων οικονομικών δραστηριοτήτων. Τα μεγέθη αυτά θα καθορίσουν, ως

ένα σημείο, τις ανάγκες της πόλης για κάλυψη της περιαστικής γης. Η διαφορά που παρατηρείται ανάμεσα στις προβλέψεις έγκειται στη δυνατότητα της Λαμίας να προσελκύσει αυτές τις επιχειρήσεις και τον πληθυσμό σε καθεμία περίπτωση. Δυνατότητα που προσδιορίζεται για κάθε σενάριο, από τις υπάρχουσες υποδομές.

Η πρόβλεψη για τον πληθυσμό της Λαμίας, στην περίπτωση του πρώτου σεναρίου, είναι ότι η πόλη, το 2025, θα φιλοξενεί 67.535 άτομα. Ο νέος πληθυσμός της πόλης θα ανέρχεται στους 8.934 κατοίκους. Στην περίπτωση του δεύτερου σεναρίου οι κάτοικοι της Λαμίας θα έχουν αυξηθεί κατά 24.978 άτομα, φτάνοντας συνολικά τους 83.579 κατοίκους. Αντίστοιχα, στο τρίτο σενάριο ο πληθυσμός της Λαμίας θα είναι 99.622 άτομα, με 41.021 νέους κατοίκους.

Πίνακας 21. Πρόβλεψη πληθυσμού Λαμίας 2025

Πληθυσμός 2025			
Σενάρια	**I**	**II**	**III**
Πληθυσμός 2001	58.601	58.601	58.601
Πληθυσμός 2025	67.535	83.579	99.622
Νέος Πληθυσμός	8.934	24.978	41.021

Επιμέλεια: *από το συγγραφέα*

Απασχόληση

Οι ανάγκες για νέες εκτάσεις των οικονομικών δραστηριοτήτων, που θα λειτουργούν στη περιοχή μελέτης ως το 2025, απαιτούν τον υπολογισμό των νέων απασχολούμενων της πόλης ανά τομέα παραγωγής (Πίνακες 22 και 23). Σύμφωνα με τις παραδοχές της προηγούμενης ενότητας το ελάχιστο μέγεθος (42% του πληθυσμού της πόλης) της συνολικής απασχόλησης για το πρώτο σενάριο, είναι 28.365 άτομα. Από αυτούς 1.844 άτομα θα απασχοληθούν στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, 5.758 άτομα θα απασχοληθούν στις δραστηριότητες του δευτερογενή και 20.763 άτομα θα εργαστούν στον τριτογενή τομέα παραγωγής. Το αντίστοιχο μέγιστο μέγεθος (45% του πληθυσμού της πόλης) της συνολικής απασχόλησης είναι 30.391 άτομα, με τον πρωτογενή να απασχολεί 1.975 άτομα, το δευτερογενή 6.169 άτομα και τον τριτογενή 22.246 άτομα.

Στο δεύτερο σενάριο η ελάχιστη απασχόληση στο σύνολο της είναι 35.103 άτομα. Ο πρωτογενής θα χρησιμοποιεί 1.844 απασχολούμενους, ο δευτερογενής 7.126 άτομα και ο τριτογενής θα απασχολεί 25.695 άτομα. Στην περίπτωση του μέγιστου μεγέθους απασχολούμενων ο αριθμός των εργαζομένων του πρωτογενή τομέα θα είναι 2.445 άτομα, του δευτερογενή τομέα θα είναι 7.635 άτομα και του τριτογενή θα είναι 27.531 άτομα, δίνοντας συνολική απασχόληση 37.610ατόμων.

Το υπερ-αισιόδοξο σενάριο ανάπτυξης της Λαμίας υποστηρίζει ότι η απασχόληση θα φτάσει από 41.841 άτομα ως 44.830 άτομα. Αντίστοιχα, ο πρωτογενής θα απασχολήσει από 2.720 ως 2.914 άτομα, ο δευτερογενής από 8.494 ως 9.100 άτομα και στον τριτογενή θα εργαστούν από 30.628 ως 32.816 άτομα.

Πίνακας 22. Σύνολο απασχολούμενων Λαμίας ανά σενάριο ανάπτυξης

Δήμος Λαμίας 2025		
Σύνολο Απασχόλησης	**Min**	**Max**
Σενάριο 1	28.365	30.391
Σενάριο 2	35.103	37.610
Σενάριο 3	41.841	44.830

Επιμέλεια: από το συγγραφέα

Πίνακας 23. Σύνολο νέων απασχολούμενων Λαμίας ανά σενάριο ανάπτυξης

Δήμος Λαμίας 2025						
	Min	**min**	**min**	**max**	**max**	**max**
	Πρωτογενής	**Δευτερογενής**	**Τριτογενής**	**Πρωτογενής**	**Δευτερογενής**	**Τριτογενής**
Σενάριο 1	1.844	5.758	20.763	1.975	6.169	22.246
Σενάριο 2	2.282	7.126	25.695	2.445	7.635	27.531
Σενάριο 3	2.720	8.494	30.628	2.914	9.100	32.816

Επιμέλεια: από το συγγραφέα

Με βάση το μέγιστο και τον ελάχιστο αριθμό απασχολούμενων υπολογίσαμε την πρόσθετη απασχόληση ανά τομέα παραγωγής για το έτος 2025. Ο ρυθμός αύξησης των εργαζομένων ακολουθεί τον ρυθμό αύξησης της απασχόλησης της προηγούμενης περιόδου, δηλαδή από το 1991 ως το 2001. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον πίνακα 24. Τέλος, ο πίνακας 25 παρουσιάζει τις νέες εκτάσεις που χρειάζεται ο δευτερογενής και ο τριτογενής τομέας παραγωγής.

Πίνακας 24. Νέοι απασχολούμενοι Λαμίας ανά τομέα παραγωγής και σενάριο ανάπτυξης

Απασχολούμενοι ανά τομέα παραγωγής εκτός Σχεδίου πόλης 2025						
	Min	**min**	**min**	**max**	**max**	**max**
	Πρωτογενής	**Δευτερογενής**	**Τριτογενής**	**Πρωτογενής**	**Δευτερογενής**	**Τριτογενής**
Σενάριο 1	-68	530	3.713	-2	735	4.455
Σενάριο 2	151	1.213	6.179	233	1.468	7.097
Σενάριο 3	370	1.897	8.645	467	2.201	9.739

Επιμέλεια: από το συγγραφέα

Πίνακας 25. Απαιτούμενες εκτάσεις ανά τομέα παραγωγής και σενάριο ανάπτυξης

Απαιτούμενες εκτάσεις ανά τομέα παραγωγής και σενάριο ανάπτυξης 2025						
	Min	**min**	**min**	**max**	**max**	**max**
	Πρωτογενής	**Δευτερογενής**	**Τριτογενής**	**Πρωτογενής**	**Δευτερογενής**	**Τριτογενής**
Σενάριο 1	-	39.716	148.524	-	55.139	178.184
Σενάριο 2	-	91.009	247.168	-	110.094	283.870
Σενάριο 3	-	142.302	345.812	-	165.056	389.571

Επιμέλεια: από το συγγραφέα

Νέες εκτάσεις

Το σύνολο των νέων εκτάσεων που καλύπτουν τις ανάγκες επέκτασης κάθε σεναρίου παρουσιάζονται στους πίνακες 26 και 27. Ο πίνακας 26 δείχνει τις νέες εκτάσεις για την περίπτωση της ελάχιστης απασχόλησης και ο πίνακας 27 για το αντίστοιχο μέγιστο μέγεθος.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το πρώτο σενάριο, αν η Λαμία ακολουθήσει τους ίδιους ρυθμούς ανάπτυξης θα χρειαστεί από 642.925 m^2 έως 688.009 m^2. Αν κατά τη διάρκεια της επόμενης εικοσιπενταετίας πραγματοποιηθούν κάποιες από τις προγραμματισμένες υποδομές τότε η Λαμία θα έχει πιο δυναμική ανάπτυξη και οι νέες εκτάσεις που θα χρειαστούν θα είναι από 1.609.378 m^2 ως 1.665.165 m^2. Στην περίπτωση του τρίτου σεναρίου, όπου έχουν πραγματοποιηθεί όλα τα μεγάλα έργα υποδομής οι απαιτούμενες εκτάσεις είναι 2.575.830 m^2 ως 2.642.343 m^2.

Η κατεύθυνση, λοιπόν, της επέκτασης της πόλης το 2025 θα ακολουθήσει τα δεδομένα των προηγούμενων περιόδων, όπου το κέντρο του Δήμου Λαμιέων αδυνατούσε να φιλοξενήσει επιπλέον πληθυσμό με αποτέλεσμα τη διοχέτευση του στα γειτονικά δημοτικά διαμερίσματα. Πιο συγκεκριμένα και όπως απεικονίζεται στους απογραφικούς χάρτες της ΕΣΥΕ για τα έτη 1981,1991 και 2001 η επέκταση της πόλης εντοπίζεται, κυρίως, στα δημοτικά διαμερίσματα Αγ. Παρασκευής, Μεγάλης Βρύσης, Σταυρού, Κωσταλέξη και Ανθήλης. Αυτές είναι οι περιοχές που θα δεχτούν και τις μελλοντικές πιέσεις της αστικής επέκτασης της Λαμίας. Η χωρική αυτή εξάπλωση των αστικών δραστηριοτήτων της Λαμίας θα δημιουργήσει ένα ακόμα ισχυρότερο σύστημα δορυφορικών οικισμών, η ανάπτυξη των οποίων θα εξαρτάται σε κάθε περίπτωση από τη δυναμική του κέντρου, δηλαδή του Δ.Δ. Λαμίας και της ευρύτερης περιοχής επιρροής του.

Πίνακας 26. Σύνολο νέων εκτάσεων Λαμίας ανά σενάριο

Σύνολο Νέων εκτάσεων 2025			
	I	**II**	**III ***
Δευτερογενής min	39.716	91.009	142.302
Τριτογενής min	148.524	247.168	345.812
Εμπόριο	17.868	49.955	82.042
Δικαιοσύνη	893	2.498	4.102
Πολιτιστικά Κέντρα	7.147	19.982	32.817
Νομαρχιακές Υπηρεσίες	4	12	21
Αθλητικά Κέντρα	1.429	3.996	6.563
Κατοικία-Δρόμοι-ΙΧ-Πράσινο	427.343	1.194.757	1.962.171
Σύνολο	642.925	1.609.378	2.575.830

Επιμέλεια: από το συγγραφέα

Πίνακας 27. Σύνολο νέων εκτάσεων Λαμίας ανά σενάριο

Σύνολο Νέων εκτάσεων 2025			
	I	II	III
Δευτερογενής max	55.139	110.094	165.056
Τριτογενής max	178.184	283.870	389.571
Εμπόριο	17.868	49.955	82.042
Δικαιοσύνη	893	2.498	4.102
Πολιτιστικά Κέντρα	7.147	19.982	32.817
Νομαρχιακές Υπηρεσίες	4	12	21
Αθλητικά Κέντρα	1.429	3.996	6.563
Κατοικία-Δρόμοι-ΙΧ-Πράσινο	427.343	1.194.757	1.962.171
Σύνολο	688.009	1.665.165	2.642.343

Επιμέλεια: από το συγγραφέα

7.4. Συμπέρασμα

Στο τρίτο μέρος αυτής της μελέτης, αναλύσαμε τις αναπτυξιακές δυνατότητες της ευρύτερης περιοχής της Λαμίας. Αυτό που προκύπτει από την ανάλυση είναι πως η εξέλιξη της πόλης εξαρτάται από τους στόχους των ευρύτερων χωρικών συνόλων στα οποία ανήκει. Όλα τα στοιχεία που συνθέτουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και του Νομού Φθιώτιδας συγκεντρώνονται στην πόλη της Λαμίας, γεγονός που σημαίνει ότι κάθε προσπάθεια περιφερειακής ανάπτυξης έχει άμεσο αντίκτυπο στην εξέλιξη της πόλης.

Η ανάπτυξη της Περιφέρειας, του Νομού και της Λαμίας εξαρτώνται από τη κεντρική θέση που κατέχουν, αυτές, οι περιοχές στον ελλήνικό χώρο και από τη σημασία τους σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι υποδομές, κυρίως μεταφορών, αποτελούν το βασικό στοιχείο ενίσχυσης της κεντροβαρικής τους θέσης. Η απουσία ή η ύπαρξη τους, η ποιότητα κατασκευής και κυρίως η κατανομή τους στο χώρο ρυθμίζουν την εξέλιξη όλης της περιοχής μελέτης.

Σε επίπεδο πόλης, αν και ένας τέτοιος διαχωρισμός είναι στην ουσία αδύνατος αφού τα αναπτυξιακά πρότυπα όλων των χωρικών ενοτήτων αλληλεπιδρούν, ο βασικός άξονας εξέλιξης είναι οι υποδομές που αφορούν στα οδικά έργα της ζεύξης του Μαλιακού, στην οδική σύνδεση της Λαμίας με το Καρπενήσι, το Ρίο- Αντίρριο και βόρεια με την Εγνατία Οδό καθώς και στη σύνδεση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου με το εμπορευματικό λιμάνι της Στυλίδας και τη ΒΠΕ Λαμίας. Η μελλοντική ανάπτυξη της πόλης και κατά συνέπεια οι τάσεις επέκτασης της εξαρτώνται περισσότερο από τη δυνατότητα σύνδεσης αυτών των υποδομών, παρά από τη μεμονωνομένη λειτουργία τους. Ο κομβικός ρόλος, που επιθυμεί η Λαμία να διαδραματίσει στα επόμενα χρόνια, επηρεάζεται άμεσα από αυτή τη δυνατότητα διασύνδεσης.

Το παραπάνω γίνεται περισσότερο εμφανές μέσα από τη περιγραφή των τρίων σεναρίων επέκτασης της Λαμίας, με χρονικό ορίζοντα το 2025, που προτείνονται σε αυτή τη μελέτη. Το στοιχείο που διαφοροποιεί τα σενάρια μεταξύ τους είναι ο βαθμός ολοκλήρωσης των έργων υποδομής, που περιγράψαμε νωρίτερα. Στοιχείο, που μεταβάλλει το πρότυπο ανάπτυξης της περιοχής και επηρεάζει το βαθμό ελκτυκότητας οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού στη πόλης της Λαμίας.

Στο πρώτο σενάριο, λοιπόν, που η πόλη εξελισεται βάση των ρυθμών ανάπτυξης της προηγούμενης δεκαετίας, με την ύπαρξη των σημερινών υπόδομών της, οι ανάγκες που προκείπτουν για μελλοντικές επεκτάσεις είναι μικρότερες σε σχέση με τα υπόλοιπα σενάρια. Οι νέες εκτάσεις, που θα χρειστεί η πόλη για τις επεκτάσεις της, ως το 2025, αυξάνουν στο δεύτερο σενάριο, που ολοκληρώνονται κάποια από τα προγραμματισμένα έργα υποδομής και φτάνουν στο ανώτατο σημείο τους στο τρίτο σενάριο, που έχουν ολοκληρωθεί όλες οι υποδομές και η Λαμία αποτελεί κόμβο μεταφορών με διεθνή σημασία.

Ανεξάρτητα από την ένταση του φαινομένου και το μέγεθος των απαιτούμενων εκτάσεων για την επέκταση της πόλης, η κατανομή τους θα ακολουθήσει τις τάσεις των προηγούμενων χρονικών περιόδων. Οι αστικές λειτουργίες της Λαμίας, με κυριότερη τη κατοικία, θα εγκατασταθούν στους οικισμούς που βρίσκονται γύρω από το παραδοσιακό κέντρο της πόλης. Βασική αιτία είναι ο υπερκορεσμός των κεντρικών περιοχών και η αναζήτηση, από την πλευρά των κατοίκων, καλύτερων συνθηκών διαβίωσης. Η αύξηση του πληθυσμού αυτών των περιοχών θα δημιουργήσει ένα σύστημα δορυφορικών οικισμών που θα εκτείνεται κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων όλης της περιοχής μελέτης και θα κατευθύνεται κυρίως προς τα ανατολικά και την παραθαλάσσια ζώνη.

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι η τάση επέκτασης μια πόλης μεσαίου μεγέθους, όπως η Λαμία, παρουσιάζει το ίδιο πρότυπο ανάπτυξης με τις υπόλοιπες πόλεις της χώρας. Εκείνο που διαφοροποιεί την επέκταση των μεγάλων πόλεων (π.χ. Αθήνας) σε σχέση με αυτή των μεσαίων αστικών σχηματισμών, είναι ότι οι πρώτες έχουν μια αυτογενή δυναμική που είναι ικανη να επηρεάσει όλη τη χώρα, ενώ η ανάπτυξη των πόλεων μεσαίου μεγέθους εξαρτάται από τη δυναμική εξέλιξης των υπερκείμενων χωρικών συνόλων στα οποία ανήκουν. Κατά συνέπεια οι αιτίες και οι συνέπειες του φαινομένου είναι μόνο κατά αναλογία ίδιες, αφού εμφανίζονται στο χώρο με διαφορετική ένταση.

Όσον αφορά στο τρόπο με τον οποίο γίνονται οι επεκτάσεις στις πόλεις μεσαίου μεγέθους, κατά το παράδειγμα της Λαμίας, η επέκταση συντελείται σταδιακά με την αυθαίρετη κατάληψη της περιαστικής γης από τις αστικές δραστηριότητες και τη μετέπειτα νομιμοποίηση και ένταξη στο σχέδιο πόλης των ήδη διαμορφωμένων περιοχών. Σε αυτή τη διαδικασία η ιδιωτική πρωτοβουλία είναι κυρίαρχη και αναλαμβάνει την παραγωγή του περιαστικού χώρου και το κράτος διαδραμματίζει δευτερεύοντα ρόλο, αφού εκ των υστέρων προσπαθεί να ασκήσει πολεοδομική πολιτική και να καλύψει τα προβλήματα της έλλειψης αρχικού σχεδιασμού. Η οικονομική σημασία του τρόπου παραγωγής και αναπαραγωγής όλων των αστικών περιοχών της χώρας, έγκειται , λοιπόν, στην παρουσία των φορέων του δημοσίου και στον τρόπο με τον οποίο επεμβαίνουν ρυθμιστικά πάνω στη διαμόρφωση του αστικού τοπίου και στα ιδιωτικά συμφέροντα που δραστηριοποιούνται σε αυτό.

Βέβαια, η ανάλυση της οικονομικής συμπεριφοράς όλων των παραγόντων που εμπλέκονται στη διαδικασία επέκτασης των ελληνικών πόλεων (ανεξάρτητα από το μέγεθος τους) θα διαφενόταν καλύτερα αν μπορούσαμε να υπολογίσουμε το κόστος μιας επέκτασης και τη συμμετοχή κάθε φορέα σε αυτό και να αντιπαραβάλουμε την περίπτωση που η επέκταση πραγματοποιούνταν αυθαίρετα με τη μεγαλύτερη συμμετοχή των ιδιωτικών φορέων με την περίπτωση, που η επέκταση γινόταν βάση οργανωμένου σχεδίου με τη συμμετοχή των κρατικού μηχανισμού. Το πληθος, όμως των στοιχείων που απαιτούνται, ο βαθμός αλληλεπίδρασης τους και ο αριθμός των παραδοχών που θα πρέπει να συνυπολογιστούν κάνουν ένα τέτοιο εγχείρημα απαγορευτικό. Το γεγονός αυτό μας δείχνει ότι η οικονομική διάσταση μιας αστικής επέκτασης είναι στην πράξη πιο σύνθετη από οποιαδήποτε προσπάθεια ερμηνείας της μέσα από κάποιο θεωριτικό πλαίσιο. Στην πραγματικότητα τα στοιχεία που διαμορφώνουν τις αστικές επεκτάσεις είναι αδύνατο να διαχωριστούν και κατά συνέπεια είναι αδύνατο να αναλύσουμε τις συμπεριφορές των φορέων που εμπλέοκονται σε αυτή τη διαδικασία. Εκείνο που μπορούμε να κάνουμε, όπως προσπαθήσαμε να επιτύχουμε και σε αυτή τη μελέτη, με τον υπολογισμό των απαιτούμενων νέων περιαστικών εκτάσεων για τις ανάγκες της Λαμίας το 2025, είναι να προσδιορίσουμε έμμεσα κάποιες παραμέτρους που ρυθμίζουν αυτές τις

συμπεριφορές. Αυτές οι παράμετροι σχετίζονται, κυρίως, με την οικονομική δυναμική των πόλεων και της γενικότερες τάσεις ανάπτυξης τους και στην περίπτωση της Λαμίας αφορούν στη σημασία των μεταφορικών υποδομών.

Επίλογος

Η ανάπτυξη των πόλεων και ειδικότερα η επέκταση των αστικών δραστηριοτήτων εκτός των θεσμοθετημένων ορίων τους, είναι ένα ζήτημα που απαιτεί πολυεπίπεδη ανάλυση. Η ερμηνεία αυτού του φαινομένου περιπλέκεται γιατί η αστική ανάπτυξη επηρεάζει και επηρεάζεται από την περιφερειακή πολιτική και τις γενικότερες οικονομικές συνθήκες που επικρατούν διεθνώς. Έχοντας χάσει ο χώρος τις φυσικές του διαστάσεις, λόγω των τεχνολογικών και επικοινωνιακών εξελίξεων, έχουν μεταβληθεί τα πρότυπα χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, μεταβάλλοντας τη δομή των αστικών κέντρων και τις σχέσεις ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς. Η μελέτη, λοιπόν, της επέκτασης των σύγχρονων πόλεων και των παραγόντων- φορέων που συμμετέχουν σε αυτή τη διαδικασία είναι μεγάλης σημασίας για την κατανόηση των νέων αυτών δομών αστικής ανάπτυξης.

Στη μελέτη αυτή, προσπαθήσαμε να προσδιορίσουμε τη σημασία του φαινομένου της αστικής επέκτασης στις πόλεις μεσαίου μεγέθους, που σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Ε. συγκεντρώνουν τις μεγαλύτερες προοπτικές εξέλιξης. Η σημασία αυτών των πόλεων έγκειται στο γεγονός ότι σε εθνικό επίπεδο εξυπηρετούν περιφερειακές ενότητες ενώ σε διεθνές επίπεδο κατέχουν διαμεσολαβητικό ρόλο ανάμεσα στα μεγάλα αστικά κέντρα και στις μικρές πόλεις, ρυθμίζοντας με αυτό τον τρόπο τις δυνατότητες ανάπτυξης τους.

Ο τρόπος επέκτασης των πόλεων εξαρτάται από τους φορείς που δραστηριοποιούνται στον αστικό χώρο και από τις νομοθετικές ρυθμίσεις, οι οποίες θέτουν το πλαίσιο δράσης αυτών των φορέων. Έτσι, λοιπόν, έχουμε από τη μια μεριά τους ιδιωτικούς φορείς και από την άλλη τον κρατικό μηχανισμό που προσπαθεί να οργανώσει και να ελέγξει τον αστικό χώρο και την παραγωγή του.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, οι αστικές επεκτάσεις είναι αποτέλεσμα της προσπάθειας των ατόμων να κατοικήσουν όσο πιο κοντά μπορούν στα αστικά κέντρα της χώρας. Τις περισσότερες φορές, οι οικονομικές δραστηριότητες και οι νέοι κάτοικοι ακολουθούν τις υποδομές μεταφορών και εγκαθίστανται, κυρίως, κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων, έξω από τα όρια των πόλεων.

Η παραγωγή και αναπαραγωγή του αστικού τοπίου γίνεται μέσα από μια διαδικασία αυθαίρετης κατάτμησης της περιαστικής γης και στη συνέχεια της αυθαίρετης και χωρίς πολεοδομικό σχεδιασμό, δόμησης της. Ο κρατικός μηχανισμός επεμβαίνει στον περιαστικό χώρο, εκ των υστέρων, αφού έχει χαθεί η ευκαιρία οργάνωσης της αστικής επέκτασης και έχουν περιοριστεί στο ελάχιστο οι δυνατότητες αποτελεσματικής παρέμβασης. Η διαδικασία συνεχίζεται με τη νομιμοποίηση των περιοχών αυθαίρετης δόμησης και κατά συνέπεια με τη δημιουργία των προϋποθέσεων μελλοντικής αυθαίρετης επέκτασης.

Αυτή η πρακτική πολεοδομικής οργάνωσης, η οποία διαφαίνεται σε όλες τις νομοθετικές ρυθμίσεις πολεοδομικού σχεδιασμού μετά το 1923, αν και βοήθησε στην καταπολέμηση του στεγαστικού προβλήματος της πρώτης περιόδου μετά τη Μικρασιατική καταστροφή, δημιούργησε ένα πρότυπο παραγωγής του αστικού χώρου που ευνοούσε και εξακολουθεί να ευνοεί την κερδοσκοπία πάνω στην περιαστική γη.

Όσον αφορά στους φορείς που δραστηριοποιούνται στον περιαστικό χώρο των ελληνικών πόλεων συναντάμε τους χρήστες, τους επενδυτές και τους σχεδιαστές της γης. Το μεγαλύτερο ποσοστό των χρηστών της περιαστικής γης είναι μικροϊδιοκτήτες, γεγονός που σημαίνει ότι υπάρχει μεγάλη κατάτμηση αυτών των περιοχών και κατά συνέπεια η όποια προσπάθεια πολεοδομικής οργάνωσης τους

συναντά πολλά προβλήματα. Η δεύτερη ομάδα φορέων είναι οι επενδυτές, στους οποίους ανήκουν τα άτομα που εκμεταλλεύονται το νομοθετικό χάσμα και επενδύουν σε γη στην περιαστική ζώνη των πόλεων. Τέλος, οι σχεδιαστές, στην Ελλάδα είναι κυρίως κρατικοί φορείς. Οι περιπτώσεις όπου οι ιδιώτες αναλαμβάνουν το ρόλο του σχεδιαστή είναι πολύ περιορισμένες.

Τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί μια μεταστροφή ως προς το ρόλο του κράτους στην διαδικασία των αστικών επεκτάσεων. Πλέον, η διάχυση των αστικών δραστηριοτήτων κατευθύνεται έμμεσα, από τον κρατικό μηχανισμό, μέσω της χωροθέτησης των υποδομών. Αυτή η μεταβολή στην πολεοδομική οργάνωση δεν έχει καταργήσει το παραδοσιακό πρότυπο οργάνωσης του χώρου, αποτελεί, όμως μια πρώτη προσπάθεια ρύθμισης των προβλημάτων των αστικών κέντρων της χώρας. Βέβαια, τα θετικά βήματα προς την βελτίωση των αστικών κέντρων δεν προήλθαν από ελληνική πρωτοβουλία αλλά από σχετικές κινήσεις της Ε.Ε. και χρηματοδοτήθηκαν από κοινοτικούς πόρους.

Με αφετηρία, λοιπόν, την Ε.Ε. έχει ξεκινήσει, αν και με σχετικά αργούς ρυθμούς, στη χώρα μας ο εκσυγχρονισμός της πολεοδομικής πολιτικής. Ο λόγος αυτής της καθυστέρησης είναι ότι η οργάνωση του περιαστικού χώρου των πόλεων προκειμένου να είναι έτοιμες να δεχτούν τις πιέσεις και να καλύψουν τις ανάγκες μιας αστικής επέκτασης, συνεπάγεται ένα κόστος, το οποίο ο ελληνικός κρατικός μηχανισμός δεν είναι σε θέση να επωμιστεί. Αυτός είναι ο λόγος που η διαδικασία της αυτοστέγασης εξακολουθεί να θεωρείται δεδομένη στην Ελλάδα και η αιτία για την μορφή των αστικών σχηματισμών της χώρας.

Καταλήγοντας, λοιπόν, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι οι αστικές επεκτάσεις είναι μια μορφή της εξέλιξης των πόλεων με οικονομικές, κοινωνικές, πολιτιστικές και πολιτικές προεκτάσεις. Ο προσδιορισμός των επιμέρους στοιχείων μιας αστικής επέκτασης είναι αδύνατος, αφού, ουσιαστικά, κάθε περίπτωση είναι μοναδική και εκφράζει μια μοναδική αναλογία δυνάμεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των πόλεων με διαφορετικά κίνητρα και διαφορετικές προοπτικές εξέλιξης. Η επέκταση μιας πόλης επηρεάζει τις δομικές σχέσεις όλων των παραγόντων του αστικού συστήματος. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο διάχυση των αστικών δραστηριοτήτων θα έπρεπε να ήταν αντικείμενο έρευνας και προγραμματισμού.

Βιβλιογραφία

Ελληνική:

Αναιρούση Φανή, 2004, *Η πορεία του πολεοδομικού σχεδιασμού και τα αδιέξοδα. Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, (βλ. Αραβαντινός Α., 2004)

Ανδρικοπούλου Ελένη, 1994, *Οι Περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εξέλιξη της περιφερειακής πολιτικής από τη συνθήκη της Ρώμης έως το Maastricht*, Εκδόσεις Θεμέλιο

Ανδρικοπούλου Ελένη, Γετίμης Παναγιώτη, Καυκαλάς Γρηγόρης, 1988, *Η ρύθμιση του χώρου στην Ελλάδα: από την κεντρική διαχείριση στον κορπορατισμό;*, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Αραβαντινός Αθανάσιος, 1986, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Θέματα από τη θεωρία και την πρακτική*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αραβαντινός Αθανάσιος, 1997, *Παρόδιες χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αραβαντινός Αθανάσιος, 2004, *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Βούγιας Σπύρος, 2002, Διερεύνηση δυνατοτήτων για την εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης της Λαμίας, Δήμος Λαμιέων

Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, *Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2000-2006*

Γετίμης Παναγιώτης, 2000, *Οικιστική πολιτική στην Ελλάδα. Τα όρια της μεταρρύθμισης*, Εκδόσεις Οδυσσέα

Γετίμης Παναγιώτης, Καυκάλας Γρηγόρης, 2001, *Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη. Θεωρία- ανάλυση και πολιτική*, Εκδόσεις Θεμέλιο

Γετίμης Παναγιώτης, Καυκάλας Γρηγόρης, 2003, *Μητροπολιτική διακυβέρνηση. Διεθνής εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα*, Ερευνητικό Πανεπιστημιακό Ινστιτούτο Αστικού Περιβάλλοντος και Ανθρώπινου Δυναμικού

Γετίμης Παναγιώτης, 2000- 2001, *Πολεοδομική- οικιστική ανάπτυξη και πολιτική*, Πανεπιστημιακές σημειώσεις του μαθήματος «Πολεοδομική- οικιστική ανάπτυξη και πολιτική» του Τμήματος Οικονομική και Περιφερειακή Ανάπτυξη

Γοσποδίνη Άσπα, 2000, *Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Δεμαθάς Ζ., Τσουγιόπουλος Γ., 1985, *Η νεοελληνική πόλη: η διαδικασία ανάπτυξης της. Ένα πλαίσιο θεωρητικής προσέγγισης*, Πρακτικά Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας «Νεοελληνική πόλη Οθωμανική κληρονομιές και ελληνικό κράτος», Β΄ Τόμος, Εταιρεία μελέτης νέου Ελληνισμού

Δεμαθάς Ζαχαρίας, 1998, *Θεωρίες γαιοπροσόδου στους κλασικούς λαο στον Μαρξ. Η χρησιμότητα της γαιοπροσόδου για την κατανόηση ορισμένων ζητημάτων της πολιτικής οικονομίας*, Διδακτορική διατριβή

Καραδήμου Α., Παπαμίχος Ν., 2004, *Μοντέλα οργάνωσης του χώρου της νεοελληνικής πόλης. Από το 20ο στον 21ο αιώνα*, Συνέδριο Πανεπιστημίου Αιγαίου «Ελληνική πόλη και γεωγραφία. Νέα παραδείγματα στην ερμηνεία και τον σχεδιασμό»

Κομνηνός Νίκος, 2004, *Η πόλις. Σχεδιασμός και αναδυόμενα μοντέλα αστικότητας*, Διδακτικές σημειώσεις Τομέα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και περιφερειακής ανάπτυξης, Αροστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Κόνσολας Νικ., 1997, Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική, Εκδόσεις Παπαζήση

Κότιος Άγγελος, 1999, *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Κουρλιούρος Ηλίας, 2001, *Διαδρομές στις θεωρίες του χώρου. Οικονομικές γεωγραφίες της παραγωγής και της ανάπτυξης*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα

Κουτσάκος Βασίλης, 1984, *Γενικό πολεοδομικό σχέδιο. Λαμία*, Υ.Χ.Ο.Π.

Λαμπρινίδης Ματθαίος, 1999, *Στρατηγική υποδομών για την Περιφέρεια της Στερεάς Ελλάδας*, Πρόγραμμα RIS Plus

Λεοντίδου Λίλα, 1989, *Πόλεις της Σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940*, ΕΤΒΑ

Λεοντίδου Λίλα, 1989, *Γεωγραφικός χώρος και κοινωνικός σχηματισμός*, Διδακτικές σημειώσεις για τα μαθήματα Κοινωνική Γεωργραφία, Χώρος και Κοινωνικές Διαδικασίες, Ε.Μ.Π.

Λεοντίδου Λίλα, 2005, *Αγεωγράφητος Χώρα. Ελληνικά είδωλα στις επιστημολογικές διαδρομές της Ευρωπαϊκής Γεωγραφίας*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα

Λεοντίδου Λίλα, Μαρμαράς Εμμανουήλ, Κουρλιούρος Ηλίας, Αφουξενίδης Αλέξης, 2004, *Consequences of urban sprawl in Athens and East Attica, 1981-2004*, paper written for the EU-Urbs Pandens Project (mimeograph)

Λεοντίδου Λίλα, Μαρμαράς Εμμανουήλ, Κουρλιούρος Ηλίας, Αφουξενίδης Αλέξης, Ρόντος Κώστας, Χατζηχρήστος Θωμάς, 2004, *Causes of urban sprawl in Athens and East Attica, 1981-2004*, paper written for the EU-Urbs Pandens Project (mimeograph)

Λεοντίδου Λίλα, Μαρμαράς Εμμανουήλ, Κουρλιούρος Ηλίας, Αφουξενίδης Αλέξης, Ρόντος Κώστας, 2005, *Infrastructure-related urban sprawl and the South European city», paper written for the EU-Urbs Pandens Project (mimeograph)*

Λουκάκης Παύλος, 1985, *Αθήνα 1830-1940: Ιστορικές φάσεις παγίωσης του υπερσυγκεντρωτισμού της*, Πρακτικά Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας «Νεοελληνική πόλη Οθωμανική κληρονομιές και ελληνικό κράτος», Β΄ Τόμος, Εταιρεία μελέτης νέου Ελληνισμού

Λουκάκης Παύλος, 1998, *Οικονομική ανάπτυξη και χωροταξικός σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων 1995-2020. Χωρικές Ρυθμίσεις περιοχής αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος»*, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου

Λουκάκης Παύλος, 2001, *Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας. Σύνδεση δικτύου μεταφορών με το εθνικό και διεθνές δίκτυο- Προτάσεις βελτιώσεων και αναμενόμενες επιδράσεις στην οικονομική δραστηριότητα*, Πρόγραμμα RIS Plus

Λουκάκης Παύλος, 2005, *Διαπεριφερειακοί εθνικοί άξονες χερσαίων μεταφορών*, Ημερίδα «Διπλή ζεύξη Μαλιακού κόλπου», ΤΕΕ Ν.Μαγνησίας

Λουκάκης, 2003, *Διδακτικές σημειώσεις μαθημάτων Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης*

Μάργαρης Βασίλης, 2001, *Φθιώτιδα- Λαμία*, Εκδόσεις Κέδρος

Μαρμαράς Εμμανουήλ, 2002, *Σχεδιασμός και οικιστικός χώρος. Θεωρητικές προσεγγίσεις και όψεις της Ελληνικής αστικής γεωγραφίας*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα

Μέλισσας Δημήτρης, 2002, *Θεμελιώδη ζητήματα του δικαίου της χωροταξίας*, Εκδόσεις Σάκκουλα

Μουστάκη Δ., Νικολόπουλου Α., 2000, *Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Γ΄ Φάση*

Μπίθας Κ.Π., 2001, *Βιώσιμες πόλεις, Θεωρία- Πολιτική*, Εκδόσεις Τυπωθήτω

Νικολαΐδου Σήλια, 1993, *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Παπαζήση

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας, 2004, *Διπλή Ζεύξη του Μαλιακού κόλπου. Μελέτη σκοπιμότητας- βιωσιμότητας του έργου*

Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., 1999, *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Οικονόμου Δημήτρης, *Σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού και ειδικές χωροταξικές μελέτες*

Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Ε.Π.Ι Παντείου Πανεπιστημίου, 1995-1998, πρόταση χωροταξικής διάρθωσης χρονικού ορίζοντα 2020, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

Παπαγεωργίου Ν., 2005, *Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας. Σχέδιο- Όραμα Περιφερειακής ανάπτυξης*

Περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, 2003

ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., 2003, *Περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας*

Πετράκος Γ., Ψυχάρης Γ., 2004, *Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Εκδόσεις Κριτική

Πολυδωρίδης Νίκος, 1985, *Χωροθέτηση- αποκέντρωση των ΑΕΙ: διερεύνηση των δυνατοτήτων για την χωροθέτηση πανεπιστημιακών σχολών στον ελληνικό χώρο με κριτήρια περιφερειακής ανάπτυξης*,

Σιδηρόπουλος Ηλίας, 2001, *Το δίκτυο μεταφορών στη Στερεά Ελλάδα και η συμβολή του στην ανάπτυξη καινοτομικών δράσεων*, Πρόγραμμα RIS Plus

Τσουγιόπουλος Γεώργιος, 1984, *Το ελληνικό αστικό κέντρο. Μέρος πρώτο. Μεδοδολογική προσέγγιση*, ΕΚΚΕ

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1996, *Habitat II. Εθνική έκθεση για την Ελλάδα*, ΔΕΠΟΣ, (βλ. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., 1999)

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998, *Χωροταξικό σχέδιο Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος*

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2000, *Χωροταξικό σχέδιο Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος*

Υ.Χ.Ο.Π., *Γενικό πολεοδομικό σχέδιο Λαμίας. Α΄ Φάση*, 1984

Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, 1984, *Νομός Φθιώτιδας. Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης*

Χουσιανάκου Μάρθα, 1998, *Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Α Φάση*

Χριστοφιλόπουλος Δημήτρης, 2002, *Πολιτιστικό περιβάλλον- χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη*, Εκδόσεις Σάκκουλα

Χριστφάκης Μανώλης, 2001, *Τοπική Ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση

Άρθρα:

Αλεξανδρής Χρήστος, 2005, *Θησέας: Έργα- ασπιρίνες*, 6 Απριλίου, Λαμιακός Τύπος

Ηλιοδρομίτης Θανάσης, 2004, *Αύξηση 1,5% στην οικοδομική δραστηριότητα*, 16 Απριλίου, Ημερησία

Γαδ Χρήστος, 2005, *Δεν τους χωράει η Ελλάδα*, Μάιος, Executive Know- How, Τεύχος 88

Λουκάκης Παύλος, 1997, *Περιφερειακές - χωροταξικές διαστάσεις των μεγάλων έργων υποδομών μεταφορών*, Περιοδικό Εξπρές, Τεύχος Μαρτίου

Λουκάκης Παύλος, 1997, *Σύγχρονη Ελληνική πόλη: Τάσεις μεταλλαγών στη χωρική διάχυση της αστικοποίησης*, Περιοδικό Αρχαιολογία και Τέχνες, Τεύχος 65

Παπαδιώτης Γεώργιος, 2001, *Ο ρόλος των ΟΤΑ στην αστική και περιαστική ανάπτυξη*, Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, Τεύχος 2180

Περπέρας Νίκος, 2005, *Απαιτούνται άμεσες βελτιώσεις στο οδικό δίκτυο για να μειωθούν τα τροχαία δυστυχήματα*, ΤΕΕ, Τεύχος 2354.

Πουλερές Γιώργος, 2004, *Εκρηκτικό κοκτέιλ δόμησης*, 7 Μαΐου, Τα Νέα

ΦΕΚ/Εγκύκλιοι/Νόμοι:

ΦΕΚ 955 (1986), Τεύχος Δ΄, 15 Οκτωβρίου

ΦΕΚ 251 (1989), Τεύχος Δ΄, 3 Μαΐου

ΦΕΚ 11 (1989), Τεύχος Δ΄, 16 Ιανουαρίου

ΦΕΚ 242 (1989), Τεύχος Δ΄, 26 Απριλίου

ΦΕΚ 355 (1989), Τεύχος Δ΄, 6 Ιουνίου

ΦΕΚ 224 (1997), Τεύχος Α΄, 4 Δεκεμβρίου

ΦΕΚ 285 (2004), Τεύχος Δ΄, 5 Μαρτίου

Εγκύκλιος 42/97, 23 Οκτωβρίου, ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Εγκύκλιος 50/97, 19 Δεκεμβρίου, ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Εγκύκλιος 51/98, 7 Ιανουαρίθου, ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Εγκύκλιος 13/98, 13 Μαρτίου, ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Ξένη:

Adams David, 1994, *Urban planning and the development process*, UCL Press

Alonso W., 1964, *Location and land use; Toward a general theory of land rent*, Harvard University Press. (βλ.Λεοντίδου, 2005)

Arnstberg Karl-Olov, Bergstrom Inger, 2004, *No place like second home*, paper written for the EU-Urbs Pandens Project (mimeograph)
Arnstberg Karl-Olov, Couch Chris, 2004, *The logic of urban sprawl in Europe*, paper written for the EU-Urbs Pandens Project (mimeograph)

Benevolo Leonardo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα

Blowers Andrew, Hamnett Chris, Sarre Philip, 1987, *Η πόλη του μέλλοντος*, The Open University

Carter Harold, 1995, *The study of urban geography*

Couch Chris, Karecha Jay, Nuissl Henning, Rink Dieter, 2005, *Decline and sprawl: An evolving type of urban development- observed in Liverpool and Leipzig»*, Carfax Publishing.

Farrel L.M., 1988, *Hedged real estate and the wealth redistribution effect of real estate option*, Urban Studies

Gerhard Petschel-Held, 2002, *Urbs Pandens. Urban sprawl: European patterns, environmental degradation and sustainable development*, Potsdam Institute for Climate Impact Research.

Hall P., 1988, *Cities of tomorrow,* Basil Blackwell

Hammett Chris, 1987, *Η πόλη του μέλλοντος*

Hansjurgens Bernd, Hehhing Nuissi, 2004, *Economic instruments related to urban sprawl and the rate of sealing*, paper written for the EU-Urbs Pandens Project (mimeograph)

Harvey David, 2002, *Spaces of hope,* Edinburgh University Press

Harvey David, 1999, *Social justice and the city,* Blackwell

Hehhing Nuissi, 2004, *Policy responses on urban sprawl in Europe*, paper written for the EU-Urbs Pandens Project (mimeograph)

ICAP, 2005, *Οδηγός επιχειρήσεων Κεντρικής Ελλάδος*

Isaac F., 1991, *Hedonic indices and housing programme benefits*, Urban Studies

Karecha Jay, Couch Chris, 2004, *Sprawl and the socially segregated city*, paper written for the EU-Urbs Pandens Project (mimeograph)

Karecha Jay, Couch Chris, 2004, *Sprawl and the socially segregated city*, Pandens book

Krugman Paul R., 1996, Development geograprhy and economic theory, MIT Press

Lalenis Konstantinos, 2002, *The evolution of local administration in Greece. How using transplants from France became tradiotion,* Kluwer Academic Publishers

Lefebvre Herni, 1905, *The production of space,* Oxford

Lefebvre Herni, 1977, *Το δικαίωμα στην πόλη: χώρος και πολιτική,* Εκδόσεις Παπαζήση

Newman Peter, Thornley Andy, 1996, *Urban planning in Europe. International competition, national systems and planning projects*

Real Estate Research Coorporation, 1992, *Indicators of Urban Sprawl,* Oregon's Department of Land Conservation and Development

Philippides D., 1990, *For the Greek city: postwarway and future perspectives,* Athens, Themelio (in Greek)

Sarigiannis G., 2000, *Athens: 1830- 2000: evolution urbanism- transportation,* Athens, Simetria in Greek

Schorske C.E., 1998, *Thinking with history: Explorationw in the passage to modernism*, Princeton University Press. (βλ. Λεοντίδου, 2004)

Stilwell Frank, 1972, Περιφερειακή οικονομική πολιτική, Εκδόσεις Σάκκουλα

Thunen J. H. von, 1826, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwistschaft und Nationalokonomie*, Hamburg. (βλ. Μαρμαράς, 2002)

Walker David, Chapman Keith, 1992, *Η χωροθέτηση της βιομηχανίας: θεωρία και πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση

Weber A., 1909, *Ueber den Standort der Industrien, Part I, Reine Theorie der Standorts*, Tubingen. (βλ. Μαρμαράς, 2002)

Διαδικτυακές Σελίδες

www.statistics.gr

www.ypes.gr

www.mineny.gr

www.teilam.gr

www.e-lamia.gr

www.mnec.gr

www.prd.uth.gr

www.economics.gr

www.stereaellada.gr

www.europa.eu.int

www.sprawlcity.org

www.nature.ert.gr

www.ekpaa.gr

www.lisgil.engr.ccny.cuny.edu

www.googleearth.com

www.tovima.dolnet.gr

www. sierraclub.org

www.uikapedia.org

www.sprawlcity.org

www.darkwing.org

www.

www.tee.gr

www.urenio.org

www.destsoft.com

www.worldwind.arc.nasa.gov

www.prb.org

www.

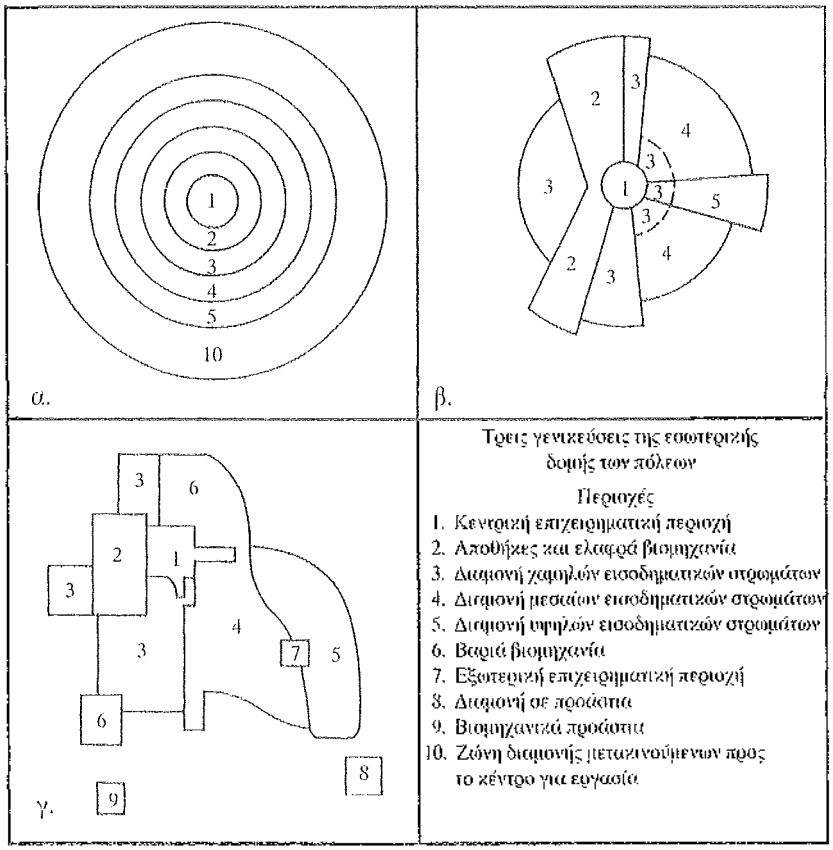
www.ypes.gr

www.bbc.co.uk

www.taxheaven.gr

www.parliament.gr

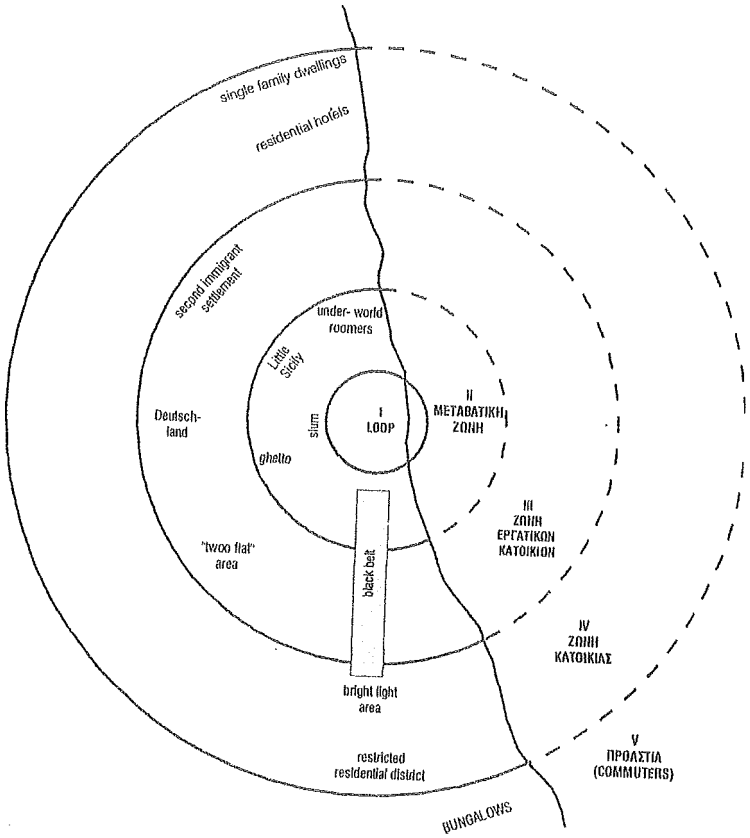
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



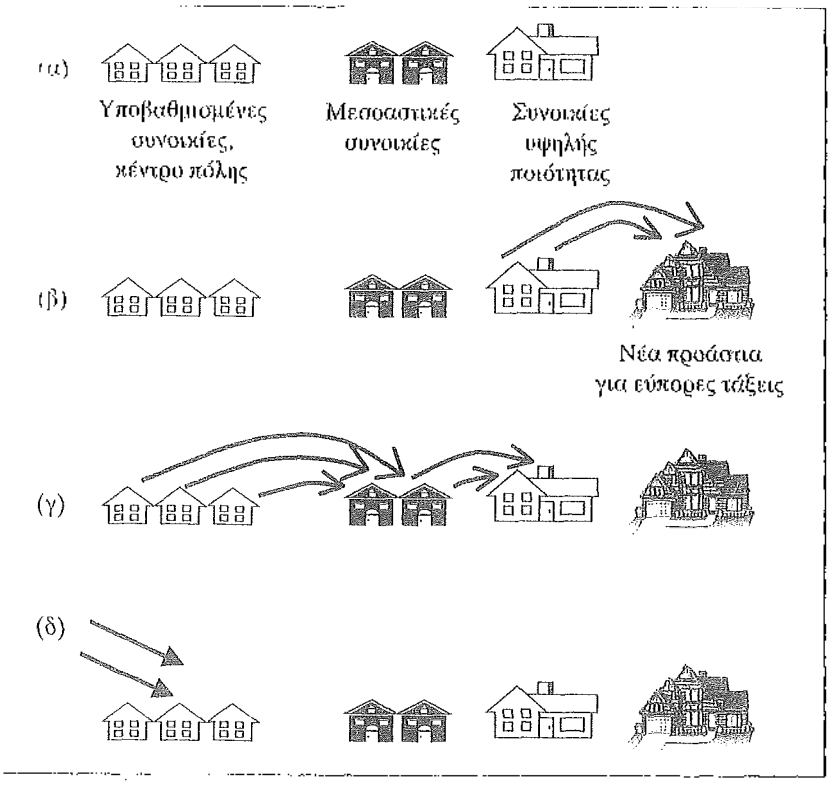
α. Το μοντέλο των ομόκεντρων ζωνών του Burgess

β. Το μοντέλο των τομέων του Hoyt

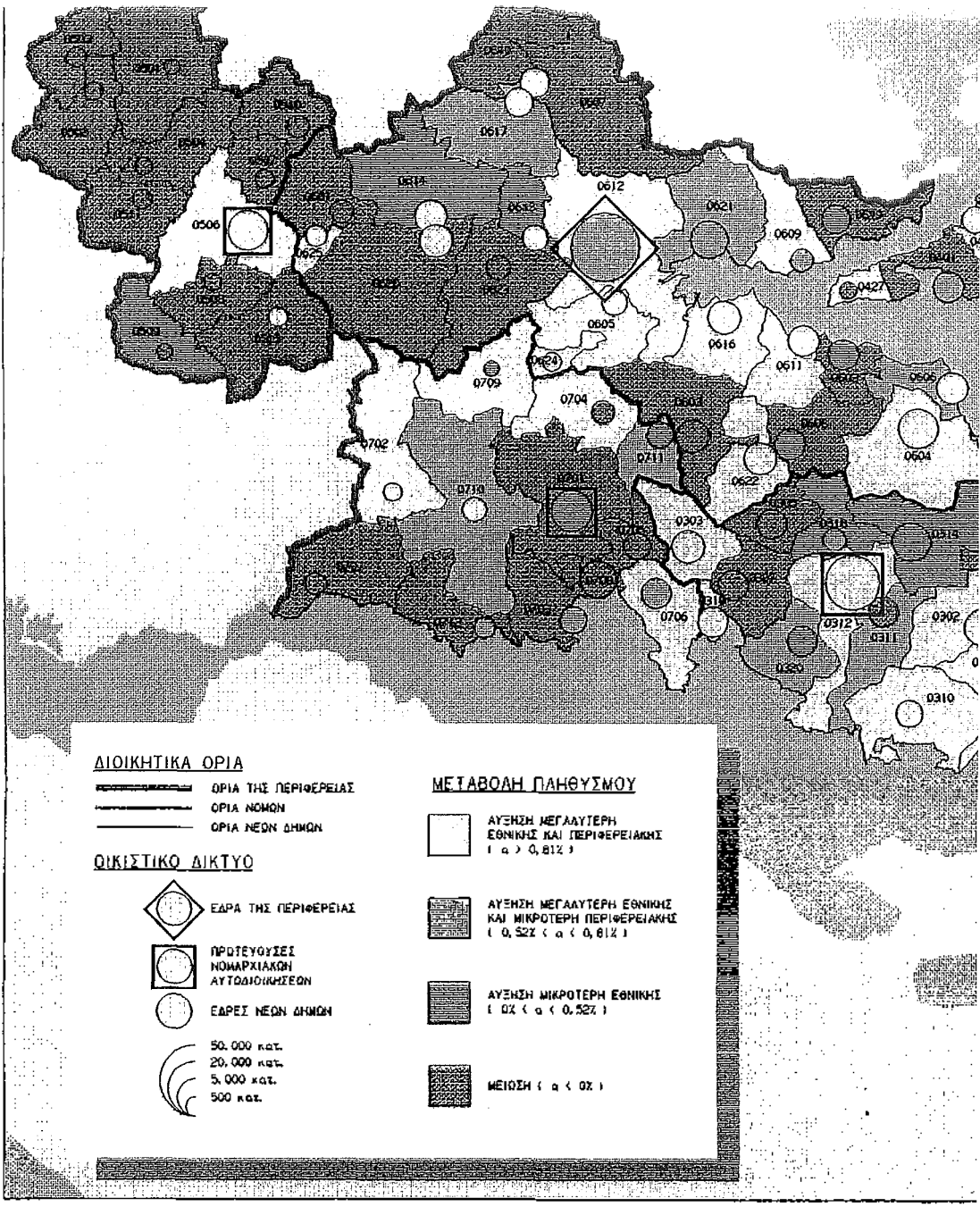
γ. Το πολυπυρηνικό μοντέλο των Ullmann και Harris

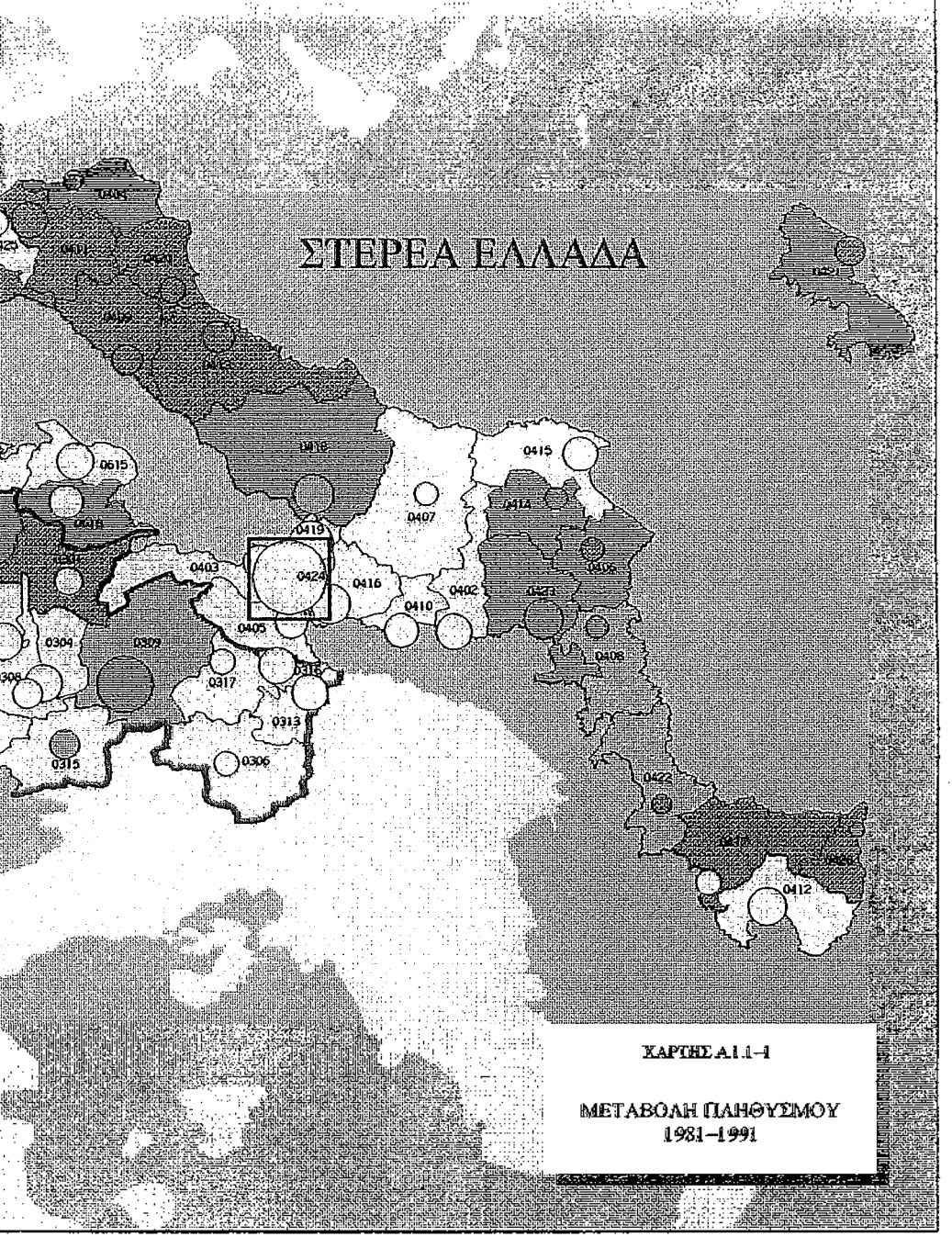


Ομοκεντρη Δομη του Σικαγο τη Δεκαετια του 1920 – το Μοντελο του Burgess



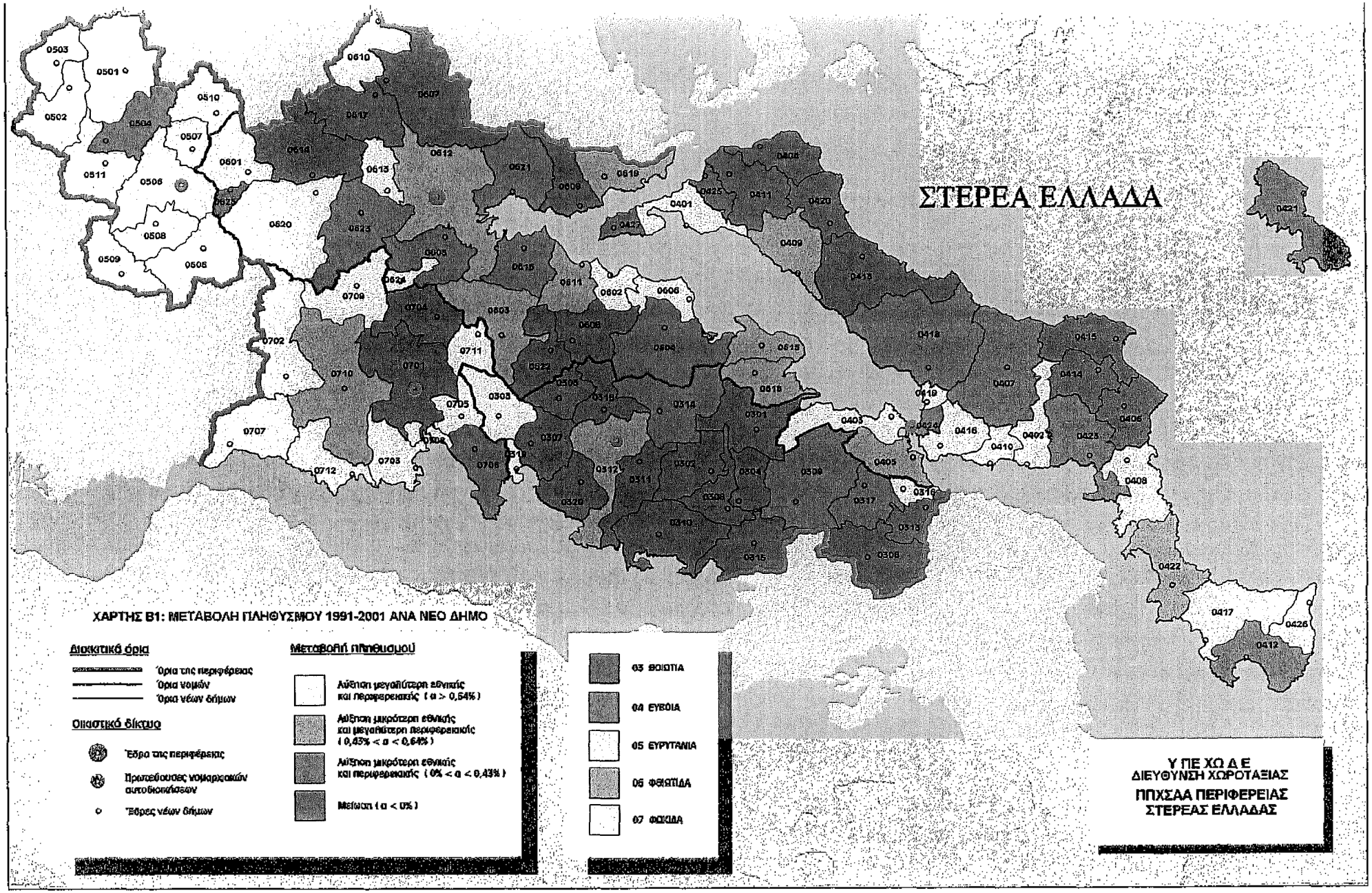
ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΦΙΛΤΡΑΡΙΣΜΑΤΟΣ
(ΚΑΘΟΛΙΚΗΣ ΑΙΥΛΙΣΗΣ)


0617
0612
0506
0621
0609
0427
0605
0616
0611
0709
0704
0604
0622
0303
0312
0311
0302
0310
0706
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ
ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΟΡΙΑ ΝΟΜΩΝ
ΟΡΙΑ ΝΕΩΝ ΔΗΜΩΝ
ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΕΔΡΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΩΝ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΕΩΝ
ΕΔΡΕΣ ΝΕΩΝ ΔΗΜΩΝ
50.000 κατ.
20.000 κατ.
5.000 κατ.
500 κατ.
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ
ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ (α > 0,81%)
ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ (0,52% < α < 0,81%)
ΑΥΞΗΣΗ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΕΘΝΙΚΗΣ (0% < α < 0,52%)
ΜΕΙΩΣΗ (α < 0%)



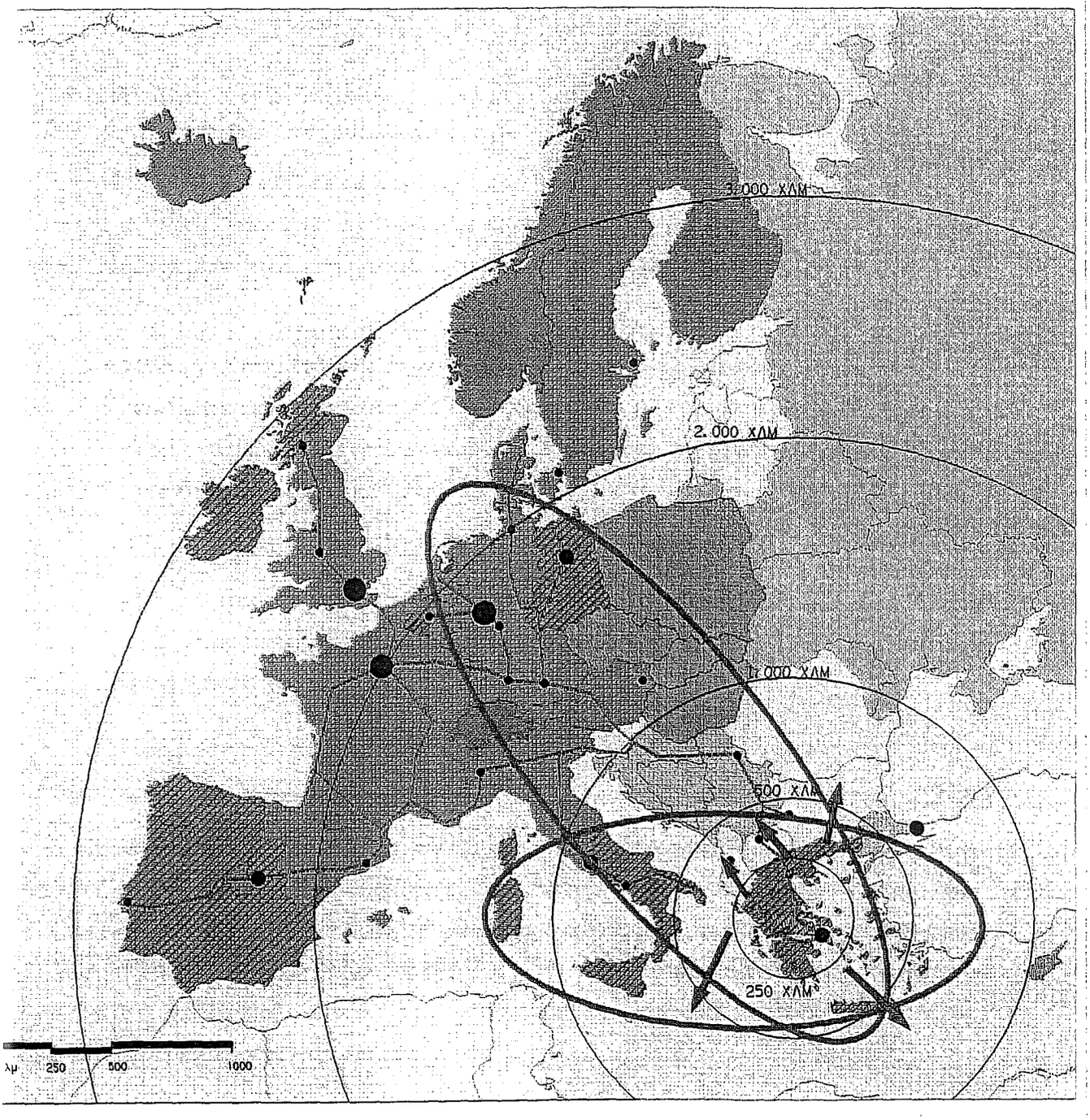
ΧΑΡΤΗΣ Α1.1-1

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ
1981–1991


ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ
ΧΑΡΤΗΣ Β1: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 1991-2001 ΑΝΑ ΝΕΟ ΔΗΜΟ
Διοικητικά όρια
Όρια της περιφέρειας
Όρια νομών
Όρια νέων δήμων
Οδικό δίκτυο
Έδρα της περιφέρειας
Πρωτεύουσες νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων
Έδρες νέων δήμων
Μεταβολή πληθυσμού
Αύξηση μεγαλύτερη εθνικής και περιφερειακής (α > 0,54%)
Αύξηση μικρότερη εθνικής και μεγαλύτερη περιφερειακής (0,43% < α < 0,54%)
Αύξηση μικρότερη εθνικής και περιφερειακής (0% < α < 0,43%)
Μείωση (α < 0%)
03 ΒΟΙΩΤΙΑ
04 ΕΥΒΟΙΑ
05 ΕΥΡΥΤΑΝΙΑ
06 ΦΘΙΩΤΙΔΑ
07 ΦΩΚΙΔΑ
Υ ΠΕ ΧΩ Δ Ε
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΠΧΣΑΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΧΑΡΤΗΣ Α.2-1

Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ



ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΟΧΟΥ Ι ΤΩΝ ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΤΗΣ ΕΕ

ΚΥΡΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ

ΠΟΛΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑΣ

ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ > 5.000.000 κατ

ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ 2,5 - 5.000.000 κατ

ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ 1,0 - 2,.500.000 κατ

ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΞΟΝΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΧΩΡΕΣ ΕΖΕΣ / ΕΟΧ

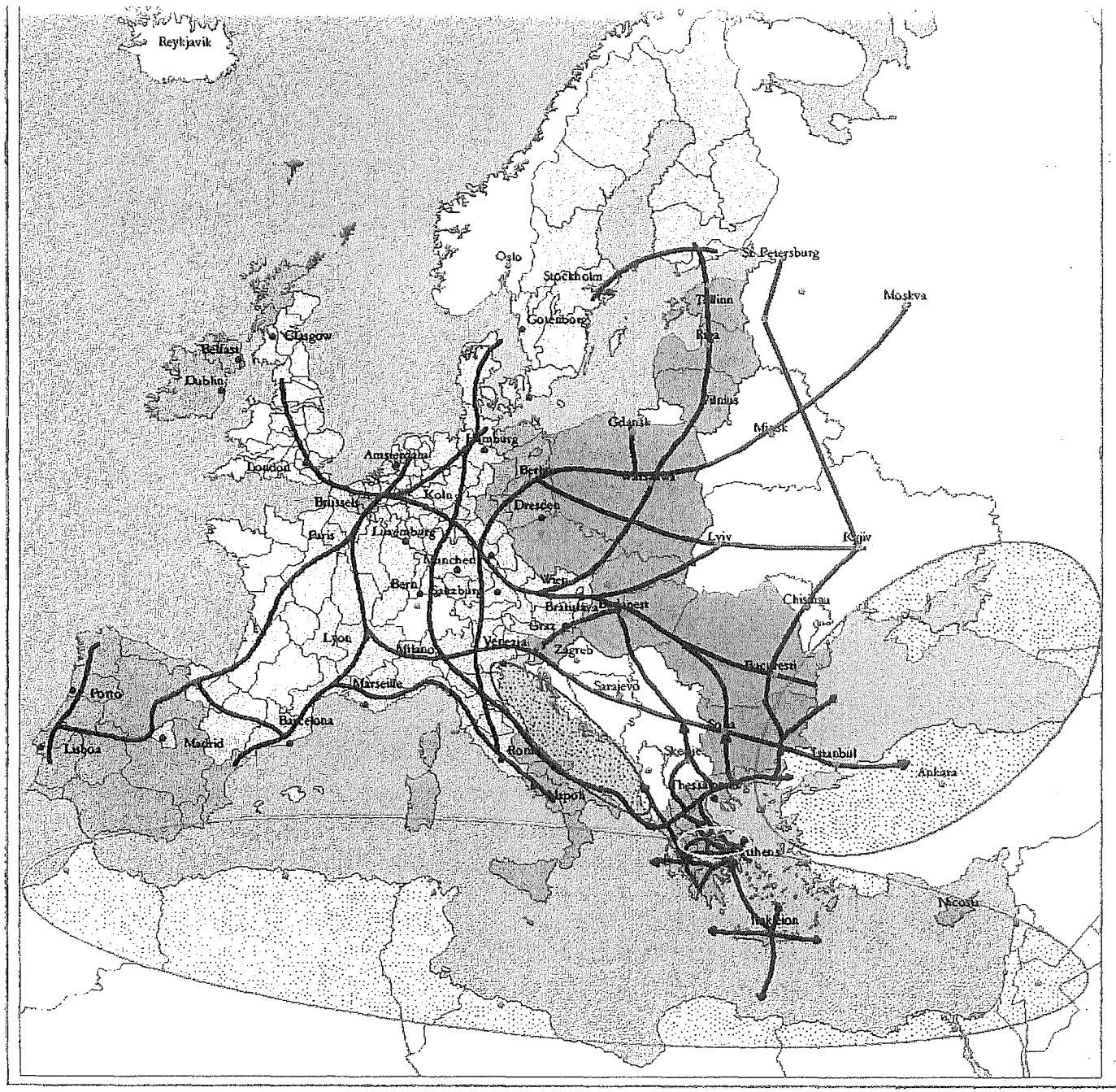
ΧΩΡΕΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ & ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ (ΧΑΚΕ)

ΚΟΙΝΟΠΟΛΙΤΕΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ (ΚΑΚ)

ΑΛΛΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΕΕ Ε.Ε

Θέσης της Περιφέρειας στον Ευρύτερο Ευρωπαϊκό Χώρο



Περιφέρεια Στ. Ελλάδας

Κύριοι Άξονες Ανάπτυξης των χωρών της Ε.Ε.

Άξονες ανάπτυξης της Περιφέρειας Σ. Ελλάδας (υπάρχοντες, τάσεις και προοπτικές)

Περιφέρειες Στόχου 1 Ε.Ε.

Λοιπές Περιφέρειες Ε.Ε.

Προς Ένταξη Χώρες

Πανευρωπαϊκές Περιοχές Θαλάσσιων Μεταφορών

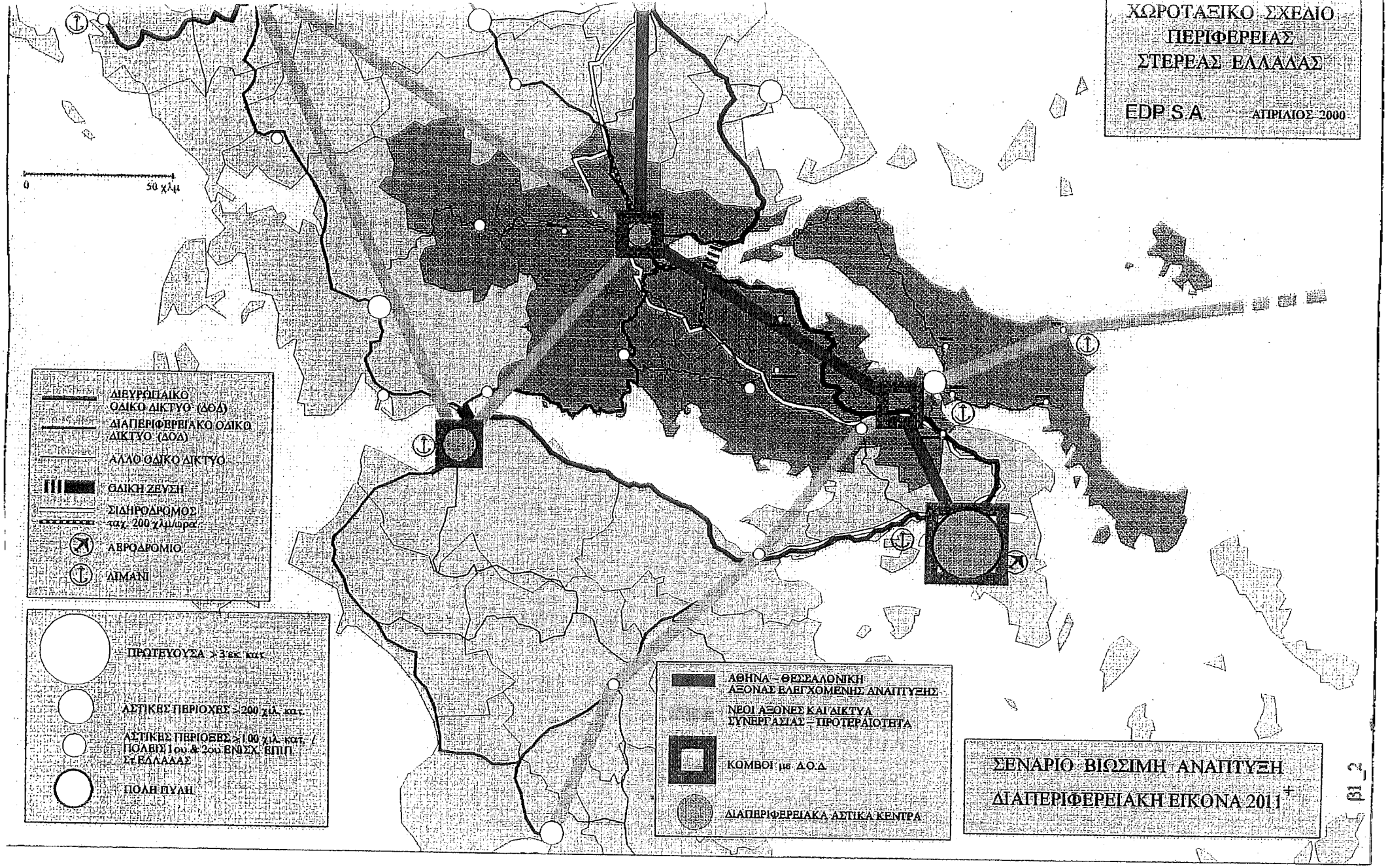
Αδριατική/ Ιόνια

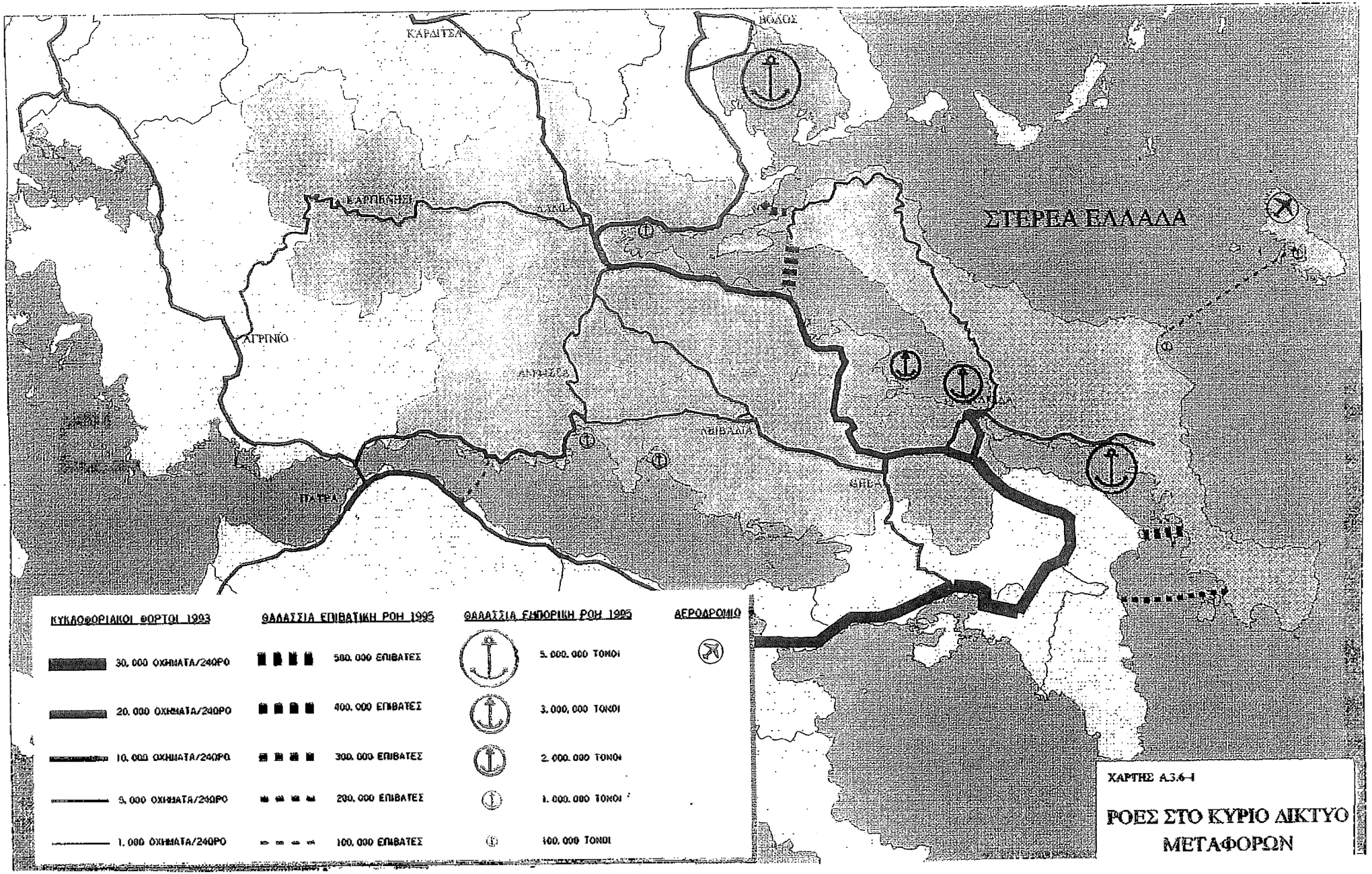
Μαύρη Θάλασσα

Μεσόγειος

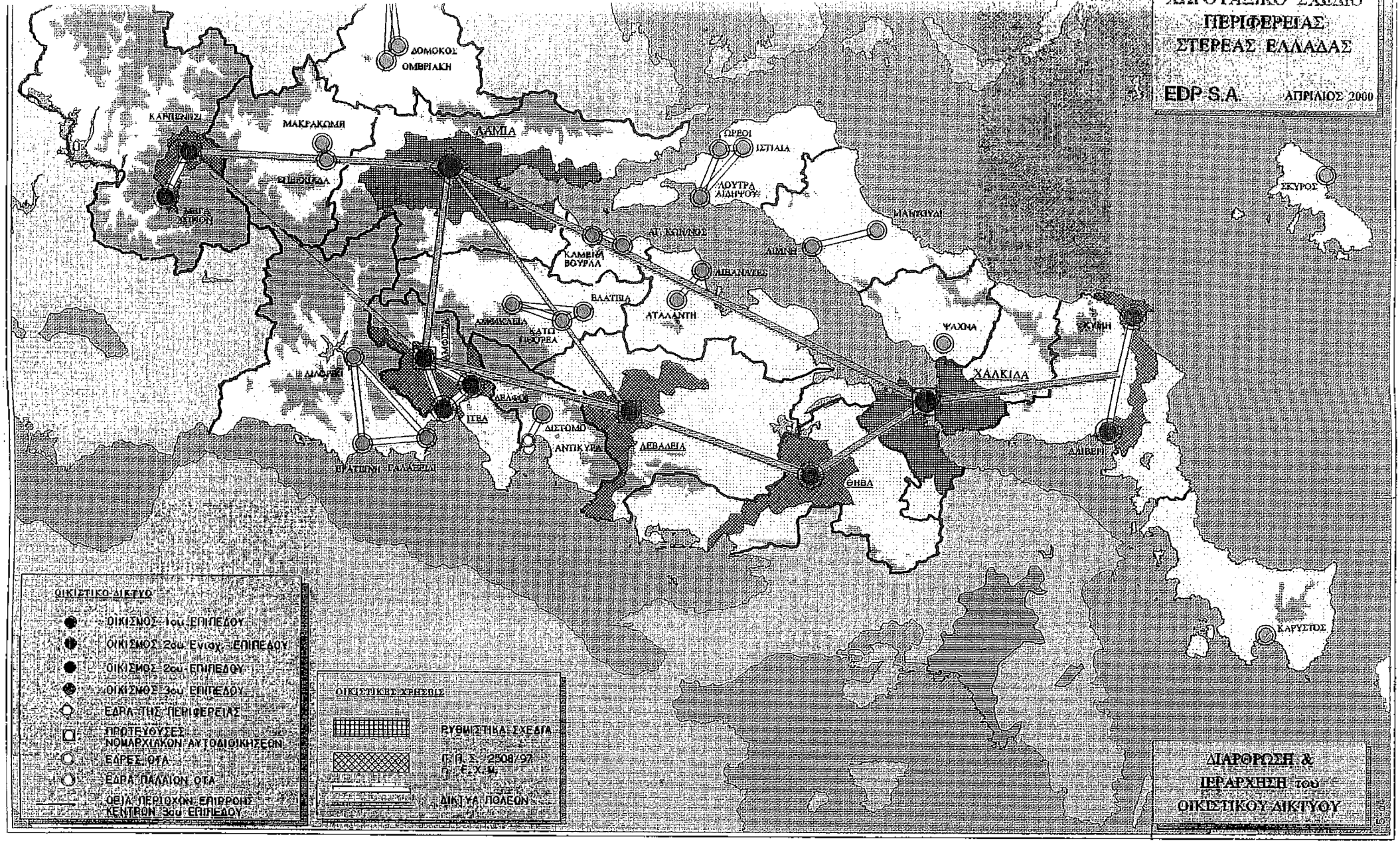
ΥΠΕΧΩΔΕ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΠΠΧΣΑΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ


ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
EDP S.A
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2000
0
50 χλμ
ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΔΟΔ)
ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΔΟΔ)
ΑΛΛΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΟΔΙΚΗ ΖΕΥΞΗ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
ταχ. 200 χλμ/ωρα
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
ΛΙΜΑΝΙ
ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ > 3 εκ. κατ.
ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ > 200 χιλ. κατ.
ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ > 100 χιλ. κατ. /
ΠΟΛΕΙΣ 1ου & 2ου ΒΗΣΧ ΒΠΠ
ΣΤΗ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΠΟΛΗ ΠΥΛΗ
ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΑΞΟΝΑΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΝΕΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΑ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ – ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ
ΚΟΜΒΟΙ με Δ.Ο.Δ
ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ
ΣΕΝΑΡΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΙΚΟΝΑ 2011
β1_2

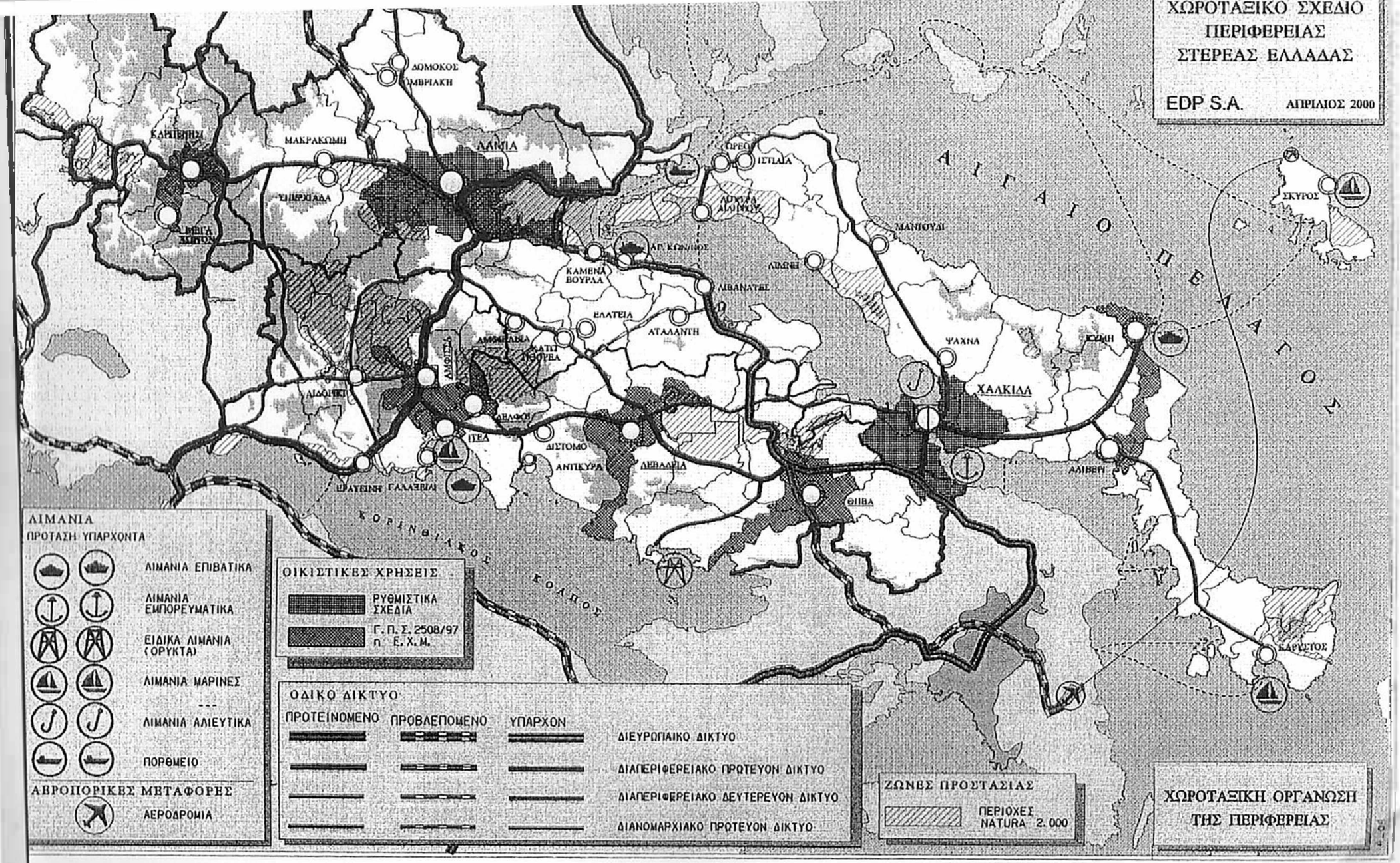


***Πηγή**: Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, φάση Α΄. EDP S.A., Ιούνιος 1998*

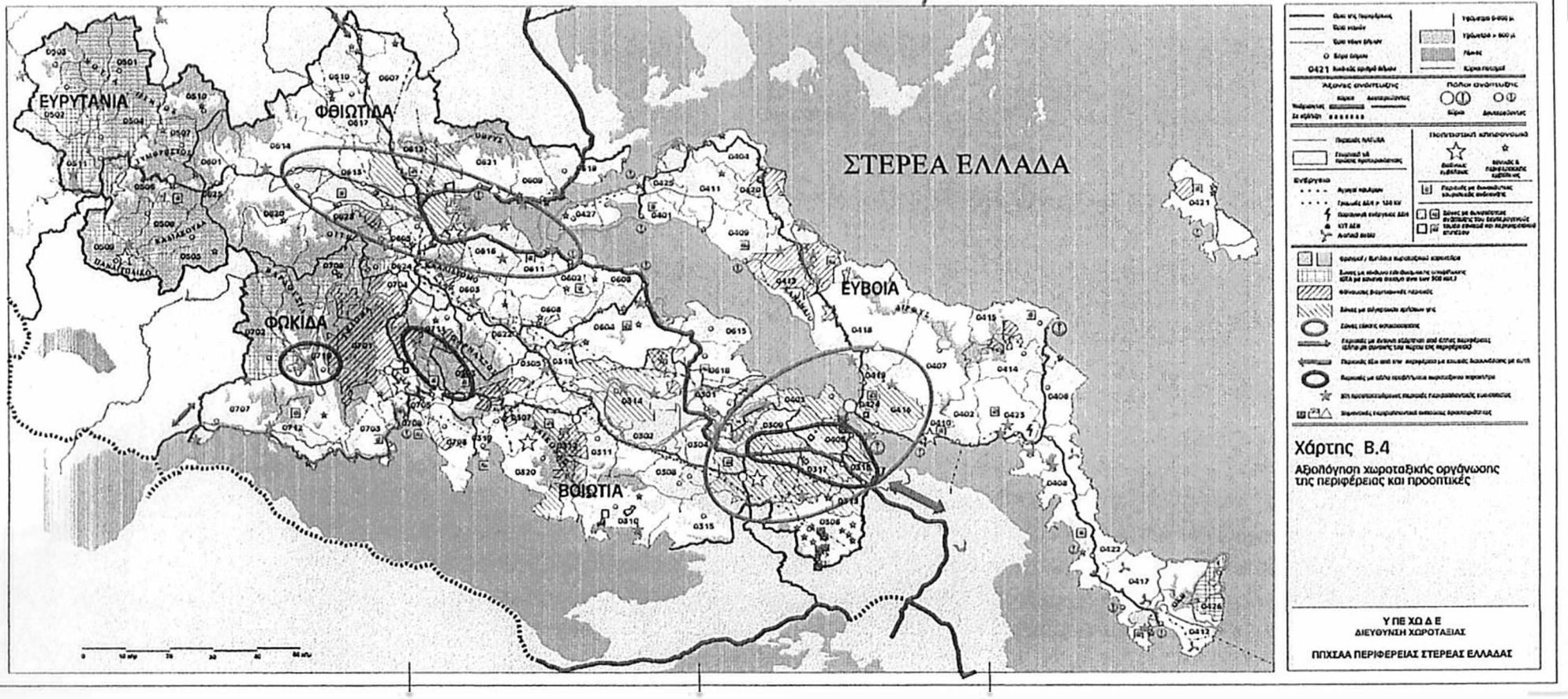


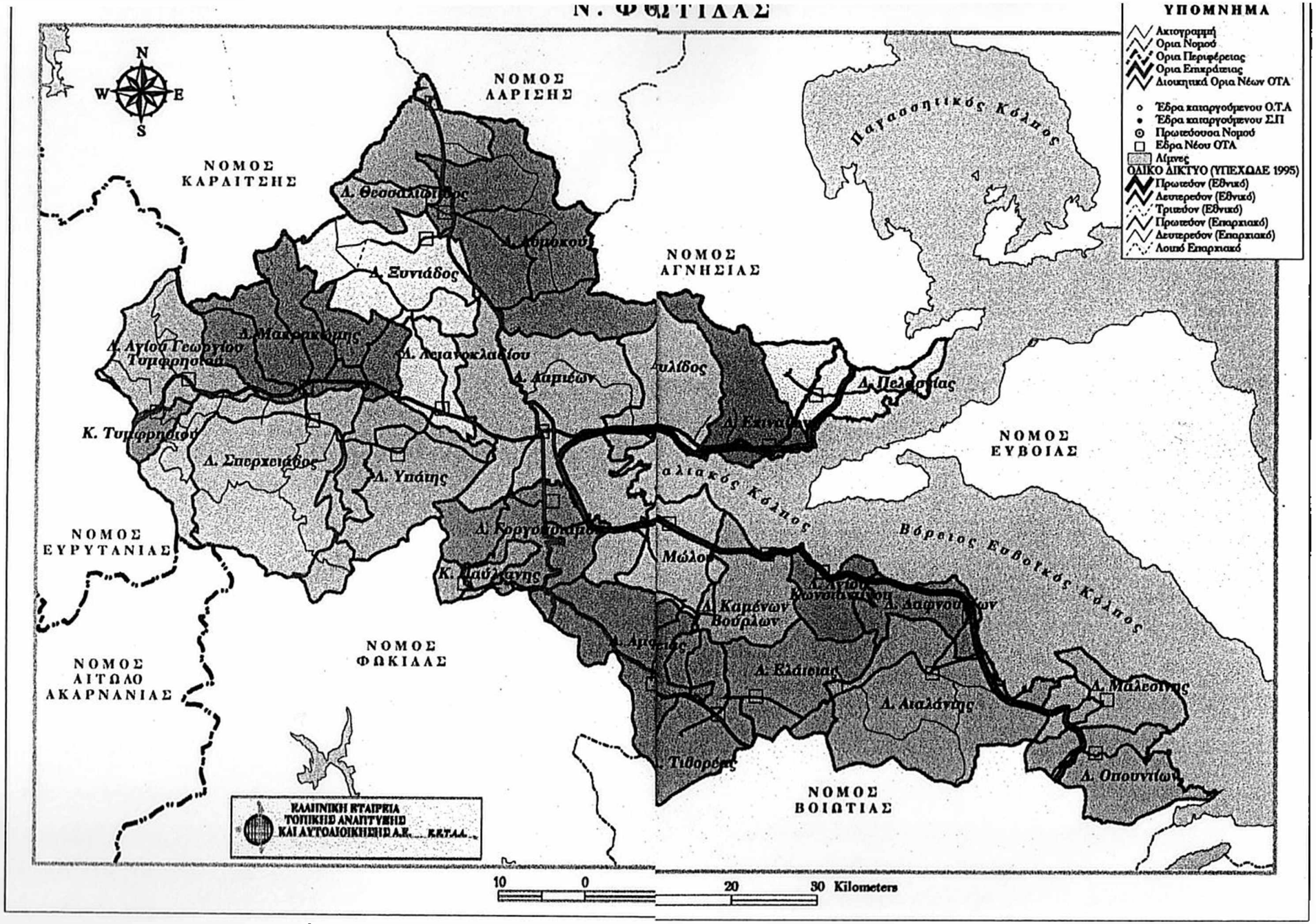
ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

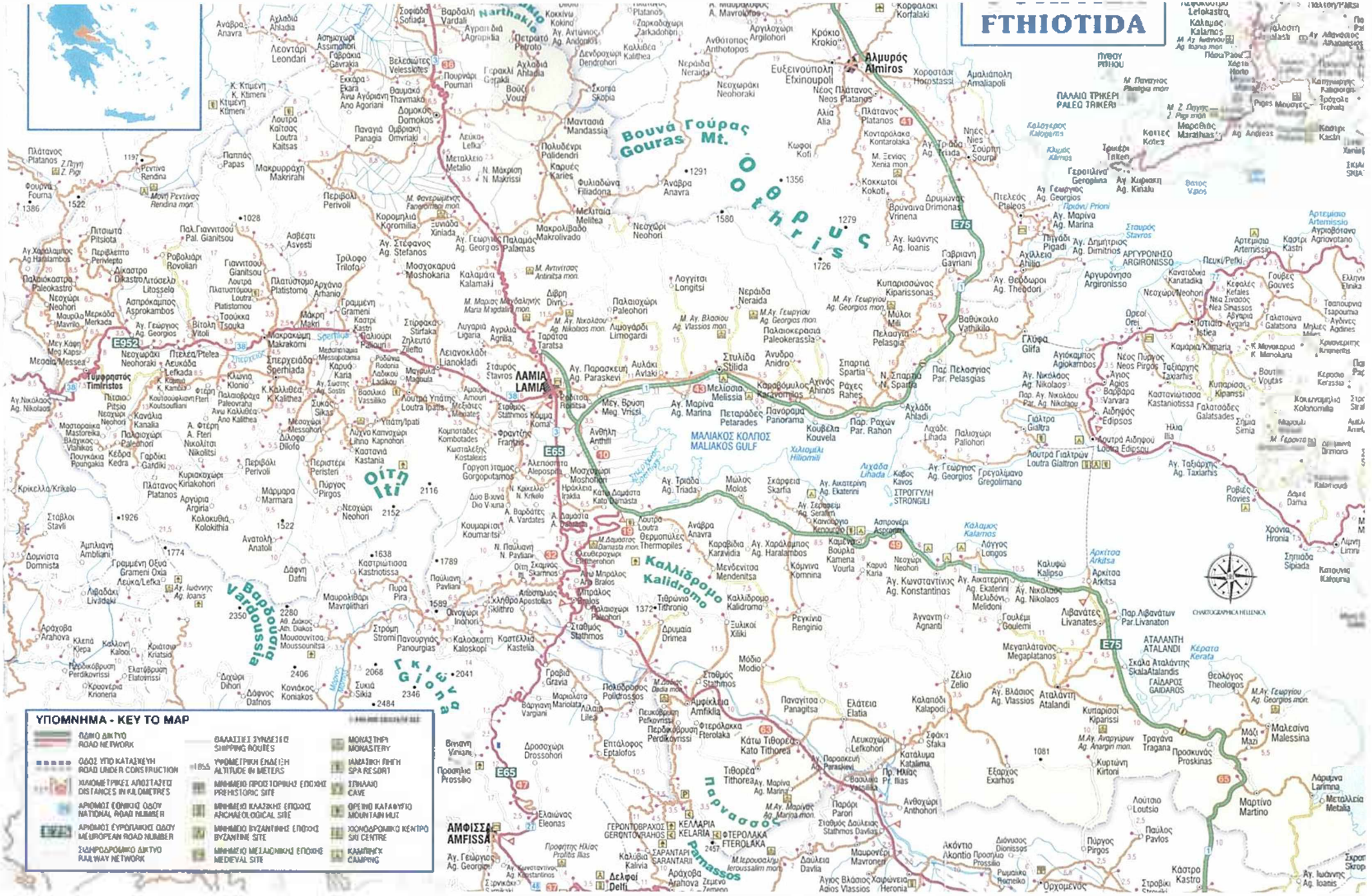
EDP S.A. ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2000


ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
EDP S.A.
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2000
ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
ΔΟΜΟΚΟΣ
ΜΑΚΡΑΚΩΜΗ
ΛΑΜΙΑ
ΥΠΑΤΗ
ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ
ΛΙΒΑΝΑΤΕΣ
ΕΛΑΤΕΙΑ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ
ΔΙΣΤΟΜΟ
ΑΝΤΙΚΥΡΑ
ΔΕΒΕΛΑΚΙ
ΘΗΒΑ
ΜΑΝΤΟΥΔΙ
ΛΙΜΝΗ
ΨΑΧΝΑ
ΧΑΛΚΙΔΑ
ΚΥΜΗ
ΑΛΙΒΕΡΙ
ΣΚΥΡΟΣ
ΚΑΡΥΣΤΟΣ
ΛΙΜΑΝΙΑ
ΠΡΟΤΑΣΗ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ
ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ
ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ
ΕΙΔΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (ΟΡΥΚΤΑ)
ΛΙΜΑΝΙΑ ΜΑΡΙΝΕΣ
ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
ΠΟΡΘΜΕΙΟ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ
ΟΙΚΙΣΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ
Γ.Π.Σ. 2508/97 ή Ε.Χ.Μ.
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ
ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟ
ΥΠΑΡΧΟΝ
ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ
ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ
ΔΙΑΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟ ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ
ΖΩΝΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΠΕΡΙΟΧΕΣ NATURA 2.000
ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

Αποχρώση 9.23 (6)




Ν. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Ακτογραμμή
Ορια Νομού
Ορια Περιφέρειας
Ορια Επικράτειας
Διοικητικά Ορια Νέων ΟΤΑ
Έδρα καταργούμενου Ο.Τ.Α
Έδρα καταργούμενου Σ.Π
Πρωτεύουσα Νομού
Εδρα Νέου ΟΤΑ
Λίμνες
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΥΠΕΧΩΔΕ 1995)
Πρωτεύον (Εθνικό)
Δευτερεύον (Εθνικό)
Τριτεύον (Εθνικό)
Πρωτεύον (Επαρχιακό)
Δευτερεύον (Επαρχιακό)
Λοιπό Επαρχιακό
N
W
E
S
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ
ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ
ΝΟΜΟΣ ΑΓΝΗΣΙΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ
Παγασητικός Κόλπος
Βόρειος Ευβοϊκός Κόλπος
Δ. Θεσσαλιώτιδος
Δ. Δομοκού
Δ. Ξυνιάδος
Δ. Μακρακώμης
Δ. Αγίου Γεωργίου Τυμφρηστού
Δ. Λειανοκλαδίου
Δ. Λαμιέων
Δ. Πελασγίας
Κ. Τυμφρηστού
Δ. Σπερχειάδος
Δ. Υπάτης
Δ. Καμένων Βούρλων
Δ. Αταλάντης
Δ. Μαλεσίνας
Δ. Οπουντίων
Καλλικρατική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης Α.Ε. ΚΕΤΑΑ
10 0 20 30 Kilometers


FTHIOTIDA
Βουνά Γούρας
Gouras Mt.
Όθρυς
Othris
Παρνασσός
Parnassos
Καλλίδρομο
Kalidromo
Βαρδούσια
Vardoussia
Γκιώνα
Giona
Οίτη
Iti
ΛΑΜΙΑ
LAMIA
ΑΜΦΙΣΣΑ
AMFISSA
ΑΛΜΥΡΟΣ
Almiros
ΜΑΛΙΑΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
MALIAKOS GULF
ΣΤΡΟΓΓΥΛΗ
STRONGILI
ΠΑΛΑΙΑ ΤΡΙΚΕΡΗ
PALEO TRIKERI
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟ
ARGIRONISSO
ΑΤΑΛΑΝΤΗ
ATALANDI
ΓΑΪΔΑΡΟΣ
GAIDAROS
ΚΕΡΑΤΑ
Kerata
ΥΠΟΜΝΗΜΑ - KEY TO MAP
ΚΥΡΙΟ ΔΙΚΤΥΟ
ROAD NETWORK
ΟΔΟΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
ROAD UNDER CONSTRUCTION
ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ
DISTANCES IN KILOMETRES
ΑΡΙΘΜΟΙ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΔΩΝ
NATIONAL ROAD NUMBER
ΑΡΙΘΜΟΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΟΔΟΥ
EUROPEAN ROAD NUMBER
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
RAILWAY NETWORK
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ
SHIPPING ROUTES
ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΗ ΕΝΔΕΙΞΗ
ALTITUDE IN METERS
ΜΝΗΜΕΙΟ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
PREHISTORIC SITE
ΜΝΗΜΕΙΟ ΚΛΑΣΣΙΚΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
ARCHAEOLOGICAL SITE
ΜΝΗΜΕΙΟ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
BYZANTINE SITE
ΜΝΗΜΕΙΟ ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
MEDIEVAL SITE
ΜΟΝΑΣΤΗΡΙ
MONASTERY
ΙΑΜΑΤΙΚΗ ΠΗΓΗ
SPA RESORT
ΣΠΗΛΑΙΟ
CAVE
ΟΡΕΙΝΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ
MOUNTAIN HUT
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
SKI CENTRE
ΚΑΜΠΙΝΓΚ
CAMPING

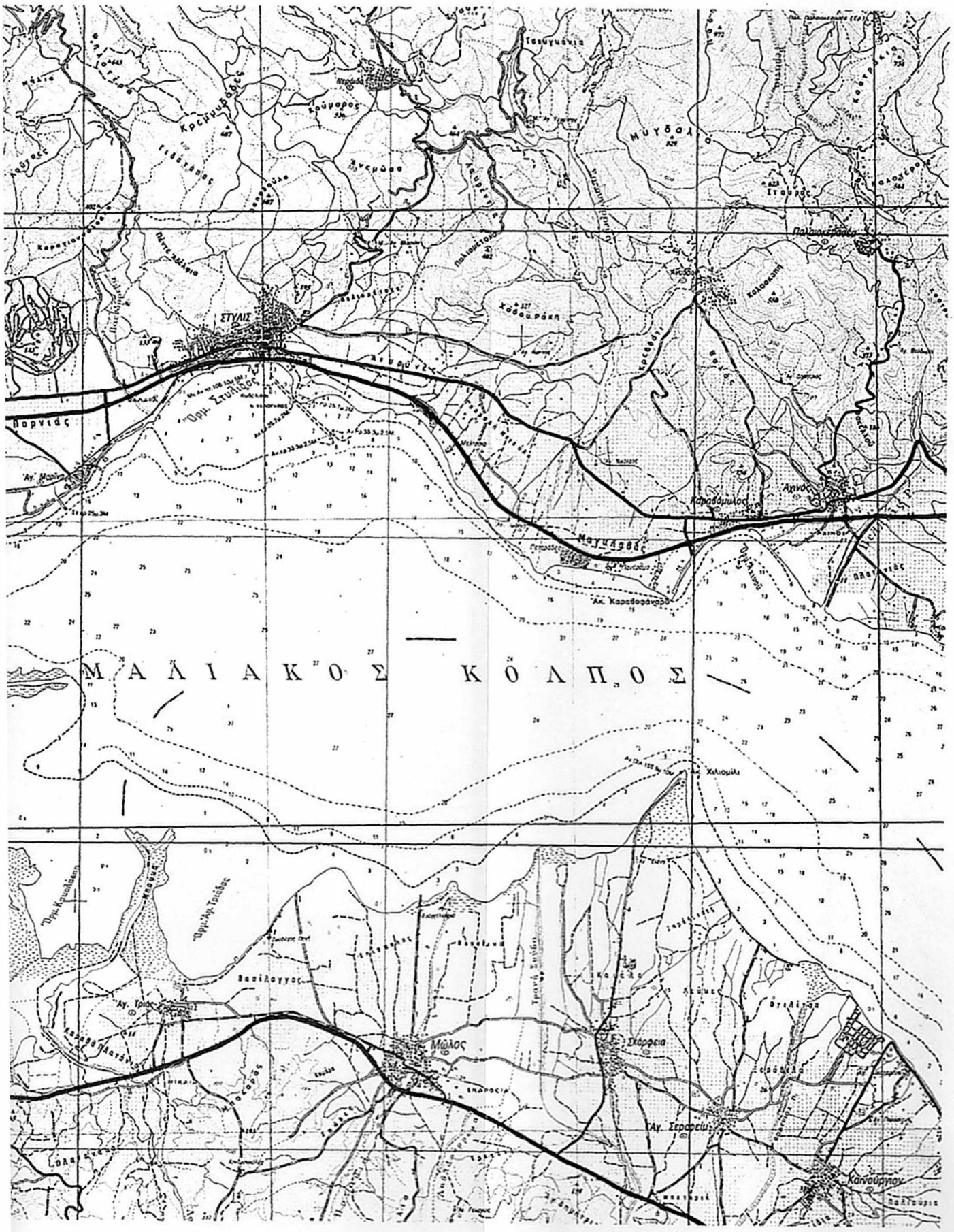
Off Nadir Angle: **0°** Target Azimuth: **19°** Cloud Cover: **0%** Environmental Quality: **90**

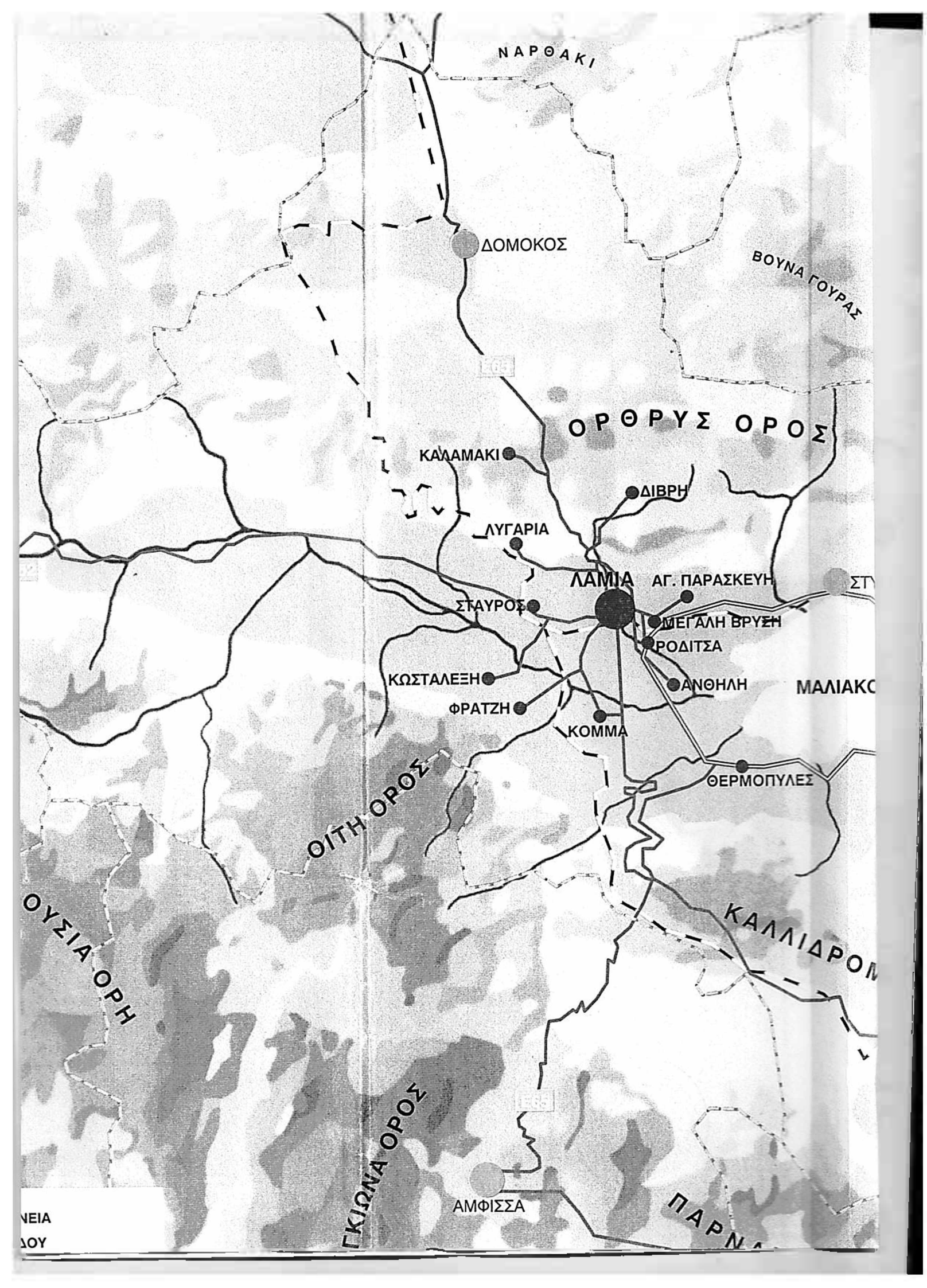
DIGITALGLOBE

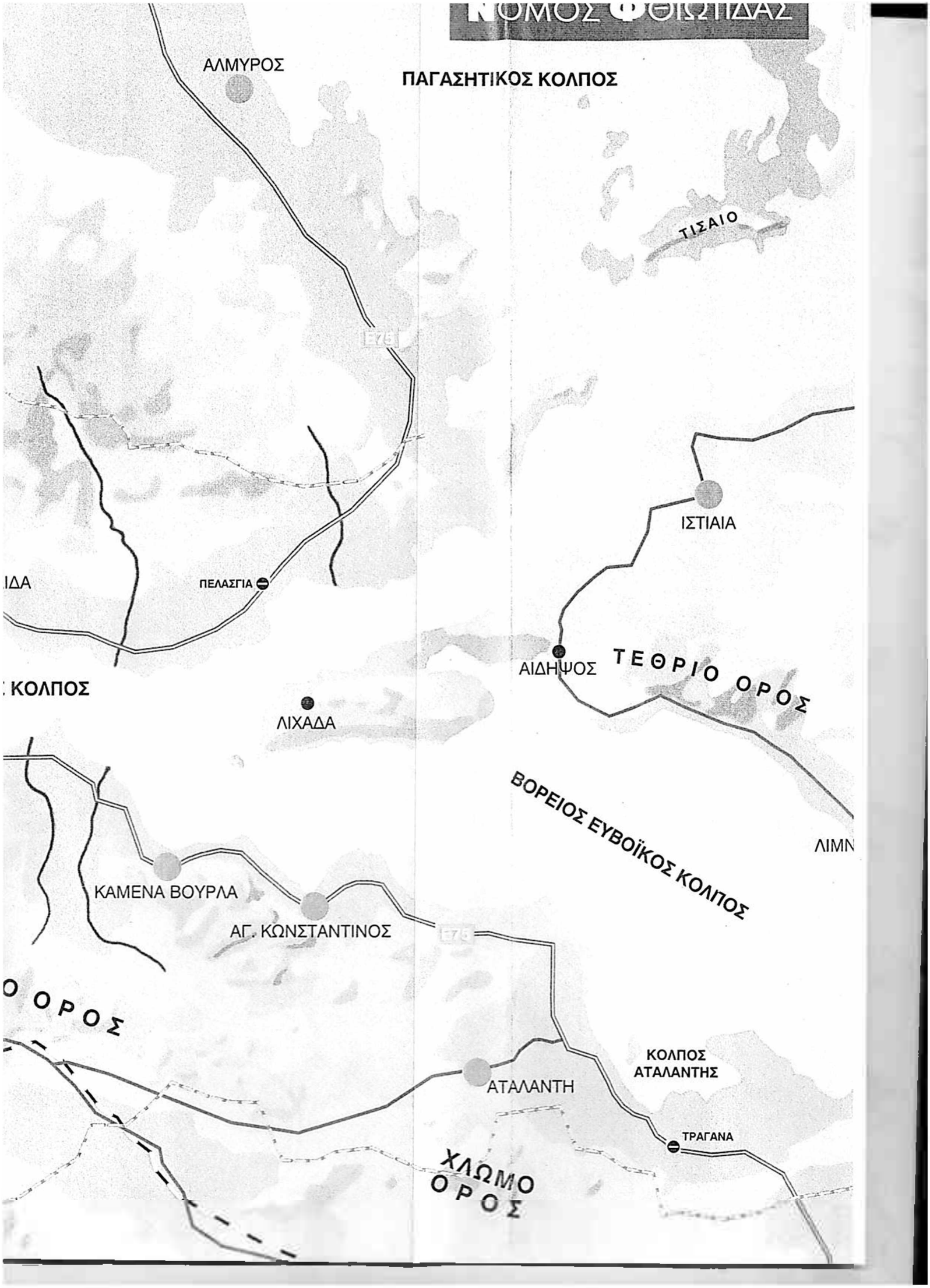
Copyright 2005 All Rights Reserved

To Order Call: (303)684-4561 or (800)496-1
Email: orders@digitalglobe.com
Or Click Here To Find Your DigitalGlobe Res

Ανθήλη
Μεσοχώριον
ΠΗΛΕΚΑΝΗΤΟΣ
Θερμοπύλες


ΣΤΥΛΙΣ
Παρνασσός
Καραβόμυλος
Αχινός
Παλαιοκαστρίτσα
Μαγουλάδες
Μ Α Λ Ι Α Κ Ό Σ Κ Ό Λ Π Ο Σ
Χελιομύλι
Μώλος
Σκάρφεια
Αγ. Σεραφείμ
Καπουδάγιον


ΝΑΡΘΑΚΙ
ΔΟΜΟΚΟΣ
ΒΟΥΝΑ ΓΟΥΡΑΣ
ΟΡΘΡΥΣ ΟΡΟΣ
ΚΑΛΑΜΑΚΙ
ΔΙΒΡΗ
ΛΥΓΑΡΙΑ
ΛΑΜΙΑ
ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
ΣΤΑΥΡΟΣ
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΥΣΗ
ΡΟΔΙΤΣΑ
ΚΩΣΤΑΛΕΞΗ
ΑΝΘΗΛΗ
ΜΑΛΙΑΚΟ
ΦΡΑΤΖΗ
ΚΟΜΜΑ
ΘΕΡΜΟΠΥΛΕΣ
ΟΙΤΗ ΟΡΟΣ
ΟΥΣΙΑ ΟΡΗ
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜ
ΓΚΙΩΝΑ ΟΡΟΣ
ΑΜΦΙΣΣΑ
ΠΑΡΝ


ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ
ΑΛΜΥΡΟΣ
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
ΤΙΣΑΙΟ
Ε75
ΙΣΤΙΑΙΑ
ΠΕΛΑΣΓΙΑ
ΑΙΔΗΨΟΣ
ΤΕΘΡΙΟ ΟΡΟΣ
ΚΟΛΠΟΣ
ΛΙΧΑΔΑ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
ΛΙΜΝ
ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ
ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
Ε75
ΟΡΟΣ
ΚΟΛΠΟΣ ΑΤΑΛΑΝΤΗΣ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ
ΤΡΑΓΑΝΑ
ΧΛΩΜΟ ΟΡΟΣ