



Χαροκόπειο
Πανεπιστήμιο

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Τμήμα Γεωγραφίας

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

«Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση του Χώρου»

Κατεύθυνση: Ανάπτυξη και Διαχείριση του Ευρωπαϊκού Χώρου

**ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΒΑΛΑΣ,
ΞΑΝΘΗΣ, ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ ΚΑΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ**

Πτυχιακή εργασία της φοιτήτριας Ιωάννας Φρέντζου

Επιβλέπων καθηγητής κ. Παύλος – Μαρίνος Δελλαδέτσιμας

Αθήνα, Μάρτιος 2011

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	1
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ	3
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ABSTRACT.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
1.1 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	6
1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	6
1.3 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	8
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	8
2.3 Η ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΩΣ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΛΕΩΝ	11
2.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	17
2.5 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	18
2.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	21
2.8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	27
3.1 Η ΙΔΕΑ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	27
3.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	28
3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	36
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	36
4.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	36
4.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ - ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	38
4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	44
5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	44
5.2 ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ.....	44
5.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ.....	45
5.4 ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΘΕΣΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	47
5.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	49
5.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	51
5.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	58
6.1 ΜΕΤΡΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΑ ΕΞΕΛΙΧΘΕΙ ΣΕ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ.....	62
6.2 ΓΙΑΤΙ Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ – ΘΡΑΚΗΣ;.....	63
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	65
ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	65
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	73
Οδικό Δίκτυο	79
Σιδηροδρομικό Δίκτυο.....	81
Λιμάνι Καβάλας	82
Λιμάνι Αλεξανδρούπολης.....	83
Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος»	84
Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος».....	85
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	91
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	97
ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ	97
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ	98
ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ	99

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Μονοκεντρικό Μοντέλο, Μοντέλο των Πόλεων Διαδρόμων.....	10
και Μοντέλο της Δικτυακής Πόλης	10
Εικόνα 2: Η περιοχή του Randstad στην Ολλανδία.....	21
Εικόνα 3: Η περιοχή του Kansai στην Ιαπωνία	24

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Χάρτης 1 (Χάρτης 5 στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης): Πόλοι και Άξονες Ανάπτυξης της Ελλάδας	91
Χάρτης 2: Η Εγνατία Οδός στην περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ.	92
Χάρτης 3: Πρόταση για τη σύνδεση και τη συνεργασία των πόλεων	93
ώστε να λειτουργήσει ως Πολυκεντρική Αστική Περιοχή.....	93
Χάρτης 4: Πρόχειρη γεωμορφολογική απεικόνιση της περιοχής μελέτης –.....	94
φόντο παρουσίασης.....	94
Εικόνα 4: Καβάλα	94
Εικόνα 5: Ξάνθη.....	95
Εικόνα 6: Κομοτηνή – Κεντρική πλατεία	95
Εικόνα 7: Αλεξανδρούπολη - Φάρος	96

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Α.Ε.Ι.	Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα
Α.Ε.Π.	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
Α.ΜΑ.Θ	Ανατολική Μακεδονία και Θράκη
ΒΙ.ΠΕ.	Βιομηχανική Περιοχή
Γ.Π.Σ.	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.Π.Θ.	Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης
ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
Ε.Σ.Υ.Ε.	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
Κ.Α.Π.	Κοινή Αγροτική Πολιτική
Κ.Π.Σ.	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
Κ.Τ.Ε.Λ.	Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορείων
Ο.Σ.Ε.	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας
Π.Α.Π.	Πολυκεντρική Αστική Περιοχή
ΣΑΚΧ	Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου
Φ.Ε.Κ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση ανάπτυξης μιας πολυκεντρικής αστικής περιοχής μεταξύ των πόλεων Καβάλας, Ξάνθης, Κομοτηνής και Αλεξανδρούπολης. Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των πόλεων είναι ιδιαίτερα σημαντική και μπορεί να προσδώσει μια νέα αναπτυξιακή κατεύθυνση στην οικονομία τους αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Η εργασία ξεκίνησε με την ανάπτυξη ενός θεωρητικού πλαισίου για τον ορισμό της έννοιας της πολυκεντρικής αστικής περιοχής και τον προσδιορισμό των πιο βασικών χαρακτηριστικών της. Στη συνέχεια μελετά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής για να εκτιμήσει και να αξιολογήσει τις δυνατότητες και τις προοπτικές ανάπτυξης.

Από την ανάλυση αυτή φαίνεται ότι οι τέσσερις πόλεις διαθέτουν σε ικανοποιητικό βαθμό τα απαραίτητα χαρακτηριστικά για να αναπτυχθεί μια πολυκεντρική αστική περιοχή στην περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης.

Λέξεις Κλειδιά: Πολυκεντρική Αστική Περιοχή, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, Συνέργια, Συνεργασία, Ανάπτυξη

ABSTRACT

The object of this project is the examination of a polycentric urban region between the cities of Kavala, Xanthi, Komotini and Alexandroupoli. The development of collaboration relationships between the cities is particularly important and it can lead a new developmental direction in their economy.

This thesis begins with the development of a theoretical framework for defining the notion of polycentric urban regions and specifying its basic characteristics. Subsequently it analyses special characteristics of the case study region (Western Macedonia and Thrace) in order to evaluate and estimate the possibilities and the prospects of the polycentric urban regional developed.

From this particular analysis it appears that the cities inhibit some essential characteristics stipulating a polycentric urban region.

Key words: Polycentric Urban Region, Kavala, Xanthi, Komotini, Alexandroupoli, Region of Western Macedonia and Thrace, Synergy, Collaboration, Growth

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Την τελευταία δεκαετία αρκετές αναλυτικές προσεγγίσεις και μελέτες αστικής περιφερειακής ανάπτυξης (μελέτες που βασίζονται στη Θεωρία Κεντρικών Τόπων του Christaller και εξετάζουν ποικίλες μορφές αστικής ανάπτυξης) έχουν στρέψει την προσοχή τους στις πολυκεντρικές αστικές περιοχές¹ (ΠΑΠ). Η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε συνδυασμό με την επέκταση των αστικών κέντρων καθώς και η αλλαγή στον τρόπο ζωής και στα πρότυπα των μετακινήσεων οδήγησαν στη δημιουργία νέων σχηματισμών και στην ανάπτυξη της εν λόγω προβληματικής. Ωστόσο, παρά το αυξημένο ενδιαφέρον σε επίπεδο έρευνας και πολιτικής για τις ΠΑΠ, δεν υπάρχει ακόμα κάποιος κοινά αποδεκτός ορισμός, κάτι που πιθανά οφείλεται στην ευρύτητα με την οποία χρησιμοποιείται ο όρος (τόσο σε δια-αστικό όσο και σε ενδο-αστικό επίπεδο) και τις διαφορετικές προσεγγίσεις από διάφορα επιστημονικά πεδία (χωροταξία, οικονομική, πολιτική, κοινωνιολογία).

Γενικά μπορούμε να πούμε ότι οι ΠΑΠ² αποτελούν ένα σύνολο γειτνιαζουσών αλλά χωρικά διαφοροποιημένων αστικών κέντρων, τα οποία αναπτύσσουν ισχυρούς δεσμούς συνεργασίας μεταξύ τους και λειτουργούν σαν ενιαία λειτουργική, οικονομική, χωροταξική και πολιτική οντότητα. Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση ως προς τις προοπτικές ανάπτυξης μιας πολυκεντρικής αστικής περιοχής..

1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σκοπός της εργασίας είναι να μελετήσει τις δυνατότητες ανάπτυξης μιας ΠΑΠ στην Ελλάδα και συγκεκριμένα μεταξύ των πόλεων της Καβάλας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης.

Η χρησιμότητα της εργασίας αυτής έγκειται σε δύο επίπεδα: αρχικά, φιλοδοξεί να συμβάλλει στη θεωρητική συζήτηση περί πολυκεντρικότητας και ανάπτυξης αστικών δικτύων συνεργασίας και να εισαγάγει ένα πλαίσιο ανάλυσης για

¹ Για λόγους συντομίας στο εξής ο όρος «πολυκεντρική αστική περιοχή» θα αναφέρεται συχνά ως ΠΑΠ

² Στη βιβλιογραφία συναντώνται επίσης οι όροι «συσσώρευση πόλεων» και «πολεοδομικές συναθροίσεις»

τη διερεύνηση και την καλύτερη μελέτη των ΠΑΠ. Σε ένα δεύτερο επίπεδο, η έρευνα αυτή έχει χρηστική αξία για την ίδια την περιοχή ως ενδεχόμενη βάση για τον στρατηγικό σχεδιασμό Ελληνικών πόλεων, αναδεικνύοντας την ανάγκη για συνεργασία και τις δυνατότητες από κοινού ανάπτυξης των πόλεων.

1.3 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η εργασία χωρίζεται σε έξι κεφάλαια. Το πρώτο αφορά γενικές πληροφορίες σχετικά με την εκπόνησή της. Το δεύτερο κεφάλαιο δίνει τα απαραίτητα στοιχεία για την κατανόηση των ΠΑΠ και της έννοιας της πολυκεντρικότητας στην Ευρώπη και στην Ελλάδα. Το τρίτο περιγράφει γενικά, ιστορικά και οργανωτικά χαρακτηριστικά και το τέταρτο δημογραφικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, εστιάζοντας στο τέλος σε Ανάλυση SWOT. Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύονται οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη μιας ΠΑΠ στην περιοχή, ενώ η εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα.

Στο πρώτο παράρτημα γίνεται αναλυτική περιγραφή των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, τα οποία έχουν ενσωματωθεί στην Ανάλυση SWOT, ενώ το δεύτερο παράρτημα περιλαμβάνει χάρτες της περιοχής στην υφιστάμενη κατάσταση, ένα χάρτη που απεικονίζεται η πρόταση για συνεργασία των αστικών κέντρων καθώς και φωτογραφίες των πόλεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το κεφάλαιο αυτό επιχειρεί μία εισαγωγή στην έννοια των πολυκεντρικών αστικών περιοχών. Η ύπαρξη των περιοχών αυτών είναι κάτι που απασχολεί τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερους μελετητές διαφόρων ειδικοτήτων, όπως ο Meijers, ο Parr και οι Hall και Pain. Όλοι συγκλίνουν στην άποψη πως πρόκειται για επιλογή σχεδιασμού που τείνει να επικρατήσει σε πολλές χώρες στο μέλλον. Παρακάτω, γίνεται μία προσπάθεια ορισμού των πολυκεντρικών αστικών περιοχών και αναλύονται ως δίκτυα πόλεων. Ακόμη, εντοπίζονται τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πολυκεντρικών αστικών περιοχών, τα οποία χωρίζονται σε χωρικά, οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά και τα πλεονεκτήματα αυτών. Τέλος, αναφέρονται δύο παραδείγματα πολυκεντρικών αστικών περιοχών από το εξωτερικό, το Randstad στην Ολλανδία, και η περιοχή Kansai στην Ιαπωνία.

2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Το ενδιαφέρον για τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές προέκυψε γιατί ο λειτουργικός αστικός χώρος εκτείνεται πέρα από τα διοικητικά όρια της πόλης συμπεριλαμβάνοντας πολλές φορές τα προάστια και την ευρύτερη αγροτική περιοχή που την περιβάλλει και φτάνοντας ως την ακτίνα επιρροής άλλων πόλεων. Στις ΠΑΠ, ωστόσο, οι πόλεις φαίνεται να συνδέονται τόσο σε λειτουργικούς όσο και σε μορφολογικούς όρους. Οι περιοχές αυτές έχουν οριστεί ως ενότητα από ξεχωριστές ιστορικά και ταυτόχρονα πολιτικά ανεξάρτητες πόλεις που χωροθετούνται σε σχετική εγγύτητα και είναι καλά συνδεδεμένες μέσω υποδομών (Meijers, 2004). Στο ίδιο πλαίσιο, ο Parr (2003) ορίζει τις ΠΑΠ ως ένα σύνολο από γειτονικά αλλά χωρικά διακριτά αστικά κέντρα, τα οποία υπάρχουν ως ξεχωριστές οντότητες. Η ΠΑΠ είναι μία περιοχή στην οποία μεγαλύτερα ή μικρότερα αστικά κέντρα τα οποία γειτνιάζουν και έχουν κοινές επιδιώξεις μπορούν να λύσουν από κοινού τις αναπτυξιακές και χωρικές τους προκλήσεις μέσα από μία ολοκληρωμένη πολυκεντρική συνεργασία εκμεταλλευόμενα τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Μπορούν επίσης να επιτύχουν σημαντικές οικονομίες κλίμακας με τη βοήθεια γρήγορων και αξιόπιστων μεταφορικών και επικοινωνιακών συνδέσεων (Batten, 1994).

Η πολυκεντρικότητα «όπως πολλές άλλες έννοιες (βιώσιμη ανάπτυξη, εδαφική συνοχή) είναι μια έννοια επαρκώς 'ασαφής' ώστε να εμπνέει και να επιτρέπει τις 'κατάλληλες' κάθε φορά ερμηνείες» (Ανδρικοπούλου 2010) και αναφέρεται στον τρόπο οργάνωσης των πόλεων και η βασική της ιδέα βρίσκεται στις θεωρίες των κεντρικών τόπων (Christaller, 1933) και των πόλων ανάπτυξης (Perroux, 1955), γνωστές και ως θεωρίες της οικονομικής του χώρου. Οι θεωρίες αυτές δεν έχουν αντικατασταθεί σήμερα παρ' όλη τη συζήτηση περί πολυκεντρικών αστικών περιοχών.

Υπάρχει μία εν γένει ασάφεια γύρω από τον όρο ΠΑΠ, ο οποίος συνεχίζει να χρησιμοποιείται με διάφορες ερμηνείες. Η εμφάνιση ενός πλήρως ικανοποιητικού ορισμού δυσχεραίνεται και από τις διάφορες κλίμακες στις οποίες χρησιμοποιείται ο όρος αυτός. Η ΠΑΠ αντιπροσωπεύει μία δυνητικά χρήσιμη ιδέα (Hall και Pain, 2006). Σκοπός είναι να προσδιοριστούν τα απαραίτητα χαρακτηριστικά μίας ΠΑΠ και να αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο διαφέρει από άλλους τύπους χωρικών εννοτήτων καθώς και να υπολογιστούν οι δυνάμεις που συμβάλλουν στην εμφάνιση και ανάπτυξη μίας ΠΑΠ. Αν και στο επίκεντρο της ανάλυσης βρίσκονται τα οικονομικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από τις ΠΑΠ, η σημαντικότητα των κοινωνικών, πολιτισμικών και πολιτικών ιδιαιτεροτήτων είναι σίγουρα καθοριστική για την ανάπτυξή της. Για τον καλύτερο ορισμό του όρου ΠΑΠ πρέπει να τονιστούν μία σειρά από αλληλεξαρτώμενες συνθήκες που πρέπει να εμφανίζονται πριν μία περιοχή χαρακτηριστεί ως ΠΑΠ. Η ιδιομορφία των ΠΑΠ μπορεί να τονιστεί συγκρίνοντας αυτές με εναλλακτικές και πιο απλές χωρικές δομές. Θα ήταν παραπλανητικό, φυσικά, να υποτεθεί ότι διαφορές μεταξύ των ΠΑΠ και άλλων χωρικών δομών είναι πάντα επαρκώς ξεκάθαρες. Αυτό γίνεται εμφανές και από τα διάφορα είδη χωρικών δομών που εμφανίζονται, με διαφορετικούς όρους (Meijers, 2004). Επομένως, ο ορισμός της έννοιας της ΠΑΠ δεν αποτελεί ένα εύκολο εγχείρημα.

Πρόσφατα παραδείγματα χωρικών δομών περιλαμβάνουν «πόλεις – περιοχές με πολλούς πυρήνες³», «δίκτυα πόλεων⁴» και «πολυπληρινικές μητροπολιτικές περιοχές⁵». Επιπρόσθετα, σε όρους εννοιών για χωρικές δομές και υπεραστικές σχέσεις, η έννοια των πολυκεντρικών αστικών περιοχών στηρίζεται σε παλαιότερες

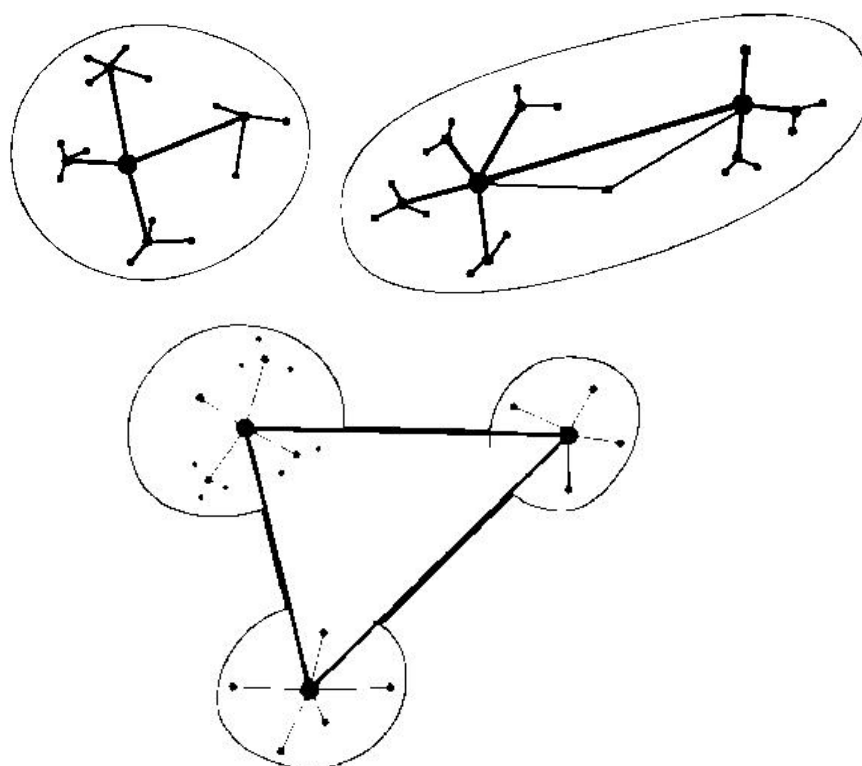
³ multicore city-regions

⁴ city networks

⁵ polynucleated metropolitan regions

ιδέες όπως η «εκτεταμένη πόλη⁶», η «μεγαλόπολη⁷» ή σε ιδέες για την «περιφερειακή πόλη⁸» (Meijers, 2004). Για την πληρέστερη κατανόηση των χωρικών δομών, αυτές απεικονίζονται παρακάτω σε μία προσπάθεια σαφούς διαφοροποίησης των αστικών σχηματισμών (Εικόνα 1).

Εικόνα 1: Μονοκεντρικό Μοντέλο (αριστερά), Μοντέλο των Πόλεων Διαδρόμων (δεξιά) και Μοντέλο της Δικτυακής Πόλης (κάτω)



Πηγή: Batten, 1994

⁶ dispersed city

⁷ megalopolis

⁸ Regional city

2.3 Η ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΩΣ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΛΕΩΝ

Το ενδιαφέρον για τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές εμφανίζεται αυξημένο στις πολιτικές σχεδιασμού σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες συμπεριλαμβανομένων του Βελγίου⁹, της Δανίας¹⁰, της Εσθονίας¹¹, της Γαλλίας¹², της Γερμανίας¹³, της Ελλάδας¹⁴, της Ιταλίας¹⁵, της Ιρλανδίας¹⁶, της Λιθουανίας¹⁷, της Ολλανδίας¹⁸ της Πολωνίας¹⁹ και της Ελβετίας²⁰ (Turok και Bailey, 2004). Επιπρόσθετα, επικρατεί η πεποίθηση ότι τα δίκτυα συνδέονται με οικονομίες κλίμακας, κριτική μάζα και συνέργια. Δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η έννοια του δικτύου αποτελεί πλέον τμήμα του κλασσικού λεξιλογίου των διαχειριστών, σχεδιαστών και άλλων που διαμορφώνουν την πολιτική προώθησης ή σχετίζονται με οποιοδήποτε τρόπο με τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές. Πιο συγκεκριμένα, η ιδέα της συνέργιας ή «μία οντότητα να είναι περισσότερο από το άθροισμα των τμημάτων²¹» αποτελεί τον κεντρικό στόχο σε πολλές πολιτικές για τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές. Η πολυκεντρικότητα εξελίχθηκε, λοιπόν, με βάση τις πόλεις και όχι τους πόλους και αποτυπώνει νέους χώρους επιρροής και νέους τρόπους διακυβέρνησης, όπως η συνεργασία μέσω δικτυώσεων γειτονικών πόλεων με κοινές στρατηγικές.

2.3.1 Δομή και Λειτουργία των Δικτύων

Η έννοια των δικτύων πόλεων και των δικτύων γενικότερα, είναι στενά συνδεδεμένη με αυτή της συνέργιας. Σκοπός της ενότητας αυτής είναι να παρουσιάσει τη βασική γνώση στη συνέργια όσον αφορά τα δίκτυα, σκιαγραφώντας την πρόσφατη ανάλυση του όρου στην οικονομική θεωρία με σκοπό να παρουσιαστεί παρακάτω ο τρόπος που η συνέργια των δικτύων συνδέεται με αυτή των ΠΑΠ. Τα δίκτυα που μελετώνται σε αυτή την ανάλυση αφορούν κυρίως δίκτυα ανάμεσα σε εταιρίες, μεταφορικά δίκτυα και επικοινωνίας.

⁹ urban networks

¹⁰ polycentric national centres

¹¹ urban networks

¹² reseaux des villes

¹³ Metropolregionen, Städtenetze

¹⁴ twin poles

¹⁵ city networks

¹⁶ linked gateways

¹⁷ Metropolis Vilnius–Kaunas

¹⁸ urban networks

¹⁹ duopols

²⁰ vernetzte Städtessystem

²¹ Being more than the sum of the parts

Η λέξη συνέργια προέρχεται από την πρόθεση συν και τη λέξη έργο και αναφέρεται σε «μία κατάσταση στην οποία το αποτέλεσμα από δύο ή περισσότερα συνεργαζόμενα ή συνδυασμένα σώματα ή λειτουργίες είναι μεγαλύτερο από το άθροισμα των αποτελεσμάτων που κάθε σώμα ή λειτουργία μπορεί να επιτύχει από μόνο του» (Μείζον Ελληνικό Λεξικό). Η συνέργια συνήθως απεικονίζεται ως $1 + 1 > 2$, το οποίο δίνει έμφαση στο γεγονός ότι η συνέργια μπορεί να εκφραστεί ως η αύξηση στην απόδοση ενός δικτύου μέσω αποτελεσματικής και ικανοποιητικής αλληλεπίδρασης. Η συνεργία αποτελεί μια ασαφή ιδέα μιας και κρύβει διάφορους μηχανισμούς από τους οποίους αυτή πηγάζει. Αναλύοντας κανείς την έννοια της συνέργιας, σε μικρο-, μέσω- και μακρο- επίπεδο καταλήγουμε σε τρία διακριτά νοήματα:

- Συνέργια: όταν δύο ή περισσότεροι παράγοντες συνεργάζονται, το αποτέλεσμα είναι θετικό και για τους δύο.
- Συνέργια: όταν υπάρχει συνεργατική συμπεριφορά με σκοπό να επιτευχθεί συμπληρωματικότητα στην παραγωγή συγκεκριμένου προϊόντος, οι οικονομικοί παράγοντες αποκομίζουν πλεονεκτήματα.
- Συνέργια: όταν παράγοντες ή εταιρίες «εθελοντικά και μη» είναι μέρος ενός συνόλου, οικονομίες συγκέντρωσης μπορεί να δημιουργηθούν προς όφελος των παραπάνω παραγόντων ή εταιριών (Batten, 1994).

Η ύπαρξη ενός από αυτούς τους τρεις μηχανισμούς – η συνεργασία, η συμπληρωματικότητα ή η συνύπαρξη – σε συνδυασμό με τη συμπεριφορά των δικτύων δημιουργεί τη συνέργια και συνεπώς οικονομικά οφέλη για τους παράγοντες (Batten, 1994). Διαφορετικοί μηχανισμοί συνέργιας παίζουν ρόλο στους διάφορους τύπους δικτύου. Τα δίκτυα, σε γενικές γραμμές αποτελούνται από κόμβους (πόλεις, νοικοκυριά, εταιρίες, οργανισμοί, οντότητες), διασυνδέσεις μεταξύ των κόμβων (υποδομές, σχέσεις, δεσμοί), ροές (ανθρώπων, αγαθών, πληροφοριών, κεφαλαίου) και πλέγματα.

Τα δίκτυα μπορούν να διακριθούν σε δύο τύπους, είτε τύπου ομάδας είτε τύπου πλέγματος (Carineri και Kamann, 1998). Στα δίκτυα ομάδας, οι παράγοντες μοιράζονται έναν κοινό στόχο, δραστηριότητα ή υπηρεσίες, ενώ έχουν παράλληλα ενδιαφέροντα και εμπορικούς δεσμούς. Ένα κλασικό αλλά εύστοχο παράδειγμα αποτελεί το τένις κλαμπ. Τα μέλη ενός τέτοιου κλαμπ δεν έχουν τα μέσα για την υλοποίηση του κοινού στόχου – τα απαραίτητα για το τένις – από μόνοι τους, αλλά

μπορούν μέσω συνεργασίας. Περισσότερα μέλη έχουν ως αποτέλεσμα θετικές εξωτερικές οικονομίες όπως χαμηλότερη συνδρομή ή εκτεταμένο οράριο λειτουργίας. Αρνητικές εξωτερικές οικονομίες εμφανίζονται όμως όταν όλα τα μέλη του κλαμπ επιθυμούν να παίξουν τένις την ίδια χρονική στιγμή. Τα δίκτυα τύπου πλέγματος, από την άλλη, χαρακτηρίζονται από διαφορετικές δραστηριότητες των συμμετεχόντων. Αυτές είναι συμπληρωματικές αντί για παρόμοιες και συνδέονται με σειριακό τρόπο. Ένα τυπικό παράδειγμα αποτελεί μια αλυσίδα εταιριών ή μονάδων επιχειρήσεων που η καθεμία κατέχει ένα συγκεκριμένο ρόλο στην παραγωγή ενός προϊόντος.²² Συνοψίζοντας, η συνέργια επιτυγχάνεται μέσω μηχανισμών συνεργασίας, συμπληρωματικότητας και εξωτερικές οικονομίες που συνδέονται με αυτούς. Η συνεργασία οδηγεί σε κάθετη συνέργια που μπορεί να επιτευχθεί σε δίκτυα τύπου ομάδας και η συμπληρωματικότητα σε οριζόντια συνέργια που μπορεί να επιτευχθεί σε δίκτυα τύπου πλέγματος. Οι εξωτερικές οικονομίες εμφανίζονται παντού και εκπροσωπούν το πιο σημαντικό οικονομικό πλεονέκτημα του δικτύου, χωρίς να μειώνεται η σημασία των υπολοίπων θετικών επιπτώσεων της συνέργιας στα δίκτυα πόλεων.

2.3.2 Εφαρμογή στις Πολυκεντρικές Αστικές Περιοχές

Η εφαρμογή της ιδέας της συνέργιας στις πόλεις δεν είναι καθόλου δύσκολη. Στην πραγματικότητα, οι πρώτες πόλεις εμφανίστηκαν λόγω συνέργιας και αναπτύχθηκαν μέσω των πλεονεκτημάτων που προήλθαν από τις οικονομίες συγκέντρωσης. Η διαμονή και η εργασία στις πόλεις περιλαμβάνει πλεονεκτήματα όπως η παροχή υπηρεσιών, ειδικευμένα προϊόντα και υπηρεσίες, μεγάλη και

²² Η διαφορά μεταξύ των δικτύων ομάδας και πλέγματος είναι σχετική μιας και η συνέργια και στα δύο δίκτυα επιτυγχάνεται αλλά με διαφορετικό τρόπο. Στα δίκτυα τύπου ομάδας μπορεί να επιτευχθεί κάθετη συνέργια ενώ στα τύπου πλέγματος οριζόντια. Στην περίπτωση κάθετης συνέργιας, αυτή πηγάζει από τη συνεργασία που οδηγεί σε οικονομίες κλίμακας και σε θετικές εξωτερικές οικονομίες του δικτύου. Χαρακτηριστικό αυτών των οικονομιών κλίμακας είναι ότι εφαρμόζονται μόνο σε συμμετέχοντες του δικτύου. Εξωτερικές οικονομίες εμφανίζονται όταν το κόστος της συμμετοχής στο δίκτυο είναι μικρότερα από τα οφέλη της συνεργασίας. Η οριζόντια συνέργια συνδέεται με οικονομίες εύρους ή ειδίκευσης. Η συμπληρωματικότητα αποτελεί τον κύριο μηχανισμό συνέργιας. Αυτό σημαίνει ότι η ατομική απόδοση των παραγόντων βελτιώνεται μιας και μπορούν να εστιάσουν τις προσπάθειές τους στις κύριες λειτουργίες τους, εγκαταλείποντας μη κύριες λειτουργίες που τους απορροφούν ενέργεια. Οι κλασσικές θεωρίες ανάπτυξης δικτύων επικεντρώνονται και στην ειδίκευση ως το αποτέλεσμα μιας διαδικασίας εκλογίκευσης της δομής του δικτύου μόλις επιτύχει ένα σχετικό επίπεδο πολυπλοκότητας (Batten, 1994).

πολυποίκιλη αστική αγορά και εύκολη ανταλλαγή και παροχή πληροφοριών. Η ερώτηση, είναι πως τέτοιες οικονομίες συγκέντρωσης μπορούν να οργανωθούν σε ένα δίκτυο πόλεων. Αυτή η ανάλυση της έννοιας της συνέργιας και ορισμένων λειτουργιών του δικτύου ρίχνει φως στον τρόπο με τον οποίο αυτή μπορεί να επιτευχθεί στις ΠΑΠ. Οι πόλεις που αποτελούν μια πολυκεντρική αστική περιοχή μπορούν να θεωρηθούν ως οι κόμβοι σε ένα δίκτυο που δημιουργείται από υποδομές, υπεραστικές σχέσεις και ροές. Η πόλη από μόνη της είναι μία συγκέντρωση από πολλούς κόμβους όπως νοικοκυριά, εταιρίες, ιδιώτες, οργανισμούς το καθένα από τα οποία συνδέεται με άλλους κόμβους μέσω υποδομών, ροών και αλληλεξαρτήσεων. Έτσι σε μια πολυκεντρική αστική περιοχή, μπορεί να βρεθεί ένας μεγάλος αριθμός δικτύων, διόλου περιορισμένα στην κλίμακά της (Capineri και Kamann, 1998).

Μπορεί να υποθεθεί ότι οι ΠΑΠ είναι στην πραγματικότητα δίκτυα (υπάρχουν κόμβοι, σύνδεσμοι, ροές και πλέγματα), και έτσι η ίδια βασική γνώση για τη συνέργια στα δίκτυα μπορεί να εφαρμοστεί. Ανάλογα με το αν οι ΠΑΠ αποτελούν δίκτυα τύπου ομάδας ή πλέγματος, οι ίδιοι μηχανισμοί θα οδηγήσουν σε συνέργια. Αυτό σημαίνει ότι στις ΠΑΠ, η συνέργια αποδεικνύεται μέσω μηχανισμών συνεργασίας και συμπληρωματικότητας (εξωτερικές οικονομίες ανακατεύονται και στα δύο).

Δύο σημαντικά ζητήματα υπάρχουν. Το πρώτο είναι αν μια ΠΑΠ είναι τύπου ομάδας ή πλέγματος. Το δεύτερο είναι πως σε αυτούς τους δύο μηχανισμούς μπορεί να δοθεί χαρακτηρισμός ώστε να παρομοιαστούν με χωρικά φαινόμενα όπως οι ΠΑΠ. Το να κατηγοριοποιηθούν τα δίκτυα πόλεων ως δίκτυα τύπου ομάδας ή πλέγματος φαίνεται να αποτελεί μια άκαρπη προσπάθεια, δεδομένης της σύνθετης φύσης της. Στην πραγματικότητα, τα δίκτυα θα έχουν τόσο όψεις τύπου ομάδας όσο και διαστάσεις τύπου πλέγματος. Αυτό ισχύει και στις πολυκεντρικές αστικές περιοχές, το οποίο φανερώνει διαφορετικούς τρόπους μέσω των οποίων μπορεί να επιτευχθεί η συνέργια (Batten, 1994).

Οι ΠΑΠ μπορούν να χαρακτηριστούν ως δίκτυα τύπου ομάδας όταν οι πόλεις που διαθέτουν τα ίδια γνωρίσματα ενώνουν τις δυνάμεις τους για να επιτύχουν κάποιο κοινό στόχο ή ενδιαφέροντα. Αυτή η συνεργασία τότε δημιουργεί οικονομίες κλίμακας. Τέτοια παραδείγματα περιλαμβάνουν συνεργασία μεταξύ πόλεων με παρόμοιους οικονομικούς ρόλους, όπως πόλεις – λιμάνια ή τουριστικές πόλεις. Αλλά οι πόλεις μπορούν να συνεργαστούν όταν αντιμετωπίζουν παρόμοια αστικά προβλήματα ή προκλήσεις, για παράδειγμα, που σχετίζονται με την απομόνωση, μια

αδύναμη οικονομική βάση, η ανάγκη για ικανοποιητικές δημόσιες συγκοινωνίες ή η διάθεση των απορριμμάτων (Batten, 1994).

Από την άλλη, οι ΠΑΠ μοιάζουν με δίκτυα τύπου πλέγματος όταν οι πόλεις διαδραματίζουν διαφορετικούς οικονομικούς ρόλους και φιλοξενούν συμπληρωματικές αστικές λειτουργίες, δραστηριότητες και περιβάλλον τόσο εργασιακό όσο και για διαμονή. Παρόμοια με το διαχωρισμό μεταξύ των δικτύων τύπου ομάδας ή πλέγματος, είναι η κατηγοριοποίηση των δικτύων πόλεων από τους Camagni και Salone (1993). Αναφέρονται στα δίκτυα τύπου ομάδας ως «δίκτυα συνέργειας», ενώ τα δίκτυα τύπου πλέγματος αναφέρονται ως «δίκτυα συμπληρωματικότητας». Αν και τόσο τα δίκτυα τύπου ομάδας όσο και τα τύπου πλέγματος μπορούν να εμφανιστούν σε ΠΑΠ, φαίνεται ότι τα δίκτυα τύπου πλέγματος είναι πιο σχετικά με τις ΠΑΠ. Σε αυτά, η εγγύτητα έχει σημασία με την έννοια ότι οι αγορές επικαλύπτονται. Τα δίκτυα τύπου ομάδας μπορούν να διαδραματίσουν ρόλο, αλλά είναι εξίσου σημαντικά στα δίκτυα που δημιουργούνται μεταξύ πόλεων που βρίσκονται σε σχετική απόσταση.

Το δεύτερο ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι το πώς η συνεργασία και η συμπληρωματικότητα (και οι εξωτερικές οικονομίες που αναμειγνύονται) μπορούν να ερμηνευτούν στο περιεχόμενο των ΠΑΠ ώστε να παρέχουν ένα νοηματικό πλαίσιο για ανάλυση. Συμπερασματικά, η συνεργασία ερμηνεύεται ως συνεργασία ανάμεσα σε πόλεις. Η δημόσια διοίκηση τείνει να οργανώνεται σε χωρική ιεραρχία. Παρόλα αυτά, πολλά χωρικά ζητήματα στις μέρες μας, απαιτούν προσέγγιση που σχηματίζεται και υλοποιείται σε πολλαπλές κλίμακες και διάφορες διοικητικές βαθμίδες (Batten, 1994).

Οι εξωτερικές οικονομίες μπορεί να εμφανιστούν ανάλογα με την αξιοποίηση και τη λειτουργία τέτοιων πλαισίων. Η συνέργια απαιτεί ένα υψηλό επίπεδο αλληλεπιδράσεων το οποίο θα δημιουργήσει την απαραίτητη συνοχή του δικτύου για να συμψηφίσει την αυξημένη αλληλεπίδραση. Επιπρόσθετα, οι παράγοντες πρέπει να είναι πρόθυμοι και ικανοί να προσαρμόσουν το εσωτερικό τους προφίλ και την εξωτερική τους συμπεριφορά. Η συμπεριφορά των δωρεάν επιβατών (free rider) πρέπει να αποφευχθεί (Carineri και Kamann, 1998).

Στις αστικές περιοχές, η συμπληρωματικότητα αναφέρεται στη συγκεκριμένη φύση μιας σχέσης μεταξύ δύο ή περισσότερων παρόμοιων δραστηριοτήτων ή θέσεων. Οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν οικονομικές δραστηριότητες, όπως εμπορικές

υπηρεσίες ή αστικές παροχές όπως η εκπαίδευση, ο πολιτισμός και η ιατρική περίθαλψη. Οι τοποθεσίες από την άλλη αναφέρονται σε επιχειρηματικό ή οικιστικό περιβάλλον. Μιας και οι τοποθεσίες δημιουργούν πόλεις και οι περισσότερες δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα στις πόλεις, αναμένεται η αναφορά σε μακρο-επίπεδο πόλεων συμπληρωματικών η μία προς την άλλη.

Για να είναι οι δραστηριότητες και οι θέσεις συμπληρωματικές, πρέπει να ικανοποιούν δύο σημαντικές προϋποθέσεις που σχετίζονται με την προσφορά και τη ζήτηση. Πρώτον, πρέπει να υπάρχει διαφοροποίηση στην προσφορά δραστηριοτήτων ή / και τοποθεσιών και δεύτερον, οι γεωγραφικές αγορές της ζήτησης για αυτές τις δραστηριότητες ή τις τοποθεσίες πρέπει να έχουν έστω και μικρή επικάλυψη (Batten,1994). Για παράδειγμα, δύο πανεπιστήμια είναι συμπληρωματικά αν προσφέρουν γνώσεις σε διαφορετικούς τομείς και ταυτόχρονα προσελκύουν τους φοιτητές από την ίδια περιοχή. Παρομοίως, δύο νοσοκομεία είναι συμπληρωματικά όταν παρέχουν διαφορετικές ειδικότητες ιατρών ή ειδικεύονται σε διαφορετικά είδη θεραπειών. Δύο ή περισσότερες οικιστικές περιοχές είναι συμπληρωματικές όταν προσφέρουν διαφορετικό οικιστικό περιβάλλον και συνεπώς παρέχουν εναλλακτικές για να αντιστοιχίσουν τις διαφορετικές προτιμήσεις του πληθυσμού. Σε μακρο-επίπεδο, δύο πόλεις είναι συμπληρωματικές όταν η μία ειδικεύεται για παράδειγμα σε οικονομικές υπηρεσίες και η άλλη στις μεταφορές και τις επιχειρήσεις και η κάθε μία παρέχει τις αντίστοιχες υπηρεσίες στους κατοίκους της άλλης πόλης.

Η συμπληρωματικότητα συχνά οδηγεί σε χωρική αλληλεπίδραση. Δεσμοί μεταξύ πόλεων σε μία ΠΑΠ ή δίκτυο πόλεων σφυρηλατούνται στη βάση της συμπληρωματικότητας και όχι της απόστασης ή του ορίου ζήτησης. Παρόλα αυτά, η συμπληρωματικότητα από μόνη της, δεν επαρκεί για να επιτευχθεί η χωρική αλληλεξάρτηση. Ακόμη, τονίζει το ρόλο των παρεμβατικών ευκαιριών (παρεμβατικές πηγές προσφοράς), καθώς και το ρόλο της μεταβασιμότητας (τα κόστη των αλληλεπιδράσεων) στο να καθοριστεί ή όχι αν οι χωρικές αλληλεπιδράσεις πηγάζουν από τη συμπληρωματικότητα. Έτσι, οι χωρικές αλληλεπιδράσεις μόνο εν μέρει αποκαλύπτουν τις συμπληρωματικές σχέσεις που υπάρχουν.

Μία από τις ιδέες πίσω από την έννοια των ΠΑΠ είναι ότι αναφέρεται σε μία πόλη που παρέχει μία πλήρη παράταξη οικονομικών λειτουργιών, αστικών ή οικιστικών ευκολιών και επιχειρήσεων. Μία τέτοια κατάσταση θα δημιουργούσε εξωτερικές οικονομίες. Όταν δύο πόλεις συμπληρώνουν η μία την άλλη, τότε οι

πολίτες και οι εταιρίες μπορούν να εκμεταλλευτούν τις ποικίλες λειτουργίες που προσφέρει η άλλη πόλη. Αυτές οι λειτουργίες μπορούν να ειδικευτούν, μιας και η προσφερόμενη αγορά στην οποία στηρίζονται είναι μεγαλύτερη δεδομένων των επικαλύψεων ή της ενδοχώρας. Με τέτοιο τρόπο, οι εταιρίες, οι πολίτες και οι τουρίστες μπορούν να επιλέξουν από μία μεγαλύτερη και διαφορετική συλλογή αστικών λειτουργιών (δημόσιες υπηρεσίες, ευκολίες, επιχειρήσεις), επιχειρηματικό και οικιστικό περιβάλλον; Με άλλα λόγια, η συμπληρωματικότητα είναι στενά συνδεδεμένη με τις οικονομίες συγκέντρωσης. Συνοψίζοντας, η συνέργια σε ΠΑΠ υλοποιείται είτε μέσω συνεργασίας, σε κάθετο επίπεδο για τη επίτευξη οικονομιών κλίμακας και συγκέντρωσης είτε μέσω συμπληρωματικότητας, σε οριζόντιο επίπεδο για την επίτευξη οικονομιών εύρους ή εξειδίκευσης.

2.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Σε διάφορες περιπτώσεις υποστηρίζεται ότι τα χαρακτηριστικά της χωρικής δομής της ΠΑΠ δίνουν τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούν οι πόλεις τα πλεονεκτήματα του αστικού μεγέθους και ταυτόχρονα να αποφύγουν τουλάχιστον κάποια από τα εμφανή μειονεκτήματα όπως αυτά που σχετίζονται με υψηλά κόστη γης, συμφόρηση, ρύπανση κτλ. Λόγω της εύκολης πρόσβασης ενός κέντρου σε άλλα κέντρα, σύμφωνα με τον Parr (2003), οι άνθρωποι μπορούν να χρησιμοποιήσουν την αγορά και τους χώρους διασκέδασης άλλων πόλεων για να συμπληρώσουν τις δικές τους, οι επιχειρηματίες μπορούν να μοιράζονται λειτουργίες όπως αποθήκευση εμπορευμάτων και υπηρεσίες εργασίας και οι αγορές εργασίας να απολαμβάνουν μία ευρύτερη και πιο ευέλικτη κλίμακα αγοράς και ζήτησης. Από αυτή την οπτική, οι ΠΑΠ, αντιπροσωπεύουν μία θετική προϋπόθεση ανάπτυξης, ειδικά αν υποστηρίζονται και από άλλα πλεονεκτήματα όπως διαθεσιμότητα γης και πιθανό πλεόνασμα χωρητικότητας στις υποδομές.²³

²³ Αυτή η σχετικά θετική άποψη των οικονομικών προοπτικών των σύγχρονων ΠΑΠ πρέπει να αξιολογηθεί από τουλάχιστον δύο πλευρές. Πρώτον, μέσα στην ΠΑΠ θα υπάρχουν απαραίτητα μεγάλες μεταφορικές ροές με χαρακτηριστικές τις καθημερινές μετακινήσεις, τις μεγαλύτερες ροές αγαθών και τις ροές πληροφοριών (Parr, 2003).

Δεύτερον, η έμφαση στο αστικό μέγεθος κρίνεται πολλές φορές λανθασμένη. Οι μελετητές, προσπαθώντας να δώσουν έμφαση στα πλεονεκτήματα της ΠΑΠ, μερικές φορές προσθέτουν τον πληθυσμό των κέντρων και μετά ισχυρίζονται ότι το σύνολο είναι στο ίδιο επίπεδο με μίας μεγάλης

2.5 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Όπως έχει ειπωθεί και στην προηγούμενη ενότητα, δεν υπάρχει κοινώς αποδεκτό θεωρητικό πλαίσιο για την κατανόηση και ανάλυση των ΠΑΠ. Κάθε επιστημονικός κλάδος προσεγγίζει το θέμα από τη δική του οπτική και αναπτύσσει το δικό του αναλυτικό πλαίσιο. Παρακάτω θα επιχειρήσουμε μία σύνθεση θέσεων για να αναδείξουμε τα βασικά χαρακτηριστικά και στοιχεία που περιλαμβάνει μία ΠΑΠ. Αυτά χωρίζονται σε χωρικά, οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά και αναλύονται στη συνέχεια.

2.5.1 Χωρική Διάσταση

Η χωρική διάσταση είναι μια βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη δίπολου και σχετίζεται με χαρακτηριστικά όπως είναι η εγγύτητα μεταξύ των πόλεων, η μεταξύ τους απόσταση, η επάρκεια σύνδεσης με ικανοποιητικά δίκτυα μεταφορών και η ύπαρξη ροών κεφαλαίου, ανθρώπων και υπηρεσιών (Kloosterman και Musterd, 2000).

Οι πόλεις στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν είναι μόνο χωρικά διακριτές αλλά συνιστούν και ανεξάρτητες πολιτικές οντότητες. Πρόκειται για ένα σύνολο από αστικά κέντρα, που ξεχωρίζουν μεταξύ τους με μεγάλες εκτάσεις ανοιχτής γης (αγροτικής ή απλά κενής). Τα αστικά κέντρα βρίσκονται χωροθετημένα σχετικά κοντά το ένα με το άλλο, έτσι ώστε να είναι δυνατή η επικοινωνία μεταξύ τους. Επομένως, ορίζεται ένα ανώτατο αλλά και ένα κατώτατο όριο επιτρεπόμενης απόστασης μεταξύ δύο κέντρων. Μία ώρα ταξίδι μεταξύ των γειτονικών κέντρων χρησιμοποιείται συχνά ως όριο για τη σύνδεση μεταξύ των πόλεων, αν και έχουν

ευρωπαϊκής πόλης και με τα πλεονεκτήματα που σχετίζονται με αυτό το μέγεθος να ισχύουν. Μπορεί να υπάρχει συγκεκριμένη βαρύτητα σε αυτή την οπτική π.χ. μία ΠΑΠ που μπορεί να διατηρήσει μεγάλης κλίμακας υποδομές όπως ένα διεθνές αεροδρόμιο ή ένα μεγάλο σταθμό μεταφοράς εμπορευμάτων.

Όταν, όμως πηγαίνει πέρα από λογικά όρια, το επιχείρημα χάνει πολύ από τη δύναμή του. Πρέπει επιπλέον να ληφθεί υπόψη ότι κάποια από τα πλεονεκτήματα του αστικού μεγέθους πηγάζουν από τη φύση του μητροπολιτικού περιβάλλοντος και συνδέονται με παράγοντες όπως η πυκνότητα, η εγγύτητα, η άμεση επαφή, οι υποδομές, η αλληλεπίδραση κτλ. Η χωρική δομή της ΠΑΠ τείνει να εμποδίζει την παρουσία τέτοιων παραγόντων και συνεπώς τα πλεονεκτήματα που προέρχονται από αυτούς (Parr, 2003).

χρησιμοποιηθεί κατά καιρούς και άλλα όρια χρόνου ταξιδιού (Parr, 2003). Οι ροές εργασίας μεταξύ των δύο κέντρων πρέπει να είναι αρκετά ανεπτυγμένες καθώς και οι ροές κεφαλαίου, ανθρώπων και υπηρεσιών. Ακόμη, η σύνδεση με ικανοποιητικά δίκτυα μεταφορών και η απουσία φυσικών εμποδίων (ορεινοί όγκοι) μεταξύ των πόλεων ενισχύουν την ανάπτυξη του διπόλου.

2.5.2 Οικονομική Διάσταση

Η δεύτερη διάσταση έχει να κάνει με τις οικονομικές σχέσεις μεταξύ των πόλεων της ΠΑΠ. Υπάρχουν δύο διαφορετικά πρότυπα στα πλαίσια των οποίων αναπτύσσονται οι οικονομικές σχέσεις. Κάθε πόλη μπορεί να εξειδικεύεται σε συγκεκριμένες δραστηριότητες οι οποίες να λειτουργούν συμπληρωματικά με τις δραστηριότητες που εξειδικεύεται η άλλη πόλη (τύπου πλέγματος) ή οι πόλεις να παρουσιάζουν παρόμοια οικονομική διάρθρωση, οπότε στην περίπτωση αυτή η συνέργια επιτυγχάνει οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης (τύπου ομάδας). Το επίπεδο οικονομικής αλληλεπίδρασης ή συσχέτισης μεταξύ του συνόλου των κέντρων που αποτελούν την ΠΑΠ εμφανίζει μεγαλύτερη ένταση από όση θα εμφανιζόταν μεταξύ κέντρων συγκρίσιμου μεγέθους. Η αλληλεπίδραση μπορεί να πάρει διάφορες μορφές. Σημαντική εδώ είναι η εισχώρηση ή η επικάλυψη των αγορών εργασίας των διάφορων κέντρων και το πολύπλοκο πρότυπο μετακινήσεων.

Η αλληλεπίδραση που βασίζεται στο εμπόριο είναι πολύ σημαντική (Kloosterman και Musterd, 2000). Για το λόγο αυτό, για τις μικρότερες ΠΑΠ, το λιανικό εμπόριο μπορεί να αποτελέσει την κυρίαρχη μορφή εμπορίου, ενώ για τις μεγαλύτερες ΠΑΠ, το εμπόριο μπορεί να περιλαμβάνει ενδιάμεσα αγαθά, συμπεριλαμβανομένης μία μεγάλης ποικιλίας υπηρεσιών που σχετίζονται με τις επιχειρήσεις. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό εμπορικών σχέσεων μέσα στις ΠΑΠ είναι ότι δεν είναι ιεραρχικά περιορισμένες. Για παράδειγμα, ένα κέντρο μεσαίου μεγέθους μπορεί να εξάγει αγαθά και υπηρεσίες όχι μόνο σε ένα κέντρο μικρότερου μεγέθους αλλά και σε ένα παρομοίου καθώς και σε κέντρα μεγαλύτερου μεγέθους (Parr, 2003).

2.5.3 Πολιτική Διάσταση

Η τρίτη διάσταση αφορά το ζήτημα της πολιτικής οντότητας. Η συνεργασία των πόλεων σε ζητήματα πολιτικής διάστασης, κυρίως μέσω της δημιουργίας –

ύπαρξης ενοποιημένου θεσμικού πλαισίου και της διαμόρφωσης κοινών στόχων και πολιτικών, αφορά έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα προϋπόθεσης ύπαρξης του δίπολου. Στην περίπτωση αυτή υπάρχουν δύο μορφές τις οποίες μπορεί να λάβει η συνέργια σε πολιτικό επίπεδο. Η μία περίπτωση είναι η κάθετη συνέργια (τύπου ομάδας), στην οποία οι πολιτικοί παράγοντες των πόλεων συνεργάζονται υπό την επίβλεψη ενός ενιαίου φορέα διαχειρίσεις. Στη δεύτερη περίπτωση πρόκειται για την οριζόντια συνέργια (τύπο πλέγματος), στην οποία οι διοικήσεις των πόλεων της ΠΑΠ επικοινωνούν μεταξύ τους, για την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας. Οι φορείς συνεργάζονται με τους αντίστοιχους των άλλων πόλεων χωρίς την επίβλεψη από κάποιο ανώτερο επίπεδο.

2.5.4 Κοινωνική Διάσταση

Η ύπαρξη κοινής ταυτότητας ανάμεσα στις πόλεις της ΠΑΠ είναι η τελευταία προϋπόθεση για την ύπαρξη διπολικού συστήματος. Η συνεργασία, εκτός από την οικονομική και την πολιτική της διάσταση, βασίζεται και στις στάσεις των κατοίκων. Μια συμφωνία απόψεων σε γενικότερο επίπεδο, ίσως να ενισχύει τις πιθανότητες συνεργασίας σε θέματα πολιτικής και διοίκησης.

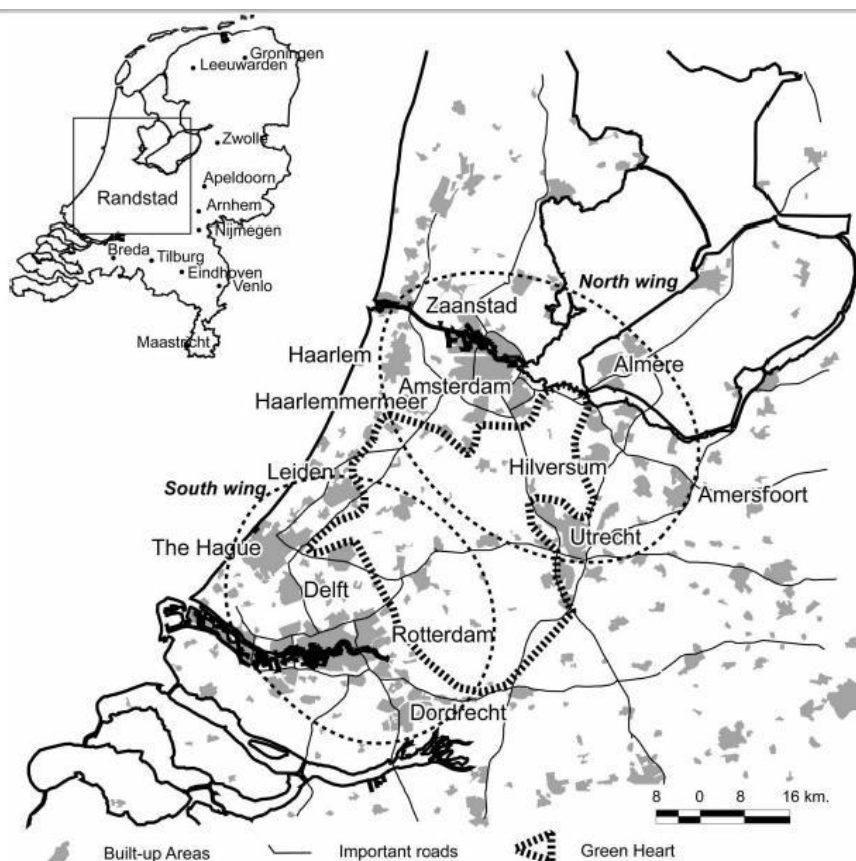
Η διάσταση αυτή σχετίζεται με την ταυτότητα και την εκπροσώπηση της ΠΑΠ. Πολλές πόλεις έχουν ισχυρά ιστορικά διαμορφωμένες ταυτότητες, οι οποίες πολλές φορές απεικονίζονται τόσο στο χώρο, όσο και στην κοινωνική και πολιτισμική τους διάσταση. Τέτοια στοιχεία αποτελούν τα αρχιτεκτονικά τοπόσημα, το ποδόσφαιρο ή άλλα αθλήματα, οι διάσημες προσωπικότητες και η τοπική ταυτότητα. Τα τοπικά μέσα (εφημερίδες, τοπικό ραδιόφωνο και τηλεόραση) σε πολλές περιπτώσεις αναπαράγουν την ταυτότητα αυτή και με τη στάση τους αυτή είναι πιθανό να εμποδίζουν την ανάπτυξη της ΠΑΠ. Οι τέσσερις αυτές διαστάσεις αντιμετωπίζονται με διαφορετικούς τρόπους. Αυτό που προκύπτει είναι η ανάγκη για μία πιο περιεκτική προσέγγιση στις ΠΑΠ όπου οι τέσσερις διαστάσεις τελικά μπλέκονται μεταξύ τους.

2.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

2.6.1 Randstad, Ολλανδία: Μια Κλασσική Δικτυακή Πόλη

Αν και η συζήτηση για τις πολυκεντρικές αστικές περιοχές είναι πρόσφατη, κάποιες δικτυακές πόλεις είναι αρκετά παλιές. Ένα κλασσικό παράδειγμα αποτελεί ο δακτύλιος του Randstad στην Ολλανδία. Αυτή η σύνθετη αστική συγκέντρωση έχει σχήμα σαν ένα τεράστιο πέταλο αλόγου και περιλαμβάνει τρεις μεγάλες συνεχείς αστικές περιοχές γύρω από την πόλη του Άμστερνταμ, τη Χάγη, το Ρότερνταμ και την Ουτρέχτη (Εικόνα 2). Άλλα μικρότερα κέντρα όπως το Ντελφ, το Χάρλεμ και το Ζάανσταντ εξυπηρετούν ως επιπρόσθετοι κόμβοι, που ενισχύουν περαιτέρω την ποικιλομορφία αυτού του μοναδικού αστικού σχηματισμού.

Εικόνα 2: Η περιοχή του Randstad στην Ολλανδία



Πηγή: Meijers, 2004

Με την απουσία ενός κυρίαρχου κέντρου, το Randstad μπορεί να χαρακτηριστεί ως μία τυπική ΠΑΠ. Η ολλανδική λέξη «Rand» σημαίνει γύρος και αναφέρεται στη θέση του Randstad που περικυκλώνει μία ανοιχτή περιοχή καλυμμένη με πράσινο, η οποία ονομάζεται Green Heart. Εφτά εκατομμύρια άνθρωποι ζουν στο Randstad (44% του ολλανδικού πληθυσμού) και το 45% των θέσεων εργασίας της χώρας χωροθετείται σε αυτό το τμήμα που αποτελεί το 20% της ολλανδικής επικράτειας. Οι σχεδιαστές του Randstad έχουν ως στόχο να διατηρήσουν την αγροτική περιοχή «Green Heart» και τον ελεύθερο χώρο ανάμεσα στις κύριες πόλεις. Το Randstad, όπως είναι σήμερα, είναι το αποτέλεσμα αστικού και περιφερειακού σχεδιασμού μιας και μαζί με τον πυρήνα του, τη Green Heart, βρίσκεται στο επίκεντρο των σχεδιαστικών πολιτικών από το 1950. Μία κοινή διαίρεση του Randstad είναι αυτή της βόρειας πτέρυγας (που περιλαμβάνει το Άμστερνταμ, την Ουτρέχτη και τις γύρω πόλεις) και της νότιας πτέρυγας (που περιλαμβάνει τη Χάγη, το Ρότερνταμ και τις γύρω πόλεις). Το Randstad αποτελεί μια εξαιρετική περίπτωση για την ανάλυση της συνεργασίας σε μία ΠΑΠ, όχι μόνο γιατί πολλοί έχουν υποστηρίξει ότι αποτελεί ένα κλασσικό στερεότυπο δικτύου πόλεων, αλλά και γιατί χαρακτηρίζεται από συνέργια. Για παράδειγμα, οι Camagni και Salone (1993) αναφέρονται στο Randstad ως ένα παράδειγμα δικτύου συμπληρωματικότητας που δημιουργείται από ειδικευμένα και συμπληρωματικά κέντρα. Ακόμη υποστηρίζουν ότι στην ολλανδική επικράτεια εμφανίζονται συμπληρωματικά δίκτυα, που βασίζονται σε κάθετες αλληλεπιδράσεις, χωρικές εξειδικεύσεις και συμπληρωματικά αστικά κέντρα. Αυτό ισχύει στο Randstad όπου εκφράζεται κυρίως στις σχέσεις μεταξύ μεγαλύτερων και μικρότερων πόλεων.

Σήμερα, οι πόλεις έχουν συγκλίνει τόσο κοντά η μία με την άλλη που μπορούμε να πούμε ότι το Randstad αποτελεί μια ώριμη δικτυακή πόλη. Με το αεροδρόμιο Schiphol κοντά στο κέντρο της, είναι μια από τις ευκολότερα προσβάσιμες αστικές συγκεντρώσεις στον κόσμο (Kloosterman, 1996). Είναι φανερό ότι υπάρχει μια αντίθεση ανάμεσα στις λειτουργίες του Ρότερνταμ και του Άμστερνταμ από τη μία και στον προσανατολισμό προς την εθνική οικονομία της Χάγης και της Ουτρέχτης από την άλλη. Παρά την ωριμότητά του, το Randstad διατηρεί ακόμη τα δομικά πλεονεκτήματα μιας κλασσικής δικτυακής πόλης. Υπάρχουν τρεις διοικητικές βαθμίδες στην Ολλανδία: η εθνική κυβέρνηση, οι περιφέρειες και οι δήμοι. Το Randstad εκτείνεται σε τέσσερις διαφορετικές

περιφέρειες, το οποίο περιπλέκει την δημιουργία ενιαίου φορέα διαχείρισης. Αν και έχουν γίνει πολλές προσπάθειες για να δημιουργηθεί μία διοικητική βαθμίδα και συγκεκριμένα σε υπερτοπικό επίπεδο, δεν έχει υλοποιηθεί προς το παρόν. Έχει γίνει φανερό ότι η πολυεπίπεδη διακυβέρνηση απαιτεί συνεργασία μεταξύ παραγόντων και βαθμίδων, συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών (Albrechts, 1998). Στο Randstad φαίνεται ότι οι παράγοντες κατανοούν αυτή την ανάγκη όλο και περισσότερο. Μια μεγάλη ποικιλία δικτύων έχει σχηματιστεί στην περιοχή. Γύρω από τις τέσσερις μεγαλύτερες πόλεις του Randstad, έχουν σχηματιστεί πόλεις - περιφέρειες που συμπεριλαμβάνουν και τις μεγαλύτερες πόλεις και 10 – 20 γειτονικούς δήμους. Αυτές οι μορφές συνεργασίας σχετίζονται και με θέματα όπως μεταφορές, συγκοινωνίες, περιφερειακή χωρική ανάπτυξη, στέγαση, εργασία, οικονομικά ζητήματα και ευημερία για τους νέους. Πολλά παρόμοια δίκτυα συνεργασίας υπάρχουν γύρω από μικρότερες πόλεις ή ομογενείς περιφέρειες σε όρους οικονομικών δραστηριοτήτων ή χωροθέτησης. Όλα τα δίκτυα στο Randstad αποτελούν δίκτυα τύπου ομάδας μιας και μοιράζονται ένα κοινό στόχο. Για αυτό το λόγο, είναι πιθανό να επιτευχθεί συνέργια, αν και η δημιουργία εξωτερικών οικονομιών εξαρτάται από τη λειτουργία αυτών των δικτύων. Η παρουσία συμπληρωματικότητας στο Randstad έχει ήδη εντοπιστεί από πληθώρα συγγραφέων, αν και οι υποθέσεις αυτές δεν στηρίζονται από εμπειρική δικαιολόγηση. Σε γενικές γραμμές, είναι φανερό ότι υπάρχει αξιοσημείωτος διαχωρισμός της εργασίας μεταξύ των τριών μεγαλύτερων πόλεων στο Randstad, που η κάθε μία εξειδικεύεται είτε στο εμπόριο (Άμστερνταμ), είτε στη μεταποίηση και τις μεταφορές (Ρότερνταμ) είτε στη δημόσια διοίκηση (Χάγη) (Meijers, 2004).

2.6.2 Kansai, Ιαπωνία: Μια Δημιουργική Δικτυακή Πόλη

Εκτός όμως από τα κλασσικά παραδείγματα όπως το Randstad, υπάρχουν και νέα κοκ. Μια συναρπαστική δικτυακή πόλη αναπτύσσεται στην περιοχή Kansai (ή Kinki) στην Ιαπωνία. Μετά από πολλά χρόνια ανταγωνισμού με το Τόκιο, αυτή η ιστορικά δυναμική περιοχή της Ιαπωνίας εμφανίζεται ανεπτυγμένη όσον αφορά τις δυνατότητές της να προσφέρει ελκυστικές εναλλακτικές στην πρωτεύουσα. Η περιοχή Kansai αποτελείται από έξι πόλεις: την Οσάκα, το Χιόγκο, το Κιότο, τη Νάρα, τη Γουακαχάμα και τη Σίγκα. Η ποικιλομορφία των περιοχών αυτών έγκειται στην μοναδική πολιτιστική και ιστορική ταυτότητα της κάθε μίας. Ενώ το παραπάνω χαρακτηριστικό μπορεί να προκάλεσε έλλειψη συνεκτικότητας στο παρελθόν, όταν

το Τόκιο αναπτυσσόταν και κυριαρχούσε, αυτή η ποικιλομορφία μπορεί τώρα να αποτελέσει το κλειδί για ένα προσοδοφόρο μέλλον (Meijers, 2004). Η ποικιλομορφία της περιοχής μπορεί να οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι περιλαμβάνει δυο προηγούμενες αυτοκρατορικές πρωτεύουσες της Ιαπωνίας, τη Νάρα και το Κιότο. Αυτές οι δύο λαμπρές πόλεις, με τα αξιοθαύμαστα τέμπλα και τους καλλιτεχνικούς θησαυρούς, παρέχουν έναν ασύγκριτο πολιτιστικό πλούτο για να συμπληρώσουν τα λιμάνια του Κομπ και της Οσάκα. Η Οσάκα αποτελεί ακόμη το κέντρο της περιοχής όσον αφορά το εμπόριο και τη βιομηχανική δραστηριότητα. Οι αξιοσημείωτες διαφορές ανάμεσα σε αυτές τις πολιτιστικές και εμπορικές πόλεις, σε συνδυασμό με την επιθυμία τους να συνεργαστούν με κοινές βλέψεις στο μέλλον, μπορεί να μετατρέψει την περιοχή του Kansai σε μία από τις πιο συναρπαστικές δικτυακές πόλεις στο μέλλον.

Εικόνα 3: Η περιοχή του Kansai στην Ιαπωνία



Πηγή: www.kkr.mlit.go.jp/en

Η αισιοδοξία για το μέλλον του Kansai στηρίζεται σε μια πληθώρα νέων υποδομών που δημιουργούνται στην περιοχή. Ακόμη έχουν προγραμματιστεί πολλά έργα μεγάλης κλίμακας. Το σημαντικότερο από αυτά είναι η Ανάπτυξη της Περιοχής

του Κόλπου της Οσάκα. Για την προώθηση αυτού του σημαντικού έργου ανάπτυξης συστάθηκε φορέας από την τοπική επιχειρηματική κοινότητα. Ως κεντρικός στόχος τέθηκε η ένωση μιας ευρείας κλίμακας αστικών λειτουργιών (χωροθετημένες σε διαφορετικά κέντρα). Έτσι εμφανίζεται η ιδέα μιας δημιουργικής δικτυακής πόλης.

Με στόχο να δημιουργήσουν μια «κοσμοπολίτικη δημιουργική μητρόπολη» θεωρήθηκαν απαραίτητα τα παρακάτω:

- Δημιουργία ενός διαφοροποιημένου περιβάλλοντος για όλους τους πολίτες μέσω της συνένωσης διαφόρων αστικών λειτουργιών που σχετίζονται με τη διαβίωση, την εργασία, τη μάθηση και το παιχνίδι.
- Ο σχηματισμός «διαδρόμων» πολιτισμού και γνώσης που προωθούν τη συνεργασία σε πολιτιστικά θέματα.
- Μια διεθνής εικοσιτετράωρη πόλη για πολίτες από όλο τον κόσμο (που ενισχύθηκε μετά τα εγκαίνια του 24-ώρου Διεθνούς Αεροδρομίου του Kansai το Σεπτέμβριο του 1994).
- Η αναδιαμόρφωση της παλιάς βιομηχανικής υποδομής σε συνδυασμό με τη δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών.
- Η παροχή πλούσιων φυσικών πόρων στους πολίτες.
- Η λογική μιας πολυκεντρικής αστικής δομής.

Ο σχεδιασμός για την περιοχή προβλέπει τον περιορισμό για τις μετακινήσεις σε μία ώρα το περισσότερο. Θα δοθούν κίνητρα έτσι ώστε οι οικογένειες να διαμένουν και να εργάζονται στις μεγαλύτερες πόλεις κατά τη διάρκεια της εβδομάδας αλλά να επισκέπτονται και να μένουν σε μικρές γειτονικές πόλεις τα σαββατοκύριακα. Νέα λογιστικά συστήματα είναι απαραίτητα έτσι ώστε αυτό το πρωτότυπο δίκτυο πόλεων να πάρει το σχήμα ενός τεράστιου πετάλου αλόγου. Αυτό το καινοτόμο δίκτυο πόλεων θα συνδυάσει την οικονομική και κοινωνική ποικιλομορφία της Οσάκα, του Κιότο και του Κομπ με τον περιβαλλοντικό και ψυχαγωγικό πλούτο των νήσων Αγουάτζι και τα μοναδικά χαρακτηριστικά των νήσων Σικόκου. Αν το προτεινόμενο κανάλι μεταξύ της Γουακαχάμα και των βορείων νήσων Αγουάτζι γίνει πραγματικότητα, θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δακτυλίου στον Κόλπο της Οσάκα (Meijers, 2004).

Σήμερα η περιοχή του Κόλπου της Οσάκα διαθέτει τέσσερις τρόπους πρόσβασης. Πιο συγκεκριμένα, τα δύο παραδοσιακά λιμάνια του Κομπ και της Οσάκα, το Διεθνές Αεροδρόμιο του Kansai, την τηλεπικοινωνιακή πύλη γνωστή ως

Teleport και την πύλη γνώσης γνωστή ως Πολιτιστική και Επιστημονική Ερευνητική Πόλη του Kansai Οι επιχειρηματίες στο Kansai δίνουν έμφαση στην αποδοχή νέων ιδεών, σε σύγκριση με το Τόκιο. Ακόμη τονίζουν την ικανότητά τους να λαμβάνουν γρήγορες αποφάσεις και το ταλέντο τους να αναγνωρίζουν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες. Μετά την 24-ώρη λειτουργία του Διεθνούς Αεροδρομίου του Kansai, η περιοχή του Κόλπου της Οσάκα μπορεί να αποτελέσει πύλη για την είσοδο στον επιχειρηματικό κόσμο.

2.8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο κεφάλαιο αυτό έγινε μία πρώτη προσέγγιση όσον αφορά την κατανόηση της έννοιας της πολυκεντρικής αστικής περιοχής. Από την ανάλυση που προηγήθηκε συμπεραίνουμε πως η εμφάνιση πολυκεντρικών αστικών περιοχών είναι ένα φαινόμενο που απασχολεί όλο και μεγαλύτερο πλήθος επιστημόνων. Παρόλα αυτά είναι δύσκολο να οριστεί με ακρίβεια ο όρος αυτός αφού χρησιμοποιείται σε διάφορες κλίμακες. Σε πολλές χώρες της Ευρώπης το ενδιαφέρον για την ανάπτυξη τέτοιων περιοχών έχει αυξηθεί, μιας και η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε συνδυασμό με την επέκταση των αστικών κέντρων παρατηρείται σε ολόένα και μεγαλύτερο βαθμό.

Από τις έρευνες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα σε συνδυασμό με τα παραδείγματα από την πραγματικότητα συμπεραίνουμε πως για να χαρακτηριστεί μία περιοχή ως πολυκεντρική αστική πρέπει να εμφανίζει ορισμένα χαρακτηριστικά. Αυτά χωρίζονται σε χωρικά, οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά. Ο σαφής προσδιορισμός μίας τυπολογίας για τις περιοχές αυτές δεν είναι εύκολος ακόμη και αν μελετήσει κανείς τα παραδείγματα που υπάρχουν. Παρόλα αυτά τα οικονομικά πλεονεκτήματα των ΠΑΠ είναι εμφανή αφού οι περιοχές αυτές χαρακτηρίζονται από συνέργια και επομένως ισχύει ότι το άθροισμα δύο παραγόντων είναι πολύ καλύτερο από τον κάθε παράγοντα ξεχωριστά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

3.1 Η ΙΔΕΑ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο όρος «πολυκεντρικότητα» μετρά ήδη 50 χρόνια παρουσίας στην ευρωπαϊκή χωροταξία, με σημαντικότερο σταθμό το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ, 1999) και αναφορές όπως «ανάπτυξη ενός πολυκεντρικού και ισόρροπου αστικού συστήματος και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών». Στην Ελλάδα, το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης 2008 τοποθετεί τα θεμέλια δημιουργίας μιας πολυκεντρικής δομής και ενός νέου οικιστικού δικτύου με τον ορισμό μιας σειράς πόλεων ως εθνικών πόλων ανάπτυξης (Πάτρα, Λάρισα - Βόλος, Ιωάννινα, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη, Ηράκλειο - Χανιά) και δευτερευόντων πόλων ανάπτυξης (Κέρκυρα, Κοζάνη, Λαμία κλπ). (Χάρτης 1, Παράρτημα 2)

Επιπλέον, η έννοια της πολυκεντρικότητας είναι από τα βασικότερα στοιχεία στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007 – 2013 (ΕΣΠΑ) για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Η προσπάθεια επικεντρώνεται στα αστικά κέντρα μητροπολιτικού και περιφερειακού επιπέδου, τους ‘πόλους ανάπτυξης της χώρας’, η ανάπτυξη των οποίων αναμένεται να κινητοποιήσει την ανάπτυξη της υπαίθρου και των μικρότερων αστικών κέντρων. (Ανδρικοπούλου, 2010)

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως παρ’ όλο που οι όροι ‘πολυκεντρικότητα’ και ‘πόλοι ανάπτυξης’ κυριαρχούν σε όλες τις εθνικές και περιφερειακές μελέτες και στα Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού, δεν είναι ακόμα ξεκάθαρο ούτε το περιεχόμενό τους, αλλά ούτε και οι πολιτικές που θα οδηγήσουν στην επίτευξη των σχεδιαζόμενων στόχων. Αν και στην Ελλάδα συναντώνται περιοχές εν δυνάμει πολυκεντρικές, κανένα βήμα τόσο από την πολιτεία, όσο και από τις τοπικές κοινωνίες δεν έχει πραγματοποιηθεί ώστε οι περιοχές αυτές να λειτουργήσουν στο μέλλον σύμφωνα με το μοντέλο της πολυκεντρικότητας.

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μία συνοπτική περιγραφή της περιοχής μελέτης, δηλαδή της Καβάλας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης καθώς και του ευρύτερου γεωγραφικού τους πλαισίου. Αρχικά αναφέρονται ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά για να εισάγουν μία πρώτη γνωριμία με την περιοχή. Ακολουθεί μία σύντομη ιστορική αναδρομή και μετά παρατίθενται στοιχεία που σχετίζονται με την

οργάνωση της περιοχής και τις υφιστάμενες υποδομές της. Πιο συγκεκριμένα, περιγράφονται η γεωγραφική θέση, το φυσικό περιβάλλον, οι μεταφορικές υποδομές καθώς και η χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση των πόλεων. Τα παρακάτω στοιχεία σε συνδυασμό με το θεωρητικό πλαίσιο θα αξιοποιηθούν για να εξαχθεί το συμπέρασμα αν και σε ποιο βαθμό οι τέσσερις αυτές πόλεις διαμορφώνουν μια πολυκεντρική αστική περιοχή και ποιες οι δυνατότητές τους στο μέλλον.

3.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η περιοχή που θα εξεταστεί για πιθανή ανάπτυξη ΠΑΠ είναι οι πόλεις της Καβάλας του νομού Καβάλας, της Ξάνθης του νομού Ξάνθης, της Κομοτηνής του νομού Ροδόπης και της Αλεξανδρούπολης του νομού Έβρου. Η περιοχή μελέτης είναι μέρος της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης (Α.ΜΑ.Θ.), η οποία αποτελείται από τους τέσσερις νομούς που προαναφέρθηκαν και τον νομό Δράμας. (Η Δράμα δεν ενσωματώνεται στην ανάλυση καθώς το ενδιαφέρον της έχει στραφεί προς τη Θεσσαλονίκη και την κεντρική Μακεδονία και όχι προς τις πόλεις της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ.)

Ο νομός Καβάλας αποτελεί διοικητική διαίρεση της Μακεδονίας στο ανατολικό τμήμα της και συνορεύει με τους νομούς Σερρών, Δράμας και Ξάνθης, ενώ το νότιο τμήμα του βρέχεται από το Αιγαίο. Ο πληθυσμός του νομού ανέρχεται σε 145.054 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001) και απαρτίζεται από τέσσερις επαρχίες (Θάσου, Καβάλας, Νέστου και Παγγαίου) και 11 Δήμους (Καβάλας, Φιλίππων, Ορεινού, Χρυσούπολης, Κεραμωτής, Θάσου, Παγγαίου, Ελευθερούπολης, Ελευθερών, Πιερέων και Οφρυνίου). Το έδαφός του είναι κατά το ήμισυ ορεινό, με τρεις μεγάλους ορεινούς όγκους – Παγγαίο, τα όρη της Λεκάνης και το όρος Σύμβολο – και μεταξύ αυτών σχηματίζονται οι πεδινές εκτάσεις του νομού. Σημαντικό υδάτινο ρεύμα είναι ο ποταμός Νέστος, ο οποίος ρέει στα όρια του νομού με τον νομό Ξάνθης και αρδεύει την πεδιάδα της Χρυσούπολης.

Ο νομός Ξάνθης ανήκει στην περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Α.ΜΑ.Θ.) και γεωγραφικά είναι ο πρώτος νομός της Θράκης από τα δυτικά. Συνορεύει με τους νομούς Δράμας, Καβάλας και Ροδόπης και στα βόρεια με την Βουλγαρία. Βρέχεται από το Θρακικό πέλαγος. Το κλίμα του νομού είναι χαρακτηριστικό για τους ψυχρούς χειμώνες και τα ζεστά καλοκαίρια. Ο πληθυσμός του ήταν, το 2001, 101.856 κάτοικοι (στοιχεία τελευταίας απογραφής ΕΣΥΕ).

Ο νομός Ροδόπης, πεδινός στο κέντρο του και στο νότιο τμήμα του και ορεινός στα βόρεια εκτείνεται στο κεντρικό τμήμα της Δυτικής Θράκης και υπάγεται στην ίδια περιφέρεια με το νομό Ξάνθης, με τον οποίο συνορεύει στα δυτικά. Στα ανατολικά συνορεύει με το νομό Έβρου, στα βόρεια με τη Βουλγαρία ενώ στα νότια βρέχεται κι αυτός από το Θρακικό πέλαγος. Εντός του νομού αναπτύσσεται η οροσειρά της Ροδόπης με την κορυφή της Ανατολικής Ροδόπης να φτάνει τα 1.267 μέτρα. Ο πληθυσμός του νομού είναι 110.828 κάτοικοι (ΕΣΥΕ, 2001).

Ο ακριτικός νομός Έβρου εκτείνεται στο βορειοανατολικό άκρο της ελλαδικής επικράτειας και ανήκει στη διοικητική περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ. Συνορεύει στα βορειοανατολικά και ανατολικά με την Τουρκία με φυσικό όριο τον ποταμό Έβρο, στα νότια βρέχεται από το Θρακικό πέλαγος και στα δυτικά συνορεύει με το νομό Ροδόπης. Έρχεται τέταρτος σε έκταση στους 52 νομούς της χώρας μιας και καταλαμβάνει 4.242 τ. χλμ., ενώ ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 149.354 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001). Είναι ένας από τους λίγους πεδινούς νομούς της χώρας, ωστόσο εμφανίζει πολύ μικρή πυκνότητα πληθυσμού (35 άτομα ανά τ. χλμ.).

Πρωτεύουσες των τεσσάρων νομών είναι η Καβάλα, η Ξάνθη, η Κομοτηνή και η Αλεξανδρούπολη αντίστοιχα. Η Καβάλα βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του νομού και είναι η δεύτερη μεγάλη πόλη και λιμάνι της Μακεδονίας, μετά την Θεσσαλονίκη, καθώς επίσης και ένα από τα στρατηγικότερα λιμάνια της Βορείου Ελλάδας. Ο Δήμος Καβάλας καταλαμβάνει έκταση 108 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Η πόλη απέχει 680 χιλιόμετρα από την Αθήνα και 165 χιλιόμετρα από τη Θεσσαλονίκη.

Η Καβάλα, αν και σύγχρονο αστικό κέντρο, διαθέτει πολυάριθμες παραλίες, χώρους για ανάπαυση και πεζοπορικές διαδρομές. Είναι μια από τις λίγες πόλεις της Ελλάδας που μέσα στον πολεοδομικό της ιστό διαθέτει 4 οργανωμένες παραλίες. Επιπλέον, κεντρικά υπάρχει ο Δημοτικός Κήπος και το πάρκο του Φαλήρου στην Παραλία (με γήπεδο μπάσκετ, τένις, παιδική χαρά και ειδικά διαμορφωμένο χώρο για skateboard). Υπάρχουν αρκετές πεζοπορικές διαδρομές οι οποίες ξεκινούν μέσα από την πόλη. Πρόκειται για το τμήμα της αρχαίας Εγνατίας Οδού στα δυτικά, για το μονοπάτι που ξεκινάει από την περιμετρική στο ύψος του Αγ. Παντελεήμονα και καταλήγει στο Σταυρό, το ιστορικό μονοπάτι που ακολουθεί το δρόμο του νερού από το οποίο υδρεύονταν η Καβάλα στο παρελθόν (ξεκινά από την εκκλησία του Αγ. Κωνσταντίνου) και τέλος το μονοπάτι που ακολουθεί το ρέμα της Παλαιάς Καβάλας,

το οποίο αναδείχτηκε και διαμορφώθηκε χάρις τον Δήμο Φιλίππων και του προγράμματος Leader (απέχει μόλις 15 λεπτά με αυτοκίνητο από την Καβάλα).

Η πόλη της Καβάλας άρχισε να μετατρέπεται σε ένα σύγχρονο αστικό κέντρο από την δεκαετία του '20, όταν αυξήθηκε ραγδαία ο πληθυσμός της, εξαιτίας του μεγάλου αριθμού μεταναστών που ήρθαν και εγκαταστάθηκαν στην πόλη. Η αύξηση του πληθυσμού οδήγησε από πολύ νωρίς και στην ανάπτυξη του βιομηχανικού τομέα. Το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων της πόλης απασχολείται στον τριτογενή τομέα παραγωγής. Εδώ λειτουργεί η μοναδική μονάδα της χώρας, που εξορύσσει και αποθειώνει πετρέλαιο και που "παράγει" φυσικό αέριο (ΚΑΒΑΛΑ OIL A.E.) Στην πόλη έχουν την έδρα τους τα ΤΕΙ Καβάλας με τέσσερις σχολές: Διοίκησης και Οικονομίας, Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τεχνολογίας Γεωπονίας και το Τμήμα Νοσηλευτικής, τα μαθήματα του οποίου γίνονται στο Διδυμότειχο.

Η Ξάνθη, πρώτη πόλη της Θράκης από δυτικά, είναι χτισμένη στους πρόποδες της οροσειράς της Ροδόπης, στην αρχή της πεδιάδας, η οποία εκτείνεται προς τα νότια μέχρι το Θρακικό πέλαγος. Η έκταση του Δήμου Ξάνθης ανέρχεται σε 153.116 στρέμματα. Ο πληθυσμός, με βάση την απογραφή του 2001, ανέρχεται σε 52.270 άτομα και αποτελεί το 51,3 % του συνολικού πληθυσμού του Νομού. Η πόλη της Ξάνθης, έχει σήμερα γύρω στις 62.000 κατοίκους.

Η Ξάνθη είναι το εμπορικό και πνευματικό κέντρο της περιοχής και με ένα από τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της, είναι η πολυπολιτισμικότητα και η αρμονική συνύπαρξη του χριστιανικού και του μουσουλμανικού στοιχείου. Η πόλη βρίσκεται στο κέντρο της αλυσίδας των αστικών κέντρων της βορειανατολικής Ελλάδας, που συγκροτούν ένα «δίκτυο» τόπων με ιδιαίτερο φυσικό, οικολογικό, ιστορικό, αρχαιολογικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον. Ο άξονας αυτός των αστικών κέντρων αποτελεί ουσιαστικά και τον άξονα οδικής επικοινωνίας της χώρας με την Ανατολική Θράκη (Τουρκία) και τη Μαύρη Θάλασσα (Εύξεινος Πόντος) και μπορεί να θεωρηθεί τμήμα της ιστορικής οδού που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη και τη Θεσσαλονίκη με τα δυτικά παράλια της Βαλκανικής (Εγνατία - Νέα Εγνατία). Από τα άκρα του άξονα και κατά μήκος συγκεκριμένων κοιλάδων (Σέρρες – Στρυμόνας, Νέστος, Αλεξανδρούπολη - Έβρος) αναπτύσσονται οδικές συνδέσεις προς τη Βουλγαρία, τη βόρειο Βαλκανική και την κεντρική και ανατολική Ευρώπη αντίστοιχα.

Βασικές υποδομές της ευρύτερης περιοχής είναι η Εγνατία οδός και οι κάθετοι άξονες σύνδεσης με τη Βουλγαρία που βρίσκονται σε εξέλιξη. Η πόλη συνδέεται σιδηροδρομικώς με την Αθήνα μέσω Θεσσαλονίκης, από την οποία απέχει 215 χιλιόμετρα. Ο Δήμος Ξάνθης κατέχει μια κεντροβαρική θέση τόσο στον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο, όσο και στο δίκτυο των αστικών κέντρων της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ., διαθέτοντας συγκριτικά πλεονεκτήματα αφού αποτελεί ένα ισχυρό εμπορικό, μεταποιητικό, πολιτιστικό και παραδοσιακό κέντρο, κέντρο ανάπτυξης εξειδικευμένων υπηρεσιών, πόλο έρευνας και καινοτομίας, εκμεταλλευόμενη την ύπαρξη της Πολυτεχνικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης (Δ.Π.Θ.), την οποία φιλοξενεί από το 1975 και στην οποία φοιτούν γύρω στους 4000 φοιτητές.

Η Κομοτηνή είναι χτισμένη στις νότιες απολήξεις της οροσειράς της Ροδόπης, σε υψόμετρο 45 μέτρων, στο βόρειο τμήμα μιας εύφορης πεδιάδας που αρχίζει από τους πρόποδες του βουνού και φτάνει ως τη θάλασσα. Έχει πληθυσμό 43.326 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001) και αποτελεί το διοικητικό, συγκοινωνιακό, εμπορικό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο του νομού, ενώ στη Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙ.ΠΕ.) της λειτουργούν βιοτεχνίες και βιομηχανίες επεξεργασίας και τυποποίησης των αγροτικών προϊόντων της ευρύτερης περιοχής. Η ρυμοτομία της είναι ακανόνιστη και δαιδαλώδης κυρίως στην παλιά πόλη, σε αντίθεση με τις προσφυγικές συνοικίες και τη νέα Μουσουλνούπολη.

Σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της περιοχής διαδραματίζει το Δ.Π.Θ., η διοίκηση του οποίου εδρεύει στην Κομοτηνή. Στην πόλη εδρεύουν επτά τμήματα από το 1974, το Τμήμα Νομικής, το Τμήμα Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού, το Τμήμα Ιστορίας και Εθνολογίας, το Τμήμα Ελληνικής Φιλολογίας, το Τμήμα Κοινωνικής Διοίκησης, το Τμήμα Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων και Ανάπτυξης και το Τμήμα Γλώσσας, Φιλολογίας και Πολιτισμού Παρευξείνιων Χωρών.

Ιδιαίτερο χρώμα δίνει στην Κομοτηνή η μουσουλμανική μειονότητα με τις ενδυμασίες και τα έθιμά της. Κυρίαρχη, επίσης είναι η παραδοσιακή αρχιτεκτονική των κτηρίων, χαρακτηριστικό δείγμα της οποίας αποτελούν οι μιναρέδες και τα καφασωτά παράθυρα των σπιτιών στις παλιές συνοικίες. Η Κομοτηνή αποτελεί την έδρα της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ.

Η Αλεξανδρούπολη, πύλη εισόδου της χώρας από βόρεια και ανατολικά, βρίσκεται κτισμένη στα παράλια της Δυτικής Θράκης, σε υψόμετρο 10 μέτρων, σε ελάχιστα επικλινές έδαφος, κοντά στα ελληνοτουρκικά σύνορα, σε απόσταση 14 χλμ. από την Τουρκία, καταλαμβάνει έκταση 104 τ. χλμ. και συγκεντρώνει πληθυσμό 48.885 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001), δηλαδή το ένα τρίτο του πληθυσμού του νομού. Αποτελεί έδρα του ομώνυμου Καποδιστριακού δήμου, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται και άλλοι 18 οικισμοί. Κατέχει δεσπόζουσα θέση στο γεωγραφικό χώρο της περιφέρειας καθώς αποτελεί βασική πύλη διασύνδεσης μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών της Μεσογείου, της Ασίας και της Παρευξείνιας ζώνης.

Η Αλεξανδρούπολη είναι μία σύγχρονη πόλη με εξαιρετική ρυμοτομία, η οποία διαθέτει εκσυγχρονισμένο λιμάνι με ζωηρή κίνηση, αεροδρόμιο και συνδέεται οδικώς και σιδηροδρομικώς με Θεσσαλονίκη καθώς και με την Κωνσταντινούπολη και τη Βουλγαρία (Σβίλεγκρατ), γεγονός που την έχει αναδείξει σε μείζονα συνοριακό κόμβο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Ακολουθεί ταχείς ρυθμούς οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης καθώς προσφέρει τη δυνατότητα συνδυασμού του θαλάσσιου, του ιαματικού τουρισμού και του οικοτουρισμού, με το Φάρο να αποτελεί το έμβλημά της.

Στην πόλη εδρεύουν το Τμήμα Μοριακής Βιολογίας και Γενετικής, το Τμήμα Ιατρικής και τα Παιδαγωγικά Τμήματα Δημοτικής Εκπαίδευσης και Νηπιαγωγών του Δ.Π.Θ. Η πόλη αποτελεί πόλο έλξης και μετακίνησης πληθυσμού από το Βόρειο Έβρο με συνεχή ανοδική τάση αλλά και κέντρο επενδύσεων επαναπατρισθέντων μεταναστών των δεκαετιών 1960 και 1970 από δυτικοευρωπαϊκά κράτη (κυρίως Γερμανία). Μεταξύ 1950-1980 συντελέστηκε πληθυσμιακή αύξηση της πόλης της τάξης του 100%, με παράλληλη την υποβάθμιση και μεταβολή του αστικού ιστού εξαιτίας της έντονης ανοικοδόμησης (με εκκίνηση το τέλος της δεκαετίας του 1960 και κορύφωση το 1975). Οδικά, η Αλεξανδρούπολη απέχει 830 χλμ. από την Αθήνα, 325 χλμ. από τη Θεσσαλονίκη, 43 χλμ. από τα ελληνοτουρκικά σύνορα και 300 χλμ. από την Κωνσταντινούπολη.

3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

Για λόγους οικονομίας της εργασίας, ακολουθεί ανάλυση SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threat), δηλαδή ο συνδυασμός των δυνατών και αδύνατων σημείων της περιοχής μελέτης, με τις ευκαιρίες / δυνατότητες και απειλές / κινδύνους που προκύπτουν από την σε βάθος εξέταση της περιοχής. Η ανάλυση στηρίζεται στην οπτική της πολυκεντρικότητας, δηλαδή το κάθε σημείο τοποθετείται στον πίνακα σύμφωνα με το αν αποτελεί θετικό ή αρνητικό στοιχείο για την ανάπτυξη της ΠΑΠ. Το πλήρες κείμενο περιγραφής της υφιστάμενης κατάστασης παρατίθεται στο Παράρτημα Ι.

Δυνατά σημεία / Πλεονεκτήματα (προκύπτουν από το εσωτερικό περιβάλλον)

- Όλη η γεωγραφική έκταση που μελετάται έχει κοινή καταγωγή και ιστορία, που ξεκινά από τις πρώτες μετακινήσεις των φύλων του Βορρά και έλαβαν χώρα 20 αιώνες π.Χ.
- Η ύπαρξη δύο λιμένων και δύο αερολιμένων στην περιοχή καθώς και της Εγνατίας Οδού καθιστούν τις μεταφορικές υποδομές της περιφέρειας επαρκείς.
- Ύπαρξη υποδομών για βιομηχανικές εγκαταστάσεις.
- Η παρουσία του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης με δυνατά τμήματα, όπως η Νομική στην Κομοτηνή και η Ιατρική στην Αλεξανδρούπολη, αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα της περιοχής.
- Ο νεανικός πληθυσμός που ζει στις πόλεις είναι σημαντικός, ενώ μεγάλο ποσοστό αυτού διαθέτει ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης.
- Ο αγροτικός πληθυσμός της περιφέρειας υστερεί ελάχιστα αριθμητικά του αστικού, υπάρχει δηλαδή μια σχετική ισοκατανομή.
- Εμφανής η πολύ-πολιτισμικότητα του ντόπιου πληθυσμού, επιτυχία αποτελεί η αρμονική συνύπαρξη χριστιανικού και μουσουλμανικού στοιχείου.

Αδύνατα σημεία – Μειονεκτήματα (προκύπτουν από το εσωτερικό περιβάλλον)

- Η μεγάλη χιλιομετρική απόσταση της περιοχής μελέτης από τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, αλλά και από τους άξονες ανάπτυξης της ΕΕ, ήταν καθοριστική για την βραδεία ανάπτυξή της.

- Η έλλειψη συνεργασίας των πολιτικών παραγόντων των νομών έπαιξε, επίσης, καθοριστικό ρόλο στην υστέρηση της περιφέρειας έναντι άλλων περιφερειών της χώρας.
- Το ποσοστό ανεργίας στην περιφέρεια είναι διαχρονικά μεγαλύτερο του συνόλου της χώρας (8,3% στη χώρα – 9,7% στην Α.ΜΑ.Θ.)
- Η ύπαρξη πολλών μονάδων του στρατού εντός και εκτός των πόλεων δεν επαλήθευσε την πεποίθηση που υπήρχε παλιότερα ότι ο στρατός θα έδινε νέα ώθηση στην περιοχή.
- Η μεγάλη ανισότητα στην εκπαίδευση μεταξύ των Χριστιανών και της Μουσουλμανικής μειονότητας λειτουργεί συχνά ως τροχοπέδη στην ανάπτυξη.

Ευκαιρίες / Δυνατότητες (προκύπτουν από το εξωτερικό περιβάλλον)

- Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013 και τα Χωροταξικά Πλαίσια περιλαμβάνουν εκτενείς αναφορές στην περιοχή μελέτης και αν οι σχεδιαζόμενες πολιτικές υλοποιηθούν, οι ρυθμοί ανάπτυξης θα αυξηθούν και θα βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων.
- Η υιοθέτηση οικονομικών κινήτρων για εγκατάσταση βιομηχανικών και τουριστικών μονάδων στην περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ. και με προϋπόθεση τον σωστό σχεδιασμό, θα αποτελέσει ευκαιρία για την περιοχή.
- Ευκαιρία αποτελεί και η τάση για συνεργασία στις πολιτιστικές δράσεις.
- Η ύπαρξη του ΔΠΘ μπορεί να οδηγήσει στη μόνιμη εγκατάσταση εξειδικευμένου εκπαιδευτικού προσωπικού και επιστημόνων, στις πόλεις που υπήρξαν φοιτητές.
- Η περιοχή και κυρίως το σχεδιαζόμενο δίπολο Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη μπορεί, κάτω από οργανωμένη καθοδήγηση, να αποτελέσει ενεργειακό κόμβο της χώρας και των Βαλκανίων.
- Τόσο ο χειμερινός, όσο και ο καλοκαιρινός τουρισμός μπορούν να ανθίσουν καθώς οι ευκαιρίες τουριστικής ανάπτυξης είναι πολλές.
- Η ήδη δρομολογημένη (αλλά με σημαντική καθυστέρηση) βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου που προβλέπει αλλαγή τροχαϊκού υλικού και αμαξοστοιχιών, θα μειώσει περαιτέρω την απόσταση των πόλεων και των υπόλοιπων οικισμών.

Απειλές / Κίνδυνοι (προκύπτουν από το εξωτερικό περιβάλλον)

- Το «εικονικό» ενδιαφέρον της κεντρικής διοίκησης για την περιοχή, οι αναφορές που περιορίζονται στα επίσημα κείμενα, τα πολιτικά παιχνίδια και οι συνεχείς αλλαγές προσώπων και θεσμών απειλούν τα όποια θεμέλια ανάπτυξης υπάρχουν.
- Η δημιουργία καρτέλ από τις πολυεθνικές εταιρείες (π.χ. του γάλακτος), με την ανοχή της διοίκησης, θέτουν σε κίνδυνο το εισόδημα των ντόπιων καλλιεργητών και κτηνοτρόφων που εγκλωβίζονται σε χαμηλή τιμή πώλησης των προϊόντων τους και βλέπουν το εισόδημα τους να μειώνεται.
- Η γειτνίαση της περιφέρειας με χώρες προέλευσης ή διέλευσης οικονομικών μεταναστών (Τουρκία και Βουλγαρία, παρ' όλο που η τελευταία ανήκει πλέον στην ΕΕ), οι οποίοι στοχεύουν στην παράνομη είσοδο και παραμονή στην Ελλάδα ή και την Ευρώπη προκαλεί ξενοφοβικά αισθήματα στους κατοίκους, οι οποίοι δηλώνουν, στην πλειοψηφία τους, πως η ποιότητα της ζωής τους ακολουθεί πτωτική πορεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί παρατίθενται τα δημογραφικά, οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης και γίνεται σύγκριση μεταξύ των πόλεων. Πιο συγκεκριμένα αναφέρονται τα βασικά πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, η ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού και το επίπεδο εκπαίδευση των κατοίκων της περιοχής για να γίνει έπειτα αξιολόγηση του ανθρώπινου δυναμικού. Ύστερα γίνεται σύντομη περιγραφή της διάρθρωσης της οικονομίας ανά τομέα και παρατίθενται οι δείκτες ευημερίας της περιοχής σε σύγκριση με το σύνολο της χώρας. Τα παραπάνω στοιχεία σε συνδυασμό με το θεωρητικό πλαίσιο θα αξιοποιηθούν για να εξαχθεί το συμπέρασμα αν και σε ποιο βαθμό οι τέσσερις πόλεις δύνανται να αποτελέσουν πολυκεντρική αστική περιοχή.

4.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4.2.1 Βασικά Πληθυσμιακά Στοιχεία

Η πληθυσμιακή συγκρότηση της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης παρουσιάζει σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με λοιπές περιφέρειες της χώρας με σημείο αναφοράς την θρησκευτική μειονότητα. Υπολογίζεται ότι το μουσουλμανικό στοιχείο αριθμεί περίπου 140.000 με 145.000 άτομα, κατανεμημένο κατά κύριο λόγο στις πρωτεύουσες και στις ορεινές ζώνες των νομών Ξάνθης και Ροδόπης.

Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης είναι η τρίτη μεγαλύτερη περιφέρεια της Ελλάδας με βάση τον πληθυσμό. Κατά την περίοδο 1991-2001 ο μόνιμος πληθυσμός της Περιφέρειας αυξήθηκε κατά 6,5%, όταν την ίδια περίοδο αυξήθηκε στη χώρα κατά 7%. Για την περίοδο 2001-2006, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Eurostat, υπάρχει αύξηση του πληθυσμού με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 0,02%. Σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο, ο πολυπληθέστερος νομός είναι ο Νομός Έβρου και ακολουθεί ο Ν. Καβάλας. Ο πληθυσμός ολόκληρης της περιφέρειας Α.Μ.Α.Θ. ανερχόταν σε 611.067, κατά την απογραφή του 2001.

Μεγαλύτερη πόλη και λιμάνι της περιφέρειας είναι η Καβάλα με πληθυσμό 63.293 κατοίκων, ενώ ο συνολικός πληθυσμός του νομού Καβάλας είναι 145.054

κάτοικοι. Το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού ζει στην πόλη της Καβάλας, στη Χρυσούπολη και στην Ελευθερούπολη, γεγονός που οδηγεί στον χαρακτηρισμό του νομού ως αστικό.

Ο νομός Ξάνθης έχει πληθυσμό 101.856 κατοίκους, ενώ ο συνολικός πραγματικός πληθυσμός της πόλης (ΕΣΥΕ, 2001) είναι 52.270 άτομα και αποτελεί το 51,3% του πληθυσμού του νομού. Ο νομός Ροδόπης έρχεται μόλις τρίτος στο σύνολο των πέντε νομών από πληθυσμιακή άποψη και είναι ο τρίτος πιο πυκνοκατοικημένος με 110.828 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001). Ο πληθυσμός της Κομοτηνής, κατά την απογραφή του 2001, είναι 52.659 κάτοικοι, αριθμός που αυξάνει σημαντικά αν προστεθούν οι περίπου 16.000 φοιτητές που διαμένουν στην πόλη. Ο νομός Έβρου είναι ο πολυπληθέστερος νομός της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. με πληθυσμό 149.354 κατοίκους (ΕΣΥΕ, 2001) και ο δεύτερος πιο αραιοκατοικημένος. Η Αλεξανδρούπολη την ίδια περίοδο είχε πληθυσμό 48.885 κατοίκους. Και οι τέσσερις νομοί εμφανίζουν μεγαλύτερο ποσοστό αστικού από ότι αγροτικού πληθυσμού με μικρή όμως διαφορά.

4.2.2 Ηλικία Κατανομή Πληθυσμού

Όσον αφορά την ηλικιακή κατανομή, δύο σημαντικά στοιχεία προκύπτουν μελετώντας τα στοιχεία της ΕΣΥΕ από την απογραφή του 2001. Πρώτον, οι τέσσερις πόλεις εμφανίζουν υψηλό ποσοστό ατόμων ηλικίας 15 – 24 ετών, πιθανόν λόγω της ύπαρξης Πανεπιστημίων σε αυτές και ειδικά η Κομοτηνή. Ένα ακόμη γεγονός που μπορεί να εξηγήσει λογικά αυτά τα αυξημένα ποσοστά είναι το γεγονός ότι πολλοί νέοι φεύγουν από τα χαμηλότερα χωρικά επίπεδα και πηγαίνουν προς την πρωτεύουσα του νομού για εργασία ή και για φοίτηση σε σχολεία. Αξίζει να σημειωθεί πως στην Αλεξανδρούπολη παρατηρείται αυξημένο ποσοστό ανδρών ηλικίας 15 – 24 και λόγω της ύπαρξης στρατού στην περιοχή. Δεύτερον, ο πληθυσμός της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. εμφανίζει μεγαλύτερο ποσοστό ανδρών ηλικίας 15 – 24 σε σύγκριση με τις γυναίκες κάτι που αντιστρέφεται στις ηλικίες 60 – 69, λόγω μεγαλύτερης θνησιμότητας των ανδρών

4.2.3 Επίπεδο Εκπαίδευσης

Για την ποιοτικότερη ανάλυση του πληθυσμιακού δυναμικού της περιοχής μελέτης, θεωρείται απαραίτητη η εξέταση των εκπαιδευτικών χαρακτηριστικών των κατοίκων της. Στο σύνολο του πληθυσμού της περιοχής μελέτης, το μεγαλύτερο

ποσοστό καταλαμβάνουν οι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης και όσοι τελείωσαν τη στοιχειώδη εκπαίδευση, ενώ οι γυναίκες εμφανίζουν σαφώς μεγαλύτερο ποσοστό στους αγράμματους. Επίσης, οι περισσότεροι από τους κατοίκους με ανώτατο, ανώτερο και μεταπτυχιακό επίπεδο σπουδών κατοικούν στις πρωτεύουσες των νομών, γεγονός που δείχνει την κυριαρχία τους στο νομό και ταυτόχρονα την αποδυνάμωση των χωριών. Και οι τέσσερις πόλεις εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά από το σύνολο της χώρας όσον αφορά τους αποφοίτους ανώτερης εκπαίδευσης.

4.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ - ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

4.3.1 Τομείς Παραγωγής

Η κύρια απασχόληση των κατοίκων του Νομού Καβάλας δεν μπορεί να σχετιστεί με έναν συγκεκριμένο τομέα παραγωγής. Στους μικρούς Δήμους (Κεραμωτής, Ορφανού, Ελευθερών, Ορεινού και Πιερέων) η κύρια απασχόληση του πληθυσμού σχετίζεται με τον πρωτογενή τομέα παραγωγής (γεωργία, αλιεία, κτηνοτροφία, δασοκομία κλπ), ενώ στους Δήμους Καβάλας, Θάσου, Ελευθερούπολης, Φιλίππων και Χρυσούπολης ο πληθυσμός ασχολείται κυρίως με τον τριτογενή τομέα (εμπόριο, ξενοδοχεία, εστιατόρια, μεταφορές, επικοινωνίες, δημόσια διοίκηση, υγεία, εκπαίδευση κλπ). Μόνο στο Δήμο Παγγαίου ο πληθυσμός ασχολείται κυρίως με τον δευτερογενή τομέα (κατασκευές, ορυχεία, λατομεία, μεταποίηση κλπ).

Ο Δήμος Καβάλας αποτυπώνει το μικρότερο ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα το (3,38%), ενώ ο τριτογενής τομέας παραγωγής αποτελεί το κυρίως τομέα απασχόλησης (70,84%). Ο πρωτογενής τομέας στο παρελθόν κατείχε σημαντικό ρόλο στην οικονομία του νομού Ξάνθης. Το μεγαλύτερο μέρος της απασχόλησης αφορούσε στον τομέα αυτό, αλλά και ως προς τη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος, συμμετείχε ο πρωτογενής τομέας με ποσοστό μεγαλύτερο του 30%. Την τελευταία δεκαετία παρατηρείται μείωση συμμετοχής του τομέα στην τοπική οικονομία.

Όσον αφορά το νομό Ροδόπης εξακολουθεί να απασχολεί ένα μεγάλο ποσοστό στον πρωτογενή τομέα. Ποσοστό σχεδόν τέσσερις φορές μεγαλύτερο από αυτό της χώρας. Με την αναδιάρθρωση της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) της

Ε.Ε., ο νομός αναμένεται να διέλθει από κρίση, γεγονός που απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό.

Στην Κομοτηνή, ο πρωτογενής τομέας απασχολεί το 15,17% του εργατικού δυναμικού, ποσοστό μεγαλύτερο των άλλων πόλεων ενώ ο δευτερογενής απασχολεί το 18,43% του εργατικού δυναμικού της πόλης, ποσοστό σχεδόν ίσο με αυτό της Ελλάδας (ΕΣΥΕ, 2001). Επίκεντρο της βιομηχανικής δραστηριότητας της περιοχής είναι η πόλη της Κομοτηνής, όπου λειτουργούν βιομηχανίες μεταποίησης και τυποποίησης των αγροτικών προϊόντων της ευρύτερης περιοχής. Αξιόλογος είναι και ο ορυκτός πλούτος της περιοχής, ο οποίος παραμένει αναξιοποίητος. Ξεχωρίζουν τα μάλλον εκμεταλλεύσιμα κοιτάσματα χρυσού, πρωτογενούς στην περιοχή των Σαπών και δευτερογενούς (προσχωματικού) στην περιοχή του ποταμού Φιλιούρη, ενώ στην περιοχή υπάρχουν και περιορισμένα κοιτάσματα αμιάντου, λιγνίτη, χρωμίτη, μολύβδου και σιδηροπυρίτη.

Πεδινός στο μεγαλύτερο μέρος του, ο νομός Έβρου διαθέτει μία από τις πιο εύφορες πεδιάδες της χώρας, γεγονός το οποίο οφείλεται κυρίως στις συχνές βροχοπτώσεις. Μέχρι πρόσφατα η οικονομία του νομού στηριζόταν στη γεωργία, ωστόσο τα τελευταία χρόνια ραγδαία ανάπτυξη γνωρίζει ο τριτογενής τομέας και κυρίως οι κλάδοι του εμπορίου και του τουρισμού, καθώς οι κατασκευές μεγάλων έργων, όπως ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης και η οδική σύνδεση του νομού με τα ανεπτυγμένα κέντρα της Ευρώπης, έχουν καταστήσει το νομό κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου από και προς τη βόρεια Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Αξίζει να σημειωθεί πως είναι η 2η παραγωγός περιοχή σιταριού της χώρας, μετά τη Λάρισα, με 9% της συνολικής παραγωγής το 2003. Ο πρωτογενής τομέας απασχολεί, το 2001, το 7,32% του εργατικού δυναμικού της Αλεξανδρούπολης.

4.3.2. Αναπτυξιακή Πολιτική

Μετά τον τελευταίο πόλεμο, η πολιτική που εφαρμόστηκε στην Ελλάδα για την περιφερειακή ανάπτυξη στην ουσία περιορίστηκε σε υποδομές και νόμους κινήτρων. Το κεντρικό κράτος θέσπισε αναπτυξιακούς νόμους ξεκινώντας το 1952 με τον Ν. 2167/52, στον οποίο προβλέπονται για πρώτη φορά φορολογικά, δασμολογικά και ευνοϊκά επιτόκια για την εγκατάσταση βιομηχανιών στην επαρχία. Η καταπολέμηση των διαπεριφερειακών ανισοτήτων αναφέρεται για πρώτη φορά ως στόχος στο «Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής Αναπτύξεως 1960 - 1964». Ο ίδιος στόχος επαναλαμβάνεται και στα επόμενα προγράμματα μέχρι το τελευταίο «Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1983 - 1987», το οποίο είχε ψηφιστεί από την Ελληνική Βουλή. Κανένα εκ των δύο προγραμμάτων δεν πέτυχε σημαντικά αποτελέσματα. Το 1976 αρχίζει η νεώτερη περίοδος της πολιτικής των κινήτρων για την ενίσχυση της μεταποίησης, μέσω ειδικών αναπτυξιακών νόμων που περιείχαν ισχυρά οικονομικά κίνητρα και αποτέλεσαν το βασικό άξονα της πρόσφατης εθνικής περιφερειακής πολιτικής. Η εφαρμογή αυτής της πολιτικής άρχισε από τη Θράκη στα τέλη της δεκαετίας του 1970 (Ν. 269/76 και Ν. 849/78). Από τη σειρά των αναπτυξιακών νόμων, ευνοήθηκαν όσες επιχειρήσεις εγκαταστάθηκαν στους τρεις νομούς της Θράκης, όπου η δωρεάν επιχορήγηση στο συνολικό ύψος της επένδυση (βασικό κίνητρο), ήταν πάντοτε η μέγιστη προβλεπόμενη (Κορώνη κ.α., 1998). Το 1990, ο αναπτυξιακός νόμος του 1982 καταργήθηκε και τη θέση του πήρε ένα νέο νομοθέτημα, ο νόμος 1892/90, ο οποίος το 1994 βελτιώθηκε και συμπληρώθηκε από το νόμο 2234/94. Γενικά, το καθεστώς αυτό, με δεδομένο και το περιορισμένο μέγεθος των διατιθέμενων πόρων, αν και υπήρξε αρκετά φειδωλό σε σχέση με τον προηγούμενο νόμο, θεωρείται ότι βελτίωσε τις επενδυτικές ισορροπίες, τόσο ως προς την ποιότητα και τη βιωσιμότητα των σχεδίων, όσο και ως προς τα μεγέθη τους (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004).

Το γενικό συμπέρασμα από την υλοποίηση της περιφερειακής πολιτικής των οικονομικών κινήτρων για την ανάπτυξη της βιομηχανίας είναι ότι τελικά δεν έφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Προφανώς συνέβαλλε στην τόνωση της τοπικής οικονομίας και στη συγκράτηση ενός μέρους του πληθυσμού, αλλά το πρόβλημα της χαμηλής ανταγωνιστικότητας παραμένει. Αν αναλογιστεί κανείς ότι, η παραπάνω τριακονταετής πολιτική εφαρμόστηκε για την ενίσχυση της ευρύτερης περιοχής της Θράκης και τελικά, αντί της Θράκης αναπτύχθηκαν τα μητροπολιτικά κέντρα της

χώρας, προκύπτει το εύλογο ερώτημα, μήπως τα πραγματικά κίνητρα για την ανάπτυξη ενός τόπου είναι παράλληλα και θέμα χωροθέτησης διοικητικών και οικονομικών υπηρεσιών.

Η αναπτυξιακή στρατηγική της κεντρικής αλλά και της τοπικής διοίκησης της Α.ΜΑ.Θ. δεν περιελάμβανε, ούτε στο ελάχιστο, σχεδιασμό για τη δικτύωση των πόλεων της, που θα βοηθούσε στην ανάδυση των στοιχείων πολυκεντρικότητας της περιοχής. Αντιθέτως, η αναπτυξιακή στρατηγική κινήτρων που ακολουθήθηκε, μακροπρόθεσμα ενίσχυσε τις περιφερειακές ανισότητες, επιβράδυνε την ανάπτυξη και υποβάθμισε το φυσικό περιβάλλον. Έτσι, οι στόχοι των πολιτικών της ΕΕ για πολυκεντρικότητα – ανταγωνιστικότητα είναι εξαιρετικά μακρινοί, δεδομένου ότι ο σχεδιασμός θα πρέπει να ξεκινήσει από μηδενική βάση, να είναι σαφής και να μην εξυπηρετεί μικρο-πολιτικά συμφέροντα.

4.3.3 ΑΕΠ και Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ

Για την περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ., το 2006, το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) ανερχόταν σε 7.509,15 εκατομμύρια €, ποσό που αντιστοιχεί στο 3,52% του ΑΕΠ της χώρας. Στην εξαετία 2000-2006, ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης ήταν 1,94%, δηλαδή ο δεύτερος μικρότερος στην Ελλάδα. Σε επίπεδο νομού, την υψηλότερη συμμετοχή στο περιφερειακό ΑΕΠ είχαν οι νομοί Έβρου (2006: 2.008,03 εκ. €) και Καβάλας (2006: 1.920,63 εκ. €), ενώ οι υπόλοιποι τρεις νομοί παρήγαγαν μικρότερο προϊόν της τάξης των 1.000 – 1.310 εκ €. Στην περίοδο 2000-2006, ο νομός Ξάνθης σημείωσε τον υψηλότερο μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης (2,67%). Όλοι οι νομοί της Περιφέρειας εμφανίζονται να έχουν μικρότερους μέσους ρυθμούς ανάπτυξης από αυτούς της χώρας (4,25%).

Όλοι οι νομοί της περιοχής μελέτης εμφανίζουν διαχρονική αύξηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ τους, αλλά διατηρούν σταθερά χαμηλότερο ΑΕΠ από το σύνολο της χώρας. Σύμφωνα, λοιπόν, με το κατά κεφαλή ΑΕΠ, για το 2006, η Α.ΜΑ.Θ. είναι η δεύτερη λιγότερο ανεπτυγμένη περιφέρεια ολόκληρης της χώρας. Το 2006 ο δείκτης αυτός ανερχόταν σε 14.400 Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης ή 12.400 € ανά κάτοικο, ποσό που αντιστοιχεί στο 60,9% του κατά κεφαλή ΑΕΠ της ΕΕ των 27. Σε επίπεδο νομού, το υψηλότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ αντιστοιχεί στους κατοίκους της Καβάλας (67,3% του Ευρωπαϊκού μέσου όρου) και ακολουθούν οι νομοί Έβρου (66,3%) και

Ξάνθης (60,8%). Το χαμηλότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ στην Περιφέρεια είχε ο νομός Ροδόπης (9.900 € ή 48,6% της ΕΕ των 27).

Εξετάζοντας την περιφέρεια από την ευρωπαϊκή της διάσταση, στους «φτωχούς συγγενείς» της Ευρώπης συγκαταλέγονται οι κάτοικοί της, καθώς πρόκειται για μία από τις φτωχότερες περιφέρειες της Ευρώπης. Αυτό προκύπτει από έκθεση για τον πλούτο και την αγοραστική δύναμη των Ευρωπαίων που έδωσε στη δημοσιότητα η Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat). Για την έκθεση αυτή χρησιμοποιήθηκαν επίσημα στοιχεία των 27 κρατών-μελών της Ε.Ε., από τα οποία προκύπτουν τεράστιες οικονομικές ανισότητες ακόμη και ανάμεσα σε περιφέρειες της ίδιας χώρας.

Η Eurostat μελέτησε τις καταστάσεις σε 271 περιφέρειες της Ευρώπης, μεταξύ των οποίων και οι 13 διοικητικές περιφέρειες της Ελλάδας. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία, που αφορούν στο έτος 2007, ο μέσος Ευρωπαίος πολίτης έχει εισόδημα 21.770 ευρώ το χρόνο, ένας μέσος όρος που είναι αρκετά χαμηλά λόγω της συμμετοχής πολλών φτωχών χωρών. Στην Ελλάδα, το κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) φτάνει μόλις το 92,8% του μέσου ευρωπαϊκού ΑΕΠ, δηλαδή υπολογίζεται μέσο «εισόδημα» 20.200 ευρώ ανά πολίτη (www.anaptixiaki-anamth.gr). Σε επίπεδο Ελλάδας, οι πέντε νομοί της περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Καβάλα, Δράμα, Ξάνθη, Ροδόπη, Έβρος) αποτελούν τη δεύτερη φτωχότερη περιοχή στη χώρα. Το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Α.ΜΑ.Θ. ανέρχεται μόλις στο 62,1% του ευρωπαϊκού μέσου όρου, δηλαδή 13.500 ευρώ κατά κεφαλήν. Με αυτά τα δεδομένα, η συγκεκριμένη περιφέρεια συγκαταλέγεται στο 25% των φτωχών ευρωπαϊκών περιφερειών με μέσο όρο κατά κεφαλήν ΑΕΠ χαμηλότερο από το 75% του ευρωπαϊκού. (πηγή: kavalanet.gr)

Αυτή η φθίνουσα πορεία της περιφέρειας, με τους απογοητευτικούς ρυθμούς ανάπτυξης, έκανε εμφανή την αδυναμία της διοίκησης να λάβει μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης των προβλημάτων και, όπως είναι λογικό, δεν επέτρεψε οράματα συνεργασίας των πόλεων. Παρόλ' αυτά, αν η περιοχή επιτύγχανε να λειτουργήσει πολυκεντρικά, πολλά από τα σημερινά μειονεκτήματα της θα μετατρέπονταν σε συγκριτικά πλεονεκτήματα.

4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση που προηγήθηκε συμπεραίνουμε πως η περιοχή μελέτης παρουσιάζει σημαντικά ποσοστά ανεργίας αλλά και αρκετά νεανικό πληθυσμό γεγονός που δείχνει πως διαθέτει το πρωτογενές υλικό για περαιτέρω ανάπτυξη. Παρόλα αυτά, λόγω των πολιτικών που έχουν εφαρμοστεί μέχρι σήμερα και της ακριτικής γεωγραφικής της θέσης, η περιοχή παρουσιάζει χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης σε σχέση με τους 51 νομούς στο σύνολο της χώρας.

Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, οι τέσσερις πόλεις εμφανίζουν αρκετά ικανοποιητικά ποσοστά ειδικά όσον αφορά τους αποφοίτους ανώτατης εκπαίδευσης (πάνω από το μέσο όρο της χώρας). Το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολεί ο τριτογενής τομέας, ενώ ιδιαίτερα υψηλό εμφανίζεται και το ποσοστό του πρωτογενούς, γεγονός που οφείλεται στην ύπαρξη εκτεταμένης πεδιάδας στην περιοχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο κεφάλαιο αυτό επιχειρείται η διερεύνηση της ύπαρξης πολυκεντρικής αστικής περιοχής ανάμεσα στις πόλεις της Καβάλας, της Ξάνθης, της Αλεξανδρούπολης και της Κομοτηνής. Για τη διερεύνηση αυτή θα στηριχθούμε κυρίως σε δευτερογενείς πηγές: η ύπαρξη ή μη μιας πολυκεντρικής αστικής περιοχής βασίζεται σε κάποιες προϋποθέσεις, οι οποίες απορρέουν από την έννοιά της (Κεφάλαιο 2). Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τη χωρική, οικονομική, πολιτική και κοινωνική διάσταση της περιοχής μελέτης και εξετάζονται στο παρόν κεφάλαιο.

5.2 ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Η χωρική διάσταση είναι μια βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη ΠΑΠ και σχετίζεται με χαρακτηριστικά όπως είναι η εγγύτητα μεταξύ των πόλεων, η ύπαρξη αγροτικής γης μεταξύ τους, η απουσία κυρίαρχης πόλης, η κοντινή μεταξύ τους απόσταση, η ποιότητα συνδέσεων και η ποσότητα ροών κεφαλαίου, ανθρώπων και υπηρεσιών.

Ξεκινώντας από την εγγύτητα, οι τέσσερις πόλεις πλησίασαν η μία την άλλη, μετά την κατασκευή της Εγνατίας Οδού. Η Καβάλα απέχει από τη Ξάνθη 53 χιλιόμετρα, από την Κομοτηνή 99 και από την Αλεξανδρούπολη 154 χιλιόμετρα. Είναι χαρακτηριστικό ότι η απόσταση Καβάλα – Αλεξανδρούπολη διανύεται πλέον σε 1 ώρα και 15 λεπτά (το ανώτατο όριο ταχύτητας στην περιοχή είναι 120 χιλιόμετρα την ώρα) με αυτοκίνητο, ενώ πριν την κατασκευή της Εγνατίας Οδού απαιτούνταν 2 ώρες και 20 λεπτά. Η Ξάνθη απέχει από την Κομοτηνή και την Αλεξανδρούπολη 48 και 103 χιλιόμετρα αντίστοιχα. Η Κομοτηνή απέχει από την Αλεξανδρούπολη μόλις 53 χιλιόμετρα πλέον, απόσταση που μπορεί να καλυφθεί σε τριάντα λεπτά περίπου. Η σύνδεση των πόλεων γίνεται ικανοποιητικά και μέσω σιδηροδρόμου, αν εξαιρεθεί η Καβάλα, η οποία ακόμα δεν συνδέεται με σιδηροδρομικό δίκτυο. Ακόμη υπάρχουν δεκάδες δρομολόγια του ΚΤΕΛ καθημερινά από τη μια πόλη στην άλλη, αλλά και προς τα μητροπολιτικά κέντρα.

Κυρίαρχη είναι η αγροτική γη στον χώρο που παρεμβάλλεται μεταξύ των πόλεων και εμφανής είναι η απουσία κυρίαρχης πόλης. Η ικανοποιητική λειτουργία των κατάλληλων υποδομών (Εγνατία Οδός κλπ) επιτρέπει την εύκολη και γρήγορη επικοινωνία και πρόσβαση, ανάμεσα στις πόλεις, σε επίπεδο καθημερινών μετακινήσεων, εμπορικών συναλλαγών, συμπληρωματικοτήτων κλπ.

Επίσης, όπως μπορεί κανείς εύκολα να παρατηρήσει από τη συγκεντρωτική δομή των υπηρεσιών σε κάθε πόλη της περιοχής μελέτης, αν και η Κομοτηνή αποτελεί την έδρα της Περιφέρειας δεν αποτελεί ταυτόχρονα και διοικητικό πόλο έλξης, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν υψηλές ροές υπηρεσιών. Οι σχέσεις μεταξύ των πόλεων είναι ως επί το πλείστον εμπορικές, γεγονός που υποδεικνύει την ανάγκη για κοινό εμπορικό επιμελητήριο που θα εξασφαλίζει στο μέγιστο τα συμφέροντα τους.

Συνεπώς, τα χαρακτηριστικά της χωρικής διάστασης είναι ανεπτυγμένα σε ικανοποιητικό βαθμό και μπορούμε να πούμε ότι αν υπάρξουν οι κατάλληλες ενέργειες, υπάρχουν πολλές πιθανότητες για την υλοποίηση μιας ΠΑΠ. Οι πόλεις συνδέονται μεταξύ τους με πολύ καλές υποδομές και η ανάπτυξη ροών κεφαλαίου, ανθρώπων, αγαθών και υπηρεσιών μπορεί να ενισχυθεί μετά από κατάλληλο σχεδιασμό.

5.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Μία ακόμη προϋπόθεση που θα πρέπει να ικανοποιείται για την ύπαρξη ΠΑΠ είναι η οικονομική διάσταση. Συγκεκριμένα, ζητήματα που σχετίζονται με τη διάσταση αυτή είναι οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ των πόλεων (εμπόριο, υπηρεσίες, βιομηχανία), κατά πόσο η οικονομική βάση αυτών είναι παρόμοια ή διαφορετική. Ακόμη, αν υπάρχει συνέργια σε οριζόντιο ή κάθετο επίπεδο και αν μπορεί να επιτευχθεί το κρίσιμο μέγεθος οικονομικής συνέργιας έτσι ώστε $(1+1>2)$. Η οικονομική διάσταση είναι πολύ σημαντική στην υλοποίηση της ΠΑΠ.

Από την διερεύνηση που προηγήθηκε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η οικονομική βάση των πόλεων είναι σε ορισμένο βαθμό διαφορετική και αυτό έχει σαν συνέπεια οι πόλεις να λειτουργούν συμπληρωματικά σε πολλούς τομείς, όπως προαναφέρθηκε. Πιο συγκεκριμένα, η Καβάλα φημίζεται για την έντονη πολιτιστική δράση (διεθνή φεστιβάλ), τους αρχαιολογικούς χώρους και τα ιστορικά μνημεία καθώς και για το πλήρες εμπορικό κέντρο, τα οποία προσελκύουν χιλιάδες επισκέπτες

ετησίως. Η σχετικά ικανοποιητική παρουσία κρατικών υπηρεσιών και η ύπαρξη ΤΕΙ αποτελούν πλεονεκτήματα της πόλης.

Η φυσιογνωμία της Ξάνθης, λόγω των έντονων διαφοροποιήσεων των ομάδων του πληθυσμού της (χριστιανοί, μουσουλμάνοι κλπ), κρύβει μια δυναμική που, με σωστό σχεδιασμό και προγραμματισμό, μπορεί να οδηγήσει την ευρύτερη περιοχή σε αξιοζήλευτη ανάπτυξη. Είναι απαραίτητη όμως η σωστή καθοδήγηση και η συμμετοχή όλων, ώστε η συνεργασία να είναι επιτυχής. Η Κομοτηνή μπορεί να αποτελέσει διοικητικό κέντρο, μιας και αποτελεί την έδρα της Περιφέρειας και του Δ.Π.Θ. καθώς και βιομηχανικό πόλο, με την ιδιαίτερα ανεπτυγμένη ΒΙ.ΠΕ. που διαθέτει. Η Αλεξανδρούπολη αποτελεί τουριστικό πόλο έλξης και εμφανίζει ένα καλά οργανωμένο δίκτυο μεταφορικών υποδομών που την καθιστά συγκοινωνιακό κόμβο.

Η χωροθέτηση δραστηριοτήτων όπως ένα Επιχειρηματικό Πάρκο ή ένα Εμπορευματικό Κέντρο μπορούν να δώσουν έμφαση στην καινοτομία και την εξωστρέφεια της περιοχής. Η λειτουργία τους θα διαμορφώσει τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία οικονομιών συγκέντρωσης, συμβάλλοντας έτσι και στην περαιτέρω ενίσχυση του πολυκεντρικού συστήματος.

Συγκρίνοντας τις πόλεις, με βάση όσα προαναφέρθηκαν, όλες έχουν αναπτύξει τον τριτογενή τομέα, γεγονός που δείχνει την ανάγκη συνεργασίας έτσι ώστε να μην αρχίσει η μία πόλη να λειτουργεί εις βάρος της άλλης. Η συνεργασία των επιχειρηματικών φορέων είναι ανεπτυγμένη σε πολύ μικρό βαθμό και οι προσδοκίες για το μέλλον ακολουθούν ανάλογη πορεία. Παρόμοια εικόνα παρουσιάζουν και οι επιχειρήσεις. Επομένως, κρίνεται σχεδόν απαραίτητη η δημιουργία κοινού Εμπορικού Επιμελητηρίου που θα συμβάλλει στη συνεργασία των πόλεων..

Η ύπαρξη του Δ.Π.Θ. και των ΤΕΙ αποτελεί βασικό πλεονέκτημα για τις πόλεις καθώς συμβάλλει στην αύξηση της απασχόλησης, στην αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής, στη μεταφορά και διάχυση γνώσεων και τεχνολογιών καθώς και στην ενδυνάμωση της τοπικής αγοράς.

Η ύπαρξη του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου στην Αλεξανδρούπολη (και οι υπόλοιπες πόλεις διαθέτουν ικανοποιητικές ιατρικές υπηρεσίες αλλά όχι πανεπιστημιακό νοσοκομείο) έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία πολλών θέσεων απασχόλησης και έχει δημιουργήσει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για την περιοχή, αν αναλογιστεί κανείς ότι αυτή τη στιγμή αποτελεί τη μεγαλύτερη ιατρική μονάδα στα

Βαλκάνια. Επίσης, τα δύο αεροδρόμια και τα λιμάνια έχουν αποτελέσει πόλους ανάπτυξης, έως τώρα, για την περιοχή.

Σχετικά με την ύπαρξη ή μη οικονομιών συγκέντρωσης, αρνητικό σημείο αποτελεί η μειωμένη επενδυτική δραστηριότητα στην περιοχή. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη μικρή ζήτηση για εργατικό δυναμικό από τις επιχειρήσεις, κυρίως του ιδιωτικού τομέα, με συνέπεια πολλοί νέοι να μεταναστεύουν προς τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, διότι τους προσφέρουν περισσότερες ευκαιρίες εύρεσης εργασίας αλλά και επαγγελματικής ανέλιξης. Το γεγονός αυτό εμφανίζει όλες τις προϋποθέσεις να αναστραφεί, δεδομένου ότι εδώ και τριανταπέντε χρόνια εφαρμόζεται από το κράτος αναπτυξιακή πολιτική που ενισχύει την χωροθέτηση βιομηχανικών μονάδων κυρίως στους τρεις νομούς της Θράκης αλλά και στους πέντε νομούς της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ., χωρίς όμως εμφανή αποτελέσματα.

Φαίνεται λοιπόν ότι οι πόλεις, λόγω της εν μέρει διαφορετικής οικονομικής βάσης, μπορούν να αναπτύξουν σχέσεις συμπληρωματικότητας σε διάφορους τομείς. Ωστόσο, αυτές οι σχέσεις πρέπει να γίνουν πολύ δυνατές. Διότι, η ανάπτυξη αυτών των σχέσεων, πέραν των άλλων θετικών επιπτώσεων, θα έχει σαν αποτέλεσμα τη διακοπή της εξάρτησης της περιοχής από τα δυο μητροπολιτικά κέντρα παίζοντας τον ρόλο ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης στα βόρεια και ανατολικά σύνορα της χώρας.

5.4 ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΘΕΣΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Η συνεργασία των πόλεων σε ζητήματα πολιτικής διάστασης, κυρίως μέσω της δημιουργίας – ύπαρξης ενοποιημένου θεσμικού πλαισίου, της διαμόρφωσης κοινών στόχων και πολιτικών για την κοινή ανάπτυξη και διαχείριση της περιοχής καθώς και της συνεργασίας πολιτικών παραγόντων αφορά έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα προϋπόθεσης ύπαρξης ΠΑΠ. Όσον αφορά στη συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο είναι ελάχιστη ή σχεδόν ανύπαρκτη. Λόγος για κάτι τέτοιο δεν γίνεται ούτε στο Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας, ούτε στα Επιχειρησιακά Σχέδια των πόλεων.

Παρόλο που στις επίσημες μελέτες δεν γίνεται κάποια αναφορά, η περιοχή μελέτης θα έπρεπε να αντιμετωπίζεται ως αναπτυξιακός πόλος εξαιτίας της συνοριακής της θέσης. Και οι τέσσερις πόλεις παρουσιάζουν σχετική πληθυσμιακή αύξηση και το παραγωγικό τους πρότυπο κινείται στη μεταποίηση και στις υπηρεσίες «περί τον μέσο όρο της χώρας». (Σταμπογλής, 2007).

Παρόλο που η Καβάλα και η Ξάνθη ανήκουν στην Διευρυμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Δράμας – Καβάλας – Ξάνθης και οι άλλες δύο πόλεις ανήκουν την Υπερνομαρχία Ροδόπης – Έβρου (μέχρι 31/12/2010 ίσχυε η συγκεκριμένη διοικητική διαίρεση, από 1/1/2011 άρχισε η εφαρμογή του Προγράμματος Καλλικράτη, το οποίο καταργεί τις Νομαρχίες και Υπερνομαρχίες), αυτό δεν έχει συμβάλλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη ουσιαστικών σχέσεων συνεργασίας. Οι αρμοδιότητες του υπερνομάρχη ήταν πολύ περιορισμένες και ουσιαστικά κάθε νομαρχιακή αυτοδιοίκηση λειτουργεί από μόνη της.

Με τα νέα δεδομένα στη διοίκηση (13 νέες περιφερειακές αυτοδιοικήσεις, μία για κάθε περιφέρεια) κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός ενιαίου φορέα διαχείρισης για την από κοινού ανάπτυξη και συνεργασία των πόλεων. Αυτός ο φορέας θα πρέπει να είναι βασισμένος στα ευρωπαϊκά πρότυπα (η Ε.Ε. με το θεσμικό της πλαίσιο δεσμεύει την Ελλάδα να προωθήσει πολιτικές που θα συμβάλλουν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας και στη βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών), με σκοπό την προώθηση μιας ισορροπημένης και δυναμικής ανάπτυξης για όλη την περιοχή, με την προσφορά υψηλής ποιότητας αστικού περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας για την υλοποίηση της ΠΑΠ απαιτεί βέβαια την ενεργή συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Σε αντιστοιχία με το ολλανδικό παράδειγμα του Randstad θα μπορούσε να δημιουργηθεί, επίσης, και ένα δίκτυο ανοιχτής συνεργασίας. Σε αυτό είναι δυνατό να ενταχθούν διάφορες κοινοπραξίες παραγωγικών φορέων όπως Επιμελητήρια, Κέντρα Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, το Δ.Π.Θ. και άλλοι ανάλογοι οργανισμοί καθώς και επιχειρήσεις με σκοπό τη συνεργασία σε θέματα προετοιμασίας επιχειρηματικών πλάνων και τεχνοοικονομικών μελετών, αξιοποίησης επενδυτικών κινήτρων και πρόσβασης σε δίκτυα εμπειρογνομόνων. Οι πόλεις της Βιέννης και της Μπρατισλάβα, εκτός από ενιαίο φορέα διαχείρισης αεροδρομίων και λιμανιών και άμεση συνεργασία στη βιομηχανία (twin city region), έχουν αναπτύξει και κοινό τρόπο διαχείρισης κοινωνικών ζητημάτων όπως η αντιμετώπιση του ιού του HIV. Ένα παράδειγμα από την ελληνική πραγματικότητα αποτελεί η κοινή πρόταση για διεκδίκηση των Μεσογειακών Αγώνων του 2013 από τις πόλεις του Βόλου και της Λάρισας.

Το σχέδιο που αναπτύχθηκε παραπάνω είναι πολύ σημαντικό για την προώθηση της συνεργασίας των πόλεων, όμως δε μπορεί να λειτουργήσει χωρίς τη

σύνεση και τη συνεργασία των τοπικών παραγόντων και των φορέων τους. Για να είναι αποτελεσματικό ένα δίκτυο ανάπτυξης είναι σημαντικό να προάγονται συνεργασίες μεταξύ των τοπικών αρχών του δικτύου. Επιπλέον, είναι σημαντικό προς αυτή την κατεύθυνση και η συμμετοχή των τοπικών πληθυσμών, ώστε να συμβάλει στην ουσιαστική διάδοση των αποτελεσμάτων. Για να μπορέσει να υλοποιηθεί με επιτυχία ένα τέτοιο εγχείρημα απαιτείται αμοιβαιότητα μεταξύ των παραγόντων που προαναφέρθηκαν, δηλαδή προθυμία ανταλλαγής πληροφοριών, τεχνογνωσίας, ιδιωτικής γνώσης και αγαθών μεταξύ των τοπικών κοινωνιών. Ακόμη, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης, με άλλα λόγια πίστη στην αξιοπιστία των εταίρων της συνεργασίας και γενικότερα συνεργασία σε όλα τα επίπεδα. Η δημιουργία ενός ισχυρού κέντρου στα σύνορα της χώρας είναι κάτι που επιδιώκεται με τους αναπτυξιακούς νόμους που έχουν δημοσιευθεί κατά καιρού και ενσωματώνονται στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ΕΣΠΑ, Εθνικά Χωροταξικά, Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2007-2013 κλπ). Επομένως, η συμβολή της πολιτείας μπορεί να φανεί καθοριστική για την περιοχή.

Είναι εμφανές ότι μεταξύ των τεσσάρων πόλεων υπάρχει δυνατότητα επίτευξης των παραπάνω στοιχείων. Το ζήτημα είναι να υπάρχει θέληση και οι πολιτικοί και οικονομικοί παράγοντες να καταλάβουν ότι η επίτευξη συνεργασίας μεταξύ τους είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη των πόλεων αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Αν αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τη δημιουργία μιας ισχυρής πολυκεντρικής περιοχής, τότε μπορεί να εξαιρεθεί το μειονέκτημα της συνοριακής θέσης της περιοχής.

5.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Η διαμόρφωση κοινής ταυτότητας ανάμεσα στις πόλεις είναι σημαντική προϋπόθεση για την ανάπτυξη πολυκεντρικού συστήματος. Η συνεργασία, εκτός από την οικονομική και την πολιτική της διάσταση, βασίζεται και στη νοοτροπία των κατοίκων. Ισχυρή διάθεση για συνεργασία μεταξύ των κατοίκων θα ασκήσει πιέσεις για ανάπτυξη συνεργασιών σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο.

Πολλές περιοχές έχουν ιστορικές ταυτότητες και εμφανίζουν ισχυρές συμβολικές εκπροσωπήσεις (αρχιτεκτονικά τοπόσημα, διάφορα αθλήματα, διάσημες προσωπικότητες, τοπική ταυτότητα). Τα τοπικά μέσα (εφημερίδες, τοπικό ραδιόφωνο και τηλεόραση) σε πολλές περιπτώσεις αναπαράγουν την ταυτότητα αυτή, και είναι

πολύ πιθανό να συνεισφέρουν στην δημιουργία μιας μοναδικής ταυτότητας. Για να υλοποιηθεί η ΠΑΠ, εκτός από τις τρεις διαστάσεις που προαναφέρθηκαν, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη κοινής ταυτότητας μεταξύ των πόλεων, χωρίς να αλλοιωθεί ο χαρακτήρας της κάθε μίας.

Ιστορικά οι τέσσερις πόλεις εμφανίζουν κοινό παρελθόν αφού βρέθηκαν υπό Οθωμανική Κατοχή μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, οπότε και κατελήφθησαν από τους Βούλγαρους μέχρι το 1920 που ήλθε η απελευθέρωσή τους. Διαφοροποιήσεις εμφανίζονται μετά το 1922, αφού η περιοχή εξαιρέθηκε από την ανταλλαγή των πληθυσμών του 1922-23 μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, για να διατηρηθεί ως αντίβαρο και εγγύηση για την καλή μεταχείριση της Τουρκίας έναντι της ελληνικής μειονότητας στην Κωνσταντινούπολη και τα νησιά του ΒΔ Αιγαίου Ίμβρο και Τένεδο. Αποτέλεσμα του παραπάνω γεγονότος είναι η έντονη ύπαρξη μουσουλμανικού στοιχείου στις πόλεις της Ξάνθης και της Κομοτηνής.

Κοινό στοιχείο για τις πόλεις είναι η ύπαρξη συνοικίας αθίγγανων. Λόγω των πολιτικών που εφαρμόστηκαν από τις εκάστοτε δημοτικές αρχές, η περιοχή εξακολουθεί να θεωρείται υποβαθμισμένη και περιθωριοποιημένη και εμφανίζει έλλειψη και των πιο αναγκαίων υποδομών, γεγονός που οδήγησε στον καθολικό κοινωνικό αποκλεισμό των μουσουλμάνων Ρομ που κατοικούν εκεί και στην εμφάνιση συχνών κρουσμάτων βίας στην περιοχή. Στην εντός σχεδίου περιοχή προς τα δυτικά της Κομοτηνής και στον οικισμό Δροσερού του Δήμου Ξάνθης εντοπίζονται παραδοσιακοί οικισμοί Αθίγγανων με απαράδεκτα υποβαθμισμένες συνθήκες στέγασης και διαβίωσης, που εγκυμονούν κινδύνους για τους ίδιους και το ευρύτερο περιβάλλον.

Επί του παρόντος, φαίνεται να απουσιάζει μία κοινά αποδεκτή ταυτότητα στους κατοίκους των τεσσάρων πόλεων. Παρόλο που υπάρχει διαφορετικότητα σε θρησκευτικό επίπεδο, υπάρχουν και αρκετά στοιχεία που μπορούν να συμβάλλουν στην ενίσχυση της κοινωνικής διάστασης. Η συνεργασία μεταξύ φορέων πολιτών εμφανίζεται σε αρκετά ικανοποιητικό βαθμό, καθώς και η συνεργασία μεταξύ των εκκλησιών. Επομένως, μπορεί να στηριχθεί σε αυτούς για την περαιτέρω ανάπτυξή της.

5.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Για την ανάπτυξη ΠΑΠ στην περιοχή μελέτης πρέπει να αναδειχθούν και να αξιοποιηθούν εκείνα τα χαρακτηριστικά που σχετίζονται με τη χωρική, την οικονομική, την πολιτική και την κοινωνική διάσταση της περιοχής. Πρέπει να δοθεί έμφαση στην κοινή λειτουργία και στην συνεργασία των πόλεων. Παρακάτω παρατίθενται συνοπτικά ορισμένες γενικές κατευθύνσεις μέσα από τις οποίες μπορούν να ενισχυθούν τα παραπάνω χαρακτηριστικά.

Κατεύθυνση 1: Ενίσχυση της Συνοχής του Γεωγραφικού Χώρου με Μεταφορικά Δίκτυα και Δράσεις που Ενισχύουν την Ενδοπεριφερειακή Σύνδεση

Η κατεύθυνση αυτή αφορά κατά κύριο λόγο τον τομέα των μεταφορών και σχετίζεται άμεσα με τη χωρική διάσταση. Περιλαμβάνει τη σύνδεση των πόλεων μεταξύ τους καθώς και με το ευρύτερο περιβάλλον τους. Είναι προφανές ότι η βελτίωση της προσπελασιμότητας συνδέεται κυρίως με την ανάπτυξη των υποδομών.

Αν και οι υφιστάμενες μεταφορικές υποδομές κρίνονται επαρκείς (Εγνατία Οδός, Αεροδρόμια, Λιμάνια) και ικανοποιούν τις υπάρχουσες ανάγκες, οι απαιτήσεις που προκύπτουν μετά τη διεύρυνση της ΕΕ, καθιστούν την βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων απαραίτητη, καθώς και την επέκταση του ρόλου των λιμανιών και των αεροδρομίων.

Για την μείωση των χρονοαποστάσεων στην ευρύτερη περιοχή θα πρέπει να βελτιωθούν οι υφιστάμενες υποδομές στον τομέα των μεταφορών. Η βελτίωση των οδικών, σιδηροδρομικών, εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών δημιουργούν ένα σύστημα μεταφορικών υποδομών το οποίο συμβάλει σημαντικά για την αύξηση της προσβασιμότητας στην περιοχή, γεγονός που αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την προσέλκυση ανθρώπων και επενδύσεων σε αυτή τη συνοριακή περιοχή.

Μέτρο 1: Βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών στην περιοχή

Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στη βελτίωση της μεταφορικής υποδομής και πιο συγκεκριμένα του σιδηρόδρομου καθώς και στη βελτίωση της προσπελασιμότητας και στην αύξηση της κινητικότητας ανθρώπων και αγαθών. Η σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ των πόλεων κρίνεται μη επαρκής, λόγω του πεπαλαιωμένου δικτύου και των συρμών που εκτελούν το μεγαλύτερο μέρος των δρομολογίων. Γι' αυτό το λόγο προτείνεται η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου τόσο στο τμήμα που

ενώνει τις πόλεις μεταξύ τους (Ξάνθη – Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη), όσο και στο τμήμα που καταλήγει στην Κωνσταντινούπολη, για την βελτίωση της διασυνοριακής σύνδεσης. Επίσης προτείνεται η δημιουργία σύνδεσης της πόλης της Καβάλας με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο και με το εμπορικό λιμάνι της Νέας Καρβάλης του νομού Καβάλας. Η δράση αυτή θα συμβάλει όχι μόνο στη προσβασιμότητα της περιοχής, αλλά και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της καθώς θα βοηθήσει στη προσέλκυση ή/και στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων.

Μέτρο 2: Αεροπορικές συνδέσεις και υποδομές: Αναβάθμιση των Αερολιμένων «Μέγας Αλέξανδρος» και «Δημόκριτος»

Η Καβάλα και η Αλεξανδρούπολη διαθέτουν δυο από τα λίγα πολιτικά αεροδρόμια στην Ελλάδα που συνδέουν την περιοχή με την Αθήνα, με πτήσεις που πραγματοποιούνται όλο το χρόνο. Πτήσεις προς άλλους προορισμούς στο εξωτερικό πραγματοποιούνται, όπως προαναφέρθηκε, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από το αεροδρόμιο «Μέγας Αλέξανδρος» της Καβάλας, ενώ από το αεροδρόμιο «Δημόκριτος» της Αλεξανδρούπολης, και μόνο κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, πραγματοποιούνται πτήσεις από και προς το αεροδρόμιο της Σητείας στην Κρήτη και ορισμένες φορές ναυλωμένες πτήσεις προς ορισμένες πόλεις της Γερμανίας. Τα αεροδρόμια έχουν συνδεθεί πλέον με την Εγνατία Οδό, γεγονός που η πρόσβαση σε αυτά καθίσταται πλέον εύκολη.

Κρίνεται απαραίτητη για την ενίσχυση της εμβέλειας του ρόλου τους στη περιοχή η επέκταση των αεροδιαδρόμων έτσι ώστε να μπορούν να δέχονται μεγαλύτερο αριθμό πτήσεων σε καθημερινή βάση. Οι αεροπορικές υποδομές εξασφαλίζουν την ταχεία και ασφαλή σύνδεση ολόκληρης της περιοχής με χώρες του εξωτερικού αλλά και μεγάλες πόλεις της χώρας και ενισχύουν την οικονομική συνεργασία μαζί τους. Το μέτρο αυτό θα μειώσει τις χρονοαποστάσεις σύνδεσης της περιοχής με τα οικονομικά κέντρα της χώρας και του εξωτερικού και θα συμβάλλει στη διεύρυνση του εμπορίου των επιχειρήσεων, στην ενίσχυση της βιομηχανίας, στην αύξηση της ποσότητας και της ποιότητας των τουριστικών ροών και εν τέλει στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Μέτρο 3: Θαλάσσιες υποδομές: Αναβάθμιση των λιμένων Καβάλας και Αλεξανδρούπολης

Απαραίτητη κρίνεται η ενίσχυση του ρόλου των λιμένων και η αύξηση της εμβέλειας τους στην ευρύτερη περιοχή. Η δημιουργία ενός μεγάλου εμπορικού και βιομηχανικού λιμένα στα σύνορα της χώρας δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης εμπορικών θαλάσσιων σχέσεων με τις γειτονικές χώρες καθώς και για αύξηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων.

Τα δύο λιμάνια πρέπει να αυξήσουν τη διαμετακομιστική κίνηση, γεγονός που μπορεί να επιτευχθεί εύκολα λόγω της Εγνατίας Οδού. Ειδικότερα ο νέος λιμένας Αλεξανδρούπολης, έχοντας ήδη αποκτήσει οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με το Ορμένιο και κατ' επέκταση με τον διευρωπαϊκό αυτοκινητόδρομο που συνδέει την Κεντρική Ευρώπη με την Κωνσταντινούπολη (Ε5) και το αντίστοιχο σιδηροδρομικό δίκτυο, έχει τη δυνατότητα ανάπτυξης έντονης δραστηριότητας διαμετακόμισης φορτίου.

Μέτρο 4: Ενίσχυση της συνοχής του γεωγραφικού χώρου με την επέκταση και αναβάθμιση του τηλεπικοινωνιακού δικτύου

Όσον αφορά τον τομέα των τηλεπικοινωνιών προτείνεται η αναβάθμιση και επέκταση του υφιστάμενου τηλεπικοινωνιακού δικτύου με τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και στόχο την υποστήριξη των κατοίκων και των παραγωγικών μονάδων. Ειδικότερα προτείνεται η αναβάθμιση όλων των κέντρων σε ψηφιακής τεχνολογίας, η δημιουργία κόμβων για τη δημιουργία ελεύθερων γραμμών διαδικτύου και η επέκταση του δικτύου οπτικών ινών. Η αναβάθμιση των δικτύων αυτών δίνει τη δυνατότητα για εγκατάσταση σύγχρονων μονάδων παραγωγής στις ΒΙ.ΠΕ αλλά και αλλού.

Κατεύθυνση 2: Ενίσχυση της Οικονομίας της Περιοχής με Σκοπό τη Δημιουργία Συμπληρωματικών Οικονομιών μεταξύ των Πόλεων

Μια από τις βασικές προϋποθέσεις υλοποίησης της πολυκεντρικής αστικής περιοχής είναι η οικονομική διάσταση. Συγκεκριμένα, ζητήματα που σχετίζονται με τη διάσταση αυτή είναι οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ των πόλεων (εμπόριο, υπηρεσίες, βιομηχανία) και το κατά πόσο η οικονομική βάση τους είναι παρόμοια ή

διαφορετική. Από την ανάλυση που προηγήθηκε, οι τέσσερις πόλεις της περιοχής μελέτης παρουσιάζουν συμπληρωματικές λειτουργίες.

Συνεπώς, η δημιουργία σχέσεων συνεργασία μεταξύ τους απαιτείται έτσι ώστε από τη μία να ενισχυθούν οι δεσμοί και οι ροές μεταξύ τους και από την άλλη να αναπτυχθούν οικονομίες κλίμακας σε ορισμένες δραστηριότητες.

Μέτρο 1: Βελτίωση της συνέργειας σε δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα

Οι τέσσερις πόλεις, μπορεί να μην εμφανίζουν μεγάλο ποσοστό στον πρωτογενή τομέα, όμως ανήκουν σε αγροτικούς νομούς. Συνεπώς, η ανάπτυξη της περιοχής στηρίζεται στον τομέα αυτό. Η κοινή διαχείριση της γης αυτής, με τη δημιουργία φορέα που θα συντονίζει τους αγροτικούς συνεταιρισμούς των πόλεων για παράδειγμα, μπορεί να συμβάλει προς αυτή την κατεύθυνση.

Βασική προϋπόθεση για την ισχυροποίηση του γεωργικού τομέα παραγωγής και στόχος του συγκεκριμένου μέτρου είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των παραγόμενων προϊόντων. Κάτι τέτοιο μπορεί να διασφαλιστεί με τη δημιουργία ταυτότητας στα προϊόντα, τη βελτίωση ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων καθώς και με την εφαρμογή μεθόδων παραγωγής που θα συμβάλλουν στη δημιουργία οικονομιών κλίμακας, στη μείωση του κόστους παραγωγής, στη διατήρηση των εκμεταλλεύσεων και στην προστασία του περιβάλλοντος (αειφόρος ανάπτυξη). Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις μπορούν να οργανωθούν καλύτερα από ένα κοινό αγροτικό συνεταιρισμό που θα προωθήσει τα κοινά συμφέροντα των πόλεων.

Μέτρο 2: Σχεδιασμός οργανωμένων χώρων υποδοχής βιομηχανικών δραστηριοτήτων

Η δράση αυτή περιλαμβάνει την προώθηση οργανωμένων υποδοχέων επιχειρήσεων του δευτερογενούς (βιομηχανία, βιοτεχνία) και του τριτογενούς (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις, logistics), με χρήση των θεσμικών πλαισίων των Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων και, ενδεχομένως, των Περιοχών Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης. Σε κάθε περίπτωση, προώθηση κάποιου είδους ρυθμιστικού σχεδιασμού θα επιτρέψει παράλληλα την δημιουργία περιοχών εξειδίκευσης υπό ενιαία διαχείριση με οφέλη για τις όλες πόλεις. Στόχος είναι να βελτιωθεί η οργάνωση του χώρου, περιορίζοντας

τις συγκρούσεις χρήσεων γης και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων μέσω οικονομιών συγκέντρωσης, και παράλληλα, θα βελτιωθεί η προστασία του περιβάλλοντος, φυσικού ή ανθρωπογενούς.

Μέτρο 3: Διαμόρφωση καλού επιχειρηματικού κλίματος και συναίνεσης των τοπικών φορέων

Στόχος της δράσης αυτής είναι να δημιουργήσει έναν κοινό τρόπο αντίληψης, διαβούλευσης και επίλυσης ζητημάτων με συναινετικό τρόπο, που επηρεάζουν αρνητικά το επιχειρηματικό κλίμα. Ενέργειες και παραλήψεις, που πολλές φορές αδυνατούν να μετρήσουν την κακή επιρροή τους στις επιχειρηματικές αποφάσεις, χωρίς να το επιδιώκουν, δημιουργούν σοβαρά αρνητικές εντυπώσεις για το τοπικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Στην διαδικασία αυτή συμμετέχουν όλοι οι φορείς και οργανισμοί της αυτοδιοίκησης από την μία πλευρά και οι εκπρόσωποι της επιχειρηματικής κοινότητας από την άλλη για να καταλήξουν σε συναινετικές λύσεις που θα διασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας και την ευημερία των πολιτών.

Ακόμη, θεωρείται απαραίτητη η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των εμπορικών φορέων της περιοχής για την επίτευξη του μέγιστου οικονομικού κέρδους. Η δημιουργία ενιαίου εμπορικού επιμελητηρίου, θα μπορούσε να προωθήσει καλύτερα το συμφέρον των πόλεων με την λήψη κατάλληλων μέτρων όπως η λειτουργία των καταστημάτων διαφορετικά απογεύματα της εβδομάδας με αποτέλεσμα οι επιχειρήσεις την μίας πόλης να προσελκύουν κόσμο από την άλλη και αντίστροφα.

Κατεύθυνση 3: Προώθηση Προγραμμάτων με Στόχο την Ενίσχυση της Κοινής Ταυτότητας

Μέτρο 1: Προγράμματα κατάρτισης εστιασμένα στην κοινωνική ένταξη

Στόχος του αναπτυξιακού σχεδιασμού είναι επίσης η ισότητα πρόσβασης στις υποδομές και τη γνώση με σκοπό την μείωση του αριθμού των κοινωνικά αποκλεισμένων ομάδων και κατά συνέπεια την μείωση των ανισοτήτων. Ωστόσο η κατάλληλη και αποτελεσματικότερη επέμβαση για την εκπλήρωση του παραπάνω στόχου είναι στα όσο το δυνατό κατώτερα διοικητικά επίπεδα. Η υποστήριξη των

κοινωνικά αποκλεισμένων ομάδων θα συμβάλει κυρίως στην αποφυγή εντάσεων αλλά και στην ανάπτυξη ανώτερου πολιτισμικού επιπέδου, με αποτέλεσμα την δημιουργία θετικής εικόνας των πόλεων και κατά συνέπεια την αύξηση της ελκυστικότητάς τους.

Η καταπολέμηση των υψηλών επιπέδων αποκλεισμού που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες ομάδες απαιτεί συνδυασμό μέτρων παρέμβασης και η ενίσχυση των προγραμμάτων κατάρτισης προσφέρει ένα πολύ κατάλληλο πλαίσιο για την ενσωμάτωσή τους. Χρειάζεται επομένως η ενίσχυση της προσπάθειας για την κατάρτιση ειδικών ομάδων (μουσουλμανική μειονότητα Θράκης, Αθίγγανοι) του πληθυσμού. Οι ομάδες αυτές αποτελούν ένα σημαντικό τμήμα του πληθυσμού και τα προγράμματα αυτά έχουν εξαιρετική σημασία για την ομαλή ένταξη των ανθρώπων αυτών στην κοινωνική και οικονομική ζωή του τόπου. Αναμένονται καλύτερα αποτελέσματα στην παραγωγικότητα και στην τοπική οικονομία καθώς και ομαλότερη κοινωνική ένταξη των ομάδων αυτών στην αγορά εργασίας και την οικονομία.

Ακόμη, προτείνονται προγράμματα που βασίζονται στις τάσεις απασχόλησης, που καλύπτουν ανάγκες κατάρτισης σε ειδικότητες που έχουν ζήτηση στην τοπική αγορά εργασίας. Αυτό θα αποβεί σε όφελος τόσο των επιχειρηματικών, όσο και των εργαζομένων και της τοπικής οικονομίας. Μέσω των προγραμμάτων αυτών θα εμφανιστούν καλύτερα αποτελέσματα στην παραγωγικότητα και στην τοπική οικονομία, ομαλότερη κοινωνική ένταξη των νέων στην αγορά εργασίας και την κοινωνία της γνώσης.

Η δράση αυτή θα βοηθήσει την κοινωνική και αναπτυξιακή πολιτική που ασκείται σε τοπικό επίπεδο, θα υποστηρίξει την αγορά εργασίας ενώ θα προάγει την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού και της απασχόλησης. Ακόμη, θα επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα στην παραγωγικότητα και στην τοπική οικονομία.

Μέτρο 2: Κοινές Πολιτιστικές Δράσεις

Για την ενίσχυση της κοινής ταυτότητας των τεσσάρων πόλεων κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός ενιαίου πολιτιστικού φορέα. Ο φορέας αυτός θα συντονίσει την ανάπτυξη κοινών πολιτιστικών δράσεων που θα ενισχύσουν τους δεσμούς και τις σχέσεις μεταξύ των πολιτών των πόλεων. Εξάλλου, οι κάτοικοί τους

έχουν κοινά έθιμα και παραδόσεις, γεγονός που συμβάλλει στην ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων.

5.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το κεφάλαιο αυτό εξέτασε πως οι τέσσερις διαστάσεις κρίνονται εξίσου απαραίτητες για την ανάπτυξη μιας πολυκεντρικής αστικής περιοχής. Αυτές είναι η χωρική, η οικονομική, η πολιτική και η κοινωνική. Ξεκινώντας από τη χωρική διάσταση, από την ανάλυση που προηγήθηκε φαίνεται πως η Καβάλα, η Ξάνθη, η Κομοτηνή και η Αλεξανδρούπολη διαθέτουν έναν ικανοποιητικό βαθμό χαρακτηριστικών που μπορεί να συμβάλλει στην υλοποίηση της ΠΑΠ, όπως οι μεταφορικές υποδομές, η εγγύτητα, η μορφολογία της περιοχής και οι ροές ανθρώπων και αγαθών.

Όσον αφορά την οικονομική, οι τέσσερις πόλεις διαθέτουν μια αρκετά διαφορετική οικονομική βάση, επομένως μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά. Σχετικά με την πολιτική διάσταση, η περιοχή αποτελεί σημαντικό πόλο ανάπτυξης της χώρας για τα επόμενα έτη, προς το παρόν όμως η συνεργασία σε πολιτικό επίπεδο εμφανίζεται ασθενής και δεν υπάρχουν συνεργασίες για την κοινή ανάπτυξη και διαχείριση των πόλεων. Η κοινωνική διάσταση μπορεί να συμβάλλει στη ανάπτυξη της ΠΑΠ, αφού οι κάτοικοι δεν εμφανίζουν αντιπαλότητα και έντονες κοινωνικές διαφοροποιήσεις. Συνεπώς, αυτό που προκύπτει είναι η ανάγκη για μία πιο περιεκτική προσέγγιση από τη στιγμή που οι τέσσερις διαστάσεις εμπλέκονται μεταξύ τους.

Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασία, πέραν των άλλων θετικών επιπτώσεων, θα έχει σαν αποτέλεσμα τη διακοπή της εξάρτησης της περιοχής από τα δυο μητροπολιτικά κέντρα, παίζοντας ταυτόχρονα τον ρόλο ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης στα σύνορα της χώρας. Προκειμένου οι πόλεις να ανταποκριθούν στις νέες ιστορικές, πολιτικές και άλλες προοπτικές και να καταστούν κέντρο αναπτυξιακής ανταλλαγής, απαραίτητη είναι η αναβάθμιση και σταδιακή ανασυγκρότηση μέσω εύστοχου προγραμματισμού των κρίσιμων τομέων για την περιοχή. Οι τομείς αυτοί επιδιώκεται να ενισχυθούν μέσα από τις κατευθύνσεις που προτείνονται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εργασία αυτή έθεσε ως στόχο να διερευνήσει την ανάπτυξη μιας δυνητικής πολυκεντρικής αστικής περιοχής μεταξύ των πόλεων της Καβάλας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης. Για το σκοπό αυτό αναπτύχθηκε ένα αναλυτικό πλαίσιο για τις ΠΑΠ. Βάση αυτού του πλαισίου αποτελεί ο ορισμός των ΠΑΠ και μια σειρά από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που τις προσδιορίζουν.

Η μελέτη της βιβλιογραφίας έδειξε ότι η εμφάνιση πολυκεντρικών αστικών περιοχών αποτελεί ένα φαινόμενο που απασχολεί όλο και μεγαλύτερο πλήθος επιστημόνων. Παρόλα αυτά είναι δύσκολο να οριστεί με ακρίβεια η έννοια αυτή αφού χρησιμοποιείται σε διάφορες κλίμακες και από διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους. Στην παρούσα εργασία ορίσαμε τις ΠΑΠ ως ένα σύνολο γειτονικών αλλά χωρικά διαφοροποιημένων αστικών κέντρων, τα οποία αναπτύσσουν ισχυρούς δεσμούς συνεργασίας μεταξύ τους και λειτουργούν σαν ενιαία οικονομική και πολιτική οντότητα.

Ο σαφής προσδιορισμός των ιδιαίτερων γνωρισμάτων των ΠΑΠ δεν είναι εύκολος ακόμη και αν μελετήσει κανείς τα παραδείγματα που υπάρχουν. Από τις έρευνες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα σε συνδυασμό με τα παραδείγματα συμπεραίνουμε πως για να χαρακτηριστεί μία περιοχή ως ΠΑΠ πρέπει να εμφανίζει ορισμένα χαρακτηριστικά. Αυτά χωρίζονται σε χωρικά, οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά.

Αναφερόμενοι στη χωρική διάσταση, ένα από τα βασικά της χαρακτηριστικά είναι ότι οι πόλεις πρέπει να είναι σε εγγύτητα, δηλαδή να βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους (λιγότερο από 1 ώρα ταξίδι με αυτοκίνητο). Επιπλέον, πρέπει να συνδέονται με ικανοποιητικά δίκτυα μεταφορών και να αναπτύσσονται υψηλές ροές ανθρώπων, κεφαλαίου, αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ τους καθώς και να έχουν παρόμοιο μέγεθος έτσι ώστε καμία από αυτές να μην έχει κυρίαρχο ρόλο έναντι των άλλων.

Σχετικά με την οικονομική διάσταση, η ανάπτυξη οικονομικών σχέσεων σε τομείς όπως το εμπόριο, η βιομηχανία και οι υπηρεσίες είναι ένα ακόμα χαρακτηριστικό στοιχείο που θα πρέπει να έχουν οι πόλεις που χαρακτηρίζονται ως πολυκεντρικές αστικές περιοχές. Υπάρχουν δύο περιπτώσεις είτε να έχουν παρόμοια

οικονομική βάση και να συνεργάζονται μεταξύ τους, είτε διαφορετική οικονομική βάση και να λειτουργούν συμπληρωματικά.

Μια ακόμη προϋπόθεση για την ύπαρξη πολυκεντρικής αστικής περιοχής είναι ότι οι πόλεις θα πρέπει να έχουν διαμορφώσει ένα κοινό θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο που θα επιτρέπει να υπάρχουν κοινοί στόχοι μεταξύ αυτών ενώ και οι πολιτικοί παράγοντες είναι απαραίτητο να έχουν ανεπτυγμένα επίπεδα συνεργασίας, είτε σε κάθετο είτε σε οριζόντιο επίπεδο. Τέλος, η κοινωνική διάσταση σχετίζεται με την εύρεση κοινής ταυτότητας μεταξύ των κατοίκων των πόλεων.

Από την περιγραφή της περιοχής μελέτης συμπεραίνουμε πως πρόκειται για τις πρωτεύουσες τεσσάρων νομών της περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης που εμφανίζουν πλούσιο φυσικό και ικανοποιητικό ιστορικό πλούτο. Ακόμη, η περιοχή παρουσιάζει μεγάλο ποσοστό νεανικού πληθυσμού προς τον συνολικό, γεγονός που δείχνει πως διαθέτει το πρωτογενές υλικό για περαιτέρω ανάπτυξη. Παρόλα αυτά, λόγω των πολιτικών που έχουν εφαρμοστεί μέχρι σήμερα και της ακριτικής γεωγραφικής της θέσης, η περιοχή παρουσιάζει χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης σε σχέση με τους 51 νομούς στο σύνολο της χώρας.

Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, οι πόλεις εμφανίζουν αρκετά ικανοποιητικά ποσοστά ειδικά όσον αφορά τους αποφοίτους ανώτερης εκπαίδευσης (πάνω από το μέσο όρο της χώρας). Το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολεί ο τριτογενής τομέας, ενώ ιδιαίτερα υψηλό εμφανίζεται και το ποσοστό του πρωτογενούς.

Σήμερα, συνεργασία μεταξύ των πόλεων υπάρχει σε χαμηλό επίπεδο, γι' αυτό ως σημαντικότερος παράγοντας για την ανάπτυξη της ΠΑΠ κρίθηκε η περαιτέρω συνεργασία των πολιτικών φορέων.

Σχετικά με την υλοποίηση της ΠΑΠ αναλύθηκαν τέσσερις διαστάσεις και πιο συγκεκριμένα η χωρική, η οικονομική, η πολιτική και η κοινωνική. Ξεκινώντας από τη χωρική διάσταση, από την ανάλυση που προηγήθηκε φαίνεται πως οι πόλεις διαθέτουν έναν ικανοποιητικό βαθμό χαρακτηριστικών που μπορεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη της ΠΑΠ, όπως οι οδικές μεταφορικές υποδομές (Εγνατία οδός) και η εγγύτητα (μέγιστη απόσταση 1 ώρα και 15 λεπτά).

Όσον αφορά την οικονομική, οι τέσσερις πόλεις μιας και διαθέτουν αρκετά διαφορετική οικονομική βάση μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά. Σχετικά με την πολιτική διάσταση, όπως προαναφέρθηκε, προς το παρόν η συνεργασία σε αυτό το επίπεδο εμφανίζεται ασθενής και δεν υπάρχουν συνεργασίες για την κοινή

ανάπτυξη και διαχείριση των πόλεων. Η κοινωνική διάσταση μπορεί να συμβάλλει στη ανάπτυξη της ΠΑΠ, αφού οι κάτοικοι αισθάνονται κοντά και δεν εμφανίζουν υψηλό βαθμό ανταγωνισμού.

Συμπερασματικά, η γεωοικονομική θέση της περιοχής μελέτης, συναρτώμενη με την αναπτυξιακή ανασυγκρότηση στον κοινωνικό, οικονομικό, πολιτιστικό τομέα, καθώς και οι προοπτικές συνεργασίας με την ενδοχώρα των Βαλκανίων, αποτελούν αξιοποιήσιμες προϋποθέσεις ευημερίας, προόδου και ανάπτυξης της περιοχής. Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασία, πέραν των άλλων θετικών επιπτώσεων, θα έχει σαν αποτέλεσμα τη διακοπή της εξάρτησης της ΠΑΠ από τα δυο μητροπολιτικά κέντρα παίζοντας τον ρόλο ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης στα σύνορα της χώρας.

Προκειμένου οι πόλεις να ανταποκριθούν στις νέες ιστορικές, πολιτικές και άλλες προοπτικές και να καταστούν κέντρο αναπτυξιακής ανταλλαγής, απαραίτητη είναι η αναβάθμιση και σταδιακή ανασυγκρότηση μέσω ολοκληρωμένου προγραμματισμού. Η ενίσχυση της συνοχής του γεωγραφικού χώρου με μεταφορικά δίκτυα και δράσεις που ενισχύουν την ενδοπεριφερειακή σύνδεση καθώς και η ενίσχυση της οικονομίας της περιοχής με σκοπό τη δημιουργία συμπληρωματικών οικονομιών μεταξύ των πόλεων αποτελούν τις δύο πρώτες κατευθύνσεις. Η τρίτη κατεύθυνση σχετίζεται με την προώθηση προγραμμάτων με στόχο την ενίσχυση της κοινής ταυτότητας

Παρά την ενδιαφέρουσα εξέλιξη των τεσσάρων πόλεων, επισημαίνεται η παραμέληση από πλευράς πολιτείας, έως και μεταπολεμικά, των πόλεων της ακριτικής Θράκης, οι οποίες χωρικά, υπέστησαν σοβαρές και απότομες μεταλλαγές, σε βραχύ χρονικό διάστημα και χωρίς τις ενδιάμεσες φάσεις άλλων μεσαίων πόλεων της χώρας, με αποτέλεσμα την βίαια και δύσκολα αναστρέψιμη, αισθητική, λειτουργική και οικιστική μετάλλαξή τους. Αξιοσημείωτο είναι ότι απέκτησαν πολύ αργότερα παροχές κοινωνικής ωφέλειας συγκριτικά με τα περισσότερα αστικά κέντρα του ελλαδικού χώρου.

Η περιοχή μελέτης, μειονεκτική μέχρι σήμερα σε επίπεδα ανάπτυξης, σε μεγάλη απόσταση από το μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας και μικρή από την Τουρκία και τη Βουλγαρία, με ιδιάζουσα δημογραφική σύνθεση (ποσοστά παλιννοστούντων ομογενών, μουσουλμανικής μειονότητας και αθίγγανων) αναμένεται να ενισχύσει τον περιφερειακό της ρόλο με την αξιοποίηση της γεωπολιτικής της θέσης μέσω της

συμβολής αναπτυξιακών έργων καθώς και της γειννίας της με πεδία πολιτικοοικονομικών ανακατατάξεων στα πλαίσια της διευρυμένης Ε.Ε..

Η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης με αναβάθμιση του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος και η παροχή κινήτρων εκπαίδευσης και απασχόλησης στα πλαίσια εκσυγχρονισμού και υποστήριξης του κοινωνικοοικονομικού τομέα για την προσέλκυση και συγκράτηση νέων και ενεργού πληθυσμού συνιστά καθοριστικό παράγοντα αναπτυξιακής ενίσχυσης, ευρύτητας ακτινοβολίας και ενδυνάμωσης της σημασίας της περιοχής σε περιφερειακή και διεθνή κλίμακα.

Οι πόλεις διαθέτουν σε ικανοποιητικό βαθμό τα χαρακτηριστικά εκείνα που μπορούν να οδηγήσουν στην ανάπτυξη μιας επιτυχούς ΠΑΠ. Με την εργασία αυτή έγινε μία πρώτη προσέγγιση για συνεργασία μεταξύ Καβάλας, Ξάνθης, Κομοτηνής και Αλεξανδρούπολης, η οποία δεν υφίσταται επί του παρόντος. Ως σήμερα δεν έχει σχεδιαστεί καμία κοινή στρατηγική για τις πόλεις αυτές, τουλάχιστον από τους ανθρώπους που χαράσσουν πολιτικές στην περιοχή. Σκοπός της έρευνας αυτής είναι η αξιοποίηση όλων των χαρακτηριστικών που διαθέτουν οι πόλεις για το μελλοντικό σχεδιασμό και την διαμόρφωση της ΠΑΠ.

Με την ανάπτυξη της πολυκεντρικής αστικής περιοχής γενικότερα και την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας σε διάφορους τομείς σε συνδυασμό με την ένταξη της χώρας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση αυξάνεται, προοπτικά, ο δυναμισμός και η ακτινοβολία της περιοχής στα Μεσογειακά, Βαλκανικά και Παρευξείνια κράτη, δεδομένης και της πρόσφατης διεύρυνσης της Ε.Ε.. Συνεπώς, η χάραξη κοινής στρατηγικής μπορεί να καταστήσει την περιοχή αναπτυξιακό κόμβο σε συνδυασμό με τις νέες συνθήκες που δημιουργούνται με τα έργα υποδομής που θα γίνουν στην περιοχή και να εξαλείψει το μειονέκτημα της συνοριακής της θέσης.

6.1 Μετρώντας την δυνατότητα της περιοχής μελέτης να εξελιχθεί σε πολυκεντρική

Σύμφωνα με το ESPON, μια περιοχή είναι πολυκεντρική όταν αποτελείται από δύο ή περισσότερες πόλεις που είναι ιστορικά και πολιτικά ανεξάρτητες και χωρίς σαφή ιεράρχηση, βρίσκονται σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους, έχουν λειτουργικές σχέσεις και συμπληρώνουν η μία την άλλη. Για την εκτίμηση της δυνατότητας ανάπτυξης της περιοχής μελέτης ως ΠΑΠ, η προσέγγιση βασίστηκε κυρίως στη θέση, στο μέγεθος των αστικών κέντρων και στη συνδεσιμότητά τους.

Η θέση περιγράφει τη μορφολογική οπτική της πολυκεντρικότητας καθώς αφορά στη χωρική κατανομή των αστικών κέντρων. Μια ομοιόμορφη κατανομή, όπου οι πόλεις ισαπέχουν, είναι περισσότερο κατάλληλη για την ανάπτυξη ενός πολυκεντρικού συστήματος, αντίθετα με την ισχυρή πόλωση όπου όλες συγκεντρώνονται σε μια περιοχή (Γεμενετζή, 2010). Το κριτήριο αυτό πληρείται στην περίπτωση των αστικών κέντρων της Καβάλας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης. Για τον προσδιορισμό του μεγέθους και την κατανομή των πόλεων επιλέχθηκαν οι δείκτες πληθυσμού και απασχόλησης. Και σε αυτό το κριτήριο η περιοχή μελέτης ανταποκρίνεται πλήρως αφού οι τέσσερις πόλεις ανήκουν στην ίδια ιεραρχία πληθυσμιακά, αυτή των μεσαίων αστικών κέντρων και καμία εξ' αυτών δεν αποτελεί κυρίαρχη πόλη στην περιφέρεια.

Η συνδεσιμότητα εξετάστηκε από τις συνδέσεις μεταξύ των πόλεων²⁴ αλλά και από άλλες ροές, όσο αυτό ήταν εφικτό ελλείψει στοιχείων. Τέτοιες ροές είναι οι οικονομικές συναλλαγές, το εμπόριο, οι ροές πληροφοριών και επικοινωνίας, οι μετακινήσεις για εργασία, αναψυχή ή κατανάλωση, το επίπεδο θεσμικής συνεργασίας καθώς και η πολιτιστική ταυτότητα της περιοχής. Το κριτήριο αυτό δεν ικανοποιείται επαρκώς στην περίπτωση της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ., αν και διαθέτει τις κατάλληλες βάσεις. Αν εξαιρέσουμε την πολιτιστική ταυτότητα των πόλεων που σχεδόν ταυτίζεται στην περίπτωση της Θράκης, οι υπόλοιπες ροές που μπορούν να μετατρέψουν την περιοχή σε πολυκεντρική βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης. Και όπου αυτές οι ροές υπάρχουν, δεν είναι αποτέλεσμα πολιτικών με στόχο τη συνεργασία αλλά τυχαίων παραγόντων.

Έτσι, ενώ υπάρχουν ενδείξεις ανάδυσης τάσεων πολυκεντρικότητας βάσει του κριτηρίου της συνδεσιμότητας, για να μπορέσει η περιοχή μελέτης να εξελιχθεί σε

²⁴ Σύμφωνα με το παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, οι μετακινήσεις μεταξύ των τεσσάρων πόλεων αυξήθηκαν κατά 140% κατά μέσο όρο, μετά την ολοκλήρωση και την παράδοση του έργου.

μια ΠΑΠ ικανή να ανταγωνιστεί τη δυναμική των μητροπολιτικών κέντρων της χώρας και να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στα Βαλκάνια, θα πρέπει τα τέσσερα αστικά κέντρα να αποκτήσουν εξειδικευμένες και συμπληρωματικές λειτουργίες και παράλληλα να ενισχύσουν τις μεταξύ τους ροές και ανταλλαγές και τη συνεργασία σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο. Η νέα διοικητική δομή της περιφέρειας (Σχέδιο Καλλικράτης) καθώς και η ύπαρξη Ανώτερων και Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων σε κάθε πόλη, ίσως αποτελέσουν τα θεμέλια για τη μεταξύ τους συνεργασία.

6.2 Γιατί η περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης;

Η περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ είναι ίσως η μοναδική γεωγραφική ενότητα της Ελλάδας που μπορεί να λειτουργήσει ως Πολυκεντρική Αστική Περιοχή. Προτάσεις και εν δυνάμει πολιτικές για τη δημιουργία ΠΑΠ σε άλλες χωρικές ενότητες έχουν δει κατά καιρούς το φως της δημοσιότητας, αλλά καμιά δεν πληροί τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου αυτού.

Η συζήτηση ξεκίνησε από την Περιφέρεια Θεσσαλίας λόγω της κεντροβαρούς γεωγραφικής της θέσης και ήρθε να επισφραγιστεί με την κοινή πρόταση της Λάρισας και του Βόλου να αναλάβουν την διεξαγωγή των Μεσογειακών Αγώνων του 2013 (τελικά οι αγώνες δεν θα διεξαχθούν στη χώρα). Στην πραγματικότητα όμως, κυρίαρχο ρόλο στη Θεσσαλία παίζει η πόλη της Λάρισας, με τον Βόλο να ακολουθεί χωρίς δυναμική μετά την μακρά περίοδο αποβιομηχάνισης και τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα να μην διαθέτουν το κρίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος.

Η συζήτηση περί πολυκεντρικότητας συνεχίστηκε για την Περιφέρεια Πελοποννήσου και την ανάγκη ενίσχυσης της συνεργασίας κυρίως μεταξύ της Πάτρας και του Πύργου, πρόταση εξαιρετικά δύσκολη λόγω της μεγάλης πληθυσμιακής διαφοράς των δύο πόλεων. Μια τέτοια προσπάθεια θα μετέτρεπε, πιθανότατα, την πόλη της Ηλείας σε ένα ακόμα προάστιο της Πάτρας. Η περίπτωση της Αθήνας, της Κορίνθου και της Χαλκίδας είναι ξεκάθαρα το πρότυπο μητροπολιτικού πυρήνα με πόλεις – δορυφόρους, ενώ η Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας που θα μπορούσε να λειτουργήσει ως ΠΑΠ, έχει να ανταγωνιστεί την ελκυστικότητα της μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, του δεύτερου μεγαλύτερου αστικού κέντρου της χώρας. Επομένως, η χωρική ενότητα που μπορεί εξ ορισμού να εμφανίσει στοιχεία πολυκεντρικότητας είναι η Περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ.

Οι αδυναμίες της Περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. δεν είναι λίγες, ούτε άγνωστες. Μπορεί στη συγκεκριμένη περιφέρεια να μην παρατηρείται η προβληματική άλλων περιφερειών, όπως της Περιφέρειας Πελοποννήσου και Βορείου Αιγαίου, αλλά η ακριτική της θέση αποτελεί σήμερα μειονέκτημα και δικαιολογεί κάθε ανισότητα. Μια πολιτική που θα έχει στόχο την πολυκεντρικότητα μπορεί να είναι το κλειδί προς την ανάπτυξη, υπό την προϋπόθεση να σχεδιαστεί ολοκληρωμένα και να εφαρμοστεί ορθολογικά.

Τα οφέλη από την δημιουργία πολυκεντρικής περιοχής μεταξύ των τεσσάρων πόλεων που μελετώνται θα είναι πολλά και μακροπρόθεσμα και δεν αποκλίνουν από την επίτευξη του κεντρικού αναπτυξιακού στόχου της περιοχής. Τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα αφορούν στην άρση της απομόνωσης και τη δυνατότητα να παίζει η περιοχή πρωταγωνιστικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, στην ανάπτυξη της οικονομίας της γνώσης, της έρευνας, της καινοτομίας και της τοπικής επιχειρηματικότητας (εκμετάλλευση της ύπαρξης ΑΕΙ και ΤΕΙ). Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη τα παραδείγματα άλλων χωρών, αναμένεται βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, μείωση της εσωτερικής και εξωτερικής μετανάστευσης των ντόπιων, καθώς και ενίσχυση του ανθρώπινου κεφαλαίου. Τέλος, πρέπει να γίνει αναφορά στη βελτίωση της προσβασιμότητας σε υπηρεσίες και δίκτυα, στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος που θα επιτευχθεί υπό τον σωστό σχεδιασμό, οι ισότητες στις ευκαιρίες εκπαίδευσης και εργασίας, και στη δυνατότητα διατήρησης της πολιτιστικής ταυτότητας της περιοχής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η ιστορία των τεσσάρων πόλεων είναι αρκετά πλούσια όπως μαρτυρούν και αρχαιολογικά ευρήματα της ευρύτερης περιοχής. Τα βόρεια παράλια του Αιγαίου πελάγους μέχρι και τις εκβολές του ποταμού Έβρου κατοικήθηκαν από τα αρχαία χρόνια.

Η ιστορία της Καβάλας ξεκινά από του Προϊστορικούς χρόνους και εκτείνεται μέχρι σήμερα. Οι αναφορές για αυτήν χάνονται στις ομηρικές αφηγήσεις αλλά και καταγράφονται στα αρχεία της Αθηναϊκής Συμμαχίας. Από την μία, η πόλη έγινε παγκοσμίως γνωστή για την άφιξη των δημοκρατικών στρατευμάτων της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας ενόψει της ιστορικής μάχης των Φιλίππων και από την άλλη για την άφιξη του Αποστόλου Παύλου, κάνοντας την Νεάπολη (σημερινή Καβάλα) πρώτη ευρωπαϊκή πόλη που δέχτηκε το χριστιανισμό. Είναι διάσημη για τα μεγαλοπρεπή έργα Βυζαντινών και Τούρκων (όπως το Κάστρο και οι Καμάρες) όσο και για το ότι αποτέλεσε γενέτειρα του Μεχμέτ Αλί, αντιβασιλέα της Αιγύπτου. Παράλληλα η νεότερη ιστορία της πόλης παρουσιάζει εξίσου ενδιαφέρον, τόσο για την καπνεργασία και τις πρώτες απεργίες στα Βαλκάνια (1896) όσο και για την πλούσια βιομηχανική δραστηριότητα με κυρίαρχη αυτή του μαύρου χρυσού.

Τα παλαιότερα ευρήματα που βρέθηκαν στο νομό Καβάλας, ήρθαν στο φως τη δεκαετία του 50 στην περιοχή «Τζίνες» της Θάσου και αφορούν εργαλεία εξόρυξης ώχρας της Νεοτέρας Παλαιολιθικής, περίπου 20.300 χρόνων π.Χ. Εκείνη την περίοδο η στάθμη της θάλασσας ήταν πολύ χαμηλότερα από την σημερινή, με αποτέλεσμα η Θάσος να συνδέεται δια στεριάς με την ενδοχώρα. Όμως κατά την Μεσολιθική εποχή που η θερμοκρασία του περιβάλλοντος αυξήθηκε και έλιωσαν οι παγετώνες, τα νερά της θάλασσας πλημμύρισαν την μέχρι πρότινος πεδιάδα. Η μετάβαση στην Νεολιθική Εποχή χαρακτηρίστηκε από την μόνιμη εγκατάσταση (ίδρυση πρώτων οικισμών), την εξημέρωση των ζώων και την καλλιέργεια της γης. Οι πρώτες οργανωμένες κοινωνίες εμφανίζονται στην Πεδιάδα των Φιλίππων γύρω στα 5.600π.Χ.

Πολλοί οικισμοί παρουσιάζουν συνεχή κατοίκηση και την εποχή του Χαλκού, με σημαντικότερα ευρήματα, αυτά από το προϊστορικό νεκροταφείο του οικισμού Καστρί Θάσου και της Σκάλας Σωτήρα Θάσου (ο δεύτερος μάλιστα είναι ο

μοναδικός οικισμός στα Βαλκάνια που είναι περιτοιχισμένος). Η τελική φάση της Εποχής του Χαλκού σφραγίζεται με τη μυκηναϊκή διείσδυση. Αγγεία μυκηναϊκά ή τοπικές μιμήσεις τους, χάλκινα μαχαίρια μυκηναϊκού τύπου καθώς και άλλα αντικείμενα είναι μάρτυρες των εμπορικών επαφών της Νότιας Θάσου με νοτιοελλαδίτες θαλασσοπόρους.

Αξίζει να σημειώσουμε πως η σημερινή πόλη της Καβάλας χτίστηκε επάνω σε δύο προϊστορικές θέσεις, την Αντισσάρα (σημερινή Καλαμίτσα) που η ιστορία της χάνεται στα ομηρικά έπη καθώς και του οικισμού της εποχής του Σιδήρου που εντοπίστηκε ανατολικά της πόλης (περιοχή Περιγιαλίου). Δυστυχώς, τα μόνα που διασώθηκαν από την ανεξέλεγκτη οικοδόμηση του 20ού αιώνα (κυρίως της δεκαετίας του 50-60) είναι ένα κομμάτι του τοίχους της Αντισσάρας, το οποίο στέκει εγκαταλειμμένο ανάμεσα στις πολυκατοικίες της σύγχρονης πόλης. Αρκετά ευρήματα της προϊστορικής περιόδου βρίσκονται τόσο στο Αρχαιολογικό Μουσείο Καβάλας (κυρίως του Ντικιλί Τας) όσο και στο Αρχαιολογικό Μουσείο Θάσου στο Λιμένα.

Μετά από μακροχρόνιους πολέμους (που σύμφωνα με την ιστορία έλαβε μέρος και ο ποιητής Αρχίλοχος) με τα θρακικά φύλα που διέμεναν στη περιοχή, οι Θάσιοι για να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικότερα τις θρακικές επιδρομές, γύρω στα μέσα του 7ου αιώνα π.Χ., ιδρύουν την Νεάπολη (=Νέα Πόλη). Εκτός της στρατηγική της θέση, στο δρόμο που συνέδεε την Ανατολή με την Δύση, καθώς και το φυσικό της λιμένα, η Νεάπολη βρισκόταν ανάμεσα στην εύφορη και πλούσια σε μεταλλεύματα Θάσο, κοντά στο χρυσοφόρο Παγγαίον Όρος και ακριβώς δίπλα στις εύφορες πεδιάδες των Φιλίππων και του Νέστου. Υπήρξε μέλος της Α' και Β' Αθηναϊκής Συμμαχίας, η οποία και μνημονεύεται στους φορολογικούς καταλόγους. Τα τιμητικά ψηφίσματα του αθηναϊκού δήμου, εγκωμιάζουν την Νεάπολη, για την συμπαράστασή της στην Αθήνα, κατά την ταραχώδη περίοδο του Πελοποννησιακού πολέμου. Η Νεάπολη έμεινε σύμμαχος της Αθήνας μέχρι το 340π.Χ. όταν την κατέλαβε ο Φίλιππος προσαρτώντας την στη Μακεδονία. Η θέση της Νεάπολης σήμερα τοποθετείται στη χερσόνησο της Παναγίας χωρίς να γίνει σαφές το ακριβές της σημείο (τεκμηριώθηκε μονάχα η θέση του ιερού της παρθένου). Τα ευρήματα της Νεαπόλεως εκτίθενται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Καβάλας.

Περνώντας στη νεώτερη ιστορία, οι Καβαλιώτες συμμετείχαν στους εθνικοαπελευθερωτικούς αγώνες των Ελλήνων. Γνωστός Καβαλιώτης αγωνιστής ήταν ο Ιλαρίων Καρατζόγλου. Το 1864, μετά από άδεια που δόθηκε από τον

σουλτάνο, η Καβάλα επεκτάθηκε οικοδομικά εκτός των τειχών της παλαιάς πόλης. Το γεγονός αυτό καθώς και το ότι εκείνη την εποχή τα καπνά της Μακεδονίας ήταν γνωστά σε ολόκληρο τον κόσμο μετέτρεψαν την πόλη σε κέντρο επεξεργασίας και εμπορίας καπνού. Σε αυτό βοήθησε και η θέση της με το φυσικό λιμάνι της. Στην Καβάλα αξίζει να σημειωθεί πως έλαβε χώρα η πρώτη και η μεγαλύτερη εργατική απεργία (5000 εργάτες) σε ολόκληρα τα Βαλκάνια, το έτος 1896, ενώ ακόμη τουρκοκρατούμενη σε αυτήν κυκλοφορούσαν τρεις ελληνικές εφημερίδες που την κατατάσσουν δεύτερη πόλη μετά την Θεσσαλονίκη, της Βορείου Ελλάδος, σε ελληνικές εκδόσεις εφημερίδων (Ερμής, Σημαία και Κύμα). Με την ίδρυση του τουρκικού συντάγματος το 1908 στην Καβάλα ιδρύεται και το πρώτο επίσημο καπνεργατικό σωματείο στα Βαλκάνια (Ευδαιμονία), που υπήρχε ήδη από το 1905 με μορφή συλλόγου.

Με την εκπόνηση και την έγκριση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Καβάλας, το 1987, γίνεται η πρώτη προσπάθεια οργάνωσης των χρήσεων γης στα διοικητικά όρια του τότε Δήμου Καβάλας (άλλαξε με το σχέδιο «Ιωάννης Καποδίστριας»). Η πόλη διαιρείται σε 19 γειτονιές, οι οποίες αποτελούν 10 συνοικίες. Από τότε και μέχρι σήμερα, έχει γίνει μια προσπάθεια αναθεώρησης του πολεοδομικού σχεδιασμού για την πόλη, με την κατοχύρωση του ΓΠΣ, το 2007, για την πόλη.

Η διαχρονική εξέλιξη της Ξάνθης παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον. Σύμφωνα με τη μυθολογία, σε αυτήν την περιοχή βρισκόταν το ορμητήριο του πολεμοχαρή θεού Άρη αλλά και του Βορέα, του άνεμου που είχαν θεοποιήσει οι αρχαίοι και σκορπούσε χαλάζι και χιόνι στο πέρασμά του. Με τη λίμνη Βιστωνίδα συνδέεται και ο 8ος άθλος του Ηρακλή με τα άλογα του Διομήδη.

Ιστορικά, η περιοχή κατοικείται από τους Νεολιθικούς χρόνους, όπως μαρτυρούν και τα αρχαιολογικά ευρήματα που αποκαλύφθηκαν στην πεδιάδα της Ξάνθης. Από τον 11ο π.Χ. αιώνα άρχισε η εγκατάσταση των θρακικών φυλών. Σημαντική για την ιστορική πορεία της περιοχής στάθηκε η ίδρυση των Αβδήρων το 656 π.Χ., που άκμασε στην πεδιάδα του νομού και διέγραψε μια λαμπρή πορεία. Την περίοδο της Βυζαντινής αυτοκρατορίας αναπτύχθηκε η πόλη Τόπειρος που ιδρύθηκε τον 1ο μ.Χ. αιώνα.

Η Ξάνθη ή Ξάνθεια αναφέρεται μ' αυτό το όνομα από το 879 μ.Χ. Περνώντας όλες τις περιπέτειες της Θράκης, επιδρομές, καταστροφές, συγκρούσεις με Γότθους,

Ούνους, Βουλγάρους, Σλάβους, Αβάρους και εμφύλιες συρράξεις, οι Οθωμανοί βρίσκουν την περιοχή με εξαντλημένο τον πληθυσμό και κατεστραμμένα σχεδόν τα πάντα. Από τα βάθη της Μικράς Ασίας φέρνουν εποίκους.

Ο ορεινός πληθυσμός της Ροδόπης, αποκλεισμένος στη δυσπρόσιτη Ροδόπη, διατήρησε τα πανάρχαια ήθη και έθιμά του, μολονότι εξισλαμίστηκε, κυρίως το 17ο αιώνα. Στα 1715 η Ξάνθη είναι γνωστή για τα καπνά της. Πολλοί ξένοι περιηγητές περνούν από την περιοχή και περιγράφουν τη ζωή και τον αγώνα των κατοίκων.. Το εμπόριο του περίφημου αρωματικού καπνού σε όλη την Ευρώπη, αναδεικνύει την περιοχή και της αποφέρει πλούτο.

Ουσιαστικό ρόλο στην εξέλιξη της περιοχής έπαιξαν οι σεισμοί του 1829, που ισοπέδωσαν κυριολεκτικά την πόλη. Αμέσως, βέβαια, αρχίζει η ανοικοδόμηση. Από το 1860 έχουμε και την ανάπτυξη της Δημογεροντίας Ξάνθης. Το 1870 καίγεται η Γενισέα και η έδρα της περιοχής μεταφέρεται στην Ξάνθη, που στα χρόνια εκείνα έχει 10.000 κατοίκους. Το 1891 περνά η σιδηροδρομική γραμμή κοντά από την πόλη. Η οικονομική ανάπτυξη οδηγεί στη δημιουργία σχολείων και συλλόγων.

Από τότε, αρχίζει μια ανοδική πορεία που ανακόπτεται όμως το 1912, όταν η πόλη κυριεύεται από τους Βουλγάρους και παραμένει στα χέρια τους ως το τέλος του Α' Παγκόσμιου Πολέμου. Μετά από διπλωματικούς χειρισμούς και αγώνες η Δυτική Θράκη το 1915-20 οριστικά περιέρχεται στην Ελλάδα..Η Ξάνθη στις παραμονές του Β' Παγκόσμιου Πολέμου είχε 32.000 κατοίκους και ήταν έβδομη σε πλούτο στην Ελλάδα. Στην περιοχή συμβαίνουν βαθιές οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές. Ξένες εταιρίες μπαίνουν στην αγορά καπνού και εκτοπίζουν τους ντόπιους, Από την άλλη μεριά, οι καπνεργάτες αποκτούν συνείδηση του ρόλου τους και προχωρούν σε διεκδικήσεις και αγώνες.

Στην σκληρή δεκαετία 1940-50 τα χαρακτηριστικά της Ξάνθης είναι κοινά για όλη την Ελλάδα. Ο λαός της περιοχής αντιστάθηκε στους Γερμανούς και στους Βουλγάρους που κατέλαβαν τη Θράκη. Η Βουλγαρική κατοχή ήταν πολύ σκληρή και για τις πόλεις και για τα χωριά. Το Σεπτέμβρη 1944 φεύγουν οι Βούλγαροι και την άνοιξη του 1945 εγκαθίστανται οι κεντρικές αρχές.

Από το 1950 αρχίζει πάλι ένας νέος τιτάνιος αγώνας για οικονομική ανόρθωση και κοινωνική-πνευματική ανάπτυξη. Μπορεί το εγχείρημα να είναι δύσκολο, αλλά και επιμονή των Ξανθιωτών τεράστια. Μέσα στα χρόνια που πέρασαν από την εποχή εκείνη, η Ξάνθη έγινε αγνώριστη. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970, η

πόλη της Ξάνθης βρέθηκε σε πλήρη αναπτυξιακή πορεία η οποία προξένησε έντονη ζήτηση κατοικίας. Παράλληλα, η εγκατάσταση πληθυσμών από την περιφέρεια ενίσχυσε τη ζήτηση. Η απάντηση ήταν, βέβαια, η πολυκατοικιοποίηση, η οποία είχε ήδη επιβληθεί ως επιτυχές μοντέλο στέγασης των αστικών πληθυσμών της υπόλοιπης χώρας. Το σύστημα της αντιπαροχής είχε αποδειχθεί εξαιρετικά αποτελεσματικό για την παραγωγή σύγχρονων κατοικιών, ώστε οι ελληνικοί πληθυσμοί να στεγασθούν με υψηλό ποσοστό ιδιοκατοίκησης.

Με το Δ.Π.Θ., το Δ' Σώμα Στρατού, την εγκατάσταση των νεοπροσφύγων από τις ανατολικές χώρες και τη φυσική δυναμική των κατοίκων της, καθώς και τη δημιουργία νέων βιομηχανικών μονάδων στην ευρύτερη περιοχή της, η πόλη και η περιοχή της χαρακτηρίζονται από αξιόλογη δυναμική.

Η πόλη της Κομοτηνής, όπως η Καβάλα και η Ξάνθη, κατοικήθηκε από τα προϊστορικά χρόνια, όπως αποδεικνύεται από την ανακάλυψη νεολιθικών εγκαταστάσεων στην ευρύτερη περιοχή, τα οποία βρίσκονται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Κομοτηνής. Τους επόμενους αιώνες και ως τα τέλη του 4ου αιώνα μ.Χ., η περιοχή ήταν πιθανόν ακατοίκητη, καθώς δε βρέθηκαν λείψανα που να υποδηλώνουν μόνιμη ανθρώπινη εγκατάσταση. Το παλαιότερο ιστορικό μνημείο της πόλης είναι ένα μικρό βυζαντινό κάστρο, το οποίο χρονολογείται στην παλαιοχριστιανική εποχή. Το φρούριο σωζόταν ως το 1922, οπότε γκρεμίστηκε και σήμερα διατηρούνται μόνο τμήματά του.

Μέχρι τον 14ο αιώνα, δεν γίνεται καμία γραπτή αναφορά στην Κομοτηνή, επειδή πιθανότατα ως τότε αποτελούσε μη σημαντικό σταθμό της Εγνατίας. Μετά την καταστροφή όμως της γειτονικής Μουσυνούπολης, οι κάτοικοι της τελευταίας εγκαταστάθηκαν στο φρούριο. Πρώτη μνεία για την πόλη της Κομοτηνής έχουμε στα μέσα του 14ου αιώνα ως Κουμουτζηνά, ενώ αναφέρεται συχνά ως Κομοτηνά, καθώς η πόλη διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο τόσο κατά τους βυζαντινούς εμφύλιους πολέμους όσο και στους πολέμους των Βυζαντινών εναντίον των Οθωμανών εισβολέων. Στα χρόνια της τουρκοκρατίας κυριεύτηκε από τον στρατηγό Μουράτ Α' και μετονομάστηκε σε Γκιουμουλτζίνα ή Γκιουμουρτζίνα.

Στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}, η Κομοτηνή αποτελεί σημαντικό οικονομικό παράγοντα κατέχοντας τα σκήπτρα του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου, σε όλα τα προϊόντα της πεδιάδας, όπως είναι ο καπνός.

Αυτή την ανοδική πορεία έρχεται να ανακόψει ο Α' Βαλκανικός πόλεμος, όταν το 1912 την Κομοτηνή καταλαμβάνουν οι Βούλγαροι, από τους οποίους απελευθερώθηκε στις 14 Μαΐου του 1920. Ενσωματώθηκε στο ελληνικό κράτος τον ίδιο χρόνο, με τη συνθήκη του Νεϊγί, η οποία επικυρώθηκε με τη συνθήκη της Λοζάννης (1923). Η συνθήκη προέβλεπε την υποχρεωτική ανταλλαγή των Ελλήνων ορθοδόξων Τούρκων υπηκόων της οθωμανικής αυτοκρατορίας και μουσουλμάνων Ελλήνων υπηκόων που ήταν εγκατεστημένοι στο ελληνικό κράτος. Από τη συμφωνία αυτή εξαιρέθηκαν οι έλληνες της Κωνσταντινούπολης, της Ίμβρου και της Τενέδου και οι μουσουλμάνοι της Δυτικής Θράκης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να συνεχίσουν να κατοικούν στην περιοχή μουσουλμάνοι (Μηλογιαννάκη κ.α., 2007 β).

Σήμερα στην Κομοτηνή κατοικούν όχι μόνο χριστιανοί αλλά και σημαντικό ποσοστό μουσουλμάνων. Ακόμη, σε αυτή κατοικούν Αθίγγανοι και Πομάκοι. Η κοινωνική διάρθρωση της Κομοτηνής είναι περίπλοκη, αν αναλογιστεί κανείς ότι ενισχύθηκε πληθυσμιακά κατά την περίοδο 1920 – 1924 από τους έλληνες πρόσφυγες της Ανατολικής Θράκης, της Μικράς Ασίας, της Βουλγαρίας, του Καυκάσου και της Αρμενίας. Όλοι οι παραπάνω μαζί με τους απογόνους τους δίνουν σήμερα τον ελληνικό πληθυσμό της Κομοτηνής.

Η μουσουλμανική μειονότητα της Κομοτηνής, δίνει ένα ιδιαίτερο χρώμα στην περιοχή, κυρίως γιατί αποτελείται από τουρκόφωνους, τουρκογενείς μουσουλμάνους, πομάκους, αθίγγανους και κirkάσιους. Από θρησκευτικής πλευράς οι μουσουλμάνοι της Κομοτηνής διοικούνται από τη Μουφτεία της Κομοτηνής. Υπάρχουν τζαμιά, μετζίτια και τεκέδες διάσπαρτα στα όρια της πόλης και μερικά μουσουλμανικά νεκροταφεία έξω από αυτή και κυρίως στη νότια πλευρά της και διατηρούνται όλα τα ήθη και έθιμά τους. Η γλώσσα που μιλάνε ως επί το πλείστον είναι τα τουρκικά, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δε γνωρίζουν πολύ καλά τα ελληνικά. (Γεωργιτσοπούλου, 1999).

Η ανάπτυξη της πόλης πραγματοποιήθηκε προς τα ανατολικά κατά γειτονιές και γραμμικά κατά μήκος φυσικών αξόνων (ποταμών, προϋπαρχόντων οδών). Εξελίχθηκε χαρακτηριζόμενη από άναρχη δόμηση, έλλειψη υποδομών και κοινόχρηστων χώρων, ενώ ο πολεοδομικός ιστός προέκυψε αυθόρμητα και συσσωρευτικά χωρίς σχεδιασμό. Η παραδοσιακή – ιστορική αυτή οργάνωση είναι ακόμη και σήμερα ορατή καθώς διαφοροποιήθηκε μόνο μερικώς.

Το πρώτο σχέδιο πόλης, με προβλεπόμενες ικανές επεκτάσεις εκπονήθηκε το 1933. Η υλοποίηση του αυστηρού Ιπποδάμειου συστήματος καθυστέρησε για δεκαετίες, καθώς προσέκρουσε σε υψηλά κόστη απαλλοτριώσεων και σε αντιδράσεις ιδιοκτητών οικοπεδικών εκτάσεων. Η δημιουργία αυθαιρέτων οικισμών μετά την εγκατάσταση ορεσίβιων Πομάκων στην περίμετρο της πόλης επιδείνωσε την, ήδη προβληματική οικιστική κατάσταση αυτής.

Η περιοχή της Αλεξανδρούπολης ταυτίζεται με τον χώρο της αρχαίας Σάλης, ωστόσο δεν έχουν εντοπιστεί αρχαιολογικά ευρήματα για να στηρίξουν την άποψη αυτή. Μέχρι σήμερα η αρχαιολογική σκαπάνη έχει αποκαλύψει, στα νότια της σημερινής πόλης και στη γειτονική παραλία της Νέας Χηλής, ελληνιστικούς και ρωμαϊκούς τάφους καθώς και ένα μαρμάρινο κίονα. Επί τουρκοκρατίας η Αλεξανδρούπολη ονομαζόταν Δεδέαγατς (δέντρο του καλόγερου) και ως το 1850 ήταν ένας μικρός ψαράδικος οικισμός.

Η ανάπτυξη της πόλης οφείλεται κυρίως στην κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Κωνσταντινούπολης, γύρω στο 1830, οπότε μετοίκησαν στην Αλεξανδρούπολη Έλληνες έμποροι της Αίνου, της Μάκρης και της Μαρώνειας. Έτσι το λιμάνι της έγινε διαμετακομιστικός κόμβος της περιοχής. Από το 1860 στο Δεδέαγατς λειτουργεί σχολείο ενώ στα 1878 λειτουργεί ο στρατιωτικός μεταφορικός κόμβος (λιμάνι - σιδηρόδρομος) που μετέφερε προς την Ανδριανούπολη χιλιάδες Τούρκους στρατιώτες. Την ίδια χρονολογία οι Ρώσοι καταλαμβάνουν την πόλη και τη διατηρούν στην κατοχή τους για εννιά μήνες. Κατά τη διάρκεια της παραμονής τους αφήνουν ένα σχέδιο πόλης που περιλαμβάνει την περιοχή από την κεντρική λεωφόρο μέχρι τη θάλασσα. Πρόκειται για την πρώτη πόλη της Ελλάδας που απέκτησε πολεοδομικό σχέδιο (Μηλογιαννάκη κ.α., 2007 α).

Από τότε και μέχρι το 1912, η πόλη γνώρισε ταχύτατη ανάπτυξη. Στην περίοδο από το 1877 ως το 1890 μεταφέρθηκαν στην πόλη οι έδρες της πολιτικής διοίκησης και της Μητρόπολης της επαρχίας Αίνου. Το 1880 τέθηκε σε λειτουργία ο Φάρος στο λιμάνι που αποτελεί και έμβλημα της πόλης. Στα 1897 η πόλη συνδέεται σιδηροδρομικά με τη Θεσσαλονίκη και γίνεται καινούριος σταθμός καθώς και ένας υπηρεσιακός σταθμός κυρίως για στρατιωτική χρήση στο σημείο ένωσης παλιάς και καινούριας γραμμής που πήρε το γνωστό ως σήμερα όνομα «στρατιωτική στάση».

Από το 1895 ως το 1912 χτίζονται σημαντικά δημόσια κτίρια όπως το πρώτο ιταλικό καθολικό σχολείο, ο ναός του Αγίου Νικολάου (Μητρόπολη), η Αστική σχολή Αρρένων, η Ιταλική σχολή και η καθολική εκκλησία του Αγίου Ιωσήφ.

Το 1912, στη διάρκεια του Α' Βαλκανικού πολέμου, η πόλη κατελήφθη από τον βουλγαρικό στρατό, τον επόμενο χρόνο πέρασε για μικρό διάστημα στην κατοχή του ελληνικού στόλου και στη συνέχεια περιήλθε στους Βούλγαρους με τη συνθήκη του Βουκουρεστίου (1913). Το 1919 οι πρόσφυγες αρχίζουν να επιστρέφουν στην πόλη και στις 14 Μαΐου του 1920 γίνεται δοξολογία για την είσοδο των Ελληνικών στρατευμάτων και η πόλη πανηγυρικά μετονομάζεται σε Νεάπολη. Στις 8 Ιουλίου του 1920 σε δεύτερη δοξολογία στον μητροπολιτικό ναό προς τιμή της εισόδου του βασιλιά Αλέξανδρου η πόλη μετονομάζεται σε Αλεξανδρούπολη. Το 1923 με τη συνθήκη της Λοζάνης παραχωρείται η δυτική Θράκη στην Ελλάδα.

Το 1931 γίνεται επέκταση σχεδίου που περιλαμβάνει, εκτός των άλλων, δύο τσιγγάνικους συνοικισμούς και την περιοχή του αεροδρομίου. Στο διάστημα του μεσοπολέμου η πόλη γίνεται πόλος έλξης παραθεριστών, χαρακτήρα που διατηρεί μέχρι σήμερα χάρη στις φυσικές ομορφιές της. Το 1934 γίνεται επέκταση του λιμανιού και κτίζονται στρατώνες για κέντρα εκπαίδευσης νεοσύλλεκτων. Το σχέδιο αυτό είχε περίσσειμα γης και προέβλεπε φαρδείς δενδροφυτευμένους δρόμους. Το 1940, με συντάκτη τον Τοπογράφο Ιωάννη Ξάστερο, εκπονείται τοπογραφικό διάγραμμα οικοπεδοποίησης των δημόσιων κτημάτων, όπως αυτά ρυμοτομήθηκαν με το σχέδιο του 1931 στην περιοχή του παλιού αεροδρομίου. Στα βιβλία καταγραφής της εφορίας υπάρχει κανονικό κτηματολόγιο της περιοχής.

Η ανοικοδόμηση που ξεκινάει την δεκαετία του 1960 και ειδικά προς το τέλος της οδήγησε στον καθορισμό των όρων δόμησης και στον καθορισμό ύψους οικοδομών και μέγιστου αριθμού ορόφων. Το 1975 η ανοικοδόμηση κορυφώνεται και η όψη της πόλης αλλάζει τελείως. Τα διώροφα κτήρια αντικαθίστανται με πενταόροφα, εξαφανίζονται οι ελεύθεροι χώροι, κόβονται δέντρα και γενικά διαταράσσεται η ισορροπία του κτισμένου όγκου με τους ελεύθερους χώρους. Οι αντιπαροχές φτάνουν σε ποσοστά 35 με 40% και εξαιτίας της ύπαρξης ξεχωριστών τίτλων οι προσφυγικοί οικισμοί εξαφανίζονται. Η ανοικοδόμηση και η πληθυσμιακή αύξηση επηρέασε και τις λειτουργικές ανάγκες της πόλης. Έτσι το εμπορικό και διοικητικό κέντρο διευρύνθηκε ενώ οι αποθήκες κοντά στο λιμάνι και το χονδρεμπόριο συμπιέστηκαν.

Το 1978 γίνεται επέκταση του σχεδίου, η οποία στηρίχθηκε σε αποτύπωση του 1972. Η επέκταση περιλαμβάνει περιοχές νέων οικισμών αλλά και ζώνες αυθαιρέτων. Δεν λαμβάνει όμως υπόψη τις νέες λειτουργικές ανάγκες της πόλης και δεν επιβάλει καμία ρύθμιση αλλά δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα στην οργανωμένη ανάπτυξη της πόλης από τη μη δυνατότητα εφαρμογής του. Την περίοδο 1983 ως το 1986 εκπονείται πολεοδομική μελέτη και ακολουθεί η σύνταξη του ΓΠΣ. Το 1993 πραγματοποιείται τροποποίηση του ΓΠΣ και ποικίλες πολεοδομικές παρεμβάσεις κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών (Πορτοκαλίδης, 2000).

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Γεωγραφικό και φυσικό περιβάλλον – ποιότητα ζωής

Η περιοχή μελέτης, όπως προαναφέρθηκε, ανήκει διοικητικά στην Περιφέρεια Α.Μ.Α.Θ., και βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της χώρας. Πρόκειται για τις πρωτεύουσες των νομών Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου, δηλαδή τις πόλεις της Καβάλας, της Ξάνθης της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης.

Ο νομός Καβάλας θεωρείται ένας ορεινός νομός, καθώς, σύμφωνα με την ΕΣΥΕ το μεγαλύτερο ποσοστό του νομού είναι ορεινό (45,8%). Ακολουθούν το ημιορεινό και το πεδινό με ποσοστά 30,2% και 24% αντίστοιχα. Οι σημαντικότεροι ορεινοί όγκοι στο νομό είναι το όρος Παγγαίο, τα όρη της Λεκάνης, το όρος Υψάριο και το όρος Σύμβολο. Το υψηλότερο βουνό του νομού είναι το όρος Παγγαίο με υψόμετρο 1.956 μέτρα. Το μέσο υπερθαλάσσιο ύψος που επικρατεί στον ορεινό όγκο είναι 600 μέτρα. Μεταξύ των ορεινών όγκων και κυρίως στα ανατολικά, κατά μήκος της παράκτιας ζώνης υπάρχουν πεδινά τμήματα, όπου το ανάγλυφο είναι ομαλό.

Σε ότι αφορά το δήμο Καβάλας, χαρακτηρίζεται από μεγάλα υψόμετρα και έντονες κλίσεις, ακόμα και στην παραθαλάσσια ζώνη. Εξαίρεση αποτελεί το ανατολικό τμήμα, όπου το υψόμετρο είναι χαμηλό και οι κλίσεις ήπιες. Έτσι, στο δήμο Καβάλας υπάρχουν και οι τρεις ζώνες – παραθαλάσσια, ημιορεινή, ορεινή – με την ημιορεινή να καταλαμβάνει τη μεγαλύτερη έκταση. Οι εκτάσεις με υψόμετρο μεγαλύτερο των 800 μέτρα είναι λίγες, ενώ στην κορυφή «Χαλκερό» παρατηρείται το μεγαλύτερο υψόμετρο (842 μέτρα).

Τόσο η χλωρίδα, όσο και η πανίδα του νομού Καβάλας είναι ιδιαίτερα πλούσια, ενώ κατά τόπους υπάρχουν οικοσυστήματα ιδιαίτερης σημασίας. Άλλωστε

η ύπαρξη σημαντικού αριθμού προστατευόμενων περιοχών εντός του νομού, αλλά και στους γειτονικούς νομούς, διεθνούς σημασίας συντείνει στο γεγονός αυτό.

Ο κόλπος της Καβάλας είναι ένας ημίκλειστος θαλάσσιος κόλπος, έκτασης 461x106 τετραγωνικά μέτρα και μήκους ακτών 62,8 χιλιόμετρα. Επικοινωνεί με το Αιγαίο πέλαγος μέσω του διαύλου της Θάσου ανατολικά και μέσω της θαλάσσιας λεκάνης της Θάσου δυτικά. Η ανανέωση των υδάτων γίνεται μέσω του διαύλου της Θάσου με φορά αντίστροφη αυτής του ρολογιού (κυκλωνική), με αποτέλεσμα την ανανέωση των υδάτων. Ο κόλπος αποτελεί χώρο σημαντικών ανθρώπινων δραστηριοτήτων και είναι αποδέκτης πλήθους αποβλήτων. Ενδεικτικά αναφέρονται η αλιεία, οι θαλάσσιες μεταφορές, οι ιχθυοκαλλιέργειες, οι βιομηχανικές δραστηριότητες, η απόρριψη αστικών υγρών αποβλήτων και η μεταφερόμενη ρύπανση από τον ποταμό Νέστο, αλλά και τον Εύξεινο Πόντο.

Ο Νέστος είναι από τους κυριότερους ποταμούς της περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα. Πηγάζει από την Βουλγαρία (ονομάζεται Mesta), όπου βρίσκεται και το κύριο μέρος του και εισέρχεται στη χώρα μας στο νομό Δράμας. Αποτελεί το δυτικό όριο του Νομού Καβάλας και το δέλτα του είναι από τους σημαντικότερους βιότοπους της χώρας. Λίγο πριν από τις εκβολές του, ο Νέστος δημιουργεί ένα φαράγγι (Τέμπη Νέστου), μια περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους με μοναδικά φυσικά χαρακτηριστικά. Ο Στρυμόνας αποτελεί το δυτικό όριο του Νομού. Πηγάζει επίσης από τη Βουλγαρία και εκβάλλει στην Ελλάδα. Και οι δυο ποταμοί αποτελούν ιδιαίτερα σημαντικές πηγές γλυκού νερού για το οικοσύστημα της βόρειας Ελλάδας, αλλά αποτελούν επίσης και σημαντικές πηγές διαξιφισμού με τη Βουλγαρία και ρύπανσης για τις πεδιάδες της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης.

Κανένας από τους δυο ποταμούς δεν διασχίζει την περιοχή του δήμου Καβάλας, παρόλα αυτά το μέγεθός τους (ιδιαίτερα του Νέστου) θεωρείται τέτοιο, ώστε να επηρεάζει σημαντικά την περιοχή από όλες τις απόψεις.

Η γεωμορφολογία της θέσης στην οποία χτίστηκε και αναπτύχθηκε η πόλη της Καβάλας χαρακτηρίζεται από το έντονο ανάγλυφο, το οποίο καταλήγει σε παραλιακό χώρο, αφήνοντας στο ενδιάμεσο μικρά τμήματα γης με μικρές κλίσεις και είναι ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που καθόρισαν διαχρονικά την κατανομή των χρήσεων γης της πόλης.

Από την αρχή της δημιουργίας της, στους αρχαίους χρόνους, μέχρι και σήμερα η Καβάλα λειτουργεί ως λιμάνι. Η συνοικία της Παναγίας καθώς και τμήμα

του σημερινού επιβατικού λιμανιού αποτελούν διαχρονικά χαρακτηριστικά της πόλης. Η οικονομική δραστηριότητα βασίζεται, σήμερα, κυρίως στον τριτογενή και δευτερευόντως στον δευτερογενή τομέα επηρεάζοντας τον χαρακτήρα και την χωροθέτηση των υφισταμένων χρήσεων γης.

Όσον αφορά τη Ξάνθη, ο ποταμός Κόσυνθος αποτελεί το κύριο υδάτινο ρεύμα της αστικής περιοχής, ρέει στα ανατολικά της πόλης και αποτελεί το σύνορο της Παλιάς Ξάνθης με την συνοικία Σαμακώβ. Είναι ο κύριος υδρολογικός άξονας της περιοχής, με λεκάνη απορροής περίπου 2355 τετραγωνικά χιλιόμετρα και εκβάλλει στη Λίμνη Βιστωνίδα. Ο χείμαρρος των Κιμμερίων, λιγότερο γνωστός ως Κυδωνέας, αποτελεί το δεύτερο σε μέγεθος υδάτινο ρεύμα του Δήμου Ξάνθης.

Το περιαστικό δάσος που περιβάλλει το βόρειο και ανατολικό μέρος της πόλης της Ξάνθης αποτελεί την φυσική απόληξη των υπωρειών της Ροδόπης, όπου είναι χτισμένη η πόλη. Χωρίζεται από το δρόμο που οδηγεί στη Σταυρούπολη και καταλαμβάνει έκταση 10.500 στρεμμάτων. Πρόκειται για δασική έκταση που δημιουργήθηκε αρχικά το διάστημα 1936-1940 και στη συνέχεια το 1940-1944. Ένα τμήμα του έχει διαμορφωθεί από το Δασαρχείο - ειδικά το τμήμα πάνω από την Παλιά Ξάνθη - σε χώρο αναψυχής και περιπάτου, γνωστό ως «Παιδικό Άλσος». Αποτελεί ένα σημαντικό φυσικό πόρο του Δήμου Ξάνθης, που ενώνει τον αστικό χώρο με τα ορεινά τμήματα της Ροδόπης, δημιουργώντας έτσι το εξω-αστικό περιβάλλον της Παλιάς Πόλης. Προστατεύεται συστηματικά το καλοκαίρι (φύλαξη, έλεγχος πρόσβασης, απαγόρευση κυκλοφορίας, κτλ) από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και εθελοντές για την αποφυγή πυρκαγιάς.

Ο νομός Ροδόπης κυριαρχείται από την πεδιάδα της Κομοτηνής η οποία καταλαμβάνει το κεντρικό και νότιο τμήμα του. Στα βόρεια της πεδιάδας δεσπόζει η οροσειρά της Ροδόπης με τα κατάφυτα φαράγγια και τα υδάτινα ρεύματα, τα οποία ξεχύνονται προς τον κάμπο για να καταλήξουν στο Θρακικό πέλαγος, όπου απλώνονται οι όμορφες αμμουδιές του νομού. Οι λίμνες Βιστωνίδα και Ισμαρίδα (γνωστή και ως Μητρικού) και οι παράκτιες λιμνοθάλασσες συγκεντρώνουν πλήθος πουλιών και συνιστούν εκτεταμένο υγρότοπο διεθνούς ακτινοβολίας.

Το έδαφος του νομού είναι κατά 33,8% ορεινό, κατά 27,9% ημιορεινό και κατά 38,3% πεδινό. Το ανάγλυφό του καθορίζεται στα βόρεια και στα βορειοανατολικά από τον ορεινό όγκο της Ανατολικής Ροδόπης, που διατρέχει όλο το μήκος των συνόρων με τη Βουλγαρία. Ψηλότερες κορυφές της οροσειράς στο έδαφος

του νομού είναι οι δύο κύριες κορυφές του όρους Παπίκιο (1.483 μέτρα και 1.460 μέτρα) στο βορειοδυτικό άκρο του νομού και το Μεγάλο Λιβάδι (1.267 μέτρα) στο βορειοανατολικό, κοντά στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα. Το μόνο αξιόλογο ύψωμα στο νότιο τμήμα του νομού είναι ο Ίσμαρος (678 μέτρα).

Στις πλαγιές του ανάμεσα στους οικισμούς Μαρώνεια και Προσκυνητές, βρίσκεται το σπήλαιο της Μαρώνειας, το οποίο έχει περιληφθεί στο δίκτυο προστατευόμενων περιοχών Natura 2000, καθώς προσφέρει καταφύγιο σε τουλάχιστον 11 είδη νυχτερίδας, αρκετά από τα οποία είναι απειλούμενα, και σε δεκάδες διαφορετικά είδη ασπόνδυλων, μεταξύ των οποίων και είδη που δε συναντούνται πουθενά αλλού στον κόσμο.

Στο κεντρικό και νότιο τμήμα του νομού απλώνεται η πεδιάδα της Κομοτηνής, η οποία φτάνει στα νότια ως τη θάλασσα, στα ανατολικά ως τις Σάπες και στα δυτικά έως τη λίμνη Βιστονίδα, μετά την οποία ανοίγεται η πεδιάδα της Ξάνθης. Το υδρογραφικό δίκτυο του νομού σχηματίζεται από διάφορα υδάτινα ρεύματα, που κατεβαίνουν από τις πλαγιές της Ροδόπης και χύνονται στο Θρακικό πέλαγος. Η μεγαλύτερη λίμνη του νομού και ολόκληρης της Θράκης είναι η Βιστονίδα, την οποία η Ροδόπη μοιράζεται με το νομό Ξάνθης και ακολουθεί η λίμνη Ισμαρίδα.

Όσον αφορά την πόλη της Κομοτηνής, αυτή είναι χωροθετημένη στο πεδινό τμήμα του νομού Ροδόπης. Χαρακτηρίζεται από υψόμετρο κυμαινόμενο από 80 έως 0 μ., ενώ το έδαφος είναι πεδινό, γαιοημιβραχώδες. Βόρεια υψώνεται ο ορεινός όγκος της Ροδόπης. Σε αντίθεση με την ευρύτερη περιοχή του νομού Ροδόπης που χαρακτηρίζεται από σημαντικούς υδροβιότοπους, δεν εντοπίζονται ευαίσθητα ή προστατευόμενα οικοσυστήματα. Το κλίμα στην περιοχή είναι δριμύ και ιδίως προς τον ορεινό όγκο της Ροδόπης, χαρακτηρίζεται ως υγρό με δριμείς χειμώνες και δροσερά καλοκαίρια (Σταματίου, 2004 β).

Η πόλη βρίσκεται στο νοητό κέντρο που σχηματίζεται από το οικιστικό δίκτυο του νομού. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Κομοτηνής, η οποία είναι κτισμένη στο βόρειο τμήμα της ομώνυμης πεδιάδας, καταλαμβάνει επιφάνεια 3.700 στέμματα. Η ευρύτερη περιοχή της πόλης διασχίζεται από χείμαρρους με κατεύθυνση βορρά προς νότο, δύο από τους οποίους ορίζουν αυτή από δυτικά (Ασπρόρεμα) και ανατολικά (Τρελοχειμαρος). Στη διασταύρωση αυτών με την παλαιά εθνική οδό Ξάνθης - Αλεξανδρούπολης, που διασχίζει την πόλη με κατεύθυνση από ανατολή προς δύση,

χωροθετούνται οι ανισόπεδοι κόμβοι της Εγνατίας οδού, η οποία παρακάμπτει την Κομοτηνή καθώς οδεύει απευθείας προς Αλεξανδρούπολη και Ξάνθη. Η πόλη χωροθετείται σε νευραλγική θέση επί του γραμμικού άξονα των αστικών κέντρων της Α.Μ.Α.Θ. (Καβάλα, Δράμα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη) και αποτελεί κόμβο των στρατηγικών λειτουργικών αξόνων - διευρωπαϊκών δικτύων- της Εγνατίας οδού και της καθέτου αρτηρίας προς Βουλγαρία και την ενδοχώρα των Βαλκανίων (Εταιρία Παιδαγωγικών Επιστημών Κομοτηνής, 2006).

Ο νομός Έβρου φημίζεται για τις φυσικές του ομορφιές που προσφέρουν ποικίλες δυνατότητες αναψυχής αλλά και οικολογικού τουρισμού. Στα σύνορα με την Τουρκία κυλάει ο ποταμός Έβρος, ένα από τα σημαντικότερα φυσικά αξιοθέατα της περιοχής που εκβάλλει στο Θρακικό πέλαγος δημιουργώντας το περίφημο δέλτα του έναν σπάνιο και πολύτιμο υγρότοπο για όλη την Ευρώπη. Ο νομός είναι πεδινός κατά το μεγαλύτερο μέρος του και παρουσιάζει γενικά ομαλό ανάγλυφο. Ορεινό είναι κυρίως το δυτικό τμήμα του, όπου εισέρχεται η ανατολική Ροδόπη, η οποία επεκτείνεται και στο κεντρικό τμήμα του νομού, χαμηλώνοντας σταδιακά προς τα ανατολικά μέχρι την κοιλάδα του ποταμού Έβρου. Μεγάλη έκταση του νομού καλύπτεται από πυκνά δάση, με πιο αξιόλογο αυτό της Δαδιάς.

Το σημαντικότερο υδρογραφικό στοιχείο του νομού είναι ο ποταμός Έβρος, ο οποίος καθορίζει για ένα μικρό διάστημα τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα και στη συνέχεια τα ελληνοτουρκικά, μέχρι το τέλος της πορείας του, όπου σχηματίζει ένα εκτεταμένο δέλτα στις ακτές του Θρακικού πελάγους. Κύριοι παραπόταμοι του Έβρου είναι ο Άρδας και νοτιότερα ο Ερυθροπόταμος. Ακόμη στο νομό υπάρχουν αρκετές ιαματικές πηγές με σημαντικότερες τις θερμές, υδροθειοχλωριονατριούχες πηγές των Λουτρών Τραϊανούπολης όπου υπάρχουν οργανωμένες εγκαταστάσεις.

Σχετικά με την ακτογραμμή του νομού, αυτή δεν παρουσιάζει σημαντικές κολπώσεις και φυσικά λιμάνια, παρά μόνο ανατολικά της Αλεξανδρούπολης εξαιτίας των προσχώσεων του Έβρου που εμφανίζει πλουσιότερο διαμελισμό, σχηματίζοντας λιμνοθάλασσες και λωρίδες χέρσου που επεκτείνονται στη θάλασσα και αλλάζουν συνεχώς μορφή. Παρόλο που η θάλασσα δέχεται επιβαρύνσεις τόσο από την απόπλυση των ομβρίων όσο και από το λιμένα, η ποιότητα των υδάτων χαρακτηρίζεται ικανοποιητική. Με βάση μετρήσεις από το 2000 και έπειτα οι ακτές της Αλεξανδρούπολης κρίνονται κατάλληλες για κολύμβηση καθώς τα ύδατα

πληρούν τις υποχρεωτικές και επιθυμητές τιμές της Οδηγίας 76/160/ΕΟΚ για την ποιότητα των υδάτων κολύμβησης (Μαστορόπουλος, 2003).

Στην πόλη της Αλεξανδρούπολης, σε αντίθεση με την ευρύτερη του νομού Έβρου που χαρακτηρίζεται από περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (Δάσος Δαδιάς, Σαμοθράκη) και σημαντικούς υδροβιότοπους (Δέλτα Έβρου) εντυπωσιακής βιοποικιλότητας και τεράστιας οικολογικής αξίας, δεν εντοπίζονται ευαίσθητα ή προστατευόμενα οικοσυστήματα. Η Αλεξανδρούπολη είναι παράκτια και αναπτύσσεται σε πεδινή έκταση στο βορειοανατολικό άκρο της χώρας. Η ευρύτερη περιοχή της ανήκει στη γεωτεκτονική ζώνη της μάζας της Ροδόπης, ενώ χαρακτηρίζεται από χαμηλή σεισμικότητα (κατάταξη στην κατηγορία 1, ασθενώς σεισμογενείς περιοχές) (Σταματίου, 2004 α).

Το κλίμα της περιοχής είναι ηπειρωτικό, με ετήσιο θερμομετρικό εύρος άνω των 20°C και χαρακτηρίζεται από δριμύτατους χειμώνες και θερμά καλοκαίρια. Οι χιονοπτώσεις είναι συνηθισμένο φαινόμενο κατά τη διάρκεια του χειμώνα και το έδαφος παραμένει καλυμμένο με χιόνι για πολλές ημέρες. Επίσης, συνηθισμένο φαινόμενο, έντονο κατά τη χειμερινή περίοδο είναι ο παγετός. Το ύψος της βροχής, εάν εξαιρεθούν οι βροχοπτώσεις το Δεκέμβριο, είναι χαμηλό και ελαττώνεται βαθμιαία από τις παράκτιες περιοχές προς το εσωτερικό. Τα μελτέμια δεν αποτελούν πολύ συχνό φαινόμενο και είναι σχετικά ασθενή (Μηλογιαννάκη κ.α., 2006 α).

Η πόλη της Αλεξανδρούπολης είναι κτισμένη παράκτια, κεντρικά στο νότιο άκρο του ομώνυμου δήμου, σε πεδινή έκταση που διασχίζεται από την εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Κήπων. Το σχέδιο αυτής διαρθρώνεται από πέντε βασικούς άξονες, τρεις οριζόντιους (Παραλιακός, Λ. Δημοκρατίας, Ανατολικής Θράκης) και δύο κάθετους (14ης Μαΐου και Ιωακείμ Καβύρη) (Σταματίου, 2004 α).

Μεταφορική Υποδομή

Στην Περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ., τα ολοκληρωμένα, τα υπό κατασκευή και τα προγραμματιζόμενα έργα μεταφορικής υποδομής (κυρίως οδικά και λιμενικά) αποτελούν το κύριο σκέλος της αναπτυξιακής πολιτικής, ενώ παράλληλα δημιουργούν προϋποθέσεις για τη λειτουργία στην περιφέρεια ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών: Από την περιφέρεια διέρχεται το ανατολικό τμήμα της Εγνατίας οδού, ενώ με τέσσερις κάθετους άξονες, θα συνδεθεί με τα Διευρωπαϊκά δίκτυα.

Το έργο της Εγνατίας συμπληρώνεται, στην Περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ., με:

1. Την αναβάθμιση των λιμένων Αλεξανδρούπολης και Καβάλας που θα επιτρέψει τη συμπληρωματική λειτουργία τους προς τους κύριους λιμένες της χώρας (Θεσσαλονίκης, Πειραιά, Πάτρας και Ηρακλείου) καθώς και προς λιμένες χωρών της Ανατολικής Ευρώπης (Μπουργκάς, Κωσταντζα κλπ.)
2. Τη δημιουργία Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου στο νέο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και Ελεύθερης Ζώνης στο νέο εμπορευματικό λιμάνι της Καβάλας,
3. Την αναβάθμιση των αεροδρομίων Καβάλας και Αλεξανδρούπολης, από τα οποία το πρώτο έχει χαρακτηριστεί "Ευρύτερης Περιφερειακής Σημασίας" και το δεύτερο "Κοινοτικού Ενδιαφέροντος" (πύλη της χώρας),
4. Την προγραμματιζόμενη νέα σιδηροδρομική σύνδεση του υφισταμένου δικτύου με το νέο λιμάνι της Καβάλας. (www.kavalanet.gr)

Οδικό Δίκτυο

Όσον αφορά τις οδικές υποδομές, πηγή πληροφόρησης αποτελεί η Μελέτη του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας «Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής». Η μελέτη περιλαμβάνει αξιοποιήσιμα στοιχεία και πληροφορίες και καταλήγει σε προτάσεις του συστήματος μεταφορών, οι οποίες εξυπηρετούν τους αναπτυξιακούς στόχους ολόκληρης της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. και της περιοχής μελέτης ειδικότερα.

Σύμφωνα με την παραπάνω μελέτη, γίνεται αξιολόγηση των οδικών αξόνων σε διάφορες κατηγορίες βάσει προτάσεων διάρθρωσης του οδικού δικτύου, σύμφωνα με ορισμένες αρχές και στόχους που καθόρισαν τη δομή, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και την τελική ιεράρχηση του υπεραστικού οδικού δικτύου. Στην κατηγορία Ι, βασικό διαπεριφερειακό οδικό δίκτυο, εντάσσεται ο «Διαμήκης Διάδρομος Υπερπεριφέρειας Βόρειας Ελλάδας», τμήμα του οποίου αποτελεί ο Αυτοκινητόδρομος Θεσσαλονίκης – Τουρκικών Συνόρων, και του οποίου μέρος αποτελεί το κομμάτι της Εγνατίας Οδού που διαπερνά την περιοχή μελέτης και ενώνει τις τέσσερις πόλεις. (Κορώνη κ.α., 1998).

Η Κομοτηνή αποτελεί το μεγαλύτερο κόμβο του Εθνικού οδικού δικτύου της περιφέρειας και, όπως είναι φυσικό, του επαρχιακού οδικού δικτύου του νομού Ροδόπης. Έχοντας ως κύριο κόμβο την Κομοτηνή, το Εθνικό οδικό δίκτυο της

περιφέρειας μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε πρωτεύον, δευτερεύον, τριτεύον και επαρχιακό οδικό δίκτυο.

Στο πρωτεύον ανήκει η Εγνατία Οδός που είναι τμήμα διευρωπαϊκού – διεθνούς δικτύου και το τμήμα Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Χρυσούπολη – Ξάνθη – Κομοτηνή – Μέστη – Μάκρη - Αλεξανδρούπολη – Γέφυρα Κήπων. Στο δευτερεύον εθνικό οδικό δίκτυο ανήκουν οι παράπλευρες οδοί των οδικών αξόνων του πρωτεύοντος οδικού δικτύου και στο τριτεύον εθνικό οδικό δίκτυο τα τμήματα της Εθνικής Οδού (όχι της Εγνατίας). Η οδική σύνδεση των τεσσάρων πόλεων της περιοχής μελέτης πραγματοποιείται μέσω της Εγνατίας Οδού.

Σημαντική είναι η απευθείας σύνδεση της Εγνατίας Οδού με τα λιμάνια και τα αεροδρόμια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης αλλά και η δυναμική που θα αποκτήσει η περιοχή όταν ολοκληρωθούν οι κάθετοι οδικοί άξονες Ξάνθη – Εχίνος - Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα, Κομοτηνή – Νυμφαία - Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα και Αρδάνιο – Ορμένιο - Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα που εξυπηρετεί ήδη το Σουφλί και την Ορεστιάδα.

Τόσο η Καβάλα και η Ξάνθη, όσο και η Αλεξανδρούπολη και η Κομοτηνή εξυπηρετούνται από δρομολόγια του ΚΤΕΛ για να συνδεθούν με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, αλλά και μεταξύ τους.

Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν καθημερινά από την Καβάλα 3 και 15 δρομολόγια προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη αντίστοιχα, ενώ από και προς την Ξάνθη πραγματοποιείται δρομολόγιο κάθε μισή ώρα από τις 06:00 έως τις 20:30. Η Ξάνθη συνδέεται με τη Θεσσαλονίκη με 9 δρομολόγια ημερησίως και με την Κομοτηνή με 14. Τα ΚΤΕΛ Ροδόπης πραγματοποιούν 6 δρομολόγια καθημερινά για Θεσσαλονίκη και Αθήνα και άλλα 14 προς και από Αλεξανδρούπολη. Τα δρομολόγια αυτά εκτελούνται από λεωφορεία που ανήκουν στο ΚΤΕΛ νομού Ροδόπης. Τα ΚΤΕΛ νομού Έβρου δεν πραγματοποιούν αντίστοιχα δρομολόγια, πιθανότατα γιατί τα λεωφορεία που απαιτούνται για τη σύνδεση του νότιου με το βόρειο τμήμα του Έβρου (σύνδεση Αλεξανδρούπολης με Σουφλί, Σάπες, Ορεστιάδα, Διδυμότειχο) είναι πολλά και δεν επαρκούν για τη σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με πόλεις γειτονικών νομών.

Τα ΚΤΕΛ των τεσσάρων νομών δεν διατηρούν αρχεία για την κίνηση των επιβατών και έτσι η πληρότητα μπορεί να υπολογιστεί κατά μέσο όρο. Σύμφωνα με

το Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας, λοιπόν, υπολογίζεται σε 25 με 30 επιβάτες ανά δρομολόγιο.

Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Αναφερόμενοι στη σιδηροδρομική σύνδεση των πόλεων, η Ξάνθη, η Κομοτηνή και η Αλεξανδρούπολη εξυπηρετούνται καθημερινά από δρομολόγια του ΟΣΕ, τόσο από τα απλά τραίνα όσο και από τα γρήγορα τραίνα Intercity. Επίσης, μια φορά την ημέρα, διέρχεται από τις τρεις πόλεις η αμαξοστοιχία Αθήνα – Κωνσταντινούπολη. Η Κομοτηνή αποτελεί τον μεγαλύτερο κόμβο της σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει τη Θεσσαλονίκη (μέσω Κιλκίς και Σερρών) με τα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα (Ορμένιο), διερχόμενη από τις μεγαλύτερες πόλεις της περιφέρειας (Δράμα, Ξάνθη, Αλεξανδρούπολη, Ορεστιάδα). Αξίζει να σημειωθεί ότι η Καβάλα δεν συνδέεται σιδηροδρομικά με τις άλλες πόλεις της περιοχής.

Καθημερινά υπάρχουν 10 δρομολόγια που εξυπηρετούν τη σύνδεση της Ξάνθης, της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης και τη σύνδεσή τους με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Η χάραξη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής γραμμής επιτρέπουν μέγιστη ταχύτητα 90 ως 100 χιλιόμετρα την ώρα και σε μικρά τμήματα μέχρι 120 χιλιόμετρα την ώρα. Στον νομό Έβρου υπάρχουν συνολικά 20 σταθμοί με μέση απόσταση μεταξύ τους τα 9,5 χιλιόμετρα, ενώ στο νομό Ροδόπης υπάρχουν 3 σιδηροδρομικοί σταθμοί με μέση απόσταση μεταξύ τους τα 17,5 χιλιόμετρα. Αξίζει να αναφερθεί με επιφύλαξη πως στο νομό Ξάνθης βρίσκονται, σήμερα (Μάρτιος 2010), σε λειτουργία 7 σταθμοί. Λόγω έργων για την αναβάθμιση του δικτύου, τα δεδομένα αλλάζουν από μήνα σε μήνα.

Όσον αφορά τον Προαστιακό Θράκης, Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ανακοινώσε την έναρξη των δρομολογίων του από την Πέμπτη 10 Σεπτεμβρίου 2009 με το ακόλουθο δελτίο τύπου:

«Ταξιδεύοντας σε σιδηροδρομικό δίκτυο μήκους περίπου 120 χιλιομέτρων, ο Προαστιακός ενώνει μεταξύ τους τις τρεις ακριτικές πρωτεύουσες της Θράκης, καθώς και τα κυριότερα ημιαστικά κέντρα των τριών νομών. Σε συνδυασμό και με τα καθημερινά διαπεριφερειακά δρομολόγια από Αθήνα και από Θεσσαλονίκη, τα 8 νέα δρομολόγια του νέου Προαστιακού Θράκης δημιουργούν ένα πλήρως αποδοτικό και ανταγωνιστικό πλέγμα δρομολογίων. Με χρόνους διαδρομής που δεν υπερβαίνουν τα 33 λεπτά για το τμήμα Ξάνθη – Κομοτηνή και τα 58 λεπτά για το τμήμα Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη, καθώς και με το χαμηλό κόσμιστρο που ξεκινά από 0,80 €, το τρένο

αναδεικνύεται πλέον σε κύριο μέσο μεταφοράς για τους πολίτες των περιοχών της Θράκης.

Ο σχεδιασμός των δρομολογίων έγινε με γνώμονα τις τοπικές ανάγκες των επιβατών για τακτικές, γρήγορες και συνεπείς μετακινήσεις από και προς την εργασία τους και τους τόπους ψυχαγωγίας ή αναψυχής (...). Τα εγκαίνια του Προαστιακού Θράκης πραγματοποιήθηκαν σήμερα, Πέμπτη 10 Σεπτεμβρίου 2009, σε μία λιτή τελετή, παρουσία πλήθους εκπροσώπων της πολιτικής, της τοπικής αυτοδιοίκησης, καθώς και της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της Θράκης.»

Στις 4 Φεβρουαρίου 2010 ανακοινώθηκε η αναστολή όλων των δρομολογίων του προαστιακού σιδηροδρόμου Θράκης για απροσδιόριστο χρονικό διάστημα, με ενδεχόμενο την πλήρη κατάργησή του.

Λιμάνι Καβάλας

Το κεντρικό λιμάνι της Καβάλας χρησιμοποιείται σήμερα ως επιβατικό και τουριστικό, αφού μετά τη λειτουργία του «Φίλιππος Β'» στη Νέα Καρβάλη, όλες οι εμπορικές δραστηριότητες μεταφέρθηκαν εκεί. Διαθέτει έξι κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1.716 μέτρων και τρεις μόλους, συνολικού μήκους 760 μέτρων. Το ωφέλιμο βάθος κυμαίνεται από 4,5 μέχρι 10 μέτρα ενώ οι αποθηκευτικοί του χώροι καλύπτουν συνολική επιφάνεια 44.800 τετραγωνικών μέτρων. Η συνολική ικανότητα εξυπηρέτησης φτάνει τους 450.000 τόνους εμπορευμάτων ετησίως.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Λιμεναρχείου Καβάλας, για την επιβατική κίνηση του λιμανιού με κύριες κατευθύνσεις την Θάσο, την Σαμοθράκη, την Λήμνο και την Μυτιλήνη, εξυπηρετούνται περίπου 600.000 επιβάτες ετησίως. Ο αριθμός των τροχοφόρων που μετακινούνται από το λιμάνι της Καβάλας προς τους ίδιους προορισμούς αγγίζει τα 100.000 ετησίως. Από το λιμάνι της Καβάλας, εκτός από τα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου, που εκτελούν δρομολόγια προς τα νησιά του Βορείου και κεντρικού Αιγαίου και τα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου που εκτελούν δρομολόγια προς Θάσο, ξεκινούν και υδροπτέρυγα (flying dolphins) με προορισμό τη Θάσο. Όλες οι γραμμές της ακτοπλοΐας χαρακτηρίζονται από ανεπάρκεια στην συχνότητα των δρομολογίων και ειδικά στην σύνδεση με τη Θάσο.

Το Λιμάνι της Καβάλας, σε απόσταση μόνο 500 μέτρα από την Εγνατία Οδό, με την ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων και των υπολοίπων έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη και αναμένεται να ολοκληρωθούν στα μέσα του 2011, αισιοδοξεί να αποτελέσει την κύρια πύλη της Ανατολικής Βαλκανικής στην Μεσόγειο.

Λιμάνι Αλεξανδρούπολης

Η Μελέτη του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας «Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής» του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, τοποθετεί στην πρώτη ομάδα λιμανιών της χώρας το λιμένα της Αλεξανδρούπολης, από άποψη ένταξής τους σε ένα μεσοπρόθεσμο προγραμματισμό έργων. Πραγματικά το νέο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης χρηματοδοτείται κατά προτεραιότητα από τέσσερα κοινοτικά προγράμματα. Αναλυτικότερα, το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης είναι τεχνητό και αναπτύσσεται κατά μήκος του νοτιοανατολικού ανοιχτού θαλάσσιου μετώπου της πόλης σε δύο λειτουργικούς χώρους, το νέο εμπορικό επιβατικό λιμάνι και το υπάρχον λιμάνι που χρησιμοποιείται πλέον για ελλιμενισμό μικρών σκαφών (Κορώνη κ.α., 1998).

Η επιβατική κίνηση καλύπτεται κατά 93% από τις μετακινήσεις μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Σαμοθράκης. Τα υπόλοιπα δρομολόγια αφορούν τις γραμμές Σαμοθράκη – Καβάλα – Λήμνο – Πόρτο Μυτιλήνη – Αγ. Ευστράτιο – Κύμη Ευβοίας.

Τη γραμμή καλύπτει το φέρι – μποτ που έρχεται από τον Άγιο Κωνσταντίνο Φθιώτιδας. Από δρομολόγια διαθέσιμα στοιχεία έχουμε μόνο για την γραμμή Αλεξανδρούπολη – Σαμοθράκη και αντιστρόφως. Καθημερινά υπάρχει ένα δρομολόγιο από και προς τη Σαμοθράκη, με πιθανότητα αύξησης τους καλοκαιρινούς μήνες ([http://thesaurus/duth.gr](http://thesaurus.duth.gr)).

Ακόμη, υπάρχει ακτοπολική σύνδεση με τα νησιά του νοτιοανατολικού Αιγαίου ιδίως κατά την τουριστική περίοδο. Η κίνηση του λιμένα της Αλεξανδρούπολης αφορά διακίνηση εμπορευμάτων εσωτερικού 400.000 τόνους και σύνολο φορτοεκφορτώσεων 2.340.000 τόνους το 2004 (All Media, 2006). Επίσης, υπολογίζεται πως η επιβατική κίνηση είναι 265.000 άτομα, με προοπτική να ανέλθει στα 370.000 μέχρι το 2010, μετά την ένταξη των Βαλκανικών χωρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Κορώνη κ.α., 1998).

Το νέο λιμάνι σχεδιάστηκε με την προοπτική να αποκτήσει σημαντική διαμετακομιστική κίνηση, δεδομένου ότι η εθνική ενδοχώρα του είναι πολύ περιορισμένη. Το λιμάνι έχοντας πλέον αποκτήσει οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με το Ορμένιο και κατ' επέκταση με τον διευρωπαϊκό αυτοκινητόδρομο που συνδέει την Κεντρική Ευρώπη με την Κωνσταντινούπολη (Ε5) και το αντίστοιχο σιδηροδρομικό δίκτυο, θα έχει τη δυνατότητα ανάπτυξης έντονης δραστηριότητας διαμετακόμισης φορτίου.

Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος»²⁵

Στην Ανατολική Μακεδονία – Θράκη λειτουργούν σήμερα δύο κρατικά πολιτικά αεροδρόμια, της Καβάλας που εξυπηρετεί και τους νομούς Δράμας και Ξάνθης και της Αλεξανδρούπολης που εξυπηρετεί και το νομό Ροδόπης.

Στο νομό Καβάλας υπάρχουν δύο αεροδρόμια από τα οποία αυτή τη στιγμή μόνο το αεροδρόμιο «Μέγας Αλέξανδρος» στη Χρυσούπολη παρουσιάζει επιβατική κίνηση. Το αεροδρόμιο Αμυγδαλεώνα, το πιο παλιό στο νομό, μετά την έναρξη λειτουργίας του άλλου αεροδρομίου, γενικά υπολειτουργεί και χρησιμοποιείται μόνο από μικρά στρατιωτικά αεροσκάφη, από την αερολέσχη Καβάλας και από πυροσβεστικά αεροσκάφη, κυρίως την περίοδο του καλοκαιριού.

Το αεροδρόμιο της Χρυσούπολης εξυπηρετεί τους νομούς Καβάλας, Δράμας και Ξάνθης, συνδέοντας τους με την Αθήνα. Θεωρείται περιφερειακός κόμβος, με σχετικά εσωστρεφή προσανατολισμό και χωρίς να μετατρέπεται σε κόμβο διαπεριφερειακής ή διακρατικής σημασίας.

Η τεχνική υποδομή που διαθέτει είναι ένας διάδρομος προσγείωσης – απογείωσης αεροσκαφών μήκους 3 χιλιομέτρων και πλάτους 45 μέτρων και έχει ικανότητα εξυπηρέτησης ενός αεροσκάφους ανά 45 λεπτά. Η ετήσια επιβατική κίνηση του αεροδρομίου είναι περίπου 200.000 επιβάτες και η αντίστοιχη εμπορευματική περίπου 700 τόνοι εμπορευμάτων.

Η κίνηση παρουσιάζεται αυξημένη τους καλοκαιρινούς μήνες εξαιτίας της τουριστικής δραστηριότητας (πτήσεις τσάρτερ κυρίως από Αγγλία, Γερμανία και Αυστρία), ενώ το χειμώνα περιορίζεται στην επιβατική κίνηση εσωτερικού (σύνδεση με Αθήνα από δύο αεροπορικές εταιρίες, ολυμπιακή αεροπορία και Aegean airlines) και σε τακτικές πτήσεις προς ορισμένες πόλεις της Γερμανίας (Στουτγάρδη, Ντίσελντορφ και Μόναχο).

Η σύνδεση με το αεροδρόμιο γίνεται από Καβάλα με λεωφορείο του ΚΤΕΛ (παλαιότερα γινόταν με λεωφορείο της Ολυμπιακής), με ταξί που σταθμεύουν εκεί ή με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Από τη Δράμα η σύνδεση γίνεται μέσω Καβάλας, ενώ με την Ξάνθη, η σύνδεση παρουσιάζει προβλήματα λόγω διαφωνιών των οδηγών ταξί.

Σε γενικές γραμμές, οι αεροπορικές μεταφορές στο νομό δίνουν μία εικόνα εσωστρέφειας και κύρια αιτία γι' αυτό είναι το γεγονός της μικρής απόστασης του

²⁵ Στοιχεία καταγραφής και επεξεργασίας χωροταξικών και οικιστικών χαρακτηριστικών Ν. Καβάλας, 1999

αεροδρομίου της Χρυσούπολης από το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, το οποίο έχει αυξημένη εσωτέρου και διεθνή κίνηση.

Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος»

Το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης έχει χαρακτηριστεί ως γενικότερης σημασίας με Κοινή Υπουργική Απόφαση και παρουσιάζει κίνηση εσωτερικού και υποτυπώδη εξωτερικού σύμφωνα με το Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. Η μέση ημερήσια κίνηση αεροσκαφών είναι 4 – 5, με συνολική ετήσια κίνηση το 2004 τα 258.000 άτομα (αύξηση 6,6% σε σχέση με το 2003). (All Media, 2006) Το αεροδρόμιο διαθέτει επιβατικό σταθμό 2000 τετραγωνικών μέτρων, στον οποίο αυτή την περίοδο εκτελούνται εργασίες επέκτασης μιας και κρίνεται ανεπαρκής για την ικανοποίηση της επιβατικής αιχμής από το 2000.

Στόχος για τον αερολιμένα είναι η ένταξή του στα αεροδρόμια «Κοινοτικού Ενδιαφέροντος», δηλαδή σε αεροδρόμιο που θα λειτουργεί ως πύλη της χώρας. Παρόλα αυτά η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου, το σημερινό επίπεδο υπηρεσιών και οι προβλέψεις για το άμεσο μέλλον, δεν δικαιολογούν το χαρακτηρισμό του αεροδρομίου ως πύλη της χώρας.

Χωροταξική Οργάνωση

Η περιοχή μελέτης ανήκει διοικητικά, όπως προαναφέρθηκε στην περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ. Η Περιφέρεια αποτελείται από πέντε νομούς: Καβάλας, Δράμας, Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου. Πρόκειται για μία περιφέρεια με υψηλό δείκτη γήρανσης και διοικητική, οικονομική και κοινωνική απομόνωση. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια όλα τα αναπτυξιακά προγράμματα έχουν ως στόχο την άρση αυτής της απομόνωσης και η ικανοποίηση αυτού του στόχου επικεντρώνεται στην κάλυψη των αναγκών σε συγκοινωνιακή υποδομή. Η πολιτεία έχει αναγνωρίσει το πρόβλημα και έχει εναποθέσει τις ελπίδες επίλυσής του σε σειρά μέτρων (αναπτυξιακά κίνητρα) και έργων υποδομής, δίνοντας βάρος στην Εγνατία Οδό.

Παρόλα αυτά, ο ρόλος της περιφέρειας μέσα στον εθνικό χώρο ήταν και φαίνεται να παραμένει αδύναμος ή περιθωριακός, γιατί είναι μια «παράλογα» φθίνουσα και «τεχνητά» απομονωμένη περιοχή. Είναι μια «παράλογα» φθίνουσα, γιατί διαθέτει εκμεταλλεύσιμους φυσικούς (πλουτοπαραγωγικούς) πόρους που θα μπορούσαν να συντηρήσουν διπλάσιο πληθυσμό από αυτόν που κατοικεί σήμερα στην περιοχή, ενώ αντίθετα υπάρχει μόνιμη τάση φυγής. Είναι «τεχνητά»

απομονωμένη, γιατί δε συμμετέχει στο διοικητικό, οικονομικό και κοινωνικό σύστημα λειτουργίας του Ελληνικού Κράτους, εφόσον το σύστημα αυτό, παρά τις κατά καιρούς πολιτικές εξαγγελίες, ήταν και παραμένει συγκεντρωτικό.

Οι διοικητικές υπηρεσίες που υπάρχουν στην περιοχή είναι οι ελάχιστες αναγκαίες σε επίπεδο στοιχειώδους λειτουργίας του κράτους και επιπλέον είναι ανεπαρκώς στελεχωμένες. Η περιφέρεια και ειδικότερα ο νομός Έβρου εξακολουθεί να θεωρείται τόπος δυσμενούς τοποθέτησης ή μετάθεσης δημοσίων υπαλλήλων. Ανάλογη είναι η κατάσταση στους χρηματοοικονομικούς φορείς και γενικότερα στον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος αναπτύσσεται εκεί που λειτουργούν τα κέντρα διαχείρισης της εξουσίας και παροχής σημαντικών υπηρεσιών και τέτοια δεν υπάρχουν στην περιφέρεια (Κορώνη κ.α., 1998).

Η κοινωνική απομόνωση είναι αποτέλεσμα της διοικητικής και οικονομικής απομόνωσης, με την οποία διατηρείται η ανισοβαρής σύνθεση του πληθυσμού, υπεράριθμος αγροτικός πληθυσμός και ελάχιστος πραγματικός αστικός. Επιπλέον, η έλλειψη ευκαιριών απασχόλησης για πολλές κατηγορίες επαγγελματιών καλλιεργεί ένα αίσθημα ανασφάλειας και προβάλλει τον κίνδυνο της ερήμωσης σε πολλές περιοχές. Αυτό το αίσθημα δεν έχει σχέση με τη μεγάλη ή τη μικρή παρουσία στρατού. Αφορά βασικά ανθρώπινα δικαιώματα (εργασία και δυνατότητα επιλογών τρόπου ζωής), που αναζητούνται από σημαντικό μέρος του πληθυσμού εκτός των ορίων της περιφέρειας.

Η ανυπαρξία περιφερειακών πολιτικών επιτείνει το πρόβλημα και συμβάλει στην αύξηση των ανισοτήτων. Παρόλα αυτά δεν ισχύει απαραιτήτως το αντίθετο, δηλαδή, η ύπαρξη περιφερειακής πολιτικής δεν εγγυάται αυτομάτως τη μείωση των ανισοτήτων, είτε γιατί δεν είναι κατάλληλη, είτε γιατί δεν είναι επαρκής σε πόρους, είτε τέλος, γιατί οι άλλοι οικονομικοί ή γεωγραφικοί παράγοντες που τείνουν να ενισχύουν τις ανισότητες είναι ισχυρότεροι (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004). Το περιβάλλον της περιοχής μελέτης καθιστά ακόμη πιο σύνθετο το γεγονός ότι οι πόλεις βρίσκονται πολύ κοντά στην Τουρκία και τη Βουλγαρία και είναι απομακρυσμένες από τα μεγάλα αστικά κέντρα. Στο νέο περιβάλλον που δημιουργήθηκε μετά την διεύρυνση της ΕΕ και την πιθανότητα ένταξης της Τουρκίας σε αυτή η περιοχή μπορεί να αποτελέσει σημαντικό κόμβο ανάπτυξης για την Ελλάδα.

Πολεοδομική Οργάνωση

Αναφερόμενοι στη πολεοδομική οργάνωση της κάθε πόλης, καθοριστική στη λειτουργική συγκρότησή τους υπήρξε η απόκλιση από τον αρχικό σχεδιασμό αναφορικά με αντίστοιχες προβλέψεις (ρυμοτομία, κοινόχρηστοι χώροι, κ.ά), οι αναγκαστικές επεκτάσεις λόγω ιστορικών και οι οικοδομικές αυθαιρεσίες εξαιτίας κοινωνικοοικονομικών συνθηκών, καθώς και η ανεπάρκεια μέριμνας και ελέγχου από πλευράς πολιτείας, στην περιοχή της Θράκης, τις κρίσιμες μεταπολεμικές δεκαετίες, οπότε σημειώθηκε ραγδαίος χωρικός μετασχηματισμός του αστικού χώρου.

Το πολεοδομικό κέντρο της Καβάλας αναπτύσσεται στην περιοχή γύρω από το επιβατικό λιμάνι, στις συνοικίες του Αγίου Νικολάου, του νότιου τμήματος του Αγίου Παύλου και του νότιου τμήματος του Αγίου Ιωάννη. Εκεί βρίσκεται συγκεντρωμένο το μεγαλύτερο ποσοστό των εμπορικών καταστημάτων και των υπηρεσιών. Ειδικότερα, ο κυρίως πυρήνας του πολεοδομικού κέντρου περικλείεται μεταξύ των οδών Κουντουριώτου και Ελληνικής Δημοκρατίας από ανατολικά, της οδού Εθνικής Αντιστάσεως από τα νότια, της οδού Ομονοίας από το βορρά και της περιοχής Φαλήρου από δυτικά. Οι λειτουργίες της διοίκησης βρίσκονται συγκεντρωμένες στο κτίριο της Νομαρχίας καθώς και σε κτίρια της παραλιακής οδού. Μικρό ποσοστό υπηρεσιών βρίσκεται διασπαρμένο στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού κέντρου όπως πχ το Δημαρχείο και το κτίριο των δικαστηρίων που βρίσκεται στο ανατολικό άκρο του κέντρου. Οι περιμετρικές του κέντρου συνοικίες χαρακτηρίζονται από ηπιότερες οικιστικές χρήσεις που εμπίπτουν στην γενικότερη χρήση της αμιγούς κατοικίας.

Ο δήμος Ξάνθης διαθέτει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο σε ισχύ, η τρίτη φάση του οποίου ολοκληρώθηκε πρόσφατα και επισημαίνει τα νέα δεδομένα και ανάγκες που δημιουργήθηκαν κατά την τελευταία δεκαετία καθώς και οι αναγκαίες λύσεις μέσα από τον προσδιορισμό των νέων χρήσεων γης, των συντελεστών δόμησης, των αναπτυξιακών ζωνών, των κινήτρων και των περιοχών ειδικής προστασίας.

Το σημερινό κέντρο πόλης της Ξάνθης συγκεντρώνει όλες σχεδόν τις δραστηριότητες της πόλης και έχει διαμήκη μορφή με κατεύθυνση Βορειοανατολική κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων της (Κωνσταντίνου Μπένη - πρώην Ηρώων Κύπρου, 28^{ης} Οκτωβρίου, Καραολή και Βασιλέως Κωνσταντίνου).

Η περιοχή γύρω από την Πλατεία Δημοκρατίας, προεκτεινόμενη μέχρι το χώρο του Διοικητηρίου, αποτελεί το πλέον κορεσμένο τμήμα του κέντρου της

Ξάνθης, συγκεντρώνοντας το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργιών κέντρου και παράλληλα είναι ο βασικότερος κυκλοφοριακός κόμβος της πόλης.

Οι λειτουργίες του λιανικού εμπορίου συγκεντρώνονται κυρίως πάνω στους βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες πάνω και κάτω από την κεντρική πλατεία. Παράλληλα στο βορειοανατολικό τμήμα της πόλης στην Πλατεία Εμπορίου (πρώην Πλατεία Ζωαγοράς) οργανώνεται μια φορά την εβδομάδα το Παζάρι της Ξάνθης (λαϊκή αγορά) με βασικά εμπορεύσιμα είδη ενδυμασίας, διατροφής και οικιακής χρήσεως.

Οι λειτουργίες αναψυχής συγκεντρώνονται κυρίως στο βόρειο τμήμα του κέντρου πόλεως, πάνω από την κεντρική πλατεία, στις οδούς Βασ. Κωνσταντίνου και Βασ. Σοφίας προς την έξοδο της πόλης πάνω στο δρόμο που οδηγεί προς Κιμμέρια. Επίσης, λειτουργίες αναψυχής κυρίως με καταστήματα μαζικής εστίασης παρατηρούνται στην είσοδο της Παλιάς Ξάνθης, στην περιοχή πέριξ του Δημαρχείου. Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μία σημαντική πίεση για επέκτασή τους εντός της Παλιάς Πόλης. Το Δημοτικό πάρκο (που γειτνιάζει με τις Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις), όπου βρίσκεται και το Κολυμβητήριο, αποτελεί ένα σημείο αναψυχής των κατοίκων της περιοχής για τους καλοκαιρινούς μήνες.

Βασικός πυρήνας ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών αποτελεί η κεντρική πλατεία, Πλατεία Δημοκρατίας, και τα οικοδομικά τετράγωνα που την περιβάλλουν. Οι σημαντικότερες κεντρικές λειτουργίες της πόλης είναι το Διοικητήριο (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και κεντρικές Δημόσιες Υπηρεσίες), τα Δικαστήρια, η Στέγη Γραμμάτων και Καλών Τεχνών Ξάνθης, όπου στεγάζεται και η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, ο Καθεδρικός Ναός και οι κοινωφελείς οργανισμοί.

Τα κτίρια της Πολυτεχνικής Σχολής βρίσκονται συγκεντρωμένα σε διαμορφωμένο χώρο ανάμεσα στο Δημοτικό πάρκο και το χώρο του παζαριού. Εγκαταστάσεις στρατιωτικές (στρατόπεδα του Δ' Σώματος Στρατού) βρίσκονται στα δυτικά της πόλης και αποτελούν μία εξαίρεση στη συγκέντρωση των κεντρικών λειτουργιών στο κέντρο της πόλης. Οι καπναποθήκες της Ξάνθης βρίσκονται στο νοτιοανατολικό τμήμα της πόλης κάτω από την Πλατεία Ελευθερίας. Η περιοχή των καπναποθηκών είναι ένα σημαντικό σε έκταση (14,3% της συνολικής έκτασης της πόλης), σε πληθυσμό (9% του συνολικού πληθυσμού της πόλης) αλλά και σε ιστορική και πολιτιστική αξία τμήμα της πόλης. Η ακμή της συνδέεται άμεσα με την οικονομική άνθηση του καπνεμπορίου και τη συνεπακόλουθη ανάπτυξη της Ξάνθης,

στα τέλη του 19^{ου} και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ενώ η υποβάθμισή της με την παρακμή του και τον παροπλισμό των καπναποθηκών, που οριστικοποιείται κυρίως μετά το 1960. Η πολιτιστική και ιστορική αξία της περιοχής ενδυναμώνει με την αισθητική ποιότητα του κελύφους της. Τα κτίρια των καπναποθηκών, έξοχα δείγματα αρχιτεκτονικής των αρχών του 20^{ου} αιώνα, μοναδικά ως σύνολο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ξεχωρίζουν για τις κλασικές αισθητικές αρχές τους, όπως η συμμετρία στην οργάνωση της κάτοψης και της όψης, οι αρμονικές αναλογίες, η αξονική προσπέλαση, το αυστηρό γεωμετρικό περίγραμμα και η σαφήνεια του κτιριακού όγκου, το μεγάλο ύψος και η καταξιομένη χρήση των παραδοσιακών υλικών.

Σήμερα η περιοχή παρουσιάζει λειτουργική, κοινωνική και μορφολογική ανομοιογένεια και βρίσκεται σε μεταβατική φάση ανοικοδόμησης, μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα οικοδομικής απραξίας.

Ο Δήμος Ξάνθης έχει υποβάλλει - στο πλαίσιο σχετικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος της Γενικής Γραμματείας Επενδύσεων & Ανάπτυξης του Υπουργείου Οικονομίας & Οικονομικών, για την Δ' Προγραμματική Περίοδο (2007-2013) - πρόταση Πρότυπου Καινοτόμου Σχεδίου Ανάπτυξης, με τίτλο «Πολιτιστικό Οικονομικό Πάρκο Ξάνθης», η οποία εγκρίθηκε αλλά, μέχρι στιγμής, δεν υλοποιείται.

Σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση στην πόλη της Κομοτηνής, το ΓΠΣ του 1994 βρίσκεται ακόμα σε ισχύ, εφόσον το νέο ΓΠΣ βρίσκεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, στη φάση της έγκρισης. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο χαρακτήρας της κεντρικής περιοχής. Οι κεντρικές λειτουργίες χωροθετούνται σύμφωνα με τον τύπο μονοκεντρικής πόλης. Στο κέντρο όπου η δόμηση είναι πυκνή, συγκεντρώνονται όλες οι δραστηριότητες (εμπόριο, υπηρεσίες, κατοικία, πολιτιστικές λειτουργίες) και σε συνδυασμό με τις πρόσφατες επεμβάσεις πεζοδρόμησης του παλαιού εμπορικού κέντρου και της κεντρικής πλατείας σημειώθηκε αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. Στο εμπορικό ιστορικό κέντρο της πόλης σημείο αναφοράς αποτελεί η (χαρακτηρισμένη ως ιστορικός τόπος σύμφωνα με το ΦΕΚ 2059/Β/24.11.1999) παραδοσιακή αγορά της Κομοτηνής, με ιδιαίτερο πολεοδομικό, αρχιτεκτονικό και αισθητικό ενδιαφέρον.

Οι δραστηριότητες αναψυχής της πόλης είναι συγκεντρωμένες γύρω από την κεντρική πλατεία, ενώ στεγάζονται σε χώρους τυποποιημένης αισθητικής και αρχιτεκτονικής. Το εμπόριο και οι υπηρεσίες συγκεντρώνονται στο κέντρο, γύρω

από την πλατεία και το ιστορικό κέντρο και δευτερευόντως στις συνοικίες. Σε συνοικιακή κλίμακα, στις βόρειες συνοικίες, όπου κυριαρχεί η μουσουλμανική μειονότητα, μία μόνο οδός παρουσιάζει μορφή τοπικού εμπορικού κέντρου γραμμικής ανάπτυξης. Η βιοτεχνία και η μεταποίηση συγκεντρώνονται κατά μήκος των εισόδων στην πόλη από την Ξάνθη και την Αλεξανδρούπολη.

Τέλος, για την πόλη της Αλεξανδρούπολης, η ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση μεταξύ 1950-1980, με υποβάθμιση του οικιστικού ιστού λόγω της έντονης ανοικοδόμησης, διατάραξη της ισορροπίας δομημένων προς ελεύθερους χώρους κυρίως στο κέντρο, απομάκρυνση πρασίνου και κυκλοφοριακή φόρτιση, επέδρασε στη χωρική οργάνωση. Η μεταβολή της αναλογίας δομημένου – αδόμητου χώρου, με την αντικατάσταση παλαιότερων διώροφων από πενταόροφα κτίσματα και την χρήση χώρων πρασίνου για την ανέγερση οικοδομών, αλλά και η πληθυσμιακή ανάπτυξη επηρέασε καταλυτικά τις λειτουργικές ανάγκες της πόλης.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης έγινε το 1988, το 1989 έγινε μία μελέτη αναθεώρησης και το ΓΠΣ αναθεωρήθηκε το 1999. Στόχο του πολεοδομικού σχεδιασμού, γενικά, αποτέλεσε η εξυγίανση του κέντρου της πόλης και η οριοθέτηση ζώνης με χρήσεις κέντρου, που έχει ήδη επιτευχθεί, με τους κατάλληλους όρους δόμησης και τις χρήσεις γης. Πέραν του εμπορικού χαρακτήρα του είναι, επίσης, οικονομικό και διοικητικό κέντρο.

Συμπερασματικά, οι πρωτεύουσες των νομών της περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ. εμφανίζουν πλούσιο φυσικό και ικανοποιητικό ιστορικό πλούτο. Οι υποδομές της περιοχής κρίνονται καλές αν αναλογιστεί κανείς πως η Αλεξανδρούπολη διαθέτει το μεγαλύτερο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο στα Βαλκάνια, καθώς και Αεροδρόμιο και Λιμάνι, όπως άλλωστε και η Καβάλα. Η Κομοτηνή αποτελεί την έδρα του Δ.Π.Θ. καθώς και της Περιφέρειας Α.ΜΑ.Θ., με αποτέλεσμα να έχει να επιτελέσει ένα πολύ σημαντικό ρόλο. Η Ξάνθη αποτελεί τουριστικό πόλο έλξης αλλά και πόλη υποδοχής φοιτητών λόγω της Πολυτεχνικής Σχολής του Δ.Π.Θ. που εδρεύει εκεί. Η πληθώρα των πλεονεκτημάτων που προαναφέρθηκαν, δυστυχώς δεν συνδυάζονται με την ανάπτυξη που εμφανίζουν οι πόλεις. Όσον αφορά τον πολεοδομικό ιστό των πόλεων εμφανίζουν σημαντικές διαφορές αλλά και ομοιότητες μεταξύ τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Χάρτης 1 (Χάρτης 5 στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης): Πόλοι και Άξονες Ανάπτυξης της Ελλάδας



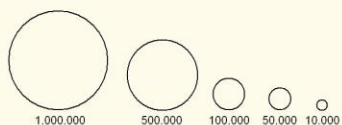
Χάρτης 5: Πύλες - Πόλοι και Άξονες Ανάπτυξης

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

-  Μητροπόλεις
-  Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι
-  Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι
-  Λοιποί εθνικοί πόλοι

ΙΕΡΑΡΧΙΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥΣ 2001



ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

-  Κύριοι χερσαίοι άξονες ανάπτυξης
-  Θαλάσσιοι άξονες σύνδεσης

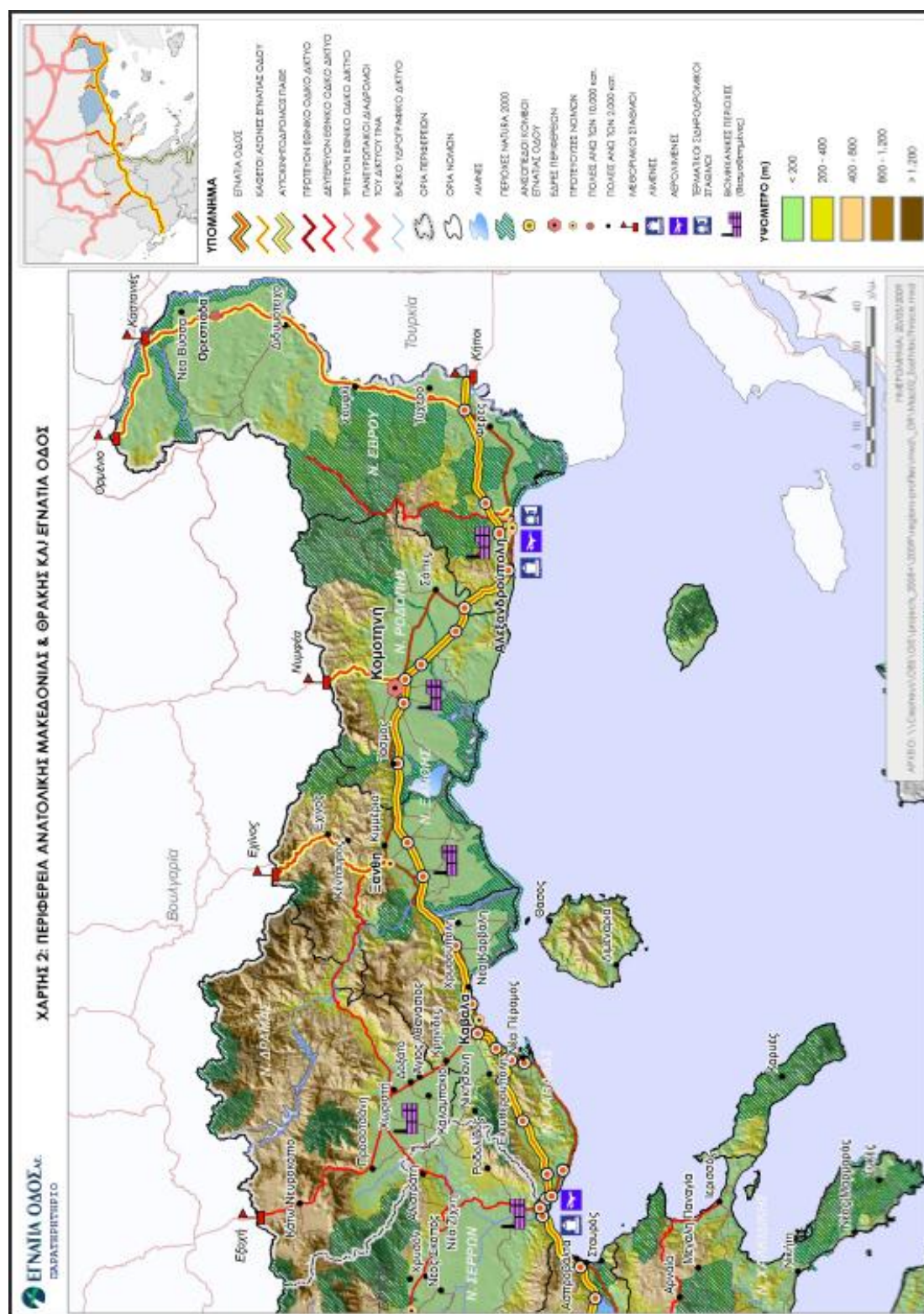
**ΠΟΛΥΠΟΛΙΚΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ
ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ
ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ**

-  Περιοχή νησιωτικού πολυπολικού συμπλέγματος
-  Κύριες αναπτυξιακές ενότητες
-  Εξωτ.: κύριες λειτουργικές συνδέσεις με ηπειρωτική χώρα & Κρήτη.

*Πηγή: ΕΣΥΕ - Απογραφή 2001

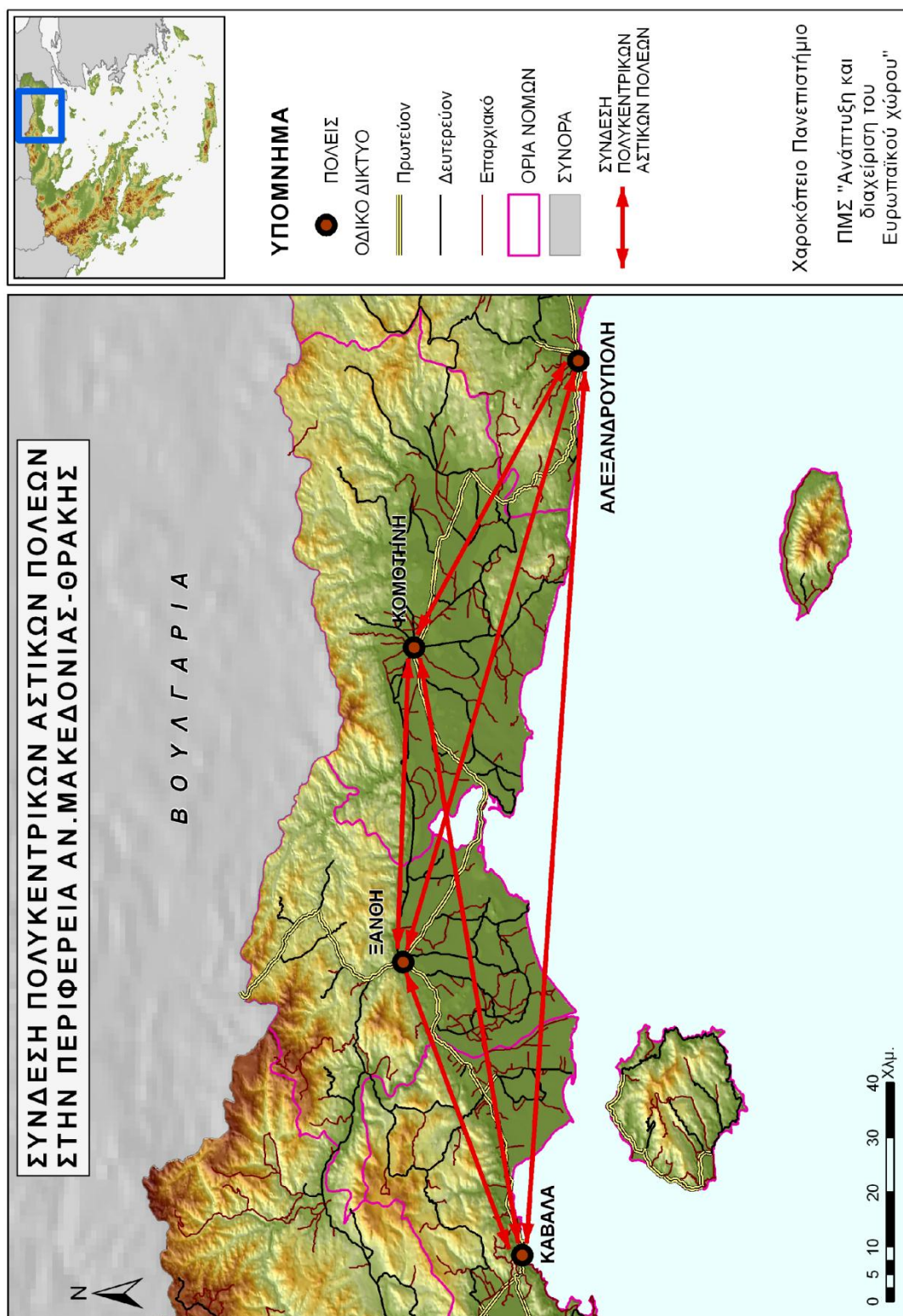
Πηγή: <http://www.minenv.gr/4/42/00/xorotaksia/xartes.genikou.plaisiou.22.10.08.pdf>

Χάρτης 2: Η Εγνατία Οδός στην περιφέρεια Α.ΜΑ.Θ.



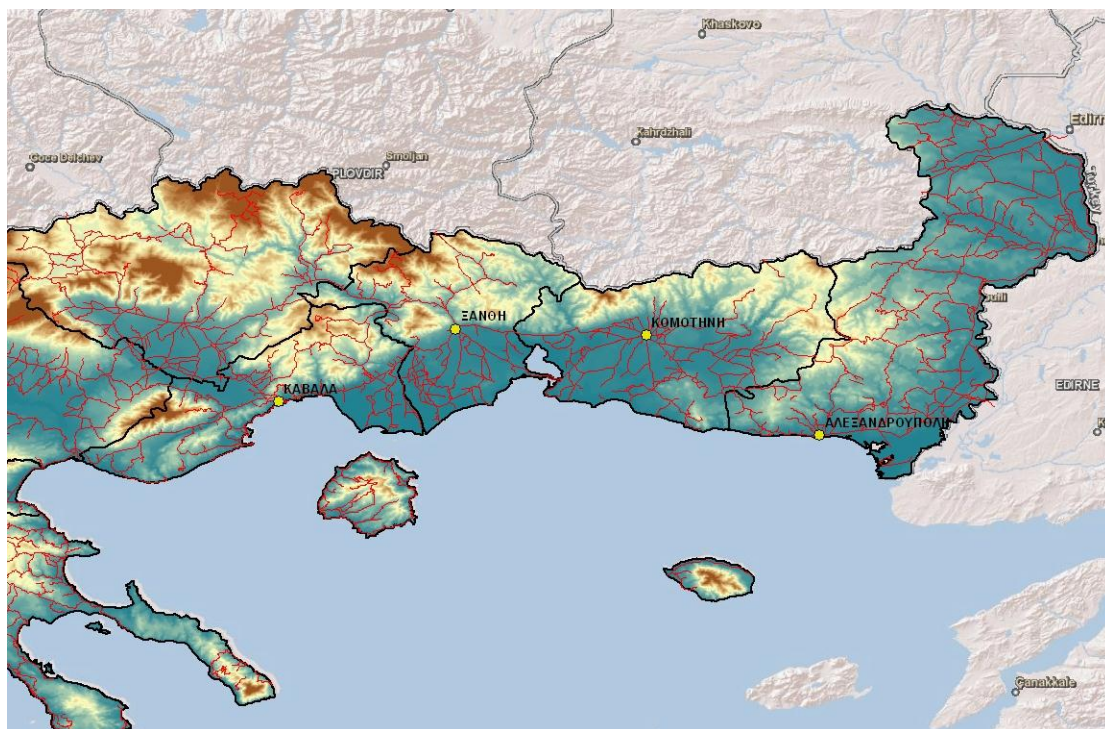
Πηγή: http://observatory.egnatia.gr/maps/maps2010/EO_regions_overview_may2009.pdf

Χάρτης 3: Πρόταση για τη σύνδεση και τη συνεργασία των πόλεων
ώστε να λειτουργήσει ως Πολυκεντρική Αστική Περιοχή



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Χάρτης 4: Πρόχειρη γεωμορφολογική απεικόνιση της περιοχής μελέτης –
φόντο παρουσίασης



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Εικόνα 4: Καβάλα



Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Kavala_Castle.jpg

Εικόνα 5: Ξάνθη



Πηγή: [http://www.google.gr/imgres?imgurl=
http://www.dhmoi.gr/files/images/photos_dhmoi/xanthi2.jpg](http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.dhmoi.gr/files/images/photos_dhmoi/xanthi2.jpg)

Εικόνα 6: Κομοτηνή – Κεντρική πλατεία



Πηγή: [http://www.google.gr/imgres?imgurl=
http://thesaurus.duth.gr/hotels/images2/Komotini/Plateia.jpg](http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://thesaurus.duth.gr/hotels/images2/Komotini/Plateia.jpg)

Εικόνα 7: Αλεξανδρούπολη - Φάρος



Πηγή: [http://www.google.gr/imgres?imgurl=
http://www.taxidia-diakopes.gr/images/evros/alexandroupoli2.jpg](http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.taxidia-diakopes.gr/images/evros/alexandroupoli2.jpg)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ**

1. Ανδρικοπούλου Ε., (2010), «Η πολυκεντρικότητα ως κεντρικό ζήτημα της Ευρωπαϊκής Χωροταξίας και οι προτεραιότητες στην Ελλάδα», σημειώσεις για την ημερίδα «Ο ρόλος και οι προοπτικές της χωροταξίας στην Ελλάδα και στην ΕΕ. Θεωρίες, Πρακτικές και Θεσμικό Πλαίσιο», Θεσσαλονίκη, 14/05/2010
2. Γεμεντζή Γ., (2010), «Οι λειτουργικές αστικές περιοχές στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας: Προς μια αναδυόμενη πολυκεντρικότητα;», Περιοδικό Γεωγραφίες, Άνοιξη 2010 –Τεύχος 16, Αθήνα: Εξάντας
3. Γραφείο Μελετών Γκάρζος Κ. κ.α., (1994), Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κομοτηνής, Αθήνα
4. Γραφείο Μελετών Κορώνη Μ. κ.α., (1998), Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Θεσσαλονίκη
5. Δήμος Καβάλας, (2008), Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Καβάλας – Φάση Α', Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας και Ομάδα Επιχειρησιακού Προγράμματος, Καβάλα
6. Δήμος Ξάνθης, (2010), Ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Ξάνθης 2006-2010, Ξάνθη
7. Μαστορόπουλος Δ., (2003), 2η εργασία αξιολόγησης για την Αλεξανδρούπολη, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στον Περιβαλλοντικό Σχεδιασμό Πόλεων και Κτιρίων, Πάτρα
8. Μηλογιαννάκη Ν. κ.α. (α)., (2007), Ελλάδα: Νομός Έβρου, Τόμος 37ος, Αθήνα: Δομή
9. Μηλογιαννάκη Ν. κ.α.(β), (2007), Ελλάδα: Νομός Ροδόπης, Τόμος 39ος, Αθήνα: Δομή
10. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Έβρου – Ροδόπης, Νομαρχία Έβρου, (2004), Στρατηγικό Σχέδιο Έβρος 2010, Αλεξανδρούπολη
11. Νομαρχία Ροδόπης – Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, (2006), Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Νομού Ροδόπης, Κομοτηνή

12. Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Γ., (2004), Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα, Αθήνα: Κριτική
13. Σταματίου Ελ. (α), (2004), «Μεσαία Αστικά Κέντρα στην Περιφέρεια - Χωρικοί Μετασχηματισμοί και Αναπτυξιακές Δυνατότητες: Η Περίπτωση της Αλεξανδρούπολης», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 10(3), σ. 49 – 72
14. Σταματίου Ελ. (β), (2004), «Μεσαία Αστικά Κέντρα στην Περιφέρεια - Χωρικοί Μετασχηματισμοί και Αναπτυξιακές Δυνατότητες: Η Περίπτωση της Κομοτηνής», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 10(4), σ. 73 – 108
15. Σταμπογλής Δ., (2007), «Οι Πόλεις του Μέλλοντός μας», Εφημερίδα Το Βήμα, 15044, σ. D06
16. Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, (1997), *Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής*, Αθήνα
17. Χαροντάκης Δ., (1998), «Θράκη: Ποιοι έφαγαν τις επιχορηγήσεις», Εφημερίδα Το Βήμα, 12470, σ. D02

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

18. Albrechts L., (1998) «The Flemish Diamond: Precious Gem and Virgin Area», *European Planning Studies* 6, pp. 411 – 424
19. Alonso W., (1973), «Urban zero population growth», *Daedalus* 109, pp. 191–206
20. Batten F., (1994), «Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century», *Urban Studies*, 32 (2) pp. 313 – 327
21. Camagni R. και Salone C. (1993), «Network Urban Structures in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework», *Urban Studies* 30(6), pp. 1053 – 1064
22. Capineri C. και Kamann D. (1998), *Synergy in networks: concepts*, Cheltenham: Edward Elgar.
23. Hall P. και Pain K., (2006), *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega – City Regions in Europe*, Malta: Gutenberg
24. Kloosterman R., (1996) «Double Dutch: polarization trends in Amsterdam and Rotterdam after 1980», *Regional Studies* 30, pp. 467 – 476

25. Kloosterman R. και Musterd S., (2001), «The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda», *Urban Studies*, 38(4), pp. 623 - 633.
26. Meijers E., (2004), «Polycentric Urban Regions and the Quest for synergy: Is a Network of Cities More than the Sun of the Parts?» *Urban Studies*, 42(4), pp. 765 -781.
27. Metaxas T. και Kallioras D., (2004), «Medium sized – cities’ economic development and regional competitiveness: The case of Larissa – Volos dipole in Thessaly region of Greece», *University of Thessaly Discussion Paper Series*, 10(7), pp.161 – 200
28. Parr J., (2003), «The Polycentric Urban Region: A closer inspection», *Regional Studies*, 38(3), pp. 231 – 240
29. Tsakiris St. etc, (2006), *Urban Dipoles of Thessaly*, Athens – Larissa: Regional Development Fund of Thessaly
30. Turok I. και Bailey N., (2004), «The Theory of Polycentric Urban Regions and its Application to Central Scotland», *European Planning Studies* 12 (7), pp. 152 - 176

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://chris-skg.blogspot.com>
<http://el.wikipedia.org>
<http://ktelxanthi.gr/>
<http://observatory.egnatia.gr>
<http://thesaurus/duth.gr>
<http://www.alexandroupoli.net>
<http://www.alexpolis.gr>
<http://www.anaptixiaki-anamth.gr/>
<http://www.cityofxanthi.gr>
<http://www.duth.gr/>
<http://www.economics.gr>
<http://www.egnatia.eu/page/>
<http://www.europa.eu>
<http://www.eydamth.gr>
<http://www.kavala.gov.gr/>

<http://www.kavalanet.gr>

<http://www.kavalaoil.gr/>

<http://www.keletsis.gr>

<http://www.kavalabusinessplan.gr>

<http://www.komotini.gr>

<http://www.komotini-online.com>

<http://www.minenv.gr/4/42/00/xorotaksia/xartes.genikou.plaisiou.22.10.08.pdf>

<http://www.ose.gr/>

<http://www.proininews.gr/>

<http://www.statistics.gr>

<http://www.teikav.edu.gr/el/>

<http://www.xanthinews.gr/>