

Χάρος αειχώρος

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΟΜΟΣ 4
VOLUME 4

ΤΕΥΧΟΣ 1
ISSUE 1

ΜΑΪΟΣ 2005
MAY 2005



ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης*

ΚΟΚΚΩΣΗΣ ΧΑΡΗΣ
ΜΠΕΡΙΑΤΟΣ ΗΛΙΑΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
ΓΟΥΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- ΕΜΠ
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- ΕΜΠ
Γιαννακούρου Τζίνα	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- ΑΠΘ
Καρύδης Δημήτρης	- ΕΜΠ
Κοσμόπουλος Πάνος	- ΔΠΘ
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαντουβάλου Μαρία	- ΕΜΠ
Μελαχροινός Κώστας	- University of London, Queen Mary, UK
Μοδινός Μιχάλης	- Εθν. Κέντρο Περιβ. και Αειφ. Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- University of Surrey, UK
Παππάς Βασίλης	- Πανεπιστήμιο Πατρών
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πατρών
Χαστάογλου Βίλμα	- ΑΠΘ

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ
Πεδίον Άρεως, 38334 ΒΟΛΟΣ
<http://www.prd.uth.gr/aeihoros> e-mail: aeihoros@prd.uth.gr
τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74380



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα – Παναγιώτης Πανταζής
Λαγούτ: Παναγιώτης Πανταζής
Σχεδιασμός εξωφύλλου : Γιώργος Παρασκευάς – Παναγιώτης Πανταζής
Εκτύπωση: Αλέκος Ξουράφας
Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Περιεχόμενα

	Στεφάνου Ι., Μπούλα Ρ.	4
Οι Επιδράσεις της Παγκοσμιοποίησης στο Ελληνικό Αστικό Τοπίο		
	Μπαρμπόπουλος Ν., Μηλάκης Δ., Βλαστός Θ.	20
Αναζητώντας τη Μορφή της Βιώσιμης Πόλης: Κριτική Προσέγγιση του Συμπαγούς Πολεοδομικού Μοντέλου		
	Αρβανιτίδης Π.	46
Η Λειτουργία της Αγοράς Ακινήτων μέσα από το Πρίσμα των Αυθεντικών Θεσμικών Οικονομικών: Μια Θεωρητική Προσέγγιση		
	Γκιάλης Σ.	70
Χωρικοί Καταμερισμοί και Διαστάσεις των Άτυπων Μορφών Εργασίας: Η Περίπτωση του Τοπικού Παραγωγικού Συστήματος της Θεσσαλονίκης		
	Σπιλάνης Γ., Κίζος Θ., Κονδύλη Ι., Μισαπλίδης Ν.	106
Προσπελασιμότητα και Ελκυστικότητα των Νησιών του Αιγαίου		
	ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
	Γοσποδίνη Α.	136
Χωρικές Πολιτικές για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Μικρών Ελληνικών Πολεων		
	Δαγκλή Κ.	162
Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης και Αειφόρου Ανάπτυξης του Νομού Χανίων		
	ΑΠΟΨΕΙΣ	182
	Συνέντευξη με τον Jean Remy	184
	Remy J.	196
Χώρος και Κοινωνιολογική Θεωρία. Προβληματική της Έρευνας		

Προσπελασιμότητα και Ελκυστικότητα των Νησιών του Αιγαίου

Γιάννης Σπιλάνης

Επίκουρος καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Θανάσης Κίζος

Λέκτορας, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Ιουλία Κονδύλη

Οικονομολόγος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Νίκος Μισαηλίδης

Περιβαλλοντικός Χαρτογράφος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Περίληψη

Οι κοινωνικο-οικονομικές εξελίξεις που παρατηρούνται στο νησιωτικό χώρο, ελληνικό και ευρύτερα ευρωπαϊκό, τις τελευταίες δεκαετίες καταδεικνύουν ότι τα νησιά παρουσιάζουν μια σειρά από χαρακτηριστικά που έχουν επηρεάσει αρνητικά την ελκυστικότητά τους. Η τελευταία διαπιστώνεται από τη δυνατότητα που έχει η κάθε περιοχή να προσελκύει οικονομικές δραστηριότητες και ανθρώπους να εγκατασταθούν σ' αυτή. Στην παρούσα εργασία χρησιμοποιείται η έννοια της ελκυστικότητας για να οριστούν και να υπολογιστούν μια σειρά δείκτες για τα νησιά του Αιγαίου, οι οποίοι θεωρείται ότι εκτιμούν καλύτερα τους παράγοντες που συγκροτούν τα νησιά ελκυστικά για μόνιμη εγκατάσταση. Δύο θεματικές περιοχές διερευνώνται αναλυτικότερα, η απομόνωση και η ύπαρξη και ποιότητα υποδομών και υπηρεσιών. Τα αποτελέσματα επιβεβαιώνουν τη μειονεκτική θέση των νησιών και τις δυσκολίες που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι μόνιμοι κάτοικοι τους, κυρίως των μικρών ή/και απομονωμένων νησιών, ιδιαίτερα την περίοδο του χειμώνα, γεγονός που τα καθιστά μη ελκυστικά.

Λέξεις κλειδιά

Ελκυστικότητα, περιφερειακότητα, νησιωτικότητα, νησιά Αιγαίου.

Accessibility and Attractiveness of Aegean Islands

Socioeconomic developments of Greek and European insular areas in the last decades reveal that islands present a series of characteristics that have affected their attractiveness negatively. Attractiveness is in general linked to the potential of an area to attract economic activities or people. In this paper, we use the attractiveness concept to define and calculate a number of indicators for Aegean Islands in Greece, indicators that estimate the factors that make islands unattractive for permanent inhabitation. Two different thematic areas are analyzed, remoteness and the existence and quality of infrastructure and services. Results confirm the less favored position of islands and the handicaps their permanent inhabitants have to face, especially on small and/or most remote ones and in the winter, fact that makes them vary unattractive.

Keywords

Attractiveness, peripherality, remoteness, insularity, Aegean Islands.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Προσπελασιμότητα, Νησιωτικότητα και Ελκυστικότητα

Τα νησιά του Αιγαίου ανήκουν σε μια κατηγορία περιοχών του Ελληνικού χώρου για τις οποίες αν και πολλά χαρακτηριστικά τους είναι γενικά γνωστά, εντούτοις η επιστημονική βιβλιογραφία που αναφέρεται στην περιγραφή και μελέτη αυτών είναι περιορισμένη. Ουσιαστικά, αυτό οφείλεται στην ποικιλία που χαρακτηρίζει τα νησιά η οποία είναι πολύ μεγαλύτερη από την ποικιλία που χαρακτηρίζει την ηπειρωτική χώρα και στα σημαντικά προβλήματα που δημιουργεί η μελέτη των νησιωτικών περιοχών όπως αυτής του Αιγαίου με τόσα πολλά και τόσο διαφορετικά μεταξύ τους νησιά, όσον αφορά στη συλλογή και στη διαχείριση δεδομένων. Ιδιαίτερα για χαρακτηριστικά όπως η χαμηλή προσβασιμότητα και η ελκυστικότητα των νησιών για κατοικία ή οικονομική δραστηριότητα, γεγονότα που οδηγούν στην απομόνωση, την εγκατάλειψη και τη γήρανση, γεγονός παραμένει ότι η σχετική βιβλιογραφία είναι γενικής φύσης, χωρίς αναλυτική μελέτη των σχετικών μεγεθών και των διαφορών μεταξύ των νησιών¹. Στην εργασία αυτή επιχειρείται μια πρώτη προσπάθεια να περιγραφούν οι έννοιες της προσβασιμότητας μιας περιοχής (της ευκολίας μετα-

¹ Ακόμη και έργα που ασχολούνται με την ανάλυση Περιφερειακών διαφορών (όπως το Πετράκος και Ψυχάρης, 2004), δεν μπορούν να εξετάσουν ενδο-περιφερειακές και ενδο-νομαρχιακές διαφορές εξαιτίας της ίδιας της φύσης των νησιών, ενώ οι περισσότερες δουλειές που έχουν δημοσιευτεί για τα νησιά του Αιγαίου δεν ασχολούνται με θέματα πρόσβασης και απομόνωσης (ενδεικτικά Τσάλτας, 2005· Αργυρίου, 2004· Maroudas and Kyriakaki, 2001· Paratheodorou, 2001· Terkenli, 2001· Μέργος και Παπαδασκαλόπουλος 2004) όπως εκφράζονται από δείκτες της διεθνούς βιβλιογραφίας (π.χ. EURISLES, 1997· Cross and Nutley, 1999).

κίνησης από και προς αυτή), της νησιωτικότητας (των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των νησιών) και της ελκυστικότητας (το κατά πόσο μια περιοχή "ελκύει" ή "απωθεί" πληθυσμό) για τα νησιά των Περιφερειών Βορείου και Νοτίου Αιγαίου. Έτσι, γίνεται μια προσπάθεια να απαντηθούν ερωτήματα σχετικά με τις διαφορές που μια σειρά από υπηρεσίες και η δυνατότητα πρόσβασης σε αυτές επιφέρουν στον πληθυσμό μιας περιοχής. Για το σκοπό αυτό τα νησιά του Αιγαίου που εξετάζονται είναι παραδειγματικές περιπτώσεις, καθώς είναι απομονωμένες και διακριτές χωρικά ενότητες με σημαντικές διαφορές. Είναι προφανές ότι τα αποτελέσματα είναι σημαντικά τόσο σε θεωρητικό, όσο και σε πρακτικό επίπεδο, καθώς προσφέρουν μια αναλυτική εικόνα των διαφορών μεταξύ των νησιών και των πραγματικών περιορισμών της ζωής σε αυτά, αποτελώντας έτσι τη βάση για τη διαμόρφωση πολιτικών που μπορούν να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που αναδύονται.

Αρχικά, παρουσιάζονται πολύ σύντομα οι σχετικές έννοιες (προσβασιμότητα, νησιωτικότητα και ελκυστικότητα). Τόσο η νησιωτικότητα και πολύ περισσότερο η προσβασιμότητα αποτελούν απαραίτητες έννοιες για τον ορισμό της ελκυστικότητας. Στη συνέχεια αναπτύσσονται και υπολογίζονται οι δείκτες εκτίμησης της ελκυστικότητας, ενώ στο τέλος σχολιάζονται τα αποτελέσματα και συσχετίζονται με διάφορα χαρακτηριστικά των νησιών (έκταση, πληθυσμός).

Περιφερειακότητα και προσβασιμότητα

Η έννοια της περιφερειακότητας, αναγνωρίζει ότι η χωρική κατανομή των περιοχών και η θέση τους στο χάρτη επηρεάζει τις δυνατότητές τους να υποστηρίξουν τη διαβίωση και την ανάπτυξη κοινωνιών, σε συγκεκριμένο κάθε φορά χωροχρονικό πλαίσιο (Λαμπριανίδης, 2000). Έτσι, ο βαθμός περιφερειακότητας εκφράζει τις εξαρτήσεις ή/και τις δυνατότητες και ευκαιρίες που παρουσιάζονται σε μια περιοχή, εξαιτίας της απόστασης ή/και της θέσης της σε σχέση με ένα ή περισσότερα "κέντρα".

Η προσπάθεια ποσοτικοποίησης της "περιφερειακότητας" ενδιαφέρει εθνικούς και υπερεθνικούς μηχανισμούς, καθώς η μέτρηση ενός δείκτη ή συντελεστή περιφερειακότητας αποτελεί χρήσιμο εργαλείο κατανόησης της αναπτυξιακής δυναμικής περιοχών σε σχέση με τη θέση τους στον αναπτυξιακό χάρτη και απαραίτητο πρακτικό εργαλείο διαμόρφωσης περιφερειακών ή/και τομεακών πολιτικών (CEIES, 1996· ΕΕ, 1995 και 1997). Η προσπάθεια αυτή διαμόρφωσης ενός ενιαίου και συνεκτικού πλαισίου αξιολόγησης για τόσο διαφορετικές περιοχές όπως αυτές που περιλαμβάνονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) είναι εμφανής στα διάφορα κοινοτικά έγγραφα που ασχολούνται με τις περιφέρειες και την περιφερειακή πολιτική της ΕΕ. Η προσπάθεια αυτή έχει καταλήξει από σχετικά νωρίς (ΕΕ, 1987) σε ένα δείκτη (υπερ)-περιφερειακότητας, ο οποίος μετράει την **απόσταση** και την **απομόνωση** των Περιφερειών (NUTS 3), με βάση δημογραφικά, οικονομικά και γεωγραφικά κριτήρια που καταλήγουν σε μια τυπολογία των περιοχών της

ΕΕ και τελικά στην εισαγωγή διαφοροποιήσεων στις εφαρμοζόμενες πολιτικές (ΕΕ, 1987 και 1994). Οι περιοχές αυτές περιλαμβάνουν τις παραμεθόριες και παράκτιες περιοχές της ΕΕ και τα νησιά, με το σκεπτικό της αναγνώρισης των μειονεκτημάτων, εξαρτήσεων και δυσκολιών που προκαλούνται από την απόσταση, την απομόνωση, τη χωρική ασυνέχεια, και τις ακραίες συνθήκες (ΕΕ 1987, 1994, 1991 και 2001' EC, 2002).

Μια διαφορετική προσέγγιση που εστιάζει στην **προσβασιμότητα** και άρα στην απομόνωση με συγκεκριμένα και περισσότερο ποσοτικοποιημένα αποτελέσματα ακολουθήθηκε από το Δίκτυο EURISLES (European Islands Links and Exchanges System, 1997). Η προσέγγιση αυτή παρουσιάζεται αναλυτικά στη συνέχεια της εργασίας, καθώς χρησιμοποιείται για τα νησιά του Αιγαίου στα πλαίσια μιας προσπάθειας εξέτασης της σχέσης μεταξύ της απομόνωσης – περιφερειακότητας και της ελκυστικότητάς τους.

Νησιά και νησιωτικότητα

Ο Ευρωπαϊκός ορισμός της EUROSTAT ορίζει ως νησί, ένα χώρο εκτάσεως τουλάχιστον ενός τετραγωνικού χιλιομέτρου, που κατοικείται μόνιμα από πληθυσμό άνω των πενήντα κατοίκων, χωρίζεται από την ήπειρο με υδάτινο διάδρομο πλάτους τουλάχιστον 1 χλμ., δε συνδέεται με σταθερό μέσο με την ηπειρωτική Ευρώπη (τούνελ, γέφυρα) και δεν περιλαμβάνει πρωτεύουσα κράτους (EUROSTAT, 1994).

Ο ορισμός αυτός ορίζει το νησί ως φυσικό "αντικείμενο", αλλά δεν προσδιορίζει την έννοια "νησί", τι σημαίνει δηλαδή το νησί ως γεωγραφικός, κοινωνικός και συμβολικός χώρος, ποια είναι η ταυτότητα των νησιών, η **νησιωτικότητα**. Τα νησιά, παρά τις διαφορές που παρουσιάζουν μεταξύ τους, όσον αφορά παραμέτρους όπως το μέγεθος, ο πληθυσμός, η γεωγραφική θέση, οι κυρίαρχες οικονομικές δραστηριότητες, ο πολιτισμός, τα ανθρώπινα συστήματα χρήσης των πόρων κτλ, έχουν ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που συνθέτουν την ταυτότητα τους (Σπιλάνης, 1996). *"Νησιωτικότητα είναι εκείνη η συγκεκριμένη ποιότητα της αντίληψης και της συμπεριφοράς που έχει επηρεαστεί από την ιδιαίτερη μορφή του νησιωτικού χώρου"* (Codaccioni αναφέρεται στους Σοφούλης και Νταλάκου, 1992: 184).

Ορισμένη με αυτόν τον τρόπο, η νησιωτικότητα, αναφέρεται αφενός σε "αντικειμενικά" χαρακτηριστικά των νησιών, αλλά ταυτόχρονα εκφράζει και μια "αίσθηση" (Clarke, 2002 Σοφούλης και Νταλάκου, 1992). Μια προσπάθεια κατηγοριοποίησης των χαρακτηριστικών αυτών καταλήγει σε 4 άξονες (EURISLES, 1997' Σοφούλης, 1990' Σπιλάνης, 1996' Σοφούλης και Νταλάκου, 1992' Braudel, 1993' Σαβοριανάκης, 2000' Morey, 1993' Brigand, 1991' Patton, 1996' Καραμπάτσου-Παχάκη, 1996' Cross και Nutley, 1999).

1. Το **μικρό μέγεθος**, τόσο ως προς την έκταση, όσο και ως προς τον πληθυσμό: Το μικρό μέγεθος συνεπάγεται *περιορισμένη ποικιλία και ποσότητα φυσικών πόρων*, μειώνοντας έτσι τις δυνατότητες για παραγωγικές δραστηριότητες ιδιαίτερα μεγάλης

κλίμακας, *μικρή αγορά*, διάσπαρτη σε πολλές μικρές κοινότητες και απομονωμένη από γειτονικές αγορές και *περιορισμένη* φυσική, οικονομική και κοινωνική *φέρουσα ικανότητα*.

2. Η **απομόνωση**: Τα νησιά εξ ορισμού είναι απομονωμένα λόγω της ασυνέχειας του χώρου. Το αποτέλεσμα είναι αυξημένο κόστος σε όλες τις οικονομικές λειτουργίες που λαμβάνουν χώρα σε αυτά (*κεφάλαια λειτουργίας επιχειρήσεων και διαβίωσης των κατοίκων, απόκτηση υποδομών, λειτουργία δημόσιων υπηρεσιών*), αυξημένο κόστος σε χρόνο και αυξημένο κόστος *ενημέρωσης*. Στην περίπτωση των νησιωτικών συμπλεγμάτων παρατηρείται και το φαινόμενο της "διπλής" νησιωτικότητας, των μικρότερων νησιών, ορισμένα από τα οποία εμφανίζουν συνήθως σχέσεις εξάρτησης με κάποιο μεγάλο νησί που λειτουργεί ως τοπικό κέντρο.
3. Το **ιδιόμορφο και εύθραυστο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον**: Η απομόνωση και οι περιορισμένοι φυσικοί πόροι, δημιουργούν "νησίδες" από σπάνια και εύθραυστα οικοσυστήματα με αυξημένη παρουσία σπάνιων και ενδημικών ειδών. Ταυτόχρονα, δημιουργούν και απομονωμένες κοινότητες με ιδιαίτερα πολιτισμικά χαρακτηριστικά, τρόπους ζωής και συστήματα διαχείρισης των περιορισμένων αυτών πόρων.
4. Η **ιδιαιτέρη βιωματική ταυτότητα** των νησιών: Η βιωματική αυτή ταυτότητα, αναφέρεται στις συμβολικές και ψυχολογικές διαστάσεις των νησιών, στους τρόπους με τους οποίους οι κάτοικοι και οι επισκέπτες τους αντιλαμβάνονται τα συμβολικά χαρακτηριστικά τους. Ο τρόπος με τον οποίο γίνονται αντιληπτά τα νησιά, φαίνεται ότι προβάλλει έντονα ορισμένες "εικόνες" που κινούνται πάνω σε ένα δίπολο (Clarke, 2002 Baum, 1997 Σοφούλης και Νταλάκου, 1992 Raptis και Terkenli, 1998): την απομόνωση – περιορισμό στα στενά φυσικά όρια του νησιού και την απεραντοσύνη που εκφράζεται από την κυρίαρχη παρουσία της θάλασσας ως ορίου και ως συνδετικού κρίκου. Έτσι, π.χ. η εικόνα των νησιών του Αιγαίου, όπως προβάλλεται στα κείμενα των σχολικών εγχειριδίων, παρουσιάζεται με δύο "πρόσωπα": ως ελκυστικοί τόποι διακοπών το καλοκαίρι και ως απωθητικά μέρη απομόνωσης το χειμώνα (Raptis και Terkenli, 1998).

Η παραπάνω διαπραγμάτευση της έννοιας της νησιωτικότητας καλείται να απαντήσει στο αν η νησιωτικότητα είναι μειονεξία ή αξιοποιήσιμη ιδιαιτερότητα. Η τρέχουσα Κοινωνική πρακτική περιλαμβάνει όλα τα νησιά της ΕΕ σε διάφορες κατηγορίες και λίστες "μειονεκτικών περιοχών". Έτσι, κατατάσσονται στις προβληματικές περιοχές (ΕΕ, 1987 και 1991), στις μειονεκτικές (ΟΚΕ, 1998) και πιο πρόσφατα στις περιοχές με μόνιμα φυσικά εμπόδια (μαζί με τις ορεινές και τις αραιοκατοικημένες περιοχές, ΕΕ, 2002). Επίσης υπάρχει ρητή αναφορά στη συνθήκη του Άμστερνταμ (Ιούνιος 1997, άρθρο 130 Α, 2^η παράγραφος) για

την ιδιαιτερότητα των νησιών και στο αναθεωρημένο Σύνταγμα της Ελλάδας (άρθρο 101 – ερμηνευτική δήλωση). Εκτός όμως από τις κατατάξεις και τις αναφορές, η εξέταση των δεικτών που αφορούν στο κατά κεφαλή ακαθάριστο προϊόν και στη διάρθρωση του ανά τομέα, στη δημογραφία, στην απασχόληση, στο επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων, στην παραγωγικότητα, στην πραγματοποιούμενη έρευνα, στο επενδεδυμένο κεφάλαιο, στον αριθμό νέων προϊόντων κλπ δείχνει ότι, με ελάχιστες εξαιρέσεις, τα νησιά της ΕΕ παρουσιάζουν εδώ και αρκετές δεκαετίες σημαντικές διαφορές με τις ευρωπαϊκές ηπειρωτικές περιφέρειες, ενώ έντονα είναι τα χαρακτηριστικά της υπανάπτυξης σ' αυτά (ΕΕ, 1987, 1991, 1994 και 1999 Σπιλάνης, 1996).

Ελκυστικότητα

Ως **ελκυστικότητα** μιας περιοχής μπορεί να θεωρηθεί η εικόνα που έχουν για αυτή διάφορες ομάδες πληθυσμού (Maillet, 1998) και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διερεύνηση των αντιλήψεων και νοοτροπιών διαφόρων κοινωνικών ομάδων για το χώρο γενικότερα, όπως εκφράζεται από την επιθυμία για μόνιμη κατοικία ή/και οικονομική δραστηριότητα σε αυτή. Προηγούμενη προσέγγιση της ελκυστικότητας (Κίζος κ.ά., 2005), είχε καταλήξει στο ότι αυτή συνδέεται με απόψεις και αντιλήψεις κοινωνικών ομάδων που κατοικούν στην περιοχή ή σχετίζονται με αυτή με κάποιον τρόπο.

Η ελκυστικότητα θα μπορούσε, επομένως, να οριστεί ως η εικόνα μιας συγκεκριμένης περιοχής για μια ομάδα ανθρώπων, που συνδέονται με κάποιον τρόπο με την περιοχή αυτή, σε ορισμένο χρονικό πλαίσιο (Κίζος κ.ά., 2005). Η χρήση αυτού του ορισμού προσδιορίζει τρεις ερωτήσεις οι οποίες πρέπει να απαντηθούν προκειμένου να γίνει η έννοια λειτουργική.

Η πρώτη ερώτηση "*ελκυστικότητα που;*" αφορά σε θέματα κλίμακας και προσδιορίζει το συγκεκριμένο χώρο για τον οποίο θα γίνει η εκτίμηση της ελκυστικότητας. Η δεύτερη ερώτηση "*ελκυστικότητα για ποιον;*" αναφέρεται στην ανάγκη ρητού ορισμού της κοινωνικής ομάδας για την οποία γίνεται η εκτίμηση της ελκυστικότητας, καθώς διαφορετικές κοινωνικές ομάδες αντιλαμβάνονται με διαφορετικούς τρόπους τις παραμέτρους που συγκροτούν την ελκυστικότητα μιας περιοχής (Halfacree, 1995· Κίζος και Σπιλάνης, 2002). Άρα, προκύπτουν διαφορετικές "ελκυστικότητες", καθώς διαφορετικές ομάδες συγκροτούν διαφορετικές εικόνες για την ίδια περιοχή. Η τρίτη ερώτηση "*ελκυστικότητα πότε;*" αποτελεί κρίσιμο στοιχείο καθώς υποδηλώνει ότι η ελκυστικότητα μεταβάλλεται χρονικά, καθώς τόσο οι γενικότερες πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες μεταβάλλονται, συμπαρασύροντας και τις απόψεις-κατασκευές για την ελκυστικότητα των περιοχών.

Τέλος, προκειμένου η έννοια της ελκυστικότητας να ποσοτικοποιηθεί, θα πρέπει να διευκρινιστεί η μέθοδος εκτίμησης και μέτρησής της. Η μέτρηση της ελκυστικότητας

μπορεί να γίνει με δύο μεθόδους. Στην πρώτη περίπτωση, η εκτίμηση της ελκυστικότητας βασίζεται είτε στις μεθόδους των ανθρωπιστικών επιστημών, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τις αντιλήψεις και τις πεποιθήσεις των διάφορων κοινωνικών ομάδων που σχετίζονται με μία συγκεκριμένη περιοχή για να αξιολογήσουν την "υποκειμενική" εικόνα της, είτε στη χρησιμοποίηση ήδη υπαρχόντων δεδομένων που να παρέχουν ενδείξεις για αυτές τις αντιλήψεις. Στη δεύτερη περίπτωση, η εκτίμηση της ελκυστικότητας βασίζεται στα "αντικειμενικά" χαρακτηριστικά μίας περιοχής και η μέτρηση τους γίνεται με τη χρησιμοποίηση δεικτών, οι οποίοι δείχνουν την πραγματική κατάσταση μίας περιοχής (π.χ. απόσταση, απασχόληση, αριθμός νοσοκομείων)². Μία ολοκληρωμένη προσέγγιση για την εκτίμηση της ελκυστικότητας θα πρέπει να μπορεί να συνδυάζει και τις δύο μεθόδους προκειμένου να είναι σε θέση να φτάσει σε έγκυρα και βάσιμα συμπεράσματα.

Η ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ: Μέθοδος και Δεδομένα

Τα νησιά του Αιγαίου

Τα νησιά του Αιγαίου είναι ένα σύμπλεγμα 3.053 νησιών³ που ορίζεται από τις βόρειες ακτές της Κρήτης έως τις νότιες ακτές της Μακεδονίας και Θράκης και από τις ακτές της Θεσσαλίας, Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου έως τις Μικρασιατικές ακτές, με έκταση 210.240 τ. χλμ. Το συνολικό ανάπτυγμα της ακτογραμμής των νησιών φθάνει τα 9.800 χλμ., ισοδύναμο περίπου με το ανάπτυγμα των ακτών της Ευρωπαϊκής ηπείρου. Το συνολικό εμβαδόν των Ελληνικών νησιών και βραχονησίδων αποτελεί το 17,1% του εδάφους της χώρας και το 10,8% της συνολικής έκτασης του Αιγαίου. Ο αριθμός των νησιωτικών περιφερειών στην Ενωμένη Ευρώπη ανέρχεται στις 16 (NUTS II). Παράλληλα υπάρχουν άλλες 7 περιοχές (NUTS III) αμιγώς νησιωτικές. Η Ελλάδα έχει τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες (NUTS II) και αρκετές δεκάδες νησιών που ανήκουν διοικητικά σε ηπειρωτικές περιφέρειες (Βόρειες Σποράδες, Σαμοθράκη, Θάσος κτλ). Στο Αιγαίο βρίσκονται οι Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου (που αποτελούν το αντικείμενο μελέτης αυτής της εργασίας) και η Περιφέρεια Κρήτης, ενώ η άλλη νησιωτική Περιφέρεια, των Ιονίων Νήσων, βρίσκεται στο Ιόνιο Πέλαγος. Στις Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, υπάρχουν 53 νησιά σύμφωνα με τον ορισμό της EUROSTAT (πληθυσμός > 50 κατοίκων, Πίνακας 1).

² Περισσότερα για δείκτες εκτίμησης ελκυστικότητας σε EURISLES, 1997 και 2002 · Maillet, 1998 · CEIES, 1996, EC, 2002 · Cross and Nutley, 1999 και για μεθόδους ανθρωπιστικών επιστημών σε Halfacree 1995 · Hoggart κ.ά., 1995 · Copus και Crabtree, 1996 · Harrington και O'Donogue, 1998 · van Dam κ.ά., 2002 · Κίζος και Σπιλάνης 2002 · Haartsen κ.ά. 2003.

³ 2.800 νησιά και βραχονησίδες με έκταση 22.600 τ. χλμ. ανήκουν στην Ελλάδα και τα υπόλοιπα 253 με έκταση 400 τ. χλμ. ανήκουν στην Τουρκία.

Πίνακας 1. Τα κατοικημένα νησιά (με πληθυσμό > 50 κατοίκων) των Περιφερειών Βορείου και Νοτίου Αιγαίου

Όνομα	Έκταση τ. χλμ.	Πληθυσμός 2001	Μεταβολή Πληθυσμού		Πυκνότητα Πληθυσμού 2001 (κατ./ τ. χλμ.)
			1991-2001 (%)	1951-1991 (%)	
Λέσβος	1630,38	89.935	3,2	-31,3	55,16
Ρόδος	1398,08	117.007	19,2	66,6	83,69
Χίος	841,58	51.936	1,7	-21,0	61,71
Σάμος	476,20	33.809	2,4	-31,0	71,00
Λήμνος	475,61	18.009	2,1	-26,5	37,87
Νάξος	428,13	18.188	22,6	-20,2	42,48
Ανδρος	379,67	10.009	14,0	-40,3	26,36
Κάρπαθος	301,18	6.511	22,3	-24,5	21,62
Κως	290,28	30.947	17,3	38,3	106,61
Ικαρία	255,28	8.312	10,2	-28,9	32,56
Πάρος	194,52	12.853	34,0	6,3	66,08
Τήνος	194,21	8.574	10,7	-24,0	44,15
Μήλος	150,60	4.771	8,7	-21,4	31,68
Αμοργός	120,67	1.858	14,0	-34,9	15,40
Κάλυμνος	110,88	16.255	3,5	17,3	146,60
Ίος	107,80	1.838	11,1	-5,6	17,05
Κέα	103,58	2.412	35,0	-42,5	23,29
Κύθνος	99,26	1.608	-1,5	-35,6	16,20
Αστυπάλαια	96,85	1.238	15,4	-40,3	12,78
Μύκονος	85,48	9.306	50,8	82,0	108,87
Σύρος	83,63	19.782	-0,4	-14,1	236,54
Θήρα	75,79	13.402	43,2	0,3	176,83
Σέριφος	73,23	1.414	29,1	-40,8	19,31
Σίφνος	73,18	2.442	24,6	-29,3	33,37
Κάσος	65,98	990	-9,0	-21,6	15,00
Τήλος	62,83	533	91,0	-73,5	8,48
Σύμη	58,10	2.606	11,7	-41,4	44,85
Λέρος	52,95	8.131	0,9	14,3	153,56
Αγ. Ευστράτιος	43,23	371	29,7	-92,6	8,58
Νίσυρος	41,40	948	3,8	-60,8	22,90
Σίκινος	41,03	238	-10,9	-54,7	5,80
Ψαρά	39,77	422	-3,7	-37,4	10,61
Ανάφη	38,35	273	4,6	-50,9	7,12
Κίμωλος	35,71	769	5,6	-52,6	21,53
Αντίπαρος	34,83	1.037	26,6	20,4	29,77
Πάπμος	34,05	2.884	8,3	1,9	84,70
Φολέγανδρος	32,07	667	19,5	-35,3	20,80
Φούρνοι	30,27	1.329	7,8	11,6	43,90
Χάλκη	28,13	313	11,4	-51,6	11,13
Ηράκλεια	17,60	151	31,3	-39,2	8,58
Λειψοί	15,98	698	15,2	-31,5	43,68
Ψέριμος	14,78	130	64,6	-66,1	8,80
Οινούσες	14,20	1.050	54,2	-52,5	73,94
Αγαθονήσι	13,50	158	41,1	-42,9	11,70
Δονούσα	13,48	163	46,8	-59,2	12,09
Θύμαινα	9,99	140	-4,8	24,6	14,01
Θηρασία	9,30	268	15,0	-53,5	28,82
Μεγίστη	9,13	406	47,6	-52,1	44,47
Σχοινούσσα	7,78	206	68,9	-46,0	26,48
Αρκοί	6,70	54	8,0	-45,7	8,06
Κουφονήσι	5,70	366	33,1	-2,5	64,21
Τέλενδος	4,65	54	-5,3	-38,0	11,61
Φαρμακονήσι	3,88	74	0	*	19,07

(* δεν υπάρχουν δεδομένα)

Πηγή: ΕΣΥΕ

Οι άξονες ελκυστικότητας και οι δείκτες που χρησιμοποιούνται

Στη συγκεκριμένη εργασία θα εξεταστούν τα νησιά του Αιγαίου (πρώτη ερώτηση). Η ομάδα της οποίας οι αντιλήψεις αποτελούν το ζητούμενο είναι οι μόνιμοι κάτοικοι των νησιών (δεύτερη ερώτηση). Τέλος, η ελκυστικότητα θα διερευνηθεί ξεχωριστά για την περίοδο του χειμώνα και του καλοκαιριού (τρίτη ερώτηση). Η διάκριση αυτή είναι σημαντική καθώς ο χειμώνας, είναι αφενός η περίοδος που αφορά στους μόνιμους κατοίκους και όχι στους επισκέπτες, αφετέρου είναι η περίοδος όπου όλοι οι δείκτες απομόνωσης αναμένεται να έχουν τις "χειρότερες" τιμές. Για να ελεγχθεί, ωστόσο, η υπόθεση αυτή υπολογίζονται οι διαφορές μεταξύ χειμώνα–καλοκαιριού.

Τέλος, όσον αφορά στη διαδικασία εκτίμησης της ελκυστικότητας, αρχικά παρουσιάζονται σύντομα προσεγγίσεις στο θέμα από τη βιβλιογραφία και η παρούσα προσέγγιση καταλήγει σε ορισμένα θέματα που θεωρούνται ως τα σημαντικότερα, ενώ στη συνέχεια διαμορφώνονται οι κατάλληλοι δείκτες για την εκτίμηση της μεταβολής και των διαφορών των τιμών των δεικτών αυτών μεταξύ των νησιών.

Εδώ θα πρέπει να τονιστεί μια σημαντική ιδιότητα της παρούσας προσέγγισης που τη διαφοροποιεί από κάποιες άλλες προσεγγίσεις ελκυστικότητας περιοχών: η ελκυστικότητα αναφέρεται σε νησιά, τα οποία αρχικά προσεγγίζονται ως *σημεία* και όχι ως περιοχές. Προβάλλονται δηλαδή διαφοροποιήσεις *μεταξύ νησιών* και όχι στο εσωτερικό των νησιών. Η εργασία αυτή ακολουθεί την προσέγγιση του EURISLES για το δείκτη περιφερειακότητας, ο οποίος είναι σχεδιασμένος για συγκρίσεις μεταξύ σημείων, παρά προσεγγίσεις όπως αυτή της CEIES, (1996), της EUROSTAT (ΕΕ, 1987, 1991, 1994 και 1999) ή του OECD (1994), οι οποίες είναι περισσότερο κατάλληλες για συγκρίσεις στο εσωτερικό περιοχών. Πρόκειται στην ουσία για δύο διαφορετικές μεθόδους εκτίμησης της ελκυστικότητας. Η πρώτη αναφέρεται σε συγκρίσεις μεταξύ των περιοχών (για την ίδια ομάδα και κοινό χωροχρονικό πλαίσιο), ενώ η δεύτερη αναφέρεται σε συγκρίσεις *στο εσωτερικό* της περιοχής. Στην παρούσα εργασία υιοθετείται η πρώτη προσέγγιση για τη μελέτη των νησιών του Αιγαίου.

Εκτός από τις προσεγγίσεις αυτές, η διεθνής βιβλιογραφία που ασχολείται με τη διερεύνηση της ελκυστικότητας για διάφορες κοινωνικές ομάδες αναφέρεται κυρίως στους προσδιοριστικούς παράγοντες προσέλκυσης ανθρώπων για μόνιμη κατοικία ή/ και εργασία σε μια περιοχή (Τσαούση, 1997' Ταπεινός, 1993' UNHCR, 1995' Stockdale, 2002' Portnov κ.ά., 2000' Fischer κ.ά., 2000' Wikhall, 2002' Loibl κ.ά., 2002' Portnov, 1998' Engelen κ.ά., 2002). Οι έρευνες αυτές αναδεικνύουν μία ποικιλία παραγόντων που επιδρούν στην επιλογή του τόπου κατοικίας, όπως οι υποδομές, η ποιότητα των υπηρεσιών, η ασφάλεια, η αγορά κατοικίας, η προσβασιμότητα, η πληθυσμιακή πυκνότητα, η αισθητική ποιότητα της περιοχής, το επίπεδο ρύπανσης, αλλά και θέματα που αφορούν γενικότερα στο περι-

βάλλον και στην ποιότητά του.

Ειδικά σε νησιά και σε μόνιμους κατοίκους η βιβλιογραφία είναι αρκετά περιορισμένη. Μια έρευνα σε αρχηγούς αγροτικών εκμεταλλεύσεων, οι οποίοι αναφέρθηκαν με φθίνουσα σειρά συχνότητας απαντήσεων στην ύπαρξη ευκαιριών απασχόλησης, στις υποδομές και υπηρεσίες (δημόσιες υπηρεσίες, υπηρεσίες υγείας) στην περιοχή, στην απομόνωση και ύπαρξη πολιτιστικών ευκαιριών (Κίζος κ.ά., 2005). Αντίστοιχη προσπάθεια σε μικρά νησιά στη Σκοτία, είχε καταλήξει σε δείκτες που αναφέρονταν στην προσβασιμότητα στα νησιά και στις υποδομές – υπηρεσίες που ήταν διαθέσιμες σε αυτά ως δείκτες ελκυστικότητας (Cross και Nutley, 1999).

Η προκαταρκτική αυτή διερεύνηση, φαίνεται να καταλήγει σε ορισμένες θεματικές ενότητες που προσδιορίζουν τα βασικά χαρακτηριστικά της ελκυστικότητας. Η πρώτη ενότητα είναι αυτή της **απομόνωσης** και της **δυσκολίας πρόσβασης** στα νησιά. Το θέμα αυτό είναι κεντρικό για τα νησιά, αλλά και γενικότερα για περιοχές όπου λόγω φυσικών εμποδίων και ασυνεχειών του χώρου υπάρχει πρόβλημα εύκολης ή ταχείας μετακίνησης. Παράδειγμα αποτελούν οι ορεινές περιοχές που αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα (δυσκολία μετακίνησης, αποκλεισμός περιοδικά λόγω καιρικών συνθηκών) με μια σημαντική όμως διαφοροποίηση: σε μη νησιωτικές περιοχές υπάρχει η δυνατότητα μετακίνησης με ιδιωτικό μέσο μεταφοράς, ενώ στα νησιά η δυνατότητα αυτή δεν υφίσταται παρά μόνο σε οριακές περιπτώσεις και οι κάτοικοι είναι υποχρεωμένοι να προσαρμόζουν τις μετακινήσεις τους στα δρομολόγια των δημόσιων μέσων μεταφοράς (επιβατηγών πλοίων).

Η δεύτερη ενότητα αφορά στις **υποδομές–υπηρεσίες**. Τα δύο αυτά θέματα συνδέονται μεταξύ τους καθώς η απλή παρουσία κάποιων υποδομών σε μια περιοχή είναι από μόνη της σημαντική, αλλά δεν αρκεί για να κατανοηθεί ο βαθμός και η **δυσκολία πρόσβασης στις υποδομές** αυτές καθώς και η **ποιότητα των υπηρεσιών** που προσφέρονται. Η τραγική ορισμένες φορές επαναφορά στο προσκήνιο των δυσκολιών πρόσβασης σε υποδομές υγείας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών υπογραμμίζει τη σπουδαιότητα του θέματος. Όσον αφορά στη δυσκολία πρόσβασης στις υπηρεσίες, για τα νησιά ισχύουν τα όσα έχουν αναφερθεί ήδη για τη γενική δυσκολία πρόσβασης. Το θέμα της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, είναι κεντρικό για την κατανόηση μεγάλου μέρους της κατασκευής της ελκυστικότητας από τους μόνιμους κατοίκους των νησιών, ιδιαίτερα σε τομείς όπως της υγείας και της παιδείας.

Η τρίτη ενότητα αναφέρεται στην **ύπαρξη ευκαιριών απασχόλησης**. Το θέμα αυτό αποτελεί κεντρικό θέμα σε όλες τις έρευνες για την αύξηση της ελκυστικότητας περιοχών. Η δυνατότητα απασχόλησης, άλλωστε., προκάλεσε ιστορικά και συνεχίζει να προκαλεί εκτεταμένες μετακινήσεις ανθρώπων.

Η τέταρτη ενότητα αφορά στο **κοινωνικό κεφάλαιο**. Ως κοινωνικό κεφάλαιο

ορίζεται η συλλογική ικανότητα των βασικών κοινωνικοοικονομικών ομάδων της περιοχής να διαμορφώνουν και να χρησιμοποιούν αποτελεσματικά δίκτυα ή άλλες μορφές συνεργασίας στη βάση αμοιβαίων αξιακών συστημάτων, νορμών και θεσμών (π.χ. εμπιστοσύνη και αμοιβαιότητα) προκειμένου να ενδυναμώσουν και να επιταχύνουν τη διαδικασία της χωρικής γνώσης.

Η πέμπτη ενότητα σχετίζεται με το θέμα της **ασφάλειας**, η οποία θεωρείται όλο και περισσότερο ως σημαντική παράμετρος μίας καλής ποιότητας ζωής. Οι άνθρωποι θέλουν να νοιώθουν ασφαλείς στις περιοχές κατοικίας τους, τόσο για τους ίδιους, όσο και για τα παιδιά τους.

Η έκτη ενότητα αφορά στην **ποιότητα** του **περιβάλλοντος** (φυσικού και δομημένου). Η καλή ποιότητα του περιβάλλοντος έχει άμεσες επιπτώσεις στην υγεία και την πνευματική κατάσταση των ατόμων.

Δείκτες ελκυστικότητας

Η επιλογή δεικτών ελκυστικότητας προϋποθέτει την πολύ καλή γνώση της περιοχής και της αναπτυξιακής της πορείας. Από την άλλη μεριά, η διαδικασία πολλές φορές περιορίζεται από την έλλειψη στοιχείων ή τη δυσκολία συγκέντρωσής τους στο κατάλληλο χωρικό επίπεδο. Στόχος της εργασίας αυτής είναι μία προκαταρκτική ανάλυση της ελκυστικότητας των νησιών του Αιγαίου, εστιάζοντας στην ανάλυση των δύο πρώτων αξόνων της, της προσβασιμότητας και των υποδομών - υπηρεσιών (Πίνακας 2).

Πίνακας 2. Δείκτες που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της ελκυστικότητας των νησιών του Αιγαίου και μέθοδος υπολογισμού

Θεματική Ενότητα	Υποενότητες	Δείκτες και μονάδες μέτρησης
Απομόνωση και πρόσβαση	Θαλάσιες μεταφορές	<u>Δείκτης προσβασιμότητας</u> • Εικονική προς πραγματική απόσταση (χμ)
Υποδομές	Υγεία Παιδεία Τράπεζες Δημόσιες οικονομικές υπηρεσίες	• Ύπαρξη νοσοκομείου, κέντρου υγείας, περιφερειακού ιατρείου • Ύπαρξη λυκείου, γυμνασίου, δημοτικού • Ύπαρξη (υπο)καταστημάτων τραπεζών • Ύπαρξη Δ.Ο.Υ.
Πρόσβαση σε υπηρεσίες	Υγεία, Παιδεία, Τράπεζες και ΔΟΥ	<u>Δείκτης προσβασιμότητας:</u> • Απόσταση (χμ) από κοντινότερη διαθέσιμη υπηρεσία (προϋπόθεση να υπάρχει σύνδεση) • Εικονική προς πραγματική απόσταση (χλμ.). <u>Παραδοχές:</u> • Υπολογίζεται πρόσβαση μόνο σε νοσοκομεία για δείκτες υγείας (δεν μεταφέρονται ασθενείς σε κέντρα υγείας ή περιφερειακά ιατρεία) • Αν η υπηρεσία υπάρχει στο νησί, η απόσταση και η χρονοαπόσταση είναι 0 (τα νησιά θεωρούνται ως σημεία στο χώρο)

Η προσπάθεια αυτή είναι η αρχή σε μια διαδικασία ολοκληρωμένης εκτίμησης της ελκυστικότητας περιοχών γενικότερα και των νησιών του Αιγαίου ειδικότερα. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι δείκτες που προκύπτουν από τους δύο πρώτους άξονες και η διαδικασία υπολογισμού τους.

Η προσβασιμότητα

Ο δείκτης προσβασιμότητας των νησιών επιχειρεί να αποτυπώσει με ποσοτικά δεδομένα ένα ιδιαίτερα σημαντικό θέμα της ελκυστικότητας των νησιών: την απομόνωση και τη δυσκολία πρόσβασης σε αυτά. Ο δείκτης μετράει την εικονική προς την πραγματική απόσταση των νησιών από το λιμάνι του Πειραιά, υπολογίζοντας το χρόνο που χρειάζεται για να διανυθεί η απόσταση αυτή, ανάλογα με τη συχνότητα των δρομολογίων και την ταχύτητα πλεύσης (Πίνακας 3).

Έτσι, π.χ. για τη μετακίνηση από τον Πειραιά προς τη Δονούσα υπάρχουν δύο εναλλακτικές επιλογές το χειμώνα: απευθείας προς Δονούσα με συχνότητα 1 φορά την εβδομάδα ή μέσω Νάξου. Στην πρώτη περίπτωση και για τα 213 χλμ. που απέχει η Δονούσα από τον Πειραιά (ή 7,2 ώρες ταξιδιού με "συμβατικό" σκάφος) η συχνότητα είναι ίση με 84, ο χρόνος αναμονής δύο ώρες, άρα συνολικά 93 περίπου ισοδύναμες ώρες ταξιδιού ή 2.767,2 χλμ. εικονική απόσταση. Μέσω Νάξου, η εικονική απόσταση από Πειραιά για Νάξο το χειμώνα είναι ίση με 344,4 χλμ. ή 12,4 ισοδύναμες ώρες ταξιδιού. Αν σε αυτές προστεθούν 39 ισοδύναμες ώρες για το ταξίδι από Νάξο προς Δονούσα (μετρώνται και οι ώρες αναμονής μεταξύ των πλοίων), συνολικά η εικονική απόσταση είναι 1.163,4 χλμ., πολύ μικρότερη από την πρώτη περίπτωση, αν και μεσολαβεί δεύτερος σταθμός (Πίνακας 4).

Δύο παρατηρήσεις πρέπει να γίνουν για το δείκτη. Πρώτον, η εισαγωγή ταχύπλοων σκαφών μπορεί να έχει μεταβάλλει ελαφρά την εικόνα που παρουσιάζεται στους Πίνακες 4 και 5, αν και στην πραγματικότητα τα δεδομένα δε διαφοροποιούνται ουσιαστικά, καθώς τα ταχύπλοα αφορούν κατά κύριο λόγο στα μεγαλύτερα νησιά ή στα νησιά με τις συχνότερες συνδέσεις και όχι στα νησιά που παρουσιάζονται προβληματικά, ενώ το κόστος χρησιμοποίησης αυτών είναι σημαντικά υψηλότερο από εκείνο των συμβατικών, γεγονός που αντισταθμίζει σε ένα βαθμό το όφελος από το μικρότερο χρόνο ταξιδιού. Έτσι, η εισαγωγή ταχύπλοων μάλλον επιβάρυνε περισσότερο τη θέση των λιγότερο ελκυστικών νησιών από άποψη προσβασιμότητας, παρά έλυσε τα προβλήματα τους. Δεύτερον, η παρουσία αεροδρομίου και η δυνατότητα μετακίνησης με αεροσκάφος επίσης μπορεί να μεταβάλει τις τιμές του Πίνακα 4, αλλά και σε αυτήν την περίπτωση ευνοούνται μόνο τα νησιά με αεροδρόμιο, δηλαδή τα μεγάλα ή αυτά με υψηλή συχνότητα δρομολογίων, οπότε ισχύουν και εδώ τα όσα αναφέρθηκαν για τα ταχύπλοα. Οι ελάχιστες εξαιρέσεις μικρών νησιών με αεροδρόμιο (π.χ. Αστυπάλαια, Καστελόριζο) πρέπει να θεωρηθούν ως εξαιρέσεις και δεν είναι πιθανό ή δυνατό να αναπτυχθούν και άλλα αεροδρόμια σε άλλα μικρά νησιά.

Πίνακας 3. Δείκτες που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της προσβασιμότητας και διαδικασία υπολογισμού τους

Δείκτης	Ορισμός, μονάδες μέτρησης	Διαδικασία υπολογισμού
Πραγματική απόσταση	Η ευκλείδεια απόσταση μεταξύ δύο σημείων σε χιλιόμετρα	Μέτρηση αποστάσεων μεταξύ κεντρικού λιμανιού κάθε νησιού με λιμάνι του Πειραιά, σε ψηφιοποιημένο και γεωμετρικά διορθωμένο χάρτη
Εικονική απόσταση	Η απόσταση που καλύπτεται κατά τη διάρκεια πραγματικού χρόνου ταξιδιού με μέση ωριαία ταχύτητα θάλασσας	Η μέση ωριαία ταχύτητα που χρησιμοποιήθηκε είναι των συμβατικών πλοίων (29,7χμ/ώρα ή περίπου 18 ν.μ).
Χρονοαπόσταση	Ο πραγματικός χρόνος που απαιτείται να διανυθεί από φορηγό αυτοκίνητο από την πρωτεύουσα προς το κεντρικό λιμάνι του νησιού	Ο υπολογισμός της χρονοαπόστασης έγινε με τέσσερα κριτήρια: I) Τον συντομότερο χρονικά συνδυασμό για την άφιξη στο λιμάνι του Πειραιά II) Τον μέσο όρο των χρόνων των πραγματοποιούμενων δρομολογίων III) Τη συχνότητα των δρομολογίων και IV) Το χρόνο αναμονής στο λιμάνι
Χρόνος αναμονής	Ο ελάχιστος πραγματικός χρόνος σε ώρες που απαιτείται για τη φόρτωση πριν την αναχώρηση με βάση τις απαιτήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών και των λιμενικών αρχών	Ο χρόνος μεταβάλλεται ανάλογα με το λιμάνι στο οποίο γίνεται η επιβίβαση. Για το λιμάνι του Πειραιά γίνεται δεκτός ελάχιστος χρόνος αναμονής 2 ώρες πριν την επιβίβαση, για τα λιμάνια των νησιών 1 ώρα. Στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει άμεση σύνδεση του νησιού με τον Πειραιά προστέθηκαν οι ώρες αναμονής που απαιτούνται για τη μετεπιβίβαση με βάση τα δημοσιευμένα δρομολόγια.
Συχνότητα	Η εβδομαδιαία συχνότητα σύνδεσης με την ηπειρωτική χώρα (λιμάνι Πειραιά ή πλησιέστερο λιμάνι). Με βάση τα παραπάνω, όσο μικρότερη τιμή παίρνει η συχνότητα τόσο πιο πυκνή και συχνή είναι η σύνδεση των νησιών με το λιμάνι του Πειραιά.	Μετρήσεις σε εβδομαδιαία βάση για μέγιστο αριθμό τακτικών συνδέσεων και χρήση του τύπου: $(7 \cdot 24) / N \cdot 1/2 = 84/N$, όπου $7 \cdot 24 = 168$ είναι οι ώρες που περιέχει η εβδομάδα και N είναι ο ελάχιστος αριθμός εβδομαδιαίων συνδέσεων και $1/2$ ή 50% η πιθανότητα για έναν επιβάτη να βρεθεί τυχαία πριν ή μετά την αναχώρηση του πλοίου. Στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει άμεση σύνδεση του νησιού με Πειραιά, ή η σύνδεση είναι 1 φορά την εβδομάδα, εξετάστηκε η δυνατότητα μετεπιβίβασης μέσω γειτονικού νησιού με περισσότερες ανταποκρίσεις, ως συχνότητα δρομολογίων ελήφθη αυτή της σύνδεσης των δύο νησιών μεταξύ τους. Οι μήνες αναφοράς είναι ο Ιανουάριος για τον χειμώνα και ο Αύγουστος για το καλοκαίρι.
Δείκτης προσβασιμότητας	Εικονική προς την πραγματική απόσταση σε χιλιόμετρα. Εκφράζει βαθμό προσπελασιμότητας και βαθμό απομόνωσης	Εικονική προς την πραγματική απόσταση σε χιλιόμετρα. Υπολογίζεται ως άθροισμα του χρόνου του συντομότερου δρομολογίου με συμβατικό πλοίο, της συχνότητας των δρομολογίων και του χρόνου αναμονής στο λιμάνι. Στη περίπτωση που το πλοίο δεν προσεγγίζει στον Πειραιά, αλλά σε άλλο λιμάνι της Απτικής προστέθηκε και ο χρόνος μετάβασης από το λιμάνι αυτό (Λαύριο ή Ραφήνα) στην Αθήνα

Ο χρόνος διάρκειας και η συχνότητα δρομολογίων είχαν ως πηγή τον οδηγό Greek Travel Pages (www.gtp.gr). Στη περίπτωση τοπικών δρομολογίων χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία των άγονων και ταχυδρομικών γραμμών του Υπουργείου Αιγαίου.

Πηγή: Διασκευή από EURISLES, 1997.

Πίνακας 4. Υπολογισμός Δείκτη Περιφερειακότητας Νησιών Αιγαίου (Χειμώνας – Καλοκαίρι)

	Πραγματική απόσταση	Χρόνος Ταξιδιού	Δρομολόγια ανά εβδομάδα χειμώνας	Δρομολόγια ανά εβδομάδα καλοκαίρι	Λιμάνι άφιξης/ μετεπιβίβασης χειμώνα*	Λιμάνι άφιξης/ μετεπιβίβασης καλοκαίρι*	Εικονική απόσταση χειμώνας	Εικονική απόσταση καλοκαίρι	Δείκτης προσβασι- μότητας χειμώνας	Δείκτης προσβασι- μότητας καλοκαίρι
Κέα	68	2,3	16	24	Λαύριο	Λαύριο	357,6	305,6	5,26	4,5
Κύθνος	92	3,1	6	22			567,2	264,8	6,17	2,9
Ανδρος	118	4,0	15	41	Ραφήνα	Ραφήνα	403,1	297,6	3,42	2,5
Σέριφος	119	4,0	6	19			594,2	309,7	4,99	2,6
Σύρος	129	4,3	18	58			327,1	231,4	2,54	1,8
Τήνος	140	4,7	12	99			407,3	224,6	2,91	1,6
Σίφνος	140	4,7	6	25			615,2	299,2	4,39	2,1
Κίμωλος	153	5,2	5	10			711,4	461,9	4,65	3,0
Μήλος	157	5,3	7	23			572,8	324,9	3,65	2,1
Μύκονος	160	5,4	12	113			427,3	241,5	2,67	1,5
Αντίπαρος	163	5,5	24	259	Πάρος	Πάρος	385,8	291,4	2,37	1,8
Πάρος	165	5,6	24	87			328,4	253,1	1,99	1,5
Νάξος	181	6,1	24	64			344,4	279,4	1,90	1,5
Ψαρά	181	6,1	4	9	Χίος	Χίος	1012,6	666,1	5,59	3,7
Φολέγανδρος	186	6,3	5	4			744,4	869,1	4,00	4,7
Σίκινης	197	6,6	4	4			880,1	880,1	4,47	4,5
Ίος	202	6,8	14	25			439,6	361,2	2,18	1,8
Ηράκλεια	203	6,8	3	15	Νάξος	Νάξος	1153,4	488,1	5,68	2,4
Ηράκλεια	203	6,8	2	3			1509,8	1094,0	7,44	5,4
Σχοινούσσα	206	6,9	2	3			1512,8	1097,0	7,34	5,3
Κουφονήσι	208	7,0	2	5			1514,8	766,4	7,28	3,7
Α.Ευστράτιος	213	7,2	4	4	Ραφήνα	Ραφήνα	955,5	970,4	4,49	4,6
Δονούσα	213	7,2	3	12	Νάξος	Νάξος	1163,4	539,7	5,46	2,5
Δονούσα	213	7,2	1	3			2767,2	1104,0	12,99	5,2
Χίος	223	7,5	12	15			490,3	448,7	2,20	2,0
Θηρασία	233	7,8	3	3	Θήρα	Θήρα	1183,4	1183,4	5,08	5,1
Αμοργός	234	7,9	4	14			917,1	471,6	3,92	2,0
Οinouσσες	235	7,9	7	8	Χίος	Χίος	829,0	725,1	3,53	3,1
Θήρα	237	8,0	18	45			435,1	351,8	1,84	1,5
Ικαρία	238	8,0	7	15			653,8	463,7	2,75	1,9
Λήμνος	248	8,4	4	6	Ραφήνα	Ραφήνα	990,5	782,6	3,99	3,2
Θύμαινα	252	8,5	2	6	Φούρνοι	Φούρνοι	1618,2	786,6	6,42	3,1
Φούρνοι	255	8,6	2	3			1561,8	1146,0	6,12	4,5
Ανάφη	260	8,8	3	3			1151,0	1151,0	4,43	4,4
Πάτμος	267	9,0	6	12			742,2	534,3	2,78	2,0
Αρκοί	282	9,5	2	3	Πάτμος	Πάτμος	1796,7	1380,9	6,37	4,9
Λειψοί	283	9,5	6	23	Πάτμος	Πάτμος	877,0	569,7	3,10	2,0
Λειψοί	283	9,5	1	2			2837,2	1589,8	10,03	5,6
Λέσβος	285	9,6	10	14			593,9	522,6	2,08	1,8
Αστυπάλαια	287	9,7	2	4			1593,8	970,1	5,55	3,4
Σάμος	294	9,9	7	30			709,8	436,6	2,41	1,5
Λέρος	298	10,0	6	10			773,2	606,9	2,59	2,0
Αγαθονήσι	298	10,0	3	5	Πάτμος	Πάτμος	1396,9	1064,3	4,69	3,6
Φαρμακονήσι	300	10,1	1	1	Λέρος		2973,0	2973,0	9,91	9,9
Κάλυμνος	315	10,6	9	16			651,5	530,3	2,07	1,7
Ψέριμος	329	11,1	3	7	Κάλυμνος		1279,4	804,2	3,89	2,4
Κως	346	11,6	10	23			654,9	513,9	1,89	1,5
Νίσυρος	346	11,6	2	2			1652,8	1652,8	4,78	4,8
Τήλος	367	12,4	2	2			1673,8	1673,8	4,56	4,6
Σύμη	398	13,4	2	2			1704,8	1704,8	4,28	4,3
Χάλκη	399	13,4	5	9	Ρόδος		1224,7	1002,9	3,07	2,5
Χάλκη	399	13,4	1	3			3012,6	1349,4	7,55	3,4
Κάσος	407	13,7	2	3			1713,8	1298,0	4,21	3,2
Κάρπαθος	421	14,2	3	6			1312,0	896,2	3,12	2,1
Ρόδος	439	14,8	10	27			747,9	590,8	1,70	1,3
Μεγίστη	565	19,0	2	3	Ρόδος		2050,0	1634,2	3,63	2,9

* με πλάγια αναφέρεται το λιμάνι άφιξης και με υπογράμμιση το λιμάνι μετεπιβίβασης.

Πηγή: Greek travel pages, Υπουργείο Αιγαίου, επεξεργασία των συγγραφέων.

Οι πτήσεις τσάρτερ (charter) αφορούν μόνο την περίοδο του καλοκαιριού και όχι τους μόνιμους κατοίκους των νησιών, με αποτέλεσμα να μην επιδρούν στην ελκυστικότητα των νησιών για αυτούς. Τέλος, η πιθανή μελλοντική εισαγωγή υδροπλάνων, αν και θεωρητικά θετική, πρακτικά δεν αναμένεται να διαφοροποιήσει την κατάσταση, καθώς όπως έχουν δείξει οι ενδεικτικοί ναύλοι στα Ιόνια, θα αφορά μόνο τις υψηλότερες εισοδηματικές κατηγορίες, θα είναι δύσκολο να είναι αξιόπιστη το χειμώνα (αν θα υπάρχουν δρομολόγια) με τον υψηλό κυματισμό του Αιγαίου και δεν αφορά και στη μεταφορά φορτίου. Έτσι, η εισαγωγή των ταχύπλων (διαφορετική ταχύτητα μετακίνησης) και των αεροπλάνων δε θεωρήθηκε σκόπιμη σε αυτή την προσέγγιση που εστιάζει στους μόνιμους κατοίκους και στην περίοδο του χειμώνα, καθώς δεν αφορά όλα τα νησιά και ιδιαίτερα τα μικρότερα, ενώ δεν αφορά και τον κύριο μεταφορικό φόρτο εμπορευμάτων και επιβατών.

Όσον αφορά στην χρήση μόνο του λιμανιού του Πειραιά για όλα τα νησιά οφείλεται στο γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία των επιβατών και του εμπορικού φορτίου μετακινείται μέσω Αθηνών/Πειραιά⁴. Η επιλογή αυτή λοιπόν αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα των μόνιμων κατοίκων των νησιών τον χειμώνα και αποτελεί έκφραση της "Αθηνοκεντρικότητας" του συστήματος μεταφορών και όχι ερευνητική επιλογή.

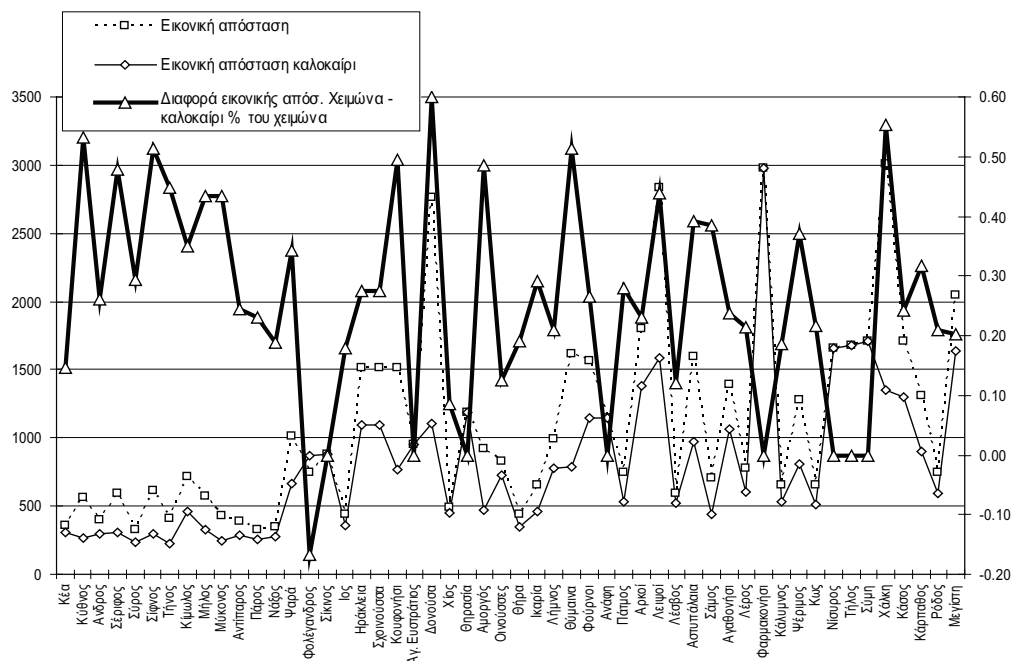
Με βάση τις παραδοχές του Πίνακα 3, πραγματοποιούνται οι υπολογισμοί που παρουσιάζονται στον Πίνακα 4 για το χειμώνα (Ιανουάριος) και για το καλοκαίρι (Αύγουστος) για τα νησιά, σύμφωνα με τον ορισμό της EUROSTAT, των Περιφερειών Βορείου και Νοτίου Αιγαίου. Η διαφορά μεταξύ εικονικής και πραγματικής απόστασης κάθε νησιού από την κύρια ακτοπλοϊκή σύνδεση (λιμάνι Πειραιά) αποτυπώνεται με μετακίνηση κάθε νησιού στον ίδιο άξονα στην εικονική του απόσταση (Σχήμα 3 και Σχήμα 4).

Οι υποδομές, η πρόσβαση και η ποιότητα υπηρεσιών

Η ύπαρξη υποδομών στα νησιά, η ευκολία πρόσβασης σε αυτά και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, αποτελούν σημαντικούς παράγοντες της ποιότητας ζωής που απολαμβάνουν οι κάτοικοι. Αν και η απλή ύπαρξη μίας υποδομής δε δηλώνει και την ποιότητα της υπηρεσίας που προσφέρεται, εν τούτοις είναι ενδεικτική για την **απουσία** κάποιων υποδομών. Οι υποδομές/ υπηρεσίες που θα μπορούσαν να μετρηθούν είναι πολλές. Στην παρούσα εργασία επιλέχθηκαν τέσσερις βασικές κατηγορίες (Πίνακας 2): υγεία, παιδεία, τράπεζες και οι Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (ΔΟΥ). Οι υποδομές αυτές επιλέχθηκαν καθώς αφενός είναι δημοσίου χαρακτήρα (με εξαίρεση τις τράπεζες), αφετέρου γιατί αποτελούν σημαντικές υποδομές για την κοινωνική ζωή του συνόλου των πολιτών ανεξάρτητα των ιδιαίτερων προτιμήσεών τους.

⁴ Ακόμη και νησιά όπως η Λήμνος και η Λέσβος που είναι σχετικά κοντά στη Βόρεια Ελλάδα συνδέονται μόνο μια φορά την εβδομάδα το χειμώνα με Θεσσαλονίκη, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη το χειμώνα (και καθημερινά με Αθήνα η Λέσβος). Η εμπειρία μας από τη ζωή στη Λέσβο δείχνει ότι τον χειμώνα ακόμη και μετακινήσεις προς πόλεις της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας γίνονται μέσω Αθηνών.

Σχήμα 4. Διαφορά μεταξύ εικονικής και πραγματικής απόστασης κάθε νησιού από την κύρια ακτοπλοϊκή σύνδεση (λιμάνι Πειραιά).

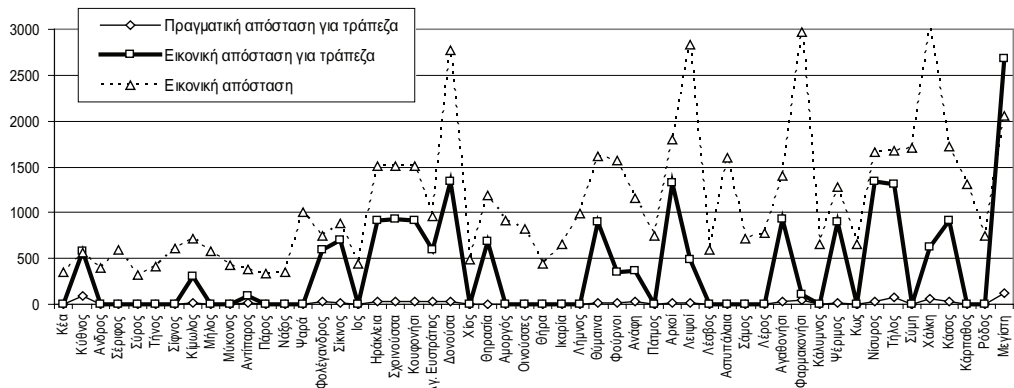


Οι δείκτες που αναφέρονται στην ευκολία πρόσβασης σε υπηρεσίες υπολογίζονται με τον ίδιο τρόπο που υπολογίστηκε η χρονοαπόσταση στο δείκτη προσβασιμότητας. Ο υπολογισμός των δεικτών προσπελασιμότητας έγινε με βάση τις ακόλουθες παραδοχές:

- Για τα νησιά που δε διαθέτουν νοσοκομείο λαμβάνεται υπόψη η μικρότερη απόσταση από νοσοκομείο με το οποίο υπάρχει απευθείας σύνδεση. Έτσι, οι κάτοικοι 20 νησιών μετακινούνται σε ένα από τα νησιά που διαθέτουν νοσοκομείο, ενώ οι κάτοικοι 22 νησιών μετακινούνται στην Αθήνα.
- Τα παραρτήματα των τραπεζών κλείνουν για 24 νησιά κατά την περίοδο του χειμώνα. Για τον υπολογισμό της προσπελασιμότητας σε αυτή την περίπτωση γίνεται δεκτό ότι μόνο οι κάτοικοι της Κύθνου μετακινούνται στον Πειραιά, ενώ οι υπόλοιποι μετακινούνται στο πλησιέστερο νησί που διαθέτει την υπηρεσία και όπου υπάρχει απευθείας θαλάσσια σύνδεση (Σχήμα 5).
- Ο υπολογισμός του δείκτη της προσπελασιμότητας σε υπηρεσίες ΔΟΥ παρουσιάζει τα λιγότερα προβλήματα και δεν απαιτεί υποθέσεις, καθώς σε αυτή την περίπτωση οι κάτοικοι των 33 νησιών που δε διαθέτουν την υπηρεσία

είναι υποχρεωμένοι να μετακινηθούν στο νησί όπου βρίσκεται η έδρα της υπηρεσίας⁵.

Σχήμα 5. Πραγματική και εικονική απόσταση για πρόσβαση σε τράπεζα



ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΗ: Κοινά Ζητήματα στις Θεματικές Ενότητες της Ελκυστικότητας

Τα αποτελέσματα για την απομόνωση και την προσβασιμότητα, δείχνουν ότι γενικά η εικονική και η πραγματική απόσταση κάθε νησιού από την πρωτεύουσα συσχετίζονται (Pearson $r=0,545^{**}$, $s=0,00$), αν και η συσχέτιση είναι σχετικά ασθενής. Αν ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες όπως η ύπαρξη δεύτερου λιμανιού, η συσχέτιση είναι πιο ισχυρή (Pearson $r=0,669^{*}$, $s=0,012$), γεγονός που υποδηλώνει ότι η συχνότητα των δρομολογίων είναι ο σημαντικότερος παράγοντας στην "αύξηση" της εικονικής απόστασης ενός νησιού από τον Πειραιά, καθώς η χαμηλή συχνότητα δρομολογίων "αναγκάζει" τους κατοίκους των νησιών να πραγματοποιήσουν ταξίδια με αλλαγή πλοίου, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από την ισχυρή συσχέτιση των τιμών της συχνότητας με αυτών της εικονικής απόστασης (Pearson $r=0,977^{**}$, $s=0,01$). Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από το γεγονός ότι για μικρές διακυμάνσεις των πραγματικών αποστάσεων μεταξύ κοντινών ή γειτονικών νησιών παρατηρούνται σημαντικές διακυμάνσεις της εικονικής απόστασης, άρα και της προσβασιμότητας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το σύμπλεγμα των νησιών Ανατολικά της Νάξου (Ηράκλεια, Σχοινούσσα, Κουφονήσι και Δονούσα). Τα μεγέθη των νησιών είναι όμοια

⁵ Η λειτουργία των ΚΕΠ που επιτρέπει την, χωρίς μετακίνηση του πολίτη, εκτέλεση σημαντικού αριθμού πράξεων δείχνει τον τρόπο με τον οποίο οι πολιτικές μπορούν να βελτιώσουν την ελκυστικότητα στα νησιά. Οι διοικητικές πράξεις που εξετάζονται εδώ δεν μπορούν στην πλειοψηφία τους ακόμη να εκτελεστούν μέσω ΚΕΠ.

(Πίνακας 1), οι πραγματικές αποστάσεις από τον Πειραιά είναι όμοιες (η Ηράκλεια που είναι πιο κοντά απέχει 203 χλμ. και η Δονούσα που είναι πιο μακριά απέχει 213 χλμ., Πίνακας 4). Παρόλα αυτά οι εικονικές αποστάσεις παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις (Ηράκλεια 1.514,7 χλμ., Σχοινούσα 1529,55 χλμ., Κουφονήσι 1.559,55 χλμ. και Δονούσα 2.791,9 χλμ., Πίνακας 4). Οι διαφορές αυτές οφείλονται στο γεγονός ότι το χειμώνα το ένα από τα δύο δρομολόγια που συνδέουν τα τρία πρώτα νησιά απευθείας με τον Πειραιά δεν προσεγγίζει τη Δονούσα, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται σημαντικά η εικονική της απόσταση από την πολύ μικρή συχνότητα δρομολογίων. Αν όμως το ταξίδι πραγματοποιηθεί μέσω Νάξου, η εικονική απόσταση μειώνεται στα 1.232,55 χλμ., που τη φέρνει "πιο κοντά" από τα υπόλοιπα νησιά, εξαιτίας της πολύ συχνής σύνδεσης της Νάξου με τον Πειραιά. Το γεγονός αυτό δε σημαίνει βέβαια ότι το ίδιο το ταξίδι γίνεται ευκολότερο, αλλά κάτι τέτοιο δε μπορεί να μετρηθεί εύκολα.

Ένα άλλο παράδειγμα είναι η Ρόδος και η Σάμος. Η Ρόδος είναι πιο απομακρυσμένη από τη Σάμο σε σχέση με τον Πειραιά, αλλά η πολύ συχνή σύνδεση της Ρόδου ακόμη και το χειμώνα, σε αντίθεση με την αραιότερη σύνδεση της Σάμου δίνουν το εξής αποτέλεσμα: η Σάμος βρίσκεται 145 χλμ. πιο κοντά στον Πειραιά (294 χλμ. η Σάμος και 439 χλμ. η Ρόδος), αλλά η εικονική απόσταση την τοποθετεί 78 χλμ. μακρύτερα από το Ρόδο (801,9 χλμ. η εικονική απόσταση της Σάμου και 724,68 χλμ. της Ρόδου, Πίνακας 4), γεγονός που σημαίνει ότι η Ρόδος στην "πραγματικότητα" βρίσκεται "πιο κοντά" στην Αθήνα απ' ό τι η Σάμος⁶.

Πρέπει επίσης να σχολιαστεί και το γενικό αποτέλεσμα, της "μετακίνησης" των νησιών εκτός του γεωγραφικού χώρου του Αιγαίου αν απεικονιστούν με βάση την εικονική τους απόσταση (Χάρτης 1). Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει το αντίστοιχο αποτέλεσμα του δικτύου EURISLES για την εικονική απόσταση των ευρωπαϊκών νησιωτικών περιφερειών από το κέντρο της Ευρώπης. Η απομάκρυνση αυτή δείχνει την "πραγματική" θέση που θα είχαν τα νησιά αν δεν υπήρχε θάλασσα και διαρκούσε το ταξίδι το χρόνο που διαρκεί με βάση τους υπολογισμούς που έγιναν εδώ. Το αποτέλεσμα αυτό, εκτός από το ότι επιβεβαιώνει πλήρως τα όσα αναπτύχθηκαν στην ενότητα της νησιωτικότητας, φαίνεται να κρατά και ένα από τα "κλειδιά" για μια γενική ερμηνεία της ελκυστικότητας των νησιών, για τη συζήτηση όμως της οποίας απαιτείται η παρουσίαση των αποτελεσμάτων και των υπόλοιπων δεικτών.

Τα αποτελέσματα για τη διαφορά στην απομόνωση την περίοδο χειμώνα–καλοκαιριού φαίνεται να επιβεβαιώνουν την εικόνα που παρουσιάστηκε στη θεωρητική διαπραγμάτευση για δύο διαφορετικά "Αιγαία": το "καλοκαιρινό Αιγαίο" με καλύτερες και συχνό-

⁶ Να σημειωθεί ότι στα αποτελέσματα δεν συμπεριλαμβάνονται οι εξελίξεις μετά την κατάρρευση της ΔΑΝΕ το 2004, οι οποίες έχουν "επιβαρύνει" την κατάσταση όλων των μικρών νησιών των Δωδεκανήσων και της Σάμου.

τερες συγκοινωνίες και μικρότερη "απομάκρυνση" πάνω στο χάρτη με βάση την εικονική απόσταση για τα περισσότερα νησιά, και το "χειμερινό Αιγαίο" με τη γνωστή προβληματική εικόνα πλην των λίγων νησιών-κέντρων (Σχήμα 3). Αυτό δεν ισχύει όμως για όλα τα νησιά. Τα μικρότερα και περισσότερο απομακρυσμένα νησιά δεν παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις με αποτέλεσμα να είναι το καλοκαίρι ακόμη περισσότερο απομονωμένα από ότι το χειμώνα. Αν και η συσχέτιση των τιμών της διαφοράς της εικονικής απόστασης του χειμώνα-καλοκαιριού με το μέγεθος και τον πληθυσμό των νησιών δε δείχνει στατιστικά σημαντικές συσχετίσεις (ακόμη και για τα περισσότερα απομακρυσμένα νησιά), αντίθετα, οι διαφορές στην εικονική απόσταση μεταξύ καλοκαιριού και χειμώνα είναι στατιστικά σημαντικές ($t=6,31$, $a=0,00$).

Τα αποτελέσματα για την *ύπαρξη υποδομών και την πρόσβαση σε υπηρεσίες*, δείχνουν ότι, στην περίπτωση της παιδείας, η ύπαρξη υποδομών και στα τρία επίπεδα (δημοτικό, γυμνάσιο, λύκειο) δε συσχετίζεται με το μέγεθος των νησιών ή με την πραγματική και εικονική τους απόσταση (προσβασιμότητα). Το γεγονός αυτό υποδεικνύει ότι η ύπαρξη κάποιων βασικών υποδομών προγραμματίζεται από την κεντρική διοίκηση ανεξάρτητα από κριτήρια μεγέθους. Έτσι, μόνο 3 νησιά δε διαθέτουν δημοτικό σχολείο, 6 νησιά δε διαθέτουν γυμνάσιο και 9 νησιά δε διαθέτουν λύκειο (Πίνακας 5). Όλες οι περιπτώσεις αφορούν σε νησιά με μικρό πληθυσμό, στα οποία πιθανότατα δεν υπάρχουν μαθητές για να λειτουργήσουν τα σχολεία, αλλιώς αυτά θα λειτουργούσαν όπως δείχνει το παράδειγμα νησιών με παρόμοιο ή και μικρότερο πληθυσμό στα οποία λειτουργούν (Κουφονήσι, Δονούσα, Ανάφη, Χάλκη).

Ομοίως, η ύπαρξη υποδομών υγείας έχει μερικώς σχεδιαστεί από τη διοίκηση να εξαρτάται από το μέγεθος του πληθυσμού, ιδιαίτερα για υποδομές μεγάλου μεγέθους όπως είναι τα νοσοκομεία (από τα 10 νοσοκομεία που υπάρχουν, τα 5 βρίσκονται σε νησιά πληθυσμού μικρότερου των 20.000 κατοίκων και τα υπόλοιπα 5 σε νησιά πληθυσμού μεγαλύτερου των 30.000 κατοίκων), ενώ υπάρχουν και νησιά στα οποία υπάρχει μόνο αγροτικό ιατρείο (Φαρμακονήσι, Ψέριμος, Αρκοί).

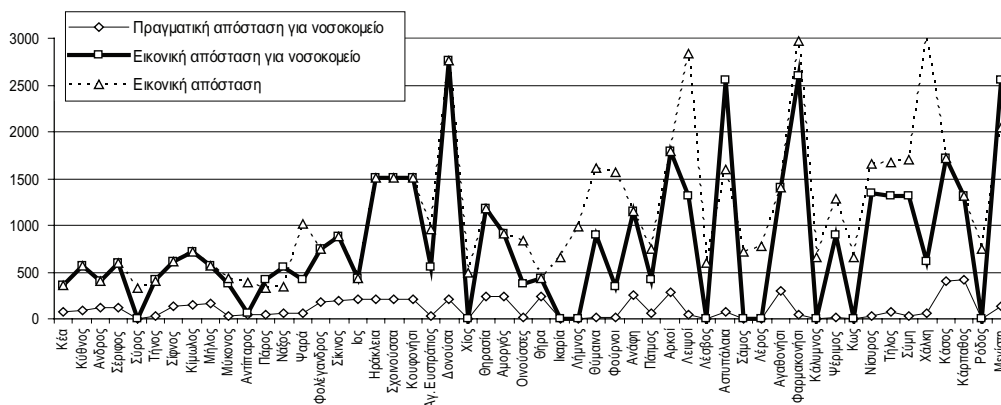
Όσον αφορά στις υπόλοιπες υποδομές, 28 νησιά διαθέτουν τουλάχιστον ένα κατάστημα τράπεζας που λειτουργεί και το χειμώνα και 19 νησιά διαθέτουν ΔΟΥ. Το όριο του πληθυσμού για τις οικονομικές υπηρεσίες είναι περίπου 4.500 κάτοικοι (εξαιρέση η Κέα), ενώ για τις τράπεζες ο πληθυσμός φαίνεται ότι δεν αποτελεί το μοναδικό κριτήριο, καθώς νησιά με πληθυσμό άνω των 1.500 κατοίκων δεν έχουν κατάστημα που να λειτουργεί το χειμώνα (Κύθνος), ενώ νησιά με 422 κατοίκους διαθέτουν (Ψαρά).

Πίνακας 5. Ύπαρξη υποδομών για τα Νησιά του Αιγαίου

Όνομα	Ύπαρξη Λυκείου	Ύπαρξη Γυμνασίου	Ύπαρξη Δημοτικού	Ύπαρξη Δ.Ο.Υ.	Ύπαρξη Νοσοκομείου	Ύπαρξη Κέντρου Υγείας	Ύπαρξη Περ. Ιατρείου	Ύπαρξη Φαρμακείου	Ύπαρξη Τράπεζας
Κέα	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓
Κύθνος	✓	✓	✓				✓	✓	
Άνδρος	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Σέριφος	✓	✓	✓				✓	✓	✓
Σύρος	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Τήνος	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Σίφνος	✓	✓	✓				✓	✓	✓
Κίμωλος	✓	✓	✓				✓	✓	
Μήλος	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Μύκονος	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Αντίπαρος		✓	✓				✓	✓	
Πάρος	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Νάξος	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Ψαρά	✓	✓	✓				✓		✓
Φολέγανδρος	✓	✓	✓				✓	✓	
Σίκινος	✓	✓	✓				✓	✓	
Ίος	✓	✓	✓				✓	✓	✓
Ηράκλεια	✓	✓					✓		
Σχοινούσσα		✓	✓				✓		
Κουφονήσι	✓	✓	✓				✓		
Αγ. Ευστράτιος		✓	✓				✓		
Δονούσα	✓	✓	✓				✓	✓	
Χίος	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Θηρασία							✓	✓	
Αμοργός	✓	✓	✓				✓	✓	✓
Οινούσες	✓	✓	✓				✓		✓
Θήρα	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Ικαρία	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Λήμνος	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Θύμιανα			✓				✓	✓	
Φούρνοι	✓	✓	✓				✓	✓	
Ανάφη	✓	✓	✓				✓	✓	
Πάτμος	✓	✓	✓			✓		✓	✓
Αρκοί			✓						
Λειμοί	✓	✓	✓				✓		
Λέσβος	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Αστιπάλαια	✓	✓	✓				✓	✓	✓
Σάμος	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Λέρος	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓
Αγαθονήσι			✓				✓	✓	
Φαρμακονήσι									
Κάλυμνος	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Ψέριμος			✓						
Κως	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Νίσυρος	✓	✓	✓				✓	✓	
Τήλος	✓	✓	✓				✓	✓	
Σύμη	✓	✓	✓					✓	✓
Χάλκη	✓	✓	✓				✓		
Κάσος	✓	✓	✓				✓		
Κάρπαθος	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Ρόδος	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Μεγίστη	✓	✓	✓				✓		

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα αποτελέσματα της σύγκρισης των τιμών του δείκτη προσβασιμότητας των νησιών το χειμώνα με τους δείκτες πρόσβασης των υπηρεσιών. Οι διαφορές μεταξύ της εικονικής απόστασης από τον Πειραιά και της εικονικής απόστασης από το νησί όπου βρίσκεται το νοσοκομείο για τα 20 νησιά που η μετακίνηση λαμβάνει χώρα σε άλλο νησί (υπενθυμίζεται ότι είναι απαραίτητο να υπάρχει απευθείας σύνδεση με το νησί όπου βρίσκεται το νοσοκομείο), δείχνουν ότι μόνο σε 5 περιπτώσεις (Αστυπάλαια, Μεγίστη, Νάξος, Τήνος, Πάρος, Σχήμα 6) η εικονική απόσταση που οι κάτοικοι πρέπει να διανύσουν είναι μεγαλύτερη από αυτή του Πειραιά.

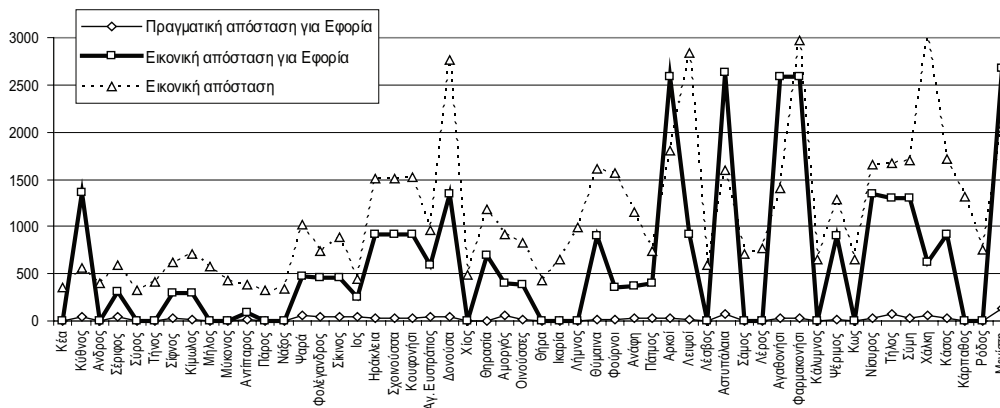
Σχήμα 6. Πραγματική και εικονική απόσταση για πρόσβαση σε νοσοκομείο



Η μεγαλύτερη διαφορά αφορά στην Αστυπάλαια (960 χλμ. εικονική απόσταση) και η μικρότερη στην Πάρο (87 χλμ. εικονική απόσταση). Η διαφορά αυτή για την Αστυπάλαια φανερώνει ανάγλυφα το πρόβλημα πρόσβασης σε υποδομές-υπηρεσίες για τα μικρότερα νησιά και ιδιαίτερα αυτών που είναι μακριά από την ηπειρωτική χώρα. Για τα υπόλοιπα 15 νησιά, η εικονική απόσταση του νησιού όπου βρίσκεται το νοσοκομείο που βρίσκεται πλησιέστερα και υπάρχει απευθείας σύνδεση είναι μικρότερη από αυτή του Πειραιά και άρα υπάρχει βελτίωση στον χρόνο πρόσβασης. Το ακραίο παράδειγμα είναι αυτό της Χάλκης, όπου το νοσοκομείο της Ρόδου βρίσκεται κατά 2.400 χλμ. περίπου "πιο κοντά" από αυτό του Πειραιά (σε όρους εικονικής απόστασης). Γενικά και με εξαίρεση τη Μύκονο, όπου η βελτίωση είναι πολύ μικρή (56 χλμ.), για τα υπόλοιπα 14 νησιά η μείωση της εικονικής απόστασης είναι σημαντική (περίπου κατά 500 χλμ. μέσο όρο, με εξαίρεση τη Χάλκη).

Στην περίπτωση των ΔΟΥ οι διαφορές στις εικονικές αποστάσεις με τις αντίστοιχες της πρόσβασης στον Πειραιά το χειμώνα ως μέτρο σύγκρισης, δείχνουν ότι μόνο σε 5 περιπτώσεις πρέπει οι κάτοικοι να διανύσουν μεγαλύτερη εικονική απόσταση, ενώ στις υπόλοιπες 28 η εικονική απόσταση είναι μικρότερη από αυτή ως τον Πειραιά (Σχήμα 7).

Σχήμα 7. Πραγματική και εικονική απόσταση για πρόσβαση σε εφορία



Στην περίπτωση τέλος της πρόσβασης σε τραπεζικές υπηρεσίες, από τα 24 νησιά που δε διαθέτουν το χειμώνα τις υπηρεσίες αυτές, μόνο στη Μεγίστη η εικονική απόσταση ως τον Πειραιά είναι μικρότερη από αυτή για πρόσβαση στην υπηρεσία. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Μεγίστη και στις τρεις περιπτώσεις βρίσκεται, σε όρους εικονικής απόστασης, "πιο κοντά" στον Πειραιά από ότι στη Ρόδο. Το φαινομενικά αυτό παράδοξο αποτέλεσμα οφείλεται στη χαμηλότερη συχνότητα δρομολογίων το χειμώνα από τη Ρόδο, αποδεικνύοντας ξανά ότι η συχνότητα είναι ο καθοριστικός παράγοντας στη σύνδεση και απομόνωση των νησιών, αλλά και την ιδιαίτερα μειονεκτική θέση της Μεγίστης, οι κάτοικοι της οποίας είναι υποχρεωμένοι να φτάσουν στη Ρόδο για τις βασικές υπηρεσίες.

Όσον αφορά στις συσχετίσεις των τιμών των δεικτών της εικονικής απόστασης που χρειάζεται να διανύσουν οι κάτοικοι των νησιών για να έχουν πρόσβαση σε μια υπηρεσία με τα γενικά χαρακτηριστικά των νησιών, όπως το μέγεθος και ο πληθυσμός τους, μόνο οι τιμές του δείκτη της εικονικής απόστασης για νησιά όπου δεν υπάρχει νοσοκομείο συσχετίζονται αρνητικά και ασθενώς με τον πληθυσμό τους (Pearson $r=-0,371^*$, $a=0,016$), ενώ αντιθέτως δε συσχετίζεται με το μέγεθος του νησιού (Pearson $r=-0,214^*$, $a=0,174$). Επίσης, δε συσχετίζονται οι τιμές των δεικτών της εικονικής απόστασης για νησιά όπου δεν υπάρχει τράπεζα ή εφορία με το μέγεθος ή τον πληθυσμό των νησιών αυτών. Για την εκπαίδευση ο αριθμός των νησιών όπου δεν υπάρχει κάποια από τις βασικές υποδομές είναι πολύ μικρός για να πραγματοποιηθούν στατιστικοί έλεγχοι.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΣΥΝΟΨΗ: Από την Προσπελασιμότητα στην Ελκυστικότητα των Νησιών του Αιγαίου

Με την εργασία αυτή γίνεται μια πρώτη προσπάθεια προσέγγισης με ποσοτικά δεδομένα του προβλήματος της προσπελασιμότητας και της απομόνωσης των νησιών του Αιγαίου από την ηπειρωτική χώρα, που αποτελούν βασικούς παράγοντες για τη διαβίωση των κατοίκων σε αυτά, άρα της ελκυστικότητας τους. Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε, προσφέρει μια προσέγγιση των θεμάτων που ανέκυψαν από τη θεωρητική διαπραγμάτευση της έννοιας της ελκυστικότητας. Για την περίπτωση των μόνιμων κατοίκων των νησιών του Αιγαίου που εξετάστηκε εδώ, επιχειρήθηκε με τη χρήση δεικτών μια πρώτη προσέγγιση να εκτιμηθούν δύο άξονες της ελκυστικότητας: η απομόνωση–προσβασιμότητα και η ύπαρξη–πρόσβαση σε βασικές υποδομές–υπηρεσίες.

Τα αποτελέσματα για την απομόνωση και πρόσβαση των νησιών, επιβεβαιώνουν ένα σημαντικό μειονέκτημα τους: τη δυσκολία πρόσβασης και την απόλυτη εξάρτηση από τη σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά με ταυτόχρονη ανεπαρκή δυνατότητα πρόσβασης μεταξύ των νησιών. Επίσης αναδεικνύεται πως τα νησιά μπορούν να διαχωριστούν σε πολλές κατηγορίες με βάση την πρόσβαση, η οποία εξαρτάται περισσότερο από τη συχνότητα των δρομολογίων από το λιμάνι του Πειραιά. Η χαμηλή συχνότητα είναι αυτή που "εξορίζει" τα νησιά σε μεγάλες εικονικές αποστάσεις, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τη σύγκριση με τις αντίστοιχες αποστάσεις της περιόδου του καλοκαιριού. Τα νησιά που είναι περισσότερο ευνοημένα είναι αυτά με μεγάλο πληθυσμό ή τα τουριστικά κέντρα ή ακόμη και αυτά που βρίσκονται "στη μέση" των διαδρομών με μεγαλύτερα νησιά και ωφελούνται από αυτή την υψηλή συχνότητα των δρομολογίων. Αντίθετα, τα λιγότερο ευνοημένα νησιά είναι τα μικρά και εκτός των κύριων διαδρομών. Η περίπτωση νησιών όπως το Φαρμακονήσι, οι Αρκοί, ο Άγιος Ευστράτιος, τα Ψαρά κ.ά. είναι χαρακτηριστική και δείχνει το μέγεθος των δυσκολιών πρόσβασης. Τα ταχύπλοα σκάφη και οι αεροπορικές συνδέσεις (είτε συμβατικές, είτε με υδροπλάνα) αν και αλλάζουν την εικόνα των νησιών με τα οποία υπάρχουν συνδέσεις και τον χειμώνα⁷, εντούτοις δεν μπορούν να προσφέρουν ουσιαστική μεταβολή της κατάστασης των μικρότερων νησιών που στερούνται αυτής της δυνατότητας, δίνοντας έτσι μια επιπλέον διάσταση απομόνωσης σε αυτά. Επίσης, είναι σημαντικό να σχολιαστεί ότι οι δυνατότητες παρέμβασης των τοπικών αρχών είναι εξαιρετικά περιορισμένες, καθώς δεν μπορούν εύκολα να αναλάβουν το κόστος νηολόγησης ή να ανταγωνιστούν τις ήδη υπάρχουσες εταιρείες. Επιπλέον, το νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ περιορίζει τις δυνατότητες παρέμβασης σε υψηλότερο διοικητικό επίπεδο.

⁷ Θυμίζουμε ότι τα ταχύπλοα περιορίζουν σημαντικά τον αριθμό συνδέσεων τους με μικρότερα νησιά το χειμώνα, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις που δεν κάνουν καθόλου δρομολόγια.

Η ευκολία ή μη πρόσβασης είναι, εκτός από πρακτικό πρόβλημα, και ιδιαίτερα σημαντικό συμβολικό ζήτημα, καθώς αποτελεί ένα από τους παράγοντες που καθορίζουν την έννοια της απομόνωσης στις αντιλήψεις των κατοίκων των νησιών. Η δυσκολία πρόσβασης ιδιαίτερα το χειμώνα καθιστά μια περιοχή μη ελκυστική και υποβαθμίζει την ποιότητα ζωής που μπορούν να απολαύσουν οι κάτοικοί της. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζεται από τους δείκτες πρόσβασης υποδομών και υπηρεσιών.

Είναι γεγονός ότι τα νησιά χαρακτηρίζονται από επάρκεια υποδομών σε σχέση με το συνολικό πληθυσμό τους. Ο χωρικός κατακερματισμός όμως δυσκολεύει την πρόσβαση στις υποδομές αυτές, και αναγκάζει τους κατοίκους να μετακινηθούν αρκετές φορές σε μεγάλες αποστάσεις ή στο λιμάνι του Πειραιά. Τα αποτελέσματα των δεικτών δείχνουν ότι οι κάτοικοι των μικρότερων νησιών καλούνται να διασχίσουν πολύ μεγάλες εικονικές αποστάσεις για να έχουν πρόσβαση, ιδιαίτερα σε νοσοκομειακές υπηρεσίες, αν και μερικά μεγαλύτερα νησιά αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα. Ταυτόχρονα, ο υποχρεωτικός δημόσιος χαρακτήρας των μεταφορών μεταξύ των νησιών, δυσκολεύει ακόμη περισσότερο τις μετακινήσεις σε σύγκριση με αντίστοιχες μειονεκτικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας. Έτσι, οι κάτοικοι των νησιών "κανονίζουν" τη ζωή τους ανάλογα με τα δρομολόγια των πλοίων, προσθέτοντας δυνητικά περισσότερα "βάρη" και μειονεκτήματα στην καθημερινότητα τους όταν τα δρομολόγια αυτά πραγματοποιούνται σε ακατάλληλες ώρες. Τυπικό παράδειγμα αποτελεί το νησί της Χίου που εξυπηρετείται από τα δρομολόγια της Λέσβου, τα οποία όμως είναι σχεδιασμένα για να εξυπηρετούν πρωτίστως τους κατοίκους της Λέσβου (αναχωρούν βράδυ από Πειραιά προς Μυτιλήνη για να φτάσουν το επόμενο πρωί στον προορισμό τους) με αποτέλεσμα να φτάνουν στη Χίο αργά το βράδυ (3-4 π.μ.), με επιπλέον κόστος και ταλαιπωρία για τους κατοίκους της Χίου. Το γεγονός του καθορισμού της καθημερινότητας από δρομολόγια και προγράμματα, στον ορισμό των οποίων οι χρήστες δεν έχουν λόγο, επιβαρύνει επιπλέον το αρνητικό συμβολικό φορτίο της νησιωτικότητας και συμβάλλει στη μείωση της ελκυστικότητας. Από την άλλη, είναι βέβαιο ότι εξαιτίας των δρομολογίων που εξυπηρετούν πολλά νησιά, δεν είναι δυνατόν ένα δρομολόγιο να είναι βολικό για όλα τα νησιά.

Το ζήτημα της ποιότητας των υπηρεσιών, το οποίο αποτελεί κεντρικό θέμα στα πλαίσια της ελκυστικότητας των περιοχών, δεν αντιμετωπίστηκε άμεσα σε αυτή την εργασία. Η χρήση δεικτών όπως η εικονική απόσταση για σύνδεση με διάφορες υπηρεσίες, χρησιμοποιήθηκε για να προσδιοριστεί έμμεσα ένα μέρος από την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται σε ένα νησί, καθώς η προσβασιμότητα σε μια υπηρεσία είναι και αυτή μέρος της ποιότητας της συγκεκριμένης υπηρεσίας. Τα αποτελέσματα δε μπορούν άμεσα να χρησιμοποιηθούν για συγκρίσεις με άλλες περιοχές της Ελλάδας, αλλά μπορούν να προσφέρουν μια καλύτερη εικόνα για τις διαφορές μεταξύ των νησιών και να

επιβεβαιώσουν τη γενική εικόνα που υπάρχει για αυτά. Μπορεί επομένως η προσέγγιση αυτή να χρησιμεύσει ως αφετηρία για μια ευρύτερη καταγραφή των χαρακτηριστικών της ποιότητας ζωής των κατοίκων των νησιών και της ελκυστικότητας τους. Στο πλαίσιο της διερεύνησης της έννοιας της ελκυστικότητας ένα επόμενο βήμα θα είναι η έρευνα στους ίδιους τους κατοίκους των περιοχών, προκειμένου να διαμορφωθεί μία πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια κατανόησης των παραμέτρων που επιδρούν στην ελκυστικότητα των περιοχών.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αργυρίου Α. (2004) (επ.) *Η Ελλάδα των Νησιών από την Φραγκοκρατία ως σήμερα*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1987) "3^η περιοδική έκθεση για την κοινωνικο-οικονομική κατάσταση των περιφερειών", Βρυξέλλες: ΕΕ.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1991) "Οι περιφέρειες κατά τη δεκαετία του '90", 4^η περιοδική έκθεση για την κοινωνικο-οικονομική κατάσταση των περιφερειών, Βρυξέλλες: ΕΕ.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1994) "Ανταγωνιστικότητα και Συνοχή: οι τάσεις στις Περιφέρειες. 5^η περιοδική έκθεση για την κοινωνικο-οικονομική κατάσταση και την ανάπτυξη των περιφερειών της Κοινότητας", Βρυξέλλες: ΕΕ.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1995) *Ευρώπη 2000+: Συνεργασία για τη χωροταξία στην Ευρώπη*, Λουξεμβούργο: ΕΕ.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1997) "Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου", 1^ο επίσημο σχέδιο, Holland: Noordwick.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999) "Η 6^η περιοδική έκθεση για την κοινωνικο-οικονομική κατάσταση και την ανάπτυξη των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης", Βρυξέλλες: ΕΕ.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001) "Ενότητα της Ευρώπης, αλληλεγγύη των λαών, πολυμορφία των περιοχών: 2^η έκθεση σχετικά με την οικονομική και κοινωνική συνοχή", Βρυξέλλες: ΕΕ.
- Καραμπάτσου-Παχάκη Κ. (1996) "Προγραμματισμός για νησιώτικες οικονομίες", στο Καραμπάτσου-Παχάκη (επ.), *Θέματα Γεωργίας, αγροτικής και τοπικής ανάπτυξης*, Εκθέσεις 23, Αθήνα: ΚΕΠΕ.
- Κίζος Θ., Σπιλάνης Γ. και Πραλακίδης Σ. (2005) "Ελκυστικότητα Και Λιγότερο Ευνοημένες Περιοχές: Τι Πιστεύουν Οι Αρχηγοί Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων Στη Λέσβο", *Γεωγραφίες*, υπό έκδοση.
- Κίζος Θ. και Σπιλάνης Γ. (2002) "Ελκυστικότητα της υπαίθρου σε Λιγότερο Ευνοημένες

- Περιοχές (Less Favoured Areas, LFAs): Η περίπτωση της Λέσβου", Πρακτικά 6^{ου} Πανελληνίου Γεωγραφικού Συνεδρίου, Θεσσαλονίκη, 3-6 Οκτωβρίου 2000.
- Λαμπριανίδης Λ. (2000) *Οικονομική Γεωγραφία: Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.
- Μέργος Γ. και Παπαδασκαλόπουλος Α. (2004) *Οικονομικά χαρακτηριστικά και στρατηγικά ανάπτυξης της νησιωτικής Ελλάδας*, Αθήνα: Ακαδημία Αθηνών.
- Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Γ. (2004) *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Σαβοριανάκης Π. (2000) *Νησιωτικές Κοινωνίες στο Αιγαίο Πριν και Μετά τις Οθωμανικές Μεταρρυθμίσεις: Η περίπτωση των Ελλήνων της Ρόδου και της Κω (18^{ος}-19^{ος} αιώνας)*, Αθήνα: Εκδόσεις Τροχαλία-Δήμος Ρόδου.
- Σοφούλης Κ. Μ. (1990) "Για ένα Κοινοτικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Νησιών", Μυτιλήνη: Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Περιβάλλοντος.
- Σοφούλης Κ. Μ. και Νταλάκου Β. (1992) "Η 'Νησιωτικότητα' στην ποίηση του Ελύτη: Το ποιητικό βίωμα στην υπηρεσία της περιφερειακής ανάλυσης", *Αιολικά Φύλλα*, 27(Οκτ): 181-194.
- Σπιλάνης Γ. (1996) "Για μια Ευρωπαϊκή Πολιτική των Νησιών", *Κείμενα Έρευνας και Τεκμηρίωσης*, αρ. 41, ΕΚΕΜ.
- Stockdale A. (2002) "Towards a Typology of Out-migration from Peripheral Areas: A Scottish Case Study", *International Journal of Population Geography*, 8: 345-364.
- Ταπεινός Γ. Φ. (1993) *Στοιχεία Δημογραφίας: Ανάλυση, κοινωνικοοικονομικοί παράγοντες και ιστορία του πληθυσμού*, Ελληνική έκδοση, Αθήνα: Παπαζήσης.
- Τσάλτας Γ. Ι. (2005) (επ.) *Αειφορία και Περιβάλλον: Ο Νησιωτικός χώρος στον 21^ο αιώνα*, Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
- Τσαούση Δ. Γ. (1997) *Κοινωνική Δημογραφία*, Αθήνα: Gutenberg.

Ξενογλώσση

- Baum T. (1997) "The fascination of islands: a tourist perspective", στο Lockhart D. G. Drakakis – Smith D. (επ.), *Island Tourism: Trends and Prospects*, London: Pinter, 21-35.
- Braudel F. (1993) *Μεσόγειος. Α' τόμος: Ο ρόλος του περιγύρου*, Αθήνα: Μ.Ι.Ε.Τ., Ελληνική Έκδοση.
- Brigand L. (1991) *Les îles en Mediterranee*, Paris: Plan Blue.
- CEIES (1996) "Statistics in the service of Regional Policy", Report of the sub-Committee on Economic and Monetary Statistics.
- Clarke T. (2002) *Islomania*, London: Abacus.

- Copus A. K. και Crabtree J. R. (1996) "Indicators of Socio-Economic Sustainability: An Application to Remote Rural Scotland", *Journal of Rural Studies*, 12(1): 41-54.
- Cross M. και Nutley S. (1999) "Insularity and Accessibility: the Small island Communities of Western Island" *Journal of Rural Studies*, 15(3): 317-330.
- Engelen G., White R. και de Nijs A.C.M. (2002) "Environment Explorer: Spatial support system for the integrated assessment of socio-economic and environmental policies in the Netherlands", Paper presented at the iEMSs, Lugano, Switzerland, 24-27 June.
- EURISLES (1997), "Στατιστικοί δείκτες των περιφερειακών ανισοτήτων που σχετίζονται με τη νησιωτικότητα και την περιφερειακότητα", Ελληνική Έκδοση, Μυτιλήνη: Εργαστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Περιβάλλοντος.
- EURISLES (2000), *Of the coast of Europe*, EURISLES, Corsica.
- European Commission (2002) "First Progress Report on Economic and Social Cohesion", COM (22) 46 final, Brussels.
- EUROSTAT (1994) *Portraits of the islands*, ECSC-EC-EAEC: Luxemburg.
- Greek travel pages (2001)"Greece's monthly travel-tourism guide", March 2001, www.gtp.gr.
- Haartsen T., Groote P. και Huigen P.P.P. (2003) "Measuring age differentials in representations of rurality in The Netherlands", *Journal of Rural Studies*, 19(2): 245-252.
- Halfacree K. H. (1995) "Talking about Rurality: Social Representations of the Rural as Expressed by residents of Six English Parishes", *Journal of Rural Studies*, 11(1): 1-20.
- Harrington V. και O'Donogue D. (1998) "Rurality in England and Wales 1991: A Replication and Extension of the 1981 Rurality Index", *Sociologia Ruralis*, 38 (2): 178-203.
- Hoggart K., Buller H. και Black R. (1995) "Rural Europe: Identity and Change", London: Arnold.
- Loibl W., Giffinger R. και Toetxer T. (2002) "Growth and densification processes in suburban landscapes -a spatial agent- simulation" Paper presented at the 5th AGILE Conference on Geographic Information Science, Palma, April 25th-27th.
- Maroudas L. and Kyriakaki A. (2001) "The perspectives of ecotourism development in small islands of the south Dodekanese", *Anatolia*, 12(1): 59-71.
- Maillet P. (1998) "La statistique au service de la politique régionale", Paper presented at the 4th CEIES Seminar: Regional information serving regional policy in Europe, Rennes 30-31 January 1998.
- Morey M. (1993) "Island Ecosystems: An Environmental Research Challenge" στο Tsivacou

- I., *The Aegean Seminar: A Challenge for Systems Thinking*, University of the Aegean Press.
- OECD (1994) *Creating rural indicators for shaping territorial policy*, Paris: OECD.
- Papatheodorou A. (2001) "Tourism, transport geography and industrial economics: a synthesis in the context of Mediterranean islands", *Anatolia*, 12(1): 23-34.
- Patton M. (1996) "Islands in time: Island Sociogeography and Mediterranean prehistory", London: Routledge.
- Portnov A.B. (1998) "Social attractiveness of the urban physical environment: Cities of Siberia", *The Annals of Regional Science*, 32: 525-548.
- Portnov A.B., Erell E., Bivand R. και Nilsen A. (2000) "Investigating the Effect of Clustering of the Urban Field on Sustainable Population Growth on Centrally Located and Peripheral Towns", *International Journal of Population Geography*, 6: 133-154.
- Raptis N. και Terkenli T. S. (1998, ανάπτυπο) "The role of elementary education in the construction of cultural geographies: The case of the oblivion of the Aegean", Congress paper in *Sustainable Development in the Islands and the roles of research and higher education*, Rhodes.
- Terkenli T. (2001) "Towards a theory of the landscape: the Aegean landscape as a cultural image", *Landscape and Urban Planning*, 57: 197-208.
- van Dam F., Heins S. και Elbersen B. S. (2002) "Lay discourses of the rural and stated and revealed preferences for rural living. Some evidence of the existence of a rural idyll in the Netherlands", *Journal of Rural Studies*, 18(4): 461-476.
- UNHCR (1995) *The state of the world's refugees: in search of solutions*, Oxford: Oxford University Press.

Γιάννης Σπιλάνης

Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Περιβάλλοντος, Λόφος Πανεπιστημίου, 81100 Μυτιλήνη,
e-mail: gspi@aegean.gr

Θανάσης Κίζος

Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Γεωγραφίας, Λόφος Πανεπιστημίου, 81100 Μυτιλήνη,
e-mail: akizos@aegean.gr

Ιουλία Κονδύλη

Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εργαστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης, Κτίριο Πρώην Ξενία,
81100 Μυτιλήνη,
e-mail: ikond@env.aegean.gr

Νίκος Μισαηλίδης

Τμήμα Περιβάλλοντος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Λόφος Πανεπιστημίου, 81100 Μυτιλήνη