

Χώρας αειχώρος

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΟΜΟΣ 5
VOLUME 5

ΤΕΥΧΟΣ 2
ISSUE 2

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006
NOVEMBER 2006



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 Αειψ. 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 – 74388



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

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

Περιεχόμενα

Βλαστός Θ., Αθανασόπουλος Κ.	4
Εμπόδια για τη συμμετοχή των κατοίκων σε σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας: Η περίπτωση του τραμ στην Αθήνα	
Λύκος Μ.	26
Το "μπτροπολιτικό όριο" στην Ελλάδα με γνώμονα τη διεθνή εμπειρία	
Καλλιώρας Δ.	46
Πρότυπα περιφερειακής ανάπτυξης των Νέων Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η ετερογενής επίδραση της Γεωγραφίας	
Πολύζος Σ.	68
Οι μεταναστευτικές ροές προς την Ελλάδα: Ανάλυση προσδιοριστικών παραγόντων, τυπολογία περιφερειών υποδοχής και χωρών προέλευσης	
Καραγάνης Ε., Μιμής Α.	104
Εφαρμογή των πολλαπλασιαστικά σταθμισμένων διαγραμμάτων Νογοποι στην ανάπτυξη του δικτύου τραπεζών	
ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
Μιχάλαϊνα Ευ., Χριστοπούλου Ο.	122
Ενεργειακή και τουριστική στρατηγική ανάπτυξης στη Νήσο Σκόπελο	

Εμπόδια για τη συμμετοχή των κατοίκων σε σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας: Η περίπτωση του τραμ στην Αθήνα

Θάνος Βλαστός

Αναπληρωτής Καθηγητής, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός, Υποψήφιος Διδάκτωρ, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Περίληψη

Η ευρωπαϊκή πολιτική με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα, που σημαίνει μετακινήσεις πιο ανθρώπινες και πολιτισμένες, αναγκαστικά στοχεύει το αυτοκίνητο, το μέσο με τις σοβαρότερες επιπτώσεις. Οι αντιδράσεις είναι πολλές, αφού η εξάρτηση από αυτό είναι μεγάλη. Είναι και δικαιολογημένες, αφού εξασφαλίζει ταχύτητα και ασφάλεια. Αν και πολλοί θα προτιμούσαν το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, εφόσον οι πόλεις ήταν εξοπλισμένες με τα κατάλληλα δίκτυα, προς το παρόν εμποδίζουν την υλοποίησή τους, διότι θα άλλαζε συνήθειες και καθημερινές επιλογές. Το άρθρο επιχειρεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος παρουσιάζοντας τα αποτελέσματα έρευνας βασισμένης σε εις βάθος συνεντεύξεις σε κατοίκους του Π. Φαλήρου. Στόχος ήταν η κατανόηση των αιτίων της γενικευμένης αντίδρασης στη χάραξη στην Αθήνα της πρώτης γραμμής τραμ, το οποίο παγκόσμια αποτελεί βασικό εργαλείο των πολιτικών αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Η έρευνα αποκάλυψε προβλήματα στις σχέσεις κράτους – πολίτη, που κάνουν τον τελευταίο εξαιρετικά δύσπιστο απέναντι στους σχεδιασμούς. Ωστόσο χωρίς τη συμμετοχή του στις διαδικασίες λήψης απόφασης είναι πολύ δύσκολο να προωθηθούν οι καινοτόμες πολιτικές που χρειάζεται η σημερινή πόλη. Η εργασία προσδιορίζει τις προϋποθέσεις ενημέρωσης, εκπαίδευσης και πληροφόρησης των κατοίκων για την προσέλκυσή τους, ώστε τα έργα να σχεδιάζονται καλύτερα και να έχουν τη συναίνεση των πολιτών.

Λέξεις κλειδιά

Βιώσιμη κινητικότητα, συμμετοχή κοινού, τραμ.

Obstacles to Public Participation in Sustainable Mobility Policies: The Case of Tram Implementation in Athens

European policy for sustainable mobility that aims for better quality of movement has no choice but to target car use which of course has the most serious environmental impacts. Reaction to such policies is strong as dependence on travelling by car is great and it is of course safer and faster. Although many people would prefer to walk, cycle or use public transport if cities were equipped with the appropriate networks, they nevertheless obstruct their implementation as it would mean changes in everyday habits and choices.

This paper attempts to contribute towards overcoming this problem, presenting the results of qualitative research based on in-depth interviews of residents from the municipality of Paleo Faliro in Athens. The aim was to understand the reasons behind the hostile reaction to Athen's first tram line even though it should have been welcomed as a means used worldwide for upgrading urban environments. The research revealed problems in the relationship between the state and residents, resulting in the latter becoming alienated and skeptical about the motives of policy makers. However, public participation is a prerequisite for the success of sustainable mobility policies since innovative measures require public acceptance.

This paper outlines what is needed for residents to become informed, educated and eventually involved in order to achieve successful sustainable transport planning and implementation.

Keywords

Sustainable mobility, public participation, tram.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων και το συνεπαγόμενο κλίμα ανασφάλειας που εκτοπίζει από το δρόμο παιδιά, άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ηλικιωμένους, ακόμη και γυναίκες, η ρύπανση, ο θόρυβος και η παραμόρφωση του δημόσιου ανοικτού χώρου είναι προβλήματα που κατά ένα σημαντικό ποσοστό οφείλονται στο αυτοκίνητο. Είναι απολύτως φυσικό λοιπόν που αυτό το μέσο έχει αποτελέσει τον κύριο στόχο της εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα. Οι πόλεις για να αποκτήσουν πρόσωπο πιο ανθρώπινο και πιο πολιτισμένο είναι αναγκασμένες, αν όχι να περιορίσουν την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου, τουλάχιστον να μειώσουν την κυκλοφορία του αλλά και τη στάθμευσή του, ιδίως από τις πιο ευαίσθητες περιοχές, όπως τα ιστορικά κέντρα, οι γειτονιές, οι θέσεις των σχολείων, των κέντρων εμπορίου και αναψυχής κ.λπ.

Οι τεχνικές για τη μείωση της παρουσίας του αυτοκινήτου είναι πολλές: πεζοδρομήσεις, περιορισμοί στις ταχύτητες και στη στάθμευση, μείωση του διατιθέμενου πλάτους οδοστρώματος με κατασκευή λεωφορειολωρίδων και ποδηλατοδρόμων, ένταξη γραμμών τραμ, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αστικά διόδια, αύξηση του τέλους στάθμευσης κ.λπ. Ωστόσο έχει αποδειχτεί ότι τα μέτρα αυτά αποδίδουν κατά πολύ λιγότερα από τα επιδιωκόμενα όταν επιβάλλονται σε κοινωνίες ανώριμες να συναινέσουν στην εφαρμογή τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο 'δακτύλιος' της Αθήνας, που οι περιβαλλοντικοί στόχοι του απέτυχαν λόγω της αγοράς δεύτερου αυτοκινήτου, των χιλιάδων αδειών εξαίρεσης που δόθηκαν σε κατοίκους, επαγγελματίες κ.λπ., της εντατικής χρήσης ταξί και μοτοσυκλέτας και φυσικά της ανεπαρκούς αστυνόμευσης. Ως αποτέλεσμα της ανεπάρκειας του μέτρου μεταξύ 1985 και 1998 η μέση ταχύτητα των λεωφορείων μειώθηκε κατά 25% και το μερίδιο γενικότερα της δημόσιας συγκοινωνίας κατά 20% (Βλαστός και Μπαρμπούλου, 1998).

Από την άλλη ένα μέτρο επαχθές για την κοινωνία, όπως η τιμολόγηση της χρήσης του οδικού δικτύου από το αυτοκίνητο, έγινε δεκτό με περιορισμένες αντιδράσεις από την κοινωνία του Λονδίνου. Τα αστικά διόδια σε συνδυασμό με τα αυστηρά μέτρα αστυνόμευσης (κάμερες) πέτυχαν σε όλη τη μητροπολιτική περιοχή της βρετανικής μεγαλούπολης ένα 4% των μετακινήσεων να στραφεί από το ΙΧ στη δημόσια συγκοινωνία (δηλαδή περίπου 1 εκατομμύριο μετακινήσεις δε γίνονται πλέον με ΙΧ). Χάρη σε μία εκτεταμένη εκστρατεία συμμετοχής του κοινού¹ επιτεύχθηκε πριν την εφαρμογή του μέτρου 40% των κατοίκων να το υποστηρίξει. Μετά την εφαρμογή, η οποία τροποποιήθηκε εν μέρει σε σχέση με την αρχική εξαγγελία και έλαβε υπ' όψη της αρκετά σχόλια των κοινωνικών ομάδων που μετα-

¹ Το Μάιο του 2000 εκλέχθηκε νομάρχης της ενιαίας διοίκησης του Λονδίνου (Greater London Authority) ο Ken Livingstone με βασική προεκλογική δέσμευση την εφαρμογή του μέτρου. Τον Ιούλιο του 2000 οργανώθηκε δημόσια ακρόαση (public hearing), ώστε να καταγραφούν οι απόψεις του κοινού. Τον Ιανουάριο του 2001 ετοιμάστηκε ένα πρώτο προσχέδιο της Κυκλοφοριακής Στρατηγικής και δημοσιεύτηκε. Κατατέθηκαν 8.000 σχόλια. Τον Ιούλιο του 2001 συντάχθηκε το τελικό κείμενο της Κυκλοφοριακής Στρατηγικής (περιορισμός κυκλοφοριακής συμφόρησης και βελτίωση της κίνησης με ΙΧ, βελτίωση μέσω μαζικής μεταφοράς, συνδυασμός μέσων, κινητικότητα για όλους, προώθηση τοπικών κυκλοφοριακών σχεδίων). Έκτοτε ξεκίνησε η διαβούλευση για το σχέδιο οδικής τιμολόγησης, που ανταποκρινόταν στις αρχές της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής στρατηγικής. Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού δημοσιεύτηκε στον τύπο, στο διαδίκτυο, σε εκθέσεις και λειτούργησε παράλληλα τηλεφωνική γραμμή ενημέρωσης. Η διαδικασία περιελάμβανε δύο δημόσιες συγκεντρώσεις (public meetings), δημοσκοπήσεις και μία έκθεση (παραδοσιακοί τρόποι συμμετοχής). Το σχέδιο ήταν αναρτημένο επί 10 εβδομάδες και συγκεντρώθηκαν 2.274 σχόλια. Τα σχόλια αυτά ταξινομήθηκαν και προκάλεσαν μικροαλλαγές στο αρχικό σχέδιο, που αφορούσαν κυρίως τις ώρες λειτουργίας της τιμολόγησης, κοινωνικές ομάδες που εξαιρέθηκαν τελικά από τις ρυθμίσεις και αλλαγή στην τιμολόγηση των φορτηγών. Επιπλέον αποφασίστηκε ότι το μέτρο θα λειτουργούσε μόνο όταν θα είχε επιτευχθεί αύξηση της ικανότητας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας. Το Σεπτέμβριο του 2001 σταμάτησε η διαβούλευση, ενώ το Νοέμβριο του 2001 δημοσιεύτηκε η τροποποιημένη πρόταση με βάση τις αλλαγές που εγκρίθηκαν από τη διαβούλευση. Μεταξύ Δεκεμβρίου 2001 και Ιανουαρίου 2002 πραγματοποιήθηκε ο δεύτερος γύρος συμμετοχής του κοινού και συγκεντρώθηκαν 533 σχόλια. Το Φεβρουάριο του 2002 το σχέδιο εγκρίθηκε από το νομάρχη (Banister, 2003).

κινούνταν στο κέντρο του Λονδίνου, το ποσοστό αποδοχής έφθασε το 55% (Livingstone, 2004: 495). Ένα σημαντικό αποτέλεσμα της εμπλοκής του κοινού ήταν η απόσπαση της διαβεβαίωσης ότι το μέτρο θα εφαρμοστεί μόνο μετά την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών (Banister, 2003).

Στο Στρασβούργο, πάλι χάρη σε μία προσεκτική κοινωνική διαβούλευση, επετεύχθη πραγματική μεταμόρφωση του κέντρου της πόλης. Για την απομάκρυνση του ΙΧ από το κέντρο της πόλης χρησιμοποιήθηκαν κατασκευαστικές λύσεις, που περιόρισαν τις δυνατότητες κίνησης του ΙΧ σε περιορισμένες διαδρομές, οι οποίες οδηγούσαν σε χώρους στάθμευσης. Όλη η κεντρική περιοχή είναι πλέον μία πεζοδρομημένη ζώνη, που μπορούν να τη διασχίζουν μόνο οι 4 γραμμές τραμ που δημιουργήθηκαν, οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίστηκε ότι όλοι οι κάτοικοι απαρέγκλιτα θα μετακινούνται με φιλικά προς το περιβάλλον μέσα τουλάχιστον στο κέντρο της πόλης (Βλαστός κ.ά., 2003).

Τα μέτρα περιορισμού του ΙΧ απαιτούν από τους μελετητές και όσους λαμβάνουν τις σχετικές αποφάσεις κοινωνική προσέγγιση. Το άρθρο αυτό ασχολείται με τη χάραξη πολιτικής στο θέμα της συμμετοχής των πολιτών για την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας.

2. ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΤΟΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Τα περιοριστικά μέτρα για το αυτοκίνητο είναι προφανώς περιοριστικά επίσης σε καθημερινές συνθήκες και ευκολίες. Επομένως για να γίνουν αποδεκτά θα πρέπει να συμφωνούν οι κάτοικοι ότι συλλογικές αξίες, όπως η ποιότητα του ανοικτού χώρου, η ιστορικότητα, το περπάτημα, το ποδήλατο, η ησυχία, ο καθαρός αέρας, η ασφάλεια κ.λπ. είναι σημαντικότερες από τις ατομικές, που είναι να πηγαίνουν αυτόνομα, άνετα και γρήγορα στον προορισμό τους, να επιλέγουν αυτούς που θα τους συντροφεύουν και να απολαμβάνουν ιδιωτικά το δημόσιο χώρο. Το αυτοκίνητο είναι επέκταση της κατοικίας, θωρακίζει και ενισχύει την ατομικότητά μας (Βλαστός, 1997· Morin, 1998: 344). Δεν είναι εύκολο να το εγκαταλείψεις όταν τις περισσότερες επιπτώσεις του δεν τις υφίστασαι ο ίδιος αλλά οι άλλοι: το αυτοκίνητο στην πόλη λύνει το πρόβλημα της ασφάλειας και του θορύβου μεταθέτοντάς τα στους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου, απομακρύνει επίσης την ανθρώπινη παρουσία από τους χώρους που με το πέρασμά του υποβαθμίζει. Οι ίδιοι οι οδηγοί δεν είναι λοιπόν άμεσα θύματα των συνθηκών που προκαλεί το αυτοκίνητό τους. Για παράδειγμα οι κάτοικοι των αραιοκατοικημένων προαστίων απολαμβάνουν ένα πολύ πιο υγιές περιβάλλον από αυτό των πυκνοκατοικημένων κέντρων. Συγχρόνως όμως τα επιβαρύνουν συγκεντρωνόμενοι καθημερινά σε αυτά και πιέζοντας για τη διάνοιξη όλο και ευρύτερων

αρτηριών προσπέλασής τους και για την κατασκευή εκεί όλο και περισσότερων χώρων στάθμευσης.

Ο τομέας των μεταφορών είναι κατεξοχήν πεδίο κοινωνικών συγκρούσεων. Ανάλογα με το επάγγελμα, τον καθημερινό τρόπο μετακίνησης και τον τόπο κατοικίας η οπτική ως προς τις ανάγκες της πόλης είναι τελείως διαφορετική (Βλαστός, 1993). Τα συμφέροντα είναι διαφορετικά, όπως διαφορετικοί είναι και οι τρόποι που ζουν οι κάτοικοι την πόλη. Το αυτοκίνητο είναι ένα στοιχείο που χωρίζει τους κατοίκους. Αυτό γίνεται ιδιαίτερα καθαρό από τη συζήτηση για τα αστικά διόδια, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στα υψηλά εισοδήματα να απολαμβάνουν ανετότερη κίνηση σε πρώην κορεσμένους δρόμους, εις βάρος χαμηλότερων εισοδημάτων, που υποχρεώνονται να στραφούν προς άλλες επιλογές. Πρόκειται για μια εξέλιξη, που αντιβαίνει στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, αφού αυτές υπηρετούν ένα όραμα για μια πιο δίκαιη και δημοκρατική πόλη, όπου όλοι, ανεξαιρέτως εισοδήματος, θα μοιράζονται την ευθύνη της περιβαλλοντικής της προστασίας (Βλαστός και Μπαρμπόπουλος, 1998). Σε ένα άλλο πεδίο τιμολόγησης, αυτό της στάθμευσης, έρευνα στο Λος Άντζελες και στο Σακραμέντο έδειξε ότι αύξηση της στάθμευσης κατά \$3 την ημέρα στο κέντρο της πόλης, παράλληλα με αύξηση \$2 στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου και μηδενική αύξηση στα προάστια, θα προκαλούσε μείωση της χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου από τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα κατά 30% στο Λος Άντζελες και κατά 15% στο Σακραμέντο. Η μείωση στα υψηλότερα εισοδηματικά στρώματα ήταν 3 και 2% αντίστοιχα (TRB, 1998: 56). Στον τομέα της ασφάλειας, όσο μειώνεται το εισόδημα τόσο αυξάνει η πιθανότητα τροχαίου ατυχήματος (βλ. Πίνακα 1). Αυτό οφείλεται σε πολλούς λόγους: τα φτωχά παιδιά παίζουν συχνότερα στο δρόμο, τα επικίνδυνα μηχανοκίνητα δίκυκλα επιλέγονται κυρίως από τα χαμηλότερα εισοδήματα, η συντήρηση των φτηνών οχημάτων είναι ελλιπέστερη των ακριβών κ.ά. Τέλος οι διαφορές στην ποιότητα περιθάλψης σε περίπτωση ατυχήματος είναι τεράστιες.

Πίνακας 1. Θάνατοι εξαιτίας τροχαίου σε φτωχές και πλούσιες πόλεις στον κόσμο, 1995

	Πόλεις υψηλού εισοδήματος			Πόλεις χαμηλού εισοδήματος		
	ΗΠΑ	Δ. Ευρώπης	Ασίας	Λατ. Αμερικής	Αφρικής	Ασίας
Θάνατοι/ 100.000 κατ.	12,7	7,1	7.1	27,6	18,0	15,2

Πηγή: Kenworthy, 2002: 13

Το αυτοκίνητο είναι μια σόφρων λύση για την ασφάλεια και την ταχύτητα της μετακίνησης. Ως προς την πρώτη, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, διανύοντας μια απόσταση με τα πόδια ή ποδήλατο, αντί με αυτοκίνητο, η πιθανότητα να υπάρξει ατύχημα είναι έξι φορές μεγαλύτερη (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2007: 19). Ως προς την ταχύ-

τητα, στην Αθήνα, η μεγάλη μελέτη της Αττικό Μετρό, το 1996, έδειξε ότι η μέση διάρκεια μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία είναι σχεδόν διπλάσια σε σχέση με αυτή με αυτοκίνητο (βλ. Πίνακα 2). Αυτό φυσικά μεταφράζεται και σε ένα ανάλογο κόστος. Λαμβάνοντας υπόψη και την αξία του χρόνου, η μετακίνηση με αυτοκίνητο, σε σχέση με τη μετακίνηση με δημόσια συγκοινωνία, κοστίζει φτηνότερα.

Πίνακας 2. Μέση διάρκεια μετακίνησης ανά μέσο μετακίνησης στην Αθήνα

Μέση διάρκεια μετακίνησης (σε λεπτά)		
	<i>Ι.Χ.</i>	<i>Δημόσια συγκοινωνία</i>
1972	17,5	34
1996	27,0	47

Πηγή: Αττικό Μετρό, 1996

Η σύγκριση μέσω του Πίνακα 2 των ετών 1972 και 1996 είναι χαρακτηριστική. Σε αυτά τα 25 χρόνια, παρά τα προβλήματα κορεσμού, η διαφορά μεταξύ της διάρκειας της μέσης μετακίνησης με ΙΧ και με δημόσια συγκοινωνία αυξήθηκε.

Είναι λοιπόν φυσικό να είναι οι κάτοικοι προσκολλημένοι στο αυτοκίνητο. Αποτελεί την πιο φτηνή και ελκυστική λύση. Πώς είναι δυνατόν να πεισθούν να αλλάξουν συμπεριφορές; Είναι προφανές ότι θα τις αλλάξουν μόνο όταν αυτό θα τους συμφέρει. Όταν π.χ. η πόλη θα είναι εξοπλισμένη με δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων και συγχρόνως οι αναπλάσεις θα έχουν περιορίσει κατά πολύ τις ελευθερίες του αυτοκινήτου, θα συμφέρουν οι εναλλακτικές λύσεις και θα επιλέγονται. Για παράδειγμα σε εκείνες τις πόλεις, όπου υπάρχουν ποδηλατόδρομοι, υπάρχει και υψηλή χρήση ποδηλάτου. Ακόμα και στην Καρδίτσα, παρ' όλο που το δίκτυο δεν ξεπερνά τα 8 χλμ., 22% των μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο. Στην ίδια πόλη υψηλότετο ποσοστό, που ξεπερνά το 35% των μετακινήσεων, γίνεται με περπάτημα χάρη στις ήπιες συνθήκες που επικρατούν στους δρόμους (Βλαστός κ.ά., 2007: 220). Επίσης μπορεί να αναφερθεί το παράδειγμα της Κύπρου, όπου η εξυπηρέτηση με δημόσια συγκοινωνία είναι πολύ φτωχή, με αποτέλεσμα να καλύπτει μόλις το 1,8% των μετακινήσεων (Κυπριακή Δημοκρατία, 2007) ή το παράδειγμα της πεζοδρόμησης της οδού Βουκουρεστίου στην Αθήνα. Μετά την πεζοδρόμηση σημειώθηκε αύξηση της κίνησης των καταστημάτων μέχρι και 40% (Γιαννόπουλος, 1980).

Το πρόβλημα βρίσκεται στην προηγούμενη φάση, αυτή της υλοποίησης των παραπάνω δικτύων, η οποία προσκρούει σχεδόν πάντα σε αντιδράσεις κατοίκων. Στη φάση αυτή υπάρχει απόσταση μεταξύ των πολιτικών που αποφασίζουν ένα έργο και των κατοίκων, οι

οποίοι προασπίζονται την υφιστάμενη κατάσταση γιατί αυτή γνωρίζουν και σε αυτήν έχει προσαρμοστεί η καθημερινότητά τους.

3. ΟΙ ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Η συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό για πολλούς λόγους που θα αναλυθούν στη συνέχεια είναι ένα μεγάλο ζητούμενο. Στον τόπο μας αυτή η συμμετοχή εκδηλώνεται σπάνια για πολλούς ιστορικούς, πολιτικούς και κοινωνικούς λόγους. Τα περισσότερα καινοτόμα και σημαντικά έργα έγιναν στην Ελλάδα είτε υπό την πίεση και χρηματοδότηση του ξένου παράγοντα (π.χ. το τραμ στην Αθήνα) είτε με πρωτοβουλίες κάποιων φωτισμένων πολιτικών.

Πώς μπόρεσαν αυτοί οι πολιτικοί, έστω και σπάνια, να πάρουν πρωτοβουλίες που εκ των πραγμάτων τους έφεραν και σε αντιπαράθεση με τους ψηφοφόρους τους;

- αξιοποίησαν πληροφόρηση που εκ των πραγμάτων δεν είχε ο πολίτης. Τους δόθηκε από τις τεχνικές υπηρεσίες, των οποίων προϊστάμενοι, και από εξωτερικούς συμβούλους-μελετητές, που αναλύουν τα προβλήματα και εισηγούνται λύσεις,
- ήταν υποχρεωμένοι να ακολουθήσουν τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία ενδιαφέρεται για την εφαρμογή στα κράτη μέλη των πολιτικών που προωθούν τη βιώσιμη ανάπτυξη, γιατί θεωρείται προϋπόθεση και οικονομικής ευημερίας,
- όφειλαν να ικανοποιούν τις ανάγκες του μελετητικού και κατασκευαστικού δυναμικού της χώρας, του οποίου η επιβίωση εξαρτάται από τα έργα,
- είχαν πολιτικό συμφέρον να δρομολογούν έργα υπερτοπικού χαρακτήρα διότι, έστω και αν είναι αντίθετη η τοπική κοινωνία, πάντα υστερεί σε αριθμό σε σχέση με αυτόν του ευρύτερου κοινού στο οποίο απευθύνεται ένα υπερτοπικό έργο,
- είχαν κάποιες φορές στόχους και οράματα που βρίσκονται πιο μπροστά σε σχέση με τα ενδιαφέροντα της κοινωνίας που εκπροσωπούν.

Οι παραπάνω παράμετροι δεν είναι πάντα αρκετά ισχυρές ώστε ένας πολιτικός να αποφασίσει την προώθηση ενός έργου. Όταν λοιπόν οι αρμόδιοι φορείς, που παίρνουν τις αποφάσεις αδρανούν, η τύχη λύσεων για τη βιώσιμη κινητικότητα εξαρτάται από τους ίδιους τους πολίτες. Απομένει στους τελευταίους με την πίεση που θα ασκούν να πείθουν τις αρχές ότι η αδράνειά τους θα σημαίνει μεγαλύτερο πολιτικό κόστος από εκείνο που θα υφίσταντο ενδεχομένως από την άσκηση μιας καινοτόμου πολιτικής.

Η εμπλοκή των πολιτών στο σχεδιασμό εξυπηρετεί πολλούς στόχους:

α. Βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων

Η παραδοσιακή διαδικασία, με αποκλειστικούς παίκτες πολιτικούς και ειδικούς, κρατώντας τους κατοίκους στο περιθώριο, στερεί από το σχεδιασμό σημαντικά στοιχεία ανάλυσης. Όταν οι κάτοικοι απουσιάζουν, η εμπειρία και οι απόψεις τους ως προς τις τοπικές ιδιαιτερότητες, τις αξίες, τις κοινωνικές ευαισθησίες και άλλες ποιοτικές μεταβλητές είναι δύσκολο να ανιχνευθούν και να καταγράφονται.

Οι πολίτες που ζουν σε μία περιοχή έχουν γνώση που αποκτούν μέσω της καθημερινής εμπειρίας των χώρων, στους οποίους ζουν. Η γνώση αυτή καλείται "πρακτική γνώση" ή "τοπική γνώση" (Healey, 1998· Rydin και Pennington, 2000). Οι κάτοικοι μιας περιοχής μπορούν πολύ καλύτερα να διακρίνουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των αποφάσεων που δρομολογούνται, αφού αυτοί γνωρίζουν το τοπικό περιβάλλον καλύτερα (Petts, 2003). Επιπλέον μπορεί να βοηθήσουν να παρθούν αποφάσεις που ανταποκρίνονται περισσότερο στις τοπικές ανάγκες (Simmons και Birchall, 2005). Οι Lindblom και Heinelt ονομάζουν "σοφία της δημοκρατίας" τη γνώση αυτών που καλούνται να συμμετέχουν στις αποφάσεις. Οδηγεί σε καλύτερα αποτελέσματα (Heinelt και Töller, 2003).

Συγχρόνως η συνεργασία τεχνικών, πολιτικών και κατοίκων είναι μια άσκηση δημοκρατίας εξαιρετικά σημαντική και για τις τρεις πλευρές, που θα οδηγήσει κάποια στιγμή στη σύνταξη μιας κοινής γλώσσας επικοινωνίας. Η Healey (1997) πιστεύει ότι η συμμετοχή του κοινού είναι ο μοναδικός τρόπος να ληφθούν δίκαιες αποφάσεις, που μεγιστοποιούν τα κοινωνικά οφέλη. Χρειάζεται σε εποχές έντονης δυσπιστίας για το δημόσιο όφελος των έργων λόγω της αυξανόμενης διείσδυσης σε αυτά του ιδιωτικού τομέα (Booth και Richardson, 2001).

β. Ενημέρωση, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση ως προς τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και των σχετικών σχεδιασμών

Η συμμετοχή είναι μια παιδαγωγική διαδικασία που δίνει την ευκαιρία στους πολίτες να αποκτούν μια σφαιρική γνώση των γενικότερων στόχων των σχεδιασμών. Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί έτσι ενημερώνονται για τα γενικότερα προβλήματα της πόλης ή της περιοχής τους και κατανοούν καλύτερα τον ειδικό ρόλο του εξεταζόμενου έργου.

γ. Κινητοποίηση

Τις αποφάσεις που προκύπτουν με συμμετοχικές διαδικασίες οι πολίτες τις θεωρούν 'δικές τους', τις σέβονται και πειθαρχούν σε αυτές με υπευθυνότητα τις καθημερινές τους συμπεριφορές κατά τρόπο φιλικό στο περιβάλλον (Petts, 2003· Schmidt, 2002). Έχει διαπιστωθεί επίσης ότι όσοι συμμετέχουν στις αποφάσεις αποκτούν ισχυρή αίσθηση κοινότητας, και συμμαρρίζονται κοινούς στόχους και αξίες (Simmons και Birchall, 2005).

δ. Αποφυγή απρόβλεπτων και μη ελεγχόμενων αντιδράσεων

Η δημοκρατία έφτασε σε ένα τέτοιο στάδιο ωριμότητας που παρέχει στους πολίτες τη δυνατότητα να εμποδίζουν την εκτέλεση έργων, τα οποία κρίνουν αντίθετα με τα συμφέροντα του τόπου τους ή και τα δικά τους. Το πρόσθετο μεγάλο κόστος από τις συνεπαγόμενες καθυστερήσεις και εκ των υστέρων διορθώσεις είναι ένα πρόβλημα που η ίδια η δημοκρατία μπορεί να λύσει. Η συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό είναι δικλείδα ασφαλείας για τις αρχές διότι, καθώς η διαδικασία λήψης αποφάσεων γίνεται πιο διαφανής και πιο έγκυρη, προλαμβάνονται ενδεχόμενες αντιδράσεις (Healey, 1997 και 1998· Lowndes κ.ά., 2001β· Petts, 2003· Pløger, 2001· Rydén και Pennington, 2000· Simmons και Birchall, 2005).

ε. Ενίσχυση της θέσης του πολίτη

Μέχρι τη βιομηχανική επανάσταση ο άνθρωπος ήταν κυρίαρχος όλων των παραμέτρων της καθημερινότητάς του. Έχτιζε το σπίτι του, έφτιαχνε τα εργαλεία της δουλειάς του, παρήγαγε ο ίδιος το μεγαλύτερο μέρος των προϊόντων που κατανάλωνε. Σε συνθήκες παγκοσμιοποίησης βυθίζεται σε ένα κόσμο του οποίου δύσκολα μπορεί να παρακολουθήσει τις δυναμικές. Παραδοσιακά οι εθνικές κυβερνήσεις, που τον εκπροσωπούσαν, ήταν κυρίαρχες στον τόπο της καθημερινής του δράσης. Πράγματι σήμερα, σε συνθήκες αδιαφάνειας, η ζωή του καθορίζεται από κινήσεις μεγάλης κλίμακας απρόσωπων κεφαλαίων με τεράστια πολιτική ισχύ. Ο Habermas (1981: 107) χρησιμοποιεί τον όρο "αφηρημένο σύστημα" για να περιγράψει την αγορά και τη γραφειοκρατία της διοίκησης. Αυτό το αντιπαραθέτει στον κόσμο της ζωής (Lebenswelt), δηλαδή τον κόσμο που αντιλαμβανόμαστε ως αντικειμενικό και ορίζει τον τρόπο δράσης μας. Διαπιστώνει την αυξανόμενη απομάκρυνση του αφηρημένου συστήματος από τον κόσμο ζωής με αποτέλεσμα οι πολίτες να στερούνται της δύναμης να καθορίζουν την ίδια τους τη ζωή.

Από την άλλη πλευρά, πολλοί από τους κατοίκους είναι περαστικοί από την πόλη. Η εσωτερική μετανάστευση και τα προσφυγικά ρεύματα τις έχουν καταστήσει προσωρινούς σταθμούς σε πορείες χωρίς τέλος. Μετατρέπονται και αυτές σε εκτός κλίμακας άμορφα εμπορευματικά τοπία, έντονης κερδοσκοπίας από άγνωστα συμφέροντα. Απέχουν πολύ από αυτό που ήταν άλλοτε, τόποι κοινωνικής έκφρασης, αναφοράς και συλλογικότητας, τόποι συνδεδεμένοι με τους κατοίκους τους (Lefebvre, 1977: 99). Πάνω στο άχρωμο τοπίο τους ο πολίτης για να ξαναβρεί σήμερα δεσμούς χρειάζεται στήριξη από νέες δομές οργάνωσης και συλλογικότητας. Έχει στα χέρια του ένα ισχυρότατο όπλο επικοινωνίας και προβολής αιτημάτων, το διαδίκτυο, το οποίο σε ολόκληρη την Ευρώπη χρησιμοποιείται ως μέσο ενημέρωσης και διαβούλευσης (TRANSPLUS, 2002: 28).

στ. Αξιοποίηση της σχετικά πρόσφατης εναισθητοποίησης ως προς τις κλιματικές αλλαγές

Οι κλιματικές αλλαγές τρομάζουν, γιατί είναι άγνωστη η εξέλιξή τους, όπως και οι επιπτώσεις τους. Ο ρόλος και του αυτοκινήτου σε αυτές είναι αναμφισβήτητος. Ίσως η συγκυρία επιτρέψει να υπάρξει συμφωνία για λύσεις που υπό άλλες συνθήκες θα ήταν πολύ δύσκολο να συζητηθούν.

4. Η ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΟ TRAM

4.1. Η ταυτότητα της έρευνας

Οι Οδηγίες που προωθούν άμεσα την εμπλοκή των πολιτών στο σχεδιασμό είναι δύο: η 2001/42 (ΕΕ L197/21.7.2001), που αναφέρεται στις 'Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις Σχεδίων και Προγραμμάτων' και η 2003/35 (ΕΕ L156/25.6.2003), που ορίζει τις διαδικασίες συμμετοχής του κοινού στις περιβαλλοντικές αποφάσεις. Όλες βρίσκονται σε ευθεία γραμμή με την Ατζέντα 21 προϊόν της Παγκόσμιας Διάσκευης για το Περιβάλλον στο Ρίο (1992) και με τη Σύμβαση του Άαρχους (UNECE, 1998). Βασικός στόχος του συνολικού φάσματος των παραπάνω παρεμβάσεων είναι να δεσμευτούν οι κυβερνήσεις και οι τοπικές αρχές:

1. να προβλέπουν πυκνές διαδικασίες συμμετοχής σε διάφορα στάδια χάραξης στρατηγικών και σχεδιασμού έργων,
2. να ενημερώνουν έγκαιρα τους πολίτες ως προς τις διαδικασίες, τους υπεύθυνους και τις σχετικές πηγές πληροφόρησης για τα συζητούμενα έργα και τα σχέδια αποφάσεων που αναφέρονται σε αυτά,
3. να ορίζουν άνετες προθεσμίες για τα διάφορα στάδια συμμετοχής, ώστε οι πολίτες να έχουν το χρόνο να προετοιμάζονται,
4. να αξιολογούν τις απόψεις των πολιτών,
5. να ενημερώνουν ως προς τα κριτήρια που υπαγόρευσαν τις τελικές αποφάσεις.

Ειδικότερα η Οδηγία για τις "Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις Σχεδίων και Προγραμμάτων" είναι ιδιαίτερα καινοτόμος για την ελληνική πραγματικότητα (Βλαστός, 2004). Πράγματι έμμεσα εισάγει την υποχρέωση χάραξης προγραμμάτων πολιτικής, στα οποία θα πρέπει να εντάσσονται τα επιμέρους έργα. Με τα προγράμματα αναμένεται να επιτευχθούν τέσσερις στόχοι:

1. Προσδιορίζονται γενικές πολιτικές που μπορούν να αντιμετωπίσουν καλύτερα τα μεγάλα προβλήματα περιβάλλοντος.
2. Γίνεται συνδυασμένος σχεδιασμός των επιμέρους έργων.

3. Η συζήτηση είναι απαλλαγμένη από τεχνικές λεπτομέρειες, διευκολύνοντας την άνετη και ενεργό εμπλοκή των πολιτών στη συζήτηση των γενικών στόχων.
4. Η περιγραφή συγκεκριμένων έργων, όντας πολύ γενική και χωρίς συγκεκριμένη αναφορά στη χωροθέτησή τους, απελευθερώνει τη συζήτηση από τις, δέσμιες τοπικών συμφερόντων, συνήθειες αντιδράσεις.

Η Ελλάδα έχει ενσωματώσει την Οδηγία στο ελληνικό δίκαιο με την υπ. αριθμ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 1225/Β/5-9-2006). Από την εφαρμογή της Οδηγίας εξαιρούνται ωστόσο, σύμφωνα με την απόφαση αυτή, οι πολεοδομικές και κυκλοφοριακές μελέτες, παρ' όλο που έχουν μεγάλη σημασία για τη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος.

Ωστόσο ακόμη και σήμερα, που η Ελλάδα υποχρεώνεται, με βάση τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες, να καταθέσει προς συζήτηση με τους πολίτες γενικότερα προγράμματα πολιτικής, οι πολίτες δεν προσελκύονται εύκολα σε ένα διάλογο για τον οποίο όχι μόνο δεν υπάρχει εμπειρία αλλά και γιατί η δυσπιστία ανάμεσα στις δυο πλευρές είναι μεγάλη.

Στο εξωτερικό έχουν γίνει πολλές έρευνες ως προς τη στάση των πολιτών απέναντι στους σχεδιασμούς (Albrechts, 2002· Bedford κ.ά., 2002· Davies, 2001· Jenkins κ.ά., 2002· Lowndes κ.ά., 2001α και 2001β· Palerm, 2000· Petts, 2003· Rydin και Pennington, 2000· Simmons και Birchall, 2005· Webler κ.ά., 2001). Εδώ παρουσιάζεται μια ανάλογη, με την οποία επιχειρήθηκε να διερευνηθεί η στάση των κατοίκων απέναντι στην πολιτεία με την ευκαιρία ενός αμφιλεγόμενου σχεδιασμού, όπως ήταν αυτός της γραμμής τραμ για τη σύνδεση του κέντρου με τη θαλάσσια ζώνη.

Η εισαγωγή του σύγχρονου τραμ, σε όλο τον κόσμο, ανήκει σε αποφασιστικές πολιτικές ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας και περιορισμού του αυτοκινήτου. Συνοδεύεται για αυτό από οδικές αναπλάσεις που δίνουν προτεραιότητα στον πεζό, τον κατεξοχήν πελάτη της δημόσιας συγκοινωνίας. Η συμβολή του στη γενικότερη αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της πόλης είναι μεγάλη (Βλαστός κ.ά., 2003). Είναι χαρακτηριστικά τα παραδείγματα του Στρασβούργου, του Παρισιού, της Λυών, του Saint Etienne, των Βρυξελλών και δεκάδων άλλων πόλεων στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ, όπου το τραμ δρομολόγησε ριζικές αναπλάσεις του αστικού τοπίου. Στην περίπτωση της Αθήνας η Ελ. Βενιζέλου, μεγάλου μήκους ευθύγραμμος άξονας, που διατρέχει τη Νέα Σμύρνη, από αδιαμόρφωτος χώρος τακτοποιήθηκε δίνοντας αξιοπρεπή θέση και στον πεζό, ενώ η παραλιακή λεωφόρος Ποσειδώνος επίσης απαλλάχθηκε από την παράνομη στάθμευση και το αυτοκίνητο απομακρύνθηκε από το πεζοδρόμιο κατά 7.5 μέτρα. Στους κατοίκους της πρωτεύουσας ωστόσο αυτό το βασικό στοιχείο ως προς το τι σημαίνει τραμ και ποιος είναι ο ρόλος του για την αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων περιβάλλοντος φάνηκε ότι

δεν είναι γνωστό. Ένα σημαντικό ποσοστό δείχνει ότι τα αγνοεί, αλλά μάλλον αυτό που συμβαίνει είναι ότι τα υποτιμά έχοντας βουλευτεί και επιλέγοντας με οποιοδήποτε τίμημα το αυτοκίνητο.

Οι κάτοικοι λοιπόν των περιοχών διέλευσης του τραμ το υποδέχτηκαν στο στάδιο του σχεδιασμού του στην πλειονότητά τους αρνητικά, όπως αρνητική απέναντί του ήταν και η στάση των ελληνικών κυβερνήσεων την τελευταία δεκαπενταετία προ των Ολυμπιακών Αγώνων. Παρ' όλο που είχαν εκπονηθεί και εγκριθεί αρκετές μελέτες για τη δημιουργία τραμ στην Αθήνα με αφετηρία το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1985, το τραμ τελικά αποφασίστηκε υπό την πίεση της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής όταν η Αθήνα ανέλαβε τη διοργάνωσή τους². Αιτία της αρνητικής στάσης των ελληνικών κυβερνήσεων μέχρι τότε ήταν ότι το τραμ παίρνει χώρο από το αυτοκίνητο. Για αυτό συστηματικά προτίμησαν τη λύση μετρό, αλλά και όταν αποφασίστηκε να γίνει το τραμ, βασικό κριτήριο σχεδιασμού ήταν να μην επηρεαστεί η οδική κυκλοφορία (Βλαστός κ.ά., 2003). Αιτία της αρνητικής στάσης των κατοίκων, εκτός από την υποτίμηση των προβλημάτων περιβάλλοντος και την άγνοια των πλεονεκτημάτων του τραμ ήταν και η δυσπιστία τους απέναντι στις πρωτοβουλίες της πολιτείας. Ανάλογα και οι κάτοικοι του Πειραιά.

Για την ανάλυση των βαθύτερων αιτιών της παραπάνω στάσης των κατοίκων προτιμήθηκαν οι μη δομημένες εμβαθυντικές συνεντεύξεις, έστω και αν δίνουν μόνο ποιοτικά αποτελέσματα (Bedford κ.ά., 2002· Davies, 2001· Jenkins κ.ά., 2002· Lowndes κ.ά., 2001α και 2001β· Webler κ.ά., 2001). Δείγμα της έρευνας αποτέλεσαν 47 άτομα. Εκπροσωπήθηκαν όλες οι κοινωνικές ομάδες του Π. Φαλήρου (ηλικιακά, εισοδηματικά, μορφωτικά κ.λπ.). Είχαν η κάθε μια διάρκεια περίπου δυο ωρών. Με τη μέθοδο αυτή οι απόψεις των συμμετεχόντων στην έρευνα δεν περιορίστηκαν στο στενό πλαίσιο προσχεδιασμένων ερωτήσεων ερωτηματολογίου αλλά εκφράστηκαν ελεύθερα μέσα από τον ανοικτό διάλογο (Λυδάκη, 2001· Mason, 1996· Morin, 1998). Οι συνεντεύξεις έγιναν στη φάση κατασκευής του τραμ. Η φάση αυτή ήταν η καταλληλότερη για να αξιολογηθεί το τι προηγήθηκε όσον αφορά τη συμμετοχή των κατοίκων.

² Το παράρτημα του Ρυθμιστικού Σχεδίου που αφορά τα μέσα σταθερής τροχιάς συνέταξε το 1984 ομάδα μελέτης αποτελούμενη από τους Γ. Αργυράκο, Κ. Μπίστη και Κ. Πετράκη. Έκτοτε έχουν γίνει άλλες τρεις μελέτες για τη δημιουργία τραμ στην Αθήνα (Δήμος Αθηναίων 1991· Δήμος Αθηναίων 1994· Δήμος Αθηναίων 1995). Καμία μελέτη δεν υλοποιήθηκε, αντίθετα δρομολογήθηκε η κατασκευή του μετρό. Στο φάκελο υποψηφιότητας της Ελλάδας, επειδή μια σειρά από στάδια βρισκότουσαν κατά μήκος της παραλίας έγινε αναγκαστική η σύνδεσή τους με το κέντρο της Αθήνας με τραμ δεδομένου ότι η λεωφορειακή σύνδεση δε θα μπορούσε να καλύψει τη ζήτηση κατά τη διάρκεια των αγώνων. Με την ανάθεση των αγώνων στην Αθήνα και την παράλληλη έγκριση του φακέλου υποψηφιότητας η Ελλάδα δεσμεύτηκε έτσι να κατασκευάσει το τραμ.

4.2 Συμπεράσματα από τις συνεντεύξεις: Τα εμπόδια στη συμμετοχή

α. Άγνοια της ευρωπαϊκής πολιτικής προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας και των στόχων της

Σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στη σύγχυση που υπάρχει στην Ελλάδα από τις ακολουθούμενες κυβερνητικές πολιτικές, οι οποίες κατά κανόνα δίνουν προβάδισμα στα έργα για το αυτοκίνητο. Είναι χαρακτηριστική η διαρκής αντιπαλότητα μεταξύ του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (αρμόδιο για τη δημόσια συγκοινωνία) και του ΥΠΕΧΩΔΕ (αρμόδιο για το αυτοκίνητο). Η δημόσια συγκοινωνία στην Ελλάδα δεν αντιμετωπίζεται, όπως στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, ως λύση για όλους, περιλαμβανομένων των ιδιοκτητών αυτοκινήτων, αλλά για μερικούς.

Έτσι στις συνεντεύξεις υποστηρίχτηκε από πολλούς ότι ο ρόλος της δημόσιας συγκοινωνίας είναι να εξυπηρετεί μόνο εκείνους που δεν μπορούν να αποκτήσουν ή να οδηγούν αυτοκίνητο. Με αυτή τη λογική, στο Παλαιό Φάληρο το τραμ δεν χρειάζεται αφού είναι περιοχή υψηλών εισοδημάτων. Το ότι το τραμ θα έδινε τη δυνατότητα σε κατοίκους γενικά της Αθήνας να έχουν πρόσβαση στη θάλασσα μάλλον ενοχλούσε διότι έτσι οι κάτοικοι την παραλιακή τους ζώνη θα έπρεπε να τη μοιράζονται και με "άλλους".

Η άγνοια για τη σημασία του τραμ και της δημόσιας συγκοινωνίας απέναντι στα προβλήματα περιβάλλοντος οδήγησε πολλούς να μη κατανοούν άλλους λόγους για την κατασκευή του τραμ παρά μόνο είτε την εξυπηρέτηση των αναγκών των Ολυμπιακών Αγώνων (προφανώς σε αυτό επηρέασε και το ότι το τραμ επιβλήθηκε από τη Διεθνή Ολυμπιακή Επιτροπή) είτε την απορρόφηση ευρωπαϊκών κονδυλίων. "*Γιατί με το τραμ –αν δεν κάνω λάθος– ένα 65 ή 70, 60% ήτανε από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οπότε οι Έλληνες σκεφτήκαν: Αφού δίνουν εκείνοι τα περισσότερα λεφτά από τα μισά, να τσοντάρουμε και εμείς, να κάνουμε ένα έργο ... ο κόσμος να δουλεύει. Έτσι το βλέπω εγώ το πράγμα, να πούμε...*" (Γιάννης, 70 ετών).

β. Έλλειψη προσωπικού ενδιαφέροντος

Οι περισσότεροι κάτοικοι αισθάνονται ότι η καθημερινότητά τους είναι συνδεδεμένη με το αυτοκίνητο και δεν έχει χώρο για το τραμ. Οι μόνοι που είπαν ότι θα το χρησιμοποιούσαν ήταν ήδη χρήστες δημόσιας συγκοινωνίας (κυρίως ηλικιωμένοι) καθώς και κάποιες γυναίκες (που αισθάνονταν ευτυχείς από την προοπτική της απαλλαγής τους από την εξάρτηση του αυτοκινήτου).

γ. Ανπαρξία δεσμών με τον τόπο

Οι κάτοικοι είναι όλο και λιγότερο στάσιμοι στην ίδια πόλη. Η κινητικότητα αμβλύνει τους δεσμούς με τον τόπο. Μειώνει κατά συνέπεια και το ενδιαφέρον. Ακόμη και στο επίπεδο

της καθημερινότητας η κατοικία για τον εργαζόμενο είναι σχεδόν μόνο υπνωτήριο. Η γειτονιά δεν τον αφορά γιατί δεν τη ζει. Το ίδιο και η πόλη που, λόγω του μεγέθους της, τον πνίγει. Δεν έχει λοιπόν ούτε το χρόνο ούτε το ενδιαφέρον να συμμετέχει σε σχεδιασμούς (Albrechts, 2002· Jenkins κ.ά., 2002· Simmons και Birchall, 2005). Εξ'άλλου τι θα κερδίσει; (‘πρόβλημα συλλογικής δράσης’ – Rydin και Pennington, 2000). "Δεν συμμετείχα, γιατί ... δεν γνωρίζω πολλά. Είμαι απλά κάτοικος... Ούτε καν ξέρω τα προβλήματα... ούτε ξέρω και κανέναν...δεν ξέρω αν θα είμαι και αύριο δημότης Παλαιού Φαλήρου" (Θανάσης, 42 ετών).

δ. Αίσθηση ανεπάρκειας

Η αίσθηση ανεπάρκειας ως προς τεχνικά ζητήματα, όπως η χάραξη ενός συγκοινωνιακού μέσου, έχει καταγραφεί σε πολλές έρευνες (Albrechts, 2002· Davies, 2001· Jenkins κ.ά., 2002· Lowndes κ.ά., 2001β). "Τη γνώμη μου επί τεχνικής πλευράς δε μπορώ να την πω, γιατί δεν είμαι τεχνίτης ... Εγώ τι να πω; ... θα με κοροϊδεύουν!" (Φώτης, 65 ετών), "Δεν μπορώ να πω κάτι στον αέρα και να με κοροϊδεύει ο άλλος ... Θέλουν να με ρωτήσουν για τη δουλειά μου, να πω χίλια δυο πράγματα! Υπάρχουν όμως... πολίτες, οι οποίοι έχουν τις γνώσεις αυτές ..." (Γιάννης, 64 ετών). Αντίθετα άτομα, που λόγω ειδικότητας αισθάνονται οικεία με το αντικείμενο, προσελκύνονται ευκολότερα στις διαδικασίες σχεδιασμού (Simmons και Birchall, 2005). Άλλη έρευνα στη Βρετανία έδειξε ότι άτομα που συμμετέχουν σε διαδικασίες σχεδιασμού του χώρου ανήκουν κατά κανόνα στη μεσαία τάξη, έχουν υψηλό μορφωτικό επίπεδο και είναι λευκοί (Bedford κ.ά., 2002).

Αίσθηση ανεπάρκειας καταγράφεται και ως προς το πολιτικό επίπεδο. Για παράδειγμα, σε χώρες με μεγάλη παράδοση κεντρικού σχεδιασμού (π.χ. της ανατολικής Ευρώπης), αρκετοί θεωρούν περιττό να συμμετέχουν, ακόμη και όταν τους δίνεται η ευκαιρία, διότι δεν πιστεύουν ότι είναι ικανοί να βελτιώνουν τους σχεδιασμούς της πολιτείας (Palerm, 2000). Κάποιοι μάλιστα, όπως για πρώτη φορά προέκυψε από την έρευνα στο Π. Φάληρο, θα προτιμούσαν να μην προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής γιατί διευκολύνουν μόνον εκείνους που έχουν την ικανότητα (παιδεία ή οικονομική ισχύ) να επηρεάζουν. Έχουν μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στους πολιτικούς, που τουλάχιστον τους έχουν επιλέξει, παρά σε άγνωστους πολίτες μιας κοινωνίας γεμάτης ανισότητας και αντίπαλα συμφέροντα.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το ζήτημα της ανεπάρκειας των κατοίκων να χειρίζονται τεχνικά θέματα προβλήθηκε από αρκετούς μηχανικούς οι οποίοι αμφισβήτησαν την πρακτική αξία της συμμετοχής φοβούμενοι τις εμπλοκές που θα μπορούσε να προκαλέσει και θεωρώντας ότι δικαιούνται την αποκλειστικότητα στο χειρισμό αυτών των αντικειμένων.

ε. Έλλειψη ενημέρωσης γενικά ως προς τις διαδικασίες

Από τους 47 που συμμετείχαν στις συνεντεύξεις μόνο επτά είχαν πάρει παλαιότερα μέρος σε διαδικασίες σχετικές με το σχεδιασμό του χώρου. Από αυτούς τρεις δραστηριοποιούνταν σε τοπικούς συλλόγους και τέσσερις ήταν μηχανικοί. Οι υπόλοιποι 40 αγνοούσαν τη σημαίνει περιβαλλοντική αδειοδότηση ενός νέου έργου, το σκοπό της, τη διαδικασία που ακολουθείται και τα περί συμμετοχής στο σχεδιασμό. Η άγνοια των κατοίκων ως προς αυτά τα θέματα έχει καταγραφεί και από άλλες έρευνες. Ο Albrechts (2002: 335) σε έρευνα μεταξύ ειδικών στην Ευρώπη εντόπισε ότι οι παράγοντες που αποθαρρύνουν το κοινό να συμμετέχει είναι κυρίως πολιτιστικοί: έλλειψη εκπαίδευσης και γνώσεων για το σχεδιασμό. Η Davies (2001: 202) στη δική της ποιοτική κοινωνική έρευνα στην Αγγλία εντόπισε ότι το κοινό δεν γνωρίζει και δεν κατανοεί ούτε το αντικείμενο του πολεοδομικού σχεδιασμού, ούτε τις διαδικασίες με τις οποίες μπορεί να συμμετέχει. Οι Jenkins κ.ά., (2002: 34, 48, 52, 55) σε ίδια έρευνα στη Σκοτία κατέληξαν σε παρόμοια συμπεράσματα. Το κοινό βρίσκει πολύπλοκες τις διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού και ζητεί καθοδήγηση για να συμμετάσχει. Τέλος οι Lowndes κ.ά. (2001β) σε ποιοτική κοινωνική έρευνα με αντικείμενο τη συμμετοχή του κοινού γενικότερα σε θέματα τοπικής αυτοδιοίκησης κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι το κοινό δεν ήξερε πώς να πληροφορηθεί για τα θέματα που συζητούνται στο δημοτικό συμβούλιο ούτε ήξερε ότι μπορεί να παρακολουθήσει τις συνεδριάσεις. Δεν γνώριζε ούτε για τις τοπικές ενώσεις που δραστηριοποιούνται στις περιοχές με στόχο την επιρροή των αποφάσεων που λαμβάνονται.

στ. Έλλειψη ενημέρωσης για το συγκεκριμένο έργο

Η πληροφόρηση, ακόμη και σε αυτούς που είναι πρόθυμοι να συμμετέχουν, φτάνει πολύ αργά. Στην περίπτωση του τραμ, όσοι κινητοποιήθηκαν, ενημερώθηκαν για τα χαρακτηριστικά του έργου μετά την έγκριση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Το παράδοξο είναι ότι στην περιοχή δραστηριοποιούνται πολλοί σύλλογοι προστασίας του περιβάλλοντος, κυρίως της παραλίας.

ζ. Αμφισβήτηση της ειλικρίνειας των μηχανισμών συμμετοχής

Η ειλικρίνεια των μηχανισμών συμμετοχής αμφισβητείται κατ' αρχήν από αυτούς που θεωρούν το κράτος διαβρωμένο από ιδιωτικά συμφέροντα. Πρόκειται για κατοίκους απογοητευμένους από τους κυβερνώντες. Η απαξίωση της πολιτικής είναι διεθνές πρόβλημα. Οι ειδικοί διαπιστώνουν αποξένωση του κόσμου από τις διοικήσεις και τις αποφάσεις τους (Albrechts, 2002: 336). Θεωρούν ότι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις των διαδικασιών συμμετοχής του κοινού είναι να "ξεπεραστεί η αδράνεια του κόσμου που προκαλείται από την αντιπάθειά του προς τους πολιτικούς θεσμούς και τις πρακτικές των πολιτικών"

(Davies 2001: 199). Οι διαπιστώσεις αυτές επιβεβαιώθηκαν από την κοινωνική έρευνα των Jenkins κ.ά., (2002) και Lowndes κ.ά. (2001β). Και στο Παλαιό Φάληρο αναδείχθηκε το πρόβλημα της έλλειψης εμπιστοσύνης στα κίνητρα αυτών που λαμβάνουν αποφάσεις: *"Πιστεύω ότι το τραμ το φτιάξαν' – όπως και πολλά άλλα έργα – για να βάλουν στην τσέπη κάποια λεφτά. Για ποιο άλλο λόγο; ... φαίνεται από τον τρόπο που έγινε το έργο ..."* (Εύη, 35 ετών).

Άλλοι πάλι, αισθανόμενοι αδύναμοι απέναντι στον κρατικό μηχανισμό, δεν πιστεύουν ότι η άποψή τους θα μπορούσε να επηρεάσει τις αποφάσεις. Έχει αποδειχθεί διεθνώς ότι στην πράξη ισχυρά οικονομικά συμφέροντα έχουν πολύ μεγαλύτερη δυνατότητα να επηρεάζουν τις αποφάσεις μέσω ανεπίσημων διαδικασιών πίεσης απ' ό,τι το κοινό με τις θεσμικές δυνατότητες συμμετοχής. Στη Δανία σε συμμετοχικές διαδικασίες ανάπλασης γειτονιών *"η συναίνεση που επιτυγχάνονταν αντανάκλουσε τα συμφέροντα των ισχυρών κοινωνικών ομάδων εις βάρος των αδυνάτων"* (Pløger, 2001: 233). Οι Bedford κ.ά. (2002) μελετώντας την αδειοδότηση για μία μεγάλη επένδυση με σκοπό την εμπορική αξιοποίηση μιας εγκαταλελειμμένης παραποτάμιας βιομηχανικής περιοχής του Λονδίνου διαπίστωσαν ότι οι αρχές έδρασαν χωρίς να λαμβάνουν υπ' όψη τους τις απόψεις που εκφράστηκαν από τους ενδιαφερόμενους. Μία τεράστια επένδυση της LG στην Ουαλία πραγματοποιήθηκε, επειδή οι αρχές ουσιαστικά απέκρυσαν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή από το κοινό, προκειμένου να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας (Pheips και Tewdwr-Jones, 2000).

Η έλλειψη ενημέρωσης απομακρύνει επίσης τους πολίτες και περιορίζει την εμπιστοσύνη τους προς τις αρχές (Davies, 2001). Σε μερικές συνεντεύξεις υποστηρίχθηκε ότι η κυβέρνηση απέκρυψε τα μειονεκτήματα του έργου και σε κάποιες άλλες ότι οι δημοτικές αρχές τους έδωσαν υπερβολική διάσταση για να εκμεταλλευτούν πολιτικά τις διαμαρτυρίες (ο δήμος διοικείται από παράταξη προσκείμενη στην αντιπολίτευση).

η. Αντίδραση του πολίτη σε αποφάσεις που επηρεάζουν την καθημερινότητά του

Το μέχρι πού φτάνει η ελευθερία του πολίτη είναι ένα ζήτημα το οποίο θα πρέπει να επανατεθεί υπό το πρίσμα των απειλών για την τύχη του πλανήτη. Είναι φανερό ότι εκ των πραγμάτων ο ρόλος του κράτους, ως φορέας οργάνωσης και κινητοποίησης των πολιτών για την υπεράσπιση του περιβάλλοντος γίνεται όλο και πιο σημαντικός (Healey, 1997: 14, 15). Αν και ο πολίτης είχε πιστέψει ότι οι δημοκρατικές κατακτήσεις θα οδηγούσαν στην άμβλυνση της ισχύος των διαφόρων επιπέδων εξουσίας και αυτός θα κατακτούσε όλο και πιο πολλές ελευθερίες οι εξελίξεις είναι διαφορετικές. Κανόνες και περιορισμοί θα τίθενται όλο και πιο αυστηροί. Οι κοινωνίες θα επιδείξουν εκείνο το επίπεδο ωριμότητας, ώστε να κατανοούν τους λόγους εφαρμογής αυτών των κανόνων; Σε αντίθετη περίπτωση ο κίνδυνος αυταρχικών εκτροπών ίσως να γίνει πιθανός. Η σχέση κράτους και πολίτη έτσι θα δοκιμαστεί.

Τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης πολλοί εξακολουθούν να τις θεωρούν ζήτημα προσωπικής ελευθερίας, την οποία έχουν δικαίωμα να υπερασπίζονται απέναντι σε 'αυθαίρετες' παρεμβάσεις της πολιτείας. *"Και είπε [ο υπουργός] ότι ένας από τους σκοπούς μας είναι να δημιουργήσουμε πρόβλημα στον οδηγό! Να τον αναγκάσουμε να μη χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο και να χρησιμοποιεί το τραμ. Δηλαδή με το τσαμπουκά που λέμε, ρε παιδί μου!"* Δηλαδή αγόρασα αυτοκίνητο, πλήρως αφόρουσ ... και έρχεται μετά και μου λέει: *"Θα σου δημιουργώ πρόβλημα για να παίρνεις το τραμ!"* Και ποιος ρώτησε για το τραμ; Και τότε γιατί πήρα ΙΧ;" (Μανώλης, 37 ετών).

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι κλειστές κοινωνίες δίνουν τη θέση τους σε ένα κόσμο χωρίς σύνορα με οικονομικά συμφέροντα και δυναμικές που συνθλίβουν τον πολίτη. Η σημασία της εθνικής κυβέρνησης, που ήταν ο συγκεκριμένος συνομιλητής του, και που έλεγχε τους σχεδιασμούς, συρρικνώνεται. Σήμερα ο πολίτης διεκδικεί δικαίωμα λόγου και συμμετοχής στο σχεδιασμό όχι μόνο απέναντι στους πολιτικούς εκπροσώπους του, αλλά και απέναντι σε ισχυρά ιδιωτικά και πολυεθνικά κεφάλαια. Δεν αρκεί γι' αυτό να χειρίζεται καλά μόνο την εθνική νομοθεσία, αλλά και τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και τις διεθνείς συμφωνίες. Αυτά όλα προϋποθέτουν ισχυρή προετοιμασία, μεγάλα έξοδα, συνδρομή ειδικών και αποτελεσματική λειτουργία των μη κυβερνητικών οργανώσεων. Οι κλίμακες μιας ουσιαστικής συμμετοχής είναι πολύ διαφορετικές από αυτές για τις οποίες μεριμνούν οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες. Θα πρέπει και αυτές να απλώνονται στο επίπεδο του πλανήτη. Μια αρχική αλλά καθαρή εικόνα της διακίνησης των ιδεών και της πολιτικής δράσης, όπως θα αναπτυχθούν τον 21^ο αιώνα, δίνεται ήδη από το διαδίκτυο.

Τα αποτελέσματα της έρευνας στο Παλιό Φάληρο, ως προς τους παράγοντες εκείνους που αποθαρρύνουν τη συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό, δεν απέχουν πολύ από αυτά ανάλογων ερευνών στην υπόλοιπη Ευρώπη, παρ' όλο που σε αρκετές χώρες η συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων έχει παράδοση. Αυτό σημαίνει ότι η απόσταση που χωρίζει την κρατική μηχανή από τον πολίτη είναι μεγάλη και ελάχιστα περιορίζεται από τις υφιστάμενες διαδικασίες συμμετοχής. Το Π. Φάληρο είναι μια μικρή τοπική κοινωνία. Ωστόσο η ανάλυση των απόψεων, έστω και λίγων ατόμων, έριξε κάποιο φως σε νοσηρές και προβλήματα που θα εξακολουθήσουν να συναντώνται και πιθανά να οξύνονται τα επόμενα χρόνια. Το έλλειμμα ενημέρωσης είναι μόνο μια από τις διαστάσεις της συμμετοχής. Προηγείται η ευαισθητοποίηση που θεμέλιό της είναι η εκπαίδευση. Η τελευταία αποτελεί ευθύνη της πολιτείας, την οποία θα αναλάβει όταν πρώτα η ίδια πειστεί ότι για να υπάρξει σωστός σχεδιασμός και αποτελεσματική λειτουργία της δημοκρατίας είναι απαραίτητη η κινητοποίηση της κοινωνίας.

Δεν μπορεί να υποτιμηθεί ότι ένα έργο όπως το τραμ, που σε όλο τον κόσμο είναι καταξιωμένο ως ενισχυτικό της δημόσιας συγκοινωνίας και τελικά της απεξάρτησης του κάτοικου από το αυτοκίνητο, προκάλεσε τόσες αντιδράσεις. Είναι προφανές ότι οι κάτοικοι δεν επιθυμούν περιορισμούς στη χρήση του αυτοκινήτου και ούτε έχουν πειστεί ότι η δημόσια συγκοινωνία είναι ικανή να προσφέρει ανταγωνιστικές λύσεις. Ίσως σε ένα μεγάλο βαθμό η αποστασιοποίησή τους από τους μηχανισμούς λήψης απόφασης οφείλεται στο ότι γενικά είναι αντίθετοι στους σχεδιασμούς, οι οποίοι εκ των πραγμάτων αλλάζουν τα δεδομένα της ζωής τους. Πριν από μερικά χρόνια ίσως θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι ένας από τους σημαντικότερους λόγους για την αρνητική στάση απέναντι στο τραμ ήταν ότι επρόκειτο για ένα άγνωστο μέσο. Η έντονα αρνητική στάση της κοινωνίας του Πειραιά, που εκδηλώθηκε το 2006 σε συγκεντρώσεις του Δημοτικού και Νομαρχιακού Συμβουλίου και τοπικών φορέων απέναντι στην προοπτική επέκτασης της υφιστάμενης γραμμής από το Ν. Φάληρο στο κέντρο της πόλης, κατέρριψε αυτή την ερμηνεία. Σήμερα οι κάτοικοι του Πειραιά, όπως όλοι, γνωρίζουν τι σημαίνει τραμ. Η θεαματική αναβάθμιση της Ελ. Βενιζέλου στη Ν. Σμύρνη, της Ι. Μεταξά στη Γλυφάδα καθώς και της παραλιακής ζώνης είναι γνωστή σε πολλούς Αθηναίους. Ωστόσο οι κάτοικοι εξακολουθούν να δίνουν προβάδισμα στο αυτοκίνητο, το οποίο θεωρούν ότι πλεονεκτεί. Πράγματι ακόμη και η ίδια η πολιτεία το αντιμετωπίζει προνομιακά, παρέχοντάς του, για τη σύνδεση του κέντρου με τη θάλασσα, έναν αυτοκινητόδρομο, τη Λ. Συγγρού, σε παράλληλη ανταγωνιστική χάραξη με το τραμ.

Για τη συμμετοχή, με βάση όσα προέκυψαν και από τις συνεντεύξεις, θα μπορούσαν άμεσα να γίνουν κάποια δημοκρατικά βήματα που θα βελτίωναν το κλίμα μεταξύ κράτους και πολίτη:

- Χάραξη, με συμμετοχή του πολίτη, προγραμμάτων και στρατηγικών για όλα τα μεγάλα προβλήματα περιβάλλοντος.
- Έγκαιρη πληροφόρηση για τις επιπτώσεις ενός έργου στο περιβάλλον και συμμετοχή του πολίτη στην αξιολόγησή τους που να μην έπεται των βασικών αποφάσεων σχεδιασμού.
- Οι τοπικοί φορείς να αποκτήσουν πρόσβαση σε ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες.
- Οι όροι των διαδικασιών συμμετοχής να είναι γνωστοί εκ των προτέρων.
- Οι προθεσμίες να είναι επαρκείς για μια εποικοδομητική συμβολή στην όλη συζήτηση.
- Οι τελικές αποφάσεις να τεκμηριώνονται.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αττικό Μετρό (1996) *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό*.

Βλαστός Θ. (1993) "Μεταφορές και κοινωνικό περιβάλλον", Πρακτικά Συνεδρίου *Μεταφορές και Περιβάλλον*, 4 και 5/5/1993, Αθήνα: Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, 55-74.

Βλαστός Θ. (1997) "Αθήνα. Φάκελος Βιωσιμότητα και Μεταφορές. Τεχνική ή Πολιτική προσέγγιση;", Πρακτικά πανευρωπαϊκού συνεδρίου: *Βιώσιμο Αστικό Περιβάλλον-Θεσμοί και Διαχείριση*, Αθήνα: Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, 87-94.

Βλαστός Θ. (2003) *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη*, PRECO, DG REGIO, EU, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων.

Βλαστός Θ. (2004) "Οι ευκαιρίες από τη νέα Οδηγία 2001/42/ΕΚ για τις "Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις" - Το παράδειγμα του τομέα των Μεταφορών", *Περιβάλλον και Δίκαιο* 29(3): 334-39.

Βλαστός Θ. και Μπαρμπόπουλος Ν. (1998) "Διόδια στις πόλεις για την εφαρμογή της αρχής: "Ο ρυπαίνων πληρώνει". Απόδοση δικαιοσύνης ή κοινωνική αδικία;", *Περιβάλλον και Δίκαιο*, 5: 238-46.

Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν. και Αθανασόπουλος Κ. (2003) "Συγκριτική Ανάλυση των Τραμ του Στρασβούργου και της Αθήνας: Πρώτα Συμπεράσματα για τις μελλοντικές Υλοποιήσεις στην Ελλάδα", Διεθνές Συνέδριο *Σύγχρονα Συστήματα Τραμ και Επιφανειακού Μετρό*, 19-20/05, Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών.

Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν. και Μηλάκης Δ. (2007) *Ποδήλατο. Οδηγός Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Δικτύων*, Αθήνα: ΤΕΕ.

Γιαννόπουλος Γ.Α. (1980) "Κυκλοφοριακή Θεώρηση της Δημιουργίας Πεζοδρόμων και Αξιολόγηση της Ελληνικής Εμπειρίας", *Τεχνικά Χρονικά*, 1: 5-25.

Δήμος Αθηναίων (1991) "Σύστημα Τραμ για την Ιστορική Αθήνα", Σύμβουλοι: Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος ΕΠΕ, DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ.

Δήμος Αθηναίων (1994) *Σύστημα Τραμ της Αθήνας - Τεχνική και Οικονομική Μελέτη Σκοπιμότητας*, SEMALY-TRENDS-BECHTEL.

Δήμος Αθηναίων (1995) "Μελέτη τραμ για τη σύνδεση της Αθήνας με τη θάλασσα", Ομάδα Μελέτης: Πετράκης Γ., Αραβαντινός Α., Γκόλιας Ι., Βλαστός Θ.

ΕΕ (2001) "Οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2001 σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων", αριθ. L 197 της 21.7.2001, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων - ΕΛ., 30-37

- ΕΕ (2003) "Οδηγία 2003/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26^{ης} Μαΐου 2003 σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου", αριθ. L 156 της 25.6.2003, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – EL, 17-24.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2007) *Πράσινο Βιβλίο – Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας*, Βρυξέλλες: COM (2007) 551 τελικό.
- Κυπριακή Δημοκρατία (2007) "Έρευνα Διακίνησης Επιβατών/Ατόμων σε Αποστάσεις κάτω των 100 χλμ. 2007", Λευκωσία: Στατιστική Υπηρεσία.
- Lefebvre H. (2007) *Δικαίωμα στην Πόλη – Χώρος και Πολιτική*, Αθήνα: Κουκίδα.
- Λυδάκη Α. (2001) *Ποιοτικές Μέθοδοι της Κοινωνικής Έρευνας*, Αθήνα: Εκδόσεις Καστανιώτη.
- Morin E. (1998) *Κοινωνιολογία*, Αθήνα: Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου.

Ξενόγλωσση

- Albrechts L. (2002) "The Planning Community Reflects on Enhancing Public Involvement. Views from Academics and Reflective Practitioners", *Planning Theory και Practice*, 3(3): 331-47.
- Banister D. (2003) "Critical pragmatism and congestion charging in London", *International Social Science Journal*, 55 (2): 249-264.
- Bedford T., Clark J. και Harrison C. (2002) "Limits to new public participation practices in local land use planning", *Town Planning Review*, 73(3): 311-31.
- Booth C. και Richardson T. (2001) "Placing the public in integrated transport planning", *Transport Policy*, 8(2): 141-49.
- Davies A. (2001) "Hidden or hiding? Public perceptions of participation in the planning system", *Town Planning Review*, 72(2): 193-216.
- Habermas J. (1981) *Theorie des Kommunikativen Handelns – Band 1: Handlungsrationalität und Gesellschaftliche Rationalisierung*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Healey P. (1997) *Collaborative Planning – Shaping Places in Fragmented Societies*, New York: Palgrave.
- Healey P. (1998) "Building institutional capacity through collaborative approaches to urban planning", *Environment and Planning A*, 30 (9): 1531-46.
- Heinelt H. και Töller A.E. (2003) "Sustainability, Innovation, Participation and EMAS", στο H. Heinelt και R. Smith (επ.), *Sustainability, Innovation and Participatory*

Governance – A Cross-National Study of the EU Eco-Management and Audit Scheme, Aldershot: Ashgate, 11-21.

- Jenkins P., Kirk K. και Smith H. (2002) *Getting Involved in Planning. Perceptions of the wider public*, Edinburgh: Scottish Executive Social Research.
- Kenworthy J. (2002) "Traffic 2042 – A more global perspective", *Transport Policy*, 9(1): 11-15.
- Livingstone, K. (2004) "The Challenge of Driving through Change: Introducing Congestion Charging in Central London", *Planning Theory & Practice*, 5(4): 490-498.
- Lowndes V., Pratchett L. και Stoker G. (2001α) "Trends in Public Participation: Part 1 – Local Government Perspectives", *Public Administration*, 79 (1): 205-22.
- Lowndes V., Pratchett L. και Stoker G. (2001β) "Trends in Public Participation: Part 2 – Citizen's Perspectives", *Public Administration*, 79(2): 445-55.
- Mason G. (1996) *Qualitative Researching*, London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications.
- Palerm J. (2000) "An Empirical-Theoretical Analysis Framework for Public Participation in Environmental Impact Assessment", *Journal of Environmental Planning and Management*, 43 (5): 581-600.
- Petts J. (2003) "Barriers to deliberative participation in EIA: Learning from Waste Policies, Plans and Projects", *Journal of Environmental Assessment Policy and Management*, 5(3): 269-93.
- Phelps N.A. και Tewdwr-Jones M. (2000) "Scratching the surface of collaborative and associative governance: identifying the diversity of social action in institutional capacity building", *Environment and Planning A*, 32(1): 111-130.
- Pløger J. (2001) "Public participation and the art of governance", *Environment and Planning B*, 28(2): 219-41.
- Rydin Y. και Pennington M. (2000) "Public Participation and Local Environmental Planning: the collective action problem and the potential of social capital", *Local Environment*, 5 (2): 153-69.
- Schmidt V. (2002) "The Effects of European Integration on National Forms of Governance: Reconstruction Practices and Reconceptualizing Democracy", στο B. Gbikpi and J. Grote (επ.), *Participatory Governance – Political and Societal Implications*, Opladen: Leske and Budrich, 141-76.
- Simmons R. και Birchall J. (2005) "A Joined-up Approach to User Participation in Public Services: Strengthening the 'Participation Chain'", *Social Policy και Administration*, 39(3): 260-83.
- TRANSPLUS (2002) "Review of current practices for promoting participation in the urban planning process", D 5.1, <http://www.isis-it.com/transplus/doc/public.asp>.

- Transportation Research Board – TRB (1998) *Transit Cooperative Research Program – Report 40*, Federal Transit Administration, Transportation Research Board – National Research Council, Washington: National Academy Press.
- United Nations – UN (1992) *Agenda 21*, UN Department of Economic and Social Affairs, Department of Sustainable Development, <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/index.htm>.
- United Nations Economic Commission for Europe – UNECE (1998) *Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-Making and Access to Justice in Environmental Matters*, United Nations Economic Commission for Europe, <http://www.unece.org/env/pp/documents/cep43e.pdf>.
- Webler T., Tuler S. και Krueger R. (2001) "What is a Good Public Participation Process? Five Perspectives from the Public", *Environmental Management*, 27 (3): 435-50.

Θάνος Βλαστός

Σχολή Τοπογράφων, Ομάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο • Ηρώων Πολυτεχνείου 9, Πολυτεχνειούπολη, Αθήνα 157 80, e-mail: vlastos@survey.ntua.gr

Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος

Σχολή Τοπογράφων, Ομάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο • Ηρώων Πολυτεχνείου 9, Πολυτεχνειούπολη, Αθήνα 157 80, e-mail: kathanas@mail.ntua.gr

Το "μητροπολιτικό όριο" στην Ελλάδα με γνώμονα τη διεθνή εμπειρία

Μαρτίνος Λύκος

Δρ., Εντεταλμένος Διδασκαλίας, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης

Περίληψη

Το ζήτημα της λεγόμενης "μητροπολιτικής διακυβέρνησης" αναδεικνύει το πρόβλημα διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης. Πριν από αυτό, αναδεικνύει το πρόβλημα της οριοθέτησης του μητροπολιτικού χώρου με βάση μία σειρά κριτηρίων (οικονομικών, κοινωνικών, πολεοδομικών κ.ά.). Σε παγκόσμιο επίπεδο η οριοθέτηση των μεγάλων πόλεων εμφανίζει ενδιαφέρουσα ποικιλότητα –αυτή η οριοθέτηση με τη σειρά της επηρεάζει τα διοικητικά χαρακτηριστικά της τοπικής αυτοδιοίκησης, το εύρος των δραστηριοτήτων κ.λπ. Στο παρόν άρθρο χρησιμοποιείται μια σειρά παραδειγμάτων από όλο τον κόσμο προκειμένου να αντληθούν μεθοδολογικά εργαλεία για τον σωστό ορισμό του μητροπολιτικού χώρου στην Ελλάδα.

Λέξεις κλειδιά

Μητροπολιτική διακυβέρνηση, πολεοδομικό συγκρότημα, πόλη, δήμος.

The "Metropolitan Boundary" in Greece, According to the International Experience

The issue of 'metropolitan governance' reveals various problems of defining the limits between central and local administration. Before this, it reveals problems about

defining what 'metropolitan space' is, by using several criteria (economic, social, urban planning etc.). Spatial determination of large cities from all around the world has to show an interesting variety of examples – this kind of determination can influence the administrative characteristics of local government. In the present article, methodological tools are drawn from a series of global examples and are used in order to define 'metropolitan space' in Greece.

Keywords

Metropolitan governance, urban agglomeration, city, municipality.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πλαίσιο διοίκησης των αστικών περιοχών υπήρξε ξεκάθαρη υπόθεση μόνο κατά τις περιόδους όπου επικρατούσε το μοντέλο των πόλεων – κρατών, δηλαδή όταν οι έννοιες *κεντρική* και *τοπική διοίκηση* ταυτίζονταν, αν και πάλι οι σφαίρες επιρροής των μεγάλων πόλεων δημιουργούσαν πλέγμα σχέσεων εξωτερικής πολιτικής. Σήμερα, βασικό προαπαιτούμενο για τη λειτουργική οριοθέτηση των αρμοδιοτήτων της αστικής διοίκησης είναι το ζήτημα της *χωρικής οριοθέτησης* μίας πόλης, ενός πολεοδομικού συγκροτήματος και μίας μητροπολιτικής περιοχής, δηλαδή το σωστό γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της. Τα κριτήρια μπορεί να είναι πολεοδομικά, δημογραφικά, οικονομικά κ.ά. –ή ένας βέλτιστος συνδυασμός όλων.

Ως διαφορά ενός χωριού από μία πόλη (ή ενός *αγροτικού* από ένα *αστικό* δημογραφικό σχήμα) θεωρείται το ότι στο χωριό δραστηριοποιείται μία *κοινότητα* (*gemeinschaft*) ενώ σε μία πόλη δραστηριοποιείται μία *κοινωνία* (*gesellschaft*) (Palen, 1981). Αντίστοιχα, ως διαφορά μίας "πόλης" από μία "μητρόπολη" μπορεί να θεωρηθεί το ότι οι κοινωνικές δράσεις της πρώτης περιστρέφονται γύρω από την ίδια ενώ της δεύτερης επηρεάζουν, εάν όχι καθορίζουν, άλλες πόλεις. Οι κοινωνιολογικοί όροι αντικατοπτρίζουν θαυμάσια την ποιοτική διάσταση της πόλης, δεν αγγίζουν όμως καν την ποσοτική: με βάση τον πληθυσμό ή/και την έκταση, πότε ένας οικισμός ορίζεται ως πόλη και ακολούθως πότε μία πόλη ως μητρόπολη; Η σχετικότητα των πληθυσμιακών μεγεθών στον παγκόσμιο χάρτη καθιστά σαφές ότι η σημασία μίας πόλης δεν σχετίζεται μόνο με το πληθυσμιακό της μέγεθος: η Ζυρίχη και οι Βρυξέλλες του ενός εκατομμυρίου κατοίκων είναι πόλεις με σημαντικότερο διεθνή ρόλο από ότι το Κάιρο ή η Καλκούτα των 13 εκατομμυρίων. Συνεπώς προκύπτει η ανάγκη μέτρησης μίας πόλης με κριτήρια τα οποία ξεφεύγουν από τα παραδοσιακά (όπως ο πληθυσμός).

Σε παγκόσμια κλίμακα παρατηρείται το φαινόμενο ότι όλο και περισσότερα αστικά παραδείγματα διεκδικούν τον τίτλο της "μητρόπολης", χωρίς να είναι πόλεις με πληθυσμό πολλών εκατομμυρίων, χωρίς να είναι διεθνή οικονομικά, πολιτικά ή πολιτιστικά κέντρα,

χωρίς να αποτελούν διοικητικές πρωτεύουσες κ.λπ. –κάτι που διαφαίνεται τόσο στη διεθνή πρακτική όσο και στη βιβλιογραφία. Πρόκειται για μία σειρά αστικών συγκροτημάτων μικρομεσαίου δημογραφικού μεγέθους, τα οποία αναδεικνύοντας την υπεροχή τους σε τοπικό επίπεδο στοχεύουν στην ανάδειξη τους σε κάποιον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο. Στη συνέχεια εγείρεται το ζήτημα της "μητροπολιτικής διοίκησης" αυτών των πόλεων –και τότε η αναγκαιότητα κάποιων ορισμών γίνεται εμφανής.

Τα τελευταία χρόνια έχουν παρατηρηθεί προσπάθειες υιοθέτησης μίας ενιαίας λογικής στον ορισμό των πόλεων, όπως η σχηματοποίηση του Urban Audit από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κ.ά.¹. Ακόμη όμως δεν έχει επιτευχθεί ομοφωνία. Η προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής βασίζεται στο γεωγραφικό ορισμό των αστικών συγκροτημάτων με βάση την Ονοματολογία Χωρικών Στατικών Μονάδων (NUTS) και των Μονάδων Τοπικής Αυτοδιοίκησης (LAU) που χρησιμοποιεί η Eurostat. Τα αποτελέσματα είναι ασαφή και δυναμιτίζονται από την μεγάλη διαφοροποίηση στην εφαρμογή των διοικητικών μονάδων από χώρα σε χώρα².

Οι συγκρίσεις μεταξύ των πόλεων (δημογραφικές, οικονομικές κ.λπ.) και άρα των πολιτικών είναι αδύνατες υπό καθεστώς διοικητικής ανομοιογένειας και χωρίς τον ορισμό συγκεκριμένου τρόπου οριοθέτησης των μητροπολιτικών συγκροτημάτων. Αυτή η οριοθέτηση, η οποία θα αποτελέσει το γεωγραφικό πλαίσιο εφαρμογής μίας ευρείας, *μητροπολιτικής* διακυβέρνησης, αποτελεί το ζητούμενο της παρούσας μελέτης –αρχικά μέσω μελέτης παραδειγμάτων από όλον τον κόσμο και στη συνέχεια μέσω της εφαρμογής κάποιων βασικών αρχών του διεθνούς παραδείγματος στο ελληνικό.

2. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ "ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΝ"

Στην Ιαπωνία ο χαρακτηρισμός των αστικών περιοχών ως "μεγάλες μητροπολιτικές" έχει πληθυσμιακό κατώφλι τα 2 εκ. κατοίκους ενώ ως "μητροπολιτικές" το 1 εκ. Η στατιστική υπηρεσία της χώρας καταμετρά έξι "μεγάλες μητροπολιτικές" και πέντε "μητροπολιτικές" περιοχές. Η δεύτερη κατηγορία έχει μικρό πληθυσμιακό εύρος (1-2 εκ. κάτοικοι) ενώ το εύρος της πρώτης εμφανίζεται τεράστιο –από 2 εκ. έως 34.493.466 κάτοικοι στην ακραία περίπτωση του Τόκιο³. Το παράδειγμα του Τόκιο είναι ενδεικτικό της δυσκολίας καθο-

¹ Ενδεικτικά αναφέρονται μελέτες οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης όπως τα Working Papers του Greater London Authority (GLA), τα Cahiers της Ile de France (IAURIF), καθώς και πανεπιστημιακών ιδρυμάτων και λοιπών ομάδων όπως το Group of Metropolitan Areas Comparative Analysis (GEMACA) του LSE κ.λπ.

² Το Greater London Authority – Economics επισημαίνει χαρακτηριστικά διαφορά της τάξης του 587% στον υπολογισμό της ευρύτερης αστικής περιοχής της Κολωνίας λόγω διαφοράς στο χωρικό ορισμό της πόλης – GLA – Economics, *Working Paper* 13, 17.

³ Απογραφή Πληθυσμού Ιαπωνίας (2000). Διαθέσιμη στο <http://www.stat.go.jp>

ρισμού των ορίων του αστικού χώρου. Η "μητροπολιτική διοίκηση" της πόλης, παρά την ονομασία της, σε καμία περίπτωση δεν αφορά στο σύνολο του αστικού συγκροτήματος, το οποίο εκτείνεται σε τέσσερις Ιαπωνικές επαρχίες, αλλά μόνο σε μία κεντρική περιοχή όπου υπάγονται τα 23 κεντρικά διαμερίσματα (ku) με πληθυσμό 8,3 εκ., μαζί με ακόμη 26 όμορες πόλεις, 5 κωμοπόλεις και 8 χωριά. Έτσι ο συνολικός πληθυσμός της ενιαίας διοίκησης φτάνει 13,7 εκ. Η υπόλοιπη αστική περιοχή, η οποία εκτείνεται βόρεια και νότια του, κατ' όνομα, "μητροπολιτικού" Τόκιο, αφορά σε πληθυσμό άνω των 20 εκ..

Το αμερικανικό παράδειγμα είναι αρκετά διαφορετικό. Ο βασικός διαχωρισμός που υιοθετείται από το Ομοσπονδιακό Γραφείο Απογραφής χωρίζει την επικράτεια σε "μητροπολιτικές" (metropolitan) και "μικροπολιτικές" (micropolitan) στατιστικές περιοχές (US Federal Register – Office of Management and Budget, 2000). Το πληθυσμιακό κατώφλι που χρησιμοποιείται για το διαχωρισμό των δύο είναι εξαιρετικά χαμηλό: μόλις 50.000 κάτοικοι. Ως αποτέλεσμα προκύπτει η δημιουργία 370 "μητροπολιτικών στατιστικών περιοχών" και πολλών "μικροπολιτικών στατιστικών περιοχών" (με πληθυσμό 10.000-50.000 κατοίκους), οι οποίες υπάγονται στο διοικητικό σύστημα των κομητειών (counties). Η λογική του τόσο χαμηλού ορίου δημιουργεί ακραίες τιμές με λόγο σχεδόν 350:1, αφού η μικρότερη μητροπολιτική περιοχή, Carson City – NV, έχει πληθυσμό 52.457 κατοίκους, ενώ η μεγαλύτερη, New York – Northern New Jersey – Long Island, 18.323.002⁴. Το γεγονός αυτό εμφανίζει τη διαφορετική λογική του αμερικανικού συστήματος, όμως επηρεάζει λίγο τη διοίκηση των εν λόγω περιοχών αφού πρόκειται περισσότερο για στατιστική κατάτμηση και λιγότερο για διοικητική. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι μεγάλες αμερικανικές metropolitan areas συνήθως χωρίζονται σε metropolitan divisions, με τον όρο ότι περιλαμβάνουν έναν αστικό πυρήνα μεγέθους 2,5 εκ. κατοίκων.

Αυτό το πληθυσμιακό κατώφλι φαίνεται να οριοθετεί τις "μεγάλες" μητροπολιτικές περιοχές στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ιδιαίτερα στην περιοχή της Νέας Υόρκης, οι πέντε κομητείες που απαρτίζουν τη δημοτική περιοχή της Νέας Υόρκης (Bronx, Kings, New York, Queens και Richmond) ταυτίζονται με τα πέντε διαμερίσματα του δήμου (Bronx, Brooklyn, Manhattan, Queens και Staten Island αντίστοιχα). Και πάλι ο "δήμος" αποτελεί ένα τμήμα της ευρύτερης περιοχής. Οι ονομασίες αποδεικνύουν τη σταδιακή μεγέθυνση της αστικής περιοχής με το όνομα "Νέα Υόρκη", η οποία αρχικά αφορούσε μόνο στην κεντρική περιοχή του σημερινού Manhattan (σημερινά 2,5 εκ. κατοίκων), στη συνέχεια στις τριγύρω τέσσερις κομητείες (σημερινός δήμος – 8,0 εκ.) ενώ πλέον η ευρύτερη αστική περιοχή "μετρά" προάστια σε ακόμη 24 κομητείες – στα διοικητικά όρια τριών πολιτειών. Διόλου τυχαία ο όρος "metropolitan" χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά για τη Νέα Υόρκη, ήδη από το 1880.

⁴ Απογραφή πληθυσμού Η.Π.Α. (2000). Διαθέσιμη στο <http://www.census.gov>

Γενικά, τα παραδείγματα των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ιαπωνίας, τείνουν να ορίζουν ως μεγάλες αστικές περιοχές τις πληθυσμιακές συσσωρεύσεις με πληθυσμό τουλάχιστον 2,0-2,5 εκ. κατοίκους. Και στις δύο ακραίες περιπτώσεις από πλευράς αστικού μεγέθους (Τόκιο και Νέα Υόρκη) το σύστημα διοίκησης σε καμία περίπτωση δεν ταυτίζει την ευρύτερη πόλη με τη δημοτική ή τη μητροπολιτική διακυβέρνηση. Αξίζει βέβαια να ξανατονιστεί το μεγάλο πληθυσμιακό μέγεθος των δύο χωρών που συμβαδίζει με τη δημιουργία μεγάλων αστικών κέντρων.

Στη Μεγάλη Βρετανία, εκτός από το "Ευρύτερο Λονδίνο", η Στατιστική Υπηρεσία της Αγγλίας και Ουαλίας χαρακτηρίζει έξι κομητείες ως "μητροπολιτικές", εξ' αιτίας της ύπαρξης μεγάλων αστικών κέντρων στα όριά τους και του ότι παρουσιάζουν αυξημένη πληθυσμιακή πυκνότητα. Οι "metropolitan counties" υποδιαιρούνται σε "metropolitan districts". Γενικότερα, το σύστημα διακυβέρνησης εξακολουθεί να βασιζείται στις κομητείες και τους δήμους και δεν εμφανίζει ιδιαίτερη πολυπλοκότητα. Η αγγλική στατιστική υπηρεσία διευκρινίζει ότι η "αστική περιοχή" είναι διαφορετική από την "τοπική αυτοδιοίκηση" η οποία και πάλι είναι διαφορετική από την "μητροπολιτική κομητεία". Για παράδειγμα, η ευρύτερη αστική περιοχή του Manchester είναι 4,8 φορές μεγαλύτερη από το δήμο του Manchester και δε συμπίπτει με την μητροπολιτική κομητεία του Greater Manchester⁵. Γενικά, η αγγλική θεώρηση βλέπει ως αστική περιοχή το σύνολο των συνεχόμενων οικισμών και δε χρησιμοποιεί τη λογική της μητροπολιτικής περιοχής, κάτι που την φέρνει σε αναντιστοιχία με τη στατιστική πρακτική άλλων χωρών, ακόμη και της Βόρειας Ιρλανδίας.

Το Λονδίνο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η στατιστική κατάτμηση του "Ευρύτερου Λονδίνου" περιλαμβάνει μία περιφέρεια επιπέδου NUTS 1 (*Greater London*), δύο περιφέρειες επιπέδου NUTS II (*Inner London* και *Outer London*), 5 περιφέρειες επιπέδου NUTS3 (*Inner London – East, Inner London – West, Outer London – West and North West, Outer London – East and North East* και *Outer London South*) και 33 χωρικές μονάδες LAU1 (το City of London, το City of Westminster και άλλα 31 boroughs). Πρόκειται για τη μοναδική ευρωπαϊκή μητροπολιτική περιφέρεια η οποία ακολουθεί τέτοιου είδους κατάτμηση – συχνά οι μητροπολιτικές περιφέρειες αποτελούν επίπεδο NUTS 1 (Berlin, Ile de France, Comunidad de Madrid, Bruxelles-capital, Αττική) αλλά δεν ακολουθεί κατάτμηση σε επίπεδο 2. Στο Λονδίνο ο όρος "ευρύτερο" έρχεται σε αντιδιαστολή με το "κεντρικό", το οποίο δεν είναι άλλο από το "City of London", δηλαδή το "square mile" στην καρδιά της πόλης. Το "μητροπολιτικό" Λονδίνο εκτείνεται σε άλλες δύο περιφέρειες NUTS 1 (*South East* και *East of England*) ή, για όσους θεωρούν αυτό το σενάριο υπερβολικό, σε

⁵ Office for National Statistics (2005) *Focus on People and Migration*, Chapter 3: The UK's major urban areas, by Graham Pointer, 46.

οκτώ τουλάχιστον κομητείες όμορες με το Greater London. Κι όμως, τα διοικητικά όρια του μητροπολιτικού δήμου –Greater London Authority– οριοθετούν ένα αυστηρότατο αστικό συνεχές στα όρια του προγενέστερου Greater London Council του 1964. Στα μέσα της δεκαετίας του '90 υπολογίστηκε ότι η οικονομική ανάπτυξη (σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα) που συνεπάγεται η γειτνίαση με το Λονδίνο εμφανίζεται σε μία ακτίνα περίπου 100 χλμ. από το κέντρο (Knox και Agnew, 1994: 54).

Παρ' όλα αυτά, η αγγλική Στατιστική Υπηρεσία ορίζει με συγκεκριμένο τρόπο το πλήρες πολεοδομικό συγκρότημα –με τον όρο "Greater London Urban Area". Η "αστική περιοχή του Ευρύτερου Λονδίνου" περιλαμβάνει εκτός του Greater London άλλες 34 αστικές περιοχές γύρω από το GLA, με αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού κατά περισσότερο από 1 εκ. κατοίκους (8.278.251 έναντι 7.192.091 κατοίκων)⁶. Οι περιοχές οι οποίες προστίθενται είναι όμορες προς το πολεοδομικό συγκρότημα ενώ εξαιρείται ένας μεγάλος αριθμός οικισμών οι οποίοι δεν πληρούν το τυπικό αυτό χαρακτηριστικό. Λαμβάνοντας υπ' όψιν και αυτούς του οικισμούς, με κριτήρια την καθημερινή μετακίνηση εργαζομένων ή την πυκνότητα των θέσεων εργασίας στο χώρο, υπολογισμοί διάφορων μελετών σχετικά με το μέγεθος του "μητροπολιτικού" Λονδίνου δίνουν μεγέθη της τάξης των 12.660.293⁷. Επίσης, ως χωρική έκταση, εξακολουθεί να προτείνεται ως προσδιορισμός του "ευρύτερου" Λονδίνου η "green belt" –ένας χωροταξικός ορισμός του 1947 (Commission on London Governance, 2004: 25). Όμως τα μεθοδολογικά προβλήματα εξακολουθούν να υπάρχουν.

Στο γαλλικό παράδειγμα, η στατιστική υπηρεσία της χώρας (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques – INSEE) έχει δημιουργήσει δύο όρους δημογραφικής στατιστικής οι οποίοι συνυπάρχουν με τις μορφές τοπικής διοίκησης και αυτοδιοίκησης. Πέρα από τις διοικητικές μορφές του δήμου και της περιφέρειας, για καθαρά στατιστικούς λόγους εφαρμόζονται οι έννοιες της "unite urbaine" –η οποία αντιστοιχεί στην "αστική περιοχή"–και η "aire urbaine"– σε αντιστοιχία με τη "μητροπολιτική περιοχή". Η πρώτη περίπτωση οριοθετεί αστικά συγκροτήματα που προσομοιάζουν με τις αστικές περιοχές της Μεγάλης Βρετανίας, δηλαδή αυστηρά, ενώ η δεύτερη ορίζει ευρύτερες περιοχές που περιλαμβάνουν και μη αστικό χώρο μαζί με δορυφόρους οικισμούς, μοιάζοντας περισσότερο με τις μητροπολιτικές μονάδες των Ηνωμένων Πολιτειών. Κάθε αστική περιοχή αποτελεί το κέντρο μίας ευρύτερης μητροπολιτικής. Τυπικά πάντως οι διοικητικές μονάδες στη Γαλλία παραμένουν ο δήμος (commune) και η περιφέρεια (region).

Στο Παρίσι, ο Δήμος (Commune de Paris) έχει πληθυσμό 2.125.246 κατοίκους και η επόμενη διοικητική μονάδα, η περιφέρεια Ile de France, 10.952.011. Η έκταση του δήμου (τα 20 κεντρικά arrondissements) καλύπτουν μία έκταση 150,40 τ. χλμ. ενώ η περιφέ-

⁶ Office for National Statistics, <http://www.statistics.gov.uk>

⁷ GEMACA/LSE – OECD (2006).

ρεια 12.012 τ. χλμ. γεγονός που αποδεικνύει το ότι η περιφέρεια είναι μεν μητροπολιτική (δηλαδή περιλαμβάνει την εθνική μητρόπολη) αλλά δεν είναι απολύτως αστική όπως του Λονδίνου (αφού περιέχει μη αστική έκταση πολλών τετραγωνικών χιλιομέτρων και περίπου 1,5 εκ. κατοίκους εκτός του Ευρύτερου Παρισιού). Καμία από τις δύο στατιστικές μονάδες –unite urbaine και aire urbaine– δεν συμπίπτουν με τις παραπάνω διοικητικές δομές. Ο αστηρός ορισμός της αστικής περιοχής βασίζεται στα κατά μέγιστο 200 μέτρα απόσταση μεταξύ των περιφερειακών οικισμών και του Παρισιού ώστε αυτοί να θεωρηθούν ευρύτερο Παρίσι (οι οικισμοί πρέπει να έχουν πληθυσμό μεγαλύτερο των 2.000 κατοίκων). Η μητροπολιτική περιοχή βασίζεται στην αποδοχή ότι τουλάχιστον το 40% του εργατικού δυναμικού του περιφερειακού οικισμού μετακινείται στο κέντρο για την καθημερινή εργασία του (ο οικισμός πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 5.000 εργαζόμενους) και έτσι τα γεωγραφικά όρια της "πόλης" αυξάνονται αρκετά⁸. Η αστική περιοχή (unite urbaine) του Παρισιού έχει πληθυσμό 9.644.507 κατοίκους και έκταση 2.723 τ. χλμ. ενώ η μητροπολιτική περιοχή 11.174.743 κατοίκους και έκταση 14.518 τ. χλμ. –δηλαδή είναι μεγαλύτερη από τη διοικητική περιφέρεια και παρουσιάζει μία μικρή απόκλιση από τα γεωγραφικά της όρια. Ανάλογες μελέτες δείχνουν την *περιοχή επιρροής (aire d' influence)* του Παρισιού με κριτήριο την κατανομή του εργατικού δυναμικού να εκτείνεται εκτός περιφέρειας (Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, 2004: 25).

3. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Στις μητροπολιτικές περιοχές της νότιας Ευρώπης το χρονικό σημείο όπου οριοθετεί το "παρελθόν" από το "παρόν" τους είναι σχετικά πρόσφατο. Σε δύο περιπτώσεις οι εθνικές πρωτεύουσες των σύγχρονων κρατών ορίστηκαν πρόσφατα, παρ' ότι πρόκειται πόλεις με τεράστιο ιστορικό παρελθόν, και έτσι τους δόθηκε ώθηση μεγέθυνσης – Αθήνα 1834, μετά την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους, Ρώμη 1870 μετά την ενοποίηση των ιταλικών κρατιδίων. Η Μαδρίτη αντικατέστησε το Valladolid το 1560 ενώ η "σύγχρονη" Λισσαβόνα ορίζεται μετά το σεισμό του 1755 και τις μεγάλες αλλαγές ο οποίος επέφερε στη μορφή της σύγχρονης πόλης (Leontidou, 1990).

Στη νότια Ευρώπη, η έννοια της μητροπολιτικής περιοχής, όταν και εάν θεσμοθετείται, αφορά σε χωρικές ενότητες πολύ μεγαλύτερες των αστικών συγκροτημάτων – αφού περιλαμβάνει περιαστικές ζώνες κ.λπ. Βασικά παραδείγματα της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Πορτογαλίας.

Στην Πορτογαλία ο θεσμός των Juntas Metropolitanas ορίζει περιοχές ευθύνης πολύ μεγαλύτερες των πολεοδομικών συγκροτημάτων. Για παράδειγμα η Junta Metropolitana

⁸ Βλέπε τους σχετικούς ορισμούς στο www.insee.fr

de Lisboa έχει δικαιοδοσία στην Area Metropolitana de Lisboa⁹ η οποία περιλαμβάνει όχι μόνο την πόλη της Λισσαβόνας, δηλ. την περιφέρεια επιπέδου NUTS III "Grande Lisboa", ούτε την ευρύτερη περιφέρεια NUTS II "Regiao de Lisboa" (η οποία περιλαμβάνει εκτός από την "Grande Lisboa" και την "Peninsula de Setubal") αλλά μία ακόμη ευρύτερη έκταση 2.962 τ. χλμ. και πληθυσμού 2.661.850 κατοίκων.

Στην Ισπανία η "Μητροπολιτική Μαδρίτη" μπορεί να οριστεί στα πλαίσια της διοικητικής περιφέρειας – αυτόνομης περιοχής "Comunidad de Madrid", μία περιοχή ευρύτερη από το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης. Ο δήμος έχει πληθυσμό 2,939 εκ., και η Comunidad 5,423 εκ. Η "Μητροπολιτική Βαρκελώνη" περιλαμβάνει ένα τμήμα της Καταλωνίας και τον μισό πληθυσμό της. Επίσης ισχύει ένα πολυεπίπεδο σχήμα με αναφορά πάντοτε στο όνομα "Βαρκελώνη". Αντίστοιχα ο "Δήμος της Βαρκελώνης" έχει πληθυσμό 1,578 εκ., η "Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης" 3,032 εκ. και η "Επαρχία της Βαρκελώνης" 5,118 (πρόκειται για περιοχή πολύ ευρύτερη της πόλης). Γενικά, στη Βαρκελώνη υπάρχουν τουλάχιστον τρεις διαφορετικές "μητροπολιτικές περιοχές" με διαφορετικές εκτάσεις και διοικητικές αρμοδιότητες λόγω του ότι η συμμετοχή σε αυτού του είδους τα σχήματα είναι προαιρετική.

Στην Ιταλία τα ισχύοντα διοικητικά επίπεδα είναι τέσσερα: κρατικό/εθνικό (nationale), περιφερειακό (regionale), επαρχιακό (provinciale) και δημοτικό/κοινοτικό (comunale). Στις μεγάλες πόλεις το δημοτικό μέγεθος συνήθως αντιπροσωπεύει το αστικό κέντρο ενώ ως ευρύτερη αστική περιοχή τείνει να θεωρείται η επαρχία. Σε αυτό το διοικητικό σύστημα δεν είναι σαφές το τι περιλαμβάνουν οι "μητροπολιτικές" περιοχές. Η κλιμάκωση "δήμος – επαρχία – περιφέρεια" χρησιμοποιείται ευρέως στις στατιστικές εκδόσεις. Στη Ρώμη ο δήμος έχει πληθυσμό 2,624 εκ., η επαρχία 3,783 και η περιφέρεια του Lazio 5,188. Η Νάπολη έχει αντίστοιχα μεγέθη 1,024 εκ., 3,082 εκ. και 5,698 εκ. (Campania) ενώ το Μιλάνο, 1,286 εκ., 3,741 εκ. και 9,080 εκ. (Lombardia).

Είτε επισήμως θεσμοθετημένη είτε όχι, η έννοια της μητρόπολης στην νότια Ευρώπη τείνει να περιλαμβάνει μεγάλο τμήμα μη αστικής περιοχής. Εδώ δεν πρέπει να παραγνωρίζεται ο ρόλος της γεωμορφολογίας της νότιας Ευρώπης που δημιουργεί ασυνέχειες στους χώρους όπου μπορεί να δημιουργηθούν αστικές δομές – έτσι εκ των πραγμάτων δορυφόροι οικισμοί δεν είναι πάντα αυτονόητο ότι μπορούν να χωροθετηθούν κοντά στον κεντρικό αλλά συχνά σε απόσταση χιλιομέτρων αφού παρεμβάλλονται ορεινοί όγκοι και άλλα γεωγραφικά χαρακτηριστικά (βλ. Αθήνα, Βαρκελώνη, Λισσαβόνα). Ενδεχομένως να παίζει ρόλο και το ότι οι κύριες μητροπόλεις της περιοχής (Λισσαβόνα, Μαδρίτη, Βαρκελώνη, Μιλάνο, Ρώμη, Νάπολη, Αθήνα) έχουν περιορισμένο δημογραφικό βάρος σε σχέση με

⁹ Σύμφωνα με τον ν. 10/03

την παγκόσμια αστική ιεραρχία και έτσι η τάση μεγέθυνσής τους ίσως υποδεικνύει μία προσπάθεια αναβάθμισης του διεθνούς τους status.

Πίνακας 1. Πληθυσμός επιλεγμένων μεσογειακών πόλεων – Ηνωμένα Έθνη και Ευρωπαϊκή Ένωση

Πόλη	Πληθυσμός σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη (Urban Agglomeration UN – Population Division 2006)	Πληθυσμός σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση (Larger Urban Zone EU – Urban Audit 2006 revision)
Λισσαβόνα	2.761.000	2.363.470
Μαδρίτη	5.608.000	5.372.433
Βαρκελώνη	4.795.000	3.987.983
Ρώμη	3.348.000	3.374.511
Μιλάνο	2.953.000	2.975.754
Νάπολη	2.245.000	2.235.602
Αθήνα	3.230.000	3.894.573

Παρατηρήσεις:

Οι παραπάνω υπολογισμοί δεν λαμβάνουν άμεσα υπ' όψη τα διοικητικά όρια των πόλεων όπως αναφέρονται στο κείμενο (δήμοι, νομοί, επαρχίες, περιφέρειες κ.λπ.) και τα οποία παρεκκλίνουν από την πραγματικότητα αλλά βασίζονται στη χρήση ουσιαστών χαρακτηριστικών για τον ορισμό ενός αστικού μορφώματος (πυκνότητα πληθυσμού, συνεχής αστικός ιστός κ.λπ.)

Πηγή: UN (2006), EC (2006)

4. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ: ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΕ ΔΗΜΟΥΣ – ΝΟΜΟΥΣ – ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ

Η διοίκηση των πόλεων στον ελλαδικό χώρο έχει μεγάλη ιστορική διαδρομή. Στη σύγχρονη εποχή, η πρώτη θεσμική κατοχύρωση της αστικής αυτοδιοίκησης έγινε το 1833 με το Βασιλικό Διάταγμα "Περί Συστάσεως των Δήμων". Στο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε ο αστικός σχηματισμός της Αθήνας έλαβε χαρακτηριστικά δεσπόζουσας πόλης. Αυτό το φαινόμενο γίνεται κατανοητό εφόσον ερμηνευθεί με τη λογική της δημιουργίας μίας επαρκώς μεγάλης αστικής συσσώρευσης όπου θα αρχίσουν να δρουν οι οικονομίες κλίμακας κ.λπ. –πρόκειται για ένα φαινόμενο αρκετά σύνηθες παγκοσμίως¹⁰. Το βέλτιστο

¹⁰ Σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη το φαινόμενο της μιας δεσπόζουσας πόλης (primate city) εμφανίζεται κυρίως σε μικρά δημογραφικά παραδείγματα με υψηλό βαθμό αστικοποίησης ή σε μεγαλύτερα δημογραφικά παραδείγματα με χαμηλό βαθμό αστικοποίησης. Η 'primate city' δεν ορίζεται με απόλυτη σαφήνεια αφού γίνεται αναφορά σε μία πόλη η οποία περιλαμβάνει μεγάλο μέρος του αστικού πληθυσμού της χώρας – τα παραδείγματα τα οποία παρατίθενται αφορούν σε πόλεις οι οποίες αντιπροσωπεύουν άνω του 40% του αστικού

μέγεθος της δεύτερης πόλης αλλά και αυτών που ακολουθούν αποτελεί ζητούμενο¹¹ – όπως επίσης και εάν τους αναλογεί μητροπολιτικός ρόλος και ποιος.

Στην Ελλάδα η συζήτηση για τον μητροπολιτικό σχεδιασμό εκτός από την Αθήνα αφορά και στην περίπτωση (κυρίως) της Θεσσαλονίκης. Οι ομοιότητες και οι διαφορές μεταξύ των δύο αστικών συγκροτημάτων μπορούν να γίνουν αντιληπτές μέσα από τη μελέτη της *αστικής γεωγραφίας* τους, σε κάθε της μορφή, δηλαδή της *φυσικής γεωγραφίας*, της *οικονομικής γεωγραφίας*, της *κοινωνικής γεωγραφίας* κ.λπ. Συνδυάζοντας τα λειτουργικά και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά των δύο περιπτώσεων (Αθήνα – Αττική και Θεσσαλονίκη – Ν. Θεσσαλονίκης – Κεντρική Μακεδονία) γίνονται εμφανείς κάποιες διαφορές οι οποίες καθιστούν τα δύο παραδείγματα δύσκολα συγκρίσιμα. Συγκεκριμένα:

1. Το μέγεθος του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας είναι πολύ μεγαλύτερο από αυτό της Θεσσαλονίκης. Η πληθυσμιακή σχέση των δύο συγκροτημάτων είναι περίπου 4:1 (πραγματικός πληθυσμός των δύο ΠΣ κατά την απογραφή του 2001: 3.361.806 και 800.764) και η αναλογία των εκτάσεων τους ακόμη μεγαλύτερη (οι 73 δήμοι και κοινότητες του ΠΣΠ έχουν συνολική έκταση 747,8 τ. χλμ. και αντίστοιχα οι 16 του ΠΣΘ 138,9 – και στις δύο περιπτώσεις οι περιφερειακοί δήμοι περιλαμβάνουν περιαστική έκταση). Οι ευρύτερες περιοχές των δύο πόλεων είναι σημαντικά μεγαλύτερες (προς το Θριάσιο Πεδίο και τα Μεσόγεια για την Αθήνα, προς τις περιοχές της Σίνδου και της Θέρμης για τη Θεσσαλονίκη) αλλά και με την αντίστοιχη προσαύξηση των εκτάσεων η αναλογία μεταξύ των δύο δεν αλλάζει σημαντικά.
2. Η έκταση της ηπειρωτικής Αττικής είναι μικρότερη από την έκταση του νομού Θεσσαλονίκης. Αν και η συνολική έκταση του νομού Αττικής (3.808 τ. χλμ.) είναι οριακά μεγαλύτερη από του νομού Θεσσαλονίκης (3.683 τ. χλμ.), τα διοικητικά όρια του νομού Αττικής περιλαμβάνουν τα νησιά του Αργοσαρωνικού κόλπου (Σαλαμίνα, Αίγινα, Πόρος, Ύδρα, Σπέτσες), την Τροιζηνία στην Πελοπόννησο και τα νησιά Κύθηρα και Αντικύθηρα. Η έκταση της περιοχής η οποία συνήθως νοείται ως Αττική (το χερσαίο τμήμα του νομού ή η χερσόνησος) έχει έκταση 2.929 τ. χλμ., καθιστώντας κατ' ουσίαν την Αττική μικρότερη του νομού Θεσσαλονίκης.
3. Η θέση της Αθήνας στην Αττική είναι κεντρική ενώ η Θεσσαλονίκη βρίσκεται χωροθετημένη στο δυτικό τμήμα του νομού της.

πληθυσμού, μεταξύ των οποίων και η Αθήνα: UN – Department of Economic and Social Affairs – Population Division (2001) *World Urbanization Prospects: The 1999 revision*, New York.

¹¹ Για το θέμα της αστικής ιεραρχίας η βιβλιογραφία είναι πλούσια –βλ. μεταξύ άλλων και: Fujita κ.ά., 2001: 181 και 193.

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά:

1. Δημιουργούν την πεποίθηση ότι Αττική=Αθήνα: το μεγάλο πολεοδομικό συγκρότημα βρίσκεται εντός μίας μετρίου μεγέθους έκτασης και μάλιστα στο κέντρο της. Οι αποστάσεις μεταξύ των ορίων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας (ΠΣΠ) και των τριγύρω οικισμών είναι πάντοτε περιορισμένες. Επίσης το πολεοδομικό συγκρότημα με την αυστηρή του έννοια συγκεντρώνει σχεδόν το 90% του πληθυσμού της Αττικής.
2. Διαφοροποιούν της έννοιες *πόλη Θεσσαλονίκης* και *νομός Θεσσαλονίκης*, τουλάχιστον γεωγραφικά. Ένα σημαντικό τμήμα του νομού (προς τα ανατολικά) βρίσκεται σε απόσταση έως και ογδόντα χιλιομέτρων από την πόλη, το εύρος επιρροής της οποίας είναι αμφίβολο εάν εκτείνεται σε τέτοια απόσταση, τουλάχιστον με την κρατούσα αντίληψη της μητροπολιτικής περιοχής ως χώρου καθημερινής μετακίνησης εργατικού δυναμικού.

Η παραπάνω σημαντική χωροταξική διαφορά εξηγεί το γιατί το Ρυθμιστικό Αθηνών του 1985 περιλαμβάνει όλη σχεδόν την Αττική ενώ το Ρυθμιστικό Θεσσαλονίκης μόνο ένα τμήμα του νομού. Σημειώνεται επίσης ότι λόγω του πληθυσμιακού βάρους της, η Αττική αποτέλεσε τη μοναδική περίπτωση ταύτισης νομαρχιακού και περιφερειακού μεγέθους στην ελληνική επικράτεια (Π.Δ. 51/06-03-87, το οποίο ακολούθησε τον ιδρυτικό νόμο της περιφερειακής διοίκησης – ν. 1622/86).

Όσον αφορά στις ομοιότητες, και στις δύο περιπτώσεις η μεγάλη πλειονότητα των πληθυσμών των νομών κατοικεί στα πολεοδομικά συγκροτήματα. Στην Αττική σχεδόν το 90% διαμένει στα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος ενώ ορίζοντας ως μητροπολιτική περιοχή τα όρια του Ρυθμιστικού Σχεδίου οι πληθυσμοί ταυτίζονται. Στη Θεσσαλονίκη πάνω από 75% του νομαρχιακού πληθυσμού αφορά σε κατοίκους του ΠΣ ενώ η αντίστοιχη μέτρηση της ευρύτερης περιοχής (Ρυθμιστικό) ως προς το σύνολο φτάνει το 92%. Όσον αφορά στις περιφέρειες, στην μεν Αθήνα/Αττική η αναλογία δεν αλλάζει λόγω της ταύτισης, η δε Θεσσαλονίκη αντιπροσωπεύει πληθυσμιακά περίπου τη μισή Κεντρική Μακεδονία –43% ως Πολεοδομικό Συγκρότημα, 52% ως Ευρύτερη Περιοχή.

Η παρούσα μελέτη αντλεί μεθοδολογικά στοιχεία από τη διοικητική δομή πόλεων με μέγεθος συγκρίσιμο ή μεγαλύτερο από αυτό της Αθήνας (βλ. προηγούμενο τμήμα). Γι' αυτό και η ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει μόνο στο παράδειγμα της πρωτεύουσας αφού η εφαρμογή κάποιων προτύπων σε πόλεις μικρότερου μεγέθους κρίνεται επισφαλής (π.χ. κατάτμηση του Π.Σ. σε στατιστικές μονάδες επιπέδου NUTS).

5. ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΤΜΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ (ΠΣΠ)

Το γεγονός ότι η Αττική (νομός και περιφέρεια επιπέδων NUTS III, II και I) τείνει να θεωρηθεί συνώνυμη με την Αθήνα δεν είναι κάτι το καινούργιο. Στην αρχαιότητα ως *Δήμος* θεωρείτο μεγάλη έκταση του σημερινού νομού/περιφέρειας αφού στην οργάνωση των δήμων και των φυλών της Αθηναϊκής Πολιτείας σε όλες τις φάσεις της λαμβάνονταν υπ' όψη όχι μόνο τα δεδομένα του *άστεως* (εντός των τειχών πόλη), αλλά και της μεσογαίας και των ακτών. Πρόκειται στην ουσία για έναν ορισμό μητροπολιτικής περιοχής πέρα από τα στενά οικιστικά όρια δύομισι χιλιετίες πριν την εποχή μας.

Στην περίπτωση της σημερινής Αθήνας παρατηρούμε το αντίθετο φαινόμενο: η διοικητική πολυκατάτμηση της Αθήνας δεν αποτελεί μόνο αποτέλεσμα μεγέθυνσης του πολεοδομικού συγκροτήματος προς "πολίχνες" οι οποίες με τον καιρό μετατράπηκαν σε "προάστια" αλλά κυρίως αποτέλεσμα κατάτμησης του κεντρικού δήμου Αθηναίων (και δευτερευόντως του δήμου Πειραιά) σε πολλούς μικρότερους. Ανεξάρτητα από αυτό, παρατηρούμε την ύπαρξη ενός αστικού σχηματισμού ικανού να επηρεάσει από μόνος του βασικά στατιστικά μεγέθη της χώρας (Λύκος, 2004). Για την Αθήνα/Αττική η ελληνική δημόσια διοίκηση έχει δημιουργήσει ένα πλέγμα διοικητικών θεσμών οι οποίοι αποδεικνύουν την αδυναμία εύρεσης μόνιμης και βιώσιμης λύσης. Στην Ελλάδα ισχύουν δύο επίπεδα τοπικής αυτοδιοίκησης (Δήμος και Νομαρχία), ένα περιφερειακής (ελεγχόμενη από το Υπουργείο Εσωτερικών) και το επίπεδο κεντρικής διοίκησης. Σε όλες τις περιοχές της Ελλάδας η εφαρμογή του παραπάνω συστήματος είναι απλή –εκτός από την περιοχή της Αθήνας/Αττικής.

Το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης (ο υπεύθυνος φορέας για τη διοίκηση του ελληνικού χώρου) αποδέχεται την ύπαρξη 138 πρωτοβάθμιων αυτοδιοικήσεων (δήμων και κοινοτήτων –επίπεδο LAU) οι οποίοι αποτελούν το σύνολο του νομού Αττικής. Οι 73 από αυτές απαρτίζουν το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Για σύγκριση, στην περίπτωση του Λονδίνου η αστική περιοχή με πληθυσμό υπερδιπλάσιο της Αθήνας χωρίζεται σε μόνο 33 διοικητικές περιοχές (boroughs). Αυτή η εξέλιξη προκλήθηκε από καθαρά ελληνική διοικητική ιδιαιτερότητα (συνήα μικροπολιτική) η οποία διαίρεσε τον αρχικό δήμο Αθηναίων σε 48 μικρότερους και το δήμο Πειραιά σε 7. Σε δευτεροβάθμιο αυτοδιοικητικό επίπεδο (νομαρχιών) η Αττική είναι χωρισμένη στην ενιαία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αθήνας-Πειραιά (με δύο επί μέρους τμήματα), στη Νομαρχία Ανατολικής Αττικής και στη Νομαρχία Δυτικής Αττικής. Σε επίπεδο εκλογικών περιφερειών για το εθνικό κοινοβούλιο, η Αττική χωρίζεται σε πέντε περιοχές –Α' Αθηνών (ο δήμος), Β' Αθηνών (τα προάστια), Α' Πειραιώς (ο δήμος και τα κοντινά νησιά), Β' Πειραιώς (τα προάστια) και Υπόλοιπο Αττικής. Οι τέσσερις πρώτες αφορούν στο ενιαίο πολεοδομικό

συγκρότημα ενώ η πέμπτη στον περιβάλλοντα χώρο της Αθήνας. Σαν απομεινάρια παλιών εποχών, κάποιες περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος εξακολουθούν να υπάγονται στο Υπόλοιπο Αττικής (βλ. Σχήμα 1.1) απλά γιατί πριν από πολλές δεκαετίες αποτελούσαν πολίχνες, ενώ πλέον έχουν ενσωματωθεί στον αστικό ιστό ακόμη και με τα πιο αυστηρά κριτήρια. Το τρίτο διοικητικό επίπεδο, της περιφέρειας, ο οποίος στην Ελλάδα αποτελεί αποκεντρωμένη διοίκηση και όχι τοπική αυτοδιοίκηση, ορίζεται στα πλαίσια της Αττικής συνολικά.

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων χωρίζει την Αττική με βάση γεωφυσικούς όρους –Λεκανοπέδιο Αττικής, Βόρεια, Ανατολική, Δυτική και Νησιωτική Αττική. Έτσι ως "Αθήνα" εννοείται το λεκανοπέδιο το οποίο περιλαμβάνει την πλειονότητα αλλά όχι το σύνολο της πόλης (βλ. Σχήμα 1.2) αφού η ανάπτυξη των προαστίων επεκτείνεται πλέον και εκτός του λεκανοπεδίου. Ένας βιώσιμος ορισμός της πόλης οφείλει να ξεπεράσει τις υφιστάμενες δομές –απλά γιατί έχουν αποδειχθεί ανεπαρκείς.

Πίνακας 2. Δημογραφικά μεγέθη Αθήνας και Θεσσαλονίκης, 2001

Αστικός Πυρήνας	Πολεοδομικό Συγκρότημα	Ευρύτερη Περιοχή
<i>Αθήνα</i>		
Δήμος Αθηναίων	Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας	Ρυθμιστικό Αθηνών
745.514	3.361.806	3.758.412
921.211 <i>Δήμοι Αθηναίων και Πειραιά</i>	3.278.219 <i>Π.Σ. ως Λεκανοπέδιο Αττικής</i>	
	3.130.341 <i>Π.Σ ως Νομαρχία Αθήνας-Πειραιά</i>	
<i>Θεσσαλονίκη^α</i>		
Δήμος Θεσ/νίκης	Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσ/νίκης	Ρυθμιστικό Θεσ/νίκης
363.987	800.764	976.575

^α Σημειώνεται ότι το πληθυσμιακό μέγεθος της Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με την τυποποίηση και τις πηγές του Πίνακα 1, είναι: κατά τα Ηνωμένα Έθνη 820.000, κατά την Ευρωπαϊκή Ένωση: 954.041.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας, www.statistics.gr και διάφορες στατιστικές εκδόσεις

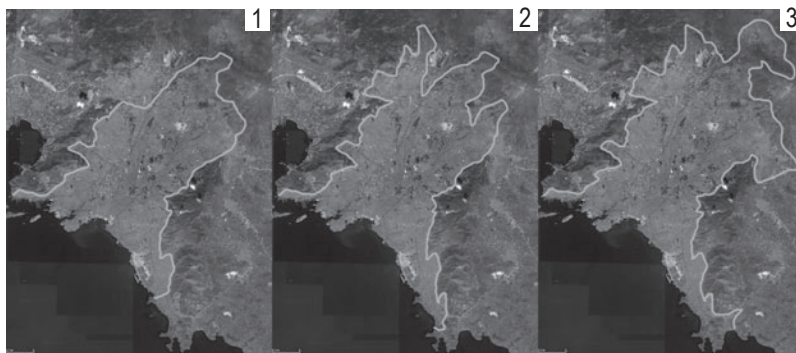
Ένα βασικό ζήτημα που μπορεί να επηρεάσει το χωρικό προσδιορισμό του ΠΣΠ είναι η ύπαρξη ή μη πολυκεντρικότητας. Δευτερεύων πόλος, εκτός φυσικά του κέντρου της Αθήνας, είναι το λιμάνι του Πειραιά. Ο χαρακτηρισμός τόσο του κέντρου της Αθήνας όσο και του κεντρικού Πειραιά ως *μητροπολιτικού κέντρου εθνικής σημασίας* δε σημαίνει υποχρεωτικά την αποδοχή τους ως δύο χωριστών αστικών κέντρων. Ουσιαστικά τονίζει όχι την ύπαρξη δύο κέντρων αλλά το ότι τα δύο κέντρα είναι *συμπληρωματικά και όχι*

ανεξάρτητα. Ο Πειραιάς δεν είναι δυνατό να ιδωθεί χωριστά από την Αθήνα στα πλαίσια μίας αστικής λειτουργίας αφού δεν αποτελεί *αυτόνομη πόλη αλλά λιμάνι και βιομηχανική ζώνη* ενός απολύτως ενιαίου πολεοδομικού συγκροτήματος –αυτός ήταν άλλωστε ο λόγος για τον οποίο *δημιουργήθηκε* από την Αθήνα στην αρχαιότητα και αναπτύχθηκε εκ νέου μετά την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους. Για παράδειγμα, το λιμάνι (και οι υπηρεσίες γύρω από αυτό) θα ήταν δυσανάλογα μεγάλο στην περίπτωση που ο Πειραιάς θεωρείτο χωριστή πόλη. Αντίστοιχα, το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας θα ήταν ελλιπές χωρίς τις υπηρεσίες που προσφέρει το κέντρο του Πειραιά.

Είναι σαφές ότι η όποια πολυκεντρικότητα του ΠΣΠ δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να συγκριθεί με κάποιες κλασικές περιπτώσεις πολυκεντρικών μητροπόλεων με πολλαπλά κέντρα, όταν αυτές αποτελούν αθροίσματα ανεξάρτητων πόλεων (π.χ. Τόκιο-Γιοκοχάμα κ.λπ.). Στην περίπτωση του Λεκανοπεδίου μάλλον μιλάμε για ένα κέντρο χωρισμένο σε δύο, ανισομεγέθη, κομμάτια, σε μικρή απόσταση μεταξύ τους. Αυτό οφείλεται και στο γεγονός ότι η Αθήνα είναι μία πόλη με ιδιόμορφη χωροθέτηση του κέντρου της: ενώ το πολεοδομικό συγκρότημά της είναι παράκτιο, το κέντρο της πόλης είναι μεσόγειο, σε αντίθεση με το κλασικό μοντέλο της παραθαλάσσιας πόλης η οποία αναπτύσσεται γύρω από ένα επίσης παραθαλάσσιο κέντρο.

Η μελέτη της πολυκεντρικότητας στο Λεκανοπέδιο παρουσιάζει ενδιαφέρον λόγω των σημαντικών αποστάσεων μεταξύ κέντρου και προαστίων (τα βόρεια και τα νότια προάστια απέχουν από το κέντρο της Αθήνας πολύ περισσότερο από ότι ο Πειραιάς), τον κορεσμό του κέντρου, την χαλαρότερη δόμηση και την ύπαρξη κάποιων ευκαιριών οικοδόμησης στα προάστια κ.λπ. Η κοινωνική χωροθέτηση των κατοίκων στην Αθήνα χαρακτηρίστηκε κατά το παρελθόν από το διαχωρισμό ανατολής/δύσης, όπου τα δυτικά τμήματα του λεκανοπεδίου κατοικήθηκαν από τα εργατικά στρώματα ενώ τα ανατολικά από τη μεσοαστική/αστική τάξη. Είτε σε επίπεδο δημοτικό (δυτικές και ανατολικές συνοικίες του Δήμου), είτε σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος (δυτικά και ανατολικά προάστια) αλλά και σε κάποιο βαθμό σε επίπεδο μητροπολιτικό (δυτική και ανατολική αττική) ο παραπάνω διαχωρισμός δημιούργησε τον κοινωνικό χάρτη της πόλης. Τα τελευταία χρόνια αυτό το φαινόμενο έχει ατονήσει –εξ' αιτίας και της δημιουργίας ακριβών προαστίων στα βόρεια και στα νότια άκρα του πολεοδομικού συγκροτήματος. Παράλληλα, οι βασικοί σχηματισμοί που οριοθετούν τα μεγάλα τμήματα της πόλης (γεωμορφολογία του λεκανοπεδίου, κύριες οδικές αρτηρίες κ.λπ.) εξακολουθούν να υφίστανται. Η επέκταση της πόλης εκτός του λεκανοπεδίου, η οποία προκλήθηκε από πολλούς και διάφορους λόγους τις τελευταίες δεκαετίες διευρύνει την έκταση κάποιων από αυτά τα τμήματα, σε αντίθεση με το γεωγραφικά εγκλωβισμένο κέντρο (Leontidou κ.ά., 2003).

Σχήμα 1. Ο ορισμός της "Ευρύτερης Αθήνας" στην ελληνική δημόσια διοίκηση



1. Κατά το Υπουργείο Εσωτερικών (δομημένο τμήμα Υπερνομαρχίας Αθήνας – Πειραιά)
2. Κατά το Υπουργείο Περιβάλλοντος (γενικά πολεοδομικά σχέδια εντός του Λεκανοπεδίου Αττικής)
3. Η πιθανότερη εκδοχή για τη μετα-ολυμπιακή Αθήνα (αυστηρή εφαρμογή των συνεχόμενων οικισμών)

Πηγή: Επεξεργασμένες από Digital Globe, <http://maps.google.com>

Σχήμα 2. Αθήνα – Επίπεδα ορισμού του κέντρου και της ευρύτερης περιοχής

Εμπορικό Κέντρο



Πολεοδομικό Συγκρότημα

Κυκλοφοριακός Δακτύλιος



Ευρύτερη Αστική Ζώνη

Δήμος Αθηναίων

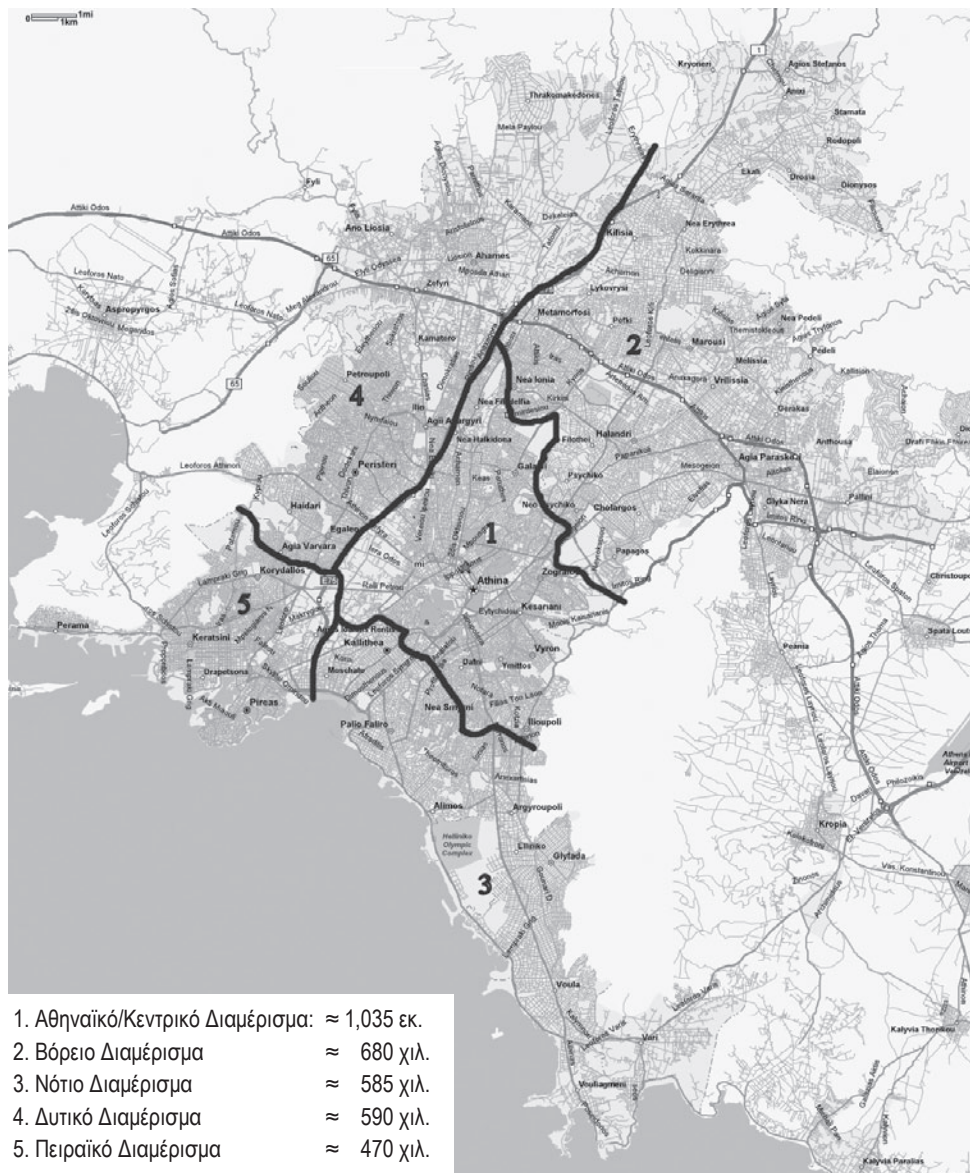


Νομός/Περιφέρεια Αττικής – Ρυθμιστικό Αθηνών



Πηγή: Επεξεργασμένες από το <http://www.mapquest.com>

Σχήμα 3. Διαμερισματική κατάτμηση του ΠΣΠ



Πηγή: Επεξεργασμένη από το <http://www.mapquest.com>

Το αστικό συγκρότημα μπορεί να οριστεί με βάση κάποιους κοινά αποδεκτούς πολεοδομικούς όρους. Μπορεί επίσης να κατατμηθεί σε διαμερίσματα με βάση τα προαναφερ-

θέντα. Έτσι, χρησιμοποιώντας ιστορικά στοιχεία αλλά και τις ισχύουσες δομές του συστήματος των νομαρχιών, προκύπτουν ένα *Κεντρικό/Αθηναϊκό Διαμέρισμα*, ένα *Δυτικό*, ένα *Βόρειο*, ένα *Νότιο* και το *Πειραιϊκό Διαμέρισμα*. Εναλλακτικά το Κεντρικό Διαμέρισμα μπορεί να περιλαμβάνει τους δήμους Αθηναίων και Πειραιά (παρά τις δυσκολίες από τη χωρική ασυνέχειά τους) παράλληλα με την ένταξη των δήμων του ευρύτερου Πειραιά στον Δυτικό Τομέα. Μία τρίτη επιλογή εντάσσει τον ευρύτερο Πειραιά είτε στο Δυτικό, είτε στο Νότιο Διαμέρισμα – σε αυτήν την περίπτωση όμως τα αντίστοιχα διαμερίσματα αποκτούν μεγάλο δημογραφικό μέγεθος. Η παραπάνω δομή, σε οποιαδήποτε μορφή της, αντιστοιχεί με του Λονδίνου σε επίπεδο NUTS III.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικές παρατηρήσεις που προκύπτουν από την εξέταση του διεθνούς παραδείγματος:

1. Στα μεγαλύτερα αστικά παραδείγματα του ανεπτυγμένου κόσμου, (Τόκιο και Νέα Υόρκη), η έννοια του ορισμού μητροπολιτικής περιοχής, αν και έχει νόημα εκ των πραγμάτων, δε θεσμοθετείται σε καμία περίπτωση. Οι μητροπολιτικές και δημοτικές διοικήσεις αφορούν σε αστικά τμήματα πολύ μικρότερα από τις μητροπολιτικές περιοχές, ακόμη και από τα πολεοδομικά συγκροτήματα, όπως αυτά έχουν προκύψει ιστορικά.
2. Σε ευρωπαϊκά παραδείγματα παγκόσμιου βεληνεκούς (Λονδίνο και Παρίσι) το τοπίο είναι ασαφές. Η μορφή της "μητροπολιτικής δημοτικής αρχής" του Λονδίνου αποδεικνύεται δημοτική αρχή ενός τμήματος του πολεοδομικού συγκροτήματος και μόνο. Στο Παρίσι ο δήμος εξακολουθεί να καταλαμβάνει την έκταση που καταλάμβανε και το 1860 – η αστική και η μητροπολιτική περιοχή ορίζονται πολύ συγκεκριμένα αλλά χρησιμοποιούνται μόνο για λόγους στατιστικούς και όχι διοικητικούς.
3. Στις περιπτώσεις του ευρωπαϊκού νότου (Πορτογαλία, Ισπανία, Ιταλία) η έννοια της μητροπολιτικής περιοχής, όταν θεσμοθετηθεί, έχει τη μορφή "μητροπολιτικού συνδέσμου" και όχι "μητροπολιτικού δήμου" (Γετίμης, 2001). Αυτοί οι σύνδεσμοι περιλαμβάνουν σημαντικά τμήματα μη αστικής περιοχής εντάσσοντας στα όριά τους το σύνολο των αστικών δραστηριοτήτων.

Παρατηρήσεις που εστιάζουν στο ελληνικό παράδειγμα:

1. Η σημερινή διοικητική πολυκατάτμηση της Αθήνας, ως αποτέλεσμα κυρίως κατάτμησης των δήμων Αθηναίων και Πειραιά σε δεκάδες μικρότερους, δεν προσομοιάζει με αυτή περιπτώσεων όπως η Νέα Υόρκη και το Παρίσι, όπου οι αρχικές δημοτικές εκτάσεις παραμένουν αμετάβλητες. Σε άλλες

περιπτώσεις η διοικητική ενοποίηση αυτών των αστικών περιοχών φαίνεται ιστορικά ασύμβατη αφού οι πόλεις της ευρύτερης περιοχής προέκυψαν και αναπτύχθηκαν ως ξεχωριστές (Νέα Υόρκη – Νιου Τζέρσεϊ, Τόκιο – Γιοκοχάμα κ.λπ.). Στην περίπτωση της Αθήνας η απλή επανένωση των δήμων για τη δημιουργία μίας "υπερδημαρχίας" φαίνεται λογική.

2. Με βάση το νότιο ευρωπαϊκό παράδειγμα η μητροπολιτική Αθήνα ορίζεται ικανοποιητικά στα πλαίσια του ηπειρωτικού τμήματος του νομού (και περιφέρειας) Αττικής. Καμία άλλη ελληνική αστική περιοχή δεν μπορεί να ταυτιστεί με την ευρύτερη νομαρχιακή ή, πολύ περισσότερο, περιφερειακή της διοίκηση.
3. Η εφαρμογή του παραδείγματος του Λονδίνου θα όριζε την ευρύτερη Αθήνα περίπου στα όρια του λεκανοπεδίου Αττικής –εν γνώσει του γεγονότος ότι τμήματα αστικού ιστού καθώς και καθαρά μητροπολιτικές χρήσεις (π.χ. αεροδρόμιο, αθλητικές υποδομές κ.λπ.) θα βρίσκονται εκτός του νέου "ευρύτερου" σχήματος.
4. Η διαμερισματοποίηση του ενιαίου αστικού χώρου της Αθήνας είναι εύκολη με βάση γεωφυσικά και, κυρίως, κοινωνικο-οικονομικά κριτήρια.

Ανεξάρτητα από την όποια διαδικασία διοικητικής αναθεώρησης (δήμοι – νομοί – περιφέρειες κ.λπ.) η σωστή οριοθέτηση και στατιστική κατάτμηση του μητροπολιτικού χώρου μπορεί να προσφέρει εργαλεία εστιασμού των πολιτικών. Στο διεθνές επίπεδο εμφανίζονται πλέον ορισμοί αστικών παραμέτρων με σκοπό κατά βάση στατιστικό (π.χ. η απόλυτα ορισμένη μητροπολιτική περιοχή στο Παρίσι, οι πολυεπίπεδες περιφέρειες επιπέδου NUTS I, II και III στο Λονδίνο κ.λπ.), μία εξέλιξη που οδηγεί σαφώς προς αυτή την κατεύθυνση. Η γενικότερη υιοθέτηση τέτοιων πρακτικών θα επιλύσει και το πρόβλημα της συγκρισιμότητας μεταξύ των αστικών παραδειγμάτων σε ολόκληρο τον κόσμο.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Γετίμης Π. κ.ά. (2005) "Μητροπολιτική Διακυβέρνηση", έκθεση επιστημονικής επιτροπής, ΚΕΔΚΕ – ΙΤΑ.
- Γετίμης Π. κ.ά. (2001) "Αναδιάρθρωση της Διοίκησης/Αυτοδιοίκησης στην Μητροπολιτική Περιοχή Αθήνας/Αττικής", μελέτη Ινστιτούτου Αστικού Περιβάλλοντος και Ανθρώπινου Δυναμικού, Πάντειο Πανεπιστήμιο.
- Καυκαλάς Γ. κ.ά. (2002) "Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη", μελέτη Ερευνητικής Ομάδας Χωρικής Ανάπτυξης Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.

Λύκος Μ. (2004) "Η αναπτυξιακή υπεροχή των μητροπόλεων ως προσδιοριστικός παράγοντας των περιφερειακών ανισοτήτων – Το Ελληνικό παράδειγμα στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού φαινομένου", *Τόπος*, 22-23.

Ξενόγλωσση

Commission on London Governance (2004) *What is London?*, Greater London Authority (GLA) www.london.gov.uk.

Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (2004) *Le fonctionnement de l'aire urbaine de Paris – Réalité des sous-bassins d'emploi et de vie*, www.ile-de-france.equipement.gouv.fr.

EC (2006) Contribution to the OECD Workshop on "*Defining and measuring Metropolitan Regions*", Paris 27 November.

Fujita M., Krugman P., Venables A. J. (2001) *The Spatial Economy – cities, regions and international trade*, Cambridge, Mass.: The MIT Press.

Knox P., Agnew J. (1994) *The Geography of the World Economy*, London: Edward Arnold.

Leontidou, L. (1990) *The Mediterranean City in Transition – Social Change and Urban Development*, Cambridge UK: Cambridge University Press.

Leontidou, L., Afouxenidis A., Kourliouros E. (2003) *Consequences of urban sprawl in Athens and East Attica, 1981-2001*. Athens: Hellenic Open University & University of the Aegean (URBS-PANDENS).

Palen J. J. (1981) *The Urban World*, New York: McGraw-Hill.

UK's Office for National Statistics (2005) *Focus on People and Migration*, London.

UN – Department of Economic and Social Affairs – Population Division (2006) *World Urbanization Prospects: The 2005 revision*, New York.

US Federal Register – Office of Management and Budget (2000) *Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: Notice*, Washington DC.

Μαρτίνος Λύκος

Ομήρου 19, 106 72 Αθήνα, e-mail: mlykos@technokids.gr

Πρότυπα περιφερειακής ανάπτυξης των Νέων Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η ετερογενής επίδραση της Γεωγραφίας

Δημήτρης Καλλιώρας

Δρ. Οικονομολόγος - Ερευνητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Σκοπός του άρθρου είναι η ανάδειξη της επίδρασης της γεωγραφίας στα πρότυπα περιφερειακής ανάπτυξης των νέων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αντιπαράθεση των αποτελεσμάτων του υπολογισμού ενός Δείκτη Πληθυσμιακού Δυναμικού στο εθνικό και στο πανευρωπαϊκό πλαίσιο φανερώνει την ετερογενή επίδραση της γεωγραφίας στη διαμόρφωση του οικονομικού χάρτη της περιοχής. Με δεδομένους τους περιορισμούς οι οποίοι διακρίνουν γενικότερα τους δείκτες αυτού του είδους, στόχος του άρθρου είναι να διερευνήσει τις νέες οικονομικές σχέσεις αλλά και τις προοπτικές των περιφερειών της περιοχής.

Λέξεις κλειδιά

Γεωγραφία, περιφερειακή ανάπτυξη, Νέα Κράτη-Μέλη Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Regional Development Patterns of the New EU Member States: The Heterogeneous Impact of Geography

The aim of the article is to highlight the impact of geography to the patterns of regional development over the new Member States of the European Union. Through the assessment of a Population Potential Index on the national and European level and the comparison of the results, we discover the heterogeneous impact of geography in the configuration of the new economic map in this area. Given the constraints which are set by this kind of rates, the article proceeds in investigating the new economic relations as far as the perspectives for the area's regions.

Keywords

Geography, regional development, New European Union Member-States.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο προσδιορισμός των σχέσεων και των αλληλεξαρτήσεων οι οποίες διέπουν τη χωρική κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων (και, κατ' επέκταση, του εισοδήματος) παραμένει ζήτημα ανοιχτό στο επιστημονικό πεδίο της οικονομικής γεωγραφίας, γεγονός το οποίο φανερώνεται από την αδυναμία σύστασης αυτόνομης θεωρίας χωροθέτησης (Hanson, 2000). Κοινό τόπο, εντούτοις, αποτελεί η διαπίστωση περί μη ισόρροπης χωρικής κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων, προς επαλήθευση της απλής εμπειρικής παρατήρησης. Τα ζητήματα τα οποία τίθενται προς διαπραγμάτευση σχετίζονται με τα αίτια διαμόρφωσης και με τις επιπτώσεις της εν λόγω ανισορροπίας· προσλαμβάνουν δε εξέχουσα σημασία εξεταζόμενα υπό το πλαίσιο των συνθηκών της διεθνοποίησης και της περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης οι οποίες διέπουν τη λειτουργία της συντριπτικής πλειονότητας των αναπτυσσόμενων και των αναπτυσσόμενων οικονομιών.

Σε θεωρητικό επίπεδο, η αντίληψη περί εξισορροπητικού ρόλου της διαδικασίας της οικονομικής ολοκλήρωσης έρχεται σε αντιδιαστολή με την αντίληψη περί μη ομοιόμορφης κατανομής των οφελών της τελευταίας. Στη μία πλευρά της αντιπαράθεσης βρίσκεται η νεοκλασική θεωρία η οποία πρεσβεύει την ύπαρξη τάσεων χωρικής εξισορρόπησης των επιπέδων οικονομικής ανάπτυξης μέσω της εκμετάλλευσης υφιστάμενων συγκριτικών πλεονεκτημάτων. Στην απέναντι πλευρά συναντώνται οι θεωρίες συσσώρευσης και οι επίγονοί τους (νέες θεωρίες εμπορίου και νέα οικονομική γεωγραφία) οι οποίες υποστηρίζουν ότι, εξαιτίας της ύπαρξης οικονομιών συγκέντρωσης (τουλάχιστον μέχρι το σημείο εμφάνισης αντιοικονομικών συγκέντρωσης) η ανάπτυξη είναι αυτοτροφοδοτούμενη και οδηγεί σε χωρική συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων.

Τα νέα κράτη-μέλη (NKM) της ΕΕ¹ παρέχουν οιονεί εργαστηριακές συνθήκες εμπειρικής έρευνας και αξιολόγησης εναλλακτικών οικονομικών θεωριών και πολιτικών. Στη θέση του πολιτικοοικονομικού συστήματος του κεντρικού σχεδιασμού --το οποίο κατέργευσε υπό την πίεση ενδογενών αδιεξόδων και εξωγενών πιέσεων-- εμφανίστηκε ένα σύστημα ελεύθερης οικονομίας, δυτικού τύπου, ως αποτέλεσμα αυτοφυών δυνάμεων της αγοράς και συγκεκριμένων πολιτικοοικονομικών επιλογών (Πετράκος, 2005). Η μετάβαση των NKM της ΕΕ στο εν λόγω σύστημα κατά τη διάρκεια της προενταξιακής περιόδου αποτελεί πεδίο επιβεβαίωσης (ή μη) των επιταγών της νεοκλασικής θεωρίας.

Η αποτίμηση των περιφερειακών ανισοτήτων στα NKM της ΕΕ και η παρακολούθηση της εξέλιξής τους ανεδείχθη, ως εκ τούτου, σε επιστημονική εργασία μείζονος σημα-

¹ Πρόκειται για τα κράτη της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λιθουανίας, της Λετονίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Τσεχίας, της Σλοβακίας, της Ουγγαρίας και της Σλοβενίας τα οποία εντάχθηκαν στην ΕΕ το Μάιο του 2004 και για τα κράτη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας τα οποία εντάχθηκαν στην ΕΕ τον Ιανουάριο του 2007. Τα κράτη της Κύπρου και της Μάλτας δεν συμπεριλαμβάνονται στην παρούσα ανάλυση.

σίας ούσα σε θέση να καταδείξει τη συμβολή των μηχανισμών της αγοράς στην άμβλυνση (νεοκλασική θεωρία) ή στην όξυνσή τους (θεωρίες συσσώρευσης). Καθολική (Πετράκος κ.ά., 2004· Balaz, 1996· Downes, 1996· Ingham κ.ά., 1996· Minassian και Totev, 1996· Petrakos, 1996, 2000 και 2001· Constantin, 1997· Petrakos και Economou, 2002· Resmini, 2002· Römisch, 2002· Petrakos κ.ά., 2004α και 2004β, *inter alia*) είναι η διαπίστωση περί της ανάδυσης (και εν πολλοίς, της παγίωσης) ενός ανισομερούς προτύπου περιφερειακής ανάπτυξης στην περιοχή των ΝΚΜ της ΕΕ. Το πρότυπο αυτό καταδεικνύει την υπεροχή των πρωτευουσών περιφερειών και των δορυφόρων τους καθώς και των συνοριακών με την ΕΕ-15 περιφερειών.

Σκοπός του άρθρου είναι η αιτιολόγηση της ανάδυσης του εν λόγω ανισόρροπου προτύπου περιφερειακής ανάπτυξης στην περιοχή των ΝΚΜ της ΕΕ μέσω της ανάδειξης της επίδρασης της γεωγραφίας. Στην επόμενη ενότητα περιγράφεται αναλυτικά το αναδυόμενο πρότυπο περιφερειακής ανάπτυξης στην περιοχή μελέτης. Στην τρίτη ενότητα αποτιμάται η επίδραση της γεωγραφίας μέσω του υπολογισμού ενός Δείκτη Πληθυσμιακού Δυναμικού (προερχόμενου από την ευρύτερη οικογένεια των Δεικτών Βαρύτητας) για τις περιφέρειες των ΝΚΜ της ΕΕ, στο εθνικό πλαίσιο (κλειστή οικονομία) και στο πλαίσιο της ΕΕ (ανοιχτή οικονομία). Ο Δείκτης Πληθυσμιακού Δυναμικού υπολογίζεται στο χωρικό επίπεδο NUTS III (αντίστοιχο των ελληνικών νομών) για το έτος 2003, το τελευταίο προεναξαξιακό έτος για την πλειονότητα των ΝΚΜ της ΕΕ, βάσει στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO της EUROSTAT. Η αντιπαραβολή των αποτελεσμάτων του Δείκτη Πληθυσμιακού Δυναμικού στα πλαίσια της κλειστής και της ανοιχτής οικονομίας παρέχει ευρήματα τα οποία αποδεικνύονται εξόχως διαφωτιστικά, με δεδομένους, πάντοτε, τους περιορισμούς οι οποίοι διακρίνουν τους δείκτες αυτού του είδους, Στην τελευταία ενότητα παρατίθενται τα συμπεράσματα του άρθρου.

2. ΤΟ ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΟ ΧΩΡΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΡΑΤΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

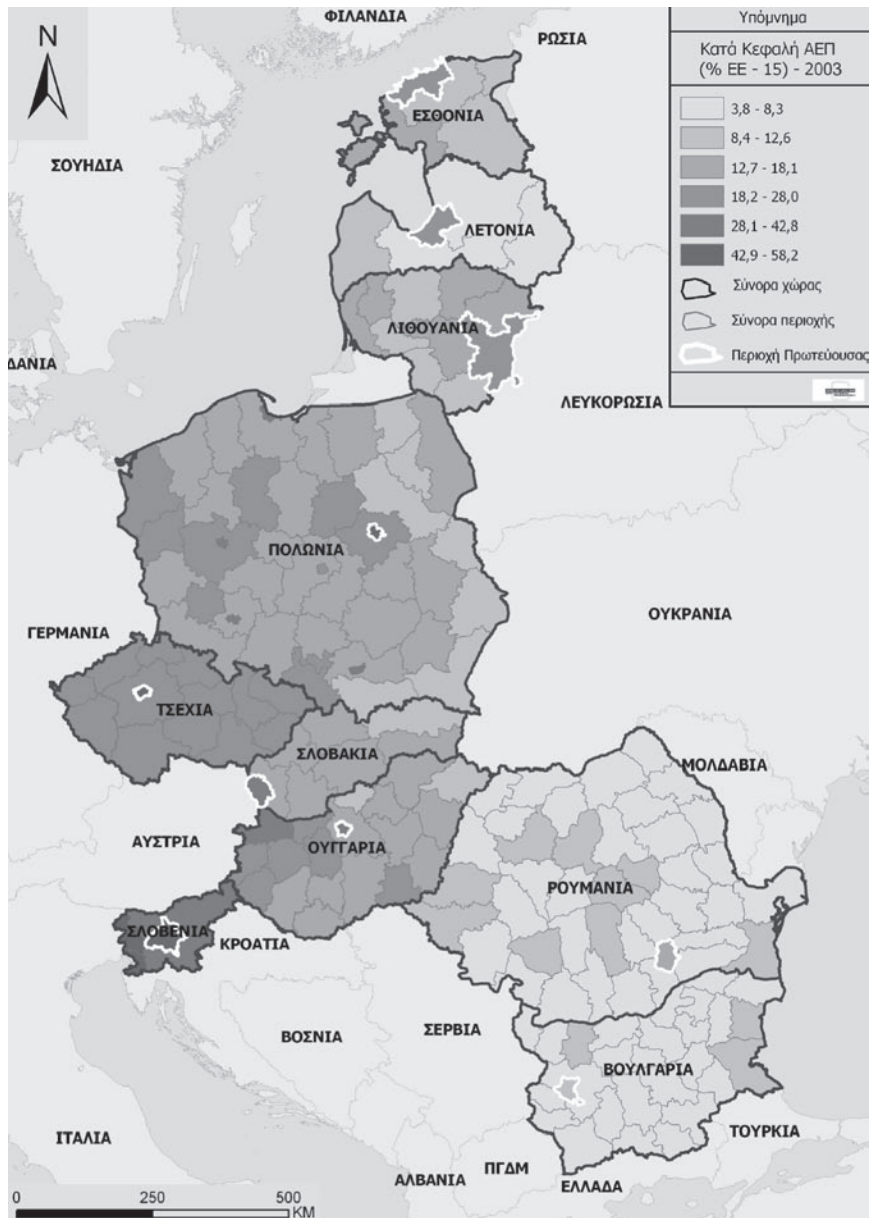
Οι περισσότερες αναπτυσσόμενες περιφέρειες στην περιοχή των ΝΚΜ της ΕΕ εντοπίζονται στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης. Η απομάκρυνση από αυτές τις χώρες, είτε προς βορρά είτε προς νότο συνδυάζεται με τη σπανιότερη ύπαρξη περιφερειών με αξιόλογο επίπεδο ανάπτυξης. Τη χειρότερη θέση κατέχει σαφέστατα η περιοχή των χωρών της Βαλκανικής με κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) που δεν ξεπερνά καν το 10% του μέσου όρου της ΕΕ-15. Η περιοχή αυτή πρόκειται να αποτελέσει για μεγάλο χρονικό διάστημα μια υπο-περιφέρεια εντός της περιφέρειας του Ευρωπαϊκού Νότου, συμβάλλοντας στη διατήρηση του χωρικού προτύπου "κέντρου-περιφέρειας" της ΕΕ-15, με μια ελαφρά μετατόπιση προς ανατολάς (βλ. Σχήμα 1).

Το κάθε ΝΚΜ της ΕΕ εμφανίζει σε αρκετά μεγάλο βαθμό το δικό του χωρικό πρότυπο ανάπτυξης. Η Εσθονία, η Λετονία και η Λιθουανία χαρακτηρίζονται από μια έντονα μητροπολιτική δομή, καθώς τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα εμφανίζουν το υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης. Η Πολωνία φαίνεται να διατηρεί την ιστορική της διαίρεση ανατολής-δύσης, προς όφελος της ανατολικής της πλευράς, ενώ η Τσεχία και η Ουγγαρία παρουσιάζουν έντονα μητροπολιτική δομή η οποία συνδυάζεται με την τάση των δυτικών συνοριακών τους περιφερειών να αναπτύσσονται ταχύτερα από τις ανατολικές. Η Ρουμανία, η οποία διαθέτει ένα πολυκεντρικό σύστημα αστικών κέντρων, φαίνεται να αντιμετωπίζει προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης κυρίως στις περιοχές που συνορεύουν με την Ουκρανία, τη Μολδαβία και τη Βουλγαρία, ενώ οι κεντρικές και δυτικές περιοχές, που ιστορικά αποτελούσαν τμήμα της Αυστροουγγρικής Αυτοκρατορίας διαθέτουν ένα σχετικά υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης. Η Βουλγαρία φαίνεται να διαθέτει έναν οριζόντιο άξονα ανάπτυξης που συνδέει τη Σόφια με τη Βάρνα και το Μπουργκάς και να αντιμετωπίζει προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης στις διασυνοριακές της ζώνες, τόσο προς βορρά με τη Ρουμανία, όσο και προς νότο με την Ελλάδα. Η Σλοβενία, τέλος, εμφανίζει ένα σχετικά ισορροπημένο χωρικό πρότυπο ανάπτυξης κάτι το οποίο δύναται σε μεγάλο βαθμό να αποδοθεί στο μικρό της μέγεθος (βλ. Σχήμα 2).

Οι διαφοροποιήσεις μεταξύ των περιφερειών των ΝΚΜ της ΕΕ ως προς επίπεδα ανάπτυξης τους παρέχουν σαφέστατη ένδειξη (αν όχι απόδειξη) αναφορικά με το ρόλο και τη σημασία της γεωγραφίας στις αναπτυξιακές διεργασίες. Ο αναπτυξιακός δυναμισμός των δυτικών περιφερειακών ζωνών της Κεντρικής Ευρώπης δείχνει ότι οι διασυνοριακές ζώνες δεν πάσχουν εξ ορισμού από αναπτυξιακή υστέρηση καθώς η προσπελασιμότητα και η κεντρική-περιμετρική θέση εκτιμώνται πλέον με πλαίσιο αναφοράς τη διευρυνμένη Ευρώπη και όχι τα επιμέρους κράτη (Τορாலόγλου κ.ά., 2005)². Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι περιμετρικές στο εθνικό επίπεδο δυτικές παραμεθόριες ζώνες της Πολωνίας, της Ουγγαρίας και της Τσεχίας οι οποίες βρέθηκαν να έχουν μια εξαιρετικά κεντρική θέση στο ευρωπαϊκό επίπεδο έπειτα από την πτώση των οικονομικών συνόρων μεταξύ Ανατολικής και Δυτικής Ευρώπης. Μακροχρόνια, η κεντρική θέση στο ευρωπαϊκό επίπεδο είναι πιθανόν να υπερισχύσει της περιμετρικής στο εθνικό και οι περιοχές αυτές να αναπτυχθούν με ικανοποιητικό τρόπο. Αντίθετα, οι περιμετρικές σε εθνικό επίπεδο περιοχές της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, έχουν ταυτόχρονα μια περιμετρική θέση και στο ευρωπαϊκό επίπεδο, γεγονός που επιτείνει τους περιορισμούς της γεωγραφίας και δυσκολεύει τις αναπτυξιακές τους προοπτικές.

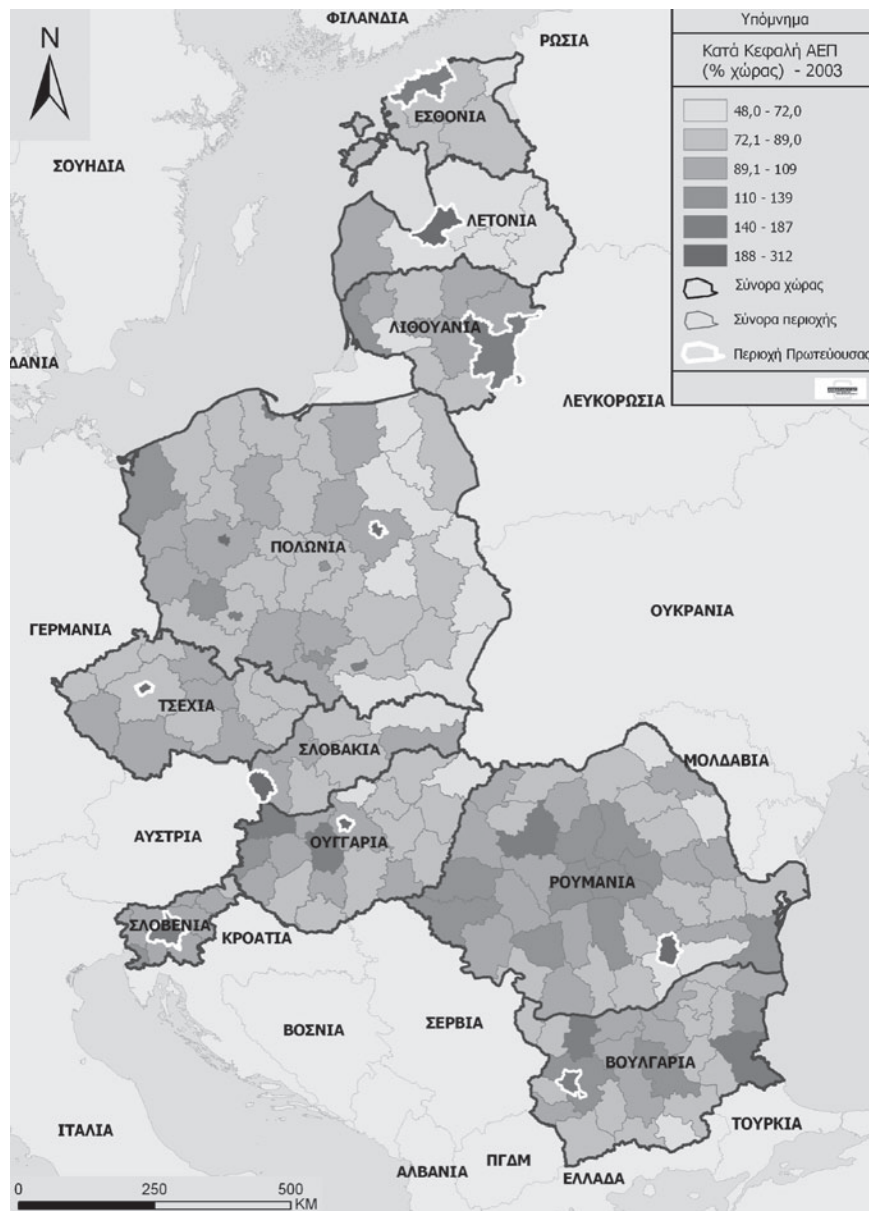
² Παραπέμποντας στην άποψη του Hansen (1997α και 1997β) ο οποίος υποστήριξε ότι οι συνοριακές περιφέρειες οι οποίες επηρεάζονται θετικά από το άνοιγμα των οικονομικών συνόρων θα πρέπει να θεωρούνται μόνο τύποις και όχι κατ' ουσία συνοριακές καθώς αποτελούν (πλέον) τμήματα ενός ευρύτερου χωρικού πλαισίου.

Σχήμα 1. ΑΕΠ κατά κεφαλή (ευρώ/ κάτοικο) των περιφερειών των ΝΚΜ της ΕΕ (μέσος όρος ΕΕ-15=100), 2003



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Σχήμα 2. ΑΕΠ κατά κεφαλή (ευρώ/κάτοικο) των περιφερειών των ΝΚΜ της ΕΕ (μέσος όρος χώρας=100), 2003

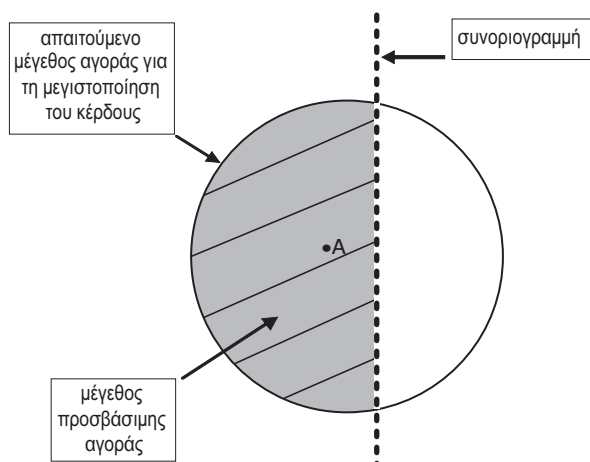


Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

3. Η ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΗΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΙΣΟΜΕΡΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΡΑΤΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Στα πλαίσια ανάλυσης των οικονομικών της συσσώρευσης και της νέας οικονομικής γεωγραφίας, η έννοια της απόστασης από τις σημαντικού μεγέθους αγορές επέχει κεντρική θέση. Η απόσταση αποτελεί τη συνηθέστερη αντιπροσώπευση του μεταφορικού κόστους καθώς πέρα από τη φυσική της διάσταση εμπεριέχει τα οποιασδήποτε φύσης τεχνητά εμπόδια τα οποία δυσχεραίνουν την προσβασιμότητα της εκάστοτε χωρικής ενότητας. Τέτοιου είδους κυρίαρχο εμπόδιο είναι η ύπαρξη των συνοριακών φραγμών οι οποίοι αποστερούν τη δυνατότητα από τις συνοριακές περιφέρειες να εξυπηρετήσουν αγορές τις οποίες σε διαφορετική περίπτωση θα εξυπηρετούσαν, βάσει της εγγενούς οικονομικής τους δυναμικής (Nijkamp κ.ά., 1990· Niebuhr και Stiller, 2002· Evans, 2003) (βλ. Σχήμα 3). Σε πλαίσιο κλειστής οικονομίας, όπως έχει ήδη επισημανθεί από τον Hoover (1948), οι οικονομίες συγκέντρωσης εμφανίζονται συνήθως στις πρωτεύουσες περιφέρειες και στις ευρύτερες περιοχές τους καθώς η ύπαρξη των συνόρων αποθαρρύνει την (μετ)εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων προς τις συνοριακές περιφέρειες. Σε πλαίσιο ανοικτής οικονομίας, αντίθετα, ακόμα και οι συνοριακές περιφέρειες μικρού μεγέθους έχουν τη δυνατότητα να αποκομίσουν οφέλη καθώς τους παρέχεται (πλέον) η δυνατότητα να εξυπηρετούν μεγαλύτερου μεγέθους αγορές (Alesina κ.ά., 2000).

Σχήμα 3. Η ύπαρξη των συνόρων ως παράγοντας (τεχνητό εμπόδιο) αύξησης της απόστασης μεταξύ των συνοριακών περιοχών και των γειτονικών τους αγορών



Πηγή: Προσαρμογή από το Niebuhr και Stiller (2002: 6)

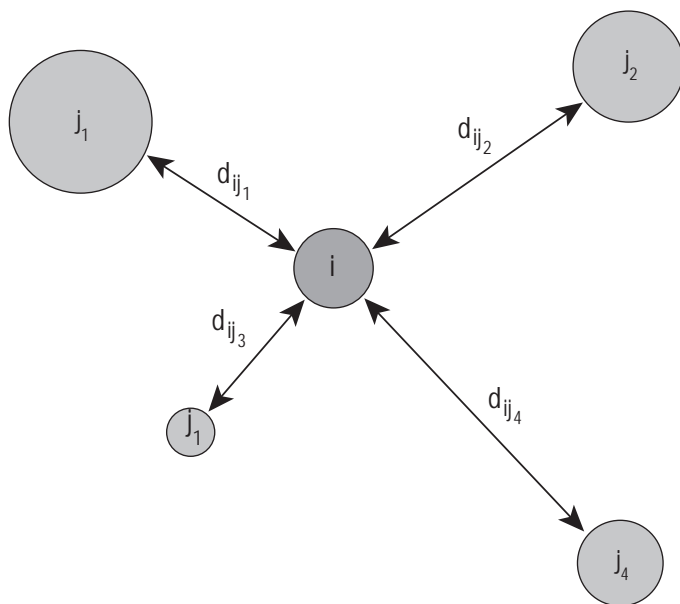
Η καταλυτική επίδραση της οικονομικής ολοκλήρωσης στην αναζωπύρωση της δεδομένης θετικής συσχέτισης μεταξύ των οικονομιών συγκέντρωσης και του μεγέθους της αγοράς (Wallace, 1998· Monfort και Nicollini, 2000), καταδεικνύει το ρόλο του γεωγραφικού μεγέθους της όμορης χώρας-αγοράς στον προσδιορισμό της σημασίας της ύπαρξης των συνοριακών φραγμών και, συνεπώς, της κατάργησής τους (Brühlhart κ.ά., 2004· Petrakos και Topaloglou, 2005). Όπως χαρακτηριστικά υποστηρίζει η Resmini (2002) στην περίπτωση κατά την οποία η γειτονική αγορά είναι μεγαλύτερου μεγέθους από την υπό εξέταση συνοριακή, η άρση των συνοριακών φραγμών θα συνοδευτεί από ενίσχυση της συσσώρευσης οικονομικών δραστηριοτήτων στη συνοριακή περιφέρεια. Η παράμετρος, ωστόσο, η οποία πρέπει να επισημανθεί είναι ότι η άρση των συνοριακών φραγμών θα είχε ελάχιστη οικονομική σημασία εφόσον η γειτονική αγορά (ανεξαρτήτως μεγέθους) παρουσίαζε στην πράξη χαμηλό βαθμό οικονομικής ολοκλήρωσης με τη συνοριακή περιφέρεια³ (Monfort και Ypersele, 2003· Topaloglou κ.ά., 2005). Κάτι τέτοιο δε συμβαίνει σε ό,τι αφορά την περίπτωση των ΝΚΜ της ΕΕ καθώς η έναρξη της διαδικασίας ενσωμάτωσής τους στην ΕΕ συνοδεύτηκε από εντυπωσιακή αύξηση της οικονομικής τους αλληλεπίδρασης με τις χώρες της ΕΕ-15 (Kaminski, 2001· Resmini και Traistaru, 2003· Petrakos και Kallioras, 2007). Τουναντίον, καθίσταται εμφανές ότι η άρση των συνοριακών φραγμών, ως προϋπόθεση αλλά και ως αποτέλεσμα της οικονομικής ολοκλήρωσης της διευρυμένης ΕΕ επαναπροσδιορίζει το χώρο και τα δυνητικά μεγέθη των αγορών (Petrakos, 2000· Topaloglou κ.ά., 2005· Niebuhr, 2006) προς όφελος του δυτικού συνοριακού άξονα των ΝΚΜ της.

Η εμπειρική επιβεβαίωση της επίδρασης της γεωγραφίας στα πρότυπα περιφερειακής ανάπτυξης των ΝΚΜ της ΕΕ δύναται να επιτευχθεί μέσω της χρησιμοποίησης ενός Δείκτη Πληθυσμιακού Δυναμικού, προερχόμενου από την ευρύτερη οικογένεια των Δεικτών Βαρύτητας (Corpus, 1999· Evenett και Keller, 2002). Οι Δείκτες Βαρύτητας, βασιζόμενοι στη Νευτώνεια φυσική, περιγράφουν το βαθμό της χωρικής αλληλεπίδρασης μεταξύ των επιμέρους χωρικών μονάδων με τρόπο ανάλογο με αυτόν των φυσικών φαινομένων (Nijkamp και Reggiani, 1992· Corpus, 1999) (Βλ. Σχήμα 4). Εν προκειμένω, ο Δείκτης Πληθυσμιακού Δυναμικού υπολογίζει τις αποστάσεις μεταξύ του γεωμετρικού κεντροειδούς κάθε περιφέρειας και των γεωμετρικών κεντροειδών όλων των υπόλοιπων περιφερειών⁴ λαμβάνοντας υπόψη τα πληθυσμιακά τους μεγέθη.

³ Για λόγους οι οποίοι μπορεί π.χ. να σχετίζονται με διαφορές στη γλώσσα ή στη θρησκεία (Topaloglou κ.α., 2005).

⁴ Η απόσταση δύναται να μετρηθεί σε όρους χρονοαπόστασης, κατανάλωσης καυσίμων και γεωμετρικής απόστασης (Paas, 2000).

Σχήμα 4. Η έννοια των Δεικτών Βαρύτητας*



* Με το σύμβολο i απεικονίζεται η υπό μελέτη χωρική μονάδα, με το σύμβολο j απεικονίζονται οι επιμέρους χωρικές μονάδες και με το σύμβολο d παριστάνεται η απόσταση μεταξύ των χωρικών μονάδων i και j .

Πηγή: Keeble κ.ά. (1981: 212) στο Corus (1999: 4)

Ο Δείκτης Πληθυσμιακού Δυναμικού (Population Potential Index) εκφράζεται αλγεβρικά μέσω της σχέσης:

$$PPI_i = \sum_{j=1}^n \frac{p_i p_j}{d_{ij}}$$

όπου:

- p_i και p_j είναι ο πληθυσμός της περιφέρειας i (περιφέρεια αναφοράς) και των περιφερειών j (οι οποίες συγκροτούν το χωρικό πλαίσιο μελέτης) και
- d_{ij} είναι η απόσταση μεταξύ των γεωμετρικών κεντροειδών των περιφερειών i και j^5 , και λαμβάνει τιμές ίσες ή μεγαλύτερες της μηδενικής.

⁵ Προκειμένου να συνυπολογιστεί και η απόσταση του γεωμετρικού κεντροειδούς της κάθε περιφέρειας από τα όρια της (ενδοπεριφερειακή απόσταση), η τετραγωνική ρίζα της έκτασης της κάθε περιφέρειας σταθμίστηκε με τον παράγοντα $\frac{1}{\sqrt{\pi}}$, σύμφωνα με την πρόταση του Nitsch (2000).

Οι υψηλές τιμές του υποδηλώνουν καλή προσπελασιμότητα και κεντρική θέση της υπό μελέτη περιφέρειας σε σχέση με τα μεταφορικά δίκτυα της εκάστοτε περιοχής αναφοράς ενώ οι χαμηλές τιμές του υποδηλώνουν, αντιστοίχως, χαμηλή προσπελασιμότητα και περιμετρική θέση της υπό μελέτη περιφέρειας σε σχέση με τα μεταφορικά δίκτυα της εκάστοτε περιοχής αναφοράς. Ο Δείκτης Πληθυσμιακού Δυναμικού έχει υπολογιστεί για τις περιφέρειες των ΝΚΜ της ΕΕ στο χωρικό επίπεδο NUTS III για το έτος 2003, το τελευταίο προενταξιακό έτος για την πλειονότητα των ΝΚΜ της ΕΕ, στο εθνικό (κλειστή οικονομία) και στο πανευρωπαϊκό (ανοιχτή οικονομία) πλαίσιο.

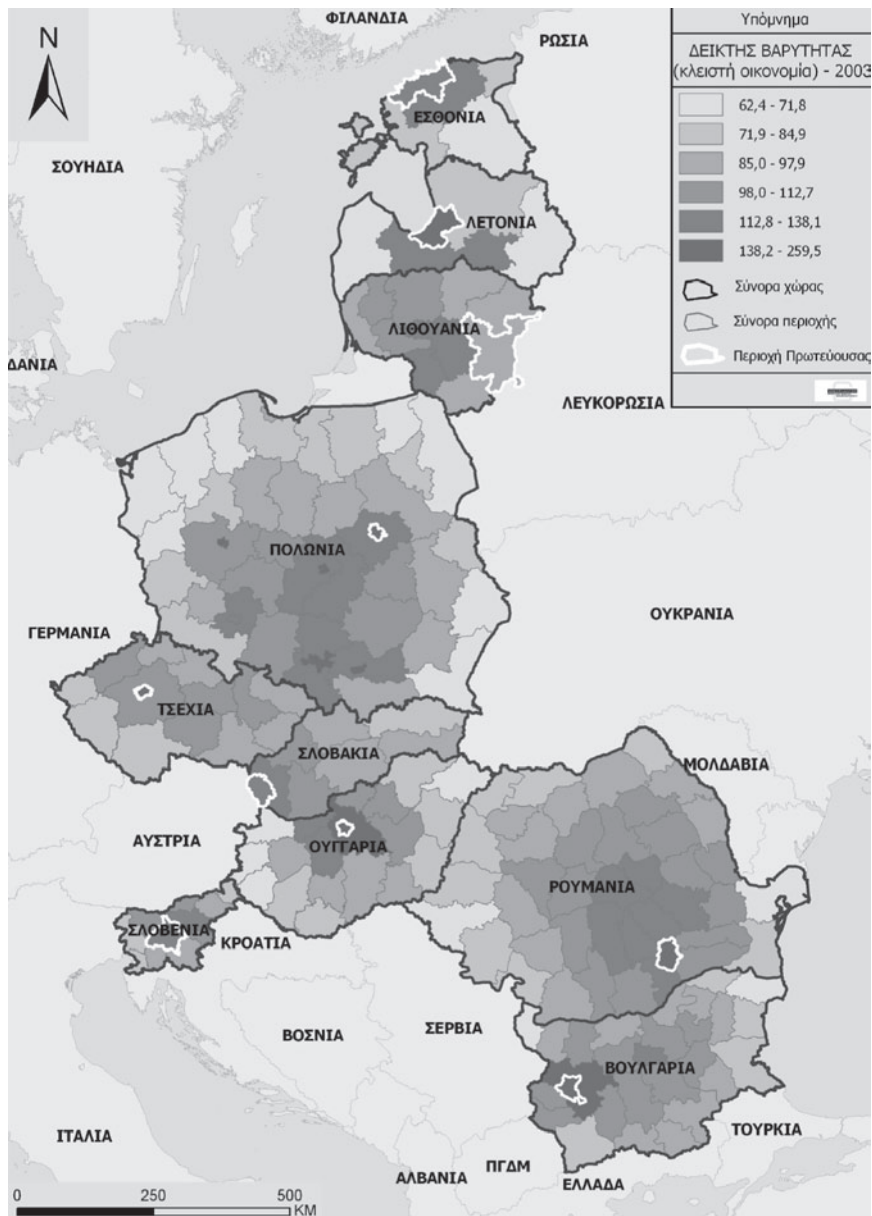
Βάσει της γεωπολιτικής τους θέσης, οι περιφέρειες των ΝΚΜ της ΕΕ διακρίνονται στις πρωτεύουσες περιφέρειες (CAP), στις εσωτερικές περιφέρειες (INT), στις περιφέρειες οι οποίες συνορεύουν με την ΕΕ-15 (BEU), στις περιφέρειες οι οποίες συνορεύουν με άλλα ΝΚΜ της ΕΕ (BNM) και στις περιφέρειες οι οποίες συνορεύουν με τρίτες χώρες (BEX), στη λογική της ταξινόμησης την οποία πρότεινε η Resmini (2002)⁶. Εντός του εθνικού πλαισίου, η παράμετρος της γεωγραφίας αποδεικνύεται επωφελής για τις πρωτεύουσες περιφέρειες καθώς και για ορισμένες εσωτερικές περιφέρειες οι οποίες, συνήθως, λειτουργούν ως δορυφόροι τους. Αντιθέτως, οι συνοριακές περιφέρειες των επιμέρους ΝΚΜ της ΕΕ παρουσιάζουν μικρή προσβασιμότητα ευρισκόμενες στο περιθώριο της αναπτυξιακής διαδικασίας, μακριά από τα αναπτυξιακά κέντρα των χωρών τους. Η πτώση των οικονομικών συνόρων μετέβαλε άρδην την οικονομική γεωγραφία της περιοχής μελέτης προς όφελος των συνοριακών με την ΕΕ-15 περιφερειών των χωρών της Κεντρικής Ευρώπης οι οποίες, στη συντριπτική τους πλειονότητα, βελτίωσαν την προσβασιμότητά τους. Αντιθέτως, στις περισσότερες εκ των περιφερειών των χωρών της Βαλκανικής και της Βαλτικής οι μεταβολές είναι αρνητικές, δείγμα του ότι οι εν λόγω περιφέρειες δε δύνανται να επωφεληθούν αναπτυξιακά από τη μετάβαση στο ευρύτερο χωρικό πλαίσιο αναφοράς (βλ. Σχήματα 5-6⁷ και Παράρτημα: Πίνακες 1-10).

Δύναται συνεπώς, να υποστηριχθεί –και μέσω της εμπειρικής τεκμηρίωσης– η ετερογενής επίδραση της γεωγραφίας στη διαπιστωθείσα ανάδυση (και εν πολλοίς, παγίωση) του ανισομερούς προτύπου περιφερειακής ανάπτυξης στην περιοχή των ΝΚΜ της ΕΕ. Το εν λόγω εύρημα αποτελεί σαφέστατη εμπειρική επιβεβαίωση περί της μη (μέχρι στιγμής) επιβεβαίωσης των επιταγών της νεοκλασικής θεωρίας.

⁶ Σε αντιδιαστολή με την αντίστοιχη ταξινόμηση της Resmini (2002), οι πρωτεύουσες περιφέρειες (CAP) αντι-μετωπίζονται ως ξεχωριστή κατηγορία περιφερειών –παρότι δύνανται να ενταχθούν σε κάποια από τις υπόλοιπες κατηγορίες– λόγω της ιδιαίτερης δυναμικής τους.

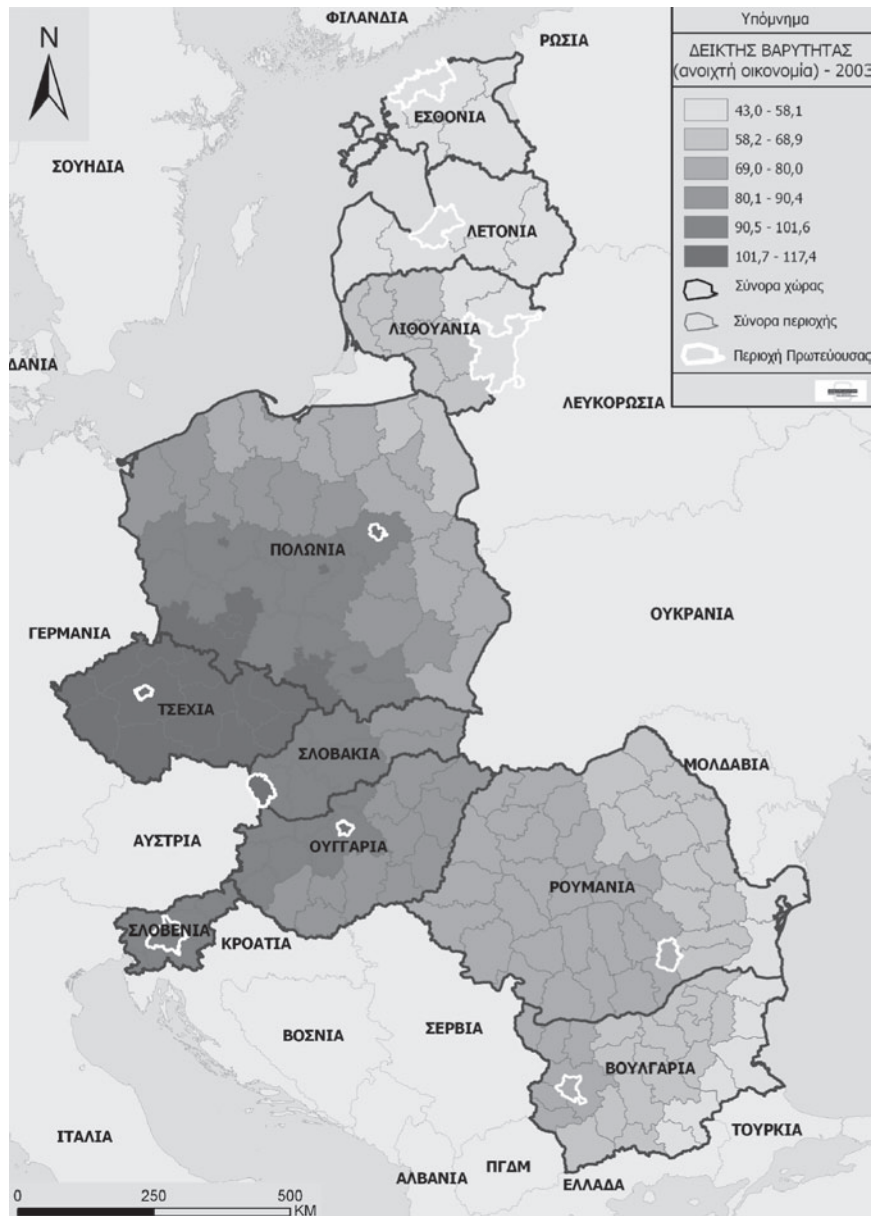
⁷ Για την κατασκευή των κλάσεων των Σχημάτων 5-6 επιλέχθηκε η ομαδοποίηση τύπου "natural breaks" η οποία ελαχιστοποιεί την ενδοομαδική και μεγιστοποιεί τη διαομαδική διακύμανση των παρατηρήσεων, βάσει του αλγορίθμου του Jenks (Slocum, 1999).

Σχήμα 5. Δείκτης βαρύτητας των περιφερειών των ΝΚΜ της ΕΕ σε πλαίσιο κλειστής οικονομίας, 2003



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Σχήμα 6. Δείκτης βαρύτητας των περιφερειών των ΝΚΜ της ΕΕ σε πλαίσιο ανοιχτής οικονομίας, 2003



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αντιπαραβολή των αποτελεσμάτων του Δείκτη Πληθυσμιακού Δυναμικού, για το έτος 2003, στα πλαίσια της κλειστής και της ανοιχτής οικονομίας φανερώνει την ετερογενή επίδραση της γεωγραφίας στα πρότυπα περιφερειακής ανάπτυξης των ΝΚΜ της ΕΕ⁸. Η πτώση των οικονομικών συνόρων μεταξύ της Δυτικής και της Ανατολικής Ευρώπης, ως αποτέλεσμα της κατάρρευσης του ανατολικού σχηματισμού, μετέβαλλε την οικονομική γεωγραφία της περιοχής των ΝΚΜ της ΕΕ, ιδιαίτερα, προς όφελος των περιφερειών (των χωρών της Κεντρικής Ευρώπης) οι οποίες συνορεύουν με την ΕΕ-15 (ΒΕΥ). Οι εν λόγω –πάλαι ποτέ περιμετρικές– περιφέρειες απέκτησαν αίφνης κεντρική θέση στο χωρικό πλαίσιο της (τότε) υπό διεύρυνση ΕΕ. Το γεγονός αυτό τους παρέχει τη δυνατότητα να ξεφύγουν από το καθεστώς της οικονομικής υστέρησης, το οποίο διακρίνει εν γένει την περιοχή των ΝΚΜ της ΕΕ, εκμεταλλευόμενες τις εξόχως ευνοϊκές αναπτυξιακές προοπτικές οι οποίες έχουν δημιουργηθεί.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Πετράκος Γ. (2006) "Οικονομική Ολοκλήρωση, Χωρική Συνοχή και Ανάπτυξη: Ζητήματα Θεωρίας και Πολιτικής από την Εμπειρία των Βαλκανίων", στο Γ. Ν. Φώτης και Χ. Κοκκώσης (επ.), *Περιφερειακή Επιστήμη και Πολιτική: Ελλάδα και Βαλκάνια*, Αθήνα: Γκοβόστης, 3-16.
- Πετράκος Γ., Ψυχάρης Γ. και Καλλιώρας Δ. (2004) "Περιφερειακές Ανισότητες στα Νέα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης", *Τόπος*, 22-23: 155-177.

Ξενόγλωσση

- Alesina A., Spolaore E. και Wacziarg R. (2000) "Economic Integration and Political Disintegration", *American Economic Review*, 90(5): 615-623.
- Balaz V. (1996) "The Wild East? Capital Markets in the V4 Countries", *European Urban and Regional Studies*, 3(3): 251-266.
- Brühlhart M., Crozet M. και Koenig-Soubeyran P. (2004) "Enlargement and the EU Periphery: The Impact of Changing Market Potential", *The World Economy*, 27(6): 853-875.

⁸ Ασφαλώς ο οικονομικός χώρος δεν είναι ισότροπος. Κάτι τέτοιο, ωστόσο, δε λήφθηκε υπόψη κατά τον υπολογισμό του Δείκτη Πληθυσμιακού Δυναμικού λόγω της εγγενούς δυσκολίας του εγχειρήματος. Εφόσον η παράμετρος του μη ισότροπου χώρου είχε ενσωματωθεί στους υπολογισμούς, τα ευρήματα της ανάλυσης θα ήταν σαφέστατα ισχυρότερα.

- Constantin D. (1997) "Institutions and Regional Development Strategies and Policies in the Transition Period: The Case of Romania", 37th ERSR Congress *Economic Development, Institutions and Regional Science*, Rome, 26–29/08/1997.
- Copus A. (1999) "A New Peripherality Index for the NUTS III Regions of the European Union", *ERDF/FEDER Study*, 98/00/27/130.
- Downes R. (1996) "Economic Transformation in Central and Eastern Europe: The Role of Regional Development", *European Planning Studies*, 4(2): 217–224.
- Evans C. (2003) "The Economic Significance of National Border Effects", *American Economic Review*, 93: 1291-1312.
- Evenett S. και Keller W. (2002) "On Theories Explaining the Success of the Gravity Equation", *Journal of Political Economy*, 110:281-316.
- Hansen N. (1977α) "Border Regions: A Critique of Spatial Theory and a European Case Studies", *The Annals of Regional Science*, 11: 1-12.
- Hansen N. (1977β) "The Economic Development of Border Regions", *Growth and Change*, 8: 2-8.
- Hanson G. H. (2000) "Firms, Workers and the Geographic Concentration of Economic Activity", στο G. L. Clark, M. P. Feldman και M. S. Gertler (επ.), *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Oxford: Oxford University Press, 447-494.
- Hoover E. M. (επ.) (1948) *The Location of Economic Activity*, New York: McGraw-Hill.
- Ingham M., Grime K. και Kowalski J. (1996) "A Geography of Recent Polish Unemployment", *European Urban and Regional Studies*, 3(4): 353–363.
- Kaminski B. (2001) "How Accession to the European Union Has Affected External Trade and Foreign Direct Investment in Central European Economies", *World Bank Working Paper*, 2578.
- Minassian G. και Totev S. (1996) "The Bulgarian Economy in Transition: The Regional After- Effect", *Eastern European Economics*, 34(3): 49–92.
- Monfort P. και Nicollini R. (2000) "Regional Convergence and International Integration", *Journal of Urban Economics*, 48: 286–306.
- Monfort P. και Ypersele T. (2003) "Integration, Regional Agglomeration and International Trade", *CEPR Discussion Paper*, 3752.
- Niebuhr A. και Stiller S. (2002) "Integration Effects in Border Regions: A Survey of Economic Theory and Empirical Studies", *HWWA Discussion Paper*, 179.
- Niebuhr A. (2006) "Market Access and Regional Disparities: New Economic Geography in Europe", *The Annals of Regional Science*, 40: 313-334.
- Nijkamp P. και Reggiani A. (επ.) (1992) *Interaction, Evolution and Chaos in Space*, Berlin: Springer Verlag.

- Nijkamp P., Rietveld P. και Salomon I. (1990) "Barriers in Spatial Interactions and Communications: A Conceptual Exploration", *The Annals of Regional Science*, 24: 237-252.
- Nitsch V. (2000) "National Borders and International Trade: Evidence from the European Union", *Canadian Journal of Economics*, 33(4): 1091-1105.
- Paas T. (2000) "Gravity Approach for Modelling Trade Flows between Estonia and the Main Trading Partners", *University of Tartu Discussion Paper*, 4.
- Petrakos G. (1996) "The Regional Dimension of Transition in Eastern and Central European Countries: An Assessment", *Eastern European Economics*, 34(5): 5-38.
- Petrakos G. (2000) "The Spatial Impact of East-West Integration in Europe", στο G. Petrakos, G. Maier και G. Gorzelak (επ.), *Integration and Transition in Europe*, London: Routledge, 38-68.
- Petrakos G. (2001) "Patterns of Regional Inequality in Transition Economics", *European Planning Studies*, 9(3): 359-383.
- Petrakos G. και Economou D. (2002) "The Spatial Aspects of Development in Southeastern Europe", *University of Thessaly Discussion Paper Series*, 8(3): 37-66.
- Petrakos G. και Kallioras D. (2007) "Integration and Structural Change: Pre-Accession Experience in the Regions of the European Union New Member-States", στο P. Getimis και G. Kafkalas (επ.), *Overcoming Fragmentation in Southeast Europe: Spatial Development Trends and Integration Potential*, Aldershot: Ashgate, 39-73.
- Petrakos G., Psycharis Y. και Kallioras D. (2004α) "Regional Inequalities in the EU Accession Countries: Evolution and Challenges", στο J. Bradley, G. Petrakos και I. Traistaru (επ.), *Integration, Growth and Cohesion in an Enlarged European Union*, New York: Springer, 45-64.
- Petrakos G., Psycharis Y. και Kallioras D. (2004β) "Regional Inequalities in the EU Enlargement Countries: An Analysis of Small versus Large New Member-States", στο B. Felsenstein και B. Portnov (επ.), *Regional Disparities in Small Countries*, New York: Kluwer, 243-249.
- Petrakos G. και Topaloglou L. (2005) "Tracing the New Economic Geography of Borders in Europe", *45th ERSA Congress "Land Use and Water Management in a Sustainable Network Society"*, Amsterdam, 23-27/08/2005.
- Resmini L. (2002) "European Integration and Adjustment in Border Regions in Accession Countries", *42nd ERSA Congress "From Industry to Advanced Services - Perspectives of European Metropolitan Regions"*, Dortmund, 27-31/08/2002.
- Resmini L. και Traistaru I. (2003) "Spatial Implications of Economic Integration in EU Accession Countries", στο I. Traistaru, P. Nijkamp και L. Resmini (επ.), *The*

- Emerging Economic Geography in EU Accession Countries*, Aldershot: Ashgate, 3-24.
- Römisch R. (2002) "Regional Disparities within Accession Countries", στο G. Tumpel-Gugerell και P. Mooslechner P. (επ.), *Economic Convergence and Divergence in Europe: Growth and Regional Development in an Enlarged Europe*, Aldershot: Edward Elgar, 183-208.
- Slocum T. (επ.) (1999) *Thematic Cartography and Visualization*, New Jersey: Prentice Hall.
- Topaloglou E., Kallioras D., Manetos P. και Petrakos G. (2005) "Towards a Border Regions Typology in the Enlarged EU", *Journal of Borderland Studies*, 20(2): 67-89.
- Wallace H. (1998) "Coming to Terms with a Larger Europe: Options for Economic Integration", *Berkeley Research Institute for Economics Working Paper*, 133.

Δημήτρης Καλλιώρας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης • Πεδίον Άρεως, Βόλος 383 34, e-mail: dkalior@prd.uth.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Βουλγαρίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Vildin	BNM	75	67	8
Montana	BNM	73	87	-14
Vratsa	BNM	71	98	-27
Pleven	BNM	69	98	-29
Lovech	INT	68	109	-41
Veliko Tarnovo	INT	65	104	-39
Gabrovo	INT	66	113	-47
Ruse	BNM	67	92	-25
Varna	INT	57	85	-28
Dobrich	BNM	57	67	-10
Shumen	INT	60	94	-34
Turgovishte	INT	63	102	-39
Razgrad	INT	64	95	-31
Silistra	BNM	64	75	-11
Sofia Stolitsa	CAP	76	168	-92
Sofia Region	INT	76	181	-105
Blagoevgrad	BEU	66	84	-18
Pernik	BEX	73	110	-37
Kyustendil	BEX	71	102	-31
Plovdiv	INT	64	112	-48
Stara Zagora	INT	62	108	-46
Haskovo	BEX	58	89	-31
Pazardzhik	INT	66	112	-46
Smolyan	BEU	62	91	-29
Kardzhali	BEU	58	86	-28
Burgas	BEX	55	78	-23
Sliven	INT	60	102	-42
Yambol	BEX	57	91	-34

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Πίνακας 2. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Εσθονίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Pohja-Eesti	CAP	47	138	-91
Laane-Eesti	BNM	48	79	-31
Kesk-Eesti	BEU	47	130	-83
Kirde-Eesti	BEU	43	82	-39
Louna-Eesti	BNM	46	71	-25

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Πίνακας 3. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Ρουμανίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Bacau	INT	66	108	-42
Botosani	BEX	62	78	-16
Iasi	BEX	62	88	-26
Neamt	INT	66	103	-37
Suceava	BEX	66	87	-21
Vaslui	BEX	61	93	-32
Braila	INT	62	100	-38
Buzau	INT	68	120	-52
Constanta	BNM	58	79	-21
Galati	BEX	62	99	-37
Tulcea	BEX	54	71	-17
Vrancea	INT	65	111	-46
Arges	INT	73	118	-45
Calarasi	BNM	64	100	-36
Dambovita	INT	74	138	-64
Giurgiu	BNM	71	117	-46
Ialomita	INT	64	107	-43
Prahova	INT	72	137	-65
Teleorman	BNM	70	103	-33
Dolj	BNM	74	89	-15
Gorj	INT	76	95	-19
Mehedinti	BNM	76	83	-7
Olt	BNM	73	100	-27
Valcea	INT	74	105	-31
Arad	BNM	80	77	3
Caras-Severin	BEX	78	78	0
Hunedoara	INT	76	97	-21
Timis	BNM	80	71	9
Bihor	BNM	80	78	2
Bistrita-Nasaud	INT	72	96	-24
Cluj	INT	76	98	-22
Maramures	BEX	72	83	-11
Satu Mare	BNM	77	76	1
Salaj	INT	78	97	-19
Alba	INT	76	102	-26
Brasov	INT	71	118	-47
Covasna	INT	70	119	-49
Harghita	INT	69	106	-37
Mures	INT	72	103	-31
Sibiu	INT	73	107	-34
Bucuresti	CAP	77	166	-89

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Πίνακας 4. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Ουγγαρίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Budapest	CAP	109	260	-151
Pest	INT	97	160	-63
Fejer	INT	94	115	-21
Komarom-Esztercom	BNM	97	114	-17
Veszprem	INT	93	89	4
Gyor-Moson-Sopron	BEU	98	71	27
Vas	BEU	95	69	26
Zala	BNM	93	71	22
Baranya	BEX	87	75	12
Somogy	BEX	90	76	14
Tolna	INT	89	93	-4
Borsod-Abauj-Zemplen	BNM	86	81	5
Heves	INT	90	107	-17
Nograd	BNM	95	113	-18
Hajdu-Bihar	BNM	83	80	3
Jasz-Nagyku-Szolnok	INT	88	104	-16
Szabolcs-Szatmar	BNM	81	69	12
Bnms-Kiskun	BEX	87	89	-2
Bekes	BNM	83	79	4
Csongrad	BNM	85	86	-1

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Πίνακας 5. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Σλοβενίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Pomurska	BEU	95	77	18
Podravska	BEU	95	92	3
Koroska	BEU	97	99	-2
Savinjska	BEX	96	114	-18
Zasavska	INT	97	150	-53
Spodnjeposa	BEX	94	99	-5
Gorenjska	BEU	98	98	0
Notranjsko-Kraska	BEX	96	93	3
Goriska	BEU	99	82	17
Obalno-kraska	BEU	97	80	17
Jugovzhodna	BEX	95	96	-1
Osrednjeslo	CAP	97	119	-22

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Πίνακας 6. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Λετονίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Riga	CAP	55	158	-103
Vidzeme	BNM	50	84	-34
Kurzeme	BEU	56	63	-7
Zemgale	BNM	55	132	-77
Latgale	BEX	48	63	-15

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Πίνακας 7. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Σλοβακίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Bratislavsky	CAP	103	117	-14
Trnavski kraj	BEU	101	117	-16
Trenciansky kraj	BNM	100	101	-1
Nitriansky kraj	BNM	97	103	-6
Zilinsky kraj	BNM	96	94	2
Banskobystrucky kraj	BNM	93	94	-1
Presovsky kraj	BNM	87	84	3
Kosicky kraj	BNM	86	89	-3

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Πίνακας 8. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Τσεχίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Praha	CAP	117	191	-74
Stredni Cechy	INT	111	110	1
Jihocecky	BEU	104	81	23
Plzensky	BEU	110	77	33
Karlovarsky	BEU	114	77	37
Ustecky	BEU	112	100	12
Liberecky	BNM	107	95	12
Kralovehradecky	BNM	106	96	10
Pardubicky	INT	104	105	-1
Vysocina	INT	104	99	5
Jihomoravsky	BEU	102	93	9
Olomoucky	BNM	103	100	3
Zlinsky	BNM	102	88	14
Moravskoslezko	BNM	104	89	15

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Πίνακας 9. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Πολωνίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Jeleniorsowalbrzyski	BNM	104	80	24
Legnicki	INT	102	92	10
Wroclawski	INT	105	118	-13
M. Wroclaw	INT	111	135	-24
Bydgoski	INT	87	91	-4
Torunskowroclawski	INT	86	95	-9
Bialskopodlaski	BEX	73	76	-3
Chelmskozamowski	BEX	73	70	3
Lubelski	INT	78	87	-9
Gorzowski	BEU	96	71	25
Zielonogorski	BEU	100	77	23
Lodzki	INT	95	118	-23
Piotrkowsko	INT	95	122	-27
Miasta Lodz	INT	105	158	-53
Krakowskotarnowski	INT	99	123	-24
Nowosadecki	BNM	94	91	3
Miasta Krakow	INT	110	157	-47
Ciechanowskoplocki	INT	84	98	-14
Ostroleckosiedlecki	INT	77	86	-9
Warszawski	INT	93	135	-42
Radomski	INT	87	108	-21
Miasta Warszaw	CAP	102	170	-68
Opolskie	BNM	101	99	2
Rzeszowskotarnobrzieski	INT	83	89	-6
Krosnienskoprzemyski	BEX	78	69	9
Bialostockosuwalski	BEX	67	62	5
Lomzynski	INT	73	77	-4
Slupski	BEU	80	72	8
Gdanski	BEU	80	82	-2
Gdansk-Gdynia-Sopot	INT	83	97	-14
Polnocnoslaski	INT	100	123	-23
Poludniowoslaski	BNM	106	116	-10
Centralny slaski	INT	111	151	-40
Swietokrzskie	INT	90	105	-15
Elblaski	BEX	77	79	-2
Olsztynski	BEX	74	75	-1
Elcki	BEX	69	64	5
Pilski	INT	89	84	5
Poznanski	INT	99	110	-11
Kaliski	INT	97	102	-5
Koninski	INT	92	104	-12
Miasta Poznan	INT	109	149	-40
Szczecinski	BEU	90	64	26
Koszalinski	BEU	84	68	16

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Πίνακας 10. Δείκτης Βαρύτητας των περιφερειών της Λιθουανίας σε πλαίσιο κλειστής και ανοιχτής οικονομίας, 2003

ΟΝΟΜΑ	ΟΜΑΔΑ	ΑΝΟΙΧΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΛΕΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
Alytaus	BEX	61	91	-30
Kauno	INT	61	117	-56
Klaipedos	BEU	62	90	-28
Marijampole	BEX	63	114	-51
Panevezio	BNM	55	90	-35
Siauliu	BNM	59	99	-40
Taurages	INT	62	109	-47
Telsiu	INT	60	102	-42
Utenos	BNM	54	92	-38
Vilniaus	CAP	56	97	-41

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της βάσης δεδομένων REGIO (EUROSTAT)

Οι μεταναστευτικές ροές προς την Ελλάδα: Ανάλυση προσδιοριστικών παραγόντων, τυπολογία περιφερειών υποδοχής και χωρών προέλευσης

Σεραφείμ Πολύζος

Λέκτορας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Στο άρθρο αυτό, αφού προηγηθεί μια γενική περιγραφή της μετανάστευσης και των σχετικών θεωρητικών προσεγγίσεων του φαινομένου, γίνεται μια ανάλυση των βασικών παραγόντων που την επηρεάζουν και διαμορφώνουν το μέγεθός της. Στη συνέχεια, προτείνεται και υπολογίζεται οικονομετρικό υπόδειγμα προσδιορισμού του βαθμού επιρροής και της σημαντικότητας κάθε προσδιοριστικού παράγοντα στη διαμόρφωση του αριθμού των μεταναστών στην Ελλάδα. Ακόμη, γίνεται η ταξινόμηση των μεταναστών στην Ελλάδα ανάλογα με τη χώρα προέλευσης, υπολογίζεται η χωρική κατανομή τους στους νομούς της Ελλάδας και υπολογίζεται η συσχέτισή τους με οικονομικά και άλλα χαρακτηριστικά των νομών. Επίσης, ταξινομούνται οι νομοί υποδοχής ανάλογα με τη χώρα προέλευσης των μεταναστών και οι χώρες προέλευσης των μεταναστών ανάλογα με το ποσοστό απασχόλησής τους στους κλάδους της ελληνικής οικονομίας και τέλος, διατυπώνονται, με βάση τις αναλύσεις που προηγήθηκαν, τα τελικά συμπεράσματα.

Λέξεις κλειδιά

Μετανάστευση, χωρική ανάλυση, ανάλυση συστάδων (cluster analysis), θεωρίες μετανάστευσης.

The Migration Flows to Greece: Analysis of Determinant Factors, Typology of Regions of Destination and Countries of Origin

In this article, the migration and the relevant theoretical approaches, which interpret the phenomenon, are described as well as the driving factors, which influence and shape the size of migration, are analyzed. Then, an econometric model is proposed in order to estimate the degree of influence and the importance of each driving factor for the configuration of number of migrants in Greece. Moreover, a classification of migrants in Greece in relation to the origin country is fulfilled and both the migrants' spatial distribution in the Greek prefectures and the correlation of per capita migrants with economic and other characteristics in each Greek prefecture are estimated. Also, both the prefectures of destination depending on the country of migrants' origin and the countries of migrants' origin depending on the rate of their employment in the sectors of Greek economy are categorized. Finally, the conclusions based on the analysis, which is preceded, are formulated.

Keywords

Migration, spatial analysis, cluster analysis, migration theories, Greece.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για διάφορους λόγους, η διεθνής μετανάστευση αποτελεί τα τελευταία χρόνια ένα φαινόμενο που έχει απασχολήσει τους διεθνείς οργανισμούς, αλλά κυρίως τις χώρες "προέλευσης" και τις χώρες "υποδοχής" της. Το ενδιαφέρον για τη διεθνή μετανάστευση εμφανίζεται συνεχώς αυξανόμενο. Η μελέτη της δεν περιορίζεται στη δημογραφική της διάσταση, αλλά διερευνώνται και άλλες διαστάσεις όπως η οικονομική, η αναπτυξιακή, η πολιτιστική κ.λπ. Γεγονός είναι, ότι η δυναμική, η πολυπλοκότητα και η συνθετότητα του φαινομένου σε ένα διεθνοποιημένο κόσμο συνεχώς αυξάνεται. Τελευταία, η συζήτηση έχει εστιασθεί στο ρόλο τον οποίο η μετανάστευση μπορεί να διαδραματίσει στην επίλυση των οικονομικών και δημοσιονομικών προβλημάτων που επιφέρει η πληθυσμιακή γήρανση στις χώρες του ΟΟΣΑ, και η κάλυψη θέσεων εργασίας με υψηλές απαιτήσεις επαγγελματικής κατάρτισης όπως είναι ο κλάδος της πληροφορικής (Λιανός, 2003· Bijak, 2006· Labrianidis και Kazazi, 2006).

Η μετανάστευση ανάλογα με το μέγεθός της και την "κατεύθυνσή" της προκαλεί αξιοσημείωτες μεταβολές τόσο για τη χώρα υποδοχής, όσο και για τη χώρα προέλευσης και έχει επηρεάσει τα τελευταία χρόνια πολλές από τις ευρωπαϊκές χώρες, μεταξύ αυτών και την Ελλάδα. Έχει ενταθεί από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και έπειτα (World Indicators, 2001), γεγονός που οφείλεται στις κοινωνικές, οικονομικές, αλλά κυρίως τις

πολιτικές εξελίξεις που παρατηρήθηκαν την τελευταία 15-ετία σε πολλές χώρες ανά τον κόσμο. Πέραν της αύξησης της έντασης των μεταναστευτικών "ροών" παρατηρήθηκε και μεταβολή της κατεύθυνσής τους.

Επιχειρώντας μια συνοπτική ταξινόμηση των θεμάτων που απασχολούν την οικονομική βιβλιογραφία και σχετίζονται με τη μετανάστευση, μπορούμε να πούμε ότι αφορούν κυρίως:

- α. Τις συνέπειες της μετανάστευσης στην αγορά εργασίας.
- β. Το ρόλο της μετανάστευσης στην κάλυψη συγκεκριμένων ελλείψεων στην αγορά εργασίας σε συγκεκριμένους παραγωγικούς τομείς.
- γ. Τις δημοσιονομικές επιπτώσεις της μετανάστευσης.
- δ. Κατά πόσο η μετανάστευση μπορεί να αποτελέσει λύση για την ανανέωση του πληθυσμού που εμφανίζει μείωση και γήρανση στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- ε. Ποιες είναι οι συνέπειες της μετανάστευσης στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών προέλευσης.

Αναφορικά με την Ελλάδα, η χώρα έχει καταστεί από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 "δημοφιλής" προορισμός για οικονομικούς μετανάστες, των οποίων οι χώρες προέλευσης είναι κυρίως οι αναπτυσσόμενες χώρες της ανατολικής Ευρώπης. Παρά το γεγονός ότι η χώρα αποτέλεσε στο παρελθόν "πηγή" μετανάστευσης, τα κοινωνικά κυρίως προβλήματα που αρχικά δημιουργήθηκαν από τους μετανάστες έδειξαν ότι δεν είχε την ικανότητα για την επιτυχή επίλυσή τους, ούτε ο πληθυσμός ήταν εξοικειωμένος με την εισροή τόσο μεγάλου αριθμού μεταναστών (Antonopoulos, 2005). Μη έχοντας καμία προηγούμενη εμπειρία με τη διαχείριση ενός τόσο μεγάλου αριθμού μεταναστών, η χώρα "αιφνιδιάστηκε", και ήταν υποχρεωμένη για γρήγορη και ομαλή προσαρμογή στη νέα κοινωνική και οικονομική κατάσταση. Κατά πολλούς, η χώρα δεν ακολούθησε το παράδειγμα των δύο άλλων μεσογειακών χωρών της ΕΕ, της Ιταλίας και της Ισπανίας, αναφορικά με τη θέσπιση της συστηματικής καταγραφής των μεταναστών και συνολικού ελέγχου της μετανάστευσης, ώστε να επιτύχει εξ αρχής την αποτελεσματική διαχείριση του φαινομένου (Antonopoulos, 2005).

Η οικονομική μετανάστευση προς την Ελλάδα ανάλογα με τα οικονομικά χαρακτηριστικά και το επίπεδο ανάπτυξης της χώρας προέλευσης είναι δυνατόν να διακριθεί στις τέσσερις (4) βασικές κατηγορίες: (Μουσουρού, 1991):

1. Όταν η χώρα προέλευσης είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περίπτωση κατά την οποία η μετακίνηση και η εργασία των κατοίκων των χωρών αυτών προς την Ελλάδα είναι θεωρητικά ελεύθερη και ανεμπόδιστη.
2. Όταν πρόκειται για τους υπηκόους οικονομικά αναπτυσσόμενων χωρών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΗΠΑ, Καναδάς, κ.λπ.), οι οποίοι

μπορούν να εργασθούν και να εγκατασταθούν μόνιμα στην Ελλάδα, εφόσον τηρούνται κάποιες προϋποθέσεις.

3. Για τους υπηκόους των πρώην σοσιαλιστικών χωρών, των οποίων η είσοδος στη χώρα, η διαμονή και εργασία ήταν αρχικά παράνομη, ενώ στη συνέχεια υπήρξε μερική ή ολική νομιμοποίηση ή ακόμη "ανοχή" στην παραμονή τους.
4. Όταν πρόκειται για υπηκόους χωρών του ονομαζόμενου "τρίτου κόσμου" των οποίων η είσοδος, η διαμονή και η εργασία ήταν αρχικά παράνομη, ενώ στη συνέχεια, όπως για τους μετανάστες της 3^{ης} κατηγορίας υπήρξε μερική ή ολική νομιμοποίησή τους.

Λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των μεταναστών που "φιλοξενούνται" στην Ελλάδα ανά κάτοικο, ο οποίος είναι ένας από τους υψηλότερους στην Ευρώπη, η χώρα μπορεί να χαρακτηριστεί ως "ελκυστικός τόπος" εισόδου και εγκατάστασης μεταναστών (Siadima, 2001· World Bank, 2001). Ως βασικότεροι παράγοντες που συντελούν στη διαμόρφωσή της εν λόγω ελκυστικότητας εκτιμάται ότι μπορούν να αναφερθούν:

- α. Το μεγάλο μήκος των ελληνικών συνόρων σε συνδυασμό με τη δυσκολία φύλαξης τους και παρεμπόδισης της εισόδου των παράνομων μεταναστών.
- β. Η γεωπολιτική θέση της χώρας, η οποία θεωρείται ως γεωγραφικό κομβικό σημείο συνάντησης τριών ηπείρων και ενδιάμεσος σταθμός στη διαδρομή από τις φτωχές χώρες της Ασίας και της Αφρικής προς τις πλούσιες ευρωπαϊκές χώρες.
- γ. Η γεωγραφική εγγύτητα με τις πρώην σοσιαλιστικές χώρες της ανατολικής Ευρώπης, η οποία βοήθησε στην εντατικοποίηση των οικονομικών σχέσεων της Ελλάδας με τις χώρες αυτές και τη δημιουργία μεταναστευτικών ρευμάτων.
- δ. Η πολιτική και οικονομική αβεβαιότητα στην περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

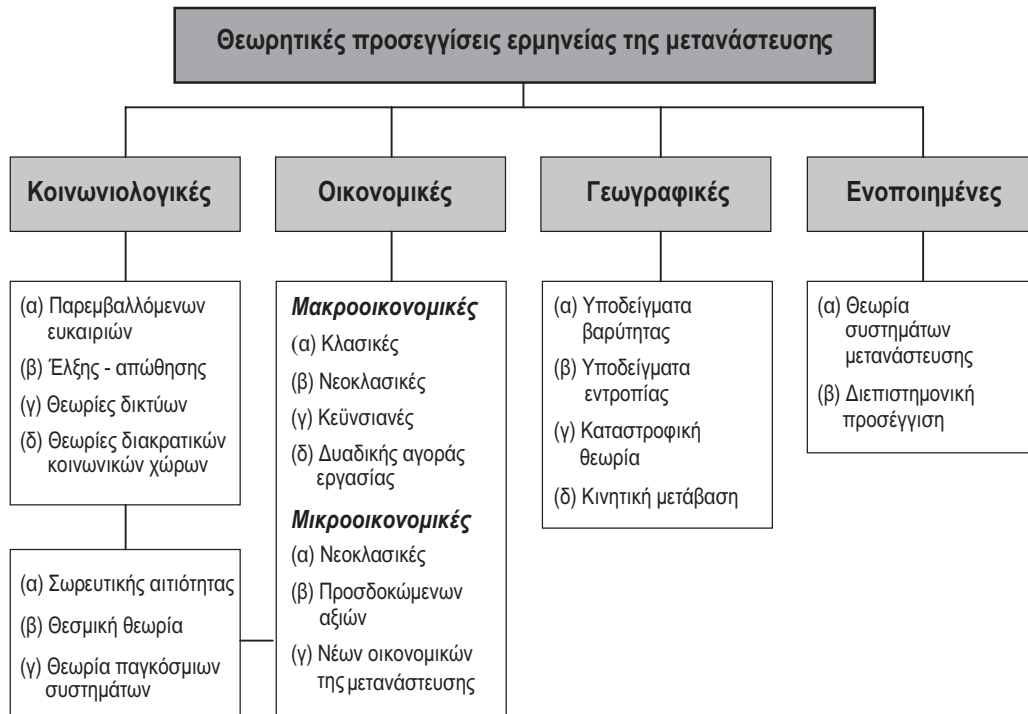
Στο άρθρο γίνεται αρχικά μια συνοπτική ανάλυση και περιγραφή των κυριότερων θεωρητικών αναλύσεων και των προσδιοριστικών παραγόντων της μετανάστευσης. Ακολούθως, προτείνεται και υπολογίζεται οικονομετρικό υπόδειγμα προσδιορισμού του βαθμού επιρροής και της σημαντικότητας κάθε προσδιοριστικού παράγοντα στη διαμόρφωση του αριθμού των μεταναστών στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας στατιστικά στοιχεία της Εθνικής Απογραφής του έτους 2001. Ακόμη, αναλύεται η χωρική κατανομή των μεταναστών στους νομούς της Ελλάδας και υπολογίζεται η συσχέτιση με οικονομικά και άλλα χαρακτηριστικά των νομών της Ελλάδας. Επίσης, γίνεται ταξινόμηση των νομών υποδοχής των μεταναστών σε συστάδες (clusters) ανάλογα με τα χαρακτηριστικά των μεταναστών εφαρμόζοντας την ανάλυση κατά συστάδες (cluster analysis) και ταξινόμηση των χωρών

προέλευσης των μεταναστών ανάλογα με τον τομέα της οικονομίας στον οποίο δραστηριοποιούνται οι οικονομικοί μετανάστες. Τέλος, διατυπώνονται με βάση τις αναλύσεις που προηγήθηκαν τα συμπεράσματα που προκύπτουν από αυτές.

2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΕΡΜΗΝΕΙΑΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

Η "διεθνής" μετανάστευση θα πρέπει να διακριθεί από την "εσωτερική", αφού η τελευταία έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά και οι διαφορές τους είναι σημαντικές. Εν τούτοις, πολλές από τις θεωρίες που προσπαθούν να εξηγήσουν τις μετακινήσεις πληθυσμών δεν κάνουν την απαραίτητη διάκριση στις δυο κατηγορίες, ενώ οι περισσότερες αναφέρονται στη διεθνή μετανάστευση. Στη σύγχρονη Ευρώπη η διάκριση αυτή φαίνεται να αποκτά ξεχωριστή σημασία, και να καθίσταται σχετική με τη διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, αφού πλέον η μετανάστευση μεταξύ των χωρών της Ευρώπης και η μετακίνηση εργατικού δυναμικού μπορεί να έχει χαρακτηριστικά εσωτερικής, αλλά και διεθνούς μετανάστευσης.

Σχήμα 1. Οι θεωρητικές προσεγγίσεις μετανάστευσης



Οι πρώτες θεωρίες σχετικές με την επεξήγηση της μετανάστευσης στηρίχθηκαν σε βασικές οικονομικές αρχές και επιδίωξαν την ενσωμάτωση παραγόντων όπως η απόσταση, το μέγεθος πληθυσμών των περιοχών προέλευσης και προορισμού, οι ικανότητες απορρόφησης των τελευταίων, το φύλο των μεταναστών, κ.λπ. Γενικότερα, τα φαινόμενα της μετανάστευσης επιχειρήθηκε να ερμηνευθούν στο πλαίσιο διάφορων επιστημών, συμπεριλαμβανομένων της κοινωνιολογίας, της οικονομίας και της ανθρωπογεωγραφίας. Μια σχηματική ταξινόμηση των θεωρητικών προσεγγίσεων εμφανίζεται στο Σχήμα 1. Ακολουθεί μια συνοπτική περιγραφή των κυριότερων θεωριών επεξήγησης της μετανάστευσης, ταξινομώντας τις σε διαφορετικές κατηγορίες.

2.1 Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις

Η αφετηρία της κατηγορίας αυτής είναι η προσέγγιση των παρεμβαλλόμενων ευκαιριών ή ευκαιριών προσέλευσης (*intervening opportunities approach*) (Stuffer, 1960), σύμφωνα με την οποία ο αριθμός των μεταναστευτικών ροών είναι ανάλογος προς τον αριθμό των ευκαιριών προσέλευσης που υπάρχουν στη χώρα ή περιφέρεια προορισμού για τους μεταναστες (π.χ., θέσεις εργασίας) και αντιστρόφως ανάλογος προς τον αριθμό τέτοιων ευκαιριών που υπάρχουν στη χώρα προέλευσης. Έτσι, ο αριθμός των μεταναστών M_{sr} που προέρχεται από την περιοχή s προς την περιοχή r είναι δυνατόν να υπολογισθεί από τη σχέση:

$$M_{sr} = a \frac{X_s}{X_{sr}} \quad (1)$$

όπου:

- a είναι σταθερά,
- X_s είναι ο αριθμός των ευκαιριών στην περιοχή s ,
- X_{sr} είναι ο αριθμός των παρεμβαλλόμενων ευκαιριών μεταξύ των s και r .

Επέκταση της προσέγγισης των ευκαιριών προσέλευσης αποτελεί η μακρο-κοινωνιολογική προσέγγιση των *παραγόντων ώθησης-έλξης* (*push-and-pull models*), η οποία εξηγεί τη μετανάστευση ως αποτέλεσμα δράσης παραγόντων "έλξης" στη χώρα προορισμού και "ώθησης" στη χώρα προέλευσης, ενώ το μέγεθος της είναι η "συνισταμένη" δυνάμεων "έλξης-απόθησης" (Lee, 1966). Ως τέτοιες δυνάμεις είναι δυνατόν να θεωρηθούν οι διαφορές στις συνθήκες και τα επίπεδα διαβίωσης, στα επίπεδα κοινωνικής ασφάλειας, στις ευκαιρίες απασχόλησης, τις υποδομές και στις περιβαλλοντικές συνθήκες. Ακόμη, τα ατομικά χαρακτηριστικά των μεταναστών, όπως ηλικία, αποστροφή στον κίνδυνο (*risk aversion*), επίπεδο εκπαίδευσης και κοινωνική θέση της οικογένειας (*family status*). Ως περιορισμοί της μετανάστευσης μπορούν να θεωρηθούν οι ρυθμίσεις (*regulations*)

σχετικοί με τη μετανάστευση, η απασχόληση, το κόστος μεταφορών και επικοινωνιών, οι θεσμικές και πολιτιστικές διαφορές (Μουσούρου, 1991). Η προσέγγιση παραπέμπει άμεσα ή έμμεσα στην αντίθεση ανάπτυξη-υπανάπτυξη που χαρακτηρίζει το καπιταλιστικό σύστημα και στην ανισομερή ανάπτυξη της καπιταλιστικής οικονομίας.

Σύμφωνα με μια άλλη ταξινόμηση, για τη διεθνή μετανάστευση οι παράγοντες απώθησης μπορούν να διακριθούν σε δυο κατηγορίες: (α) τους "σκληρούς" (*hard factors*), στους οποίους ανήκουν οι ανθρωπιστικές κρίσεις, οι ένοπλες συγκρούσεις, οι περιβαλλοντικές καταστροφές, κ.λπ. και (β) τους "μαλακούς" (*soft factors*) στους οποίους ανήκουν τα λιγότερο κρίσιμα προβλήματα, όπως η ένδεια, ο κοινωνικός αποκλεισμός, ή η ανεργία. (Öberg και Wils, 1992). Ανάλογα με το είδος των παραγόντων καθορίζονται ως ένα βαθμό τα χαρακτηριστικά της μετανάστευσης.

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται και οι θεωρίες δικτύου (*network theories*), σύμφωνα με τις οποίες η μετανάστευση επηρεάζεται σημαντικά από την ύπαρξη "δικτύων", τα οποία συνιστούν έναν σημαντικό παράγοντα έλξης και διευκόλυνσης της μετανάστευσης (Taylor, 1986). Η ύπαρξη ενός δικτύου μεταξύ των ανθρώπων της ίδιας χώρας προέλευσης ή η ύπαρξη διαπροσωπικών δικτύων (*interpersonal migrant networks*) (συγγένεια, φιλία) ευνοεί τη μετανάστευση γιατί μειώνει το κόστος της και αυξάνει τα συνολικά οφέλη στη χώρα υποδοχής (Massey, 1990· Massey κ.ά, 1993). Ακόμη, οι δαπάνες της μετανάστευσης μειώνονται με την αύξηση του αποθέματος των μεταναστών που ζουν στη χώρα υποδοχής, λόγω της δημιουργίας των αποκαλούμενων "αποτελεσμάτων δικτύου" (*network effects*). Τα δίκτυα αυτά επιλύουν προβλήματα της καθημερινότητας των μεταναστών όπως οικονομικά, ψυχολογικά, και περιορίζουν τους αρχικούς κινδύνους που συνδέονται με τη μετανάστευση.

Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, οι μεταναστευτικές ροές χαρακτηρίζονται αρχικά από υψηλό βαθμό αδράνειας. Από ένα σημείο μετά την έναρξη της είναι δύσκολο να ελεγχθούν από τις χώρες υποδοχής και καθίστανται όλο και περισσότερο ανεξάρτητες από τους παράγοντες που αρχικά τους προκάλεσαν. Η προσέγγιση αυτή έχει ελεγχθεί εμπειρικά για τις μακροχρόνιες ροές που ξεκίνησαν από την Ευρώπη την περίοδο 1850-1914 από τους Hatton and Williamson (1998), οι οποίοι χρησιμοποίησαν το μέγεθος του ξένου πληθυσμού ως προσδιοριστικό παράγοντα του μεγέθους των δικτύων (Hatton και Williamson, 1998).

Πρόσφατα, η ιδέα των δικτύων γενικεύθηκε από την προσέγγιση των διακρατικών κοινωνικών χώρων (*transnational social spaces*) (Pries, 1999), η οποία αναγνωρίζει την ύπαρξη διασυνοριακών δεσμών μεταξύ ατόμων και ομάδων. Οι διακρατικοί κοινωνικοί χώροι αποτελούνται από συνδυασμούς κοινωνικών και συμβολικών δεσμών (*social and symbolic ties*), δίκτυα και οργανώσεις. Το κοινωνικό κεφάλαιο που ενσωματώνεται στους

κοινωνικούς και συμβολικούς δεσμούς οι οποίοι υπάρχουν μεταξύ ατόμων και ομάδων, χαρακτηρίζεται από αμοιβαιότητα και αλληλεγγύη και συγκροτεί ένα σύνολο τοπικών προτερημάτων (local assets) που διευκολύνει τους μετανάστες να προσαρμοσθούν στο νέο κοινωνικό περιβάλλον και να επιλύσουν βασικά προβλήματα, ακόμα να συντηρήσουν τους δεσμούς με τη χώρα προέλευσης.

Στην κατηγορία αυτή ανήκει η θεσμική θεωρία (institutional theory) της μετανάστευσης (Massey κ.ά., 1993), η οποία αφορά τόσο τις κανονικές (ενεργή "στρατολόγηση" εργατών, εργαζόμενοι ως σύμβουλοι, κ.λπ.) όσο τις μη κανονικές ή ανώμαλες ροές πληθυσμού (παράνομες μετακινήσεις, trafficking κ.λπ.). Η προσέγγιση αυτή συμπληρώνει τη θεωρία δικτύων και αναγνωρίζει το σημαντικό ρόλο των ιδρυμάτων (institutions) στη διευκόλυνση της μεταναστευτικής διαδικασίας. Βάσει αυτής της προσέγγισης η διαδικασία της θεσμοποίησης (institutionalization) των μεταναστευτικών ροών φαίνεται να είναι αυτό-διαιωσιζόμενη, ανεξάρτητη από τους αρχικά κυρίαρχους παράγοντες της μετανάστευσης και όλο και περισσότερο δύσκολο να ρυθμισθεί.

Άλλο παράδειγμα διεπιστημονικής θεωρητικής προσέγγισης αποτελεί αυτή της *σωρευτικής αιτιότητας* (cumulative causation) (Massey, 1990), που αξιοποιεί κατάλληλα την ομώνυμη έννοια της οικονομικής θεωρίας του Myrdal (1957). Κατά την προσέγγιση αυτή η μετανάστευση είναι μια εξελικτική διαδικασία η οποία συμβάλλει στη θεσμική και κοινωνικοοικονομική αλλαγή τόσο στις περιοχές προέλευσης όσο και στις περιοχές προορισμού, μέσω διάφορων μηχανισμών ανατροφοδότησης. Τα εμπειρικά παραδείγματα των τελευταίων ετών δείχνουν ότι η μετανάστευση προκάλεσε αναδιανομή εισοδημάτων, εδαφών και κεφαλαίου. Κατά τους Massey κ.ά. (1993) οι μετανάστες που επιστρέφουν ως ανθρώπινο κεφάλαιο έχουν υψηλότερο επίπεδο εκπαίδευσης αλλά και οικονομικό επίπεδο σε σχέση με τον πληθυσμό που δεν μετανάστευσε και συνεπώς, τόσο στη χώρα υποδοχής όσο και στη χώρα προέλευσης προκαλούνται μεταβολές στην οικονομική και κοινωνική ιεραρχία.

Γενικότερα, η μετανάστευση αντιμετωπίζεται ως μια επωφελής δραστηριότητα, η οποία συμβάλλει σε αναδιανομή του ανθρώπινου δυναμικού στις περιοχές προέλευσης της. Κατά την άποψη αυτή η "εγκεφαλική αφαίμαξη" (brain drain) από τη χώρα προέλευσης μπορεί να μετατραπεί σε "εγκεφαλικό κέρδος" (brain gain), κάτι που θεωρητικά αποδείχθηκε σε ένα μικροοικονομικό πλαίσιο από τους Stark και Wang (2001). Η εν λόγω ανάλυση υποστηρίζει ότι παράγονται εξωτερικές οικονομίες για τη χώρα προέλευσης της μετανάστευσης οι οποίες οφείλονται στη βελτίωση του ανθρώπινου κεφαλαίου, κατά την περίπτωση παλιννόστησης.

Οι θεωρίες αυτές δεν συσχετίζουν άμεσα τη μετανάστευση με τη χωρική απόσταση και ως εκ τούτου δεν μπορούν να ταξινομηθούν στις καθαρά γεωγραφικές θεωρίες, αλλά

την αλληλεπίδραση μεταξύ της απόστασης και των διαθέσιμων ευκαιριών για τους ενδεχόμενους μετανάστες στις διάφορες χώρες (Bijak, 2006).

2.2 Οικονομικές θεωρίες

Οι προσεγγίσεις της κατηγορίας αυτής επιδιώκουν να ερμηνεύσουν τη μετανάστευση της εργασίας αντιμετωπίζοντας την ως οικονομικό φαινόμενο και, όπως γενικά όλες οι οικονομικές θεωρίες, ακολουθούν τη μακρο είτε τη μικρο θεώρηση. Γενικότερα, περιλαμβάνουν μια ποικιλομορφία παραδειγμάτων των θεωρητικών οικονομικών που είτε κυριαρχούσαν, είτε συνυπήρξαν σε διάφορες περιόδους. Σύμφωνα με τη νεοκλασική **μακροοικονομική** προσέγγιση μετανάστευσης οι χωρικές διαφορές στα επίπεδα ανάπτυξης δημιουργούν διαφορές στους μισθούς και στη συνέχεια οδηγούν σε διαφορετικά μεγέθη προσφοράς και ζήτησης για εργασία. Ακόμη, τα διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης έχουν ως αποτέλεσμα τα διαφορετικά μεγέθη των οριακών παραγωγικοτήτων και τα διαφορετικά εισοδήματα, ενώ η οικονομική μετανάστευση αποτελεί μηχανισμό εξισορρόπησης των διαπεριφερειακών ανισοτήτων στα επίπεδα ανάπτυξης και την υπάρχουσα χωρική οικονομική ασυμμετρία. (Lewis, 1954· Massey κ.ά., 1993).

Αν υπάρξουν διαφορετικά επίπεδα αμοιβών μεταξύ δύο καπιταλιστικών οικονομιών, μια που χαρακτηρίζεται από ένα πλεόνασμα της εργασίας (ανεργία) και άλλη από ένα πλεόνασμα του κεφαλαίου, θα προκληθούν μετανάστευση και ανάλογες ροές εργασίας (μετανάστευση) και κεφαλαίου. Οι ροές των δύο παραγόντων παραγωγής έχουν αντίθετες κατευθύνσεις, και η σχετική σύγκλιση των επιπέδων αμοιβών είναι ένας τρόπος της επιστροφής στην οικονομική ισορροπία, στην οποία η διαφορά των αμοιβών ισούται με τις δαπάνες της μετανάστευσης.

Το νεοκλασικό θεωρητικό πλαίσιο χρησιμοποιήθηκε από τους Harris και Todaro (1970), οι οποίοι στο υπόδειγμά τους ενσωμάτωσαν το προσδοκώμενο εισόδημα, υπολογίζοντας την πιθανότητα μετανάστες προερχόμενοι από ένα αγροτικό τομέα A μιας αγροτικής περιοχής r , η οποία χαρακτηρίζεται από πλεονάζουσα εργασία χαμηλής παραγωγικότητας να βρουν εργασία στο βιομηχανικό τομέα M μιας βιομηχανικής περιοχής u , η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλή παραγωγικότητα και παρέχει έναν κατώτατο μισθό W^*_M .

Η μετανάστευση κατά το υπόδειγμα έχει τέσσερα βασικά χαρακτηριστικά:

- α. Πρωταρχικά καθορίζεται από τη θεώρηση των σχετικών στοιχείων κόστους-οφέλους χρηματικών αλλά και ψυχολογικών στοιχείων.
- β. Εξαρτάται από τις προσδοκώμενες και όχι τις πραγματικές διαφορές μισθού μεταξύ του αγροτικού και του αστικού τομέα. Η "προσδοκώμενη" διαφορά καθορίζεται από την αλληλεπίδραση πραγματικής διαφοράς μισθού μεταξύ

αγροτικού και αστικού τομέα και της πιθανότητας να βρει ο μετανάστης εργασία στον αστικό τομέα.

- γ. Η πιθανότητα να βρει ο μετανάστης εργασία στον αστικό τομέα είναι αντιστρόφως ανάλογη της ανεργίας στον αστικό τομέα.
- δ. Θεωρείται ορθολογικό η μετανάστευση να υπερβαίνει τις ευκαιρίες της αστικής απασχόλησης, όταν υπάρχει διαφορά μεταξύ των προσδοκώμενων εισοδημάτων στον αγροτικό και αστικό τομέα.

Η συνθήκη ισορροπίας στην οποία το σύστημα θα συγκλίνει ορίστηκε από τη σχέση:

$$\frac{dN_u}{dt} = \psi \left(\frac{W_M^* N_M}{N_u} - P \frac{dX_A}{dN_A} \right) \quad (2)$$

όπου:

- N_u είναι η συνολική προσφορά εργασίας στην περιφέρεια u (εγχώριος πληθυσμός και μετανάστες).
- N_M είναι ο αριθμός των εργαζομένων στον βιομηχανικό τομέα M .
- N_A είναι ο αριθμός εργαζομένων στον αγροτικό τομέα.

Η συνάρτηση $X_A = X_A(N_A)$ είναι μονότονα αύξουσα και κοίλη συνάρτηση παραγωγής του αγροτικού τομέα και P είναι η τιμή του γεωργικού προϊόντος που ορίζεται σε όρους των αγαθών που παράγονται από το βιομηχανικό τομέα. Οι αναμενόμενες αμοιβές στην αστική περιοχή είναι ίσες με τους βασικούς μισθούς που εξαρτώνται και προσαρμόζονται ανάλογα με τις ευκαιρίες που δημιουργούνται για απασχόληση $W_M^* N_M / N_u$. Η συνάρτηση ψ ορίζεται έτσι ώστε $\psi > 0$ και $\psi(\alpha) = 0$ για κάποιο πραγματικό αριθμό α , ο οποίος υπό τη συνθήκη (2) σημαίνει ότι η μετανάστευση σταματά όταν η αναμενόμενη διαφορά των μισθών ισούται με α .

Εκτός από τις νεοκλασικές και κευνσιανές προσεγγίσεις έχουν γίνει και άλλες προσπάθειες για να ερμηνευθούν τα οικονομικά κίνητρα των μεταναστών και η φύση των μεταναστευτικών διαδικασιών. Στην κατηγορία αυτή ανήκει η *θεωρία των δυαδικών αγορών εργασίας (dual labour markets theory)* (Piore, 1979), η οποία είναι βασισμένη στην παρατήρηση ότι τα μεταναστευτικά ρεύματα καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τα χαρακτηριστικά ζήτησης εργασίας στον προορισμό, γεγονός που οδηγεί στην άποψη ότι η εργασία που μεταναστεύει είναι απαραίτητη για τις οικονομίες των αναπτυσσόμενων χωρών. Η προσέγγιση εκτιμά ότι δεν είναι μόνο οι αμοιβές εργασίας που προκαλούν τη μετανάστευση, αλλά και η θέση του εργαζόμενου στην επαγγελματική και κοινωνική ιεραρχία. Οι επιχειρηματίες προτιμούν να καλύψουν τις ανάγκες των επιχειρήσεων τους σε θέσεις εργασίας στα χαμηλότερα επίπεδα της ιεραρχίας με πρόσληψη μεταναστών, οι οποίοι

δεν έχουν ιδιαίτερες φιλοδοξίες, παρά να αυξήσουν τις αμοιβές, ώστε να προσελκύσουν το τοπικό εργατικό δυναμικό. Η τελευταία επιλογή θα απαιτούσε τις ανάλογες αυξήσεις αμοιβών σε ολόκληρο τον τομέα για να συντηρήσει την υφιστάμενη ιεραρχία, γεγονός που θα οδηγούσε σε διαρθρωτικό (structural) πληθωρισμό.

Η προσέγγιση αυτή δικαιολογεί την κατάτμηση των αγορών εργασίας, ως αποτέλεσμα της μετακίνησης του τοπικού πληθυσμού προς τα ελκυστικότερα επαγγέλματα, ενώ οι μετανάστες προσανατολίζονται σε βρώμικες, επικίνδυνες και δύσκολες εργασίες, όπως παραστατικά εκφράζεται με το **'3D'** (dirty, dangerous and difficult jobs). Οι ελκυστικότερες θέσεις είναι συνήθως έντασης κεφαλαίου, ενώ οι 3D έντασης εργατικού δυναμικού. Επιπλέον, οι μετανάστες διακρίνονται ως εργατικό δυναμικό σε σχέση με το τοπικό για την ευελιξία του, αφού το τελευταίο προστατεύεται καλύτερα από οργανώσεις, συνδικάτα, κανονισμούς και νομοθεσία επί των όρων εργασίας, κ.λπ. Αυτό εξηγεί γιατί μεταξύ των μεταναστών οι νέοι και οι γυναίκες είναι περισσότερο πρόθυμοι να δεχτούν τις χειρότερες αμοιβές και δυσμενέστερους όρους σε σχέση με άλλες ομάδες (Massey κ.ά., 1993). Γενικότερα, η εν λόγω προσέγγιση παρέχει χρήσιμες εξηγήσεις για πολλά γνωρίσματα του φαινομένου, αλλά εντούτοις φαίνεται δύσκολο να ερμηνεύσει τη μετανάστευση στο σύνολό της.

Στην προσπάθεια γενίκευσης της μακροοικονομικής θεώρησης αναπτύχθηκαν η θεωρία των παγκόσμιων συστημάτων (world systems theory) (Wallerstein, 1974) και η θεωρία της διάρθρωσης (Structurist theory). Πρόκειται για μαρξιστικές προσεγγίσεις, σύμφωνα με τις οποίες η μετανάστευση είναι συνδεδεμένη με τις ευρύτερες κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές και αντιμετωπίζεται σαν αποτέλεσμα συλλογικής δράσης στις εκάστοτε κοινωνικές και ταξικές δομές (Massey κ.ά., 1993). Υποθέτουν ότι η διεθνής μετανάστευση συνδέεται με τις εξελίξεις στο καπιταλιστικό σύστημα και των παγκόσμιων αγορών, όχι μόνο στο παγκόσμιο οικονομικό κέντρο (ή "πυρήνα"), αλλά και στις ημι-απομακρυσμένες και απομακρυσμένες περιοχές. Οι ροές αγαθών και κεφαλαίου από το κέντρο προς τις περιφέρειες σε αναζήτηση εδάφους, πρώτων υλών, εργασίας, και των νέων καταναλωτικών αγορών αντισταθμίζεται από τη ροή της εργασίας στην αντίθετη κατεύθυνση. Πίσω από αυτή τη διαδικασία υπάρχουν πολλοί προσδιοριστικοί παράγοντες. Από τη μια πλευρά αυξάνεται η ζήτηση για ανειδίκευτη ή ημι-ειδικευμένη εργασία στις κεντρικές περιοχές, αφού αυξάνει το ποσοστό του εγχώριου πληθυσμού που αποφεύγει την απασχόλησή του στο βιομηχανικό τομέα και επιθυμεί περισσότερο εργασία στον τομέα των υπηρεσιών και στον τριτογενή τομέα, κάτι που ευνοείται από την ανάλογη μετατόπιση της οικονομίας. Από την άλλη πλευρά η ενσωμάτωση τεχνολογίας και κεφαλαίων στον αγροτικό τομέα αυξάνει την παραγωγικότητά του και μειώνει τις απαιτήσεις του για εργασία. Το προκύπτον πλεόνασμα του αγροτικού εργατικού δυναμικού μεταναστεύει

προς τις κεντρικές περιφέρειες προς αναζήτηση απασχόλησης κυρίως σε χαμηλόμισθες θέσεις στη βιομηχανία ή τον τομέα των υπηρεσιών.

Η θεωρία παγκόσμιων συστημάτων αναγνωρίζει ότι η μετανάστευση επηρεάζεται από την ύπαρξη δεσμών μεταξύ των χωρών προέλευσης και προορισμού, οι οποίοι δεν είναι μόνο υλικοί αλλά ιστορικοί, γλωσσικοί, πολιτιστικοί, κ.λπ. Κατά συνέπεια η εν λόγω προσέγγιση δεν κατατάσσεται στις καθαρά μακροοικονομικές αφού συνδυάζει την οικονομική με την κοινωνιολογική θεώρηση του φαινομένου. Κατά τους Massey κ.ά. (1993), στην προσέγγιση αυτή η διεθνής μετανάστευση δεν συνδέεται με τις διαφορές μισθών και απασχόλησης μεταξύ των χωρών, αλλά επηρεάζεται από τη δυναμική της δημιουργίας αγοράς και τη δομή της παγκόσμιας οικονομίας. Στην προσπάθεια για κοινωνιολογική θεώρηση του φαινομένου, έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις ασύμμετρες σχέσεις μεταξύ των παλαιών αποικιών και της τώως μητρόπολής τους, αφού εκτιμάται ότι δημιουργούν καλύτερες προϋποθέσεις για οικονομικές σχέσεις και εμπόριο.

Οι θεωρίες της διάθρωσης αντιμετωπίζουν τη διεθνή μετανάστευση ως μορφή εκμετάλλευσης των απομακρυσμένων και λιγότερο αναπτυγμένων χωρών από τις κεντρικές χώρες και περισσότερο αναπτυγμένες χώρες. Οι εργαζόμενοι στις αναπτυσσόμενες χώρες έλκονται από την δευτέρου επιπέδου αγορά εργασίας (secondary labor markets) των βιομηχανικών χωρών, η οποία χαρακτηρίζεται από χαμηλές αμοιβές, όχι καλές και λιγότερο προτιμητέες συνθήκες εργασίας και την έλλειψη ασφάλειας εργασίας. Σε ένα διαφορετικό επίπεδο μελέτης, η Sassen (1988) ανάλυσε το ρόλο των πολυεθνικών εταιριών στις αναπτυσσόμενες χώρες και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η προνομιακή στρατολόγηση κυρίως γυναικών εργαζόμενων προκάλεσε τη μετανάστευση των νέων από αγροτικές (περιφέρεια) στις αστικές περιοχές (κεντρικές).

Στο **μικροοικονομικό** ή το ατομικό επίπεδο, η μετανάστευση αντιμετωπίζεται από τη νεοκλασική προσέγγιση ως επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό, στο πλαίσιο μιας ανάλυσης κόστους-οφέλους. Το άτομο μεταναστεύει, εάν το αναμενόμενο εισόδημα στη χώρα υποδοχής είναι υψηλότερο από το αναμενόμενο εισόδημα στη χώρα προέλευσης συν τις δαπάνες μετανάστευσης ή γενικά, όταν η κατάσταση αγοράς εργασίας στη χώρα υποδοχής είναι καλύτερη από αυτή στη χώρα αποστολής. Η ύπαρξη της βασικής πληροφόρησης σχετικά με τις λειτουργίες και τις διαδικασίες της αγοράς εργασίας, καθώς και η αντίστοιχη πληροφόρηση για τα οικονομικά χαρακτηριστικά άλλων περιφερειών ή χωρών οδηγεί το άτομο σε μετακίνηση, με απώτερο στόχο τη μεγιστοποίηση των ατομικών του συμφερόντων. Η χώρα που επιλέγει να μεταναστεύσει είναι αυτή στην οποία μεγιστοποιείται η καθαρά παρούσα αξία του προσδοκώμενου αναμενόμενου εισοδήματος μείον το άμεσο ή έμμεσο κόστος της μετανάστευσης (Μουσσούρου, 1991· Massey κ.ά., 1993· Ναξάκης και Χλέτσος, 2001· McCann, 2002). Η μαθηματική διατύπωση για τον υπολο-

γισμό της καθαρής παρούσας αξίας του προσδοκώμενου εισοδήματος μείον το κόστος μετανάστευσης είναι η εξής (Massey κ.ά., 1993):

$$ER(0) = \int_0^n [p_1(t)p_2(t)Y_d(t) - p_3(t)Y_0(t)]e^{-rt} dt - C(0) \quad (3)$$

Στην εξίσωση αυτή $ER(0)$ είναι οι αναμενόμενες αποδόσεις από τη μετανάστευση τη χρονική στιγμή 0 , n είναι ο χρονικός ορίζων για την οποίο το άτομο προσδοκεί ότι θα εργασθεί ως μετανάστης, p_1 είναι η πιθανότητα από να μην απελαθεί από τη χώρα προορισμού, p_2 και p_3 είναι οι πιθανότητες εύρεσης εργασίας, Y_0 και Y_d είναι οι αποδοχές στις χώρες προέλευσης και προορισμού αντίστοιχα, r είναι το επιτόκιο απόδοσης και $C(0)$ είναι το συνολικό άθροισμα του κόστους της μετανάστευσης (οικονομικό, ψυχολογικό, κ.λπ.) το οποίο προφανώς είναι δύσκολο να μετρηθεί και να εκφραστεί ποσοτικά.

Η *νέα οικονομική θεωρία της μετανάστευσης* (Stark και Bloom, 1985) προτείνει ότι οι σχετικές με την μετανάστευση αποφάσεις δεν είναι προσωπικές αλλά λαμβάνονται από τα νοικοκυριά παρά από τα άτομα. Σύμφωνα με τους υποστηρικτές της "οικογενειακής στρατηγικής" ("household strategy"), οι παρατηρήσεις έχουν δείξει ότι οι μεταναστευτικές διαδικασίες υλοποιούνται στο πλαίσιο οικογενειακών σχεδίων και οι άνθρωποι ενεργούν συλλογικά όχι μόνο για να μεγιστοποιήσουν το αναμενόμενο εισόδημα, αλλά και για να ελαχιστοποιήσουν τους κινδύνους για τα μέλη της συγγενικής ομάδας. Οι οικογένειες ελέγχουν τους κινδύνους για την οικονομική ευημερία τους με τη διαφοροποίηση της κατανομής των οικιακών πόρων όπως η οικογενειακή εργασία (Lieby και Stark, 1988). Υπό αυτή την άποψη, οι αποφάσεις για μετανάστευση αποτελούν μέρος της οικογενειακής στρατηγικής και της διαχείρισης κινδύνου σε οικογενειακό επίπεδο, παρά μια απλουστευτική διαδικασία μεγιστοποίησης του αναμενόμενου εισοδήματος ενός μετανάστη. Σε αυτήν την προσέγγιση, οι διαφορές στις αμοιβές της εργασίας μεταξύ των χωρών προέλευσης και προορισμού δεν είναι η μόνη προϋπόθεση για τη μετανάστευση.

Στην κατηγορία αυτή έχουν προταθεί κάποια άλλα θεωρητικά υποδείγματα, τα οποία επιχειρούν να εξηγήσουν τη μετανάστευση ακόμη και σε περιπτώσεις που δεν υπάρχουν διαφορές στα εισοδηματικά επίπεδα των χωρών προέλευσης και προορισμού. Σε αυτά τονίζεται ο ρόλος των μεμονωμένων προτιμήσεων υπέρ της μετανάστευσης, καθώς επίσης τις διαφορές στην αγοραστική δύναμη της αποταμίευσης που παράγεται από τους μετανάστες μεταξύ των περιοχών προέλευσης και του προορισμού, ο οποίος δικαιολογεί την επιστροφή των μεταναστών σε πολλές περιπτώσεις. Επίσης, τονίζεται η σημασία της σχετικής στέρησης (relative deprivation) και υποστηρίζεται ότι η μετανάστευση ενισχύεται όχι από τις απόλυτες αλλά από τις σχετικές εισοδηματικές διαφορές των πιθανών μεταναστών, επιδιώκοντας σύνδεση της οικονομίας με την ψυχολογία και την προκαλούμενη

δυσαρέσκεια στους μετανάστες. Η σχετική στέρηση RD μιας οικογένειας με εισόδημα y ορίζεται από την εξίσωση (Stark και Taylor, 1989· Massey κ.ά.,1993):

$$RD(y) = \int_y^{y_{max}} b[1 - F(z)]dz \quad (4)$$

όπου:

- $F(z)$ δείχνει τη διανομή του συσσωρευμένου εισοδήματος σε μια δεδομένη κοινότητα,
- y_{max} είναι το μέγιστο εισόδημα της ομάδας, και
- b είναι μονότονη αύξουσα συνάρτηση που μετρά τη δυσαρέσκεια όσον αφορά τη σχετική θέση του οικογενειακού εισοδήματος στην κοινότητα αναφοράς.

Γενικά, οι προσεγγίσεις αυτής της κατηγορίας εξηγούν σε ικανοποιητικό βαθμό το φαινόμενο της μετανάστευσης, εντούτοις, θεωρείται από ορισμένους ότι χρησιμοποιούν απλουστευτικές παραδοχές, αφού δεν εξηγούν επαρκώς π.χ. το φαινόμενο της επιστροφής μετανάστευσης, ή των ροών πληθυσμών ακόμη και σε περιπτώσεις που δεν υπάρχουν διαφορετικά επίπεδα αμοιβών (Stark και Taylor, 1989).

2.3 Γεωγραφικές θεωρίες

Στην κατηγορία αυτή των θεωριών ο παράγων "απόσταση" παίζει καθοριστικό ρόλο για την εξήγηση των χωρικών μετακινήσεων και μεταξύ αυτών της μετανάστευσης. Συνήθως, χρησιμοποιείται το υπόδειγμα βαρύτητας, το οποίο στηρίζεται στο νόμο βαρύτητας του Newton (Newton's law of gravity) για την εξήγηση και την ποσοτική ανάλυση των μεταναστευτικών ροών. Η απόσταση αντιμετωπίζεται ως παράγων αντίστασης, ενώ οι ροές μεταξύ δυο περιοχών είναι ανάλογες των πληθυσμιακών ή οικονομικών μεγεθών των περιοχών και αντιστρόφως ανάλογες της απόστασης. Η γενική εξίσωση που χρησιμοποιείται είναι:

$$M_{sr} = g(P_s P_r) / d_{sr}^b \quad (5)$$

όπου:

- M_{sr} είναι οι μεταναστευτικές ροές μεταξύ των χωρών s (προέλευση) και r (προορισμός),
- g είναι σταθερά,
- P_s και P_r είναι οι πληθυσμοί των χωρών s και r ,
- d_{sr} η απόσταση μεταξύ των s και r και
- b είναι παράμετρος.

Εκτός από το πλαίσιο βαρύτητας, έχουν υπάρξει και άλλες προσπάθειες για την ανάλυση των μεταναστευτικών ροών, χρησιμοποιώντας πιο προηγμένα μαθηματικά εργαλεία για τον υπολογισμό του μεγέθους των χωρικών αλληλεπιδράσεων, όπως η ενσωμάτωση της έννοιας της εντροπίας (Wilson, 1967 και 1970). Το υπόδειγμα υποθέτει ότι η αλληλεπίδραση μεταξύ των χωρών ή περιφερειών s και r μεγιστοποιεί την εντροπία του συστήματος που περιλαμβάνει τις υπό μελέτη χώρες. Η γενική εξίσωση είναι:

$$\text{MaxS} = -\sum_r x^{rs} \ln x^{rs} \quad \text{υπό τον περιορισμό} \quad \sum_r x^{rs} c^{rs} = C \quad (6)$$

όπου:

- x^{rs} είναι οι ροές μεταξύ s και r ,
- c^{sr} κόστος μετανάστευσης από την s στην r και
- C είναι το συνολικό κόστος.

Εκτός από την έννοια εντροπίας, ο Wilson, (1981) επιχείρησε επίσης να περιγράψει τις χωρικές αλληλεπιδράσεις μέσα στο πλαίσιο που τέθηκε από τη θεωρία καταστροφής και διακλάδωσης (catastrophe and bifurcation theory), όπου τα δυναμικά συστήματα μπορούν να υποβληθούν σε ουσιαστικές ποιοτικές αλλαγές συνεπεία πολύ μικρών τροποποιήσεων σε κάποιες από τις παραμέτρους τους.

Τέλος, στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγεται η προσέγγιση της κινητικής μετάβασης (*mobility transition*) (Zelinsky, 1971), η οποία επιδιώκει να εξηγήσει τις μεταβολές στη χωρική κινητικότητα σε ένα διαχρονικό πλαίσιο χρησιμοποιώντας μια συγγενική της έννοια, τη δημογραφική μετάβαση (*demographic transition*). Σύμφωνα με τον Zelinsky, ο κοινωνικός εκσυγχρονισμός προκάλεσε μια αύξηση και συνεχή διαφοροποίηση στα υποδείγματα της κινητικότητας των ανθρώπων. Κατά τη διάρκεια της μετάβασης από την από την παλαιότερη στη σύγχρονη κοινωνία, τον 18^ο και 19^ο αιώνα, οι μεταναστευτικές μετακινήσεις κατευθύνθηκαν από τις αγροτικές περιοχές προς τις αστικές περιοχές, εντός των εθνικών συνόρων, αλλά και προς άλλες χώρες. Στα μέσα του 20^{ου} αιώνα οι μετακινήσεις από τις αγροτικές προς τις αστικές περιοχές μειώθηκαν και αυξήθηκαν μεταξύ και εντός των αστικών περιοχών, ενώ πρόσφατα ως ένα βαθμό υποκαταστάθηκαν από τα συστήματα επικοινωνίας. Η κινητικότητα αυτή μεταβάλλεται με το χρόνο και κάθε εποχή έχει τα δικά της χαρακτηριστικά.

2.4. Ενοποιημένες προσεγγίσεις

Εκτός από τις προηγούμενες προσεγγίσεις έχουν καταβληθεί προσπάθειες για μια ενοποιημένη ερμηνεία των ροών των πληθυσμών. Η προσέγγιση των μεταναστευτικών συστημάτων (*migration systems*) προσπαθεί να ομαδοποιήσει τα μεταναστευτικά συστήματα ανάλογα με τα κοινά χαρακτηριστικά των διάφορων χωρών προέλευσης και προορισμού

για τις οποίες χρησιμοποιεί τα ίδια υποδείγματα της μετανάστευσης. Σε ένα τέτοιο δυναμικό σύστημα η μετανάστευση βρίσκεται σε συνεχή αλληλεξάρτηση με ιστορικούς, πολιτικούς πολιτιστικούς και οικονομικούς παράγοντες των χωρών. Η ύπαρξη αποτελεσμάτων ανατροφοδότησης (feedback effects) κάνει τις ροές πληθυσμού να είναι αιτία και συνέπεια των άλλων αλληλεπιδράσεων. Παρά τα σαφή πλεονεκτήματα μιας τέτοιας συνθετικής και πολύ-επίπεδης προσέγγισης, είναι δύσκολο να ερμηνεύσει τη σημερινή πραγματικότητα με την υπάρχουσα σε ποσότητα και ποιότητα στατιστική πληροφορία.

Μια προσπάθεια για τη δημιουργία ενός συνθετικού θεωρητικού πλαισίου για τη διεθνή μετανάστευση κατέβαλε πρόσφατα η Massey (2002), η πρόταση της οποίας συνδύασε οικονομικούς, πολιτικούς, κοινωνιολογικούς και ψυχολογικούς καθοριστικούς παράγοντες με την έννοια της μετανάστευσης. Γενικά, η Massey (2002) θεωρεί τη διεθνή μετανάστευση στις μεταβιομηχανικές χώρες ως αποτέλεσμα των κοινωνικοοικονομικών διαδικασιών ανάπτυξης και ολοκλήρωσης. Εν τούτοις, στο τρέχον στάδιο ανάπτυξης, οι ιδέες αυτές δεν μπορούν να συγκροτήσουν μια ολοκληρωμένη θεωρία για τη μετανάστευση και δεν φαίνονται ικανές να καταστούν λειτουργικές στις πρακτικές εφαρμογές.

3. ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΩΝ ΡΟΩΝ

Όπως προαναφέρθηκε, η μετανάστευση, ως μόνιμη ή προσωρινή μεταβολή της χώρας διαμονής ενός κοινωνικού συνόλου ή ενός ατόμου, αποτελεί μια διαδικασία που συμβάλει στην επίσης μόνιμη ή προσωρινή μηχανική ανανέωση του πληθυσμού της χώρας υποδοχής και ανάλογης "φθοράς" του πληθυσμού της χώρας προέλευσης. Πέραν του πληθυσμού, σημαντικές είναι και οι οικονομικές συνέπειες στις χώρες προέλευσης και υποδοχής. Ο μετανάστης εγκαταλείπει οικειοθελώς τη χώρα του και εγκαθίσταται σε άλλη, με κύριο σκοπό τη βελτίωση των όρων της ζωής του. Συνεπώς, η οικονομική μετανάστευση προϋποθέτει διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης μεταξύ των χωρών και ύπαρξη σημαντικών διαφορών στα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη (επίπεδο απασχόλησης ή ανεργίας, επίπεδο μισθών, κ.λπ.).

Πέραν των θεωρητικών προσεγγίσεων, η συνοπτική περιγραφή των οποίων προηγήθηκε, μια γενική επισκόπηση εμπειρικών μελετών οδηγεί στη διατύπωση των εξής συμπερασμάτων για το φαινόμενο της μετανάστευσης:

- α. Δεν αποτελεί μεμονωμένο εθνικό φαινόμενο ορισμένων χωρών, αλλά ένα σύμπλεγμα κοινωνικών, πολιτικών, οικονομικών παραγόντων, συνδυασμένο με το γενικότερο πρόβλημα της υπανάπτυξης ορισμένων χωρών και τη σχέση εξάρτησης αυτών από τις αναπτυγμένες καπιταλιστικές χώρες. Είναι πολυδιάστατο φαινόμενο και τα χαρακτηριστικά του ποικίλουν ανάλογα με

- την εποχή και τη γεωγραφική περιοχή.
- β. Αποτελεί συνάρτηση των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών σχέσεων που επικρατούν σε μια χώρα, σε μια δεδομένη χρονική φάση.
 - γ. Δεν είναι μεμονωμένο πρόβλημα εξαγωγής εργατικών δυνάμεων από μια χώρα, αλλά εξαρτάται από τις οικονομικές και δημογραφικές εξελίξεις στις χώρες εισαγωγής εργατών.
 - δ. Το μεταναστευτικό φαινόμενο έχει εκμεταλλευτικό χαρακτήρα, σε βάση ταξική, εθνική-κρατική. Ο εκμεταλλευτικός χαρακτήρας της μετανάστευσης εκφράζεται καθαρά στη θεσμοποίηση των διακρίσεων στις χώρες υποδοχής μέσα στους νόμους περί αλλοδαπών.
 - ε. Τέλος, ως φαινόμενο πολλές φορές ευνοεί τη σταθεροποίηση του κοινωνικού, οικονομικού και πολιτικού συστήματος τόσο στις χώρες προέλευσης όσο και στις χώρες προορισμού των μεταναστών. Σε ορισμένες χώρες η μετανάστευση ενθαρρύνεται, με απώτερο στόχο την αποφυγή κοινωνικών και πολιτικών πιέσεων μεταφέροντας οικονομικά προβλήματα στις χώρες υποδοχής (ανεργία, οικονομική ανάπτυξη κ.λπ.).

Τα αίτια και οι προσδιοριστικοί παράγοντες της μετανάστευσης είναι δυνατόν να έχουν πολιτική, κοινωνική και οικονομική προέλευση (Massey κ.ά., 1993). Εκτιμούμε ότι στη σύγχρονη εποχή οι οικονομικοί, κοινωνικοί και πολιτικοί παράγοντες επηρεάζουν καθοριστικά το φαινόμενο της μετανάστευσης και είναι δυνατόν να διακριθούν στους εξής:

- α. *Διαφορές μισθών* και το γενικότερο επίπεδο αμοιβών μεταξύ των χωρών προέλευσης και υποδοχής των μεταναστών. Είναι προφανές ότι όταν οι μισθοί εργασίας στη χώρα υποδοχής είναι μεγαλύτεροι από τη χώρα αποστολής μεταναστών, το γεγονός αυτό αποτελεί ευνοϊκό παράγοντα για μετανάστευση. Στις αμοιβές είναι δυνατόν να συμπεριληφθούν και οι γενικότερες κοινωνικές παροχές ή παροχές που σχετίζονται με το επίπεδο ζωής των κατοίκων μιας χώρας.
- β. *Διαφορές στην ανεργία* μεταξύ των χωρών, οι οποίες οδηγούν σε μετακίνηση των εργαζομένων προς τις χώρες που έχουν αυξημένη ζήτηση για εργασία. Ο παράγων αυτός έχει συνάφεια με τον προηγούμενο, ενώ είναι δυνατόν να συνδυασθεί επί πλέον με το διαφορετικό ρυθμός οικονομικής μεγέθυνσης-ανάπτυξης των χωρών.
- γ. *Γεωγραφικές αποστάσεις* μεταξύ των χωρών. Αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους προσδιοριστικούς παράγοντες δεδομένου ότι υπάρχει μια αντίστροφη σχέση μεταξύ του όγκου των μεταναστευτικών ροών, όπως

και σχεδόν όλων των ροών, και των γεωγραφικών αποστάσεων. Οι μικρές γεωγραφικές αποστάσεις αμβλύνουν τις αρχικές αναστολές, μειώνουν την ανασφάλεια που υπάρχει και ενισχύουν τη λήψη της απόφασης για μετανάστευση. Δηλαδή, υπάρχει μια αντίστροφη σχέση μεταξύ απόστασης και πιθανότητας μετανάστευσης.

- δ. Οι *πληθυσμιακές πιέσεις*, αποτέλεσμα της συνεχούς και μεγάλης αύξησης του πληθυσμού πολλών οικονομικά ασθενέστερων χωρών. Οι πιέσεις αυτές δεν επιτρέπουν τη βελτίωση του επιπέδου ευημερίας των κατοίκων, δεδομένου ότι η διατιθέμενη έκταση της γης δεν επαρκεί για τη συντήρηση του πληθυσμού και ευνοούν την εμφάνιση μεταναστευτικών τάσεων.

Οι παράγοντες αυτοί είναι δυνατόν να ενισχυθούν και από άλλους. Ως ενισχυτικοί παράγοντες είναι δυνατόν να αναφερθούν:

- α. Η ύπαρξη προηγούμενης μετανάστευσης από τη χώρα προέλευσης προς τη χώρα υποδοχής και η δημιουργία ενός "*συγγενικού δικτύου*" δηλαδή τα network effects που προαναφέρθηκαν .
- β. Η ύπαρξη *κοινής θρησκείας, κοινής γλώσσας* και ιστορικών φιλικών δεσμών μεταξύ των χωρών, οπότε ως ένα βαθμό, οι χώρες υποδοχής είναι πιο ελκυστικές για τους μετανάστες.
- γ. *Φυσικές καταστροφές*, οι οποίες πολλές φορές ενισχύουν την απόφαση ή γίνονται αιτίες μετανάστευσης.
- δ. Η χαλαρότητα στην *άσκηση αντιμεταναστευτικής* πολιτικής πολλών χωρών, η οποία στην περίπτωση των παράνομων μεταναστών επηρεάζει την πιθανότητα σύλληψης και απέλασης των μεταναστών.
- ε. *Πολιτικοί λόγοι* και πολιτικές διώξεις που ασκούνται σε πολλά αυταρχικά καθεστώτα, οι οποίοι διαχρονικά τείνουν να μειωθούν.

4. ΟΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΜΙΑ ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Οι μεγάλες κοινωνικοοικονομικές και πολιτικές αλλαγές στην Ανατολική Ευρώπη, καθώς επίσης και στην Ασία και την Αφρική, άλλαξαν το μέγεθος και την κατεύθυνση της μετανάστευσης σε ολόκληρο τον κόσμο. Οι εξελίξεις αυτές έφεραν ένα πολύ μεγάλο κύμα των μεταναστών στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα να καταστεί η Ελλάδα από χώρα προέλευσης χώρα υποδοχής μεταναστών.

Η καταγραφή και ο υπολογισμός του συνολικού αριθμού των μεταναστών στην Ελλάδα δεν είναι μια εύκολη υπόθεση λόγω των ιδιαιτεροτήτων της μετανάστευσης ως κοινωνικού φαινομένου. Η είσοδος του μεγαλύτερου αριθμού των μεταναστών έγινε παρά-

νομα, όπως παράνομη ήταν για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα η εργασία και η παραμονή τους. Ο αριθμός των μεταναστών κατά το έτος 1992 υπολογίζεται σε 271.000 εκ των οποίων οι 184.000 ήταν παράνομοι. Το έτος 1994 ο αριθμός των παράνομων μεταναστών ανέρχονταν σε 350.000, ενώ σύμφωνα με άλλες εκτιμήσεις ο συνολικός αριθμός τα έτη 1995-1996 ήταν 500 έως 600 χιλιάδες (Χλέτσος, 2005).

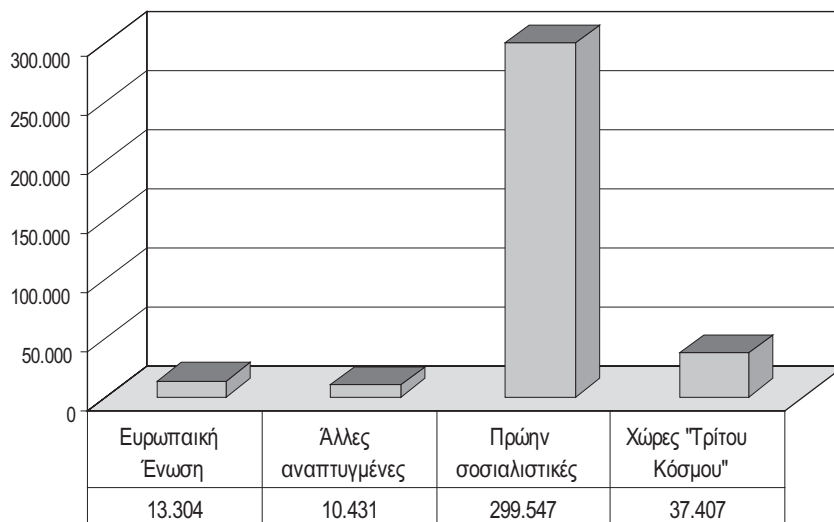
Σύμφωνα με την Εθνική Απογραφή του 2001 οι καταγεγραμμένοι μετανάστες στην Ελλάδα ανέρχονταν σε 391.674, ενώ στον αριθμό αυτό θα πρέπει να προστεθεί και ένας σημαντικός αριθμός που δεν καταγράφηκε λόγω της παράνομης παραμονής και της μη ένταξης στο πρόγραμμα νομιμοποίησής τους ή της απροθυμίας τους να καταγραφούν θεωρώντας ότι έτσι θα εξασφάλιζαν ευκολότερα εργασία ή θα απέφευγαν την πληρωμή των ασφαλιστικών ταμείων (Λιανός, 2003). Με την υπάρχουσα μέχρι σήμερα πληροφόρηση, δεν είναι γνωστός ο ακριβής αριθμός των μεταναστών στη χώρα, ή ο αριθμός κάθε αποδημητικής ομάδας χωριστά, εντούτοις, σύμφωνα με μερικές χονδρικές εκτιμήσεις θα πρέπει να είναι περίπου 600.000–1.000.000 σε έναν πληθυσμό περίπου 11.000.000 (Antonopoulos, 2005).

Αναφορικά με τη σύνθεση των μεταναστών ως προς την εθνικότητά τους, είναι σίγουρο ότι στην πλειονότητά τους είναι Αλβανοί, αλλά υπάρχει μια ποικιλία στις χώρες προέλευσης των μεταναστών. Η τελευταία απογραφή του πληθυσμού δείχνει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των μεταναστών προέρχεται από τις ακόλουθες χώρες: Αλβανία, Βουλγαρία, Γεωργία, Ρουμανία, Ρωσία, Ουκρανία, Πολωνία, και Πακιστάν. Με βάση τα επίσημα στοιχεία της καταγραφής των μεταναστών (ΕΣΥΕ, Εθνική Απογραφή 2001) κατασκευάζεται το Σχήμα 2, αφού προηγήθηκε η ταξινόμηση των μεταναστών σε τέσσερις κατηγορίες ανάλογα με την χώρα προέλευσης. Συγκεκριμένα, οι κατηγορίες των χωρών προέλευσης είναι: Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι υπόλοιπες οικονομικά αναπτυγμένες χώρες (ΗΠΑ, Καναδάς, Αυστραλία), οι πρώην σοσιαλιστικές χώρες της ανατολικής Ευρώπης και οι χώρες του "Τρίτου Κόσμου". Με βάση τον αριθμό των μεταναστών από κάθε κατηγορία χωρών, συμπεραίνουμε ότι η μετανάστευση προς την Ελλάδα έχει ως βασικό προσανατολισμό προέλευσης τις πρώην σοσιαλιστικές χώρες της ανατολικής Ευρώπης. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται αν συνυπολογισθεί το γεγονός ότι ένας σημαντικός αριθμός μεταναστών από τις χώρες αυτές δεν έχει καταγραφεί επίσημα, αφού η παραμονή τους δεν έχει νομιμοποιηθεί. Αντίθετα, οι μετανάστες από τις δυο πρώτες κατηγορίες χωρών είναι στο σύνολό τους νόμιμοι και συνεπώς δεν υπάρχει λόγος για αποφυγή της καταγραφής τους.

Όπως προαναφέρθηκε, η μετανάστευση από τις χώρες της ΕΕ και τις άλλες οικονομικά αναπτυγμένες χώρες είναι νόμιμη ή τουλάχιστον τα εμπόδια δεν είναι σημαντικά. Όμως, το υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης και οι καλύτερες αμοιβές που εξασφαλίζουν στις χώρες αυτές σε σχέση με την Ελλάδα, αποτελούν αποτρεπτικό παράγοντα για τη μετα-

νάστευσή τους. Αντίθετα, οι άλλες δυο κατηγορίες συμπεριλαμβάνουν λιγότερο αναπτυγμένες σε σχέση με την Ελλάδα χώρες, γεγονός που σύμφωνα με τη νεοκλασική θεωρία ευνοεί τη μετανάστευση παρά τους όποιους περιορισμούς και τα εμπόδια.

Σχήμα 2. Ο αριθμός των καταγεγραμμένων μεταναστών στην Ελλάδα ανάλογα με τη χώρα προέλευσης

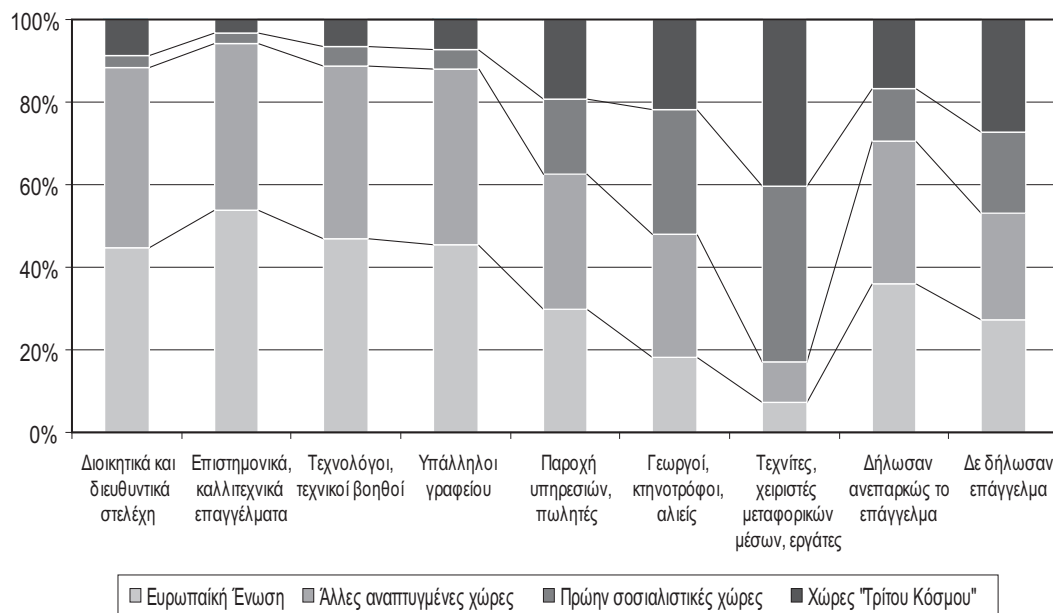


Οι κλάδοι της οικονομίας στους οποίους απασχολούνται οι μετανάστες στην Ελλάδα έχει σχέση με τη χώρα προέλευσής τους. Όπως είναι λογικό, οι μετανάστες που προέρχονται από χώρες της ΕΕ και άλλες αναπτυγμένες χώρες, επιλέγουν τα περισσότερο προσοδοφόρα επαγγέλματα, τα οποία απαιτούν υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης, επαγγελματικής κατάρτισης και εξειδίκευσής. Το επίπεδο εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης του δυναμικού κάθε χώρας καθορίζει τη μορφή απασχόλησής του στις χώρες υποδοχής.

Στο Σχήμα 3 εμφανίζονται οι κλάδοι και τα ποσοστά απασχόλησης των αλλοδαπών εργαζομένων στην Ελλάδα για τις 4 κατηγορίες χωρών που προαναφέρθηκαν. Παρατηρούμε ότι οι εργαζόμενοι που προέρχονται από χώρες της ΕΕ και άλλες αναπτυγμένες χώρες εργάζονται σε αποδοτικές θέσεις (διοικητικά και διευθυντικά στελέχη, επιστημονικά επαγγέλματα, κ.λπ.), σε αντίθεση με τους εργαζόμενους που προέρχονται από τις άλλες δυο κατηγορίες χωρών που εργάζονται κυρίως στον πρωτογενή τομέα, ως εργάτες, τεχνίτες, κ.λπ. Γενικότερα, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία η μετανάστευση πληθυσμού με υψηλή επαγγελματική κατάρτιση και εκπαίδευση (highly skilled migration) εμφανίζει αυξητικούς ρυθμούς τα τελευταία χρόνια τόσο σε απόλυτο όσο και σχετικό επίπεδο (OECD, 2002). Η αυξανόμενη οικονομική ολοκλήρωση έχει χαμηλώσει τις δαπάνες μετα-

νάστευσης, ιδιαίτερα για μορφωμένους και επαγγελματικά καταρτισμένους εργαζόμενους. Συγχρόνως, ο ανταγωνισμός για να προσελκύσει τους πολύ καλά καταρτισμένους μετανάστες στις συγκεκριμένες χώρες εντείνεται, ενώ συγκεκριμένοι τομείς της οικονομικής δραστηριότητας πολλών χωρών και όσοι τομείς ενσωματώνουν προηγμένη τεχνολογική πρόοδο απαιτούν περισσότερο ειδικευμένο εργατικό δυναμικό.

Σχήμα 3. Η απασχόληση των μεταναστών ανάλογα με την προέλευσή τους

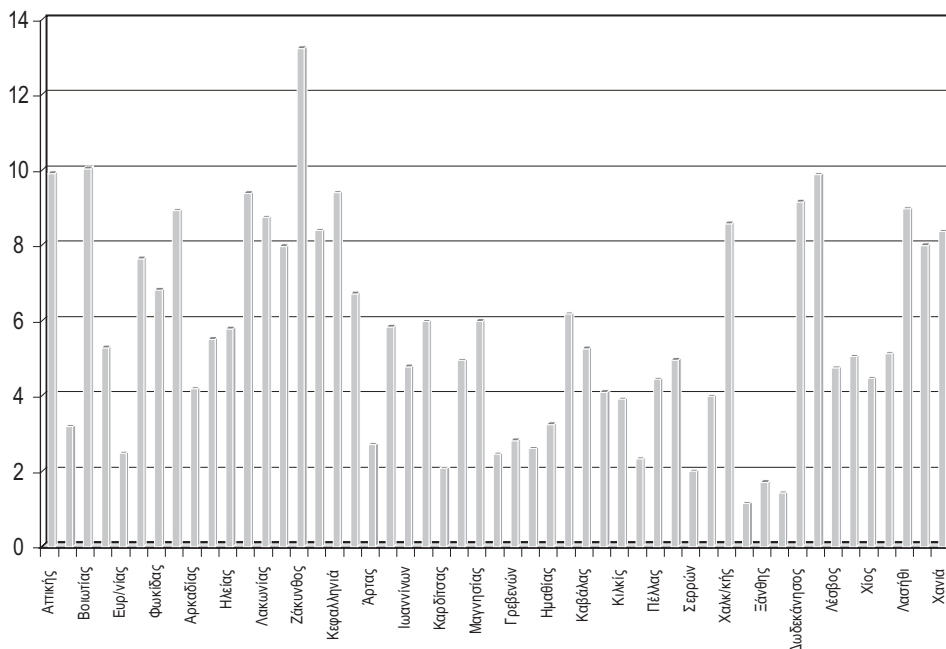


Θα ασχοληθούμε στη συνέχεια με τη χωρική κατανομή των μεταναστών στην Ελλάδα και τα γενικότερα χαρακτηριστικά της. Σχετικά με τη γεωγραφική κατανομή των μεταναστών στη διεθνή βιβλιογραφία έχουν προσδιορισθεί ορισμένα τυπικά δεδομένα ως αποτέλεσμα παρατήρησης των συγκεντρώσεων και των εξελίξεων σε διάφορες χώρες (Λιανός, 2003). Συνοπτικά, τα δεδομένα αυτά καταλήγουν σε όχι τυχαία κατανομή των μεταναστών στο χώρο, αλλά υπάρχουν συγκεντρώσεις σε ορισμένες περιοχές ή πόλεις. Οι συγκεντρώσεις των μεταναστών δεν παραμένουν διαχρονικά σταθερές, αλλά κάθε νέα είσοδος μεταναστών ακολουθεί διαφορετική χωρική κατανομή. Επίσης, μπορεί οι συγκεντρώσεις των μεταναστών να είναι σε απόλυτο μέγεθος μεγάλες, εν τούτοις ως ποσοστό ως προς τον εγχώριο πληθυσμό παραμένουν σχετικά μικρές. Ακόμη, ο βαθμός συγκέντρωσης στο χώρο εξαρτάται από το βαθμό εκπαίδευσης και κατάρτισης των μεταναστών. Υψηλότερο επίπεδο εκπαίδευσης οδηγεί σε μεγαλύτερη χωρική διασπορά των μεταναστών.

Με βάση τον αριθμό των επίσημα καταγεγραμμένων μεταναστών (ΕΣΥΕ, Εθνική Απογραφή 2001) θα επιχειρηθεί καταρχήν μια απεικόνιση της χωρικής κατανομής τους. Για το λόγο αυτό υπολογίζεται ο αριθμός των μεταναστών ανά 100 κατοίκους για τους 51 νομούς της χώρας και δημιουργείται το Σχήμα 4.

Σχήμα 4. Η χωρική κατανομή των μεταναστών στους νομούς της Ελλάδας

Μετανάστες ανά κάτοικο



Με τη βοήθεια του Σχήματος 4 είναι δυνατόν να παρατηρηθεί μια άνιση κατανομή των μεταναστών στους νομούς της χώρας. Οι νομοί με το μεγαλύτερο αριθμό μεταναστών ανά κάτοικο είναι οι νομοί Ζακύνθου, Βοιωτίας, Αττικής, Κορινθίας, Λακωνίας, Χαλκιδικής, Κυκλάδων και οι 3 νομοί της Κρήτης. Οι νομοί με τον μικρότερο αριθμό μεταναστών ανά κάτοικο είναι οι νομοί της Θράκης, Σερρών, Δράμας και Κοζάνης. Αν αφαιρέσουμε τους νομούς της Θράκης για τους οποίους είναι προφανές ότι δεν ενθαρρύνεται η εγκατάσταση αλλοδαπών για εθνικούς λόγους, στους υπόλοιπους νομούς εμφανίζεται μια μάλλον μεγάλη απόκλιση από το μέσο όρο στο ανά κάτοικο αριθμό των αλλοδαπών για πολλούς νομούς.

Θα επιχειρηθεί στη συνέχεια μια ερμηνεία του βαθμού της χωρικής συγκέντρωσης των μεταναστών, υπολογίζοντας τη κατά Pearson συσχέτιση του ανά κάτοικο αριθμό μεταναστών στους νομούς της χώρας με οικονομικά ή άλλα χαρακτηριστικά των νομών.

Συγκεκριμένα, τα χαρακτηριστικά τα οποία θα χρησιμοποιηθούν είναι:

- α. Ο δείκτης ευημερίας κάθε νομού, προσδοκώντας θετική σχέση ανάμεσα στις δυο μεταβλητές. Εκτιμούμε ότι το υψηλό επίπεδο ευημερίας οδηγεί σε ανάθεση στους μετανάστες των εργασιών που απαιτούν χαμηλό επίπεδο ειδίκευσης, είναι οι λιγότερο απαιτητικές και είναι κυρίως βοηθητικές εργασίες. Τα στοιχεία του επιπέδου ευημερίας των νομών της Ελλάδας λαμβάνονται από άλλη εργασία (Πετράκος και Πολύζος, 2005).
- β. Το ποσοστό του αστικού πληθυσμού, για να ελεγχθεί ο βαθμός συμβολής της αστικοποίησης στις χωρικές συγκεντρώσεις των μεταναστών. Όπως σε πολλές περιπτώσεις στη βιβλιογραφία αναφέρεται, οι μετανάστες έλκονται περισσότερο από το αστικό περιβάλλον (Massey κ.ά., 1993).
- γ. Το ποσοστό ειδίκευσης κάθε νομού στους τρεις βασικούς κλάδους της οικονομίας (πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή), ώστε να ελεγχθεί η ελκυστικότητα των κλάδων για τους μετανάστες.
- δ. Ο μέσος όρος των ιδιωτικών επενδύσεων ανά κάτοικο στους νομούς της Ελλάδας για την οχταετία 1990-97, περίοδο για την οποία διατίθενται τα στατιστικά στοιχεία (ΕΠΙΛΟΓΗ, 2006). Η διερεύνηση της ύπαρξης συσχέτισης μεταξύ μεταναστών και επενδύσεων επιχειρείται εκτιμώντας ότι οι ιδιωτικές επενδύσεις επηρεάζουν σε ένα βαθμό από την αναπτυξιακή πορεία κάθε νομού και συνεπώς την προσφορά εργασίας.
- ε. Η "ποιότητα του πληθυσμού" των νομών. Υπό τον όρο "ποιότητα δυναμικού" εννοούμε τα γενικότερα χαρακτηριστικά του ανθρώπινου δυναμικού κάθε νομού και ότι έχει σχέση με το βαθμό εκπαίδευσης, επαγγελματικής κατάρτισης και εξειδίκευσής του. Η στάθμη του μορφωτικού επιπέδου και του επιπέδου επαγγελματικής κατάρτισης του πληθυσμού κάθε περιφέρειας καθορίζει τη μορφή απασχόλησής του στον εργασιακό χώρο, ευνοώντας την απασχόληση σε επαγγέλματα υψηλότερων απαιτήσεων και επιτρέποντας την ενασχόληση με χειρωνακτικά επαγγέλματα στους μετανάστες. Για τους υπολογισμούς του εν λόγω χαρακτηριστικού λήφθηκαν τα στοιχεία άλλης εργασίας (Polyzos και Grambatzis, 2006).

Τα αποτελέσματα των υπολογισμών της συσχέτισης εμφανίζονται στον Πίνακα 1. Παρατηρούμε ότι από τις μεταβλητές που χρησιμοποιήθηκαν και εμφανίζουν θετική και στατιστικά σημαντική συσχέτιση με τον αριθμό των μεταναστών είναι η ειδίκευση των νομών στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, ο δείκτης ευημερίας, οι επενδύσεις και η "ποιότητα" του πληθυσμού των νομών. Αντίθετα, οι υπόλοιπες μεταβλητές εμφανίζουν στατιστικά ασήμαντη και αρνητική συσχέτιση. Κατά συνέπεια, η "ελκυστικότητα" των νομών για τους μετανάστες διαμορφώνεται από τις μεταβλητές που σχετίζονται με την

ειδίκευση στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, το δείκτη ευημερίας, τις ιδιωτικές επενδύσεις και γενικά το αναπτυξιακό προφίλ του νομού και το επίπεδο κατάρτισης των κατοίκων του νομού. Επειδή οι μεταβλητές αυτές προσδιορίζουν έμμεσα και το βαθμό ανάπτυξης κάθε νομού και συνεπώς το επίπεδο μισθών και τις δυνατότητες απασχόλησης των μεταναστών, η θετική σχέση μας οδηγεί στο συμπέρασμα περί ισχύος της κλασικής προσέγγισης που χαρακτηρίζει το επίπεδο μισθών και ανάπτυξης ως βασικούς παράγοντες έλξης.

Πίνακας 1. Οι συντελεστές συσχέτισης μεταξύ του αριθμού των μεταναστών και χαρακτηριστικών των νομών

	Ποσοστό αστικού πληθυσμού	α-γενής	β-γενής	γ-γενής	Δείκτης ευημερίας	Ανά κάτοικο ιδιωτικές επενδύσεις	"Ποιότητα" πληθυσμού
Μετανάστες ανά κάτοικο	-0.019 (0.897)	-0.161 (0.258)	-0.090 (0.532)	0.252* (0.075)	0.541** (0.000)	0.502** (0.000)	0.249* (0.078)

Παρατηρήσεις:

πλήθος περιπτώσεων=51

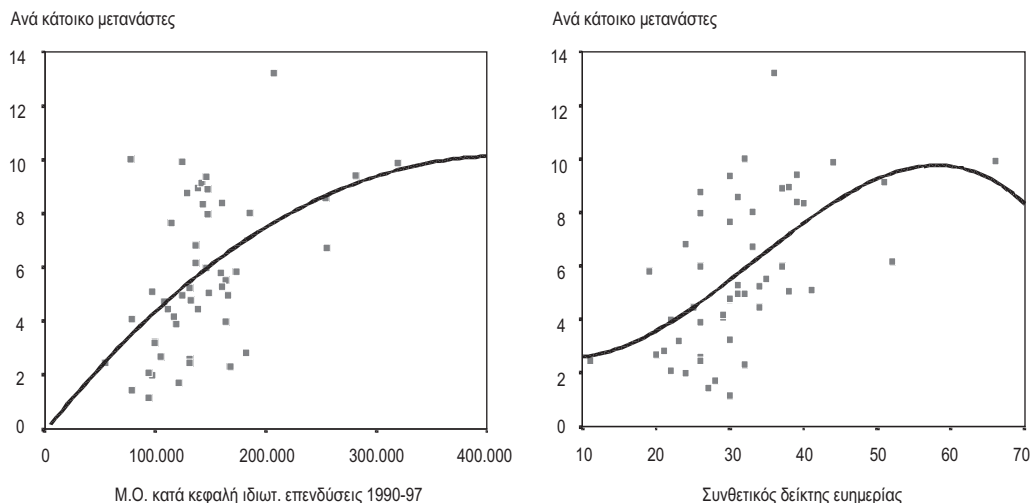
τιμές της σημαντικότητας της κατανομής t στις παρενθέσεις

* correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed)

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed)

Για μια εποπτική θεώρηση της σχέσης αριθμού μεταναστών με τους δυο βασικότερους παράγοντες, το επίπεδο ευημερίας ανά νομό και τις κατά κεφαλή επενδύσεις, κατασκευάζονται οι απεικονίσεις του Σχήματος 5.

Σχήμα 5. Απεικόνιση της σχέσης μεταναστών με (α) κατά κεφαλή επενδύσεις, (β) επίπεδο ευημερίας νομών



Στη συνέχεια, θα γίνει ταξινόμηση των νομών υποδοχής των μεταναστών σε συστάδες (clusters) με βάση κοινά χαρακτηριστικά τους και εφαρμογή της cluster analysis. Για την ταξινόμηση των νομών θα χρησιμοποιηθεί το ανά κάτοικο ποσοστό των μεταναστών ανάλογα με τη χώρα προέλευσής τους. Η τυπολογία που θα προκύψει συμβάλλει στη συστηματοποίηση των νομών της χώρας και θα διερευνηθεί η ύπαρξη ή όχι ομαδοποιήσεων ανάλογα με τη χώρα προέλευσης των μεταναστών και συγκεκριμένα το ποσοστό συμμετοχής της στη διαμόρφωση του "μίγματος" του πληθυσμού των μεταναστών.

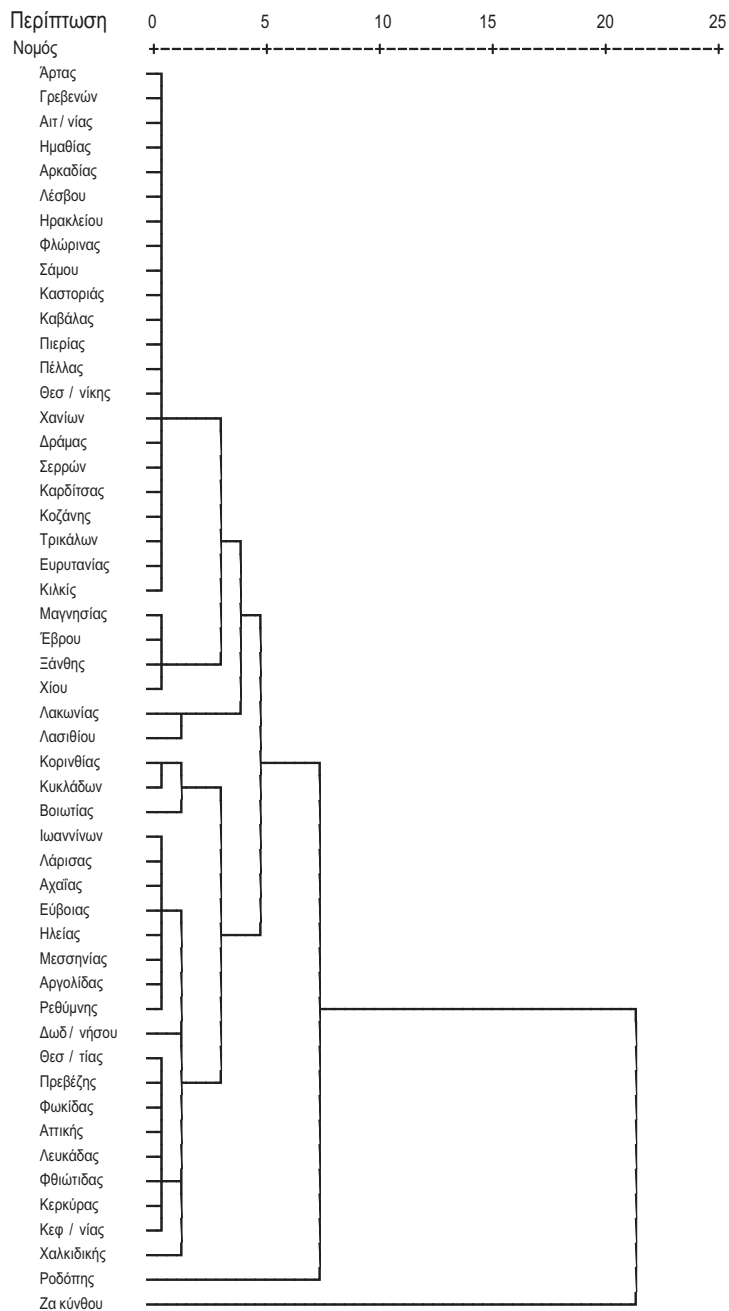
Η ανάλυση συστάδων/ cluster analysis καλύπτει ένα σύνολο τεχνικών, με τις οποίες επιτυγχάνεται ο διαχωρισμός ενός συνόλου παρατηρήσεων ή αντικειμένων σε ομοειδή υποσύνολα. Ο σχηματισμός των ομάδων-συστάδων στηρίζεται σε *ad-hoc* απλές υπολογιστικές ρουτίνες, οι οποίες αν και έχουν αξιοσημειώτες μαθηματικές ιδιότητες, ωστόσο δεν αποτελούν τίποτε άλλο παρά έξυπνους αλγόριθμους το αποτέλεσμα των οποίων ερμηνεύεται κυρίως με τη βοήθεια πρακτικών κανόνων και ευρετικών που είναι κατά κανόνα υποκειμενικές (Hair κ.ά., 1998· Sharma, 1996). Στο πλαίσιο της εργασίας αυτής εφαρμόστηκε η τεχνική της ιεραρχικής ανάλυσης συστάδων (hierarchical cluster analysis) και ως κριτήριο απόστασης της μεθόδου χρησιμοποιήθηκε η Ευκλείδεια απόσταση. Όπως προαναφέρθηκε, οι μεταβλητές που συμμετέχουν στο υπόδειγμα ομαδοποίησης είναι τα ποσοστά των μεταναστών ανά χώρα προέλευσης για κάθε νομό της χώρας.

Όπως φαίνεται στο δενδρόγραμμα του Σχήματος 6, δεν υπάρχουν με βάση το ανά κάτοικο ποσοστό των μεταναστών ανάλογα με τη χώρα προέλευσής τους αξιόλογες χωρικές ομαδοποιήσεις των νομών, ικανές να δημιουργήσουν αξιόλογες χωρικές ομαδοποιήσεις ή συστάδες. Αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα για τυχαία κατανομή των μεταναστών στους νομούς της χώρας. Από το δενδρόγραμμα προκύπτουν 2 clusters/χωρικές ενότητες. Την 1^η χωρική ενότητα/cluster απαρτίζει μόνο ο νομός Ζακύνθου και τη 2^η οι υπόλοιποι νομοί. Όπως προαναφέρθηκε, ο νομός Ζακύνθου έχει το μεγαλύτερο αριθμό μεταναστών ανά κάτοικο.

5. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΚΑΙ Η ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ

Στη συνέχεια θα υπολογισθεί η επίδραση των βασικών προσδιοριστικών παραγόντων στο μέγεθος της μετανάστευσης προς την Ελλάδα με τη βοήθεια ενός υποδείγματος βαρύτητας. Το υπόδειγμα βαρύτητας (υπόδειγμα έλξης) έχει χρησιμοποιηθεί συχνά τόσο για την ενδοπεριφερειακή όσο και για την διαπεριφερειακή μετανάστευση (McCann, 2002· Bijak, 2006). Του υπολογισμού του υποδείγματος θα προηγηθεί μια συνοπτική περιγραφή των προσδιοριστικών παραγόντων, οι οποίοι εκτιμούμε ότι διαμορφώνουν το μέγεθος της μετανάστευσης.

Σχήμα 6. Δενδρογράμμα Ιεραρχικής ανάλυσης συστάδων νομών υποδοχής



Συγκεκριμένα, το μέγεθος των μεταναστευτικών ροών M_j της χώρας j προς την Ελλάδα εκτιμούμε ότι διαμορφώνεται από:

- Το συνολικό πληθυσμό ($prop_j$) της χώρας προέλευσης των μεταναστών. Είναι ευνόητο ότι ο αριθμός των μεταναστών επηρεάζεται θετικά από το πληθυσμιακό μέγεθος της χώρας που παράγει τη μετανάστευση και μια μεγάλη χώρα θα τροφοδοτεί με περισσότερους μετανάστες τη χώρα υποδοχής.
- Το ποσοστό ανεργίας ($unem_j$) της χώρας προέλευσης των μεταναστών. Μεγάλο ποσοστό ανεργίας ενισχύει τις δυνάμεις "ώθησης" των κατοίκων της χώρας προς μετανάστευση.
- Το κατά κεφαλή ΑΕΠ (gdp_j) της χώρας προέλευσης των μεταναστών. Σε συνδυασμό με την ανεργία αποτελούν δυο βασικούς παράγοντες που προσδιορίζουν ως ένα βαθμό την οικονομική κατάσταση της χώρας προέλευσης των μεταναστών. Μικρό κατά κεφαλή ΑΕΠ αντανακλά χαμηλό επίπεδο ευημερίας των κατοίκων και μεγάλο ποσοστό ανεργίας δείχνει περιορισμένες δυνατότητες απασχόλησης για σημαντική μερίδα πληθυσμού.
- Οι δομή της οικονομίας (str_j) και τα γενικότερα χαρακτηριστικά της, όπως αυτή αποτυπώνονται στους σχετικούς δείκτες της World Bank (2001).
- Τέλος, η γεωγραφική απόσταση ($dist_j$) των χωρών προέλευσης των μεταναστών από την Ελλάδα. Για τον υπολογισμό του υποδείγματος θα χρησιμοποιηθούν οι αεροπορικές χρονοαποστάσεις των πρωτευουσών των χωρών από την Αθήνα. Πρόσφατες έρευνες δείχνουν ότι ο παράγοντας εγγύτητα/ απόσταση διαδραματίζει ένα κρίσιμο ρόλο στη διαμόρφωση των προθέσεων και των προσδοκιών για την επάνοδο των μεταναστών στη χώρα προέλευσης (Labrianidis και Kazazi, 2006). Σε περιπτώσεις όπου οι άνθρωποι μεταναστεύουν στις γειτονικές χώρες, όπως συμβαίνει για πολλές από τις μεταναστεύσεις σήμερα, οι χρονικοί ορίζοντές τους τείνουν να είναι κοντύτεροι όσον αφορά στην προοριζόμενη περίοδο παραμονής στο εξωτερικό.

Για του υπολογισμό του υποδείγματος θα χρησιμοποιηθούν στατιστικά στοιχεία που λήφθηκαν από τους World Indicators (World Bank, 2001). Με βάση τους προαναφερθέντες παράγοντες, το υπόδειγμα που θα χρησιμοποιηθεί είναι το εξής:

$$\ln(M_j) = a_1 + b_1(\ln prop_j) + b_2(\ln unem_j) + b_3(\ln gdp_j) + b_4(\ln str_j) + b_5(\ln dist_j) + \varepsilon_j \quad (7)$$

Υπολογίζουμε το υπόδειγμα με τη μέθοδο OLS και τα αποτελέσματα των υπολογισμών εμφανίζονται στον Πίνακα 2. Εξετάζοντας τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων, μπορούμε γενικά να πούμε ότι η γενική επεξηγηματική ικανότητα, όπως εκφράζεται από το συντελεστή προσδιορισμού (R^2 και $adjR^2$) θεωρείται ικανοποιητική. Από τον πίνακα

παρατηρούμε ότι ο αριθμός των μεταναστών εμφανίζει θετική σχέση με το ποσοστό ανεργίας και το δείκτη δομής της οικονομίας της χώρας προέλευσης, και αρνητική σχέση με τον πληθυσμό, το κατά κεφαλή ΑΕΠ και την απόσταση της χώρας προέλευσης. Τα αποτελέσματα αυτά επαληθεύουν, αλλά όχι στατιστικά σημαντικά τις αρχικές προσδοκίες, εκτός του πληθυσμού για τον οποίο υποτέθηκε αναλογική σχέση με τον αριθμό των μεταναστών. Η στατιστική σημαντικότητα των μεταβλητών που απεικονίζουν το κατά κεφαλή ΑΕΠ και τη δομή της οικονομίας είναι ικανοποιητική, ενώ των άλλων μεταβλητών δεν είναι ικανοποιητική. Συνεπώς, εκτός των δυο αυτών μεταβλητών, οι οποίες έχουν οικονομικό περιεχόμενο, οι υπόλοιπες δεν εμφανίζουν αξιόλογη επίδραση στις μεταναστευτικές ροές προς την Ελλάδα.

Πίνακας 2. Υπολογισμός των παραμέτρων της εξίσωσης (7) με τη μέθοδο OLS

Ανεξάρτητες μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμές της κατανομής t	Έλεγχος σημαντικότητας του t
a1	-18891,01	-0,550	0,588
pop	-6,48	-0,099	0,922
unemj	251,99	0,088	0,930
gdp	-147,21	-3,058	0,006
str	4488,30	4,401	0,000
dist	-1273,70	-0,472	0,641

Παρατηρήσεις:

πλήθος περιπτώσεων=30

R²=0.587, adjR²=0.498

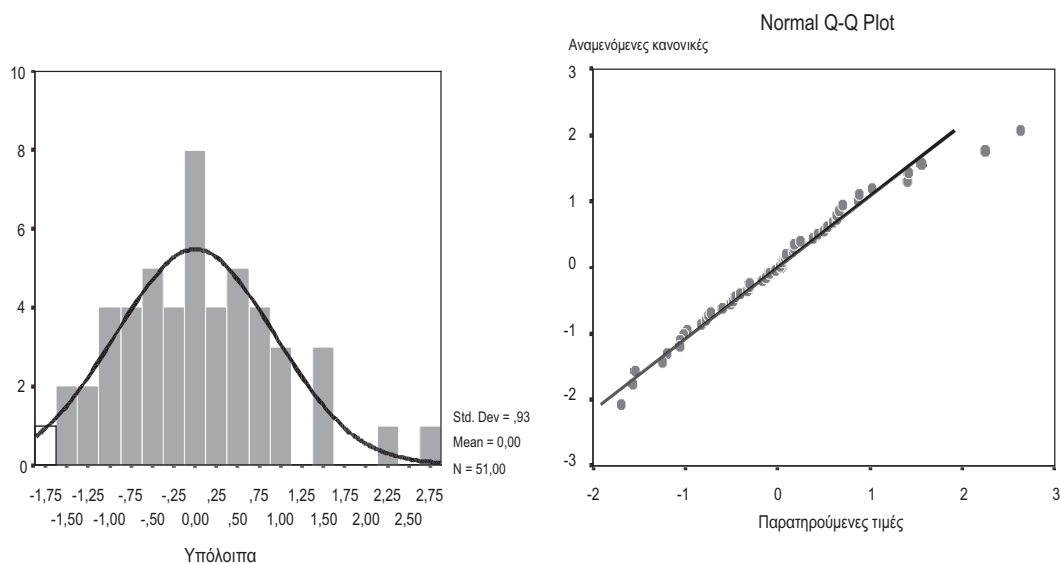
Θα προβούμε στη συνέχεια σε έλεγχο της κανονικότητας της κατανομής των καταλοίπων του υποδείγματος, για να διαπιστώσουμε κατά πόσο το υπόδειγμα χαρακτηρίζεται από ετεροσκεδαστικότητα των σφαλμάτων. Ο εν λόγω έλεγχος γίνεται με τη βοήθεια των σχημάτων του Σχήματος 7 καθώς και με τον έλεγχο κανονικότητας των Kolmogorov-Smirnov που εμφανίζεται στον Πίνακα 3. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε στο πρώτο σχήμα η κατανομή των καταλοίπων ακολουθεί ικανοποιητικά την κανονική κατανομή και κατά συνέπεια το υπόδειγμα δεν χαρακτηρίζεται από ετεροσκεδαστικότητα. Επίσης, το δεύτερο σχήμα, (σχήμα κανονικής πιθανότητας, Q-Q plot), δείχνει ότι τα κατάλοιπα είναι κανονικά διανεμημένα, αφού οι παρατηρούμενες τιμές σχεδόν ισο-κατανέμονται επάνω και κάτω από την κανονική γραμμή που δείχνει τις τιμές που έχουν προβλεφθεί. Τέλος, στο Kolmogorov-Smirnov test παρατηρούμε ότι το επίπεδο της στατιστικής σημαντικότητας

δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική, όχι όμως και ιδιαίτερα υψηλό, έτσι ώστε να μπορούμε να απορρίψουμε την υπόθεση ότι τα κατάλοιπα δεν ακολουθούν την κανονική κατανομή.

Πίνακας 3. Έλεγχος κανονικότητας των καταλοίπων Kolmogorov-Smirnov

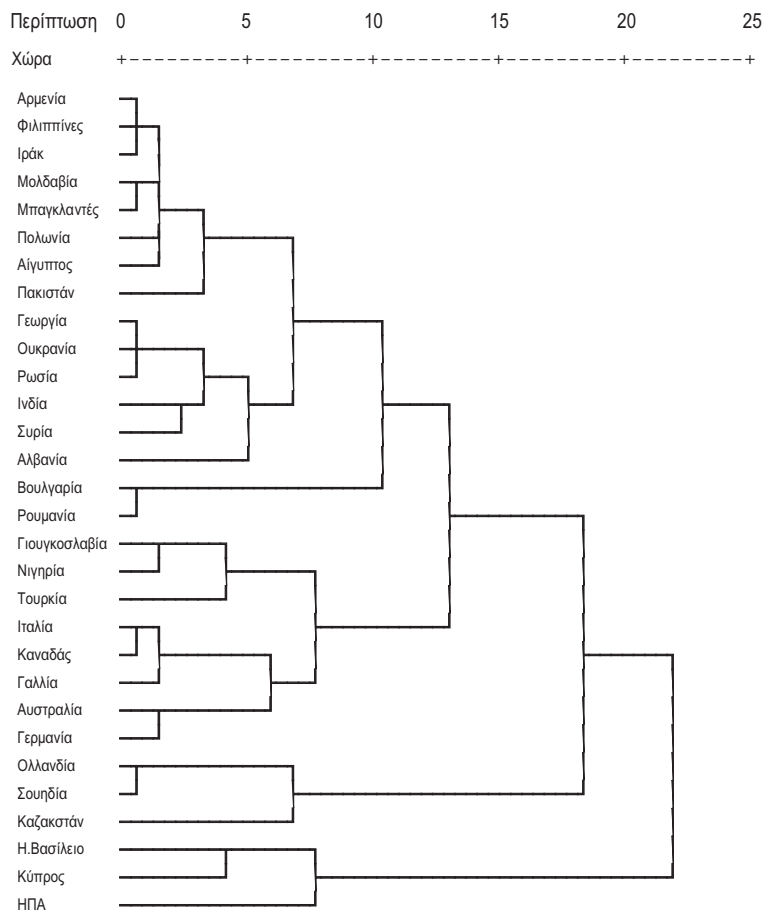
Στατιστικός έλεγχος (Statistic)	Βαθμοί ελευθερίας (df)	Στατιστική σημασία (Sig.)
0,068	51	0,130

Σχήμα 7. Ιστόγραμμα κατανομής καταλοίπων και Normal Q-Q Plot



Στη συνέχεια θα γίνει ταξινόμηση των χωρών προέλευσης των μεταναστών σε συστάδες (clusters) με βάση κοινά χαρακτηριστικά τους και εφαρμογή της cluster analysis. Για την ταξινόμηση των χωρών θα χρησιμοποιηθεί το ποσοστό απασχόλησης των μεταναστών στους διάφορους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Η τυπολογία που θα προκύψει θα δείξει την ομαδοποίηση των χωρών προέλευσης των μεταναστών σύμφωνα με τα κοινά χαρακτηριστικά τους και συγκεκριμένα το βαθμό συμμετοχής κάθε χώρας στους παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας ή ανάλογα με τον κλάδο απασχόλησης των μεταναστών. Όπως και προηγουμένως εφαρμόστηκε η τεχνική της hierarchical cluster analysis και ως κριτήριο απόστασης της μεθόδου χρησιμοποιήθηκε η Ευκλείδεια απόσταση. Όπως φαίνεται στο δενδρόγραμμα του Σχήματος 8, σε αντίθεση με την προηγούμενη cluster analysis, προκύπτει μια ενδιαφέρουσα ομαδοποίηση των χωρών. Έτσι, μπορούμε να διακρίνουμε 5 clusters/χωρικές ενότητες.

Σχήμα 8. Δενδρογράμμα ιεραρχικής ανάλυσης συστάδων χωρών προέλευσης



Την 1^η ενότητα/cluster απαρτίζουν οι χώρες Ηνωμένο Βασίλειο, Κύπρος και ΗΠΑ. Χαρακτηριστικό γνώρισμα αυτής της ομάδας είναι ότι οι προερχόμενοι από αυτές τις χώρες μετανάστες σε πολύ μεγάλο ποσοστό ασκούν επιστημονικά, καλλιτεχνικά και συναφή επαγγέλματα και πρόκειται για μετανάστες με υψηλή επαγγελματική κατάρτιση. Τη 2^η ενότητα/cluster απαρτίζουν οι χώρες Ολλανδία, Σουηδία και Καζακιστάν με μεγάλο ποσοστό απασχολουμένων στην παροχή υπηρεσιών και ως πωλητές σε καταστήματα. Τη 3^η ενότητα/cluster απαρτίζουν οι χώρες Γιουγκοσλαβία, Νιγηρία, Τουρκία, Ιταλία, Καναδά, Γαλλία, Αυστραλία, Γερμανία με μεγάλο ποσοστό απασχολουμένων σε δυο βασικούς τομείς (α) στην παροχή υπηρεσιών και (β) ως τεχνίτες, χειριστές μεταφορικών μέσων και μικροεπαγγελματίες. Στην 4^η ενότητα/cluster ανήκουν οι χώρες Βουλγαρία και Ρουμανία

με μεγάλο ποσοστό απασχολούμενων ως τεχνίτες, χειριστές μεταφορικών μέσων, ανειδίκευτοι εργάτες και μικροεπαγγελματίες. Τέλος, την 5^η και μεγαλύτερη ενότητα απαρτίζουν οι χώρες Αρμενία, Φιλιππίνες, Ιράκ, Μολδαβία, Μπαγκλαντές, Πολωνία, Αίγυπτος, Πακιστάν, Γεωργία, Ουκρανία, Ρωσία, Ινδία, Συρία και Αλβανία. Το βασικό χαρακτηριστικό των μεταναστών που προέρχονται από τις χώρες αυτές είναι η απασχόλησή τους σε τρεις βασικούς τομείς της οικονομίας:

- α. στην παροχή υπηρεσιών, κυρίως ως οικιακοί βοηθοί και θέσεις εργασίας που δεν απαιτούν ιδιαίτερη εκπαίδευση και κατάρτιση,
- β. στον πρωτογενή τομέα της οικονομίας, και
- γ. στον κατασκευαστικό τομέα και ως μικροεπαγγελματίες.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τις αναλύσεις που προηγήθηκαν προκύπτει καταρχήν μια άνιση χωρική κατανομή των μεταναστών μεταξύ των νομών της Ελλάδας, καθώς επίσης, μια διαφοροποίηση αναφορικά με τους τομείς απασχόλησης τους η οποία κυρίως συναρτάται από τη χώρα προέλευσης. Συνήθως, η χώρα προέλευσης αντανακλά το επίπεδο κατάρτισης και εκπαίδευσης των μεταναστών και συνεπώς τις δυνατότητές τους για απασχόληση σε κλάδους υψηλών απαιτήσεων.

Όπως έδειξαν τα αποτελέσματα της ανάλυσης, οι νομοί της χώρας με έντονη οικονομική ανάπτυξη, όπως αυτή αντανακλάται στο επίπεδο εημερίας τους και όσοι έχουν μεγαλύτερη ειδίκευση στον τριτογενή τομέα της οικονομίας αποτελούν τους ελκυστικούς νομούς για εγκατάσταση μεταναστών. Προφανώς, το υψηλό επίπεδο εημερίας οδηγεί σε καλύτερες αποδοχές και ο μετανάστης επιλέγει το νομό προορισμού με κριτήριο το αναμενόμενο εισόδημα. Βέβαια, οι επιλογές των μεταναστών περιορίζονται στην πράξη και είναι ανάλογες της ποσότητας και της ποιότητας των πληροφοριών που έχει και των δυνατοτήτων του να γνωρίζει βασικά στοιχεία της αγοράς και των συνθηκών εργασίας. Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τις προηγούμενες αναλύσεις αφορούν τους μετανάστες που δήλωσαν στις επίσημες Αρχές την παραμονή τους και την εργασία τους. Συνεπώς, θα πρέπει να έχουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο πληροφόρησης, αφού θα έχουν νομιμοποιήσει την παραμονή τους η οποία θα είναι πολύχρονη.

Επίσης, οι μετανάστες που προέρχονται από χώρες με υψηλό επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης επιλέγουν προσοδοφόρα επαγγέλματα για απασχόληση, ενώ όσοι προέρχονται από λιγότερο αναπτυγμένες χώρες η απασχολούνται στον πρωτογενή τομέα, ως μικροεπαγγελματίες, ως μικροπωλητές ή στον κατασκευαστικό τομέα. Τα αποτελέσματα αυτά ενισχύουν την νεοκλασική άποψη ότι η μετανάστευση έχει ως βασικό κίνητρο το μισθό που προσδοκεί να εισπράξει ο μετανάστης. Ακόμη, οι μετανάστες δεν επιλέγουν για εγκα-

τάσταση του νομούς πλησίον των συνόρων, προφανώς λόγω της πολιτικής που ακολουθεί η χώρα και αποθάρρυνση των μεταναστών για εγκατάσταση σε αυτούς τους νομούς..

Ένα επίσης ενδιαφέρον συμπέρασμα, αφορά τους παράγοντες που "ωθούν" προς μετανάστευση και τη σημαντικότητά τους. Η ανάλυση έδειξε το επίπεδο της οικονομικής ανάπτυξης και η δομή της οικονομίας των χωρών προέλευσης αποτελούν τους κυριότερους παράγοντες που προκαλούν τη μετανάστευση. Το χαμηλό κατά κεφαλή ΑΕΠ και η απασχόληση σε μη σχετικά προσοδοφόρους τομείς της οικονομίας (γεωργία, κτηνοτροφία), οι οποίοι λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού επιπέδου ενσωμάτωσης της τεχνολογίας, απαιτούν χειρωνακτική εργασία και είναι επίπονοι για τους εργαζόμενους αποτελούν τους παράγοντες "ώθησης" προς μετανάστευση. Αντίθετα, η απόσταση των χωρών προέλευσης από την Ελλάδα και το επίπεδο ανεργίας στις χώρες αυτές, δεν εμφανίζονται ως σημαντικοί παράγοντες.

Αναφορικά με την προφανή σχέση μεταξύ της μετανάστευσης και της ανεργίας στις χώρες υποδοχής, πολλές φορές έχουν εκφρασθεί ανησυχίες ότι η μετανάστευση θα οδηγήσει σε αύξηση της ανεργίας και μείωση των αμοιβών για τον εγγενή πληθυσμό (Borjas, 1995 και 1998), Αυτές οι ανησυχίες είναι ιδιαίτερα εμφανείς σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, όπου τα ποσοστά ανεργίας είναι υψηλότερα και το ποσοστό της μακροχρόνιας ανεργίας είναι μεγαλύτερο απ' ότι σε πολλές εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης χώρες του ΟΟΣΑ. Θεωρητικά, ο αντίκτυπος στην αγορά εργασίας λόγω της μετανάστευσης εξαρτάται από το εάν συμπιπτουν οι επαγγελματικές δεξιότητες και η κατάρτιση των μεταναστών με τις εκείνες του ντόπιου πληθυσμού στη χώρα υποδοχής. Ακόμη, εάν οι ντόπιοι εργαζόμενοι είναι διατιθέμενοι να εκτελέσουν τις εργασίες των μεταναστών (Borjas, 1995 και 1998). Στην περίπτωση που οι μετανάστες εκτελούν εργασίες συμπληρωματικές με εκείνες του ντόπιου εργατικού δυναμικού, ή τουλάχιστον όχι ανταγωνιστικές όπως η ανειδίκευτη εργασία, η γενικότερη επίδραση στην αγορά εργασίας αναμένεται να είναι θετική. Ακόμη, η ύπαρξη μεταναστών είναι δυνατόν να συγκρατήσει το επίπεδο του πληθωρισμού σε χαμηλά επίπεδα και να επιδράσει με έμμεσο τρόπο στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών υποδοχής.

Συνοψίζοντας, αναφέρουμε ότι η μετανάστευση είναι αποτέλεσμα δράσης κυρίως οικονομικών παραγόντων και η παρουσία μεταναστών σε μια περιοχή εκτιμούμε ότι συμβάλει θετικά στην οικονομική της ανάπτυξη. Οι μετανάστες διαχέονται χωρικά ανάλογα με τις ανάγκες της παραγωγής και συνήθως η εμφάνισή τους ευνοεί ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες, αφού προσφέρει φθηνό εργατικό δυναμικό και ενισχύει ορισμένους υποβαθμισμένους κλάδους που υπό άλλες συνθήκες θα εξαφανιζόταν. Οι μετανάστες καλύπτουν πραγματικές ανάγκες σε κλάδους παραγωγής που υπάρχουν κενά, αφού οι εγχώριοι εργαζόμενοι αποφεύγουν να εργασθούν σε εργασίες που θεωρούνται ανθυγιεινές, επικίνδυνες ή όχι ικανοποιητικά αμειβόμενες.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Επιλογή (2006) Οι Νομοί της Ελλάδας, Αθήνα.

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας - ΕΣΥΕ (2004) Εθνική Απογραφή 2001, Αθήνα.

Λιανός Θ. (2003) *Σύγχρονη Μετανάστευση στην Ελλάδα: Οικονομική Διερεύνηση*, Αθήνα: ΚΕΠΕ.

McCann P. (2002) *Αστική και Περιφερειακή Οικονομική*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Μουσούρου Α. Μ. (1991) *Μετανάστευση και Μεταναστευτική Πολιτική στην Ελλάδα και την Ευρώπη*, Αθήνα: Gutenberg.

Ναξάκης Χ., Χλέτσος Μ. (2001) *Μετανάστες και Μετανάστευση*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.

Πετράκος Γ. και Πολύζος Σ. (2005) "Οι Περιφερειακές Ανισότητες στην Ελλάδα: Επισκόπηση θεωριών και Υπολογισμός ανισοτήτων", στο Κόλλιας Χ., Ναξάκης Χ., Χλέτσος Μ. (επ.), *Σύγχρονες Προσεγγίσεις της Ελληνικής Οικονομίας*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη, 185-216.

Χλέτσος Μ. (2005) *Οικονομικές Διαστάσεις της Μετανάστευσης: Επιπτώσεις στον Αγροτικό Τομέα*, Αθήνα: Ινστιτούτο Μεταναστευτικής Πολιτικής.

Ξενόγλωσση

Antonopoulos G. (2005) "The Limitations of Official Statistics in Relation to the Criminality of Migrants in Greece", *Police Practice and Research*, 6(3): 251-260.

Bijak J. (2006) "Forecasting International Migration: Selected Theories, Models and Methods", *Central European Forum for Migration Research in Warsaw Working Paper*, Poland.

Borjas G.J. (1995) "The economic benefits from immigration", *Journal of Economic Perspectives*, 9(2): 100-115.

Borjas G.J. (1998) "The economic progress of immigrants", National Bureau of Economic Research, *NBER Working Paper*, No. 6506.

Hair J., Andersan R., Tatham R., Black W. (1998) *Multivariate Data Analysis with Readings*, 5th Edition, Prentice Hall, International, INC, USA.

Harris J. R., Todaro M. P. (1970) "Migration, unemployment and development: A two sector analysis", *American Economic Review*, 60(1): 126-142.

Hatton T. J., and Williamson, J. G. (1998) *The Age of Mass Migration: Causes and Economic Impact*, Oxford: Oxford University Press.

- Labrianidis L. και Kazazi B. (2006) "Albanian Return-Migrants from Greece and Italy: Their Impact upon Spatial Disparities within Albania", *European Urban and Regional Studies*, 13(1) 59-74.
- Lauby J. και Stark O. (1988) "Individual Migration as a Family Strategy: Young Women in the Philippines", *Population Studies*, 42: 473-486.
- Lee E. S. (1966) "A Theory of Migration", *Demography*, 3(1): 47-57.
- Lewis A. W. (1954) *Economic development with unlimited supplies of labour*, School of Economic and Social Studies, Manchester.
- Massey D. S. (1990) "Social structure, household strategies, and the cumulative causation of migration", *Population Index*, 56: 3-26.
- Massey D. S., Arango J., Hugo G., Kouaouci A., Pellegrino A. και Taylor J. E. (1993) "Theories of International Migration: A Review and Appraisal", *Population and Development Review*, 19: 431-466.
- Öberg, S. και Wils A. B. (1992) "East-West migration in Europe. Can migration theories help estimate the numbers", *Popnet*, 22: 1-7.
- OECD (2002) *International Mobility of the Highly Skilled*, Paris: OECD.
- Piore M. J. (1979) *Birds of Passage: Migrant Labour in Industrial Societies*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Polyzos S. και Arambatzis G. (2006) "Labor productivity of agricultural sector in Greece: determinant factors and interregional differences analysis", *New Medit: Mediterranean Journal of Economics, Agriculture and Environment*, 1: 58-64.
- Pries L. (1999) *Migration and Transnational Social Spaces*, Aldershot: Ashgate.
- Sassen S. (1988) *The Mobility of Labor and Capital: A Study in International Investment and Labor Flow*, Cambridge University Press.
- Sharma, S. (1996) *Applied Multivariate Techniques*, New York: John Willey.
- Siadima M. (2001) "Immigration in Greece during the 1990's: An Overview", King's College London, MA in Mediterranean Studies, Dissertation Paper.
- Stark O. και Bloom D. E. (1985) "The new economics of labor migration", *American Economic Review*, 75(2): 173-178.
- Stark O. και Taylor E. (1989) "Relative deprivation and international migration", *Demography*, 26(1) 1-14.
- Stark O. και Wang Y. (2001) "Inducing Human Capital Formation: Migration as a Substitute for Subsidies". Economics Series No. 100, Vienna: Institute for Advanced Studies.
- Stouffer S. A. (1960) "Intervening opportunities and competing migrants", *Journal of Regional Studies*, 2(1): 187-208.

- Taylor J. E. (1986) "Differential migration, networks, information and risk", στο Stark O. (επ.), *Research in Human Capital and Development, Vol. 4: Migration, Human Capital, and Development*, Greenwich, CT: JAI Press.
- Wallerstein, I. (1974) *The Modern World-System, Vol. I: Capitalist Agriculture and the Origins of European World-Economy in the Sixteenth Century*, New York: Academic Press.
- Wilson, A. G. (1967) "A statistical theory of spatial distribution models", *Transportation Research*, 1: 253–269.
- Wilson A. G. (1970) *Entropy in Urban and Regional Modelling*, London: Pion.
- Wilson A. G. (1981) *Catastrophe Theory and Bifurcation, Applications to Urban and Regional Systems*, London: Croom Helm.
- World Bank (2001) *World Development Indicators*, Washington, USA, World Bank.
- Zelinsky W. (1971) "The hypothesis of the mobility transition", *Geographical Review*, 61(2): 219–249.

Σεραφείμ Πολύζος
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης • Πεδίον Άρεως, Βόλος
383 34, e-mail: spolyzos@prd.uth.gr

Εφαρμογή των πολλαπλασιαστικά σταθμισμένων διαγραμμάτων Voronoi στην ανάπτυξη του δικτύου τραπεζών

Αναστάσιος Ν. Καραγάνης

Λέκτορας, Πάντειο Πανεπιστήμιο

Άγγελος Μιμής

Ειδικό Τεχνικό Εργαστηριακό Προσωπικό, Πάντειο Πανεπιστήμιο

Περίληψη

Στο παρόν άρθρο εξετάζεται μια μέθοδος υπολογισμού των περιοχών αγοράς των υποκαταστημάτων μιας τράπεζας με τη βοήθεια των πολλαπλασιαστικά σταθμικών διαγραμμάτων Voronoi. Τα διαγράμματα υπολογίζονται με την χρήση της τοπολογικής μεθόδου των επικαλυπτόμενων επιπέδων. Οι συντελεστές στάθμισης στη μελέτη περίπτωσης θεωρούνται ως συνάρτηση των εργαζομένων του κάθε υποκαταστήματος της τράπεζας. Τα διαγράμματα που προκύπτουν συγκρίνονται με το διάγραμμα των κανονικών αστάθμητων Voronoi. Η μεθοδολογία εφαρμόστηκε σε δεδομένα από μια Ελληνική τράπεζα στον ευρύτερο χώρο της Αθήνας.

Λέξεις κλειδιά

Διαγράμματα Voronoi, δίκτυα τραπεζών, περιοχές αγοράς, Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών, χωρική ανάπτυξη.

The Application of Multiplicatively Weighted Voronoi Diagrams in Bank Networks

A method for examining the market areas of bank branches is presented. In this, a multiplicatively Voronoi diagram is proposed, which is evaluated by the topological overlay method. In the case study, the weights are evaluated as a function of the employees of each branch of the bank. The resulted diagram has been compared with

the one composed by the ordinary Voronoi diagram. The method has been applied to data from a Greek bank in the wider area of Athens.

Keywords

Voronoi diagrams, bank networks, market areas, GIS, spatial development.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο άρθρο εξετάζεται η μέθοδος προσδιορισμού περιοχών αγοράς με τη βοήθεια διαγραμμάτων Voronoi για το υφιστάμενο δίκτυο υποκαταστημάτων μιας τράπεζας. Ο σκοπός της εφαρμογής της μεθόδου Voronoi στο δίκτυο υποκαταστημάτων μιας τράπεζας είναι η δημιουργία ενός εργαλείου με τη βοήθεια του οποίου προσδιορίζονται οι περιοχές αγοράς και δίνεται η δυνατότητα με συστηματικό τρόπο στη διοίκηση της τράπεζας μεταξύ άλλων να βοηθά την προώθηση προϊόντων, την προσέλκυση νέων πελατών, να θέτει στόχους στα υφιστάμενα υποκαταστήματα και να ελέγχει την πραγματοποίησή τους. Το πρόβλημα επομένως είναι η διαμέριση του γεωγραφικού χώρου σε περιοχές αγοράς και η κατανομή των περιοχών αυτών στα υφιστάμενα υποκαταστήματα. Έτσι, μια τράπεζα ως μεγάλος οργανισμός έχει το πλεονέκτημα ότι μπορεί να διενεργήσει ουσιαστικές προσαρμογές στη λειτουργία των υποκαταστημάτων της, χωρίς απαραίτητως να προσθέσει ή αφαιρέσει υποκαταστήματα στο υφιστάμενο δίκτυό της (Dycken κ.ά., 1990: 317). Αυτή η δυνατότητα επιτρέπει στην τράπεζα να διενεργεί πολιτική και στη βραχυχρόνια περίοδο, όπου φυσικά το πλήθος και η θέση των υποκαταστημάτων είναι σταθερά. Ως ανάπτυξη του υφιστάμενου δικτύου υποκαταστημάτων ορίζεται η ανάπτυξη των τραπεζικών εργασιών που διενεργούνται στα υποκαταστήματα, ή με άλλα λόγια η προσέλκυση δυνητικών πελατών στα υποκαταστήματα. Επομένως, ο στόχος της τράπεζας είναι η ανάθεση στα υποκαταστήματα περιοχών αγοράς με τέτοιο τρόπο ώστε αφενός να καλυφθεί εξαντλητικά ο γεωγραφικός χώρος, προκειμένου να γίνει προσπελάσιμο το δίκτυο από όλους τους δυνητικούς πελάτες και αφετέρου χωρίς να επικαλύπτονται οι περιοχές αγοράς ώστε να αποφευχθεί η διεκδίκηση ενός δυνητικού πελάτη από περισσότερα από ένα υποκαταστήματα.

Η εγκατάσταση των υποκαταστημάτων κοντά στους δυνητικούς πελάτες (επιχειρήσεις ή ιδιώτες), αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση του τιμήματος που αυτοί τελικά καταβάλλουν (Beckmann, 1968: 27), καθώς η τιμή των τραπεζικών προϊόντων είναι ενιαία σε ολόκληρο το δίκτυο, ενώ η επιλογή ενός συγκεκριμένου υποκαταστήματος έναντι ενός άλλου από τους πελάτες έχει ως συνέπεια διαφορετική επιβάρυνση σε αυτούς, εξ αιτίας μεταξύ άλλων του κόστους πρόσβασης, ταχύτητας, εξυπηρέτησης. Αυτό σημαίνει πως η Τράπεζα προτιμά να έχει εγκαταστημένα τα υποκαταστήματα της όσο το δυνατόν εγγύτερα στο CBD (Central Business District) όπου είναι εγκατεστημένοι και οι δυνητικοί πελάτες, πράγμα που αφενός έχει ως συνέπεια μεγαλύτερα ενοίκια (Fujita κ.ά., 2001: 16), αφετέρου

όμως εξασφαλίζει την επιλογή του σημείου πώλησης από τους δυνητικούς πελάτες. Όσο πλησιέστερα βρίσκεται το κάθε υποκατάστημα στο CBD, τόσο περισσότερο αυξάνει το λειτουργικό κόστος του υποκαταστήματος. Τούτο συμβαίνει γιατί στο υποκατάστημα οι προσδιοριστικοί παράγοντες κόστους είναι το ενοίκιο, το προσωπικό και τα έξοδα λειτουργίας του, καθώς τα υπόλοιπα μεγέθη προσδιορίζονται από πράξεις της διοίκησης. Κατά αναλογία ως παραγωγή του κάθε υποκαταστήματος εννοείται η προσέλευση νέων και η διατήρηση των υφιστάμενων πελατών. Κατά συνέπεια, η διακύμανση του κόστους λειτουργίας του υποκαταστήματος στο χώρο, ως αποτέλεσμα διαφορετικής θέσης και στελέχωσης δημιουργεί την ανάγκη ορισμού διαφορετικών περιοχών αγοράς για κάθε υποκατάστημα. Εδώ πρέπει να σημειωθεί πως αυτήν την αναγκαιότητα την ενισχύει η διαφορετική πυκνότητα των δυνητικών πελατών. Μόνο με την προϋπόθεση ότι τα υποκαταστήματα έχουν την ίδια συνάρτηση παραγωγής με σταθερές αποδόσεις κλίμακας, δηλαδή τα υποκαταστήματα είναι ίδια, το μέσο κόστος θα είναι το ίδιο σε όλα τα υποκαταστήματα. Στον πραγματικό κόσμο όμως, τα υποκαταστήματα είναι διαφορετικά, έχουν δηλαδή διαφορετικές συναρτήσεις παραγωγής με μεταβαλλόμενες αποδόσεις κλίμακας, πράγμα που περιγράφεται από τη σύνθεση του προσωπικού του υποκαταστήματος. Εδώ πρέπει να σημειωθεί πως τα λειτουργικά έξοδα το ενοίκιο και το προσωπικό των υποκαταστημάτων συσχετίζονται ισχυρά, πράγμα που σημαίνει πως οικονομικά μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο μία μεταβλητή για την αποφυγή πολυσυγγραμμικότητας. Έτσι, σε περιοχές με μεγάλη πυκνότητα δυνητικών πελατών, όπως είναι το CBD, οι περιοχές αγοράς είναι μικρότερες. Επομένως οι περιοχές αγοράς που ορίζονται, καθορίζουν την κατανομή των δυνητικών πελατών στο υφιστάμενο δίκτυο των υποκαταστημάτων (Beckmann, 1968: 27).

Μακροχρονίως, μία τράπεζα ιδρύει υποκατάστημα σε μια περιοχή όταν εκεί πραγματοποιείται οικονομικό κέρδος για το υποκατάστημα. Κατόπιν ενεργώντας κατά το υπόδειγμα του Christaller η τράπεζα θα συνεχίσει να ιδρύει υποκαταστήματα αν είναι συμφέρουσα για αυτήν η δημιουργία νέων υποκαταστημάτων. Όμως κάθε ένα επιπλέον υποκατάστημα θα μειώσει τη ζήτηση, δηλαδή το πλήθος των δυνητικών πελατών, για τις εκροές κάθε υποκαταστήματος, του οποίου η περιοχή αγοράς είναι παρακείμενη εκείνης του νέου, αφού η ίδρυση του υποκαταστήματος δεν επηρεάζει το πλήθος των δυνητικών πελατών. Επομένως, το νέο υποκατάστημα μειώνει τη ζητούμενη ποσότητα κάθε παλαιότερου υποκαταστήματος, μετατοπίζοντας τις καμπύλες ζήτησης των παρακείμενων υποκαταστημάτων προς τα κάτω, ενώ το κόστος λειτουργίας παραμένει σταθερό, αφού το προσωπικό και τα άλλα έξοδα επίσης δεν σχετίζονται με την ίδρυση του νέου υποκαταστήματος. Η νέα καμπύλη ζήτησης αντιστοιχεί φυσικά σε μικρότερη περιοχή αγοράς, με αποτέλεσμα να μειώνεται το οικονομικό κέρδος. Έτσι τελικά η τοπική αγορά θα φτάσει σε

ισορροπία και δεν θα έχει άλλο χώρο για περισσότερα υποκαταστήματα, οπότε η τράπεζα θα σταματήσει να ιδρύει νέα υποκαταστήματα.

Βραχυχρονίως, για το υφιστάμενο δίκτυο της τράπεζας το ερώτημα που τίθεται είναι η τροποποίηση των περιοχών αγοράς με τρόπο που υποδεικνύεται από τις επικρατούσες συνθήκες της τοπικής οικονομίας (Dycken κ.ά., 1990: 306). Στο πλαίσιο αυτό, η τράπεζα, όπως και κάθε επιχείρηση που έχει δίκτυο υποκαταστημάτων, συνήθως μεταβάλλει τη λειτουργία του κάθε υποκαταστήματος τοποθετώντας κατάλληλα το προσωπικό. Το προσωπικό επομένως μπορεί να θεωρηθεί ως βοηθητική μεταβλητή για την απεικόνιση του λειτουργικού κόστους.

Η μέθοδος Voronoi χρησιμοποιείται για να διαμερίσει το γεωγραφικό χώρο σε περιοχές αγοράς, ενώ το διάγραμμα που προκύπτει ονομάζεται διάγραμμα Voronoi. Έχει ξανά εφευρεθεί και εφαρμοστεί σε πολλά επιστημονικά πεδία και συναντάται με πολλά διαφορετικά ονόματα όπως διάγραμμα Voronoi, χώρος Dirichlet, Theissen πολύγωνα, περιοχή δράσης, πλαισιόεδρα, και βασικές περιοχές (Okabe κ.ά., 1992).

Για την κατασκευή των διαγραμμάτων Voronoi θεωρείται ένας γεωγραφικός χώρος και ένα σύνολο σημείων $S = \{p_0, p_1, \dots, p_n\}$ και για κάθε ένα από αυτά $p_i \in S$, αντιστοιχείται μια γεωγραφική περιοχή, με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε κάθε γεωγραφική περιοχή να περιέχει τα σημεία του χώρου τα οποία είναι πιο κοντά στο p_i , από ότι σε κάποιο άλλο σημείο p_j ($i \neq j$) του S .

Το διάγραμμα Voronoi είναι μια ευπροσάρμοστη γεωμετρική δομή. Έχουν εφαρμοστεί σε μελέτες διαφορετικών επιστημονικών χώρων όπως Κοινωνικής Γεωγραφίας, Φυσικής, Ρομποτικής, Αστρονομίας κ.α. (de Berg κ.ά., 2000). Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι εφαρμογές στην Γεωγραφία, όπου η μέθοδος των Voronoi έχει χρησιμοποιηθεί για την ανάλυση δομών αστικών κέντρων. Επίσης στο Marketing έχει χρησιμοποιηθεί για να διακρίνει τις περιοχές αγοράς και να λύσει προβλήματα τοποθέτησης. Επιπρόσθετα με αυτές τις εφαρμογές, έχει χρησιμοποιηθεί σε πολλά προβλήματα της Υπολογιστικής Γεωμετρίας και κατά συνέπεια και στα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών. Μερικά παραδείγματα από τα οποία είναι το πρόβλημα των ταχυδρομείων, η εύρεση των κοντινότερων γειτόνων, και το πρόβλημα εύρεσης του μεγαλύτερου κενού κύκλου Drysdale, 1993).

Για την σύνθεση των κανονικών διαγραμμάτων Voronoi έχουν προταθεί πολλοί αλγόριθμοι. Οι βασικοί αλγόριθμοι είναι: (α) η μέθοδος divide-and-conquer (Preparata και Hong, 1977), (β) η μέθοδος plane sweep (Fortune, 1987), (γ) η μέθοδος incremental (Ohta και Muroto, 1984), και (δ) η μέθοδος lift up (Edelsbrunner και Seidel, 1986). Η τελευταία είναι η πιο γενική από όλες γιατί μπορεί να γενικευτεί σε n διαστάσεις. Η incremental είναι η πιο απλή από τις μεθόδους και ξεκινά από ένα διάγραμμα για δύο ή τρία

σημεία και σε κάθε βήμα τροποποιείται κατάλληλα προσθέτοντας ένα κάθε φορά σημείο. Στην μέθοδο *divide-and-conquer* το αρχικό πρόβλημα αναλύεται διαδοχικά σε πιο απλά προβλήματα που μπορούν να επιλυθούν, ενώ το τελικό διάγραμμα υπολογίζεται ενώνο- ντας όλες τις επιμέρους λύσεις. Η μέθοδος *plane sweep* χρησιμοποιείται κυρίως για τον υπολογισμό διαγραμμάτων Voronoi σε δύο διαστάσεις. Με τη μέθοδο αυτή δημιουργείται μια ευθεία η οποία καλείται *sweep line* η οποία σαρώνει το επίπεδο από αριστερά προς τα δεξιά. Καθώς κινείται βρίσκει το ένα σημείο μετά το άλλο. Έτσι κάθε φορά που συμβαίνει αυτό, αντιστοιχεί το εν λόγω σημείο σε μία γεωγραφική περιοχή, τροποποιώντας κατάλ- ληλα το διάγραμμα.

Τα διαγράμματα Voronoi είναι μια μέθοδος διαμέρισης του χώρου η οποία βασί- ζεται στον κανόνα του κοντινότερου σημείου, εφαρμόζοντας την ευκλείδεια απόσταση. Εάν αυτή αντικατασταθεί από μια γενική συνάρτηση απόστασης, τότε παράγεται μια μεγάλη ποικιλία διαγραμμάτων, τα οποία καλούνται γενικευμένα διαγράμματα Voronoi (Klein, 1989). Μερικά παραδείγματα από αυτά είναι το διάγραμμα με τις προσθετικές – *additively weighted*– (Ash και Bolker, 1986) ή τις πολλαπλασιαστικές σταθμίσεις –*multiplicatively weighted*– (Aurenhammer και Edelsbrunner, 1984), το διάγραμμα δύναμης –*power diagram*– (Aurenhammer, 1987), το διάγραμμα που βασίζεται στην μετρική L_p (Lee, 1980), το κρυσταλλικό διάγραμμα –*crystal Voronoi diagram*– (Schaudt και Drysdale, 1991), και τα διαγράμματα για γραμμές και πολύγωνα (Drysdale και Lee, 1978).

Από τα παραπάνω διαγράμματα στην παρούσα μελέτη μεγαλύτερο ενδιαφέρων παρουσιάζουν τα σταθμικά Voronoi, η εφαρμογή των οποίων ξεκίνησε την δεκαετία του 1950 και μέχρι την δεκαετία του 1970 χρησιμοποιούταν κυρίως ως εργαλείο για την κατα- σκευή μαθηματικών μοντέλων, προκειμένου να λυθούν προβλήματα περιοχών αγοράς και αστικής ανάλυσης (Mu, 2004).

Η ανάπτυξη, στην δεκαετία του 1980, της Υπολογιστικής Γεωμετρίας και των Γεωγραφικών Συστημάτων παρείχε νέα εργαλεία στην έρευνα των σταθμικών Voronoi, ενώ συνάμα την περίοδο αυτή οι ερευνητές απέκτησαν την απαιτούμενη υπολογιστική ισχύ. Ο Boots (1980) διέκρινε τέσσερα πεδία εφαρμογής των πολυγώνων Voronoi στην Γεωγραφία. Συγκεκριμένα, θεώρησε τα πολύγωνα Voronoi:

- α. ως μοντέλα χωρικών διαδικασιών,
- β. ως μη παραμετρικές μεθόδους στην ανάλυση σημειακών ανελιξεων,
- γ. ως δομές για την απεικόνιση χωρικών δεδομένων, και
- δ. ως θεωρητικές προσεγγίσεις στη σημειακή ανάλυση.

Το 1984, οι Aurenhammer και Edelsbrunner ανέπτυξαν έναν βέλτιστο αλγόριθμο για την κατασκευή των σταθμικών διαγραμμάτων Voronoi. Κατόπιν οι Sakamoto και Takagi (1988) εφάρμοσαν έναν αλγόριθμο για να σχεδιάσουν σταθμικά Voronoi στην γλώσσα

BASIC. Στο άρθρο τους περιλαμβάνονται δυο εφαρμογές, η πρώτη από τις οποίες εξετάζει τις περιοχές εμβέλειας ραδιοφωνικών σταθμών στην Ιαπωνία, ενώ η δεύτερη εξετάζει τις επιρροές που ασκούν οι ευρωπαϊκές χώρες και τις συγκρίνει με τα σύνορα των κρατών της Ευρώπης. Στο άρθρο αυτό προτείνεται ένας νέος τρόπος για τον υπολογισμό της επιρροής που ασκούν τα σημεία, ως συνάρτηση μιας μεταβλητής υψωμένης σε μια σταθερά η οποία παίρνει τιμές μεταξύ μηδέν και ένα. Πρώτοι οι Vincent και Daylly (Mu, 2004) υλοποίησαν έναν αλγόριθμο στο λογισμικό ArcInfo προκειμένου να δημιουργήσουν σταθμικά διαγράμματα Voronoi.

Οι Boots και South (1997) διεύρυναν το πλαίσιο ανάλυσης των σταθμικών Voronoi και εφάρμοσαν υψηλής τάξης σταθμικά Voronoi για να μοντελοποιήσουν περιοχές αγοράς μιας αλυσίδας supermarket. Χαρακτηριστικό των δύο μοντέλων που παρουσιάζονται είναι οι επικαλυπτόμενες περιοχές αγοράς. Αντίθετα από τα συνήθη υποδείγματα που θεωρούν ότι οι πελάτες διαλέγουν μόνο ένα υποκατάστημα, τα μοντέλα Voronoi που ανέπτυξαν θεωρούν ότι ένας πελάτης επιλέγει από τα k πιο κοντινά και πιο ελκυστικά υποκαταστήματα. Το μοντέλο εφαρμόστηκε χρησιμοποιώντας δεδομένα από μια αλυσίδα supermarket στο Ontario.

Το άρθρο αποτελείται από πέντε ενότητες, την εισαγωγή όπου παρουσιάστηκε ο προβληματισμός για τα διαγράμματα Voronoi και τέσσερις επόμενες ενότητες. Στην δεύτερη ενότητα περιγράφονται τα πολλαπλασιαστικά σταθμισμένα διαγράμματα Voronoi -Multiplicatively Voronoi Diagrams, που χρησιμοποιήθηκαν στην εφαρμογή και αναλύονται συνοπτικά οι ιδιότητές τους. Κατόπιν, στην τρίτη ενότητα παρουσιάζονται οι αλγόριθμοι οι οποίοι έχουν αναπτυχθεί για τη δημιουργία των πολλαπλασιαστικών διαγραμμάτων, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην τοπολογική μέθοδο των επικαλυπτόμενων επιπέδων που χρησιμοποιείται στο μοντέλο. Στην τέταρτη ενότητα παρουσιάζεται η βασική εφαρμογή του άρθρου, όπου η ευρύτερη περιοχή της Αθήνας έχει διαιρεθεί σε περιοχές αγοράς υποκαταστημάτων μιας τράπεζας. Τέλος η πέμπτη ενότητα είναι τα συμπεράσματα, όπου τα αποτελέσματα των σταθμισμένων Voronoi συγκρίνονται με αυτά που προκύπτουν από τα κανονικά Voronoi.

2. ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΙΚΑ ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ VORONOI

Τα πολλαπλασιαστικά διαγράμματα Voronoi, κατασκευάζονται θεωρώντας ένα σύνολο από n διαφορετικά σημεία, $S = \{p_0, p_1, \dots, p_n\}$, για κάθε ένα από τα οποία έχει ορισθεί μία στάθμιση w_i . Η τιμή της στάθμισης απεικονίζει κάποια ιδιότητα του φαινομένου που μοντελοποιείται, και εκφράζει την δυναμική που έχει το σημείο στο να επηρεάζει τα γειτονικά (Aurenhammer και Edelsbrunner, 1984). Έτσι, η απόσταση μεταξύ ενός τυχαίου

σημείου x του επιπέδου και ενός σημείου p του συνόλου S , σύμφωνα με αυτή τη στάθμιση, ορίζεται ως:

$$d_w(x, p) = \frac{1}{w} \cdot d(x, p), \quad w > 0 \quad (1)$$

όπου $d(x, p)$ είναι η ευκλείδεια απόσταση, και w είναι η στάθμιση του σημείου p . Αυτή η απόσταση ονομάζεται πολλαπλασιαστικά σταθμισμένη απόσταση.

Η περιοχή κυριαρχίας του σημείου $p \in S$ σε σχέση με το σημείο $q \in S$, δηλαδή τα σημεία του επιπέδου όπου η επιρροή του p είναι ισχυρότερη από την επιρροή του q , χρησιμοποιώντας την πολλαπλασιαστικά σταθμισμένη απόσταση, δίνεται από την σχέση:

$$Dom(p, q) = \left\{ x \mid \frac{1}{w_p} \cdot d(x, p) \leq \frac{1}{w_q} \cdot d(x, q) \right\}, \quad p \neq q \quad (2)$$

Από τη σχέση (2) κατασκευάζεται ο γεωμετρικός τόπος των σημείων που ισαπέχουν από τα δύο κέντρα p και q . Αυτός προφανώς είναι ένας κύκλος στον \mathbb{R}^2 (στην περίπτωση όπου $w_p \neq w_q$), με κέντρο:

$$(w_q^2 \cdot p - w_p^2 \cdot q) / (w_p^2 - w_q^2) \quad (3)$$

και ακτίνα:

$$w_p \cdot w_q \cdot d(p, q) / (w_p^2 - w_q^2) \quad (4)$$

Στην ειδική περίπτωση όπου $w_p = w_q$, ο γεωμετρικός τόπος είναι μια ευθεία. Επίσης, από τις σχέσεις (3) και (4), ο κύκλος καθορίζεται από τον λόγο των σταθμίσεων w_p/w_q και όχι από την κάθε στάθμιση ξεχωριστά. Ο κύκλος αυτός είναι γνωστός στην κλασική γεωμετρία ως *Απολλώνιος κύκλος*.

Στην γενική περίπτωση των n σημείων, η περιοχή επιρροής ενός οποιουδήποτε τυχαίου σημείου p του S ορίζεται ως εξής:

$$region(p) = \bigcap_{q \in S - \{p\}} Dom(p, q) \quad (5)$$

Η γεωμετρική μορφή των περιοχών ευθύνης δεν έχει καθορισμένο σχήμα. Γενικά, τα πολλαπλασιαστικά σταθμισμένα διαγράμματα Voronoi αποτελούνται από κυκλικά τόξα και ευθύγραμμα τμήματα [Boots, (1980)], όπως φυσικά αναμένεται από τον τρόπο που

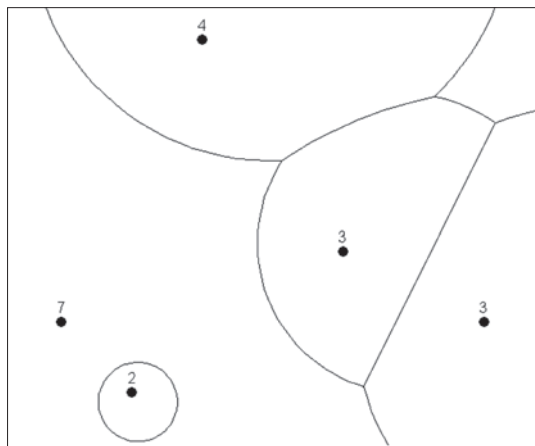
ορίστηκαν και τις ιδιότητες του γεωμετρικού τόπου της περιοχής κυριαρχίας που είναι ο Απολλώνιος κύκλος.

Τα πολλαπλασιαστικά σταθμισμένα διαγράμματα Voronoi, χαρακτηρίζονται από τις ακόλουθες ιδιότητες (Aurenhammer και Edelsbrunner, 1984):

- Οι περιοχές των σταθμικών Voronoi δεν είναι πάντα κυρτές ή συνδεδεμένες μεταξύ τους και μπορεί να περιέχουν πανταχόθεν περικλειστές περιοχές αγοράς.
- Μια περιοχή Voronoi ενός σημείου είναι κυρτή μόνο αν οι γειτονικές περιοχές δημιουργούνται από σημεία με σταθμίσεις μεγαλύτερες ή ίσες.
- Δύο περιοχές του διαγράμματος μπορεί να έχουν κοινή μια καμπύλη η οποία δεν είναι συνεκτικά συνδεδεμένη με το υπόλοιπο διάγραμμα. Επίσης, μια κοινή καμπύλη μεταξύ δύο γειτονικών περιοχών είναι κυκλική εάν έχουν διαφορετικές σταθμίσεις και ευθεία εάν έχουν την ίδια στάθμιση.

Στο Σχήμα 1 παρουσιάζεται μία υποθετική περιοχή η οποία διαιρείται σε πέντε περιοχές αγοράς που αντιστοιχούν στα πέντε μέλη του υποθετικού συνόλου S . Διαγραμματικά η πρώτη ιδιότητα ανακύπτει στην περίπτωση του σημείου με στάθμιση 7, δηλαδή η περιοχή αγοράς του δεν είναι κυρτή και περικλείει την περιοχή αγοράς του σημείου με στάθμιση 2. Η δεύτερη ιδιότητα φαίνεται στην περίπτωση των σημείων με σταθμίσεις 2 και 3 και τέλος η τρίτη ιδιότητα διαγραμματικά φαίνεται στο όριο των δύο περιοχών με στάθμιση 3.

Σχήμα 1. Υποθετικό παράδειγμα πολλαπλασιαστικά σταθμισμένου διαγράμματος Voronoi



Όπως θα δούμε και στην επόμενη παράγραφο όταν τα σταθμικά διαγράμματα Voronoi πρόκειται να υλοποιηθούν σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων

Πληροφοριών μπορούν να χρησιμοποιηθούν διάφοροι αλγόριθμοι όπως η γεωμετρική μέθοδο των Aurenhammer και Edelsbrunner (1984), η μέθοδος ανάπτυξης (growth simulation method), και η τοπολογική μέθοδος των επικαλυπτόμενων επιπέδων (overlay method) (Mu, 2004).

3. ΑΛΓΟΡΙΘΜΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΙΚΑ ΣΤΑΘΜΙΚΩΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ VORONOI

Οι ιδιότητες των σταθμικών διαγραμμάτων Voronoi δεν επιτρέπουν την χρήση μεθόδων που έχουν αναπτυχθεί για κανονικά διαγράμματα Voronoi [Aurenhammer και Klein, (2000) Okabe κ.ά., (1992). Συνάμα οι ιδιότητες των διαγραμμάτων επαυξάνουν την δυσκολία στην ανάπτυξη μεθόδων υπολογισμού τους.

Οι Aurenhammer και Edelsbrunner (1984) έχουν παρουσιάσει μια βέλτιστη μέθοδο υπολογισμού των σταθμικών διαγραμμάτων. Η μέθοδός τους κατασκευάζει το διάγραμμα σε χρόνο τάξης μεγέθους $O(n^2)$, χρησιμοποιώντας έναν γεωμετρικό μετασχηματισμό που επαναπροσδιορίζει το πρόβλημα στις 3 διαστάσεις και κατασκευάζεται ευκολότερα από ότι στην αρχική του δομή. Κατόπιν εφαρμόζοντας τον αντίστροφο μετασχηματισμό δημιουργείται το διάγραμμα Voronoi.

Μια διαφορετική προσέγγιση είναι η μέθοδος ανάπτυξης (Boots, 1980· Okabe κ.ά., 1992), όπου όλα τα σημεία εμφανίζονται ταυτόχρονα, κάθε σημείο έχει τη δική του στάθμιση, και κάθε πολύγωνο μεγαλώνει γραμμικά και ανάλογα με την αντίστοιχη στάθμιση.

Μια άλλη μέθοδος, η οποία έχει υιοθετηθεί και στο άρθρο είναι η τοπολογική μέθοδος των επικαλυπτόμενων επιπέδων (Mu, 2004· Sakamoto και Takagi, 1988). Εδώ τα σταθμικά διαγράμματα κατασκευάζονται από εργαλεία τα οποία παρέχονται στα σύγχρονα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών. Η κατασκευή αυτή βασίζεται στον ορισμό που δόθηκε στην εξίσωση 5. Το πλεονέκτημα αυτής της μεθόδου είναι ότι αποφεύγει την διάχυση του υπολογιστικού σφάλματος (Sugihara κ.ά., 2000), ενώ ταυτόχρονα μπορεί να προγραμματιστεί και να ενσωματωθεί εύκολα στα εμπορικά πακέτα Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.

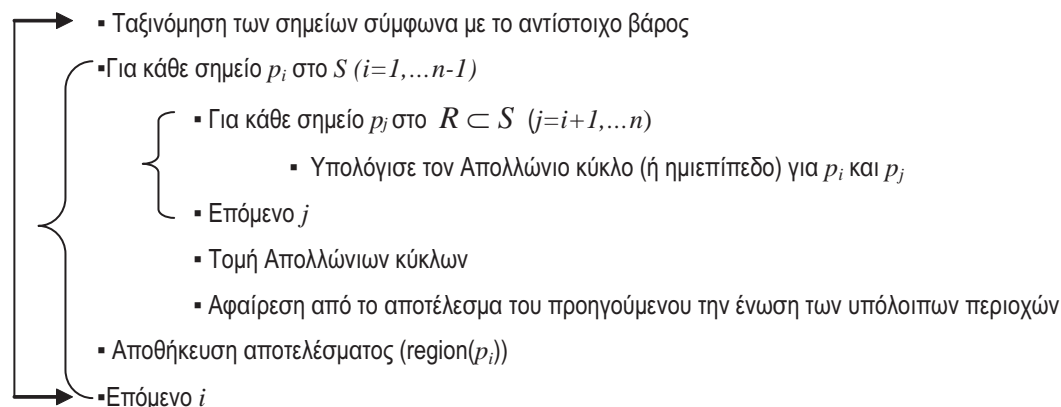
Έτσι σύμφωνα με τη σχέση (1), τα πολύγωνα των πολλαπλασιαστικά σταθμισμένων διαγραμμάτων Voronoi των σημείων p_i , ή με άλλα λόγια η διαμέριση του επιπέδου στο περιβάλλον των Γεωγραφικών συστημάτων Πληροφοριών είναι:

$$region(p_i) = \bigcap_{p_j \in R} AC_{ij} - \bigcup_{p_k \in Q} Dom_k \quad (6)$$

όπου $S = R \cup Q$. Το σύνολο R περιλαμβάνει όλα τα σημεία με στάθμιση μεγαλύτερη ή ίση με w_i , ενώ το σύνολο Q περιλαμβάνει τα υπόλοιπα σημεία. Ακόμα AC_{ij} είναι ο Απολλώνιος

κύκλος του σημείου p_i και p_j ($w_i \leq w_j$). Με άλλα λόγια, η σχέση (6) ορίζει την σταθμισμένη περιοχή του κάθε σημείου ως την τομή όλων των κύκλων (ή ημιεπιπέδων) οι οποίοι έχουν δημιουργηθεί με σταθμίσεις μεγαλύτερες ή ίσες και κατόπιν αφαιρεί όλες τις περιοχές κυριαρχίας με σταθμίσεις μικρότερες (Μι, 2004).

Το διάγραμμα ροής με τα βασικά βήματα του αλγόριθμου είναι το ακόλουθο:



4. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

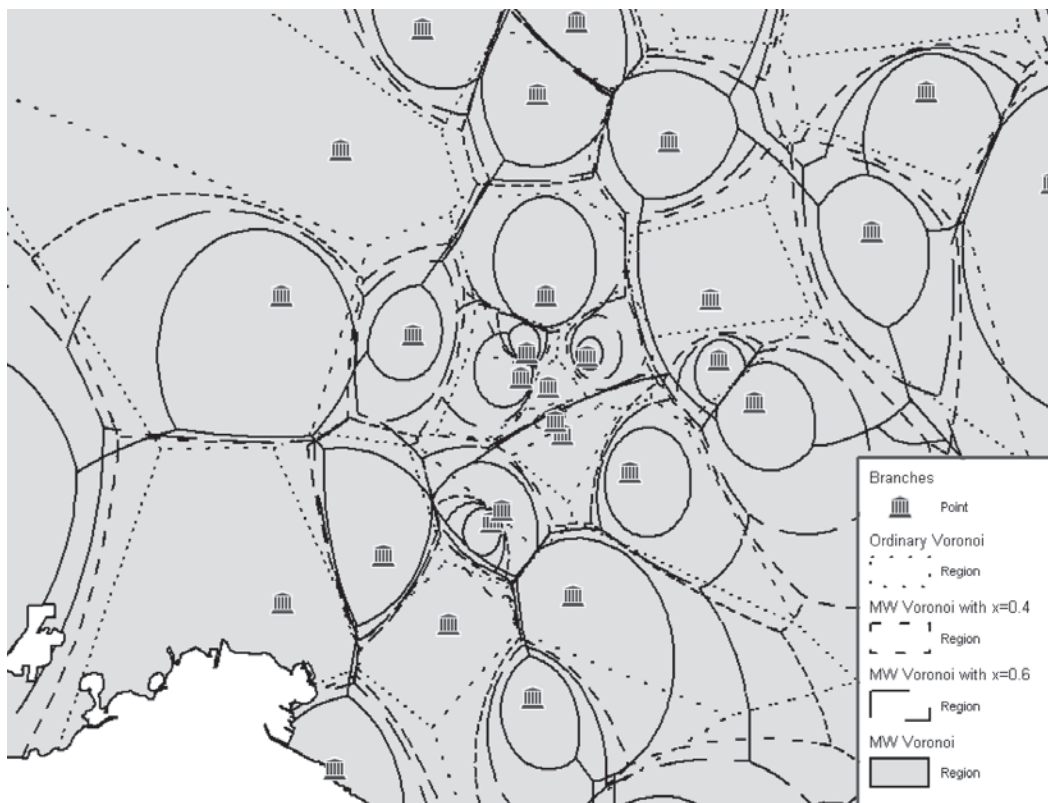
Το υπόδειγμα που παρουσιάστηκε έχει εφαρμοστεί στο πρόβλημα του ορισμού περιοχών ευθύνης –περιοχών αγοράς– των υποκαταστημάτων μιας Ελληνικής τράπεζας. Τα υποκαταστήματα είναι 44 και οι αντίστοιχες σταθμίσεις έχουν υπολογιστεί ως συνάρτηση του αριθμού των υπαλλήλων που είναι τοποθετημένοι σε κάθε υποκατάστημα. Η τράπεζα τοποθετεί τους υπαλλήλους στα υποκαταστήματα έτσι ώστε να επιτυγχάνει τους επιχειρησιακούς στόχους προσέλκυσης νέων πελατών συνολικά, σε επίπεδο τραπεζής. Κατά συνέπεια η στάθμιση στο υπόδειγμα αντικατοπτρίζει την δυναμική κάθε υποκαταστήματος στο να προσελκύει πελάτες, η οποία φυσικά είναι διαφορετική σε κάθε υποκατάστημα εφόσον διαφέρει ο αριθμός των τοποθετημένων σε αυτό υπαλλήλων. Τούτο σημαίνει πως βραχυχρονίως η τράπεζα αντιμετωπίζει το πρόβλημα της ανάπτυξης του δικτύου ως πρόβλημα καθορισμού περιοχών αγοράς των υποκαταστημάτων, έτσι ώστε να καλυφθεί εξαντλητικά ο γεωγραφικός χώρος χωρίς επικαλύψεις λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψιν και τις δυνατότητες κάθε υποκαταστήματος (όπως απεικονίζονται στο πλήθος των τοποθετημένων υπαλλήλων). Η διαμέριση του γεωγραφικού χώρου γίνεται επομένως με τέτοιο τρόπο ώστε στα υποκαταστήματα με μεγαλύτερες δυνατότητες να αντιστοιχείται και σχετικά μεγαλύτερη περιοχή αγοράς. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, η στάθμιση που χρησιμοποιείται στην σχέση (1) για το υπόδειγμα των πολλαπλασιαστικά σταθμισμένων διαγραμμάτων Voronoi

δίνεται από την παρακάτω σχέση (Sakamoto και Takagi, 1988):

$$w_i = (\text{employees})^x \quad (7)$$

όπου x είναι μια σταθερά η οποία παίρνει τιμές στο διάστημα $[0,1]$. Όταν η σταθερά x έχει την τιμή 0, όλα τα σημεία-υποκαταστήματα έχουν την ίδια στάθμιση και το διάγραμμα είναι το κανονικό διάγραμμα Voronoi. Καθώς η τιμή της σταθεράς αυξάνεται από 0 προς το 1 οι πλευρές των πολυγώνων-περιοχών αγοράς αποκτούν μεγαλύτερη καμπυλότητα (κάμπτονται με μεγαλύτερη δύναμη). Όταν η σταθερά x πάρει την τιμή 1 τότε δημιουργείται το πλήρες σταθμισμένο διάγραμμα Voronoi. Η διαμέριση του γεωγραφικού χώρου για επιλεγμένες τιμές της σταθεράς δίνεται στο Σχήμα 2.

Σχήμα 2. Κανονικά και πολλαπλασιαστικά σταθμισμένα διαγράμματα Voronoi



Στο διάγραμμα απεικονίζονται τα διαγράμματα Voronoi για τα υποκαταστήματα στην περιοχή της Αθήνας για τις τιμές της σταθεράς $x=0$, $x=0.4$, $x=0.6$ και $x=1$.

Πηγή: Αποτελέσματα ανάλυσης

Η κατασκευή της οικογένειας των πολλαπλασιαστικά σταθμισμένων διαγραμμάτων Νογοποι για διάφορες τιμές της σταθεράς x δημιουργεί θεωρητικά άπειρα συστήματα περιοχών αγοράς. Η τράπεζα θα πρέπει να θέσει ένα κριτήριο επιλογής ενός συγκεκριμένου πλέον κανάβου που θα απεικονίζει τις περιοχές αγοράς. Ως τέτοιο κριτήριο χρησιμοποιείται ο αριθμός των δυνητικών πελατών ανά υπάλληλο¹, στον υπό διαμέριση γεωγραφικό χώρο. Φυσικά η τράπεζα επιθυμεί όλοι οι υπάλληλοι της να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων που αυτή θέτει. Ετσι, γενικώς έχει ως κανόνα να αναθέτει ίση ποσότητα έργου στον κάθε υπάλληλο της και για αυτό το έργο να τον ελέγχει ή να τον επιβραβεύει. Τούτο σημαίνει πως η τράπεζα προσπαθεί να αναθέσει σε κάθε υπάλληλο τον ίδιο κατά το δυνατόν αριθμό δυνητικών πελατών, με τον περιορισμό αφενός του συγκεκριμένου αριθμού υποκαταστημάτων και τοποθετημένων υπαλλήλων και αφετέρου της συγκεκριμένης εγκατάστασης-χωροθέτησης των επιχειρήσεων –δυνητικών πελατών.

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζεται ο μέσος όρος των επιχειρήσεων-δυνητικών πελατών ανά υπάλληλο υποκαταστήματος που προκύπτει για επιλεγμένες τιμές της σταθεράς x στο υπόδειγμα Νογοποι, η τυπική απόκλιση και οι συντελεστές μεταβλητότητας και Gini. Οι δυνητικοί πελάτες είναι οι επιχειρήσεις του οδηγού της ICAP που εδρεύουν στο Λεκανοπέδιο. Το πλήθος των επιχειρήσεων αυτών είναι περίπου 20.000. Σημειώνεται πως ο οδηγός ICAP περιλαμβάνει επιχειρήσεις με νομική μορφή ΑΕ και ΕΠΕ και φυσικά με στοιχεία διεύθυνσης, τέτοια ώστε να μπορούν να γεωκωδικοποιηθούν σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.

Πίνακας 1. Δυνητικοί πελάτες ανά υπάλληλο υποκαταστήματος. Συνοπτικά αποτελέσματα των διαγραμμάτων Νογοποι

	Επιχειρήσεις ανά υπάλληλο υποκαταστήματος					
Επιλεγμένες τιμές σταθεράς x	0	0.2	0.4	0.6	0.8	1.0
Μέσος όρος	52	56	48	45	42	40
Τυπική απόκλιση	45	43	35	30	31	34
Συντελεστής διακύμανσης (CV)	87%	77%	74%	68%	74%	85%
Δείκτης Gini	0.63	0.53	0.54	0.56	0.62	0.71

Πηγή: Αποτελέσματα ανάλυσης

Από την επισκόπηση του Πίνακα 1, προκύπτει ότι τα διαγράμματα Νογοποι διαμερίζουν το χώρο έτσι ώστε όσο η σταθερά x πλησιάζει στην μονάδα ο μέσος αριθμός και η

¹ Ο αριθμός των δυνητικών πελατών ανά υπάλληλο χρησιμοποιείται ευρέως στον τραπεζικό κλάδο. Μεταξύ άλλων ο λόγος αυτός χρησιμεύει στο να τίθενται στόχοι ανά κατάσταση, να ελέγχεται η πορεία των εργασιών, να καταστρώνονται συστήματα bonus κ.λπ.

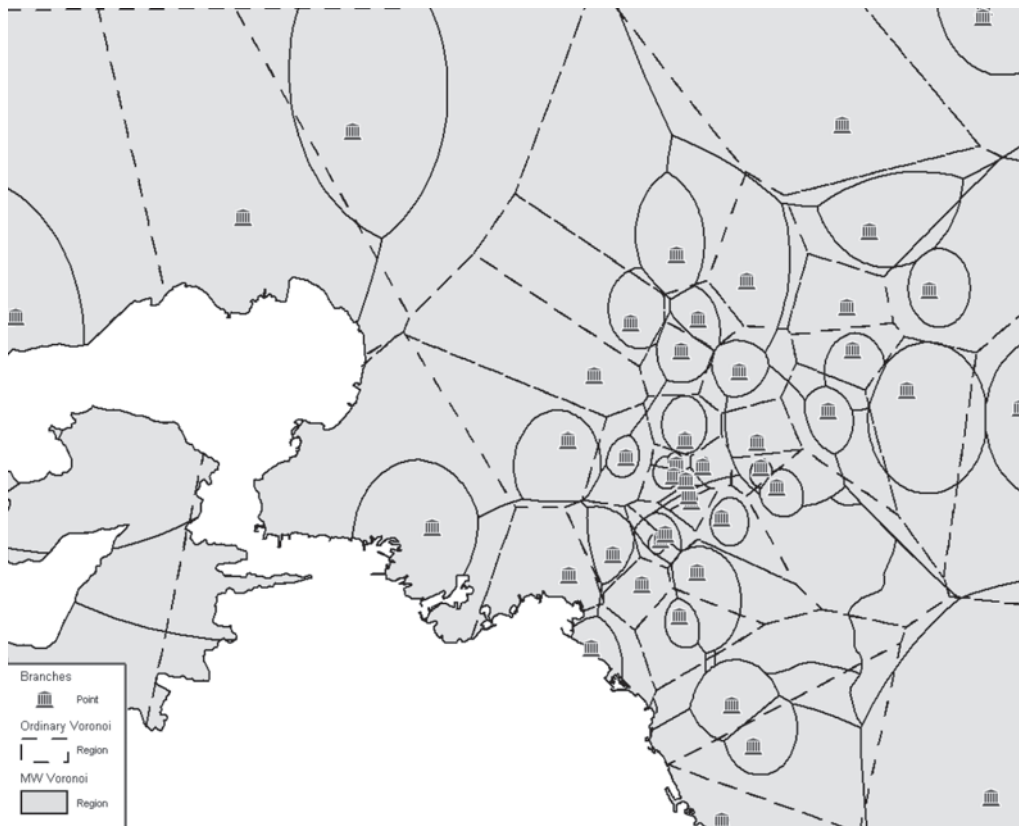
τυπική απόκλιση των επιχειρήσεων-δυνητικών πελατών που εδρεύουν στην περιοχή αγοράς του κάθε υποκαταστήματος και αναλογούν σε κάθε υπάλληλό του μειώνεται. Αντίθετα τα αστάθμητα διαγράμματα Voronoi δημιουργούν δίκτυο με ανισότητες στην ανάθεση των δυνητικών πελατών στους υπαλλήλους (52 κατά μέσο όρο και τη μεγαλύτερη ανισοκατανομή αυτού του αριθμού, από όλα τα εναλλακτικά συστήματα περιοχών αγοράς). Επίσης παρατηρείται πως οι συντελεστές μεταβλητότητας και Gini αρχικά μειώνονται και κατόπιν αυξάνουν, φαινόμενο δηλωτικό της μείωσης των ανισοτήτων στις αναθέσεις δυνητικών πελατών, που συμβαίνουν σε τιμές της σταθεράς x περίπου στο διάστημα από 0.4 έως 0.6. Τα πολλαπλασιαστικά σταθμισμένα διαγράμματα Voronoi με πολύ υψηλές τιμές της σταθεράς x εξασφαλίζουν γενικώς καλύτερη αναλογία δυνητικών πελατών ανά υπαλλήλων στο υφιστάμενο δίκτυο της τράπεζας, αλλά δημιουργούν ανισότητες μεταξύ των υποκαταστημάτων, ή διατηρούν τις ανισότητες των αστάθμητων Voronoi. Αντίθετα, τα πολλαπλασιαστικά σταθμισμένα διαγράμματα Voronoi με πολύ χαμηλές τιμές της σταθεράς x διαφοροποιούνται ελάχιστα από τα αστάθμητα διαγράμματα Voronoi, ως προς το μέσο αριθμό αναθέσεων, μειώνουν όμως την ανισοκατανομή στις αναθέσεις, όπως φαίνεται από τις τιμές των συντελεστών CV και Gini.

Η τράπεζα έχει συμφέρον να επιλέξει εκείνο το σύστημα περιοχών αγοράς που ελαχιστοποιεί τις ανισότητες στο πλήθος των δυνητικών πελατών ανά υποκατάστημα. Επομένως θα επιλέξει το σύστημα πολλαπλασιαστικά σταθμισμένων διαγραμμάτων Voronoi με τους μικρότερους συντελεστές μεταβλητότητας και Gini. Αυτό συμβαίνει με τιμές της σταθεράς x 0.4, καθώς η τιμή του συντελεστή Gini είναι η χαμηλότερη (0.54) και η τιμή του συντελεστή μεταβλητότητας παραμένει σχετικά χαμηλή (74%). Αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι ότι τα διαγράμματα Voronoi εξυπηρετούν το βραχυχρόνιο σχεδιασμό της τράπεζας. Οι περιοχές αγοράς που δημιουργούνται βοηθούν την τράπεζα να αναθέσει με τον καλύτερο τρόπο τους δυνητικούς πελάτες στο υφιστάμενο δίκτυο.

Στο χάρτη του Σχήματος 3 παρουσιάζεται με συνεχή γραμμή το σύστημα περιοχών αγοράς που προτείνεται (σταθερά $x=0.4$) και συγκρίνεται με το σύστημα των αστάθμητων διαγραμμάτων Voronoi. (σταθερά $x=0$) που απεικονίζεται με διακεκομμένη γραμμή.

Από την επισκόπηση του διαγράμματος αναδεικνύεται η διαφορά στο μέγεθος των περιοχών αγοράς ανάμεσα στα δύο συστήματα. Αυτό που πρέπει να τονισθεί είναι πως στο πολλαπλασιαστικά σταθμισμένο σύστημα Voronoi παρόλο που οι περιοχές αγοράς έχουν πολύ διαφοροποιημένο μέγεθος, τα υποκαταστήματα έχουν καλύτερη αναλογία δυνητικών πελατών υπαλλήλων και μικρότερες διαφορές μεταξύ τους.

Σχήμα 3. Περιοχές αγοράς για τα υποκαταστήματα στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας



Πηγή: Αποτελέσματα ανάλυσης

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο άρθρο περιγράφεται μία αναλυτική διαδικασία καθορισμού περιοχών αγοράς για ένα δίκτυο υποκαταστημάτων. Το υπόδειγμα βασίζεται στην διατηρούμενη υπόθεση ότι ο χώρος είναι ετερογενής, με την έννοια ότι κάθε υποκατάστημα είναι διαφορετικά στελεχωμένο και λειτουργεί με διαφορετική συνάρτηση παραγωγής από τα υπόλοιπα. Ο γεωγραφικός χώρος διαμερίζεται με την χρήση διαγραμμάτων Voronoi. Συγκρίνονται διαφορετικές διαμερίσεις του χώρου ανάλογα με τη στάθμιση που χρησιμοποιείται. Στο άρθρο προτείνεται ως κριτήριο επιλογής διαμέρισης ο λόγος δυνητικών πελατών ανά τοποθετημένο υπάλληλο στα υποκατάστημα, γιατί αυτό αποτελεί κρίσιμο μέγεθος για την στρατηγική προσέλκυσης πελατείας της τράπεζας. Οι σταθμίσεις υπολογίζονται ως συναρτήσεις

του αριθμού των υπαλλήλων στο κάθε υποκατάστημα, γιατί ο αριθμός των υπαλλήλων περιγράφει ικανοποιητικά τη παραγωγική διαδικασία σε επίπεδο υποκαταστήματος. Η μεθοδολογία εφαρμόστηκε στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών για τα υποκαταστήματα μίας τράπεζας και έδειξε ότι τα σταθμικά Νομοί αντιμετωπίζουν καλύτερα την ετερογένεια του χώρου σε σύγκριση με τα αστάθμητα διαγράμματα, εξασφαλίζουν χαμηλότερη αναλογία δυνητικών πελατών ανά υπάλληλο και ταυτόχρονα μειώνουν τις ανισότητες στο πλήθος της δυνητικής πελατείας ανά τοποθετημένο υπάλληλο υποκαταστήματος. Από την άλλη πλευρά, τα αστάθμητα διαγράμματα Νομοί προσιδιάζουν περισσότερο στο ομότροπο πεδίο. Θεωρούν δηλαδή πως όλα τα υποκαταστήματα είναι ίδια, καθώς δεν αναγνωρίζουν διαφορετικότητα στα διάφορα υποκαταστήματα της τράπεζας, αφού διαμερίζουν τον γεωγραφικό χώρο γεωμετρικά. Έτσι τα διαγράμματα Νομοί μπορούν να χρησιμοποιηθούν αφενός ως βασικό εργαλείο στον ορισμό περιοχών αγοράς των υποκαταστημάτων βραχυχρονίως, και ως βοηθητική εφαρμογή για την λήψη αποφάσεων και χάραξη πολιτικής για την μακροχρόνια ανάπτυξη του δικτύου.

Συνοψίζοντας τα αποτελέσματα από την εφαρμογή των πολλαπλασιαστικά σταθμισμένων διαγραμμάτων Νομοί μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα δύο ειδών. Η πρώτη ομάδα συμπερασμάτων αφορά την επιχειρησιακή αξιοποίηση θεωρητικών εργαλείων και η δεύτερη ομάδα σχετίζεται με ένα από τα βασικά προβλήματα της χωρικής οικονομολογίας, το πρόβλημα της μεταβαλλόμενης χωρικής μονάδας, *modifiable areal unit problem* (MAUP).

Η πρώτη ομάδα συμπερασμάτων αφορά το γεγονός ότι τα πολλαπλασιαστικά σταθμισμένα διαγράμματα Νομοί αποτελούν ιδιαίτερα χρήσιμο εργαλείο για την ανάπτυξη συστημάτων περιοχών αγοράς σε επιχειρήσεις που λειτουργούν δίκτυο υποκαταστημάτων βραχυχρονίως, όπως οι τράπεζες. Τούτο διότι περιγράφουν καλύτερα τον ετερογενή χώρο, αφού λαμβάνουν υπόψη μέσω των σταθμίσεων τη διαφορετικότητα κάθε σημείου-υποκαταστήματος στο χώρο. Οι περιοχές αγοράς που ορίζονται από τα διαγράμματα Νομοί, δίνουν στην τράπεζα τη δυνατότητα να διαχειριστεί προσωπικό και εγκαταστάσεις βραχυχρονίως, όταν αυτά δεν μπορούν να μεταβληθούν. Δευτερεύουσα χρήση των περιοχών αγοράς που ορίζονται με αυτό τον τρόπο, είναι η διατύπωση συγκεκριμένων αριθμητικών επιχειρηματικών στόχων (προσέλκυση νέων πελατών) ανά υποκατάστημα, ο έλεγχος της πορείας των εργασιών και η αξιολόγηση της επίδοσης. Τέλος, η τράπεζα μπορεί να αξιολογήσει το υφιστάμενο δίκτυο, τόσο ως προς τον αριθμό των υποκαταστημάτων μέσω των εμβαδού των περιοχών αγοράς, όσο και ως προς τη στελέχωση αυτών μέσω του λόγου δυνητικών πελατών ανά υπάλληλο.

Η δεύτερη ομάδα συμπερασμάτων αφορά την έμμεση αντιμετώπιση της χωρικής μεροληψίας που δημιουργεί η οποιαδήποτε διαμέριση του γεωγραφικού χώρου σε υποπεριοχές (Paelinck, 2005). Συγκεκριμένα, το πρόβλημα αναδεικνύεται χωρίς φυσικά να

επιλύεται από τις διαφορετικές τιμές του λόγου δυνητικών πελατών ανά υπάλληλο, ή τα εμβαδά των περιοχών αγοράς. Το εργαλείο παραγωγής των διαγραμμάτων βοηθά στη μελέτη αυτού του φαινομένου, καθώς δημιουργεί εύκολα σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών εμπειρικές μεταβαλλόμενες χωρικές μονάδες. Μελλοντική προέκταση του παρόντος υποδείγματος είναι η επιλογή στάθμισης με την χρήση ανομοιογενών χωρικών σημειακών ανελίξεων οι οποίες περιγράφουν την ετερογένεια του χώρου με τη βοήθεια τυχαίων μεταβλητών, γενικεύοντας την προσέγγιση του άρθρου που βασίστηκε στη σταθερά x . Κάτω από αυτό το πρίσμα θα εξεταστεί και η χρήση ενός συνδυασμού προσθετικών και πολλαπλασιαστικών σταθμισμένων Voronoi.

Βιβλιογραφία

- Ash P.F. και Bolker E.D. (1986) "Generalized Dirichlet tessellations", *Geometricae Dedicata*, 20: 209-243.
- Aurenhammer F. (1987) "Improved algorithms for disks and balls using power diagrams", *Journal of Algorithms*, 9: 151-161.
- Aurenhammer F. και Edelsbrunner H. (1984) "An Optimal Algorithm for Constructing the Weighted Voronoi Diagram in the Plane", *Pattern Recognition*, 17(2): 251-257.
- Aurenhammer F. και Klein R. (2000) "Voronoi Diagrams", στο *Handbook of Computational Geometry*, Elsevier Science Publishing, 201-290.
- Beckmann M. (1968) *Location Theory*, New York: Random House.
- Boots B.N. (1980) "Weighting Thiessen Polygons", *Economic Geography*, 56: 248-259.
- Boots B.N. και South R. (1997) "Modeling Retail Trading Areas Using Higher-Order, Multiplicatively Weighted Voronoi Diagrams", *Journal of Retailing*, 73(4): 519-536.
- De Berg M., van Kreveld M., Overmars M. και Schwarzkopf O. (2000) *Computational Geometry – Algorithms and Applications*, 2^η έκδοση, Springer.
- Drysdale S. (1993) "Voronoi Diagrams – Applications from Archeology to Zoology", στην ιστοσελίδα <http://www.ics.uci.edu/~eppstein/gina/scot.drysdale.html>.
- Drysdale S. και Lee D.T. (1978) "Generalized Voronoi diagrams in the plane", *Proceeding of the 16th Annual Allerton Conference on Communication, Control and Computing*, pp. 833-842.
- Dyckin P. και Lloyd P. (1990) *Location in Space. Theoretical Perspectives in Economic Geography*, New York: Harper Collins.
- Edelsbrunner H. και Seidel, R. (1986) "Voronoi diagrams and arrangements", *Discrete and Computational Geometry*, 1: 25-44.
- Fortune S. (1987) "A sweepline algorithm for Voronoi diagrams", *Algorithmica*, 2: 153-174.

- Fujita M., Krugman P. και Venables A. (2001) *The Spatial Economy. Cities, Regions and International Trade*, MIT Cambridge Massachusetts.
- Klein R. (1989) *Concrete and Abstract Voronoi Diagrams*. Lecture Notes in Computer Sciences, no. 400, Springer.
- Lee D.T. (1980) "Two dimensional Voronoi diagrams in the L_p metric", *Journal of the ACM*, 27: 604-618.
- MapBasic – Development Environment User’s Guide* (2002) New York: MapInfo corporation.
- Mu L. (2004) "Polygon Characterization with Multiplicatively Weighted Voronoi Diagram", *The Professional Geographer*, 56(2): 222-239.
- Ohya T., Iri M., και Muroto, K., (1984) "Improvements of the incremental method for the Voronoi diagram with computational comparisons of various algorithms", *Journal of Operations Research Society of Japan*, 27: 306-336.
- Okabe A., Boots B., και Sugihara K. (1992) *Spatial Tessellations: Concepts and Applications of Voronoi Diagrams*, New York: John Wiley and Sons.
- Paelinck J. H. P., Spatial Econometrics: History, State of the art and challenges ahead, *Workshop on Spatial Econometrics*, Kiel Institute for World Economics, April 2005, <http://www.uni-kiel.de/ifw/konfer/spatial/paelinck.pdf>
- Preparata F.P., και Hong S.J. (1977) "Convex hulls of finite sets of points in two and three dimensions", *Communications of the ACM*, 20(2): 87-93.
- Sakamoto M. και Takagi M. (1988) "Patterns of Weighted Voronoi Tessellation", *Sci Form*, 3: 103-111.
- Schardt B.F. και Drysdale R.L. (1991) "Multiplicatively weighted crystal growth Voronoi diagram", *Proceedings of the Second Canadian Conference in Computational Geometry*, pp. 214-223.
- Sugihara K., Iri M., Inagaki H. και Imai T. (2000) "Topology Oriented Implementation – An Approach to Robust Geometric Algorithms", *Algorithmica*, 27: 5-20.
- Sugihara K. (2002) "Voronoi Diagrams", στο Farin G., Hoschek J., και Kim M.S., *Handbook of Computer Aided Geometric Design*, North-Holland, 429-450.

Αναστάσιος Ν. Καραγάνης

Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Συγγρού 136, Αθήνα 176 71, e-mail: akaragan@panteion.gr

Άγγελος Μιμής

Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Συγγρού 136, Αθήνα 176 71, e-mail: amimis@panteion.gr

Ενεργειακή και τουριστική στρατηγική ανάπτυξης στη Νήσο Σκόπελο

Ευανθία Μιχάλαϊνα

Ειδική Επιστήμων, Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας

Όλγα Χριστοπούλου

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις μέρες μας η τουριστική πολιτική σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, αποσκοπεί στη βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών, στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, και στην προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού, αλλά πάντα αποδίδοντας έμφαση σε περιβαλλοντικά ζητήματα. Ταυτόχρονα, η ενημέρωση του κοινού, οδηγεί συνεχώς σε αυξημένη ζήτηση περιβαλλοντικά φιλικών υπηρεσιών (Karagiorgas κ.ά., 2007), ενώ η διεθνής επιστημονική κοινότητα δραστηριοποιείται ιδιαίτερα έντονα στην εύρεση τρόπων μείωσης των χρησιμοποιούμενων ποσοτήτων ενέργειας και φυσικών πόρων, καθώς και των παραγόμενων απορριμμάτων και ρύπων που προκύπτουν από την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών (Kelly κ.ά., 2007).

Συνδυάζοντας το γεγονός ότι τα περισσότερα νησιά παγκοσμίως (συμπεριλαμβανομένων και των Ελληνικών) εξαρτώνται από την εισαγωγή κυρίως πετρελαίου και των σχετικών προϊόντων (Chen κ.ά., 2007), με το ότι η ενεργειακή κατανάλωση των ξενοδοχείων στην Ελλάδα κατατάσσεται ανάμεσα στις υψηλότερες σε Ευρωπαϊκό επίπεδο –π.χ. στην Ιταλία η κατανάλωση ανέρχεται σε 215 kWh/m², στην Ισπανία σε 287 kWh/m², στην Ελλάδα σε 280-287 kWh/m² και στη Γαλλία σε 420 kWh/m² (Argiriou κ.ά., 1991)– είναι προφανές ότι η λύση της παραγωγής ενέργειας από φυσικούς πόρους αρχίζει να αποκτά βαρύνουσα σημασία για τα Ελληνικά νησιά. Άλλωστε, σύμφωνα με το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) τα νησιά χαρακτηρίζονται ως "ευαίσθητα οικοσυστήματα" (ΣτΕ, 1996 και 1998) που θα πρέπει να επιδέχονται "ήπιας" ενεργειακής μεταχείρισης (ΣτΕ, 2000).

Η υπόθεση αυτή φαίνεται να επαληθεύεται από νησιώτικες περιοχές παγκοσμίως: Στα Κανάρια νησιά, η χρήση αιολικής και ηλιακής (φωτοβολταϊκής και θερμικής) ενέργειας, παρουσιάζουν συνεχιζόμενη ετήσια αύξηση.

Στη νήσο Madeira έχουμε έντονη παρουσία υδροηλεκτρικής και αιολικής ενέργειας: Συγκεκριμένα, το 1996, οι ανανεώσιμες μορφές ενέργειας κάλυπταν το 33% της συνολικής ηλεκτρικής παραγωγής, με συνέπεια να παρατηρείται μειωμένη περιβαλλοντική ρύπανση. Στα νησιά Cape Verde η βιομάζα αντιπροσωπεύει το 37,4% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας, ενώ τρία αιολικά πάρκα αντιπροσωπεύουν το 3% της συνολικής εγκατεστημένης ηλεκτρικής ενέργειας (Chen κ.ά., 2007). Από επιχειρηματικής άποψης, ο τομέας παροχής τουριστικών υπηρεσιών δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το θέμα της φιλοπεριβαλλοντικής ενεργειακής πολιτικής: Επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο παροχής τουριστικών υπηρεσιών (κυρίως στον ξενοδοχειακό τομέα) σημειώνουν το υψηλότερο ποσοστό θετικής ανταπόκρισης σχετικά με τα οφέλη των τεχνολογιών ανανεώσιμης ενέργειας (Dalton κ.ά., 2007), συμφωνώντας με τον Edgar (Edgar στον Dalton κ.ά., 2007), στο ότι πολύ μεγάλες τουριστικές επιχειρήσεις θεωρούν τις φιλοπεριβαλλοντικές πρωτοβουλίες σημαντικό συστατικό της γενικής επιχειρησιακής στρατηγικής. Αντίθετα, οι επιχειρηματίες μικρών τουριστικών μονάδων, παρουσιάζουν τη χαμηλότερη αναλογία θετικής ανταπόκρισης στις ΑΠΕ. Αυτή η διαφοροποίηση μπορεί να ερμηνευθεί από το γεγονός ότι εξαιτίας του μικρού μεγέθους τους, θεωρούν ότι έχουν μικρή επίδραση στην ποιότητα του περιβάλλοντος και άρα μπορούν να εξαιρεθούν από οποιεσδήποτε περιβαλλοντικές υποχρεώσεις-δεσμεύσεις.

Η έρευνα που ακολουθεί αφορά ακριβώς τον τομέα παροχής υπηρεσιών και συγκεκριμένα την προσέγγιση τουριστικής αιεφόρου ανάπτυξης μέσω της χρήσης ανανεώσιμων μορφών ενέργειας. Ειδικοί στόχοι του παρόντος άρθρου είναι:

- α. η εξέταση των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών τάσεων που σχετίζονται με την ένταξη των έργων και των εξοπλισμών ΑΠΕ στην περιοχή ενός μεσογειακού, Ελληνικού νησιού που χαρακτηρίζεται από γεωγραφική απομόνωση, γεωγραφικά "περιορισμένα" όρια, αυθεντικό κοινωνικό ιστό, συγκεκριμένη αξιοποίηση τοπικών (φυσικών, πολιτισμικών και οικονομικών) πόρων, τουριστική προσέλκυση και ιστορική κληρονομιά εμπλουτισμένη με σύγχρονες εξελίξεις, και
- β. η διερεύνηση της σχέσης καινοτόμων ενεργειακών εξοπλισμών και της αιεφόρου τουριστικής ανάπτυξης στο νησί.

Περιοχή της μελέτης μας είναι η νήσος Σκόπελος, ενώ η εργασία μας θα διαρθρωθεί σε δύο βασικά μέρη: Στο πρώτο μέρος, θα παρουσιασθούν τα γεωγραφικά, οικονομικά, δημογραφικά και περιβαλλοντικά δεδομένα της περιοχής, καθώς και το ενεργειακό

profile και οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται για τις ΑΠΕ. Στο δεύτερο μέρος θα προσεγγισθεί μια ενεργειακή στρατηγική βασιζόμενη στις ιδιαιτερότητες της νήσου Σκοπέλου με στόχο την αειφόρο τουριστική της ανάπτυξη.

2. ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το Ελληνικό νησί της Σκοπέλου βρίσκεται βορειοανατολικά της περιφέρειας Θεσσαλίας και ανήκει στο σύμπλεγμα των Σποράδων (μαζί με τη Σκιάθο και την Αλόνησο). Με επιφάνεια 97 τ.χλμ., υψόμετρο 688 μ. και ακτογραμμή 67 χλμ. και πληθυσμό 4.696 κατοίκους (δεδομένα 2001), πρόκειται για το μεγαλύτερο νησί των Βόρειων Σποράδων. Περιλαμβάνει δύο κύριους οικισμούς, τη Σκόπελο (βορειοανατολικά) και τη Γλώσσα (Βορειοδυτικά), καθώς και μικρά χωριά στα ανατολικά, ενώ αραιοκατοικημένες είναι βασικά δύο ζώνες: το ορεινό κέντρο του και η νοτιοανατολική πλευρά του νησιού. Η θαλάσσια επικοινωνία γίνεται κυρίως μέσω των λιμανιών της Σκοπέλου και της Γλώσσας. Οι αστικοί πόλοι είναι ενωμένοι μεταξύ τους με οδική υποδομή, η δε εμπορική κίνηση, εμφανίζεται κυρίως γύρω από τον οικισμό της Σκοπέλου, με κίνηση κυρίως προσανατολισμένη στην Ηπειρωτική Ελλάδα και στα υπόλοιπα νησιά των Σποράδων.

Το νησί έχει σταθερό πληθυσμό 4.700 κατοίκων (η πλειοψηφία του οποίου διαμένει στον οικισμό της Σκοπέλου), ενώ η ηλικιακή πυραμίδα εμφανίζεται ισορροπημένη, με σημαντικό ποσοστό νέων (25-35 ετών). Η τουριστική κίνηση είναι πολύ αυξημένη στο νησί (ετήσιες επισκέψεις 38.000 ατόμων), κάτι το οποίο οφείλεται εν μέρει στο αεροδρόμιο της Σκιάθου. Οι μόνιμοι μετανάστες (κυρίως Αλβανοί) ανέρχονται σε μεγάλα ποσοστά και απασχολούνται κυρίως στις αγροκαλλιέργειες και τα τοπικά εργαστήρια. Το 11% της τουριστικής κίνησης αποτελείται από επισκέπτες άλλων χωρών (AgroParisTech – ENGREF, 2007).

Σε ό,τι αφορά την αρχιτεκτονική του νησιού, η διαφύλαξη του παραδοσιακού τρόπου κτισίματος είναι εντυπωσιακή αφενός χάρη σε υφιστάμενους αρχιτεκτονικούς κανόνες (στα αστικά κέντρα) και αφετέρου χάρη στον ίδιο έλεγχο από τους κατοίκους σε ό,τι αφορά τις αγροτικές ζώνες. Επί του παρόντος, αναπτύσσεται πολεοδομικό σχέδιο στην πόλη της Σκοπέλου, όπου θα καθορισθούν οι χρήσεις γης. Η δε θρησκευτική παράδοση καθιστά έντονη την παρουσία της με 35 εκκλησίες και 7 μοναστήρια (AgroParisTech – ENGREF, 2007).

Ποιοτικά εργαστήρια χειροτεχνίας, διάσπαρτα στο νησί, αποσκοπούν στη διαφύλαξη της πολιτισμικής κληρονομιάς, ενώ αξίζει να σημειωθεί η συνύπαρξη εργαστηρίων αντικειμένων τέχνης (π.χ. αγγειοπλαστικής) και παραδοσιακών εργαστηρίων παραγωγής εργαλείων και σκευών καθημερινής χρήσης. Όπως συμβαίνει για την πλειοψηφία των Ελληνικών νησιών, τα στοιχεία της αλληλεγγύης μεταξύ των Ελλήνων νησιωτών καθώς

και η εμμονή τους στη διαφύλαξη της τοπικής ταυτότητας, παράδοσης και πατρογονικής κληρονομιάς είναι έντονα και διατηρούνται κυρίως χάρη στα υφιστάμενα ισχυρά οικογενειακά δίκτυα καθώς και χάρη στις διαπροσωπικές σχέσεις και ανταλλαγές μεταξύ των κατοίκων του νησιού. Η οργάνωση ωστόσο και προώθηση των έργων τέχνης και προϊόντων των εργαστηρίων είναι αδύναμη, απόρροια εν μέρει της περιορισμένης δυνατότητας τοπικής επιμόρφωσης.

Τα δάση κυριαρχούν στη Σκόπελο (σε ποσοστό 49% επί της συνολικής της έκτασης) και στην πλειοψηφία τους αποτελούν ιδιωτικές εκτάσεις. Στις μέρες μας, ελάχιστα αξιοποιούνται, σε αντίθεση με το παρελθόν όπου το ξύλο των δασών χρησιμοποιείτο για την πευκορετσίνα του, αλλά και για την κατασκευή σκαριών (η Σκόπελος ήταν γνωστή για τη ναυτική της δραστηριότητα). Πλέον ο ρόλος των δασών είναι κυρίως αισθητικός, το δε δασικό κτηματολόγιο είναι σε εξέλιξη. Ιδιαίτερες περιβαλλοντικές πιέσεις δεν παρατηρήθηκαν, εκτός από μια μερική υποβάθμιση των τοπίων λόγω της συσσώρευσης πληθυσμού και των αποβλήτων. Εν τούτοις, δυστυχώς, και παρά την ευαισθησία των κατοίκων για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, κανένα συγκεκριμένο μέτρο προστασίας δεν παρατηρήθηκε, εκτός από κάποιες –κεντρικά κατευθυνόμενες– προσπάθειες (διαφύλαξη θαλασσών, Natura 2000). Σε ό,τι αφορά το νερό, προς το παρόν οι προμήθειες κρίνονται επαρκείς, υπάρχει ωστόσο μια ανησυχία για τη μελλοντική πιθανότητα ανεπάρκειας νερού, η οποία συνδέεται με την προβλεπόμενη αύξηση της τουριστικής πίεσης, τόσο άμεσα (αύξηση της κατανάλωσης πόσιμου νερού) όσο έμμεσα (αύξηση χρήσης νερού σε όλους τους τομείς που συνδέονται με τον τουρισμό). Πιθανά προβλήματα ξηρασίας μπορεί να είναι ένα από τα άμεσα αποτελέσματα, ενώ ήδη συζητούνται μέτρα ρύθμισης του προβλήματος (όπως για παράδειγμα η κατασκευή δεξαμενών ή η αφαλάτωση).

Η οικονομική ανάπτυξη της Σκοπέλου γνώρισε τρεις φάσεις (AgroParisTech – ENGREF, 2007): Από τον 16ο έως τα τέλη του 19ου αιώνα, το νησί φημιζόταν για τα ναυπηγεία του, καθώς και για τη δραστηριοποίησή του επί των αμπελοκαλλιέργειών. Από τις αρχές του 20ου αιώνα έως τη δεκαετία του 1960, η αγροκαλλιέργεια εμπορευματοποιήθηκε, κυρίως λόγω της εισαγωγής ποικιλιών δαμάσκηνου. Η πολύ καλή του προσαρμογή στο νησί, επέτρεψε την εμπορευματοποίησή του σε όλη την Ηπειρωτική Ελλάδα. Παράλληλα, οι υπόλοιπες δενδροκαλλιέργειες¹, καθώς και η κτηνοτροφία, αποτέλεσαν αποδοτικές οικονομικές δραστηριότητες. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, ο τουρισμός αρχίζει προοδευτικά να αναπτύσσεται, με την κτηνοτροφία και τη δενδροκαλλιέργεια να αναπτύσσονται επίσης με μειωμένους, ωστόσο, ρυθμούς. Ως δευτερεύουσες οικονομικές δραστηριότητες στο νησί, εμφανίζεται η αλιεία και η παραγωγή μελιού ενώ ταυτόχρονα

¹ Η καλλιέργεια του δαμάσκηνου στη Σκόπελο, συνεχίστηκε για: α) την αξιοποίηση των προσπαθειών του παρελθόντος που οδήγησαν στο δαμάσκηνο εξαιρετικής ποιότητας και για β) τη συγκράτηση της τιμής σε ένα αποδεκτό επίπεδο.

υπάρχουν έντονα στοιχεία ενασχόλησης με χειρωνακτικές και καλλιτεχνικές δραστηριότητες. Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι παρατηρείται κάποιος ανταγωνισμός ανάμεσα στους δύο κύριους οικισμούς του νησιού (τη Σκόπελο και τη Γλώσσα) αν και αν και η οικονομική συνεργασία ανάμεσα στους δύο βασικούς πόλους του νησιού εμφανίζεται περιορισμένη (AgroParisTech – ENGREF, 2007).

Σε όλες αυτές τις δραστηριότητες, παρατηρείται μια πολύ καλή αξιοποίηση των αγροτικών, τουριστικών και καλλιτεχνικών πόρων, η ύπαρξη πλούσιων πρώτων υλών και το στοιχείο της παραδοσιακής τεχνογνωσίας, κλειστά (οικογενειακά) εμπορικά κυκλώματα και ικανοποιητική ικανότητα προσαρμογής της προσφοράς στη ζήτηση. Οι τοπικοί φορείς προσπαθούν να συνδέσουν την ανάπτυξη των παραδοσιακών δραστηριοτήτων με αυτή του τουρισμού. Αυτή η συνεργασία είναι πολύπλοκη και εύθραυστη αλλά –όπως θα δούμε στη συνέχεια– μπορεί να εγγυηθεί μία αιεφόρο τοπική ανάπτυξη, έτσι ώστε να διατηρηθεί ταυτόχρονα ο αυθεντικός χαρακτήρας του νησιού και να επιτευχθεί μία ισορροπημένη οικονομία.

Οι προαναφερθείσες εξελίξεις στις οικονομικές δραστηριότητες του νησιού, επέφεραν τη μερική μεταφορά της απασχόλησης του ενεργού πληθυσμού από την αγροκαλλιέργεια στον τουρισμό. Αρχικά, οι πρώτοι τουρίστες αφορούσαν κυρίως ένα κοινό διανοούμενων, ενώ στις μέρες μας εμφανίζεται η μορφή του μαζικού τουρισμού, κυρίως κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο. Πιο συγκεκριμένα, σε ό,τι αφορά τον τουρισμό της Σκοπέλου, σημαντικό ποσοστό των επισκεπτών κατάγεται από την Αθήνα και προτιμούν το νησί για τα σαββατοκύριακά τους λόγω του έντονου πράσινου χαρακτήρα του που έρχεται σε αντίθεση με το βραχώδες ανάγλυφο της πλειοψηφίας των νησιών του Αιγαίου, ενώ οι ξένοι τουρίστες φθάνουν κυρίως από το αεροδρόμιο της Σκιάθου. Οι επισκέπτες ενδιαφέρονται έντονα για την κληρονομιά του νησιού, και για τις φυσικές δραστηριότητες που προσφέρει. Μεγάλο μέρος της οικονομικής δραστηριότητας του νησιού, διαρθρώνεται γύρω από τον τουρισμό: Οι κάτοικοι της Σκοπέλου, εμφανίζουν όλο και μεγαλύτερη διάθεση αποτίμησης σε χρηματικούς όρους των παραγωγικών τους δραστηριοτήτων, φροντίζοντας να τις συνδέσουν με την τουριστική ανάπτυξη, ενώ οι Συνεταιρισμοί Γυναικών, για παράδειγμα, οργανώνονται και προωθούν τοπικά προϊόντα στους τουρίστες. Οι δε ασχολούμενοι με αγροτικές ή κτηνοτροφικές δραστηριότητες φροντίζουν να προωθούν τα παράγωγα προϊόντα τους στην τουριστική αγορά, αλλά και να τη διευρύνουν, προσφέροντας δωμάτια προς ενοικίαση, κ.λπ. Τα παραπάνω στοιχεία, καθώς και η επιθυμία των κατοίκων για τη δημιουργία πολλαπλών πόλων τουριστικών ροών, δημιουργούν τις αναγκαίες και ικανές συνθήκες για την ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού (οικοτουρισμού, εκκλησιαστικού τουρισμού, αθλητικού τουρισμού, κ.λπ.)

Η πολυαπασχόληση είναι κυρίαρχη (π.χ. τεχνίτες που προτείνουν δωμάτια για τους επισκέπτες, εστιατόρες που παράλληλα είναι κτηνοτρόφοι, κλπ.), ενώ παρατηρείται η αύξηση του επιπέδου μόρφωσης των γυναικών και η συνέχιση της άσκησης παραδοσιακών επαγγελματικών δραστηριοτήτων. Η ικανότητα ευελιξίας και προσαρμοστικότητας των Σκοπελιτών στις νέες συνθήκες θα πρέπει να σημειωθεί, οι δε μετανάστες παίζουν έναν διόλου ευκαταφρόνητο ρόλο στον αγροτικό και οικοδομικό τομέα. Στο νησί, ευνοείται επίσης μια πολιτική επιστροφής των νέων στο νησί, με την ύπαρξη νέων μορφών εργασίας, κλπ. και παρατηρείται η εισχώρηση επιχειρηματικών στοιχείων στους τοπικούς συνεταιρισμούς, ενώ πολύ πρόσφατα άρχισε να υιοθετείται ένα μοντέλο μετάβασης από την άτυπη "οικογενειακή" οικονομία, σε μια δομημένη οικονομία που προτείνει την πώληση τοπικών προϊόντων καθόλη τη διάρκεια του έτους (π.χ. ο συνεταιρισμός γυναικών στη Γλώσσα προσφέρει τα προϊόντα του σε πολιτιστικές εκδηλώσεις κατά τη διάρκεια του χειμώνα, και ως τουριστικά προϊόντα σε τουρίστες το καλοκαίρι, σε ειδικό χώρο φιλοξενίας με οργανωμένο λογισμικό σύστημα και χρηματοδότηση υποβοηθούμενη από Ευρωπαϊκούς πόρους). Μέρος της τοπικής παραγωγής χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι τοπικές κοινωνίες ενημερώνονται για τις επιδοτήσεις αυτές από την αρμόδια Περιφέρεια, η οποία ενημερώνεται με τη σειρά της από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης της Ελλάδας. Στη Σκόπελο, λειτουργεί γραφείο διαχείρισης Ευρωπαϊκών επιδοτήσεων, το οποίο ασχολείται με την οργάνωση των επιδοτήσεων, τον προσδιορισμό προτεραιοτήτων, τη δυνατότητα απόδειξης απορρόφησης Κοινοτικών κονδυλίων, κ.λπ. Οι δε επιδοτήσεις διοχετεύονται κυρίως στη συντήρηση παρά στην εξάπλωση των αγροκαλλιεργειών, καθώς το ενδιαφέρον των νέων παραμένει περιορισμένο για την περαιτέρω ανάπτυξη αυτού του τομέα. Αντίστοιχα, στην αλιεία, η πλειονότητα των αλιευτικών εξοπλισμών βελτιώθηκε χάρη στην οικονομική υποστήριξη των Ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων, γεγονός που έδωσε ώθηση στην παραγωγική αυτή δραστηριότητα, η οποία ωστόσο αναπτύσσεται επίσης με βραδείς ρυθμούς, λόγω της χωροθέτησης του λιμανιού στο βόρειο τμήμα του νησιού, το οποίο βάλλεται από ισχυρούς ανέμους.

Παράλληλα, το παραδοσιακό κοινωνικό σύστημα, χαρακτηριστικό των μικρών νησιών, το οποίο βασίζεται στην αλληλεγγύη και στη σπουδαιότητα του οικογενειακού κύκλου, φαίνεται να διατηρείται σε ισχύ. Το ενδιαφέρον του ενεργού πληθυσμού προς τους τομείς του τουρισμού και του εμπορίου δεν λειτουργεί (προς το παρόν) εις βάρος των λοιπών παραγωγικών δραστηριοτήτων. Αντιθέτως, οι κάτοικοι δείχνουν ευαισθητοποιημένοι για την ανάγκη ανάπτυξης ποιοτικού τουρισμού και διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος που θα βασίζεται στα συγκριτικά πλεονεκτήματα του νησιού (Michalena, 2007). Άλλωστε, σύμφωνα με σχετική έρευνα για την τουριστική προσφορά και ζήτηση με στόχο την ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού στη Σκόπελο, προκύπτει ότι οι εναλλα-

κτικές (ποιοτικές) μορφές τουρισμού, δηλαδή αυτές που βασίζονται στην αξιοποίηση του φυσικού και ανθρωπογενούς κάλλους του νησιού, αποτελούν επιδίωξη και των επισκεπτών του νησιού (Κουτσερή, 2005).

Σε επίπεδο τοπικής διακυβέρνησης, οι δημοτικές αρχές υποστηρίζουν όλες τις κοινωνικές ομάδες του νησιού και οι εναλλαγές προσώπων και πολιτικών σε τοπικό επίπεδο δεν επηρεάζει τη συνέχεια των σχεδίων τοπικής ανάπτυξης. Έτσι, οι δράσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, διαδέχονται η μία την άλλη με συνέπεια και συνέχεια, γεγονός που διευκολύνει την τοπική διακυβέρνηση. Εξάλλου, το όραμα είναι κοινό: όλες οι πολιτικές απόψεις συγκλίνουν στο γεγονός ότι στα ερχόμενα πέντε χρόνια, τα πρώτα αποτελέσματα των στρατηγικών τους θα είναι ορατά και ότι μακροπρόθεσμα η τουριστική ανάπτυξη θα είναι ποιοτική (και όχι ποσοτική). Αυτή η ανάπτυξη, θα βασίζεται στην ισορροπία ανάμεσα στους τρεις τομείς παραγωγικής δραστηριοποίησης (πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή), καθώς και στην επέκταση της τουριστικής δραστηριοποίησης καθόλη τη διάρκεια του έτους.

3. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ

Στον ενεργειακό τομέα, το νησί είναι διασυνδεδεμένο με την Ηπειρωτική Ελλάδα (με το Βόλο συγκεκριμένα) και ως εκ τούτου τροφοδοτείται πιθανότητα από λιγνίτη. Σε ότι αφορά τη χρήση φυσικών ενεργειακών πόρων (που δε λαμβάνει χώρα προς το παρόν), οι κάτοικοι δεν είναι ενάντιοι στην αξιοποίησή τους, τονίζουν ωστόσο ότι αυτή θα πρέπει να γίνει με γνώμονα το σεβασμό προς τους κατοίκους, το περιβάλλον και την πολιτισμική κληρονομιά. Σε αυτό το πλαίσιο, οι τοπικές αρχές έχουν δείξει αρχικό ενδιαφέρον ανάπτυξης της αιολικής ενέργειας, λόγω της υποχρέωσης καταβολής εκ νόμου του 3% των εσόδων των επενδυτών στα ταμεία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης των Δήμων και Κοινοτήτων στα εδάφη των οποίων εγείρονται τα αιολικά πάρκα (ν. 3468/06). Το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη βαρύνουσα σημασία που αποδίδει η Τοπική Αυτοδιοίκηση στα οικονομικά κίνητρα τα παρεχόμενα από την εθνική ενεργειακή πολιτική. Οι Τοπικές Αρχές της Σκοπέλου, φαίνεται να έχουν ήδη επιλέξει τις κατάλληλες περιοχές ένταξης ανεμογεννητριών (με άγνωστα –ωστόσο– κριτήρια) (Michalena, 2007). Το ηλιακό δυναμικό είναι επίσης έντονο και υποψήφιο προς εκμετάλλευση για την παραγωγή ενέργειας στο νησί, ενώ σχετικά με τη δυνατότητα ανάπτυξης άλλων μορφών ΑΠΕ, οι Τοπικές Αρχές είναι σχετικά ενήμερες, θεωρούν ωστόσο ότι τα έργα βιομάζας/βιοαερίου χρειάζονται εκτάσεις και ποσότητες αποβλήτων τις οποίες το νησί δεν διαθέτει. Πεδία γεωθερμίας δεν έχουν ανιχνευθεί στο νησί.

Η ως άνω ενημέρωση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Σκοπέλου, έρχεται σε ευχάριστη αντίθεση με αντίστοιχα συμπεράσματα που είχαν αποκαλύψει έρευνες σε νησιά

με αντίστοιχα με τη Σκόπελο, δημογραφικά, χαρακτηριστικά, όπως για παράδειγμα στη Μήλο (νησί με 4.771 κατοίκους) και στην Άνδρο (νησί με 3.793 κατοίκους), κατά το έτος 2005 (Πολύζου κ.ά., 2005) και (Βασταρδή κ.ά., 2005). Σύμφωνα με τις έρευνες εκείνες, το 65% περίπου των κατοίκων της Μήλου για παράδειγμα, φαίνονταν πεπεισμένοι για την αρνητική επίδραση της γεωθερμίας στις αγροκαλλιέργειες και στις δενδροκαλλιέργειες, επηρεασμένοι από την ατυχή απόπειρα εκμετάλλευσης γεωθερμικού πεδίου στο νησί κατά τη δεκαετία του 1980. Στη δε Άνδρο, το 67% των κατοίκων του νησιού εμφανίστηκε θετικό στην εγκατάσταση ανεμογεννητριών, όχι όμως κοντά στην περιοχή κατοικίας τους. Αξιοσημείωτο ήταν ότι μόνο το 57% πίστευε ότι η αιολική ενέργεια θα ήταν η λύση στις ενεργειακές αιχμές του νησιού, ενώ το 31% προτιμούσε ως λύση την συνέχιση της αξιοποίησης του σταθμού πετρελαίου του νησιού, παρά το γεγονός ότι ο τελευταίος είναι εγκατεστημένος στο εσωτερικό (!) του νησιού, ενώ το 12% δεν είχε άποψη. Μεταξύ αυτών που προτίμησαν την αιολική ενέργεια, μόνο το 28% θα αποδεχόταν να καταβάλλει επιπρόσθετο τίμημα για την παραγωγή "πράσινης ενέργειας", ενώ στην πλειοψηφία τους, οι ανησυχίες που συνδέονταν με την ανάπτυξη της αιολικής ενέργειας, αφορούσαν κυρίως την αισθητική υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι σε αντίθεση με όσα παρατηρήθηκαν στη Σκόπελο, κατά το έτος 2005 υπήρχε ελάχιστο ενδιαφέρον στις Ελληνικές νησιώτικες περιοχές για την προώθηση της "αιφόρου ανάπτυξης" τους, παρά το ότι αυτή ως έννοια είχε ήδη αρχίσει να "επιβάλλεται" διεθνώς από το έτος 1992.

Οι απόψεις των τοπικών κοινωνιών, φαίνεται ωστόσο ότι άρχισαν να προσανατολίζονται σε μια πιο "αιφόρο" κατεύθυνση στις μέρες μας, εξαιτίας της ολοένα αυξανόμενης ανάγκης για τη διαφύλαξη των εδαφών και τη διαφύλαξη των φυσικών πόρων, λόγω αφενός των κλιματικών αλλαγών (που ανύψωσαν πλέον ορατά –και ίσως εξόφθαλμα- τις θερμοκρασίες στα Ελληνικά νησιά) και αφετέρου λόγω της συνεχιζόμενης τουριστικής ανάπτυξης και των ενεργειακών και περιβαλλοντικών πιέσεων που αυτή συνεπάγεται (ας σημειωθεί ότι οι τοπικές αρχές δεν έχουν επί του παρόντος εκτιμήσει την τουριστική φέρουσα ικανότητα της νήσου Σκοπέλου (Michalena, 2007). Άλλωστε, οι μαρτυρίες των τοπικών φορέων δείχνουν ότι η νήσος Σκόπελος βρίσκεται σε μία κρίσιμη καμπή της ανάπτυξης της (AgroParisTech – ENGREF, 2007) η οποία χαρακτηρίζεται από μια οικονομία με όλο και πιο έντονο ενδιαφέρον για τις "άτυπες σχέσεις", την πολυαπασχόληση και την τυποποίηση των συναλλαγών.

4. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Είδαμε ότι η Σκόπελος αποτελεί ένα νησί με πολλούς φυσικούς πόρους τους οποίους οι Αρχές επιθυμούν να θέσουν στην υπηρεσία μιας ποιοτικής τουριστικής ανάπτυξης. Από την άλλη, η αυξανόμενη εμπορευματοποίηση των αγροτικών, παραδοσιακών και χειρο-

τεχνικών δραστηριοτήτων που παρατηρήθηκε, καθώς και η ανάγκη για συμπληρωματικά εισοδήματα οδηγεί στην ευρύτερη προώθηση προϊόντων που αρχικά προορίζονταν για οικογενειακή κατανάλωση και στην επιθυμία δημιουργίας περισσότερων πόλων τουριστικών κατευθύνσεων μέσω επενδύσεων σε νέους εξοπλισμούς και χώρους (π.χ. δημιουργία μαρίνας στον Έλιο). Η μη ύπαρξη δισταγμών για την ανάπτυξη καινοτόμων εξοπλισμών, αρκεί αυτοί να συνδέονται με την εξασφάλιση επιπρόσθετου εισοδήματος, καθώς κι η διάθεση σύνδεσης των τριών τομέων οικονομικής δραστηριοποίησης (πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς) έχουν πλέον στόχο την ποιοτική (και όχι ποσοτική) περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού, καθώς και τη χρονική του επέκταση, πέραν των δύο βασικών μηνών τουριστικής έντασης (Ιουλίου και Αυγούστου). Τα ενδιαφέροντα των επισκεπτών για συγκεκριμένες δραστηριότητες στο νησί, καθώς και η διάθεση δημιουργίας πολλαπλών χωρικών πόλων απορρόφησης της τουριστικής ροής (Michalena, 2007), ευνοούν την ανάπτυξη πολλών ειδικών μορφών τουρισμού (οικοτουρισμού, θρησκευτικού, συνεδριακού κλπ, τουρισμού), καθώς και την ανάγκη τοπικών, διεσπαρμένων ενεργειακών αναγκών.

Κατόπιν των παραπάνω είναι προφανές ότι η προσπάθεια ένταξης των ΑΠΕ στην τουριστική δραστηριοποίηση της νήσου Σκοπέλου θα πρέπει να βασιζέται στην αξιοποίηση του συνόλου των τοπικών ενεργειακών πόρων και στη χρήση τους σε όλες τις παραγωγικές δραστηριότητες του νησιού. Με στόχο να περιορισθούν οι περιβαλλοντικές και οικονομικές συνέπειες του μαζικού τουρισμού, αλλά και με στόχο να παραμείνει ο ενεργός πληθυσμός στο νησί, θα πρέπει να δοθεί προσοχή στη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος καθώς και στην ανάπτυξη συγκεκριμένων σχεδίων δράσης που να ευνοούν τη διαφοροποίηση αυτή. Πέρα από το γεγονός ότι η συγκέντρωση της τουριστικής δραστηριοποίησης στο νησί κατά τους θερινές μήνες, συμπίπτει με την ύπαρξη άφθονου δυναμικού ανανεώσιμων πηγών ενέργειας –κυρίως αιολικής, ηλιακής και βιομάζας–, η χρήση ΑΠΕ συνίσταται τόσο για την ανάπτυξη θεματικών τουριστικών δραστηριοτήτων, όσο για τη δυνατότητα σύνδεσης του τουρισμού με άλλες παραγωγικές δραστηριότητες. Στο πλαίσιο αυτό και για την ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού θα απαιτηθούν εξειδικευμένες λύσεις και τεχνολογίες (δεξαμενές νερού, συστήματα αφαλάτωσης, επαναδιαστασιοποίηση συστημάτων αποχέτευσης, κ.λπ.) στις οποίες περιλαμβάνονται οι τεχνολογίες ΑΠΕ, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών τους: Τα έργα ΑΠΕ εμπεριέχουν χαρακτήρα προσαρμογής σε όλους τους τομείς οικονομικής δραστηριότητας, επιτρέπουν την ενεργειακή τροφοδότηση διάσπαρτων παραγωγικών διαδικασιών, παρουσιάζουν ευκολία εξάπλωσης και επέκτασης, δυνατότητα αποθήκευσης του παραγόμενου ρεύματος, ενεργειακή αυτονομία σε απομακρυσμένες περιοχές, ακόμα και δυνατότητα παροχής του πλεονάσματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας –μέσω της διασύνδεσης Σκοπέλου-Βόλου– στην Ηπειρωτική Ελλάδα.

Η πρόσφατη τάση εξωτερικεύσης του νησιού προς τις αγορές της Ηπειρωτικής Ελλάδας και των λοιπών νησιών των Σποράδων, καθώς και η πρόσφατη διάθεση (και γνώση) αξιοποίησης των Ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων, υπογραμμίζει τη δυνατότητα πραγματοποίησης της ως άνω προσπάθειας.

Για τη μεγιστοποίηση, ωστόσο, του παραγόμενου οφέλους από τις ΑΠΕ, θα πρέπει να συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- η αποτίμηση της ενεργειακής και τουριστικής φέρουσας ικανότητας του νησιού,
- η ανάπτυξη των δικτύων ανάμεσα στους διαφορετικούς πόλους του νησιού και η διεύρυνση δυνατότητας συνεργασίας με τα υπόλοιπα νησιά για την ανάπτυξη ενός σχεδίου δράσης που θα αξιοποιεί τις ενεργειακές ιδιαιτερότητές τους και θα επωφελείται των συμπληρωματικών τους πλεονεκτημάτων,
- η εφαρμογή και ενίσχυση εργαλείων όπως ο καθορισμός των χρήσεων γης, και τα οικονομικά κίνητρα για τη διατήρηση των αγροκαλλιέργειών και άρα τη διατήρηση των φυσικών πόρων,
- η περαιτέρω ευαισθητοποίηση του κοινού της Σκοπέλου σχετικά με τη διαφύλαξη του οικολογικού χαρακτήρα του νησιού τους, απέναντι σε απειλές τόσο εσωτερικής όσο και εξωτερικής προέλευσης,
- η περαιτέρω ενθάρρυνση για την παραγωγή τοπικών προϊόντων και την ανάπτυξη τοπικών καλλιτεχνικών εργαστηρίων,
- η διαφύλαξη του αυθεντικού κοινωνικού ιστού και των κλειστών (και ευέλικτων) "οικογενειακών" και "φιλικών" κυκλωμάτων που προστατεύουν από "εξωγενείς κινδύνους",
- η ενίσχυση των αρμοδιοτήτων και ικανοτήτων της τοπικής διακυβέρνησης,
- η αξιοποίηση της σημαντικής Ευρωπαϊκής υποστήριξης στην εφαρμογή καινοτόμων προγραμμάτων, στην ανάπτυξη των τοπικών πρωτοβουλιών και στην εύρεση ενός μηχανισμού αποτελεσματικής παρακολούθησης και εκτίμησης των επιδοτούμενων έργων,
- μια στρατηγική προώθησης της "τοπικής παραγωγής και κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας" (όποτε και όπου ακριβώς χρειάζεται),
- η ενημέρωση των νησιωτών για τις χρήσεις ΑΠΕ στις διάσπαρτες εφαρμογές (θερμικήπια, αφαλάτωση, βιοκλιματικές κατασκευές κτιρίων, κλπ.)
- η ενίσχυση της ιδέας της τοπικής επιχειρηματικότητας και της ειδικής επιμόρφωσης σε ό,τι αφορά την εγκατάσταση και λειτουργία των έργων ΑΠΕ,
- η επαναξιοποίηση των παραδοσιακών δραστηριοτήτων και του τρόπου

σύνδεσή τους με τον τουρισμό μέσω των ΑΠΕ,

- η διερεύνηση της δυνατότητας παραγωγής ενέργειας και βιοκαυσίμων από βιομάζα και της διαχείρισης αποβλήτων για την παραγωγή βιοαερίου
- η ενθάρρυνση ξένων ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις κυρίως στην εκμετάλλευση της ηλιακής ενέργειας μέσω της εγκατάστασης φωτοβολταϊκών συστημάτων.

Περιοριστικές επίσης παράμετροι της ανάπτυξης ΑΠΕ θα πρέπει να μελετηθούν: Πέραν των γνωστών τεχνικών περιορισμών (χωρητικότητα δικτύου, κ.λπ.), οι παράμετροι που περιορίζουν τη χωροθέτηση είναι σημαντικές: Ακόμα και αν υπάρχουν αραιοκατοικημένες περιοχές στο νησί και ακόμα και αν αυτές ευνοούν την εγκατάσταση ανεμογεννητριών για παράδειγμα, η εγγύτητα στο αεροδρόμιο της Σκιάθου μπορεί να πρέπει να ελεγχθεί ως πιθανή περιοριστική παράμετρος στη χρήση αιολικής ενέργειας). Το ίδιο και η ύπαρξη των μεγάλων εκτάσεων ιδιόκτητων δασών (υπενθυμίζουμε ότι πρόκειται για ποσοστό 49% επί της συνολικής έκτασης του νησιού). Γενικότερα, προτείνεται η προώθηση ειδικού χωροταξικού σχεδιασμού για χρήσεις ΑΠΕ σε τοπικό επίπεδο (εφόσον το Εθνικό Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τις ΑΠΕ δεν έχει ακόμα οριστικοποιηθεί και θεσμοθετηθεί) (Michalena, 2007).

Η ένταξη του κοινωνικού στοιχείου στην προσπάθεια αυτή, κρίνεται αναγκαία: Ειδική έμφαση θα πρέπει να δοθεί σε θέματα περαιτέρω σφυγμομέτρησης των απόψεων και της ενημέρωσης των κατοίκων για την ύπαρξη καινοτόμων ενεργειακών τεχνολογιών. Θα αναφερθούμε εδώ στο παράδειγμα της νήσου Μήλου, η οποία φιλοξενεί κάθε χρόνο σταθερά δύο ενεργειακά συνέδρια (ένα για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειες, και ένα για την ενεργειακή αξιοποίηση στα κτίρια), γεγονός που έχει προσδώσει στο νησί το χαρακτηρισμό του "νησιού της εκπαίδευσης πάνω στην πράσινη ενέργεια".

Οι δε δημοσκοπήσεις ενδείκνυνται για την ακριβή γνώση των απόψεων των κατοίκων, την επισήμανση και την εκτίμηση των πιθανών η πραγματικών τοπικών προβλημάτων, καθώς και την ανάδειξη των κύριων αξόνων των παρεμβάσεων που θα πρέπει να ακολουθηθούν. Οι δημοσκοπήσεις μπορούν να ακολουθούν μια συγκεκριμένη (επιτυχημένη ή όχι) απόπειρα εγκατάστασης ΑΠΕ, ή απλώς να προηγούνται της πραγματοποίησης μιας ιδέας. Για παράδειγμα, σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε στη Σκωτία ανάμεσα σε 307 τουρίστες της ευρύτερης περιοχής ενός αιολικού πάρκου, προέκυψε ότι τα αιολικά πάρκα δεν θεωρείται ότι έχουν αρνητική επίδραση στην τουριστική επίσκεψη ούτε αποτελούν λόγο αποτροπής τουριστικών επισκέψεων στο μέλλον. Αντίθετα, η έρευνα κατέδειξε ότι η πλειονότητα των ερωτηθέντων τουριστών βλέπει πολύ ευνοϊκά τη δημιουργία ενός κέντρου πληροφόρησης στην περιοχή για την τεχνολογία και τη λειτουργία των αιολικών πάρκων (The British Wind Energy Association, 2002). Σε Ελληνικό χώρο, δημοσκόπηση που έλαβε

χώρα στη Μήλο επιβεβαίωσε την άποψη των κατοίκων ότι η γεωθερμία επιφέρει αρνητικές συνέπειες στις αγροκαλλιέργειες και στην αλιεία, αλλά όχι στον τουρισμό. Οι δύο αυτές δημοσκοπήσεις ενθάρρυναν την ιδέα χρήσης ΑΠΕ σε διάφορες τουριστικές εφαρμογές. Πολλά παραδείγματα "εσφαλμένης" χωροθέτησης (όπως για παράδειγμα η χωροθέτηση αιολικού πάρκου στη νήσο Άνδρο), θα μπορούσαν να αποφευχθούν εάν μια δημοσκόπηση μεταξύ των κατοίκων είχε προηγηθεί: Σύμφωνα με έρευνες (Wolsink, 2000), η αισθητική υποβάθμιση της περιοχής (σε ποσοστό 60%), η ηχητική ρύπανση (σε ποσοστό 48%) και οι παρεμβάσεις στις τηλεπικοινωνίες, είναι οι βασικότερες αρνητικές συνέπειες που θα μπορούσε να προκαλέσει η εσφαλμένη χωροθέτηση αιολικών συστημάτων. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή βιβλιογραφία ωστόσο, οι κάτοικοι των περιοχών που βρίσκονται πλησίον ανεμογεννητριών δεν ενοχλούνται (Wolsink, 2000). Αντίθετα στη δημοσκόπηση της Άνδρου κυριαρχεί το φαινόμενο "not in my back yard"². Γενικά, οι δημοσκοπήσεις αποκάλυπτουν τις προσδοκίες και τη γνώση του τοπικού κοινωνικού στοιχείου και αναδεικνύουν συγκεκριμένες προτάσεις διαμόρφωσης χωρικών και ενεργειακών πολιτικών, και εντοπίζουν τα όρια και τις ευκαιρίες της τοπικής διακυβέρνησης.

Η περαιτέρω αξιοποίηση των Ευρωπαϊκών επιδοτήσεων επίσης, αποτελεί ευκαιρία που δεν πρέπει να χαθεί. Η πρόσδωση στο νησί της Σκοπέλου της ταυτότητας της "οικολογικής νήσου", έτσι ώστε να αξιοποιούνται πιο εύκολα οι δράσεις και οι επιδοτήσεις που προορίζονται για νησιά με προστατευμένη βιοποικιλότητα και μοναδικό φυσικό πλούτο, είναι μία πρόταση συντήρησης και προβολής της φυσικής κληρονομιάς του νησιού. Στην πορεία του χαρακτηρισμού αυτού, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο, αφού οι εξοπλισμοί και έργα που συνδέονται με αυτές παραπέμπουν σε στοιχεία εθνικής κληρονομιάς (ανεμόμυλοι στη Μύκονο, υδρόμυλοι στο Λασιίθι). Άλλωστε *"η εισαγωγή ενεργειακών υποδομών καινοτόμου χαρακτήρα [σε έναν τόπο], συμβατών με τις Κοινοτικές και διεθνείς προδιαγραφές [...] συνεισφέρει στην πιο αποτελεσματική προβολή του τόπου αυτού"* (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001).

Οι παραπάνω δράσεις θα επιτρέψουν την ήπια ένταξη των νέων ενεργειακών συστημάτων στη νήσο Σκόπελο και θα επιφέρει τουριστική ανάπτυξη με αιεφόρο χαρακτήρα, δεδομένου ότι θα επιτευχθεί ισορροπία ανάμεσα στους τρεις βασικούς πυλώνες της ανάπτυξης του νησιού: Σε κοινωνικό επίπεδο, η διάθεση ενασχόλησης των νέων με τις νέες ενεργειακές και τουριστικές δραστηριότητες θα έχει ως όφελος για το νησί την παραμονή τους σε αυτό. Σε οικονομικό επίπεδο, θα επέλθει αύξηση των κατά κεφαλήν εισοδημάτων, τόσο από την ενασχόληση με τις νέου τύπου παραγωγικές δραστηριότητες, όσο και από τη μείωση των δαπανών για την εξασφάλιση ενεργειακών ανεφοδιασμού. Σε περιβαλλοντικό επίπεδο, θα διευκολυνθεί η προσπάθεια των Τοπικών Αρχών χαρακτηρισμού του νησιού,

² Όσο πιο μακριά βρίσκονται οι ανεμογεννήτριες από τον τόπο διαμονής τόσο πιο αποδεκτές είναι.

ως "οικολογικό" και θα επιτραπεί η απορρόφηση κονδυλίων για περιοχές "ειδικού χαρακτήρα" (προστατευόμενες, κ.λπ.).

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι πρόσφατες κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες και η ανάγκη ανάπτυξης τουρισμού με χαρακτηριστικά αειφορίας, όχι απλώς ευνοούν την τοπική ανάπτυξη των έργων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, αλλά τις αναδεικνύουν και ως απαραίτητο σύμμαχο. Οι Ελληνικές νησιώτικες κοινωνίες, φαίνεται πως αρχίζουν να διαγιγνώσκουν, αποδέχονται, και συνειδητοποιούν το γεγονός αυτό και να διαμορφώνουν στρατηγικές και συνθήκες εντατικοποίησής του. Οι απομονωμένες περιοχές με περιορισμένα γεωγραφικά όρια (όπως π.χ. η νήσος της Σκοπέλου), μπορούν να αποδειχθούν εξαιρετικοί πόλοι υποδοχής καινοτόμων ενεργειακών τεχνολογιών υπό τις προϋποθέσεις μιας στρατηγικής βασισμένης σε προτεραιότητες, μελέτες και κατάλληλο σχέδιο δράσης.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Βασταρδή Μ., Αμπελιώτης Κ., Βαμβακάρη Μ. και Χρυσικοπούλου Π. (2005) "Διερεύνηση της στάσης των κατοίκων της Άνδρου απέναντι στα αιολικά πάρκα" 3^ο Εθνικό Συνέδριο: *Προτεραιότητες και Προοπτικές-Προς το Στόχο του 2010*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο – Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.
- Κοκκώσης Χ. και Τσάρτας Π. (2001) *Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον*, Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική.
- Κουτσερής Ε. (2008) "Έρευνα προσφοράς και ζήτησης της τουριστικής ανάπτυξης στη νήσο Σκόπελο και στις Β. Σποράδες με στόχο τη νέα μορφή του εναλλακτικού τουρισμού", στο Ιακωβίδου Ο., *Πρακτικά του Μεσογειακού Συνεδρίου για την Κοινωνιολογία του Τουρισμού (Mediterranean Tourism Beyond the Coastline: New Trends in Tourism and the Social Organisation of Space)*, 633-661.
- Πολύζου Ο., Μενεγάκη Μ. και Σταματάκη Σ. (2005) "Γεωθερμική ανάπτυξη και κοινωνία – Η περίπτωση της Μήλου", 3^ο Εθνικό Συνέδριο: *Προτεραιότητες και προοπτικές-προς το στόχο του 2010*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο – Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.
- Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) (1996) Απόφαση 5933/1996.
- Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) (1998) Απόφαση 2993/1998.
- Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) (2000) Απόφαση 2239/2000.

Ξενόγλωσση

- AgroParisTech – ENGREF (2007) "Quel développement local durable pour l'île de Skopelos", Rapport par l'étude visite des étudiants d'ENGREF sur l'île de Skopelos.
- Argiriou A., Balaras C., Daskalaki E., Gaglia A., Gountelas G., Moustris K., Santamouris M. και Vallindras M. (1991) "Energy audits in public and commercial buildings in Greece", Proceedings of the 3rd European symposium on soft energy_action at the local level, Chios (Hellas) 11-14 September.
- Chen F., Duic N., Alves L-M. and Carvalho M. (2007) "Renewislands-Renewable energy solutions for islands", *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 11: 1888-1902.
- Dalton G., Lockington D. and Baldock T. (2007) "A survey of tourist operator attitudes to renewable energy supply in Queensland, Australia", *Renewable Energy*, 32: 567-586.
- Karagiorgas M., Tsoutsos Th. και Moιά-Pol A. (2007) "A simulation of the energy consumption monitoring in Mediterranean hotels Application in Greece", *Energy and Buildings*, 39: 416-426.
- Kelly J., Haider W., Williams P. and Englund K. (2007) "Stated preferences for eco-efficient destination planning options", *Tourism Management*, 28: 377-390.
- Michalena E. (2007) "Rapport sur la mission "Valorisation de ressources locales dans une perspective de developpement insulaire durable : le cas de l'île de Skopelos"", l'Ecole AgroParisTech – ENGREF.
- The British Wind Energy Association (2002) "Tourist Attitudes towards Wind Farms", Research Study conducted for Scottish Renewables Forum & the British Wind Energy Association, Summary Report.
- Wolsink M. (2000) "Wind power and the NIMBY-myth: institutional capacity and the limited significance of public support", *Renewable Energy*, 21: 49-64.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ

1. Σκοπός του περιοδικού *Αειχώρος* είναι η προώθηση του διαλόγου και του προβληματισμού για ζητήματα που αφορούν την πολεοδομία, τη χωροταξία και την ανάπτυξη και σχετίζονται τόσο με την ελληνική όσο και με τη διεθνή εμπειρία. Το περιοδικό δέχεται για δημοσίευση πρωτότυπα επιστημονικά άρθρα. Επίσης δέχεται κείμενα για ζητήματα πολιτικής, κριτικούς σχολιασμούς για συνέδρια, συνεντεύξεις με ξένους και Έλληνες επιστήμονες, θεματικές κριτικές (review articles), καθώς και κριτικές/παρουσιάσεις για σχετικά βιβλία, οπτικοακουστικά προϊόντα και προϊόντα/υπηρεσίες των νέων τεχνολογιών που αναφέρονται στην προηγούμενη θεματολογία (κινηματογραφικές ταινίες, τηλεοπτικά προγράμματα, βιντεοκασέτες, DVD, CD-ROM, δικτυακούς ιστοχώρους, κ.ά.). Τα άρθρα κρίνονται από δυο ανώνυμους κριτές και τα υπόλοιπα κείμενα από τη Συντακτική Επιτροπή.

2. Τα πρωτότυπα επιστημονικά άρθρα πρέπει, κατά κανόνα, να μην υπερβαίνουν τις 8.000 λέξεις, να είναι τυπωμένα στη μια όψη του χαρτιού, σε διπλό διάστημα, με περιθώριο 2,5 εκατοστά, και να περιλαμβάνουν τον αριθμό της σελίδας (στο δεξι άκρο της επικεφαλίδας). Στέλνονται τρία εκτυπωμένα αντίτυπα (τα οποία δεν επιστρέφονται) καθώς και μια ακριβώς ίδια ηλεκτρονική εκδοχή (σε μορφή MS-Word .doc με αποστολή με e-mail). Η πρώτη σελίδα πρέπει να περιλαμβάνει τον τίτλο, τα ονόματα των συγγραφέων, την επαγγελματική τους ιδιότητα, την ταχυδρομική και ηλεκτρονική τους διεύθυνση, τα τηλέφωνα και φαξ. Η δεύτερη σελίδα πρέπει να περιλαμβάνει με τη σειρά: τον τίτλο, μικρή περίληψη (abstract) 100-200 λέξεων στα ελληνικά η οποία θα αναφέρει το σκοπό και τα αποτελέσματα του άρθρου, καθώς και έως 7 λέξεις κλειδιά. Οι υποσημειώσεις πρέπει να περιορίζονται στις απολύτως απαραίτητες, να αριθμούνται με 1, 2, 3 κ.λπ. και να τοποθετούνται στο τέλος της σελίδας. Οι συγγραφείς πρέπει να δηλώνουν ότι τα κείμενα δεν έχουν υποβληθεί αλλού ή αν έχουν δημοσιευθεί σε άλλη γλώσσα. Η Συντακτική Επιτροπή δεσμεύεται ότι θα τους απαντήσει μέσα σε 6 μήνες.

3. Οι πίνακες και τα σχήματα τοποθετούνται με τίτλους και αύξοντα αριθμό μέσα στο κείμενο. Οι πίνακες αναφέρονται με τις πιθανές πηγές τους, όπως και όλες οι απεικονίσεις (χάρτες, γραφήματα, διαγράμματα, φωτογραφίες κ.ά.) οι οποίες ονομάζονται Σχήματα. Τα έγχρωμα σχήματα θα δημοσιεύονται σε ασπρόμαυρη έκδοση. Αν το άρθρο επιλεγεί για δημοσίευση θα ζητηθούν οι πρωτότυπες μορφές των σχημάτων.

4. Οι βιβλιογραφικές αναφορές πρέπει να υπάρχουν μέσα στο κείμενο με πρώτο το επίθετο των συγγραφέων (στην πρωτότυπη γλώσσα) ακολουθούμενο από το έτος δημοσίευσης και, όπου είναι απαραίτητο, τις σελίδες σε παρένθεση. Για παράδειγμα:

(Smith και Jones, 1995: 25-9 Smith, 1992α και 1992β).

Στην περίπτωση τριών ή περισσότερων συγγραφέων αναφέρεται το πρώτο επίθετο ακολουθούμενο από το κ.ά.. Οι πλήρεις βιβλιογραφικές αναφορές τοποθετούνται (σε διπλό διάστημα) σε ξεχωριστή σελίδα στο τέλος του κειμένου. Πρέπει να περιλαμβάνουν τα επίθετα και τα αρχικά όλων των συγγραφέων (στην πρωτότυπη γλώσσα), το έτος δημοσίευσης (σε παρένθεση), τον τίτλο του άρθρου ή του βιβλίου, τον πλήρη τίτλο του περιοδικού, τον τόμο και τις σελίδες, καθώς και, στην περίπτωση βιβλίων και άλλων ντοκουμέντων, τον τόπο έκδοσης και τον εκδοτικό οίκο. Για παράδειγμα:

Allmendinger P., Prior A. και Raemaekers J. (επ.) (2000) *Introduction to Planning Practice*, Chichester: John Wiley & Sons.

Olmsted F. L. (1996) "Public parks and the enlargement of towns", στο R. T. LeGates και F. Stout (επ.), *The City Reader*, London: Routledge, 337-44.

Cullingworth J. B. (1994) "Alternate planning systems", *Journal of the American Planning Association*, 60(2): 162-72.

Αραβαντινός Α., Βλαστός Θ., Γκόλιας Ι. και Πετράκης Κ. (1995) "Διαδημοτικό Τραμ: Σύνδεση του Κέντρου Αθήνας με Παραλιακούς Δήμους", Αθήνα: Δήμος Αθηναίων.

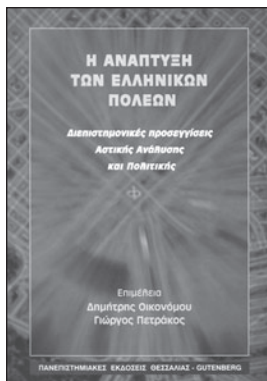
5. Αν το επιτρέπουν οι προθεσμίες τα κείμενα θα αποστέλλονται στους συγγραφείς πριν από την τελική εκτύπωση για διορθώσεις (μόνο τυπογραφικά λάθη και όχι σημαντικές αλλαγές ή αναθεωρήσεις). Τα κείμενα θα πρέπει να διορθώνονται αμέσως και να επιστρέφονται στις Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

6. Τα κείμενα για ζητήματα πολιτικής και οι κριτικοί σχολιασμοί των συνεδρίων πρέπει, κατά κανόνα, να μην υπερβαίνουν τις 4000 λέξεις, οι θεματικές κριτικές τις 3000 λέξεις, ενώ οι κριτικές για βιβλία και οπτικοακουστικά προϊόντα τις 2000 λέξεις. Όλα τα κείμενα θα αποστέλλονται ταχυδρομικά και ηλεκτρονικά στη διεύθυνση του περιοδικού.

7. Ο κάθε συγγραφέας θα λαμβάνει ταχυδρομικά δυο τεύχη του περιοδικού δωρεάν.

8. Τα βιβλία για βιβλιοκριτική αποστέλλονται σε δυο αντίτυπα στη διεύθυνση του περιοδικού.

9. Όλες οι συνεργασίες στέλνονται ταχυδρομικά στη διεύθυνση: Περιοδικό Δειχώρος, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, Βόλος 38 334. Επίσης είναι υποχρεωτική η ηλεκτρονική αποστολή στη διεύθυνση aeihoros@prd.uth.gr (Αννα Σαμαρίνα).



Επιμέλεια έκδοσης
Δημήτρης Οικονομού,
Γιώργος Πετράκος
Γλώσσα Ελληνική
Έτος έκδοσης 1999
Συνέκδοση με εκδόσεις
GUTENBERG

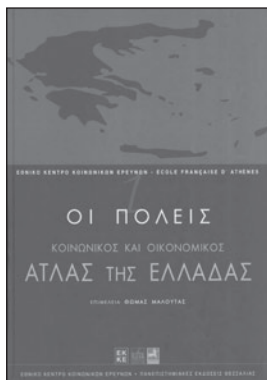
ISBN 960-8029-00-7

Τιμή 24,00 ευρώ

Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων

Το βιβλίο αυτό θέτει τις ελληνικές πόλεις στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος του. Αποτελεί ένα σημαντικό βοήθημα για τον φοιτητή, τον ερευνητή, το στέλεχος του ευρύτερου δημοσίου τομέα (και ειδικά της τοπικής αυτοδιοίκησης) και τον επαγγελματία που έχει ως κύριο αντικείμενο ή δραστηριότητα την μελέτη των τάσεων και χαρακτηριστικών των πόλεων, καθώς επίσης και τον σχεδιασμό πολιτικών σε ένα ευρύ φάσμα κατευθύνσεων για την ανάπτυξή τους.

Περιλαμβάνει αναλύσεις που αφορούν τις σύγχρονες τάσεις στα οικονομικά, διαρθρωτικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά των πόλεων, τις υποδομές τους, τα δίκτυα συνεργασίας τους, την οικιστική ανάπτυξη, την προστασία του αστικού περιβάλλοντος, τις σχέσεις πόλης-υπαίθρου, τις ασκούμενες πολιτικές σε εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς και σύγχρονες τεχνικές ανάλυσης της δομής και εξέλιξης των πόλεων.



Τόμος 1ος: Οι Πόλεις
Επιμέλεια έκδοσης
Θωμάς Μαλούτας
Γλώσσα Ελληνική
Έτος έκδοσης 2000
Συνέκδοση με ΕΚΚΕ
Συμπαράγωγή εfa

2^η έκδοση

ISBN 960-7093-71-2

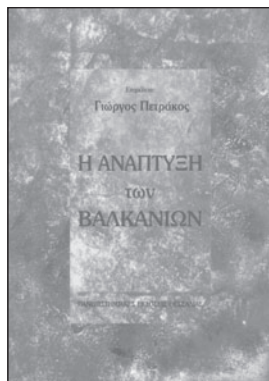
Τιμή 30,00 ευρώ

Κοινωνικός και οικονομικός άτλας της Ελλάδας

Ο πρώτος τόμος του Κοινωνικού και Οικονομικού Άτλαντα της Ελλάδας παρουσιάζει χαρτογραφικά, και παράλληλα επιχειρεί να ερμηνεύσει, σημαντικά φαινόμενα και μεγέθη που χαρακτηρίζουν τις ελληνικές πόλεις και την ανάπτυξή τους κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Τα φαινόμενα αυτά παρουσιάζονται αναλυτικά στις θεματικές ενότητες που αναφέρονται στα περιεχόμενα και οι οποίες εντάσσονται στα πέντε ακόλουθα κεφάλαια:

- αστικοποίηση και αστικό δίκτυο
- το δομημένο περιβάλλον της αστικής μεγέθυνσης
- κοινωνικοδημογραφικές δομές και απασχόληση
- κοινωνικός εξοπλισμός και υποδομές
- στοιχεία εκλογικής γεωγραφίας των πόλεων

Κάθε θεματική ενότητα επιχειρεί να εικονογραφήσει και να ερμηνεύσει ένα επιμέρους φαινόμενο στο πλαίσιο της ενιαίας ερμηνευτικής αντίληψης που διέπει το κεφάλαιο στο οποίο εντάσσεται, αλλά και το σύνολο του τόμου. Τα εργαλεία παρουσίασης είναι οι χάρτες, τα διαγράμματα και τα κείμενα, τα οποία, με στόχο την ευχρηστία και το ενιαίο ύφος, οργανώνονται σε διεπίτιδες συνθέσεις.



Επιμέλεια έκδοσης
Γιώργος Πετράκος
Γλώσσα Ελληνική
Έτος έκδοσης 2000

ISBN 960-8029-09-0

Τιμή 20,00 ευρώ

Η ανάπτυξη των Βαλκανίων

Σκοπός αυτού του βιβλίου είναι να παρουσιάσει τα βασικά οικονομικά, δημογραφικά και αναπτυξιακά χαρακτηριστικά των Βαλκανικών χωρών σε μετάβαση, να εξηγήσει - στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό - τους παράγοντες που έχουν συμβάλει στη συνολικά απογοητευτική πορεία αυτών των χωρών και να προτείνει τις βασικές αρχές ενός σχεδίου ανάπτυξης με αποδέκτες τόσο τις ίδιες τις χώρες, όσο και την διεθνή κοινότητα και ειδικά την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το βιβλίο αυτό απευθύνεται σε τρία ειδικά και ένα γενικό κοινό. Κατ' αρχήν απευθύνεται στην ακαδημαϊκή κοινότητα: σε πανεπιστημιακούς δασκάλους και ερευνητές και σε προπτυχιακούς και μεταπτυχιακούς φοιτητές που ασχολούνται με κάποιες από τις πτυχές του αναπτυξιακού προβλήματος στα Βαλκάνια. Κατά δεύτερον, απευθύνεται στους επιστήμονες και μελετητές του ιδιωτικού τομέα που, πέρα από την τρέχουσα ενημέρωση, χρειάζονται μια πιο σαφή εικόνα των βασικών χαρακτηριστικών των Βαλκανικών οικονομιών, προκειμένου να εκτελέσουν ειδικές μελέτες, να αξιολογήσουν προγράμματα ή και να παρέχουν επιχειρηματικές ή επενδυτικές συμβουλές. Κατά τρίτον, απευθύνεται στα στελέχη του Δημόσιου τομέα που συμμετέχουν στη διαμόρφωση και την εφαρμογή των επιμέρους πολιτικών που αφορούν τις διεθνείς ή διμερείς σχέσεις της χώρας (ή της ΕΕ) με τις υπόλοιπες Βαλκανικές, σε σημαντικούς τομείς. Τέλος, απευθύνεται στον πολίτη που προβληματίζεται και επιδιώκει πληρέστερη ενημέρωση για τα σημαντικά ζητήματα που τον αφορούν.



Επιμέλεια έκδοσης
Αλέξης Δέφνερ
Φίλιππος Λουκίσσας
Μανόλης Μαρμαράς
Σάββας Τσιλένης
Βίλμα Χαστάουλου
Γλώσσα Ελληνική
Έτος έκδοσης 2000

ISBN 960-85978-6-2

Τιμή 15,00 ευρώ

Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974

Η Εταιρεία Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας αφιέρωσε το 2^ο Συνέδριό της στην επέτειο της συμπλήρωσης πενήντα χρόνων από την έναρξη των μεταπολεμικών προσπαθειών που αναλήφθηκαν στην Ελλάδα για την πολεοδομική ανασυγκρότησή της. Το θέμα, λοιπόν, του Συνεδρίου καθορίστηκε ως: "Η Πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974". Ο τόμος αυτός περιέχει τα κείμενα των εισηγήσεων και τη συζήτηση που επακολούθησε στο Στρογγυλό Τραπέζι.

Το Συνέδριο πραγματοποιήθηκε στο Βόλο από τις 3 έως τις 4 Δεκεμβρίου 1999 με συνδιοργανωτή το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, στις εγκαταστάσεις του οποίου έλαβαν χώρα οι εργασίες του, με την ευγενή χορηγία της ΓΓΕΤ και του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Οι εισηγήσεις που ανακοινώθηκαν και οι τοποθετήσεις που έγιναν στο Στρογγυλό Τραπέζι που ακολούθησε, συνιστούν τη συμβολή του Συνεδρίου στη διερεύνηση ενός κρίσιμου ζητήματος της Νεοελληνικής Ιστορίας. Εκτιμάται ότι καλύφθηκε με επάρκεια το φάσμα της θεματολογίας που είχε τεθεί από την Επιστημονική Επιτροπή του Συνεδρίου.



Έκδοση για τα 10 χρόνια λειτουργίας του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Γλώσσα Ελληνική Έτος έκδοσης 2000

ISBN 960-85978-5-4

Τιμή 15,00 ευρώ

Δεκαεπτά κείμενα για το Σχεδιασμό, τις Πόλεις και την Ανάπτυξη

Ο συλλογικός αυτός τόμος εκδόθηκε με την ευκαιρία των εκδηλώσεων για τα δέκα χρόνια λειτουργίας του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Περιλαμβάνει 17 κείμενα γραμμένα από τα μέλη ΔΕΠ του Τμήματος ειδικά για το σκοπό αυτό. Ο τόμος περιλαμβάνει ένα σύντομο σημείωμα του προέδρου για την ιστορία και τη διαδρομή του Τμήματος, τρία κείμενα χωροταξίας, γεωγραφίας και περιβάλλοντος, τρία κείμενα αστικού σχεδιασμού και αστικής ανάπτυξης, δύο κείμενα για τις πολιτιστικές και κοινωνικές διαστάσεις του αστικού χώρου, τέσσερα κείμενα για την οικονομία, το χώρο και τις νέες τεχνολογίες και τέσσερα κείμενα για τις τεχνικές σχεδιασμού και αναπαράστασης του χώρου.



Επιστημονική Ευθύνη Δημήτρης Οικονόμου Κείμενα

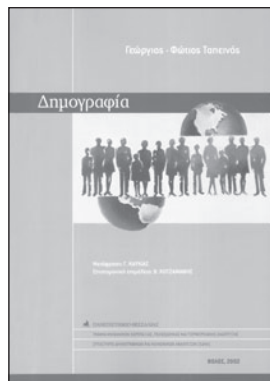
Δημήτρης Οικονόμου Παναγιώτης Γετίμης Ζαχαρίας Δεμαθής Γιώργος Πετράκος Γιάννης Πυργιώτης Γλώσσα Ελληνική Έτος έκδοσης 2001

ISBN 960-85978-7-0

Τιμή 15,00 ευρώ

Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας

Ο σημερινός διεθνής ρόλος της Αθήνας είναι ασθενής, σε σύγκριση με το μέγεθός της, και χαρακτηρίζεται από προβλήματα που απορρέουν τόσο από γεωγραφικούς, γεωπολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες όσο και από αδυναμίες της εσωτερικής χωρικής οργάνωσης της Αθήνας και της Αττικής. Οι διαπιστώσεις αυτές σημαίνουν ότι η αναγκαία, τόσο για την ίδια την πρωτεύουσα όσο και για τη χώρα γενικότερα, ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας προϋποθέτει σοβαρές παρεμβάσεις, ριζική βελτίωση της αποτελεσματικότητας των χωρικών πολιτικών στην Ελλάδα και ανατροπές κατεστημένων πρακτικών. Από την άλλη πλευρά, πρόκειται για εγχείρημα που δεν είναι ανέφικτο: η βελτίωση του μακρο-οικονομικού περιβάλλοντος στη χώρα μας, η ύπαρξη πόρων τόσο ενδογενών όσο και εξωγενών, η αναβάθμιση της εικόνας της Ελλάδας στο διεθνή χώρο (τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στα Βαλκάνια), οι Ολυμπιακοί Αγώνες, τα μεγάλα έργα και οι παρεμβάσεις σε τομείς όπως οι τηλεπικοινωνίες, οι μεταφορές και το περιβάλλον, βελτιώνουν τους όρους του παιχνιδιού και επιτρέπουν λελογισμένη αισιοδοξία. Η τελική έκβαση παραμένει, ωστόσο, ανοικτή και πολλά θα εξαρτηθούν από τις πρωτοβουλίες που θα αναληφθούν κατά τα επόμενα δύο-τρία χρόνια.



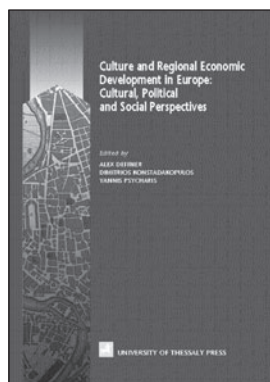
Συγγραφείς
Γεώργιος - Φώτιος Ταπεινός
Μετάφραση
Ι. Καυκιάς - Β. Κοτζαμάνης
Επιστημονική Επιμέλεια
Βύρων Κοτζαμάνης
Γλώσσα Ελληνική
Έτος έκδοσης 2002

ISBN 960-8026-11-2

Τιμή 20,00 ευρώ

Δημογραφία

Η δημογραφία ή στατιστική μελέτη των πληθυσμών και των μεταβολών τους αναδύθηκε στα μέσα του XVIIIου αιώνα. Σε λίγες δεκαετίες κατέκτησε μία εξέχουσα θέση ανάμεσα στις κοινωνικές επιστήμες. Αποτελεί στο εξής την βάση κάθε οικονομικού και κοινωνικού προβληματισμού που παραπέμπει στο χρόνο, επομένως και πολιτικής. Ήδη παρούσα στις πιο καινοτόμες πολιτικές θεωρίες του XIXου αιώνα (Malthus, Marx), ενσωματώνει σήμερα δύο μείζονα στοιχεία που διαπλάθουν το παρόν και το μέλλον των κοινωνιών μας: την επιμήκυνση της ανθρώπινης ζωής και τον έλεγχο της γονιμότητας. Ποια είναι η ιστορία αυτής της επιστήμης, η καταστατική της επιστημονική θέση, το "χρέος" της έναντι της στατιστικής, έναντι της οικονομίας; Σε ποιο βαθμό ακρίβειας και βεβαιότητας μπορεί να αξιώσει να φτάσει; Τι επιτρέπει να μάθουμε και να προβλέψουμε σχετικά με την εξέλιξη των εθνικών και περιφερειακών συνόλων, τα μεταναστευτικά ρεύματα και τις τάσεις των ποσοστών γονιμότητας ή θνησιμότητας; Αυτά είναι τα ερωτήματα, με τα οποία καταπνέεται το παρόν έργο. Το παρόν βιβλίο μεταφρασμένο από τα γαλλικά (G. Tapinos, Demographie, Population, economie et societies, Editions de Fallois, Col. Le livre de Poche-references, Inedit-Sciences Sociales, Paris, 1996) καλύπτει ένα βασικό κενό στην υπάρχουσα ελληνική βιβλιογραφία, εκπληρώνοντας μερικώς την επιτακτική για τη χώρα μας ανάγκη προσέγγισης, με υπεύθυνο και αντικειμενικό τρόπο, τόσο των θεμάτων που άπτονται του πληθυσμού όσο και των επιπτώσεων των πρόσφατων δημογραφικών μας εξελίξεων.



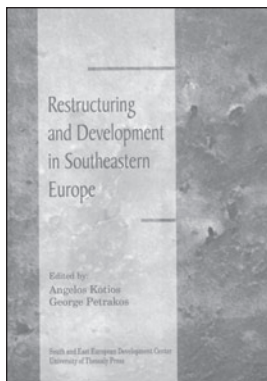
Editors
Alex Deffner
Dimitrios Konstadakopoulos
Yannis Psycharis
Γλώσσα Αγγλική
Έτος έκδοσης 2003

ISBN 960-8029-21-X

Τιμή 25,00 ευρώ

Culture and regional economic development in Europe: Cultural, political and social perspectives

This book constitutes a selection of the papers presented to the conference that was organised by the European Consortium for Political Research (ECPR) Standing Group on Regionalism and took place at the University of Thessaly, Volos (Greece) in September 2000. This conference was organised in cooperation with the Department of Planning and Regional Development (University of Thessaly), the Centre for European Studies (University of the West of England, Bristol) and the School of European Studies (Cardiff University, Wales). The main theme is the worldwide growing importance of culture (both in its general sense, i. e. including tourism and sports, and its specific sense, i.e. cultural heritage) in the process of regional economic development. In addition, the cultural, political and social perspectives of regional development are examined. The sub-themes of the book, which reflect the specificities of culture, are: i) integration, globalisation and local development, ii) the socio-political, economic and cultural evolution of European regions, iii) transregional groupings and cooperation, iv) regional attitudes to multiculturalism, v) entrepreneurship, innovation and regional development, vi) aspects of tourism, vii) the urban dimension of cultural planning, and viii) the management of cultural heritage.



Editors
Angelos Kotios
George Petrakos
Γλώσσα Αγγλική
Έτος έκδοσης 2002

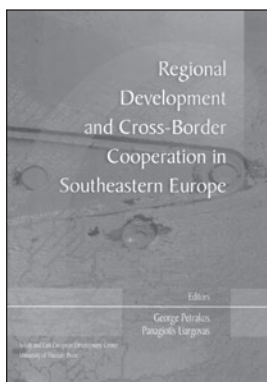
ISBN 960-8029-16-3

Τιμή 15,00 ευρώ

Restructuring and development in Southeastern Europe

The process of transition in Southeastern Europe (SEE) has received increasing attention in recent years due to remarkable failures and the political tensions and conflicts in Western Balkans. After more than ten years of economic transformation in SEE there are still many questions that need to be answered by the scientific community. This volume is an attempt to address some of the issues and problems faced by the region and especially the issues of restructuring and development. Its purpose is to contribute to the understanding of the transition processes in SEE and to provide policy recommendations to domestic and international actors with respect to reconstruction strategies and policies.

The 15 papers collected in this volume cover important issues and policy dilemmas concerning restructuring and development in SEE. They provide analysis and policy recommendations in relation to transition prospects, development policies, and structural change, and include several country studies on stabilization, privatization and integration. They suggest that, despite shortcomings, limitations and setbacks, policy failures or market failures, eventually the SEE countries will have to follow more or less similar policy routes with their more successful predecessors in Central Europe.



Editors
George Petrakos
Panagiotis Liargovas
Γλώσσα Αγγλική
Έτος έκδοσης 2003

ISBN: 960-8029-25-3

Τιμή 15,00 ευρώ

Regional development and cross-border cooperation in Southeastern Europe

This volume brings together contributions of academics and researchers from Southeastern European countries dealing with the issue of regional development and cross-border cooperation. Southeastern European states are characterized by intense regional disparities with respect to welfare levels, unemployment, economic and social infrastructure and various forms of business performance. In several countries disparities have increased considerably, leaving behind rural, peripheral and border regions. This development deteriorates the existing asymmetries of the Balkans, which is the least developed and most fragmented macro-region in Europe, with the poorest transition performance and the weaker economic structure.

In many cases, less advanced regions are located in border areas, requiring a combination of regional and cross-border cooperation policies in order to achieve economic development. Cross-border cooperation is a multi-dimensional process, enveloping cooperative activities in many spheres and among many different actors, which is a critical condition for most Balkan countries for their development and their accession to the European Union.

The volume consists of two parts. The first part is dealing with issues of regional development. It analyzes the type and degree of the problem and discusses policy issues at the local or regional level. The second part focuses on cross border co-operation in Southeastern Europe, which was very limited in the recent past, due to institutional, cultural, political and economic constraints.



Editor

Byron Kotzamanis
Γλώσσα Γαλλική
Έτος έκδοσης 2000

ISBN 960-8029-08-2

Τιμή 20,00 ευρώ

La démographie des Balkans Mouvements migratoires et répartition spatiale de la population

Cette publication reprend les textes présentés lors d'une Conférence Internationale co-organisée en 1996 par l'Université des Sciences Economiques et Sociales de Macédoine, l'Association Internationale des Démographes de Langue Française (AIDELF) le Centre National de Recherches Sociales (EKKE, Athènes) et l'Association des Statisticiens des Balkans. Elle reprend largement les textes présentés lors de la quatrième séance ("Mouvements migratoires et répartition spatiale de la population"), séance axée en premier lieu sur l'évolution de la répartition spatiale de la population de 1945 à 1995. Une place toute particulière est toutefois faite aux modifications de peuplement observées sur la période d'immédiat après-guerre, pendant laquelle furent organisés les premiers recensements, puis sur l'évolution des mouvements migratoires internes et internationaux (provenance et destination des flux; principales caractéristiques démographiques des migrants nets), et accessoirement sur les politiques migratoires et de peuplement.

Les présentes "Actes" consistent-en à une présentation sommaire des objectifs et des principaux acquis de la Conférence et à une publication des 8 textes édités par le signataire de l'avant-propos à partir des communications présentées lors de cette séance.



Editors

Y. L. Bakouros
P. D. Skayannis
Y. A. Stamboulis
Γλώσσα Αγγλική
Έτος έκδοσης 2001

ISBN 960-8029-18-X

Entrepreneurship and innovation policies in the european periphery- A research agenda

Innovation is a complex phenomenon, embracing both new processes (technological and organizational) and new products (goods and services). Similarly, the processes through which innovations emerge are extremely complex. These processes concern the emergence, diffusion and combination of knowledge elements, but also the transformation of these into new products and production processes. This transformation from basic research to applied research and to the development and implementation of new processes and new products does not follow a linear path. Instead, it is characterised by complicated feedback mechanisms and interactive relations involving science, technology, learning, production, institutions, organizations and above all policies.

Innovation policies, defined as those elements of public and institutional actions that directly or indirectly affect the creation and diffusion of new products and processes, aim at learning, at how to do new things in new ways. During the last decade, the European Regions invested in a wide variety of policies and initiatives in order to enhance their innovative capabilities and competitive scope.

This document refers to those important elements of the innovative actions and is the outcome of an important scientific Conference that took place in the framework of the initiatives for the development of a comprehensive Regional Innovation Strategy in the region of Thessaly. The conference drew from the accumulated experience and contributed to the articulation of a research agenda for the emerging socio-economic and policy milieu.



Επιμέλεια
Χάρης Κοκκώσης
Γιάννης Ψυχάρης
Γλώσσα Ελληνική
Έτος έκδοσης 2005

ISBN 960-8029-35-X

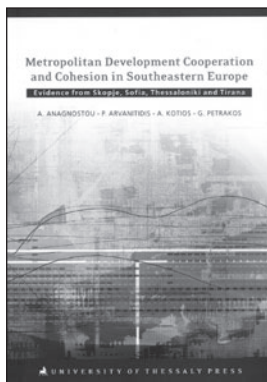
Τιμή 20,00 ευρώ

Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα - Τάσεις και Προοπτικές

Το βιβλίο αυτό περιλαμβάνει τα κείμενα των εισηγήσεων που παρουσιάστηκαν στην ημερίδα του Ελληνικού Τμήματος της Ευρωπαϊκής Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης που πραγματοποιήθηκε στις 29 Νοεμβρίου 2003 στην Αθήνα.

Σκοπός της Ημερίδας ήταν να καταγράψει τις πρόσφατες τάσεις της Περιφερειακής Επιστήμης καθώς και τις εξελίξεις της περιφερειακής πολιτικής στην Ευρώπη και να εξετάσει τις περιφερειακές και χωρικές ανισότητες στην Ελλάδα και την πολιτική για την αντιμετώπισή τους.

Τα κείμενα αυτά απευθύνονται στην επιστημονική κοινότητα στον ακαδημαϊκό, ερευνητικό, μελετητικό χώρο καθώς και στη δημόσια διοίκηση και τοπική αυτοδιοίκηση με στόχο την ανταλλαγή εμπειριών και ιδεών στα σύγχρονα προβλήματα περιφερειακής επιστήμης και ανάπτυξης στη χώρα.



Editors
A. Anagnostou
P. Arvanitidis
A. Kotios
G. Petrakos
Γλώσσα Αγγλική
Έτος έκδοσης 2006

ISBN 960-8029-46-5

Τιμή 15,00 ευρώ

Metropolitan Development Cooperation and Cohesion in Southeastern Europe Evidence from Skopje, Sofia, Thessaloniki and Tirana

This Book presents the findings of the INTERREG III B CADSES project titled "Regional Integration and Metropolitan Development in Southeastern Europe", known with the acronym RIMED. The project has a case study focus on the metropolitan regions of Skopje, Sofia, Thessaloniki and Tirana. The Report serves dissemination and communication purposes and is available in printed form and electronic form in the site of the project:
http://www.seed-center.org/rimed/en_index.html

The project attempts to deal with three serious and interacting problems of Southeastern Europe: increasing spatial inequality, serious geographical and economic fragmentation and unbalanced or even anarchic growth leading to further spatial concentration of activities. The later may lead to congestion, pollution, environmental degradation and social segregation, threatening to undermine the prospects of large cities for sustainable development.

Summarizing, the region of SEE is characterized by low economic dynamism due to the impact of transition, high fragmentation, limited number of large or medium sized cities and increasing spatial inequalities. The real challenge in this problematic situation is how to promote development, reducing at the same time fragmentation and increasing integration, reducing spatial inequalities and increasing cohesion.

4

Βλαστός Θ., Αθανασόπουλος Κ.

Εμπόδια για τη συμμετοχή των κατοίκων σε σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας: Η περίπτωση του τραμ στην Αθήνα

26

Λύκος Μ.

Το "μπροπολιτικό όριο" στην Ελλάδα με γνώμονα τη διεθνή εμπειρία

46

Καλλιώρας Δ.

Πρότυπα περιφερειακής ανάπτυξης των Νέων Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η ετερογενής επίδραση της Γεωγραφίας

68

Πολύζος Σ.

Οι μεταναστευτικές ροές προς την Ελλάδα: Ανάλυση προσδιοριστικών παραγόντων, τυπολογία περιφερειών υποδοχής και χωρών προέλευσης

104

Καραγάνης Ε., Μιμής Α.

Εφαρμογή των πολλαπλασιαστικά σταθμισμένων διαγραμμάτων Νογοποι στην ανάπτυξη του δικτύου τραπεζών

ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

122

Μιχάλαϊνα Ευ., Χριστοπούλου Ο.

Ενεργειακή και τουριστική στρατηγική ανάπτυξης στη Νήσο Σκόπελο