



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ**

ΣΠΥΡΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ

**Οι σύγχρονες μορφές της αστικοποίησης και το ζήτημα της
στατιστικής παρακολούθησης της.
Η πρόταση ενός σχετικού μεθοδολογικού προτύπου για την Ελλάδα**

Διδακτορική Διατριβή

Επιβλέπων:
Καθηγητής Κουρλιούρος Ηλίας

Μυτιλήνη 2010

στην Ανδριάνα,
Κόρη της Ζωοπηγής

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

1. Κουρλιούρος Ηλίας, Καθηγητής Παν. Αιγαίου (κύριος επιβλέπων)
2. Κορρές Γεώργιος, Αναπληρωτής Καθηγητής Παν. Αιγαίου (μέλος)
3. Μαρμαράς Εμμανουήλ, Καθηγητής Πολυτεχνείου Κρήτης (μέλος)

ΕΠΤΑΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

1. Κουρλιούρος Η., Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου
2. Κορρές Γ., Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου
3. Μαρμαράς Μ., Καθηγητής Πολυτεχνείου Κρήτης
4. Λεοντίδου Λ., Καθηγήτρια ΕΑΠ
5. Παπαδασκαλόπουλος Α., Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου
6. Σιδηρόπουλος Γ., Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου
7. Χτούρης Σ., Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ τον επιβλέποντα της διατριβής αυτής, Καθηγητή Ηλία Κουρλιούρο. Η συμβολή του στην ολοκλήρωση του πονήματός μου υπήρξε πολύτιμη, τόσο με τις παρατηρήσεις και υποδείξεις του όσο και με την γενικότερη ουσιαστική στήριξη του, την σταθερή έργω και λόγω ενθάρρυνση του, την εμπιστοσύνη που μου έδειξε και την υπομονή που επέδειξε.

Ευχαριστώ τα άλλα δύο μέλη της τριμελούς συμβουλευτικής επιτροπής, τον Καθηγητή Εμ. Μαρμαρά και τον Αναπληρωτή Καθηγητή Γ. Κορρέ για το αληθινό και ουσιαστικό ενδιαφέρον τους και την πολυεπίπεδη βοήθεια και συμπαράσταση τους. Οι υποδείξεις τους υπήρξαν πολύτιμες όσο και η αδιάλειπτη ενθάρρυνση τους σε όλα τα στάδια της εκπόνησης της διατριβής.

Ευχαριστώ την Καθηγήτρια Λίλα. Λεοντίδου, που με τα κείμενα, τις διαλέξεις και τις συζητήσεις καταφέρνει να ανοίγει νέα παράθυρα και νέα ερευνητικά ενδιαφέροντα στην Γεωγραφία.

Ευχαριστώ τον Επίκουρο Καθηγητή Γ. Σιδηρόπουλο για την εμπιστοσύνη του, το αληθινό ενδιαφέρον του και την στήριξη που μου προσέφερε.

Ευχαριστώ τους Καθηγητές Α. Παπαδασκαλόπουλο και Σ. Χτούρη που δέχτηκαν να συμμετάσχουν στην εξεταστική επιτροπή αυτής της διατριβής.

Ευχαριστώ τα στελέχη της ΕΣΥΕ που συνέδραμαν την έρευνα μου, και ιδιαίτερα την κυρία Νεκταρία Τσιλιγκάκη και τον κύριο Θεοχάρη Τσίγκα.

Ευχαριστώ τέλος την μητέρα μου και τον αδελφό μου Νίκο, για την αγάπη και την υποστήριξη τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κατάλογος Σχημάτων	σελ. viii
Κατάλογος Πινάκων	σελ. x
Κατάλογος Χαρτών	σελ. xii
Περίληψη	σελ. xiii

<u>1. Εισαγωγή</u>	σελ. 1
Αντικείμενο και μεθοδολογία της διατριβής	
Ερευνητική υπόθεση	
Διάρθρωση της διατριβής	

ΜΕΡΟΣ Α

<u>Κεφάλαιο 2.</u>	σελ. 13
Αστικοποίηση και περιαστικοποίηση στη μεταβιομηχανική εποχή	

2.1 Τα χαρακτηριστικά της αστικοποίησης στις αρχές του 21^{ου} αιώνα

2.1.1 Η τάση να εξαλειφθεί η κλασσική διχοτομία αστικού-αγροτικού χώρου

2.1.2 Η τάση για επικράτηση πολυκεντρικών αστικών προτύπων

2.2 Η έννοια της περιαστικοποίησης και ο ρόλος της στην σύγχρονη «αστική μετάβαση»: Από την πόλη στην Αστική Περιοχή

2.3. Η χωρική δομή και η λειτουργία των Αστικών Περιοχών

2.3.1 Οι διαδικασίες δημιουργίας των πολυκεντρικών αστικών περιοχών και οι τυπολογίες τους

2.3.2 Ο ρόλος της κινητικότητας στη διαμόρφωση και εξέλιξη των σύγχρονων αστικών περιοχών

2.3.3 Οι χωρικές συνιστώσες των Αστικών Περιοχών

Κεφάλαιο 3.σελ. 60

Η πολυσημία της πόλης και οι διαφορετικές προσεγγίσεις για τον στατιστικό προσδιορισμό της: Ένα πρόβλημα σε θεωρητικό και μεθοδολογικό επίπεδο

- 3.1 Το ζήτημα του καθορισμού του αστικού χαρακτήρα μιας περιοχής και του πληθυσμού της
- 3.2 Η τριπλή υπόσταση του αστικού χαρακτήρα, σε πολιτικό, φυσικό και λειτουργικό επίπεδο και τα αντίστοιχα συστήματα για τον προσδιορισμό των πόλεων και των αστικών περιοχών

Κεφάλαιο 4.σελ. 69

Τα σημαντικότερα πρότυπα των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, διεθνώς

- 4.1 Οι αμερικανικές ‘Μητροπολιτικές Περιοχές’
- 4.2 Οι γερμανικές ‘αστικές περιφέρειες’
- 4.3 Οι βρετανικοί ορισμοί και ονοματολογίες για τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές
 - 4.3.1 Οι SMLAs, βρετανική εκδοχή των ‘Μητροπολιτικών Περιοχών’
 - 4.3.2 Οι ‘Λειτουργικές Αστικές Περιφέρειες’ των P. Hall και D. Hay
- 4.4 Οι βελγικές ‘αστικές περιφέρειες’
- 4.5 Η «ζωνοποίηση με βάση τις ‘Αστικές Περιοχές’» στην Γαλλία

Κεφάλαιο 5.σελ. 102

Ευρωπαϊκή Ένωση και Λειτουργικές Αστικές Περιοχές

- 5.1 Επισκόπηση των εθνικών προτύπων για τον καθορισμό των πόλεων και των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, στις 27 χώρες της Ε.Ε.
- 5.2 Το θεωρητικό ζήτημα του ορισμού των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών και το μεθοδολογικό ζήτημα του προσδιορισμού τους, στην Ευρωπαϊκή Ένωση
- 5.3 Η αναγνώριση της πολιτικής σημασίας των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών για την Ευρωπαϊκή Ένωση
- 5.4 Οι ‘Ευρύτερες Αστικές Ζώνες’ του Προγράμματος ‘Αστικός Έλεγχος’

ΜΕΡΟΣ Β

Κεφάλαιο 6.σελ. 125

Οι βασικές παράμετροι που διαμορφώνουν τα χαρακτηριστικά και την δυναμική των ελληνικών Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, την τελευταία εικοσαετία

- 6.1 Οι σύγχρονες εξελίξεις στην ημερήσια κινητικότητα του ελληνικού πληθυσμού
 - 6.1.1 Ο καθοριστικός παράγοντας της αυτοκίνησης
 - 6.1.2 Η ημερήσια κινητικότητα για εργασία
- 6.2 Οι σημαντικές εξελίξεις στο ελληνικό αστικό δίκτυο, την τελευταία εικοσαετία
 - 6.2.1 Η Αθήνα ως Μεσογειακή Μητρόπολη και ως Παγκόσμια Πόλη
 - 6.2.2 Οι πρόσφατες μεταβολές στο ελληνικό αστικό σύστημα

Κεφάλαιο 7.σελ. 153

Προσδιορισμός των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών του ελληνικού χώρου

- 7.1 Το προτεινόμενο πρότυπο για τον προσδιορισμό των ‘Λειτουργικών Αστικών Περιοχών’ της Ελλάδας
- 7.2 Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων της Ελλάδας
 - 7.2.1 Η ταυτότητα των ΛΑΠ των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων
 - 7.2.2 Η στατιστική εικόνα της περιαστικοποίησης στις ΛΑΠ των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων
- 7.3 Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές των ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’
 - 7.3.1 Η ταυτότητα των 13 Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της κατηγορίας των ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’
 - 7.3.2 Η στατιστική εικόνα της περιαστικοποίησης στις 13 ΛΑΠ της κατηγορίας των ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’
- 7.4 Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές των ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’
 - 7.4.1 Η ταυτότητα των 47 Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της κατηγορίας των ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’
 - 7.4.2 Η στατιστική εικόνα της περιαστικοποίησης στις 47 ΛΑΠ της κατηγορίας των ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’

- 7.5 Η συνολική εικόνα των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών στην Ελλάδα
 - 7.5.1 Οι 62 ΛΑΠ, το 2001
 - 7.5.2 Η δυναμική της περιαστικοποίησης στις ΛΑΠ του ελληνικού χώρου

8. Συμπεράσματα και προτάσεις για έρευνασελ. 241

Βιβλιογραφίασελ. 247

Πηγές από το Διαδίκτυοσελ. 272

Κατάλογος Σχημάτων

Κεφάλαιο 2	σελ. 13
Σχήμα 2.1.	Το μοντέλο των προτύπων του lifestyle σε συσχέτιση με το οικιστικό περιβάλλον	
Σχήμα 2.2.	Τυπολογία των σχέσεων μεταξύ του ‘χώρου των τόπων’ και του ‘χώρου των ροών’	
Σχήμα 2.3.	Σχηματική μορφή του «αστικού αρχιπελάγους»	
Σχήμα 2.4.	Το πλέγμα των παραγόντων που διαμορφώνουν την αστική διάχυση και την περιαστικοποίηση	
Σχήμα 2.5.	Τυπολογία των πολυκεντρικών αστικών περιοχών με βάση τον τρόπο σχηματισμού τους	
Σχήμα 2.6.	Σχηματική απόδοση του ‘Νόμου του Zahavi’	
Σχήμα 2.7.	Τα τρία βασικά πρότυπα Ημερήσιων Αστικών Συστημάτων	
Σχήμα 2.8.	Τυπολογία της πολυκεντρικότητας των αστικών περιοχών με βάση τα μορφολογικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά τους.	
Σχήμα 2.9.	Σχηματικό πρότυπο των τριών διαδικασιών που συνδιαμορφώνουν την πληθυσμιακή μεγέθυνση στην περιαστική ζώνη	
Κεφάλαιο 3	σελ. 60
Σχήμα 3.1.	Η διάταξη (στην χωρική κλίμακα) των ορίων που αντιστοιχούν στους τρεις ορισμούς της πόλης, με βάση τις αντίστοιχες προσεγγίσεις (διοικητική – μορφολογική – λειτουργική)	
Κεφάλαιο 4	σελ. 69
Σχήμα 4.1.	Σχηματική διάταξη των ζωνών που συγκροτούν τις γερμανικές ‘αστικές περιφέρειες’ (stadtreionen) του Ομοσπονδιακού Γραφείου Δόμησης και Χωροταξίας	
Σχήμα 4.2.	Σχηματική απεικόνιση της «ζωνοποίησης με βάση τις αστικές περιοχές» που έχει καθιερώσει από το 1997 η Γαλλική Στατιστική Υπηρεσία (INSEE).	

Κεφάλαιο 5 **σελ. 102**

Σχήμα 5.1. Το ποσοστό του πληθυσμού των πόλεων του προγράμματος ‘Αστικός Έλεγχος’ επί του συνολικού αστικού πληθυσμού, σε κάθε μια από τις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κεφάλαιο 6 **σελ. 125**

Σχήμα 6.1. Αριθμός επιβατικών αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους, σε 10 χώρες της Ε.Ε., το 2009

Σχήμα 6.2. Αύξηση (%) του δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων σε 10 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταξύ του 1977 και του 2007.

Κεφάλαιο 7 **σελ. 153**

Σχήμα 7.1. Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού των Πολεοδομικών Συγκροτημάτων και των Περιαστικών Ζωνών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, μεταξύ 1991 και 2001

Σχήμα 7.2. Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού στο σύνολο των 13 ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’ (50.000-200.000 κατοίκων) και στο σύνολο των Περιαστικών Ζωνών τους, μεταξύ 1991 και 2001.

Σχήμα 7.3. Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού σε κάθε μια από τις 13 ‘μεγάλες περιφερειακές πόλεις’ (50.000-200.000 κατοίκων) και την Περιαστική της Ζώνη, μεταξύ 1991 και 2001

Σχήμα 7.4. Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού στο σύνολο των 47 ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’ της Ελλάδας (10.000-50.000 κατοίκων) και στο σύνολο των Περιαστικών Ζωνών τους, μεταξύ 1991 και 2001

Σχήμα 7.5. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού, στις δύο ζώνες που συγκροτούν τις ΛΑΠ και στον ‘μη πολωμένο χώρο’

Σχήμα 7.6. Συσχέτιση μεγέθους του ‘Πυρήνα’ και διαφοράς μεταβολής πληθυσμού στην ‘Περιαστική Ζώνη’(%) - μεταβολής στον ‘Πυρήνα’ (%), για τις 62 ΛΑΠ (1991-2001)

Κατάλογος Πινάκων

Κεφάλαιο 2 σελ. 13

Πίνακας 2.1. Οι εξελίξεις στα βασικότερα χαρακτηριστικά της ημερήσιας κινητικότητας στις ευρωπαϊκές αστικές περιοχές, την τελευταία τριακονταετία

Κεφάλαιο 3 σελ. 60

Πίνακας 3.1. Ο μόνιμος πληθυσμός (σε χιλιάδες) των έξι μεγαλύτερων πόλεων του Ηνωμένου Βασιλείου, το 1991, ανάλογα με την χρήση διαφορετικής αναφοράς για τον ορισμό τους.

Πίνακας 3.2. Παραγωγή ανά απασχολούμενο, σε σταθερές τιμές 1995, για έξι ευρωπαϊκές πόλεις.

Κεφάλαιο 4 σελ. 69

Πίνακας 4.1. Η επιφάνεια και ο πληθυσμός που αντιπροσωπεύουν οι τρεις ζώνες του αμερικανικού προτύπου του OMB και οι μεταβολές μεταξύ του 1990 και του 2008

Πίνακας 4.2. Το θεσπισμένο από το 1996 πρότυπο της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας του Βελγίου για την οριοθέτηση των ‘αστικών περιφερειών’ και το αντίστοιχο αρχικό που είχε προταθεί από τους Van der Haegen και Pattyn

Πίνακας 4.3. Τα βασικά στατιστικά στοιχεία για τις ζώνες που συγκροτούν τον ‘Κυρίαρχα Αστικό Χώρο’ και τον ‘Κυρίαρχα Αγροτικό Χώρο’, σύμφωνα με την νέα ονοματολογία της Γαλλικής Στατιστικής Υπηρεσίας, το 1999.

Πίνακας 4.4. Μέση ετήσια μεταβολή του πληθυσμού στις διαφορές κατηγορίες ζωνών της Γαλλικής Στατιστικής Υπηρεσίας για την Γαλλία (Περίοδοι 1990-1999 και 1999-2005).

Πίνακας 4.5. Το σχετικό βάρος των επί μέρους ζωνών στον πληθυσμό των ‘Αστικών Περιοχών’ της Γαλλίας, το 1975 και το 1999.

Πίνακας 4.6. Το σχετικό βάρος των επί μέρους ζωνών, στις θέσεις εργασίας των ‘Αστικών Περιοχών’ της Γαλλίας, το 1975 και το 1999.

Κεφάλαιο 5 σελ. 102

Πίνακας 5.1. Πινακοποιημένη επισκόπηση των στατιστικών ορισμών της πόλης και των προτύπων των λειτουργικών αστικών περιοχών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Πίνακας 5.2. Θεματικές ενότητες και υπο-ενότητες των 338 παραμέτρων για τις οποίες συλλέγει στατιστικά δεδομένα ο ‘Αστικός Έλεγχος’.

Κεφάλαιο 6 **σελ. 125**

Πίνακας 6.1. Μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας ιδιωτικών αυτοκινήτων σε 10 χώρες της Ε.Ε., κατά την τριακονταετία 1977 – 2007

Πίνακας 6.2. Ο ‘δείκτης ημερήσιας κινητικότητας για εργασία’ στην Ελλάδα, το 2001, σε σύγκριση με το Βέλγιο και την Γαλλία (σε διάφορες χρονικές περιόδους)

Πίνακας 6.3. Ο ‘δείκτης ημερήσιας κινητικότητας για εργασία’ των ελληνικών νομών, το 2001 (κατά φθίνουσα σειρά).

Πίνακας 6.4. Η Μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, σε σύγκριση με αυτές των άλλων μεγάλων Μεσογειακών μητροπόλεων

Πίνακας 6.5. Η δημογραφική δυναμική (1990-2000) του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και της Μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, σε σύγκριση με τις αντίστοιχες των άλλων μεγάλων Μεσογειακών μητροπόλεων

Πίνακας 6.6. Η πληθυσμιακή μεταβολή στα ελληνικά αστικά κέντρα, την περίοδο 1991-2001

Κεφάλαιο 7 **σελ. 153**

Πίνακας 7.1. Κριτήρια για τον καθορισμό των κέντρων (Αστικών Πυρήνων) των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της Ελλάδος

Πίνακας 7.2. Κριτήρια και στατιστικά κατώφλια για τον καθορισμό των Περιαστικών Ζωνών των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της Ελλάδος

Πίνακας 7.3. Εξέλιξη του πληθυσμού στο σύνολο των 13 ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’ της Ελλάδας (50.000-200.000 κατοίκων) και στο σύνολο των Περιαστικών Ζωνών τους, μεταξύ 1991 και 2001

Πίνακας 7.4. Συγκεντρωτική εικόνα της εξέλιξης του πληθυσμού στις 13 ‘μεγάλες περιφερειακές πόλεις’ της Ελλάδος (50.000-200.000 κατοίκων) και στις Περιαστικές Ζώνες των αντίστοιχων ΛΑΠ, μεταξύ 1991 και 2001

Πίνακας 7.5. Εξέλιξη του πληθυσμού στο σύνολο των 47 ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’ της Ελλάδας (10.000-50.000 κατοίκων) και στο σύνολο των Περιαστικών Ζωνών τους, μεταξύ 1991 και 2001

Πίνακας 7.6. Οι χωρικές ζώνες που συγκροτούν το προτεινόμενο πρότυπο των ΛΑΠ στην Ελλάδα και οι πληθυσμιακές μεταβολές σε αυτές (1991-2001)

Πίνακας 7.7. Το μέγεθος των αστικών κέντρων των ΛΑΠ σε συσχέτιση με την δυναμική της περιαστικοποίησης στις αντίστοιχες ‘Περιαστικές Ζώνες’, το διάστημα 1991-2001

Κατάλογος Χαρτών

Κεφάλαιο 4	σελ. 69
Χάρτης 4.1. Οι ‘Μητροπολιτικές’ και ‘Μικροπολιτικές’ Στατιστικές Περιοχές των Η.Π.Α, το 2003	
Χάρτης 4.2. Οι γερμανικές ‘Αστικές Περιφέρειες’ (stadtreigionen)	
Χάρτης 4.3. Οι 17 ‘αστικές περιφέρειες’ του Βελγίου (χωρίς τα ‘αστικά οικιστικά συμπλέγματα’ τους)	
Χάρτης 4.4. Οι ‘αστικοί Δήμοι’ και ο ‘κυρίαρχα αστικός χώρος’ στην Γαλλία, το 1999.	
Κεφάλαιο 5	σελ. 102
Χάρτης 5.1. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (και η Τουρκία), με τις 321 πόλεις του προγράμματος Αστικός Έλεγχος 3 (UA-3)	
Κεφάλαιο 6	σελ. 125
Χάρτης 6.1. Νομοί της Ελλάδος και ημερήσια κινητικότητα για εργασία το 2001	
Κεφάλαιο 7	σελ. 153
Χάρτης 7.1. Οι 62 Λειτουργικές Αστικές Περιοχές της Ελλάδος	
Χάρτης 7.2. Πληθυσμιακό μέγεθος των 62 Λειτουργικών Αστικών Περιοχών	
Χάρτης 7.3. Η μεταβολή πληθυσμού (1991-2001) στις ‘Περιαστικές Ζώνες’ των ΛΑΠ (ένταση της περιαστικοποίησης)	

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διδακτορική διατριβή επιχειρούμε να διερευνήσουμε κατά πόσο έχει αρχίσει να διαμορφώνεται στην Ευρώπη και μπορεί να προταθεί για την Ελλάδα ένα σύγχρονο πρότυπο για την στατιστική καταγραφή και παρακολούθηση της αστικοποίησης. Ένα τέτοιο πρότυπο έχει ως βασική προϋπόθεση την χρήση κοινών ορισμών και διαλειτουργικών χωρικών ονοματολογιών και αναφέρεται στην σύγχρονη προσέγγιση της αστικοποίησης, η οποία δίνει έμφαση στην λειτουργική διάσταση της, ενσωματώνοντας έτσι το φαινόμενο της περιαστικοποίησης.

Στο πρώτο μέρος τίθεται το εννοιολογικό και θεωρητικό πλαίσιο σχετικά με τις έννοιες και τις πολύπλευρες προσεγγίσεις που αφορούν τις σύγχρονες μορφές της αστικοποίησης και την στενή σύνδεση τους με την παράμετρο της κινητικότητας. Επίσης γίνεται εκτενής επισκόπηση των σημαντικότερων προτύπων που έχουν υιοθετηθεί από επίσημα στατιστικά συστήματα άλλων χωρών και αφορούν τον προσδιορισμό και την παρακολούθηση της λειτουργικής αστικοποίησης.

Στο δεύτερο μέρος επιχειρείται ο προσδιορισμός και η καταγραφή των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών στην Ελλάδα, με την χρήση ενός προτύπου που βασίζεται σε αυτό των 'Ευρύτερων Αστικών Ζωνών' της Eurostat. Με βάση τα στοιχεία των δύο τελευταίων απογραφών πληθυσμού, αναδεικνύεται η ιδιαίτερη δυναμική των εξωτερικών ζωνών των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της χώρας κατά την περίοδο μεταξύ 1991 και 2001.

Η εξαγωγή των συμπερασμάτων επικεντρώνεται ιδιαίτερα στην ανάγκη μιας νέας στατιστικής κατηγοριοποίησης του ελληνικού χώρου, βασισμένης στο κριτήριο της λειτουργικής αστικοποίησης του, η οποία θα προσφέρει ένα πρωταρχικό μεθοδολογικό εργαλείο για την παρακολούθηση των δημογραφικών εξελίξεων στις ραγδαία μετασχηματιζόμενες περιαστικές ζώνες της χώρας.

ABSTRACT

In the present Doctoral Thesis we are attempting to examine the existence of a contemporary model for the statistical recording and monitoring of urbanization in Europe and the possibility of its application in Greece. Our approach emphasizes in the functional dimension of urbanization, thus incorporating the phenomenon of ‘exurbanization’.

The first part treats of the conceptual and theoretical framework relative to the concepts and the multiple approaches of the contemporary forms of urbanization and their close relation with the parameter of mobility. There is also an extended overview of the major models that have been adopted by the official statistical systems of other countries, concerning the definition and the monitoring of functional urbanization.

In the second part, the designation of Functional Urban Areas in Greece is proposed, using a model based on that of Eurostat’s ‘Larger Urban Zones’. Using the data from the last two population censuses, we illuminate the particular dynamics of the outer zones of the F.U.As of the country for the period 1991 to 2001.

The conclusions are particularly emphasizing to the need of a new statistical zoning of the greek territory, based upon the criterion of its functional urbanization, which would offer a basic methodological instrument for the monitoring of the demographic evolutions in the country’s rapidly growing ‘exurban zones’.

1. Εισαγωγή

A. Αντικείμενο και ερευνητικές υποθέσεις εργασίας της διατριβής

Μερικούς μήνες μετά την διενέργεια της τελευταίας Απογραφής Πληθυσμού του 2001, στην Ελλάδα, είχα πάρει στα χέρια μου τα πρώτα δημοσιευμένα στο διαδίκτυο δεδομένα και άρχισα να τα μελετώ, εστιάζοντας το ενδιαφέρον μου στα στοιχεία που αναδείκνυαν την δημογραφική διάσταση και τις επιπτώσεις των μεγάλων περιφερειακών ανισοτήτων της πατρίδας μας. Πράγματι, σε αυτό το επίπεδο, ελάχιστες εκπλήξεις είχαν να μου αποκαλύψουν τα σχετικά στοιχεία της ΕΣΥΕ, καθώς επαλήθευαν τις γνωστές –από την προηγούμενη περίοδο- δυναμικές και ανακατατάξεις στον «δημογραφικό χάρτη» της χώρας. Αντίθετα, ένα συγκεκριμένο στοιχείο στα γενικά ευρήματα της Απογραφής, με ξένισε ιδιαίτερα και κέντρισε αμέσως το ενδιαφέρον μου: Ο ‘Αστικός Πληθυσμός’⁸⁸ της χώρας εμφανιζόταν να μην έχει αυξησει –κατά την διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας- το ποσοστό που αντιπροσώπευε στο σύνολο του πληθυσμού της Ελλάδας,⁸⁹ με άλλα λόγια, εμφανιζόταν –με σχετικούς όρους- στάσιμος! Δεν χρειαζόταν να έχει κάποιος την ιδιότητα του Γεωγράφου ή του Χωροτάκτη για να

⁸⁸ Ο πληθυσμός που κατοικούσε σε Δημοτικά Διαμερίσματα των οποίων ο μεγαλύτερος οικισμός συγκέντρωνε περισσότερους από 10.000 κατοίκους –ή σε ένα από τα 18 ‘Πολεοδομικά Συγκροτήματα’ της χώρας.

⁸⁹ Το ποσοστό αυτό, αντιπροσώπευε το 59% περίπου του ελληνικού πληθυσμού, τόσο το 1991 όσο και το 2001.

θεωρήσει παράδοξο και αναληθοφανές το συγκεκριμένο στοιχείο και να υποθέσει ότι κάποια (σημαντική) μεθοδολογική ανεπάρκεια και αστοχία ευθυνόταν για αυτό: Οποιοσδήποτε κάτοικος αυτής της χώρας έχει στοιχειώδη έστω γνώση και αντίληψη των εξελίξεων στην ελληνική κοινωνία και στον ελληνικό χώρο, θεωρεί «αυταπόδεικτη» την ύπαρξη ενός ισχυρού ρεύματος αστικοποίησης του ελληνικού πληθυσμού –και την παράλληλη «εγκατάλειψη της ελληνικής υπαίθρου» (έκφραση που –ως δημοσιογραφικό «κλισέ»- δεν αναφέρεται στις επιστημονικές προσεγγίσεις του θέματος αλλά σαφώς εκφράζει, με απλουστευτικούς όρους, ένα υπαρκτό και ουσιώδες πρόβλημα του ελληνικού χώρου, με ποικίλες προεκτάσεις).

Όμως, φαίνεται ότι τα πράγματα δεν είναι τόσο απλά, όπως θα δούμε –χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το συγκεκριμένο «στατιστικό παράδοξο» δεν θα μπορούσε δίκαια να χαρακτηριστεί ως ένα ακόμα από τα περιβόητα «στατιστικά ψεύδη». Οπωσδήποτε, μία από τις αιτίες για τις οποίες η επίσημη ελληνική στατιστική Αρχή αδυνατεί να καταγράψει τα πραγματικά μεγέθη της αστικοποίησης, μου ήταν γνωστή και αφορά συγκεκριμένες αδυναμίες και πρακτικές που συνοδεύουν την ίδια την διαδικασία των Απογραφών Πληθυσμού: Αναφέρομαι κυρίως στην πολύ σημαντική αλλοίωση της πραγματικής εικόνας μέσα στα ευρήματα των Απογραφών Πληθυσμού της ΕΣΥΕ, που προκαλείται από τις μετακινήσεις ενός σημαντικού κομματιού του πληθυσμού, προκειμένου να απογραφούν στον τόπο επιλογής τους (κατά κανόνα στον γενέθλιο τόπο τους). Όπως είναι εμπειρικά γνωστό, η συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων αυτών αφορούν μετακινήσεις από αστικά κέντρα σε χωριά. (Σε ένα πολύ μικρότερο βαθμό, αφορούν μετακινήσεις μεταξύ αστικών κέντρων ενώ είναι βέβαια ουσιαστικά μηδενικές οι μετακινήσεις κατοίκων αγροτικών οικισμών, προκειμένου να απογραφούν σε αστικά κέντρα). Ένα από τα αποτελέσματα αυτής της διαδεδομένης πρακτικής (που ενθαρρύνεται μάλιστα και από το κράτος⁹⁰) είναι

⁹⁰ Χαρακτηριστικό αυτής της νοοτροπίας είναι το γεγονός ότι, την παραμονή της Απογραφής Πληθυσμού του 2001, ο ίδιος ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, (δηλαδή ο πολιτικός προϊστάμενος της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας) είχε καλέσει τους δημοσιογράφους στο αεροδρόμιο των Αθηνών για να γνωστοποιήσει «πανηγυρικά» ότι ταξίδευε για την Θεσσαλονίκη και από εκεί για το ακριτικό χωριό καταγωγής του, κοντά στα σύνορα με την ΠΓΔΜ, προκειμένου να απογραφεί εκεί! Ταυτόχρονα μάλιστα, καλούσε τους Έλληνες πολίτες να συνεργαστούν και να διευκολύνουν όσο το δυνατόν περισσότερο τους απογραφείς της ΕΣΥΕ, απαντώντας με ειλικρίνεια στα ερωτηματολόγια, «προκειμένου να είναι όσο το δυνατόν πιο ακριβή και σωστά τα ευρήματα της Απογραφής»!

μία –κοινώς αναγνωρισμένη- μόνιμη υπο-εκτίμηση του πληθυσμού των περισσότερων ελληνικών πόλεων -και κατά συνέπεια του αστικού πληθυσμού της χώρας- σε όλες τις Απογραφές Πληθυσμού⁹¹. Επιπρόσθετα, επειδή η πρακτική αυτή είναι πιο διαδεδομένη σε ορισμένες πόλεις απ’ ό,τι σε άλλες, έχει ως αποτέλεσμα να στρεβλώνει –σε κάποιον βαθμό- και την εικόνα της πληθυσμιακής ιεραρχίας των ελληνικών αστικών κέντρων⁹².

Ωστόσο, η συγκεκριμένη αδυναμία των Απογραφών Πληθυσμού θα ήταν απίθανο να αποτελεί την αποκλειστική –ή έστω την κύρια- αιτία για το στατιστικό παράδοξο της «σταθεροποίησης» του αστικού πληθυσμού της Ελλάδας μετά το 1991. Και αυτό, διότι το φαινόμενο της μετακίνησης κατοίκων των πόλεων προκειμένου να απογραφούν στα χωριά καταγωγής τους, αποτελούσε μια πρακτική και των προηγούμενων Απογραφών Πληθυσμού –και όχι αυτής του 2001 ειδικά. Η κύρια αιτία έπρεπε συνεπώς να αναζητηθεί αλλού, σε ένα από τα μεγαλύτερα φαινόμενα της εποχής: Η έντονη πλέον αποσύνδεση ανάμεσα στην φυσική πόλη -*urbs*- αφ’ ενός, και την αστική κοινωνία -*civitas*- αφ’ ετέρου, είχε σημάνει και την αποσύνδεση ανάμεσα στην διαδικασία της μορφολογικής και αυτήν της λειτουργικής αστικοποίησης (ή ανάμεσα στην αστικοποίηση του χώρου και την αστικοποίηση των ανθρώπων). Αυτό το γεγονός, αποτελεί έναν σχετικά νέο (για την Ελλάδα) παράγοντα, τον οποίον, το στατιστικό σύστημα της χώρας

⁹¹ Θα πρέπει εδώ να επισημανθεί η ύπαρξη ενός ερευνητικού κενού σχετικά με το ζήτημα αυτό: Η ανάλυση του συγκεκριμένου φαινομένου, στην γεωγραφική του μάλιστα διάσταση, και ιδιαίτερα, η εκτίμηση –και διαχρονικά- των πραγματικών διαστάσεων αλλά και των επιπτώσεων του, δεν έχει ατυχώς αποτελέσει μέχρι σήμερα αντικείμενο μιας ολοκληρωμένης έρευνας. (Την διαπίστωση αυτή, είχα την ευκαιρία να συζητήσω και να επιβεβαιώσω, τον Οκτώβριο του 2008, και με την πρωτεργάτισσα της σύγχρονης περιφερειολογικής και δημογραφικής έρευνας στην Ελλάδα, κυρία Δήμητρα Κατοχιανού). Ωστόσο, πολύ πρόσφατα, μια επιστημονική εργασία που αναλύει το ζήτημα - και στις περιφερειακές του διαστάσεις- παρουσιάστηκε για πρώτη φορά από τον Δημογράφο Βύρωνα Κοτζαμάνη (2009), και θα ήταν ευχής έργον να ακολουθήσουν και άλλες, που θα εστιάσουν και στις διάφορες επί μέρους πτυχές του ζητήματος.

⁹² Την εποχή της τελευταίας Απογραφής, του 2001, εργαζόμενος στην Πολεοδομική Υπηρεσία του Δήμου Μυτιλήνης, είχα ζήσει από κοντά τον προβληματισμό της Δημοτικής Αρχής για την «επαπειλούμενη» υπο-εκτίμηση του πληθυσμού της πόλης, εξ’ αιτίας αυτής της πρακτικής. Ορισμένοι μάλιστα άλλοι αστικοί Δήμοι της χώρας, όπως ο Δήμος Βόλου, είχαν προχωρήσει και σε κάποιες ενέργειες για να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα αυτό, προειδοποιώντας ότι δεν θα αναγνωριζόταν ως δικαιούχοι διαφόρων δημοτικών παροχών και υπηρεσιών –όπως η εγγραφή παιδιών σε δημοτικούς παιδικούς σταθμούς κ.α- οι κάτοικοι που θα απογραφόταν σε άλλες περιοχές. Το «μέτρο» αυτό, αν και αμφίβολης ισχύος και νομιμότητας, υπήρξε αποτελεσματικό, καθώς το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου παρέμεινε η «πρώτη πόλη της Θεσσαλίας», έστω και με διαφορά 245 κατοίκων από την πόλη της Λάρισας, όπου η «διαρροή πληθυσμού» κατά την Απογραφή του 2001 υπήρξε –κατά εκτιμήσεις- σημαντική. (Βεβαίως, η κατοχύρωση μιας τέτοιας «πρωτιάς» θα ήταν άνευ ουσιαστικής σημασίας σε άλλες περιόδους. Στην σημερινή μετανεωτερική όμως φάση του «αστικού ανταγωνισμού», είναι γνωστό ότι ζητήματα που σχετίζονται με την εικόνα, τις αναπαραστάσεις και την συμβολική θέση των πόλεων, έχουν αποκτήσει νέα βαρύτητα).

αγνοούσε –και αγνοεί- πλήρως. Η νέα κατηγορία του χώρου που το φαινόμενο αυτό διαμορφώνει, ο περιαστικός χώρος, δεν έχει συμβατικά προσδιοριστεί –μέχρι σήμερα- στην χώρα μας, και κατά συνέπεια, καμία σειρά στατιστικών δεδομένων δεν αναφέρεται στον χώρο αυτό και στις σημαντικές δημογραφικές και άλλες εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα εκεί. Και είναι ακριβώς σε αυτόν τον νέο «ενδιάμεσο χώρο» των περιαστικών ζωνών όπου, κατά την πρωταρχική ερευνητική μας υπόθεση –που θα διατυπώσουμε πιο κάτω- η (στατιστικά «αφανής», μετά το 1991) αστικοποίηση του ελληνικού πληθυσμού θα έπρεπε να εντοπιστεί.

Την ίδια περίοδο (τις αρχές της δεκαετίας του 2000), είχε αρχίσει να δίνεται πολύ μεγάλη έμφαση, τόσο στο *Σχέδιο Ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού Χώρου* (ΣΑΚΧ) όσο και σε διάφορα πολιτικά όργανα και Επιτροπές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην σημασία και την ανάγκη να προσδιοριστούν οι «λειτουργικές αστικές ζώνες» των ευρωπαϊκών πόλεων (και ιδιαίτερα οι «μητροπολιτικές περιοχές» για τις πολύ μεγάλες πόλεις), ώστε να αποτελέσουν το κύριο επίπεδο αναφοράς για την παραγωγή στατιστικών δεδομένων και για τον οικονομικό και χωροταξικό Σχεδιασμό στην Ευρωπαϊκή Ένωση⁹³. Παράλληλα, δύο μεγάλα Προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ασχολήθηκαν (μεταξύ άλλων) και με το αντικείμενο των λειτουργικών αστικών περιοχών και του προσδιορισμού τους: Το πρώτο, το Πρόγραμμα Urban Audit της Eurostat, για την παραγωγή αστικών Δεικτών και στατιστικών δεδομένων σε αστικό επίπεδο, προσδιόρισε τις ‘Ευρύτερες Αστικές Ζώνες’ για έναν αριθμό 321 ευρωπαϊκών πόλεων (στις οποίες συγκαταλέγονται οι περισσότερες από τις μεγάλες πόλεις των 27 χωρών της Ε.Ε. αλλά απουσιάζουν και αρκετές από τις πιο σημαντικές). Το δεύτερο Πρόγραμμα, το ‘Ευρωπαϊκό Δικτυακό Παρατηρητήριο Χωροταξίας’ (ESPON), μέσα από την μελέτη ‘ESPON 1.1.1-Πολυκεντρισμός’, προσδιόρισε 1595

⁹³ Όλο αυτό το σχετικά πρόσφατο ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την παραγωγή στατιστικών δεδομένων στο επίπεδο των λειτουργικών αστικών περιοχών (που παρουσιάζεται στο κεφάλαιο 5.3), συνδέεται οπωσδήποτε με την νέα προσέγγιση που άρχισε να κυριαρχεί διεθνώς για τον ρόλο των πόλεων ως τόπων που εστιάζουν την καινοτομία, την ανανέωση του οικονομικού δυναμισμού και την κινητήρια δύναμη της εθνικής ευημερίας, ιδιαίτερα στις ανεπτυγμένες οικονομίες, οι οποίες εξαρτώνται από τις υψηλής αξίας επιχειρηματικές δραστηριότητες και από την εξειδίκευση υψηλού επιπέδου (ODPM, 2004 και Chesire, 2006). Αυτή η νέα προσέγγιση, προσδιόρισε την ανάγκη, παράλληλα με την παραγωγή στατιστικών στο περιφερειακό επίπεδο, να υπάρξει και μια αντίστοιχη σε αστικό επίπεδο (και ειδικότερα στο κρίσιμο επίπεδο των λειτουργικών αστικών περιοχών).

‘Ευρωπαϊκές Λειτουργικές Αστικές Περιοχές’ – E.F.U.As⁹⁴ (45 για την Ελλάδα). Ταυτόχρονα, στην Γαλλία, μια μεγάλη σειρά από άρθρα και επιστημονικές δημοσιεύσεις της περιόδου εκείνης, παρουσίαζαν ή ανέλυναν ζητήματα που αφορούσαν ακριβώς μια πρόσφατη σχετική «προσαρμογή» του επίσημου στατιστικού συστήματος της χώρας σε αυτήν την κατεύθυνση: Από το 1999, το ‘Εθνικό Ινστιτούτο Στατιστικής και Οικονομικών Μελετών’ (INSEE), είχε εισαγάγει το νέο πρότυπο «ζωνοποίησης με βάση τις Αστικές Περιοχές» (ZAU). Στην ουσία του, το πρότυπο αυτό αφορά την υποβάθμιση (αλλά όχι εγκατάλειψη) της χρήσης της έννοιας του ‘Πολεοδομικού Συγκροτήματος’ (agglomeration) ως κύριου χωρικού επιπέδου αναφοράς για τις πόλεις, τοποθετώντας στην θέση αυτή την έννοια της (ευρύτερης) ‘Αστικής Περιοχής’. Στην Ελλάδα, η λειτουργική αστικοποίηση ευρύτερων ζωνών γύρω από τα αστικά κέντρα –παρά την χρονική υστέρηση με την οποία η διαδικασία είχε εμφανιστεί ως προς την υπόλοιπη Ευρώπη- είχε αρχίσει να παρουσιάζει σημαντική δυναμική και η απουσία του προσδιορισμού των λειτουργικών αστικών περιοχών άρχισε να γίνεται εμφανής. Παράλληλα, στον ελληνικό ακαδημαϊκό χώρο, από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, ερευνητές στα αντικείμενα της Αστικής και Περιφερειακής ανάπτυξης, όπως οι Ηλίας Κουρλιούρος, Εμμανουήλ Μαρμαράς, Λίλα Λεοντίδου, Παύλος Λουκάκης, Γιώργος Πετράκος, Πρόδρομος Μαρδάκης και άλλοι, επεσήμαναν με έμφαση, σε μια σειρά από εργασίες ή ακαδημαϊκές σημειώσεις, τις σημαντικές - και σε μεγάλο βαθμό άγνωστες- διαστάσεις της αστικής διάχυσης και της περιαστικοποίησης και της δυναμικής που αυτές καταγράφουν, στην ευρύτερη περιφέρεια των ελληνικών αστικών κέντρων (και κυρίως στην Αττική). Ιδιαίτερα οι δύο τελευταίοι, στις έρευνες τους που αφορούσαν το ελληνικό αστικό σύστημα συνολικά, αντιμετώπισαν και επεσήμαναν τις «αδυναμίες ενός τρόπου ανάλυσης του αστικού πλέγματος που χρησιμοποιεί ως μονάδες τις πόλεις ή τα πολεοδομικά

⁹⁴ Το Πρόγραμμα ESPON ακολούθησε μια διττή προσέγγιση για τον προσδιορισμό των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών: Η μία ανάλυση βασίστηκε λιγότερο στο πρότυπο κριτηρίων που προσδιορίστηκε στο πλαίσιο του προγράμματος και περισσότερο στους διαφορετικούς εθνικούς ορισμούς –και επομένως προσδιόρισε τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές (*European Functional Urban Areas* – EFUAs) με πολύ διαφορετικά σε κάθε χώρα κριτήρια, τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις είναι «κατά προσέγγιση» και αδόκιμα (όπως συμβαίνει στην περίπτωση των ελληνικών EFUAs) ή ασαφή. Μία δεύτερη ανάλυση, βασίστηκε σε ενιαία κριτήρια, προσδιορίζοντας «ισοχρονικές περιοχές» γύρω από τα αστικά κέντρα (με τον όρο ‘*Potential Urban Strategic Horizons*’ –PUSH). Στην περίπτωση αυτή δηλαδή, προσδιορίστηκαν ουσιαστικά οι **δυναμικές** Λειτουργικές Αστικές Περιοχές. (Ο προσδιορισμός αυτών των τελευταίων προσφέρει βέβαια ένα εργαλείο εξαιρετικής χρησιμότητας για τον Σχεδιασμό, ωστόσο δεν πρέπει να συγχέεται με τον προσδιορισμό των πραγματικών ‘Λειτουργικών Αστικών Περιοχών’).

συγκροτήματα αντί των (λειτουργικών) αστικών περιφερειών» και την ανάγκη ακριβώς να προσδιοριστούν αυτές οι τελευταίες στον ελληνικό χώρο (Πετράκος και Μαρδάκης, 1997).

Η ιδέα για την παρούσα διατριβή, προέκυψε ακριβώς μέσα από τα παραπάνω βιβλιογραφικά. Όπως θα δούμε και στο θεωρητικό κομμάτι της έρευνας μας, τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης αστικοποίησης συντείνουν –μεταξύ άλλων- στο να μετατίθεται ακριβώς το κρίσιμο χωρικό επίπεδο ανάλυσης του αστικού φαινομένου, από την πόλη, στην (ευρύτερη) λειτουργική αστική περιοχή⁹⁵. Επομένως, ο προσδιορισμός των λειτουργικών αστικών περιοχών (και) στην Ελλάδα, μέσα από ένα σταθερό και δόκιμο πρότυπο, αποτελεί πράγματι ένα απαραίτητο εργαλείο για την έρευνα, όχι μόνον των αστικών φαινομένων αλλά και των δημογραφικών, ενώ η απουσία του αφαιρεί από το στατιστικό σύστημα της χώρας την δυνατότητα να υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά δεδομένα σε αυτό το σημαντικό χωρικό επίπεδο αναφοράς.

Ωστόσο, μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 2000, κανένα (δόκιμο) πρότυπο για τον προσδιορισμό των λειτουργικών αστικών περιοχών της Ελλάδας δεν ήταν δυνατόν να προταθεί. Και αυτό διότι (όχι μόνο στο ευρωπαϊκό επίπεδο αλλά και διεθνώς), όλα τα πρότυπα για τον προσδιορισμό των λειτουργικών αστικών περιοχών βασίζονται στο κριτήριο των (ημερήσιων) μετακινήσεων για εργασία. Όμως πριν την Απογραφή Πληθυσμού του 2001, η ΕΣΥΕ ήταν από τις ελάχιστες Στατιστικές Υπηρεσίες της Ευρώπης που δεν συνέλεγαν κανενός είδους στοιχεία για τις μετακινήσεις αυτές, πράγμα βεβαίως που κανένας άλλος φορέας -και καμία άλλη διαδικασία πλην της Γενικής Απογραφής Πληθυσμού- δεν θα μπορούσε να κάνει, στο επίπεδο της χώρας. Για πρώτη φορά, στην Απογραφή Πληθυσμού του 2001, η ΕΣΥΕ περιέλαβε στο Δελτίο Απογραφής, το ερώτημα που αφορά τον τόπο εργασίας⁹⁶. Η διάθεση από την ΕΣΥΕ, της βάσης των

⁹⁵ Η εξέλιξη αυτή, αποτελεί άλλωστε μια από τις σημαντικές επί μέρους εκφάνσεις της γενικευμένης «εντατικής χωροχρονικής συμπίεσης» που, όπως περιέγραψε ο David Harvey (1990), αποτελεί αναμφίβολα έναν από τους βασικότερους καταλύτες των μετανεωτερικών μετασχηματισμών, που σημειώνονται σε όλα τα επίπεδα.

⁹⁶ Συγκεκριμένα, στο Κεφάλαιο Γ' του Δελτίου Απογραφής της 18^{ης} Μαρτίου 2001, που αφορά τα 'Στοιχεία απογραφής νοικοκυριού', περιελήφθη το ερώτημα (24) το οποίο καταγράφει τον Δήμο στον οποίο βρίσκεται ο χώρος εργασίας των απογραφομένων.

στατιστικών δεδομένων⁹⁷ που συγκροτήθηκε από τις απαντήσεις στο ερώτημα αυτό, καθιστά για πρώτη φορά δυνατό τον καθορισμό λειτουργικών αστικών περιοχών στην Ελλάδα, μέσα από ένα πρότυπο βασισμένο στις ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία. Βέβαια, το γεγονός ότι δεν υπήρξαν αντίστοιχα δεδομένα από προηγούμενες απογραφές, σημαίνει ότι η ανάλυση που μπορούμε να κάνουμε είναι σε μεγάλο βαθμό «στατική» -αφού μόνο για την τελευταία περίοδο (1991-2001) μπορεί να δοθεί μια «δυναμική» εικόνα για τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές (και αυτό, μόνον εφ' όσον –συμβατικά- θεωρήσουμε ότι τα όρια των ΛΑΠ το 2001 είναι κοινά με αυτά στην αρχή της περιόδου, το 1991).

Σε αυτό το πλαίσιο, διαμορφώσαμε την δική μας πρωτότυπη προσέγγιση, θέτοντας και τις βασικές ερευνητικές υποθέσεις της διατριβής:

Η πρώτη –και γενικότερη- υπόθεση, αφορά την δυνατότητα να τεθούν τα βασικά στοιχεία ενός θεωρητικού πλαισίου για την διερεύνηση και καταγραφή του φαινομένου της λειτουργικής αστικοποίησης στην Ελλάδα.

Η δεύτερη –και πιο συγκεκριμένη- υπόθεση, αφορά την δυνατότητα να προσδιοριστούν οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές της Ελλάδας (με αναφορά στο -μερικώς καθιερωμένο και διαλειτουργικό, σε ευρωπαϊκό επίπεδο- πρότυπο των 'Ευρύτερων Αστικών Ζωνών' της Eurostat), και να προταθεί έτσι, με βάση αυτές, ένα σταθερό, δόκιμο και επαρκές σύστημα για την χωρική και δημογραφική παρακολούθηση της αστικοποίησης και της περιαστικοποίησης στην Ελλάδα.

⁹⁷ Το συγκεκριμένο αρχείο στατιστικών δεδομένων, περιλαμβάνει περίπου 30.000 τιμές, αφού καταγράφει τους αριθμούς (αλλά όχι και τα ποσοστά) των μετακινουμένων για εργασία από –και προς- κάθε Δήμο της επικράτειας. Το σύνολο του αρχείου έγινε διαθέσιμο μόλις στις αρχές του 2008.

B. Μεθοδολογία της έρευνας

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε στην παρούσα διατριβή, συνοπτικά περιλαμβάνει:

- Εκτενή βιβλιογραφική έρευνα
- Συλλογή στατιστικών δεδομένων, είτε δημοσιευμένων (σε έντυπη μορφή ή στο Διαδίκτυο) είτε από ηλεκτρονικά αρχεία (σε αναλυτική μορφή)
- Συλλογή πληροφοριών από συνεντεύξεις
- Χρήση μεθόδων περιγραφικής στατιστικής
- Χαρτογραφική οπτικοποίηση

Αναλυτικότερα, η βιβλιογραφική έρευνα αφορούσε τόσο θεωρητικά συγγράμματα γύρω από το αντικείμενο της διατριβής, όσο και Εργασίες ή Εκθέσεις που έχουν εκπονηθεί μέσα από σχετικά με την έρευνα μας ερευνητικά προγράμματα, στην Ελλάδα ή την Ευρώπη. Επίσης, αφορούσε πηγές που αναφέρονται σε μεθοδολογικά πρότυπα (και άλλα στοιχεία) των στατιστικών συστημάτων διαφόρων χωρών και σε διάφορα σχετικά κείμενα τεκμηρίωσης. Το 50% περίπου των βιβλιογραφικών πηγών που χρησιμοποιήθηκαν είναι αγγλόγλωσσες, ενώ οι υπόλοιπες είναι γαλλόγλωσσες και ελληνικές (30% και 20% των τίτλων αντίστοιχα). Η συλλογή στατιστικών δεδομένων έγινε κυρίως μέσα από δημοσιευμένα στο Διαδίκτυο στατιστικά αρχεία και σε ένα μικρότερο βαθμό, από έντυπες εκδόσεις. Επίσης αφορούσε και μη δημοσιευμένα ηλεκτρονικά στατιστικά αρχεία. Οι πηγές αυτών των στατιστικών δεδομένων είναι πάρα πολλές και περιλαμβάνουν τόσο κρατικές υπηρεσίες όσο και άλλους, ευρωπαϊκούς και διεθνείς φορείς και ακαδημαϊκά Ιδρύματα και Εργαστήρια. Μικρός αριθμός συνεντεύξεων πραγματοποιήθηκε (με μη δομημένα ερωτηματολόγια) κυρίως με στελέχη της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος. Για την παρουσίαση των ευρημάτων και τον έλεγχο των ερευνητικών υποθέσεων, έγινε χρήση διαφόρων μεθόδων της περιγραφικής στατιστικής ενώ η παρουσίαση των βασικότερων από αυτά περιλαμβάνει και χαρτογραφική οπτικοποίηση (κυρίως στο υποκεφάλαιο 7.5).

Η προσέγγιση της διατριβής αυτής, υπήρξε οπωσδήποτε –κατ’ ανάγκην- διεπιστημονική (αφού η ερευνητική υπόθεση της προϋπέθετε μια σφαιρική προσέγγιση), όμως εντάσσεται πρωταρχικά στον τομέα της Αστικής Γεωγραφίας.

Γ. Διάρθρωση της διατριβής

Η διατριβή αποτελείται από δύο μέρη και οκτώ κεφάλαια. Το πρώτο μέρος της διατριβής, περιλαμβάνει τα κεφάλαια που αφορούν το θεωρητικό και εννοιολογικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η προσέγγιση μας, όπως επίσης και το συγκριτικό πλαίσιο. Το δεύτερο μέρος της διατριβής, περιλαμβάνει τα κεφάλαια που αφορούν την περίπτωση ανάλυσης της έρευνας (Ελλάδα) και την επαλήθευση των βασικών ερευνητικών υποθέσεων της διατριβής.

Πιο συγκεκριμένα, στο κεφάλαιο 2, παρουσιάζονται οι έννοιες και τα χαρακτηριστικά που συνδέονται με το σύγχρονο φαινόμενο της αστικοποίησης, ιδιαίτερα όπως αυτό εκδηλώνεται στις πιο προηγμένες χώρες του κόσμου, της λεγόμενης «μεταβιομηχανικής οικονομίας». Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον όρο της «αστικής μετάβασης» και στην ανάδυση ενός νέου χώρου, αυτού των «αστικών περιοχών». Επίσης, παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά τόσο της δομής όσο και της μορφής των σύγχρονων αστικών περιοχών ενώ, ειδικότερα σε ό,τι αφορά την δομή τους, αναδεικνύεται η σημασία της λειτουργικής διασύνδεσης -με την μορφή (κυρίως) της φυσικής κινητικότητας.

Στο κεφάλαιο 3, παρουσιάζεται το –κατά βάση- μεθοδολογικό ζήτημα των διαφορετικών συμβατικών προσδιορισμών- του «αστικού», για τις ανάγκες της κατηγοριοποίησης του χώρου και του πληθυσμού, από τα στατιστικά συστήματα διεθνώς -αλλά και των παράλληλων (μη αλληλο-αποκλειόμενων) προσεγγίσεων που μπορούν να συνυπάρχουν στο ίδιο στατιστικό σύστημα (χώρα). Μεταξύ αυτών των τελευταίων, αναδεικνύεται η σημασία της λειτουργικής προσέγγισης, λόγω της σύνδεσης της με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και της μορφές της σύγχρονης αστικοποίησης.

Στο κεφάλαιο 4, γίνεται μια επισκόπηση και αποτίμηση των κυριότερων προτύπων για τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές, διεθνώς. Τα συγκεκριμένα πρότυπα που παρουσιάζονται, αντιπροσωπεύουν όλους τους τύπους αντίστοιχων προτύπων που ισχύουν και σε άλλες χώρες των προηγμένων οικονομιών –και τα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται στην επισκόπηση (όπως αυτά του Καναδά, της Ολλανδίας, της Πολωνίας κ.λ.π).

Το κεφάλαιο 5, αναφέρεται στις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στο πρώτο υποκεφάλαιο (5.1), γίνεται μια πολύ συνοπτική (υπό μορφή πίνακα) επισκόπηση των επί μέρους εθνικών συμβατικών ορισμών για τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές (αλλά και τις πόλεις), στις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα άλλα τρία υποκεφάλαια αναφέρονται στα ζητήματα του (κοινού) ορισμού και του προσδιορισμού των ΛΑΠ στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (5.2), στην σημασία που προσδίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση στις ΛΑΠ (5.3) και στο κοινό και στο ολοκληρωμένο (αλλά όχι καθολικό) πρότυπο που έχει καθιερώσει για τον προσδιορισμό των ΛΑΠ η Eurostat, αυτό των ‘Ευρύτερων Αστικών Ζωνών’ (5.4).

Στο δεύτερο μέρος, το κεφάλαιο 6, περιγράφει το πλαίσιο των σύγχρονων εξελίξεων γύρω από την αστικοποίηση στον ελληνικό χώρο. Το πρώτο υποκεφάλαιο (6.1), αναφέρεται στις εξελίξεις γύρω από την κυριότερη παράμετρο που συνδέεται άμεσα με τα οικιστικά και τα χωρικά χαρακτηριστικά της σύγχρονης αστικοποίησης και στην Ελλάδα, αυτήν της ημερήσιας κινητικότητας του πληθυσμού. Στο δεύτερο υποκεφάλαιο (6.2), γίνεται μια επισκόπηση των πρόσφατων εξελίξεων στο αστικό σύστημα της χώρας, ενώ το τρίτο (6.3), αναφέρεται στο βασικό –στην προσέγγιση μας- φαινόμενο της περιαστικοποίησης στην Ελλάδα.

Στο κεφάλαιο 7, παρουσιάζονται οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές στην Ελλάδα, με βάση το προτεινόμενο πρότυπο. Η παρουσίαση των ΛΑΠ γίνεται ξεχωριστά για καθεμία από τις τρεις μεγάλες κατηγορίες που διακρίναμε στην

ιεραρχία των ελληνικών αστικών κέντρων⁹⁸ -που είναι, αυτή των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων (7.2), αυτή των δεκατριών ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’ με πληθυσμό πάνω από 50.000 κατοίκους (7.3), και αυτή των ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’ με πληθυσμό 10.000-50.000 κατοίκους (7.4). Η επαλήθευση της βασικής ερευνητικής υπόθεσης της διατριβής, γίνεται στα δύο τελευταία υποκεφάλαια του κεφαλαίου 7: Στο υποκεφάλαιο 7.5, παρουσιάζεται η εικόνα του των 60 Λειτουργικών Αστικών Περιοχών και της κατανομής τους, με βάση την χαρτογραφική απεικόνιση τους, ενώ παράλληλα συνοψίζεται η εντελώς ιδιαίτερη δυναμική των ‘Περιαστικών Ζωνών’ των ΛΑΠ, σε σχέση με τον υπόλοιπο ελληνικό χώρο. Επίσης, γίνεται ο έλεγχος της γραμμικής συσχέτισης μεταξύ, του μεγέθους των πυρήνων των ΛΑΠ και της πληθυσμιακής μεταβολής που καταγράφηκε στις ‘Περιαστικές Ζώνες’ τους, συσχέτιση η οποία επιβεβαιώνει στατιστικά ότι η δυναμική που παρουσιάζουν οι ζώνες αυτές συνδέεται πράγματι με το φαινόμενο της περιαστικοποίησης.

Τέλος, το 8^ο κεφάλαιο της διατριβής περιλαμβάνει τα συμπεράσματα και τις προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.

⁹⁸ Επιλέξαμε την εξαιρετικά απλή αυτή ιεραρχική τυπολόγηση των πόλεων, που περιορίζεται στην χρήση μόνο του πληθυσμιακού μεγέθους ως κριτηρίου ταξινόμησης, επειδή, παρά την αδυναμία του υπερ-απλουστευτικού κριτηρίου, έχει το πλεονέκτημα της σαφήνειας. Αντίθετα, το πιο πρόσφατο και «επίσημο» πρότυπο ιεράρχησης των ελληνικών πόλεων, αυτό που προτείνεται στο ‘Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης’ (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008) δεν έχει καθόλου σαφή κριτήρια τυπολόγησης, όπως έχουν επισημάνει αρκετοί ερευνητές (γεγονός που πρέπει μάλλον να αποδοθεί στον παράγοντα των μικροπολιτικών σκοπιμοτήτων και κριτηρίων που είχαν υπεισέλθει).

ΜΕΡΟΣ Α΄

Κεφάλαιο 2.

Αστικοποίηση και περιαστικοποίηση στη μεταβιομηχανική εποχή

2.1 Τα χαρακτηριστικά της αστικοποίησης στις αρχές του 21^{ου} αιώνα και το ζήτημα της μέτρησης της

Το corpus των επιστημονικών μελετών που έχουν ασχοληθεί με την αστικοποίηση είναι πανευρωπαϊκά -και παγκόσμια- ευρύτατο, τόσο στο κομμάτι που αφορά την θεωρητική προσέγγιση του φαινομένου όσο και σε εκείνο που καλύπτει την μελέτη της ιστορικής διαδρομής ή των σύγχρονων εξελίξεων του. Είναι έτσι αρκετά γνωστοί οι οικονομικοί, κοινωνικοί και γεωγραφικοί παράγοντες που την διαμορφώνουν, παρ' ότι το θεωρητικό σχήμα για την ερμηνεία τους διαφοροποιείται και το πλαίσιο ή το μερίδιο της συνεισφοράς του καθενός από τους παράγοντες αυτούς αποτελούν πάντα αντικείμενο συζήτησης –όπως αποτελεί άλλωστε και ο ίδιος ο ορισμός της αστικοποίησης⁹⁹. Η δική μας προσέγγιση ωστόσο, αφορά την στατιστική καταγραφή της διαδικασίας της αστικοποίησης, στοιχείο που μας επιτρέπει να μην υπεισέλθουμε αναλυτικά στα μεγάλα, αμιγώς θεωρητικά, ζητήματα σχετικά με την ουσία του ίδιου του φαινομένου –και στους ορισμούς που αναφέρονται σε αυτήν, παρά μόνο στο μέτρο που ορισμένα από αυτά θέτουν αντίστοιχα μεθοδολογικά ζητήματα στο αντικείμενο μας. Ωστόσο, και οι πιο «χρηστικοί» ορισμοί της αστικοποίησης που απαντώνται στην διεθνή βιβλιογραφία, παρουσιάζουν διαφορές, ενώ πολλοί

⁹⁹ Ως η «ροή του κεφαλαίου στον χώρο», έχει περιγραφεί η διαδικασία της αστικοποίησης, από τον μεγάλο Άγγλο Γεωγράφο και Ανθρωπολόγο David Harvey (1989), σε έναν από τους πιο σύντομους και περιεκτικούς ορισμούς που έχουν δοθεί.

συγγραφείς διατυπώνουν χαρακτηριστικά υπεραπλουστευτικούς ορισμούς, όπως, «αστικοποίηση είναι η μετακίνηση πληθυσμού από αγροτικές σε αστικές περιοχές». Ως πιο ακριβή και κατάλληλο στο πλαίσιο της δικής μας προσέγγισης, θεωρούμε τον ορισμό της Deborah Stevenson (2003), κατά την οποία, «αστικοποίηση είναι η διαδικασία της αστικής επέκτασης η οποία μεταβάλλει τη σχέση μεταξύ της αναλογίας του πληθυσμού που ζει στην ύπαιθρο και αυτού που ζει στην πόλη». Βέβαια, ο ορισμός αυτός –όπως και οι άλλοι εναλλακτικοί ορισμοί που υφίστανται- θέτουν το παράλληλο και ουσιώδες ζήτημα (που αφορά και το παρόν κεφάλαιο μας) σχετικά με την οντολογία και τον καθορισμό της ‘πόλης’ και –σε αντιδιαστολή- της ‘υπαίθρου’. Οπωσδήποτε, οι πόλεις είναι πριν από όλα ‘εμπειρικές πραγματικότητες’, η συγκεκριμένη διάσταση των οποίων είναι ωστόσο βασική, καθώς η αναφορά σε αυτήν, είναι απαραίτητη σε πολλούς τομείς –και ειδικά σε αυτούς του περιφερειακού και του χωροταξικού Σχεδιασμού.

Αντίθετα όμως με το ίδιο το φαινόμενο της αστικοποίησης, τα ζητήματα της μέτρησης του θέτουν ερωτήματα που έχουν προσεγγιστεί πιο πρόσφατα και σε πιο περιορισμένη έκταση (Berroir, 1998). Η σημασία της μέτρησης της αστικοποίησης είναι ουσιώδης τόσο στο επίπεδο της συνολικής εξέλιξης του φαινομένου όσο και σε εκείνο των εξελίξεων στην ιεραρχική δομή και κατανομή των αστικών κέντρων ενός συστήματος με βάση το (πληθυσμιακό) μέγεθος τους (Parr, 2007).

Η μέτρηση της αστικοποίησης δεν είναι ούτε ως ή άλλως δυνατόν να περιοριστεί σε μία τιμή, εφ’ όσον οι προσεγγίσεις που μπορούν να υπάρξουν για το φαινόμενο είναι πολλαπλές.¹⁰⁰ Ανάλογα με την προσέγγιση, η μέτρηση μπορεί να βασίζεται στη μεταβολή του πληθυσμού, των κατοικιών ή των κτιρίων¹⁰¹. Ωστόσο, η προσέγγιση που επικεντρώνεται στην εξέλιξη του πληθυσμού είναι η πιο «κλασική» και

¹⁰⁰ Η πρώτη διεθνώς προσπάθεια για μία αξιόπιστη και συγκρίσιμη μέτρηση των αστικών κέντρων – επομένως και της αστικοποίησης- μέσα σε χωρικά πλαίσια καθορισμένα με κοινά κριτήρια και κανόνες, σε παγκόσμιο μάλιστα επίπεδο, υπήρξε αυτή του Γάλλου στατιστικολόγου Henri Bunle, ο οποίος, το 1934, στο 12ο συνέδριο του Διεθνούς Ινστιτούτου Στατιστικής στο Λονδίνο, παρουσίασε την εισήγησή του για την ‘Διεθνή σύγκριση των Πολεοδομικών Συγκροτημάτων’. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο Bunle, αφού διατύπωνε τις προτάσεις του, παραδεχόταν στον επίλογο της εισήγησής του ότι «είναι ουσιαστικά αδύνατο να καθιερωθεί ένας ακριβής διεθνής ορισμός του πολεοδομικού συγκροτήματος εξαιτίας του σύνθετου χαρακτήρα που έχει το θέμα».

¹⁰¹ Όπως είναι γνωστό, δεν υφίσταται μηχανική σχέση ανάμεσα στην εξέλιξη του πληθυσμού και εκείνη των κατοικιών ή –πολύ περισσότερο των κτιρίων. Αυτό οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, όπως είναι, η συνεχής μείωση, σε όλη την Ευρώπη, του μέσου μεγέθους των νοικοκυριών, το σταθερά αυξανόμενο ποσοστό των δευτερευουσών αλλά και των περιστασιακών κατοικιών κ.λ.π

χρησιμοποιείται δικαιολογημένα ως βάση για την μέτρηση της αστικοποίησης. Έτσι, παρά το γεγονός ότι για τον καθορισμό των πόλεων το πληθυσμιακό κριτήριο δεν έχει υιοθετηθεί από όλα τα κράτη, το κριτήριο αυτό είναι καθολικά καθιερωμένο και αποδεκτό σε ό,τι αφορά την ιεράρχηση τους και την καταγραφή και αξιολόγηση της δυναμικής τους. Η κυριαρχία του πληθυσμιακού κριτηρίου οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι αυτό αποτελεί το πιο απλό μέτρο που επιτρέπει τις συγκρίσεις των πόλεων (και της θέσης τους στην αστική ιεραρχία), δεδομένων των δυσκολιών που παρουσιάζει η χρήση οικονομικών μεγεθών που δεν εξασφαλίζουν συγκρισιμότητα στον χώρο και στον χρόνο. Εντούτοις, δεν θα πρέπει να μας διαφεύγουν, στην περίπτωση ιδίως των διεθνών συγκρίσεων, οι τεράστιες διαφορές που μπορεί να παρουσιάζουν ισοδύναμες πληθυσμιακά πόλεις, σε επίπεδο οικονομικού βάρους ή πολιτικής ισχύος (Pumain, 2006).

Το πιο πρωταρχικό ζήτημα που τίθεται σχετικά με την μέτρηση της αστικοποίησης, έχει να κάνει με τον προσδιορισμό του χωρικού πλαισίου μέσα στο οποίο θα μετρηθεί το φαινόμενο –δηλαδή με τον προσδιορισμό των ορίων εξάπλωσης του αστικού φαινομένου. Με άλλα λόγια, είναι απαραίτητη η ύπαρξη συμβατικών χωρικών ονοματολογιών που να επιτρέπουν την ποσοτικοποίηση της αστικοποίησης μέσα σε χωρικά πλαίσια που είναι καθορισμένα και κατάλληλα προσαρμοσμένα στο φαινόμενο. Οι σειρές δεδομένων που αντιστοιχούν σε αυτές τις χωρικές ονοματολογίες θα πρέπει με τη σειρά τους να έχουν τα χαρακτηριστικά, α) της συγκρισιμότητας και της διαλειτουργικότητας¹⁰² (στο χώρο) και, β) της συνέχειας (στον χρόνο). Ειδικότερα η πρώτη προϋπόθεση, είναι ουσιαστικά αδύνατο να επιτευχθεί σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως έχει αναγνωρίσει και ο Ο.Η.Ε.¹⁰³. Αυτό είναι ένα πρόβλημα που αφορά τις στατιστικές σειρές γενικότερα και όχι μόνον αυτές που αφορούν το αστικό φαινόμενο. Η ουσία του προβλήματος έχει να κάνει με την ίδια την φύση της Στατιστικής: Πιο συγκεκριμένα έχει να κάνει με το γεγονός ότι η ίδια η

¹⁰² Η χρήση του όρου ‘διαλειτουργικότητα’ (interoperability) σε ό,τι αφορά τις σειρές στατιστικών δεδομένων, γίνεται εδώ κυρίως με την ευρύτερη έννοια του. Στην πιο αυστηρή του έννοια, ο όρος προέρχεται από την Γεωπληροφορική –και αναφέρεται στην ικανότητα δύο ή περισσότερων συστημάτων για ανταλλαγή και αμοιβαία χρήση χωρικών δεδομένων (Κάβουρας, 2002).

¹⁰³ Στις συστάσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για τις Απογραφές Πληθυσμού του 1970 (UN, 1967) βρίσκουμε διατυπωμένη την άποψη ότι «κάθε χώρα θα πρέπει να αποφασίζει η ίδια για τον ορισμό των αστικών περιοχών της» καθώς, όπως σημειώνει παρακάτω το κείμενο, «εξαιτίας των διαφοροποιήσεων στα χαρακτηριστικά που διακρίνουν τις αστικές από τις αγροτικές περιοχές στην κάθε χώρα, κανένας κοινός ορισμός δεν μπορεί να ισχύσει για την διάκριση μεταξύ αστικού και αγροτικού πληθυσμού σε όλα τα κράτη».

Στατιστική (που δεν είναι παρά μία αναπαράσταση της πραγματικότητας), είναι που προσδιορίζει τις κατηγορίες (Moriconi-Ebrard, 2008), και αυτό το πράττει σύμφωνα με τις επιθυμίες του υπερκείμενου θεσμού της -δηλαδή του κρατικού θεσμού¹⁰⁴- γεγονός που είναι βέβαια πολιτικά φυσιολογικό και υγιές. Ωστόσο, αν και αδύνατη σε παγκόσμιο επίπεδο, η καθιέρωση κοινών κατηγοριών και διαλειτουργικών στατιστικών δεδομένων, θεωρείται εφικτή και αποτελεί ζητούμενο για τις χώρες που συγκροτούν την Ευρωπαϊκή Ένωση (εφ'όσον άλλωστε, η Ευρωπαϊκή Ένωση λειτουργεί πράγματι σε κάποιον βαθμό ως ένα «υπερ-κράτος»).

Από την άλλη πλευρά, ο προσδιορισμός του χωρικού πλαισίου της αστικοποίησης –που προϋποθέτει να έχουν λυθεί τα μεθοδολογικά προβλήματα του ορισμού και της οριοθέτησης των αστικών περιοχών- γίνεται όλο και πιο σύνθετος στο πλαίσιο των σύγχρονων μορφών στην εξέλιξη του φαινομένου, και ιδιαίτερα εξ' αιτίας δύο σημαντικών –και αλληλένδετων- στοιχείων που έχει εκτενώς επισημάνει και αναλύσει ή σύγχρονη 'αστική θεωρία' τις τρεις τελευταίες δεκαετίες (χωρίς, εντούτοις, να έχει διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο θεωρητικό πλαίσιο για αυτά με ερμηνευτικά και τυπολογικά εργαλεία). Τα στοιχεία αυτά είναι: α) η τάση να εξαλειφθεί η κλασσική διχοτομία μεταξύ αστικού και αγροτικού χώρου, και β) η ενίσχυση της πολυκεντρικότητας των αστικών περιοχών –με την παράλληλη υποχώρηση του κλασσικού μοντέλου 'κέντρου-περιφέρειας'.

¹⁰⁴ Άλλωστε, αυτό το επιβεβαιώνει και η ίδια η ετυμολογία της λέξεως 'στατιστική', η οποία προέρχεται από την ιταλική λέξη *statistico*, που σημαίνει «το σχετικό με το Κράτος».

2.1.1 Η τάση να εξαλειφθεί η κλαστική διχοτομία αστικού / αγροτικού χώρου

«Αυτές οι επερχόμενες πόλεις δεν θα είναι, με την παλιά έννοια, καθόλου πόλεις: Θα παρουσιάζουν μία νέα και ολότελα διαφορετική φάση της ανθρώπινης κατανομής (...) Η πόλη θα διασπείρεται, έως ότου θα έχει ιδιοποιηθεί σημαντικές περιοχές και πολλά από τα χαρακτηριστικά, το πράσινο, τον καθαρό αέρα, αυτού που τώρα είναι η ύπαιθρος, και αυτό μας οδηγεί να υποθέσουμε επίσης ότι η ύπαιθρος θα ιδιοποιηθεί πολλές από τις ιδιότητες της πόλης. Η παλιά αντίθεση στην πραγματικότητα θα πάψει να υφίσταται και συνάμα οι διαχωριστικές γραμμές θα εξαφανιστούν (...) Ο χαρακτήρας του ιστού σε αυτό το ευρύτερο δίκτυο δρόμων που θα είναι η ύπαιθρος, όπως θα διαφοροποιείται από την πόλη, θα ποικίλει ανάλογα με το έδαφος, το κλίμα και την κατοχή της γης –θα ποικίλει επίσης ανάλογα με τις φυλετικές και εθνικές διαφορές. Αλλά ανάμεσα σε όλα, θα πρέπει να έχουμε κατά νου, αυτήν την απλή σχετικότητα του νέου είδους της πόλης ως προς το νέο είδος της υπαίθρου, επί των οποίων τα νέα είδη των ανθρώπων θα είναι διασπαρμένα».

H.G. Wells, *Anticipations*¹⁰⁵, Ch. 2: 'The Probable Diffusion of Cities', London 1902

Ο σημαντικότερος παράγοντας για την εξασθένιση αυτής της αντίθεσης-διχοτομίας συνδέεται με το γεγονός ότι οι σύγχρονοι τρόποι ζωής και εργασίας έχουν δημιουργήσει νέες σχέσεις με το χώρο αλλά και με τον βαθμό κινητικότητας σε αυτόν, υποκαθιστώντας σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό την κλασική αντίθεση αστικού-αγροτικού χώρου με ένα *continuum* που διατηρεί εντούτοις πάντα ως «σημεία αναφοράς» τα αστικά κέντρα. Η έκφραση της Françoise Choay (1994), «κυριαρχία του αστικού και θάνατος της πόλης», αποδίδει επιγραμματικά το σύνολο των φαινομένων που διαμορφώνουν τις νεφελώδεις αστικές μορφές στα τέλη του 20^{ου} και στις αρχές του 21^{ου} αιώνα. Ένα σημαντικό πλέον τμήμα της ευρωπαϊκής υπαίθρου, παρουσιάζει χαρακτηριστικά που μέχρι πρόσφατα ήταν τυπικά των αστικών περιοχών .

Από τους βασικούς μοχλούς αυτού του μετασχηματισμού υπήρξε και η στροφή στο μοντέλο κατοίκησης έξω από τις μεγάλες πόλεις που διαδόθηκε και κυριάρχησε

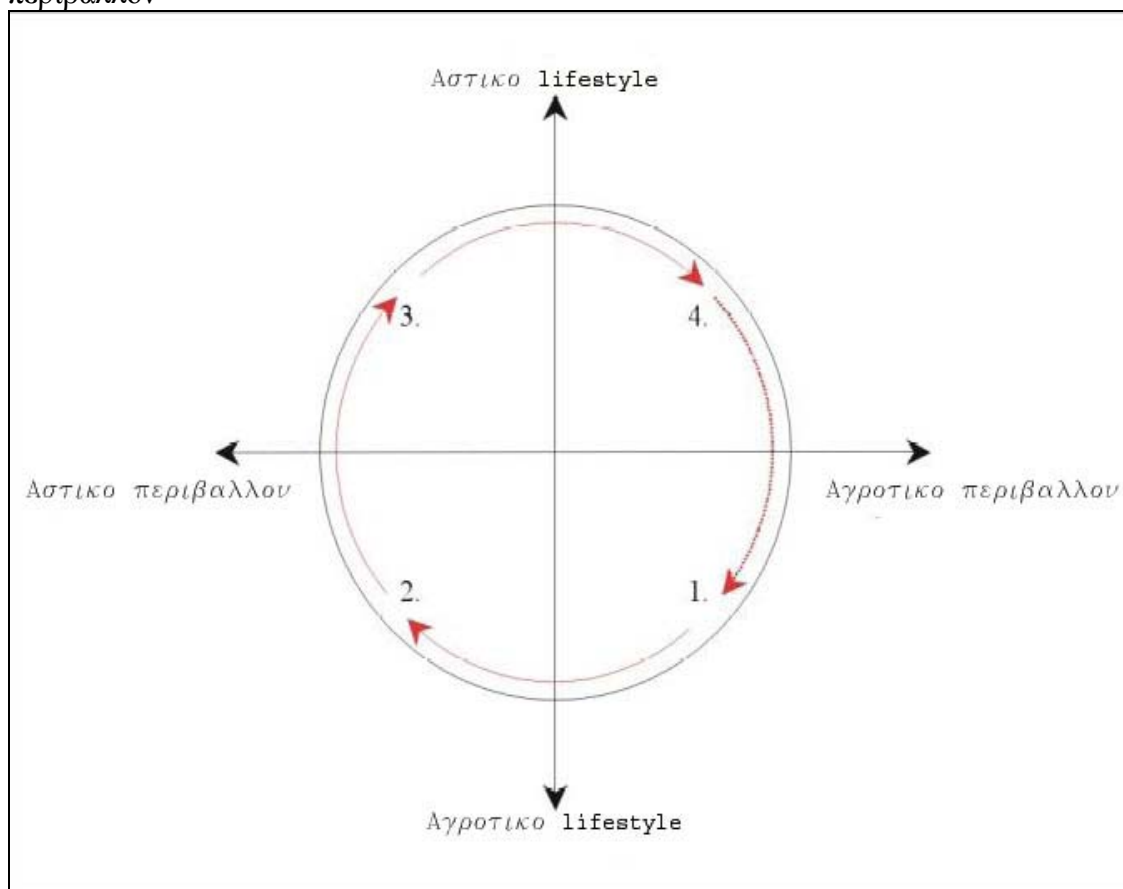
¹⁰⁵ Το βιβλίο αυτό του H.G. Wells είναι ανέκδοτο στην Ελλάδα. Τα συγκεκριμένα αποσπάσματα αποτελούν ίδια μετάφραση, από την έκδοση του 2007, στις Εκδόσεις BiblioLife, Charleston.

τις τέσσερις τελευταίες δεκαετίες, με βάση το –βόρειο-ευρωπαϊκής προέλευσης- «αντι-αστικό» *lifestyle* (Leontidou & Couch, 2007)¹⁰⁶ -το οποίο στη διεθνή βιβλιογραφία αναφέρεται επίσης με τα επίθετα «καλιφορνέζικο» ή και «αγρο-αστικό» *lifestyle* (Kaufmann, 2000). Από εκεί κυρίως προήλθε η παραγωγή ενός νεοφανούς χώρου, της «αστικοποιημένης υπαίθρου», με πρότυπο κατοίκησης την «αντι-πόλη»¹⁰⁷ (Mathieu, 1996). Άλλοι πάλι συγγραφείς, όπως οι Bocz, Nilsson and Pinzke (2008), περιγράφουν το ίδιο πρότυπο κατοίκησης ως «αστικό *lifestyle* σε αγροτικό περιβάλλον», θεωρώντας ότι πρόκειται για το πρότυπο που χαρακτηρίζει την παρούσα φάση ενός κύκλου που ολοκληρώνεται (όπως παρουσιάζεται στο Σχήμα 2.1).

¹⁰⁶ Και άλλοι συγγραφείς, όπως ο Pierre Merlin στη Γαλλία, αναφέρονται στην ίδια διάκριση, εντοπίζοντας την στην χαρακτηριστική αντίθεση «ανάμεσα στις χώρες λατινικής παράδοσης, όπου προτιμάται η εγγύτητα στο κέντρο, και στις αγγλοσαξονικές, όπου τον προνομιακό ρόλο κατέχει ο διαθέσιμος χώρος» (Merlin, 1991).

¹⁰⁷ Η στροφή αυτή των σύγχρονων αστών προς το αγροτικό περιβάλλον δεν συνδέεται όμως σε γενικές γραμμές με την (πολύ πιο περιορισμένη) τάση της αναζήτησης και της «επιστροφής» σε αγροτικές κοινωνικές δομές και ανθρώπινες σχέσεις που βασίζονται στο «κοινοτικό» πρότυπο (το *gemeinschaft* –κατά τον όρο που έχει από τον 19^ο αιώνα διεθνώς εισαγάγει ο κοινωνιολόγος Ferdinand Tönnie). Κατά κανόνα μάλιστα, στην «αστικοποιημένη υπαίθρο» του δυτικού κόσμου απουσιάζουν εντελώς και τα πιο υποτυπώδη στοιχεία του κοινοτισμού (όπως είναι οι σχέσεις γειτονιάς). Ωστόσο, σε ορισμένες χώρες, όπως η Σουηδία ή το γαλλόφωνο τμήμα του Καναδά, το κυρίαρχο πρότυπο κατοίκησης έχει και μια σημαντική τέτοια συνισταμένη, που συνοψίζεται με τον όρο '*gemeinschaft lifestyle*'.

Σχήμα 2.1. Το μοντέλο των προτύπων του *lifestyle* σε συσχέτιση με το οικιστικό περιβάλλον



(Από ένα αγροτικό *lifestyle* μέσα σε ένα αγροτικό περιβάλλον, η ανθρωπότητα μετακινήθηκε σταδιακά σε πιο αστικοποιημένα περιβάλλοντα και σε *lifestyle* αστικού τύπου, για να ολοκληρώσει τον κύκλο, στρεφόμενη εκ νέου προς τα αγροτικά περιβάλλοντα, διατηρώντας εντούτοις αστικούς τρόπους ζωής -*lifestyles*).

Πηγή: Bocz et al., 2008

Βέβαια, το μοντέλο κατοίκησης έξω από τις μεγάλες πόλεις δεν προέρχεται μόνο από την αναβαθμισμένη εικόνα του αγροτικού και φυσικού περιβάλλοντος στις αναπτυγμένες χώρες, καθώς έχει να κάνει και με την «επιθετική αναδίπλωση» των ατόμων στις μεταβιομηχανικές κοινωνίες (όρο που έχει προέλθει από την κοινωνική ψυχολογία). Αρκετοί συγγραφείς -όπως οι Donzelot (1999) και Jaillet (1999) στην Γαλλία- έχουν επιμείνει με έμφαση σε αυτήν την παράμετρο, που συνδέεται με την άνοδο του ατομισμού σε σχέση με το κοινοτικό αίσθημα και την γενίκευση της

«άρνησης της αστικότητας», (με την έννοια της αποφυγής της αντιμετώπισης της διαφορετικότητας που εκφράζει η πόλη και την αναδίπλωση στον προσωπικό χώρο της κατοικίας). Το στοιχείο αυτό το έχει ιδιαίτερα υπογραμμίσει και ο Jean Viard, (ο σημαντικός Γάλλος κοινωνιολόγος που κατ' εξοχήν έχει εμβαθύνει στα θέματα του γεωγραφικού χώρου και των σύγχρονων αστικών μορφών). Όπως έχει επισημάνει από τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας, οι νέες αστικές μορφές είναι δομημένες με την διάσπαρτη μορφή «αρχιπελάγους» διότι *«προήλθαν από μία παγκοσμιοποίηση των οικονομιών, της τεχνογνωσίας, των πληροφοριών, των 'φαντασιακών' και των πολιτισμών η οποία είναι συνδεδεμένη με μία αναδίπλωση στην ιδιωτική σφαίρα, την κατοικία, το σώμα, το εγώ»* (Viard, 1994).

Αυτές οι τάσεις όμως, συνοδεύονται και από την αποσυμφόρηση των οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά και γενικότερα την διασπορά μεγάλου αριθμού αστικών λειτουργιών σε ένα ευρύτερο χώρο, φαινόμενο που έχει περιγραφεί ως «από-συγχρονισμός των αστικών ρυθμών» (Chesneaux, 1995). Η αποκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και των αστικών λειτουργιών από την μία πλευρά, και η παράλληλη με αυτήν οικιστική διάχυση στην περιφέρεια των πόλεων από την άλλη, επηρεάζονται από τις ίδιες εξελίξεις σε πολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό και δημογραφικό επίπεδο (Razin, 2006) με τέτοιον τρόπο που –όπως πολλοί συγγραφείς επισημαίνουν- κανένα από τα δύο φαινόμενα δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι προηγείται του άλλου –όπως θα δούμε εκτενέστερα και σε άλλο κεφάλαιο.

Και τα δύο φαινόμενα μαζί, διαμορφώνουν μια αυξανόμενη κινητικότητα που έχει ως χαρακτηριστικό αποτέλεσμα την μεγέθυνση των ροών και συνδέσεων μεταξύ των πόλεων και των τμημάτων της υπαίθρου που τις περιβάλλουν –κατά κύριο λόγο- αλλά και του αγροτικού χώρου γενικότερα. Παράλληλα, η ευρεία διάδοση και διείσδυση των 'Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνίας' -ΤΠΕ (γνωστών διεθνώς ως ICTs) άλλαξε ριζικά και πολλαπλά τα δεδομένα στην γεωγραφία των δικτύων και των ροών¹⁰⁸.

¹⁰⁸ Ως βασικότερες επιπτώσεις της ανάπτυξης των ΤΠΕ, ξεχωρίζουν,

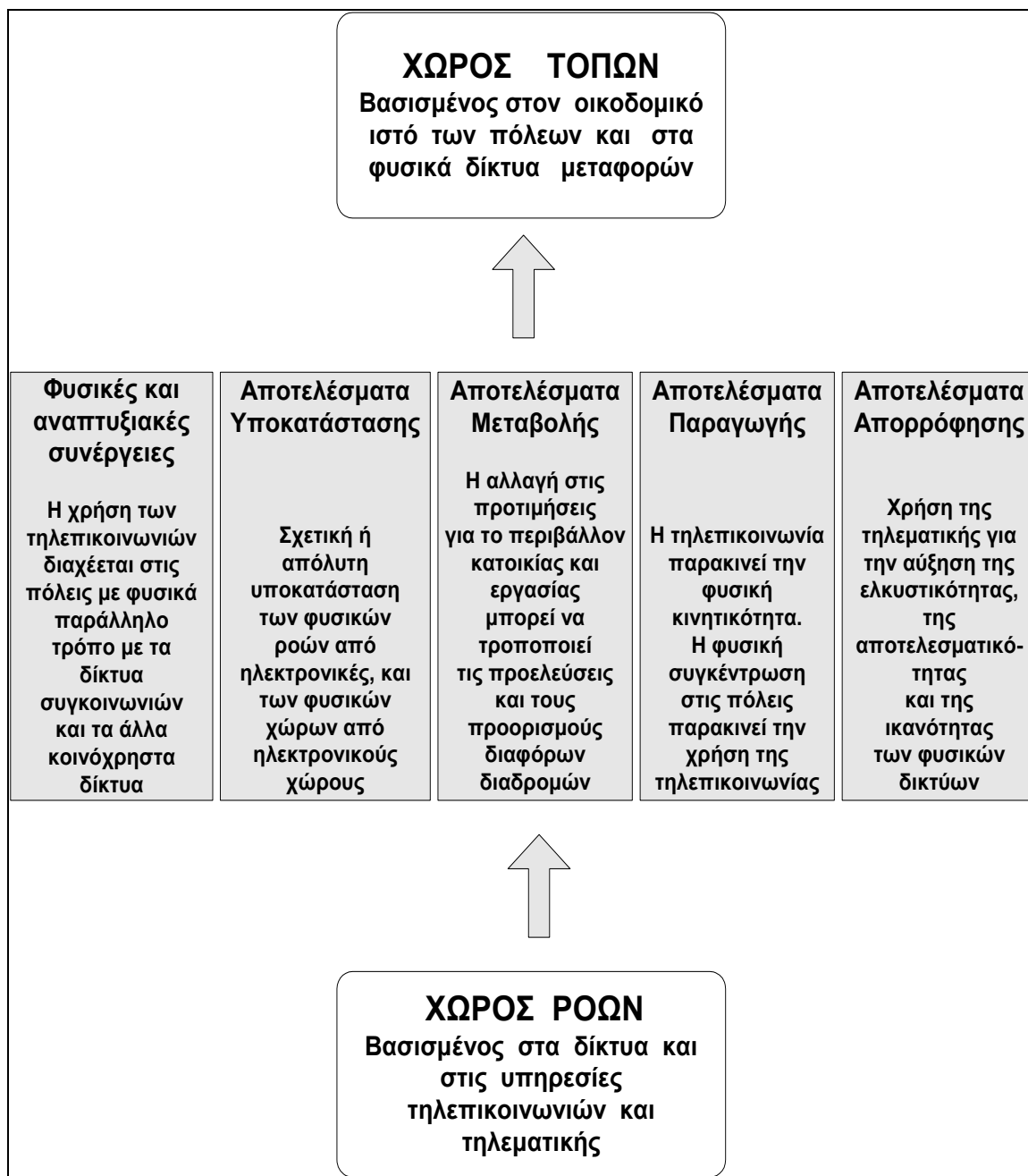
- η ραγδαία πτώση του κόστους και ραγδαία αύξηση της ταχύτητας της επεξεργασίας της πληροφορίας,
- η ραγδαία πτώση του κόστους και ραγδαία αύξηση της ταχύτητας της μεταφοράς της πληροφορίας,
- η σύγκλιση της τεχνολογίας των τηλεπικοινωνιών με την τεχνολογία των υπολογιστών, και
- η καθιέρωση για πρώτη φορά, ενός διεθνούς ηλεκτρονικού δικτύου (του Διαδικτύου).

Έτσι, το φαινόμενο που η θεωρία του ‘αστικού κύκλου’ περιγράφει εδώ και τρεις δεκαετίες άλλοτε ως «αποαστικοποίηση» και άλλοτε ως «αντιαστικοποίηση» (counterurbanization), για πολλούς συγγραφείς, δεν είναι στην ουσία παρά μια νέα αστικοποίηση, που ξεφεύγει από το συμβατικό χωρικό πλαίσιο μέσα στο οποίο την καταγράφαμε μέχρι πρόσφατα.

Ξεκινώντας από την διαπίστωση ολόκληρου αυτού του πλέγματος των εξελίξεων, πολλοί είναι οι συγγραφείς που απέδωσαν τον βασικότερο –στη παρούσα φάση– ρόλο στον παράγοντα των νέων τεχνολογιών. Γνωστότερος μεταξύ αυτών, ο Manuel Castells (1989), αναφέρθηκε πρώτος στην ‘αποδόμηση των πόλεων’, οι οποίες πλέον περιγράφονται ως «κόμβοι, μέσα σε ένα χώρο ροών». Η διαπίστωση του Castells ότι η μεταβιομηχανική πόλη μεταβάλλεται σε ένα τόπο επεξεργασίας πληροφοριών (informational city), του επέτρεψε να ερμηνεύσει την μεταβολή της δομής της μέσα στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης των οικονομικών αλληλεπιδράσεων. Έτσι –κατά τον συγγραφέα– προκύπτει αυτός ο χώρος ροών, μέσα στον οποίο η διασύνδεση των θεσμών εξουσίας αποδεικνύεται πιο σημαντική από την γεωγραφική τους θέση ή τα διοικητικά τους όρια. Έχει παράλληλα ευρύτατα επισημανθεί ότι οι ΤΠΕ –σε αντίθεση με άλλες τεχνολογικές επαναστάσεις του παρελθόντος– χαρακτηρίζονται από την εξαιρετική ευελιξία της χρήσης τους, στοιχείο που συνεπάγεται και σημαντικές δυνατότητες να διαμορφώνονται σε μεγάλο βαθμό κατά βούληση οι επιπτώσεις των τεχνολογιών αυτών στον φυσικό χώρο –δηλαδή να χρησιμοποιούνται οι ΤΠΕ για την εξυπηρέτηση των στόχων του περιφερειακού ή χωροταξικού Σχεδιασμού.

Όπως κατέδειξαν και άλλοι συγγραφείς μετά τον Castells, στην πραγματικότητα έχουμε να κάνουμε με την υποκατάσταση του (φυσικού) χώρου από έναν υβριδικό χώρο, στον οποίον βρίσκονται συνυφασμένοι τόσο ο φυσικός χώρος όσο και ο εικονικός χώρος των νέων τεχνολογιών. Τα μελλοντικά πρότυπα της αστικοποίησης καθορίζονται πλέον από την δομή αυτού του υβριδικού χώρου (Muhammad, 2007), τον οποίον ουσιαστικά διαμορφώνουν οι σχέσεις μεταξύ των δύο επί μέρους «χώρων» που μελέτησε αναλυτικά ο Els Gepts (2002), (και σχηματικά απεικονίζονται στο Σχήμα 2.2).

Σχήμα 2.2. Τυπολογία των σχέσεων μεταξύ του ‘χώρου των τόπων’ και του ‘χώρου των ροών’



Πηγή: Gepts (2002)

Όμως, η υποκατάσταση της κλασικής διχοτομίας αστικού / αγροτικού χώρου από ένα continuum, συνοδεύτηκε αναγκαστικά από την εμφάνιση ενός νέου τύπου «ενδιάμεσου χώρου» στην ευρύτερη περιφέρεια των αστικών κέντρων, με

χαρακτηριστικά «αστικού-αγροτικού μίγματος». Στον νέο αυτό χώρο, οι αμερικανοί συγγραφείς αναφέρονται με τους νεολογισμούς *post-suburbia*, (όρος που υπενθυμίζει τον «μεταμοντέρνο» χαρακτήρα του) και *exurbia*, ενώ οι Γάλλοι συνάδελφοι τους, επιχειρούν να καθιερώσουν τον πιο ποιητικό όρο της ‘αναδυόμενης πόλης’ -*ville émergente*- (Dubois-Taine et al., 1997 και Roux, 2004) -ο οποίος συναντάται όμως και στην αγγλοσαξονική βιβλιογραφία- ή ακόμα αυτόν του ‘ τρίτου χώρου’ - ‘*tiers espace*’ – (Giraut et al., 2000). Στον γερμανόφωνο κόσμο, έχει σε μεγάλο βαθμό καθιερωθεί ο νεολογισμός ‘*zwischenstadt*’ –‘ενδιάμεση πόλη’- που εισήγαγε από την δεκαετία του 1990 ο Αρχιτέκτονας και Πολεοδόμος Thomas Sieverts (2003) και στην Ιταλία επικράτησε ο όρος ‘διάχυτη πόλη’ (*citta diffusa*).

Στο επίπεδο της στατιστικής παρακολούθησης της αστικοποίησης, η απουσία σαφών ορίων για αυτόν τον ενδιάμεσο χώρο της «αναδυόμενης πόλης», έθεσε –όπως είναι φυσικό- πολλά μεθοδολογικά προβλήματα –σε σχέση πάντα και με την αμφισβητούμενη διατήρηση της κλασικής κατηγοριοποίησης του χώρου που έχει βασιστεί στην διάκριση σε ‘αστικές’ και ‘αγροτικές’ ζώνες (Champion, 2004 και Champion and Hugo, 2004).

2.1.2 Η τάση για επικράτηση πολυκεντρικών αστικών προτύπων

Το δεύτερο αυτό βασικό χαρακτηριστικό στη σύγχρονη μορφή της αστικοποίησης, ιδιαίτερα στις περισσότερο εξελιγμένες οικονομίες, είναι απόλυτα συνυφασμένο με το προηγούμενο αλλά έχει να κάνει περισσότερο με την δομή –σε διάφορα επίπεδα- που αποκτούν οι ευρύτερες αστικές περιοχές. Η τάση που εμφανίζει η αστική οικονομική δραστηριότητα να συγκεντρώνεται σε νέα (γειτονικά) κέντρα δραστηριότητας (Anas et al., 1998) που λειτουργούν μαζί ως ένα τοπικό σύστημα, αποτελεί τον βασικότερο παράγοντα στην εμφάνιση της πολυκεντρικής δομής. Την τάση αυτή, που εμφανίζεται τις τελευταίες δεκαετίες στην Ευρώπη και γενικότερα στις ανεπτυγμένες οικονομίες, πάρα πολλοί συγγραφείς την συνδέουν άμεσα με την διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων και τις μεταβολές στην παραγωγική διάρθρωση. Πιο συγκεκριμένα, σημαντικός ρόλος αποδίδεται στην ανάπτυξη των

υπηρεσιών και την σχετική συρρίκνωση της βιομηχανίας αλλά και στις μεγάλες ανακατατάξεις που σημειώνονται στην κλαδική σύνθεση της παραγωγής –με πιο χαρακτηριστική από αυτές, την ραγδαία μεγέθυνση των κλάδων ‘έντασης τεχνολογίας’ ή ‘έντασης γνώσης’. Ακόμα, πολύ πιο άμεση σύνδεση με τις εξελίξεις που αφορούν την αστική μορφολογία γενικώς και το φαινόμενο της πολυκεντρικότητας ειδικότερα, αναγνωρίζεται ότι έχει η εξάπλωση των ‘ευέλικτων συστημάτων παραγωγής’, που αποτελούν ένα από τα βασικά στοιχεία της σύγχρονης παραγωγικής αναδιάρθρωσης (Κουρλιούρος, 2001). Τα ευέλικτα συστήματα παραγωγής στηρίζονται στις εξωτερικές οικονομίες συγκέντρωσης και στην έντονη διαφοροποίηση και κινητικότητα στην αγορά εργασίας. Κυρίως όμως, στηρίζονται στην αντικατάσταση της κλασικής ‘κάθετης ολοκλήρωσης’ του φορντικού μοντέλου, από την διασπορά των διαφόρων τμημάτων της παραγωγικής διαδικασίας (ιδιαίτερα εκείνων χωρίς στρατηγική σημασία) σε περισσότερες επιχειρήσεις.

Αλλά και σε ένα πιο άμεσα συνδεδεμένο με τις αστικές μορφές επίπεδο, αυτό της παραγωγής του δομημένου περιβάλλοντος, οι αντίστοιχες εξελίξεις προς πιο ευέλικτα συστήματα παραγωγής συνοδεύτηκαν από μία ολοένα αυξανόμενη διαφοροποίηση των οικιστικών δομών, σε σχέση με το παρελθόν (Graham, Marvin, 1996), στοιχείο που επέδρασε καθοριστικά στα νέα μορφολογικά πρότυπα των πόλεων στις περισσότερο αναπτυγμένες χώρες.

Εξάλλου, η παραγωγή του δομημένου περιβάλλοντος τις τελευταίες δεκαετίες δεν επηρεάστηκε μόνο από τις οικονομικές αυτές εξελίξεις (των συστημάτων παραγωγής) αλλά και από τα αποτελέσματα κάποιων νεοφιλελεύθερων τάσεων σε πολλές οικονομίες, που οδήγησαν στην σταδιακή εξασθένηση –αν όχι πλήρη εγκατάλειψη- του ρυθμιστικού ρόλου του Σχεδιασμού (Newman, Thornley, 1996). Το στοιχείο αυτό, είναι αυτονόητο ότι οδήγησε στην αποσπασματική ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος, ευνοώντας έτσι –στο χωρικό επίπεδο- τα νέα μορφολογικά πρότυπα με πολυκεντρικά χαρακτηριστικά.

Η οικονομική γεωγραφία χρησιμοποιεί την έννοια της ‘πολυκεντρικότητας’ –που αναφέρεται περισσότερο στην οικονομική δομή- ενώ, σε επίπεδο καθαρά γεωγραφικό, διαπιστώνεται η επικράτηση ενός νέου μορφολογικού προτύπου που αντιστοιχεί στην πολυκεντρική δομή, αυτού των ‘πολυπυρηνικών αστικών περιοχών’.

Η πολυκεντρικότητα –ανάλογα με την χωρική κλίμακα στην οποία αναφέρεται– μπορεί να είναι ενδοαστική ή να τοποθετείται σε περιφερειακή ή εθνική κλίμακα, και, ανάμεσα στις διάφορες αυτές κατηγορίες της, είναι σαφές ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές (Kloosterman and Musterd, 2001).

Ωστόσο, τα πολυκεντρικά αστικά φαινόμενα δεν έχουν μέχρι σήμερα περιγραφεί μέσα από ένα ενιαίο ερευνητικό πρότυπο, καθώς οι προσεγγίσεις σε αυτά διαφέρουν ανάλογα με το θεωρητικό υπόβαθρο του κάθε συγγραφέα, στοιχείο που οφείλεται και στον χαρακτήρα της γεωγραφικής επιστήμης γενικά –που είναι πλουραλιστική και χωρίς ισχυρά θεσμοθετημένα ερευνητικά πρότυπα (Scott, 2000 και Claval, 2003).

Πέρα από τον ρόλο που διαδραμάτισε η παραγωγική αναδιάρθρωση των σύγχρονων οικονομιών, σε συνδυασμό με την απομάκρυνση από τον ρυθμιστικό ρόλο του Σχεδιασμού, καθοριστικός παράγοντας του φαινομένου της πολυκεντρικότητας -και ταυτόχρονα, προϋπόθεση του- είναι και πάλι η έμφαση που αποκτούν οι ροές, με την μορφή της κινητικότητας των ανθρώπων. Παράλληλα, όλο και πιο σημαντικός γίνεται ο ρόλος των ηλεκτρονικών ροών, με την ανάπτυξη των εφαρμογών των Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνίας (ICTs) στις οποίες ήδη αναφερθήκαμε, ιδιαίτερα δε με την εμφάνιση της τηλε-εργασίας (Fathy, 1991). Οι διευρυμένες δυνατότητες για κάθε είδους και προς κάθε κατεύθυνση ροές, σε συνδυασμό με τα τηλεματικά δίκτυα, ευνοούν την ανάπτυξη στον ευρύτερο περιαστικό χώρο, πολυπυρηνικών οριζόντιων δομών, όπου κάθε πυρήνας αποκτά έναν αλληλοεξαρτώμενο ρόλο (Batty, 2001).

Σε ό,τι αφορά την φυσική κινητικότητα, συγγραφείς όπως ο Emangard (2001), έχουν υπογραμμίσει τον καθοριστικό ρόλο που είχε η γενίκευση της αντιστοιχίας ενός αυτοκινήτου για κάθε ενήλικο μέλος νοικοκυριού στις αναπτυγμένες χώρες (γνωστή με τον διεθνή όρο *'bimotorisation'*), ενώ ταυτόχρονα, νέες κατηγορίες ανθρώπων, όπως οι γυναίκες, οι ηλικιωμένοι, οι πολύ νέοι και οι μετανάστες απέκτησαν ευρύτατη πρόσβαση στο μέσον αυτό. Η εξέλιξη αυτή επέτρεψε την διασπορά πάρα πολλών λειτουργιών στην αστική περιφέρεια, (εξέλιξη που ο Marc

Wiel (1999) αποκαλεί ‘αστική μετάβαση’¹⁰⁹ στο ομώνυμο βιβλίο του). Ο ρόλος της ‘*bimotorisation*’ στην ανάπτυξη περιφερειακών πόλων στις πόλεις των πλέον ανεπτυγμένων χωρών, υπήρξε καθοριστικός, κυρίως επειδή τα κοινόχρηστα μέσα μεταφοράς –πλην ελαχίστων περιπτώσεων- δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τα σύνθετα πρότυπα μετακινήσεων που συνοδεύουν το νέο αυτό μοντέλο (καθώς κυριαρχούνται σε μεγάλο βαθμό από το ακτινωτό παραδοσιακό πρότυπο). Όμως η γενίκευση της χρήσης του αυτοκινήτου δεν οφείλεται αποκλειστικά στο γεγονός ότι είναι καλύτερα προσαρμοσμένο στο πρότυπο των σύνθετων μετακινήσεων. Όπως έχουν δείξει κάποιοι συγγραφείς, το συγκεκριμένο μέσον οφείλει ένα μέρος της επιτυχίας του και στο αίσθημα ελευθερίας που προσφέρει –σε τέτοιο σημείο μάλιστα, που, όπως έχει επισημάνει ο κοινωνιολόγος Vincent Kaufmann (2000), συχνά είναι η δυνατότητα χρήσης του αυτοκινήτου που προσδιορίζει τον ίδιο τον προορισμό, δηλαδή είναι η πρακτική του μέσου που προηγείται του προορισμού. Έτσι, παρά τα σημαντικά προβλήματα που το αυτοκίνητο δημιουργεί στην πόλη (τόσο στο αστικό περιβάλλον όσο και με την υποβάθμιση του κοινωνικού χώρου –από την ουσιαστική κατάργηση των ‘σχέσεων γειτονιάς’) οι περισσότεροι συγγραφείς συμφωνούν ότι αυτό θα συνεχίσει να διαμορφώνει καινούριους χώρους και νέα αστική οργάνωση, ανατρέποντας τις κλασικές αναπαραστάσεις για την σχέση κέντρου-περιφέρειας (Dupuy, 1998 και Wiel, 1999).

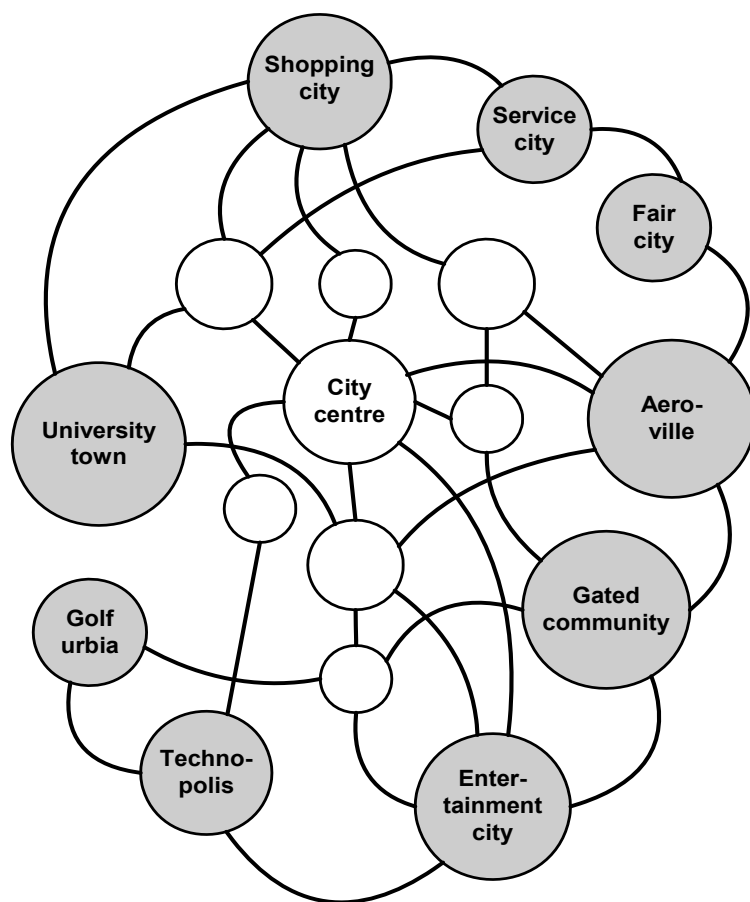
Οι αστικοί πληθυσμοί, τείνουν επομένως να γίνονται –κατά την έκφραση του Emangard- «λιγότερο ‘κάτοικοι’ και περισσότερο ‘καταναλωτές χώρου’». Στο χωρικό επίπεδο, έχει συντελεστεί μια ουσιαστική μετάβαση από την λογική των **τόπων** που έχουν ταυτότητα, ιστορία και αρχιτεκτονική προσωπικότητα, και όπου αλληλοκαλύπτονται πολλαπλές δραστηριότητες, σε μία λογική **ζωνών** -με εξειδικευμένη λειτουργία για την κάθε μία- και **προορισμών**. Βασικές αρχές της οργάνωσης του χώρου αναδιαμορφώθηκαν με την εξέλιξη αυτή, καθώς ο παράγοντας της χρονικής εγγύτητας υποκατέστησε πλέον ολοκληρωτικά αυτόν της χωρικής εγγύτητας, η χωρική διασπορά έγινε πλεονέκτημα και η συγκέντρωση μειονέκτημα. Έτσι, παράλληλα με την έκλειψη της κλασικής διχοτομίας πόλης/υπαίθρου στην οποία αναφερθήκαμε στο προηγούμενο υπο-κεφάλαιο, τείνει να ξεπεραστεί και μία

¹⁰⁹ Στην σύγχρονη διεθνή βιβλιογραφία, η συνηθέστερη και πλέον καθιερωμένη χρήση του όρου «αστική μετάβαση» χρησιμοποιείται βέβαια ως αναφορά σε ένα άλλο φαινόμενο, στην «έκρηξη» της αστικοποίησης που σημειώνεται στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες του κόσμου (LDCs).

δεύτερη κλασική αντίθεση, αυτή μεταξύ της πολυλειτουργικής κεντρικής πόλης και των –μονολειτουργικών– περιοχών κατοικίας στην περιφέρεια. Περιφερειακοί πυρήνες, εξειδικευμένοι σε λίγες ή μοναδικές λειτουργίες (όπως οι ‘*aerovilles*’ γύρω από μεγάλα αεροδρόμια, Πανεπιστημιακά campuses, πόλοι αναψυχής, «καλλιτεχνουπόλεις», «τεχνοπόλοι» κ.λ.π) σχηματίζουν τα σύγχρονα αστικά νεφελώματα, γνωστά στην διεθνή βιβλιογραφία ως «αστικά αρχιπελάγη¹¹⁰» (Emangard, 2001, Claval, 2003, και Borsdorf, 2004). Οι νέοι αυτοί πυρήνες, τείνουν να απορροφούν όλο και μεγαλύτερα κομμάτια των αστικών λειτουργιών από τα παραδοσιακά αστικά κέντρα, ιδιαίτερα τα μητροπολιτικά. Οι εναπομένουσες σε αυτά λειτουργίες, διαμορφώνουν σε πολλές περιπτώσεις μία εντελώς διαφοροποιημένη ταυτότητα σε ό,τι αφορά την οικονομική (κλαδική) διάρθρωση τους ενώ πολλές φορές επίσης, υποβαθμίζουν (σε στατιστικό επίπεδο) την θέση ορισμένων πόλεων στην αστική ιεραρχία, εφ’όσον τα οικονομικά μεγέθη (παραγόμενο προϊόν, θέσεις εργασίας κ.λ.π) πολλών από τους δυναμικότερους τομείς τους καταγράφονται πλέον έξω από τα συμβατικά όρια τους.

¹¹⁰ Η τεράστια διάδοση της χρήσης του όρου του «αρχιπελάγους» ως εννοιολογικό δάνειο και μεταφορά, τα τελευταία τριάντα χρόνια, από τομείς τόσο διαφορετικούς όσο η Επιστήμη του Χώρου, η Οικονομία, η Φιλοσοφία, η Κοινωνιολογία, η Λογοτεχνία, κ.λ.π., έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον και –όπως εύστοχα σημειώνει ο Jean-Baptiste Arrault (2005), πρέπει να αποδοθεί στην μεγάλη περιγραφική υπαινικτικότητα που περιέχει ο όρος. Ο συγκεκριμένος όρος, που ξεκίνησε αρχικά ως κύριο όνομα – του Αιγαίου Πελάγους– έγινε ως γνωστόν από τον 18^ο αιώνα γεωγραφικός όρος που σημαίνει την ομάδα νησιών. Ως εννοιολογική μεταφορά, χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τον μεγάλο ιστορικό της τέχνης και δοκιμογράφο Elie Faure (1932): Στο βιβλίο του *Ανακάλυψη του αρχιπελάγους (Découverte de l’archipel)*, που περιείχε μια εξαιρετικά πρόωμη επισήμανση των συνεπειών της παγκοσμιοποίησης, το «αρχιπέλαγος» συνθέτουν οι ευρωπαϊκοί λαοί και οι κουλτούρες τους, που διαφοροποιούνται μεταξύ τους αλλά και αλληλοσυνδέονται με πολλαπλές σχέσεις.

Σχήμα 2.3. Σχηματική μορφή του «αστικού αρχιπελάγους»



Πηγή: Borsdorf, 2004

Ταυτόχρονα, όπως έχει επισημάνει ο Champion (2001), οι πολυπυρηνικές αστικές μορφές στην Ευρώπη συνδέονται και με τις σύγχρονες δημογραφικές εξελίξεις (των τεσσάρων περίπου τελευταίων δεκαετιών) που αναφέρονται από κάποιους συγγραφείς και ως ‘δεύτερη δημογραφική μετάβαση’. Οι εξελίξεις αυτές, έχουν ως βασικότερα στοιχεία την επιβράδυνση της πληθυσμιακής αύξησης, την επέκταση της αναμενόμενης επιβίωσης, την ραγδαία μείωση της γονιμότητας, την αύξηση των διαζυγίων και την εμφάνιση ενός μεταναστευτικού ρεύματος με νέα ποιοτικά χαρακτηριστικά, που είναι γνωστό ως ‘ τρίτο κύμα ’ της μεταπολεμικής μετανάστευσης και χαρακτηρίζεται από την σημαντική παρουσία νέων στοιχείων σε σχέση με τα πρώτα δύο κύματα -όπως το υψηλής κατάρτισης εργατικό δυναμικό, οι πολιτικοί πρόσφυγες και οι λαθρομετανάστες (τα ποσοστά των οποίων είναι πολύ υψηλότερα από ό,τι στις προηγούμενες περιόδους). Στο επίπεδο του πληθυσμιακού προφίλ που διαμορφώνουν οι νέες δημογραφικές εξελίξεις, μεγαλύτερη σημασία

φαίνεται να έχει η εντυπωσιακή αύξηση των ατομικών νοικοκυριών και των μονογονεϊκών οικογενειών. Επίσης, ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό των αστικών πληθυσμών μετά την ‘δεύτερη δημογραφική μετάβαση’ -που έχουν επισημάνει αρκετοί συγγραφείς αλλά δύσκολα μπορεί να αποδοθεί στατιστικά- είναι η εξαιρετικά αυξημένη ρευστότητα στον σχηματισμό των νοικοκυριών (Coleman, 1996).

Ωστόσο, και κατά τον ίδιο τον Champion, η σύνδεση μεταξύ των δύο φαινομένων (των πολυκεντρικών αστικών μορφών από την μία και της ‘δεύτερης δημογραφικής μετάβασης’ από την άλλη) δεν αφορά οπωσδήποτε και σχέσεις αιτιότητας, προς την μία ή την άλλη κατεύθυνση, κάτι που μένει να αποδειχθεί. Η χαρακτηριστική ιδιαιτερότητα του δημογραφικού προφίλ του πληθυσμού που διαμορφώνει την φυγόκεντρη τάση της «αστικής εξόδου» προς τους μικρότερους περιφερειακούς πυρήνες είναι ότι εμφανίζει τα αντίστροφα δημογραφικά χαρακτηριστικά από αυτά που κυριαρχούν στην παρούσα ‘δεύτερη δημογραφική μετάβαση’: Στον πληθυσμό των περιφερειακών οικισμών –είτε αυτοί είναι μικροί αστικοί πόλοι είτε ανήκουν στην κατηγορία των λεγομένων ‘*urban villages*’- σημειώνονται κατά κανόνα θετικά φυσικά και μεταναστευτικά ισοζύγια, καταγράφεται σχετικά νεανικός πληθυσμός και σχετικά υψηλό μέσο μέγεθος των νοικοκυριών (Emangard, 2001). Τα χαρακτηριστικά αυτά αποτελούν βέβαια και μία από τις σημαντικές παραμέτρους που διαμορφώνουν την γενική τάση για σταθερή αύξηση του σχετικού πληθυσμιακού βάρους των περιφερειακών πυρήνων στο εσωτερικό των αστικών περιοχών (όπως θα δούμε και στην συνέχεια).

2.2 Η έννοια της περιαστικοποίησης και ο ρόλος της στην σύγχρονη «αστική μετάβαση»: Από την πόλη στην αστική περιοχή

Διαδικασία που –όπως είδαμε πιο πάνω- συνδέεται άμεσα τόσο με την επικράτηση νέων προτύπων *lifestyle* όσο και με την αποσυμφόρηση διαφόρων αστικών λειτουργιών, η διάχυση του αστικού φαινομένου στην ευρύτερη περιφέρεια των πόλεων, αποτελεί αναντίρρητα μία από τις μορφές της ίδιας της αστικοποίησης. Και αυτό, παρά το γεγονός ότι δεν αναφέρεται στο στενό χωρικό πλαίσιο της πόλης αλλά σε έναν χώρο που βρίσκεται σε μία κατάσταση διαρκούς μετάβασης, μέσα από την διαδικασία της λειτουργικής -κατ’ αρχήν- αλλά και της μορφολογικής, σε ένα βαθμό, αστικοποίησης του.

Αν και στην σύγχρονη μορφή της, η περιαστικοποίηση, στον ευρωπαϊκό τουλάχιστον χώρο, έχει συνδεθεί με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις κοινωνικοοικονομικές και πολιτισμικές μεταβολές της μετα-φορντικής εποχής, προηγήθηκε οπωσδήποτε μια «πρόδρομη φάση» του φαινομένου, που παρουσιάστηκε από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, χαρακτηρίζοντας έντονα τις βορειο-αμερικανικές κυρίως πόλεις –και σε ένα πολύ μικρότερο βαθμό, εκείνες της βόρειας Ευρώπης. Η «βιομηχανική» αυτή φάση της περιαστικοποίησης έχει –όπως είναι φυσικό- διεξοδικά περιγραφεί και αναλυθεί από τους αμερικανούς συγγραφείς, που, ήδη από την δεκαετία του ’50, δημιούργησαν τον κυρίαρχο έως σήμερα συναφή όρο της αστικής διάχυσης (*urban sprawl*) –όρο που αναφέρεται ειδικότερα στην πιο σποραδική (και ενίοτε άναρχη) μορφή της οικιστικής ανάπτυξης στην περιφέρεια των πόλεων, δηλαδή στο κομμάτι της περιαστικής ανάπτυξης που δεν συντελείται σε συγκροτημένους ή έστω “αναγνωρίσιμους” οικιστικούς πυρήνες (Hugo et al., 2003). Είναι χαρακτηριστικό ότι, κατά την πρώτη αυτή μεταπολεμική περίοδο, η προσέγγιση του φαινομένου από τους πολεοδόμους ήταν απόλυτα θετική, καθώς η διαδικασία της αστικής διάχυσης αλλά και της περιαστικοποίησης ευρύτερα, ταυτιζόταν με τις ήδη διαμορφούμενες επιλογές της αποκέντρωσης και της αποσυγκέντρωσης.¹¹¹ Ο ίδιος όρος της ‘αστικής διάχυσης’, συνεχίζει να χρησιμοποιείται ευρύτατα από πολλούς

¹¹¹ Το πιο κλασικό ίσως έργο που απηχεί τον «ενθουσιασμό» των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών για τα φαινόμενα της αστικής διάχυσης και της περιαστικοποίησης, είναι το βιβλίο του πολεοδόμου Erwin Anton Gutkind (1962), με τον εύγλωττο τίτλο, «*Το λυκόφως των πόλεων*» (*The Twilight of Cities*).

συγγραφείς, και σε κάποιες περιπτώσεις να ταυτίζεται με το ευρύτερο φαινόμενο της περιαστικοποίησης, παρ' ότι σήμερα τείνει να πάρει περισσότερο ένα αρνητικό περιεχόμενο, χαρακτηρίζοντας ειδικότερα την άναρχη –ή έστω την αποσπασματική και ασυνεχή- εξάπλωση των πόλεων. Ταυτόχρονα, είναι διαπιστωμένο ότι το περιεχόμενο του όρου διαφοροποιείται από τον ένα συγγραφέα στον άλλο –αλλά και στις διάφορες «επίσημες» ορολογίες¹¹².

Παράλληλα, μια πολύ σημαντική μετάβαση -σε ένα θεωρητικό και εννοιολογικό επίπεδο- σημειώθηκε και με την διαμόρφωση ενός καινούργιου περιεχομένου για τις ίδιες τις έννοιες της αστικότητας και του αστικού πληθυσμού κατά τις τελευταίες δεκαετίες –η οποία και αφορά άμεσα την δική μας προσέγγιση: Η αστικότητα, αποσυνδέεται πλέον από παραμέτρους όπως η πυκνότητα του δομημένου ιστού, οι χρήσεις γης ή η φυσική εγγύτητα προς κάποιο κέντρο. Ήδη από τη δεκαετία του 1960, ο Melvin M. Webber, μέσα από την κοινωνικο-οικονομική του προσέγγιση, υπήρξε από τους πρώτους που διατύπωσαν το νέο περιεχόμενο της αστικότητας¹¹³. Αναμφίβολα, είναι η νέα αυτή εννοιολόγηση της αστικότητας που είχε τον καθοριστικό ρόλο –κατά τις επόμενες δεκαετίες- στην ανάδειξη του λειτουργικού κριτηρίου στο ζήτημα του καθορισμού των αστικών περιοχών, όπως θα δούμε στο σχετικό κεφάλαιο. Στην πραγματικότητα, το νέο περιεχόμενο της αστικότητας είναι αυτό που ανέδειξε και προσέδωσε την έμφαση στον πρώτο όρο του θεωρητικού και μεθοδολογικού «διλήμματος» για το πώς πρέπει πρωταρχικά να προσεγγίζεται η

¹¹² Χαρακτηριστικό παράδειγμα για την ασάφεια και την πολυσημία του όρου, αποτελεί ο ορισμός που δίνει το 'Λεξιλόγιο των Στατιστικών Περιβάλλοντος' των Ηνωμένων Εθνών (UN, 1997) για την 'αστική διάχυση' (urban sprawl), το οποίο την ορίζει ως «την εξάπλωση μιας αστικής περιοχής, προκειμένου αυτή να περιλάβει τον αυξανόμενο πληθυσμό της». Είναι προφανές ότι ένας τέτοιος ορισμός, αναφέρεται ουσιαστικά στο -κλασσικό και διαχρονικό- φαινόμενο της γεωμετρικής εξάπλωσης των πόλεων που βρίσκονται σε φάση πληθυσμιακής αύξησης και όχι σε ένα σύγχρονο φαινόμενο με κάποια εντελώς ιδιαίτερα χαρακτηριστικά –και το οποίο άλλωστε καταγράφεται ακόμα και στην περιφέρεια αστικών κέντρων που δεν παρουσιάζουν πληθυσμιακή αύξηση. Αντίθετα, ένας πολύ πιο δόκιμος επίσημος ορισμός της αστικής διάχυσης είναι αυτός του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, ο οποίος την ορίζει ως «το φυσικό πρότυπο μιας, χαμηλής πυκνότητας, ασυνεχούς εξάπλωσης ευρέων αστικών περιοχών, υπό τις συνθήκες της Αγοράς» (EEA, 2006). Ο Reid Ewing (2008), στην ολοκληρωμένη βιβλιογραφική του επισκόπηση σχετικά με την αστική διάχυση, παρατηρεί ότι για την πλειοψηφία των συγγραφέων, αυτή προϋποθέτει την χαμηλή πυκνότητα, την διάσπαρτη ανάπτυξη, τον διαχωρισμό του τόπου κατοικίας από τον τόπο εργασίας και την έλλειψη λειτουργικού υπαίθριου χώρου.

¹¹³ «Είναι πιο ενδιαφέρον να κατανοήσει κανείς την αστικότητα ως μια ιδιότητα που συνδέεται με την ποσότητα και την ποικιλία της συνεισφοράς του καθενός στην πολιτιστική ζωή ενός κόσμου δημιουργικών ειδικών, καθώς και με την ποσότητα και την ποικιλία των λαμβανομένων πληροφοριών. Με τον τρόπο αυτό, η αστικότητα παύει να είναι το αποκλειστικό χαρακτηριστικό του αστού. Οι πληθυσμοί της 'suburbia' και της 'exurbia' συγκαταλέγονται μεταξύ των πλέον αστικών...» (Webber, 1964).

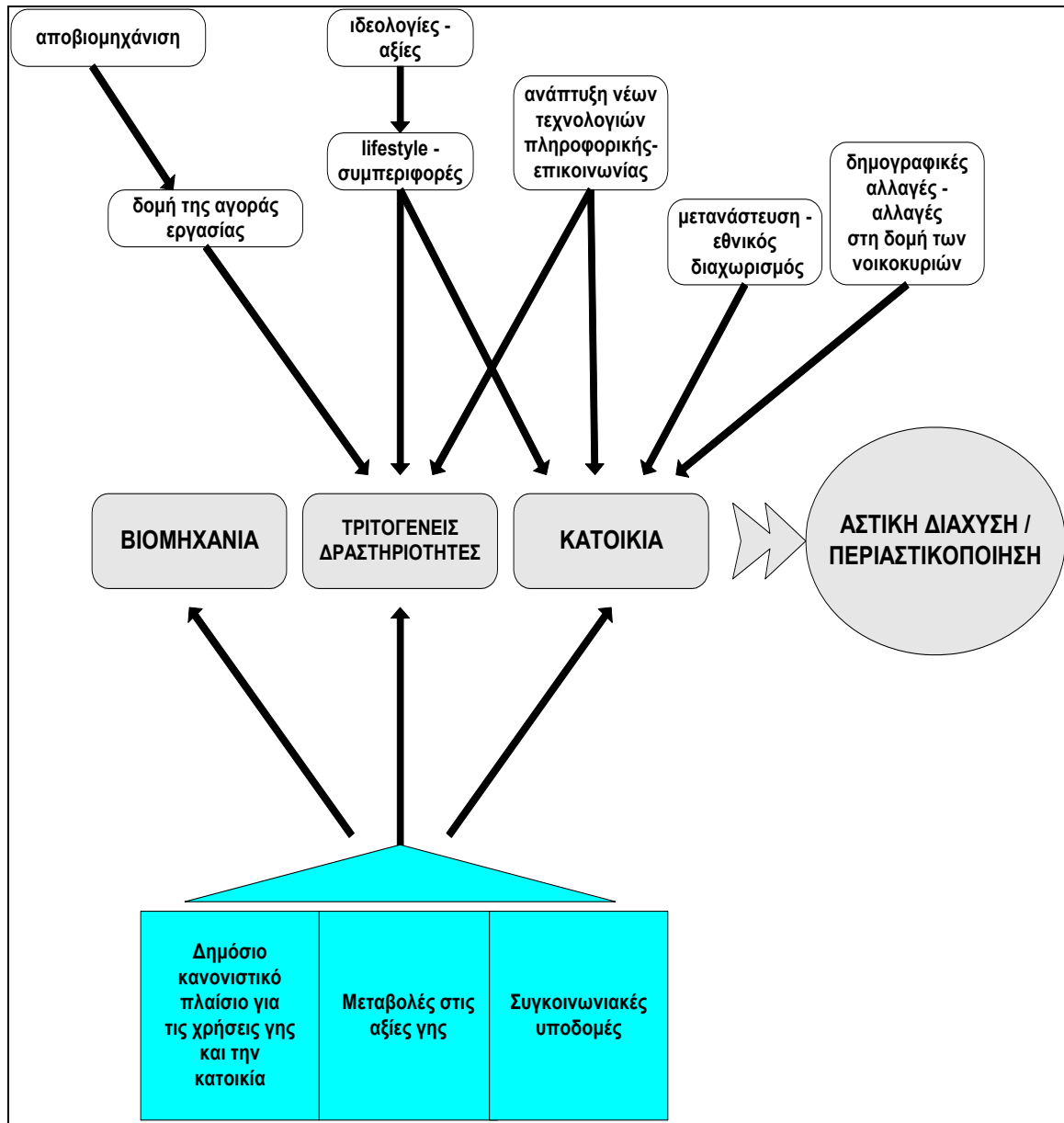
αστικοποίηση –που μπορεί να συμπυκνωθεί στην έκφραση «αστικοποίηση των ανθρώπων ή αστικοποίηση του χώρου;».

Με το πέρασμα στην μεταβιομηχανική εποχή, διαμορφώθηκε μια συνέργια από νέους παράγοντες που συντέιναν στην επιβεβαίωση της περιαστικοποίησης με τα σύγχρονα χαρακτηριστικά της, διεθνώς, αλλά και ειδικότερα, στην κυριαρχία και επέκταση του φαινομένου σε ολόκληρο πλέον τον ευρωπαϊκό χώρο (από βορά προς νότο). Ως βασικοί τέτοιοι παράγοντες, μπορούν να αναφερθούν οι εξής:

- Το «φυσικό στοιχείο» έχει προσλάβει μια σημαντική θέση στις σύγχρονες αντιλήψεις τόσο του πληθυσμού όσο και των επιχειρήσεων
- Ο αγροτικός και ο αστικός τρόπος ζωής (*lifestyles*) τείνουν να συγκλίνουν στις μεταβιομηχανικές κοινωνίες –όπως οι ευρωπαϊκές και γενικότερα αυτές των πλέον ανεπτυγμένων κρατών (MDCs).
- Νέοι αστικοί χώροι, όπως εμπορικά κέντρα, πάρκα αναψυχής, πολυκινηματογράφοι, γήπεδα γκολφ κ.α., έχουν εισβάλει στον σύγχρονο αστικό τρόπο ζωής.
- Η αναζήτηση δραστηριοτήτων αναψυχής έχει επεκταθεί και αφορά όλες τις ηλικιακές ομάδες του πληθυσμού.
- Λόγω της αύξησης και της διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων αναψυχής, τα σημεία στα οποία οι κάτοικοι θέλουν να έχουν πρόσβαση και να επισκέπτονται σε ημερήσια ή εβδομαδιαία βάση αυξάνονται σταθερά.
- Οι μεταποιητικές δραστηριότητες αναζητούν χαμηλότερα κόστη γης και αποβλήτων σε μια μεγαλύτερη ακτίνα από τις πόλεις.

Οπωσδήποτε, ο τρόπος που παράγοντες όπως οι παραπάνω συνδιαμορφώνουν την περιαστικοποίηση δεν γίνεται σύμφωνα με κάποιο καθολικό μοντέλο, αλλά με σημαντικές τοπικές διαφοροποιήσεις ανάλογα με τα πολιτισμικά, οικονομικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά του χώρου –διαφοροποιήσεις που έχουν να κάνουν κυρίως με το σχετικό ειδικό βάρος που κάποιοι παράγοντες αποκτούν κατά περίπτωση. Σχηματικά, το πλέγμα των καθοριστικών παραγόντων του φαινομένου – και οι επί μέρους τομείς της περιαστικοποίησης στους οποίους επιδρά ειδικότερα ο καθένας- αποδίδονται στο Σχήμα 2.4.

Σχήμα 2.4. Το πλέγμα των παραγόντων που διαμορφώνουν την αστική διάχυση και την περιαστικοποίηση



Πηγή: Δική μας επεξεργασία

Όπως αναγνωρίζουν οι περισσότεροι συγγραφείς διεθνώς, η περιαστικοποίηση εκφράζει περισσότερο την περιγραφή μιας νέας κατηγορίας του χώρου παρά μια αποκρυσταλλωμένη θεωρητικά έννοια. Άλλωστε, ο ορισμός και τα χαρακτηριστικά του περιαστικού χώρου αποτελούν ένα σύνθετο ζήτημα της αστικής θεωρίας που περιπλέκεται ακόμα περισσότερο από την χρήση διαφορετικής ορολογίας στις

διάφορες γλώσσες. Μέσα όμως από τα ζητήματα των ορισμών και της κατηγοριοποίησης του περιαστικού χώρου, συνεχίζει στην πραγματικότητα να τίθεται το πρωταρχικό ζήτημα, ως προς την ουσία της περιαστικοποίησης. Με έναν γενικό τρόπο, θα μπορούσε πράγματι αυτή να οριστεί ως «κάθε διαδικασία μετασχηματισμού του αγροτικού χώρου που βρίσκεται σε εγγύτητα και υπό την επιρροή των πόλεων» (Thomsin, 2001). Όμως ένας τέτοιος ορισμός της αποφεύγει να απαντήσει στην πραγματική φύση του φαινομένου, για την οποία παρουσιάζονται διεθνώς δύο αντίθετες προσεγγίσεις: Η πιο κλασσική προσέγγιση, συνδέει το φαινόμενο με μία βαθιά κρίση του «αστικού» και με την είσοδο σε μία φάση «αντι-αστικοποίησης», στον λεγόμενο «αστικό κύκλο». Από την άλλη, η αντίστροφη θέση υιοθετεί την θεώρηση σύμφωνα με την οποία, στην πραγματικότητα, το φαινόμενο δεν αποτελεί παρά μόνο την αλλαγή της μορφής στην ίδια διαδικασία (της αστικοποίησης), εφ'όσον, όπως πάντα συνέβαινε με την αστικοποίηση, έχουμε να κάνουμε με την συνεχώς αυξανόμενη συγκέντρωση πλούτου και ισχύος σε πολύ μικρά κομμάτια της επιφάνειας του πλανήτη (Morigioni-Ebrard, 2009a). Συνεπώς, η περιαστικοποίηση δεν αποτελεί στην ουσία της παρά μία νέα μορφή της αστικοποίησης (χαρακτήρας που δεν αναιρείται από το γεγονός ότι η δυναμική του περιαστικού φαινομένου συμπεριλαμβάνει και μία ιδιαίτερα ισχυρή «φυγόκεντρη» συνισταμένη, με τα χαρακτηριστικά της αστικής αποσυμφόρησης).

Οπωσδήποτε, είναι φανερό ότι η φύση της περιαστικοποίησης συνεχίζει να επιδέχεται πολλές –και συχνά διαμετρικά αντίθετες– ερμηνείες, ενώ παράλληλα, και ο προσδιορισμός και η οριοθέτηση της αντιμετωπίζουν επίσης προβλήματα, καθώς αυτή παρουσιάζει χαρακτηριστικά πολυ-λειτουργικότητας και –κυρίως– έντονη χωρική ασυνέχεια (Jaquinta and Drescher, 2000). Ωστόσο, εκείνο στο οποίο συμφωνεί η μεγαλύτερη μερίδα των συγγραφέων διεθνώς, είναι ότι οι διαδικασίες της περιαστικοποίησης είναι –όπως είδαμε και εισαγωγικά– καταλυτικές και συνδέονται με την ευρύτερη «αστική μετάβαση» της παρούσης περιόδου, εξ' αιτίας της οποίας η σύγχρονη αστική θεωρία επικεντρώνει όλο και λιγότερο στην κλασσική έννοια της πόλης και όλο και περισσότερο στην έννοια της αστικής περιοχής (Choay, 1994). Η επικέντρωση αυτή βέβαια στον ευρύτερο περιαστικό χώρο, συνοδεύεται σε μεγάλο βαθμό και με την εντονότερη κριτική και αμφισβήτηση που κυριαρχεί πλέον, (ιδιαίτερα για το σύμφυτο με την περιαστικοποίηση, «παθογενές» φαινόμενο της αστικής διάχυσης –στο οποίο και αντιπαραβάλλονται τα πλεονεκτήματα μιας

επαναφοράς και αξιοποίησης του προτύπου της «συμπαγούς πόλης», είτε στην κλασική του μορφή είτε μέσα από εντελώς καινοτόμες προσεγγίσεις).

2.3 Η χωρική δομή και η λειτουργία των Αστικών Περιοχών

Η αστική περιοχή έχει πλέον καταστεί η «έννοια-κλειδί» και το κρίσιμο χωρικό επίπεδο για την περιγραφή της αστικοποίησης στη μεταβιομηχανική εποχή –ιδιαίτερα στις πιο ανεπτυγμένες χώρες (MDCs). Η διάχυση του αστικού φαινομένου πολύ πιο πέρα από τα όρια του συμπαγούς πυρήνα της πόλης, αποτελεί, όπως είδαμε και εισαγωγικά, το πιο κρίσιμο και πιο χαρακτηριστικό στοιχείο της παρούσας φάσης της αστικοποίησης στην Ευρώπη (αλλά και έξω από αυτήν).

Ένα από τα αποτελέσματα αυτής της διάχυσης είναι ότι, εφόσον ο αστικός πυρήνας –όπως είδαμε- χάνει μέρος από την παραδοσιακή συγκέντρωση των λειτουργιών του, εκπίπτει ως έννοια δυνάμενη να περιγράψει το αστικό φαινόμενο. Πλέον, οι κάτοικοι των αστικών περιοχών –ανεξαρτήτως της ζώνης στην οποία κατοικούν- αναπτύσσουν τις διάφορες δραστηριότητες τους μέσα σε ένα πολύ ευρύτερο γεωγραφικό πλαίσιο. Μέσα σε αυτό το διευρυμένο γεωγραφικό πλαίσιο, οι σχέσεις μεταξύ των ανθρώπων και των διαφόρων οικονομικών –και άλλων- θεσμών δεν έχουν μεν ριζικά αλλάξει αλλά έχουν χωρικά διευρυνθεί.

Η νέα αυτή, διευρυμένη και με πολυκεντρικά χαρακτηριστικά γεωγραφική οντότητα του αστικού φαινομένου έχει εκτενώς αναλυθεί στην διεθνή βιβλιογραφία, σε ό,τι αφορά τα τυπολογικά χαρακτηριστικά και την δομή της.

2.3.1 Οι διαδικασίες δημιουργίας των πολυκεντρικών αστικών περιοχών και οι τυπολογίες τους

Οι νέες μορφές που χαρακτηρίζουν την σύγχρονη περιαστικοποίηση συνεχίζουν να χαρακτηρίζονται, στις περισσότερες των περιπτώσεων, από έναν κυρίαρχο πυρήνα, αυτόν της «κεντρικής πόλης», γύρω από τον οποίο διαμορφώνεται η ζώνη με τα ενδιάμεσα –ή μεταβατικά- χαρακτηριστικά που αποκαλείται περιαστική. Εντούτοις, ένα όλο και συνηθέστερο πρότυπο, χαρακτηρίζεται –όπως είδαμε εισαγωγικά- από την ύπαρξη περισσότερων τέτοιων αστικών πυρήνων που βρίσκονται ενσωματωμένοι λειτουργικά (και σε ένα μικρότερο βαθμό μορφολογικά) σε μια πολυκεντρική δομή εκτεταμένης αστικής περιοχής¹¹⁴, η οποία, για αυτόν τον λόγο, συχνά αναφέρεται με τους όρους «αστικό αρχιπέλαγος» ή «αστικό νεφέλωμα». Οι πυρήνες αυτοί, διαφοροποιούνται από τον υπόλοιπο χώρο του «αστικού νεφελώματος», όχι κατ' ανάγκη από μία υψηλότερη πυκνότητα πληθυσμού, αλλά από μία υψηλότερη πυκνότητα θέσεων εργασίας, πυκνότητα που συχνά προσεγγίζει ή και ξεπερνά αυτήν που καταγράφεται στην κεντρική πόλη.

Η δημιουργία-εμφάνιση τέτοιων πολυκεντρικών αστικών περιοχών προκύπτει μέσα από τρία διαφορετικά εξελικτικά πρότυπα –που έχει περιγράψει όπως είδαμε ο T. Champion (2001) –αλλά και πριν από αυτόν οι Clark και Kuijpers-Linde (1994), οπότε η τυπολογία τους που αναφέρεται στην διαδικασία σχηματισμού τους είναι - αντίστοιχα- απλή. Οι τρεις διαδικασίες που οδηγούν στην δημιουργία πολυπυρηνικών αστικών περιοχών (Σχήμα 2.5) είναι οι εξής:

- α) Στο πρώτο πρότυπο, αυτό της «φυγόκεντρης διαδικασίας», η εξωστρεφής ανάπτυξη και εντατικοποίηση ενός δυναμικού αστικού κέντρου ευνοεί την δημιουργία περιφερειακά νέων πόλων. Η μεγέθυνση μιας μονοκεντρικής πόλης

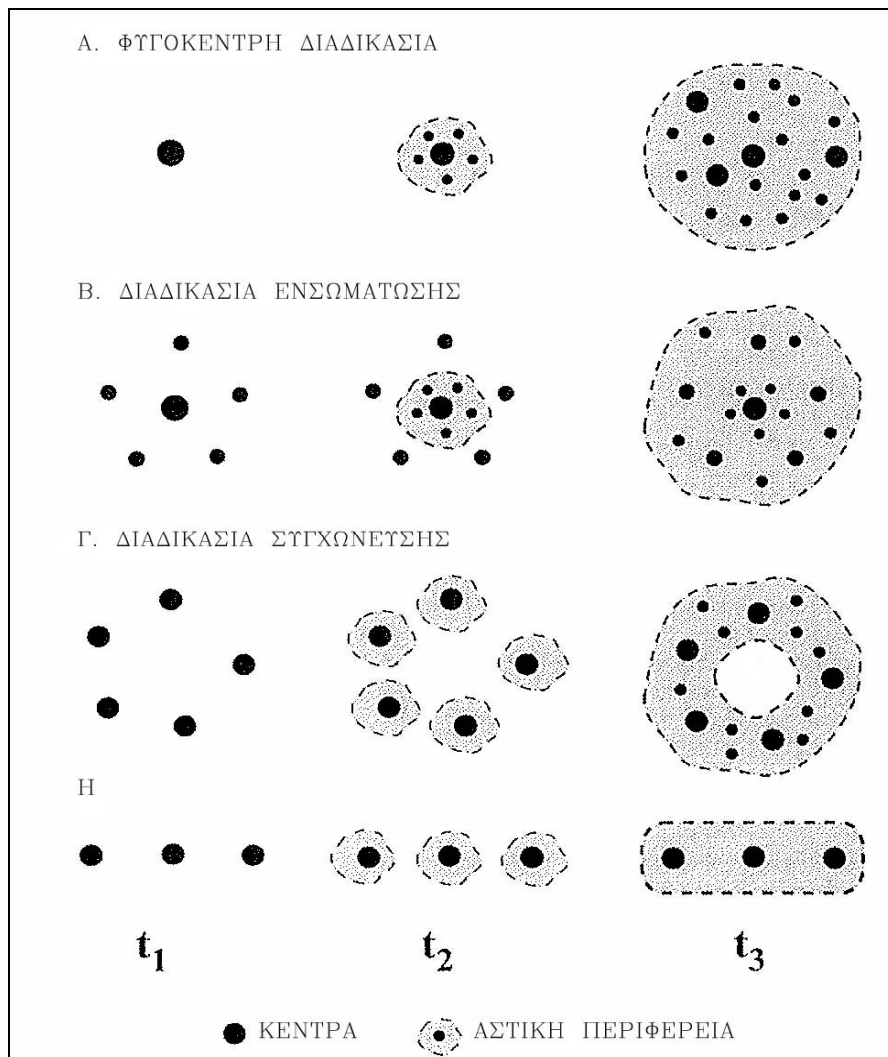
¹¹⁴ Το φαινόμενο αυτό αναφέρεται στην σημαντική έννοια της Επιστήμης του Χώρου που ονομάζεται πολυκεντρικότητα –ή πολυκεντρισμός. Η έννοια του πολυκεντρισμού είναι βέβαια εξαιρετικά ευρεία, καθώς δεν περιορίζεται μόνο σε αυτήν την –αστική- κλίμακα: Το Ευρωπαϊκό Δικτυακό Παρατηρητήριο Χωροταξίας (ESPON), στην πλέον ολοκληρωμένη μελέτη που έχει γίνει ποτέ για τον πολυκεντρισμό (το ESPON 1.1.1), διακρίνει 4 χωρικά επίπεδα πολυκεντρικότητας: α) το «μακρο» επίπεδο, του ευρωπαϊκού χώρου συνολικά, το οποίο αναφέρεται στις μεγάλες οικονομικές μακρο-περιφέρειες, β) το «μεσο» επίπεδο, που είναι το δια-μητροπολιτικό και αναφέρεται στις Μητροπολιτικές περιφέρειες, γ) το «μικρο» επίπεδο, που είναι διαστικό και αναφέρεται ακριβώς στις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές και, δ) το επίπεδο της πόλης, που είναι ενδοαστικό και αναφέρεται στα αστικά υπο-κέντρα (ESPON 1.1.1, 2006).

οδηγεί στην μεταφορά δραστηριοτήτων σε εναλλακτικούς πόλους, στην αστική περιφέρεια, που -σε μερικές περιπτώσεις- φτάνουν να ανταγωνίζονται το αρχικό κέντρο. Σε ένα θεωρητικό επίπεδο, η Περιφερειακή Επιστήμη έχει, εδώ και αρκετές δεκαετίες, ασχοληθεί με το συγκεκριμένο μοντέλο σχηματισμού πολυκεντρικών αστικών περιοχών, συνδέοντας την ανάδυση των νέων περιφερειακών υπο-κέντρων με την πληθυσμιακή αύξηση και την αύξηση του κόστους των ημερησίων μετακινήσεων προς το κέντρο- η οποία υποχρεώνει τις επιχειρήσεις να καταβάλουν μεγαλύτερους μισθούς για να καλύψουν αυτήν την αύξηση του κόστους (Fujita and Ogawa, 1982). Άλλοι συγγραφείς, έχουν και εμπειρικά καταδείξει με ποιόν τρόπο οι πολυκεντρικές αστικές περιοχές που δημιουργούνται, επιτυγχάνουν να συνδυάζουν τα αντίστοιχα πλεονεκτήματα των μεγάλων και των μικρών αστικών περιοχών, καθώς προσφέρουν στις εταιρείες που εγκαθίστανται εκεί κάποια από τα πλεονεκτήματα της συγκέντρωσης που χαρακτηρίζουν τις μεγάλες αστικές περιοχές, ενώ ταυτόχρονα μειώνουν αισθητά το κόστος και τον χρόνο της μετακίνησης των εργαζομένων (McMillen and Smith, 2003).

Ιδιαίτερα χαρακτηριστική κατηγορία νέων πόλων που υπάγονται σε αυτή την πρώτη περίπτωση, είναι οι περιοχές για τις οποίες ο Joel Garreau (1991) –έχοντας υπόψη παραδείγματα πρώτιστα από τον αμερικανικό, αλλά και από τον ευρωπαϊκό χώρο- καθιέρωσε τον όρο ‘edge cities’¹¹⁵ (πόλεις παρυφής): Με τον διάσημο αυτό νεολογισμό, ο Garreau βάφτισε τους πυρήνες στην περιφέρεια μεγάλων κυρίως μητροπόλεων, που συγκεντρώνουν επιχειρηματικές, εμπορικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες, εκτός των παραδοσιακών αστικών κέντρων, και αναπτύχθηκαν σε ζώνες που μέχρι πρόσφατα ήταν είτε οικιστικά προάστια είτε ημι-αγροτικές κοινότητες. (Οι πόλοι που αναπτύσσονται γύρω από μεγάλα αεροδρόμια –γνωστοί στην διεθνή βιβλιογραφία και ως ‘aerovilles’- ανήκουν σε μία ιδιαίτερη κατηγορία των ‘edge cities’). Ωστόσο, στον ευρωπαϊκό χώρο, όπου τα χαρακτηριστικά της αστικοποίησης παρουσιάζουν μια ευρύτατη διαφοροποίηση, η χρήση του όρου της ‘πόλης παρυφής’ έχει αμφισβητηθεί από αρκετούς συγγραφείς, ενώ ορισμένοι Βρετανοί συγγραφείς, όπως οι Phelps και Parsons (2003), έχουν προτιμήσει τον όρο «αστικές περιοχές παρυφής» (στον οποίον αποδίδεται ένα ευρύτερο περιεχόμενο - δηλαδή μπορεί να συμπεριλαμβάνει μια μεγαλύτερη ποικιλία μορφών).

¹¹⁵ Ο συγκεκριμένος όρος, που γνώρισε ευρύτατη καθιέρωση με το ομώνυμο βιβλίο του Garreau (1991), είχε πρωτοχρησιμοποιηθεί από τον Tom Wolfe, το 1968, στο μυθιστόρημα του “The Electric Kool-Aid Acid Test”.

Σχήμα 2.5. Τυπολογία των πολυκεντρικών αστικών περιοχών με βάση τον τρόπο σχηματισμού τους.



Πηγή: Champion, 2001

- β) Στο δεύτερο πρότυπο, (διαδικασία ενσωμάτωσης), το πολυπυρηνικό μοντέλο προκύπτει απλά από την σταδιακή ολοκλήρωση-ενσωμάτωση γειτονικών μονοπυρηνικών αστικών περιοχών μέσα από μια διαδικασία «διαστολής» του μεγαλύτερου από αυτά. Η εξάπλωση προς όλες τις κατευθύνσεις ενός μεγάλου (μητροπολιτικού) αστικού κέντρου, έχει δηλαδή ως αποτέλεσμα αυτό να ενσωματώνει διαδοχικά μικρότερα κέντρα της περιοχής του, τα οποία επίσης μπορεί σε κάποιες περιπτώσεις να φτάσουν να ανταγωνίζονται τον αρχικό κύριο πόλο, έχοντας απορροφήσει ένα σημαντικό κομμάτι από τις λειτουργίες του. Οι

συγκεκριμένες πολυπυρηνικές μορφές ευρύτερων αστικών περιοχών εμφανίζονται συχνότερα σε χώρες ή περιφέρειες που χαρακτηρίζονται από υψηλή πυκνότητα πληθυσμού και από αστικά συστήματα με χαρακτηριστικά σημαντικής χωρικής συγκέντρωσης όπως είναι η Μεγάλη Βρετανία, η Γερμανία, η Ολλανδία κ.λ.π. Επίσης, η διαδικασία της «ενσωμάτωσης» είναι το μόνο από τα τρία περιγραφόμενα πρότυπα σχηματισμού πολυπυρηνικών αστικών περιοχών που έχει συχνή εμφάνιση και στις Λιγότερο Ανεπτυγμένες Χώρες.

-γ) Στο τρίτο πρότυπο (διαδικασία συγχώνευσης), η παράλληλη μεγέθυνση και εξάπλωση γειτονικών ανεξάρτητων αστικών κέντρων αντίστοιχου μεγέθους, σε συνδυασμό με την βελτίωση των συγκοινωνιακών συνδέσεων τους, οδηγεί στην συγχώνευση τους σε μία ενιαία –αλλά πολυκεντρική– αστική περιοχή, είτε με τη μορφή «δακτυλίου», όπως έχει συμβεί στις περιοχές Randstad της Ολλανδίας και Ruhr της Γερμανίας (Van der Laan, 1998), είτε σε «γραμμική» μορφή, όπως τείνει τα πιο πρόσφατα χρόνια να δημιουργηθεί μεταξύ των ελβετικών πόλεων Γενεύη-Λωζάνη και Ζυρίχη-Βέρνη. Η διαδικασία αυτή, αντίθετα με τις δύο πρώτες, μπορεί να παρουσιάζεται και σε σχετικά μικρά αστικά κέντρα ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπου πρόκειται για γειτονικές πόλεις που αναπτύσσονται γραμμικά κατά μήκος ενός κοινού μεταφορικού άξονα.

Η πολυκεντρική μορφή των αστικών περιοχών –και ιδιαίτερα ο δεύτερος και ο τρίτος τύπος της– εμφανίζεται ωστόσο με σημαντικά μικρότερη συχνότητα σε χώρες ή περιφέρειες όπου το αστικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από μικρή χωρική συγκέντρωση. Αυτό ισχύει τόσο για τις περιπτώσεις όπου η στατιστική συγκέντρωση του αστικού συστήματος είναι υψηλή (περίπτωση της Ελλάδος) όσο και για εκείνες όπου αυτή είναι χαμηλή (περίπτωση Βουλγαρίας, Ρουμανίας κ.λ.π).

Πιο σημαντική από την τυπολογία των πολυπυρηνικών –ή πολυκεντρικών– αστικών περιοχών που βασίζεται στον τρόπο σχηματισμού τους είναι οπωσδήποτε η τυπολογία που αναφέρεται στα χαρακτηριστικά τους, τόσο τα μορφολογικά όσο και τα λειτουργικά. Σε ό,τι αφορά τα μορφολογικά χαρακτηριστικά, η βάση του τυπολογικού σχήματος είναι –και σε αυτήν την περίπτωση– τριαδική, καθώς προκύπτει από την διάκριση μεταξύ των αστικών περιοχών στις οποίες υπάρχει σαφής κυριαρχία ενός κέντρου, αυτών στις οποίες διαμορφώνονται περισσότερα του

ενός ισοδύναμα κέντρα (απόλυτη πολυκεντρικότητα) και των αστικών περιοχών που ανήκουν σε μία ενδιάμεση κατηγορία.

2.3.2 Ο ρόλος της κινητικότητας στην διαμόρφωση και εξέλιξη των σύγχρονων αστικών περιοχών

Στο πολυκεντρικό μοντέλο των αστικών περιοχών κατά μείζονα λόγο, όπως είδαμε, αλλά και στο μονοκεντρικό, ισχυρές και αμφίδρομες διασυνδέσεις, ροές και αλληλεξαρτήσεις αναπτύσσονται ανάμεσα στις διάφορες χωρικές υπο-ενότητες οι οποίες συνθέτουν την ευρύτερη αστική περιοχή –που, με βάση την μίξη των αστικών και αγροτικών μορφολογικών χαρακτηριστικών σε αυτήν, περιγράφεται και ως ένα «αστικό/αγροτικό μίγμα» (*urban-rural compound*). Παρ'ότι, όπως είδαμε και εισαγωγικά, οι διασυνδέσεις πλέον δεν αφορούν αποκλειστικά φυσικές ροές αλλά –σε όλο και μεγαλύτερο βαθμό- ενσωματώνουν τις ροές στον ηλεκτρονικό χώρο, τον σημαντικότερο ρόλο ανάμεσα στις διαφόρων τύπων διασυνδέσεις και ροές συνεχίζει να κατέχει η κινητικότητα των ανθρώπων –και ιδιαίτερα η κινητικότητα που αφορά τις πολύ συχνές και τακτικές μετακινήσεις ατόμων, η γνωστή με τον όρο «ημερήσια κινητικότητα». Είναι τέτοιος ο ρόλος της μάλιστα ώστε, θα μπορούσε κανείς να πει ότι –όπως έχει επισημάνει ο François Ascher (1995) αναφερόμενος ειδικότερα στις «μεταπόλεις», δηλαδή τις σύγχρονες μητροπόλεις- η κινητικότητα είναι μια αρχή που βρίσκεται στην καρδιά της διαδικασίας της δημιουργίας των αστικών περιοχών και όχι απλά ένα αποτέλεσμα αυτών.

α) Η ημερήσια κινητικότητα γενικά

Η ημερήσια κινητικότητα δημιουργεί διασυνδέσεις ανάμεσα στις υπο-ενότητες της αστικής περιοχής, οι οποίες δεν εκφράζονται πλέον μόνο στον δίπολο κατοικία–εργασία, αλλά επεκτείνονται όλο και περισσότερο σε τομείς όπως η σχολική παρακολούθηση, οι εμπορικές δραστηριότητες, οι δραστηριότητες αναψυχής και

άθλησης -και σε όλο το φάσμα γενικά της οικονομικής και κοινωνικής ζωής. Κατά τον Ascher πάντα, όλες αυτές οι δραστηριότητες συγκροτούν μια ενότητα που θα μπορούσε να ονομαστεί «μεταπολιτικός τρίτος-χρόνος». Η εξέλιξη αυτή οφείλεται οπωσδήποτε σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι, κατά τον τελευταίο μισό αιώνα, ο χρόνος εργασίας σημείωσε μεγάλη μείωση σε ολόκληρο τον κόσμο –και ιδιαίτερα στην Ευρώπη, όπου αυτή η μείωση υπολογίζεται στο 45% (Potier, 2007). Ειδικότερα, οι (αυξημένοι) ελεύθεροι χρόνοι λειτουργούν ως «οργανωτές του χώρου», μέσα από την αύξηση των τυχαίων κινητικότητων, τις οποίες ευνοούν. Και κατά τον Jean Viard (2002) επίσης, η διαλεκτική σχέση κατοικία-εργασία έχει αντικατασταθεί από ένα τρίπτυχο, «οικογενειακή ζωή - δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου - εργασία», δημιουργώντας έτσι μια νέα δυναμική που αποδομεί τις παλιές χωρο-κοινωνικές συνοχές. Αλλά ταυτόχρονα, πολύ σημαντικό είναι το γεγονός ότι στην πραγματικότητα *«έχει συντελεστεί μία αυξημένη όσμωση ανάμεσα στον χρόνο αναψυχής και στον χρόνο εργασίας, ή ανάμεσα στην ιδιωτική σφαίρα και στην επαγγελματική σφαίρα, ανάμεσα στο καθημερινό και στο μη-καθημερινό»*. Έτσι, οι χρόνοι και οι σφαίρες της κινητικότητας συγκροτούν πλέον ολότητες που είναι αδύνατον να αναλυθούν ξεχωριστά.

Η διαρκής αύξηση της μέσης ταχύτητας των μετακινήσεων διεθνώς, είναι επίσης μια ιδιαίτερα σημαντική εξέλιξη μεταξύ αυτών που αφορούν την αστική κινητικότητα, αφού ο ρόλος της είναι καθοριστικός, όπως έχει αποδειχθεί για την εμβέλεια των ημερησίων μετακινήσεων και επομένως για την διαμόρφωση των συνεχώς διευρυνόμενων ορίων των αστικών περιοχών. Οι σημαντικότερες και πλέον ολοκληρωμένες εργασίες για την συσχέτιση της ταχύτητας των μετακινήσεων με την μορφολογία –και ειδικότερα με την τάση για χωρική εξάπλωση- των αστικών περιοχών, έχουν γίνει από τον οικονομολόγο της Παγκόσμιας Τράπεζας Yakov Zahavi, ο οποίος στα τέλη της δεκαετίας του 1970 πρότεινε το σχετικό μοντέλο που διέπει την σχέση αυτή και το οποίο ονόμασε «Ενοποιημένο Μηχανισμό των Μετακινήσεων»¹¹⁶ (*Unified Mechanism of Transport – UMOT*). Το μοντέλο του

¹¹⁶ Στην εργασία του ο Zahavi, προσπάθησε να συνδέσει την επιστημονική με την πρακτική διάσταση του μοντέλου. Έτσι, παράλληλα με την διατύπωση του θεωρητικού μοντέλου, πρότεινε ένα ολοκληρωμένο πρακτικό εργαλείο: Το 'UMOT Process' αξιοποιεί τις αρχές και τις σχέσεις που περιγράφει το θεωρητικό μοντέλο, για να συνδέσει τις παρατηρούμενες παραμέτρους και να καθορίσει τα χαρακτηριστικά της κινητικότητας.

αυτό, είναι βασισμένο πάνω στις αρχές της Μικρο-οικονομίας¹¹⁷ και επιχειρεί να τυποποιήσει τις υπάρχουσες αλληλεπιδράσεις ανάμεσα στις τρεις διαστάσεις της μετακίνησης (Zahavi, 1979). Στη βάση του μοντέλου βρίσκεται ο ‘Νόμος του Zahavi’, ο οποίος με τη σειρά του στηρίζεται στην βασική υπόθεση σύμφωνα με την οποία, ο Προϋπολογισμός-Χρόνου Μετακίνησης¹¹⁸ (*Travel Time Budget* - TTB) των ανθρώπων είναι σταθερός¹¹⁹ (στον χώρο και στον χρόνο). Με την υπόθεση της σταθερότητας του Προϋπολογισμού-Χρόνου Μετακίνησης, οι εξοικονομήσεις χρόνου μετακίνησης επανεπενδύονται συστηματικά, με αποτέλεσμα –μεταξύ άλλων– να αυξάνονται και οι αποστάσεις μετακίνησης (Σχήμα 2.6). Στην πραγματικότητα, επιλέγοντας να επανεπενδύσει όλον τον εξοικονομημένο χρόνο μετακίνησης σε πρόσθετη μετακίνηση, ο κάτοικος της αστικής περιοχής επιλέγει να επεκτείνει το χωρο-χρονικό πρίσμα των δραστηριοτήτων του. Η επέκταση αυτή αντιστοιχεί είτε στην εκτέλεση των ίδιων δραστηριοτήτων συχνότερα, ή σε μακρινότερες τοποθεσίες (καθώς η αύξηση της ταχύτητας δημιουργεί κάθε φορά νέες «προσπελασιμότητες») είτε προσθέτοντας νέες δραστηριότητες στο πρόγραμμα. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, το άτομο μετακινείται ημερησίως σε μεγαλύτερη απόσταση. Βέβαια, και κατά τον Zahavi, η επανεπένδυση των οικονομικών χρόνου μετακίνησης εξηγεί μερικώς μόνο τις επιλογές μετακίνησης, αφού η πλήρης κατανόηση αυτών των τελευταίων προϋποθέτει να λαμβάνεται υπόψη ο μεγάλος αριθμός παραμέτρων που αλληλεπιδρούν στην λειτουργία μιας αστικής περιοχής. Παρ’ όλα αυτά, όπως παρατηρούν και οι Yves Crozet και Irageael Joly (2006) στα συμπεράσματα της πολύ σημαντικής εργασίας τους για την σημασία του ‘Νόμου του Zahavi’ στην κατανόηση αυτού που ονομάζουν «διαστολή των χωρο-χρόνων της πόλης», «όλα συμβαίνουν ως

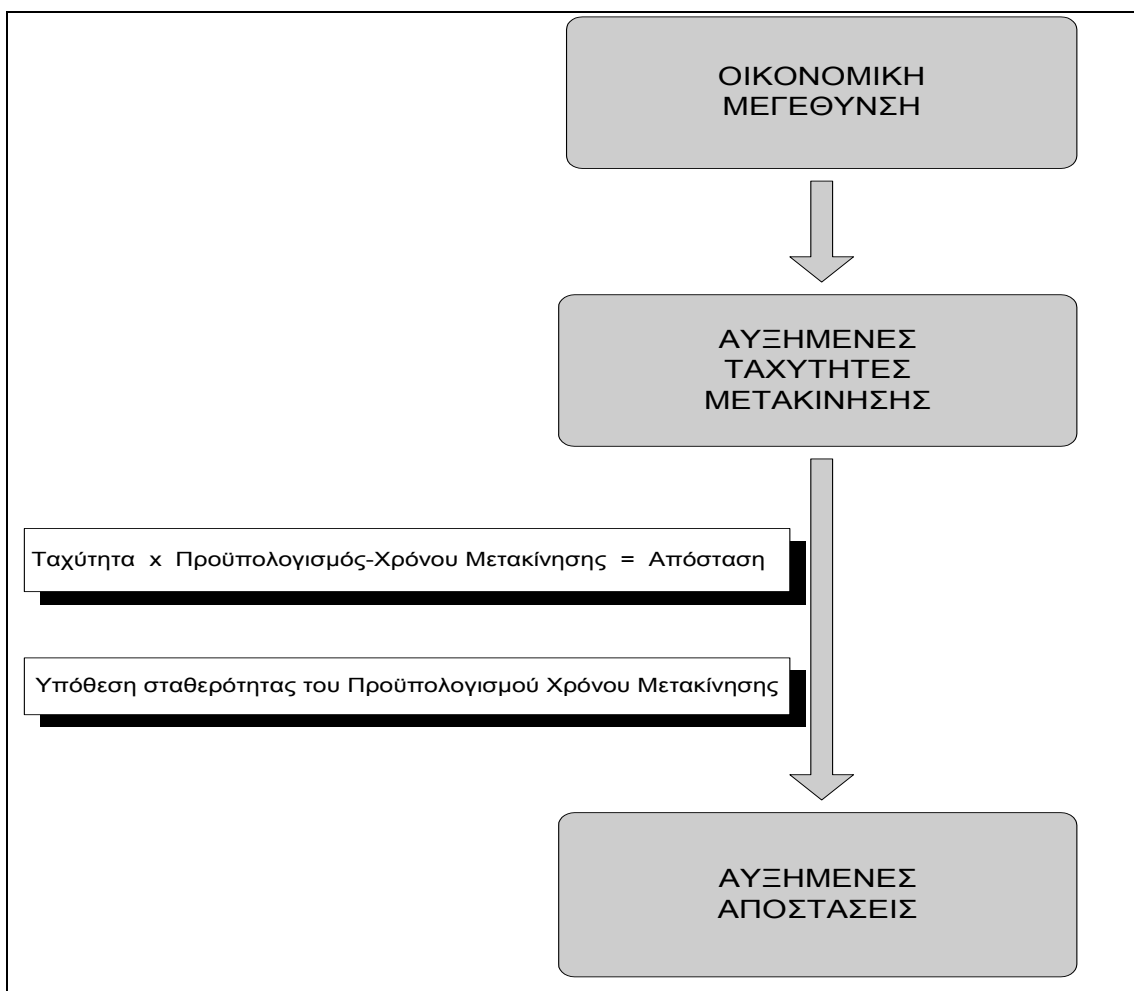
¹¹⁷ Οι ατομικές επιλογές, επί παραδείγματι, αναπαριστούνται με την βοήθεια του οικονομικού μοντέλου του καταναλωτή.

¹¹⁸ Στο μοντέλο του Zahavi, ο μέσος Προϋπολογισμός-Χρόνου Μετακίνησης για μια αστική περιοχή, υπολογίζεται πάνω στη βάση της μέσης ατομικής ημερήσιας διάρκειας μετακίνησης για ολόκληρο τον (ημερήσια) μετακινούμενο πληθυσμό.

¹¹⁹ Δεκαπέντε χρόνια μετά από την εργασία του Zahavi, ο Ιταλός φυσικός Cesare Marchetti (1994), μέσα από μια ανθρωπολογική προσέγγιση, επιβεβαίωσε εμπειρικά την δική του -σχετική- θεωρία, σύμφωνα με την οποία η υπόθεση του Zahavi έχει ιστορική-διαχρονική ισχύ για το ανθρώπινο είδος (και προέρχεται από τον περιορισμό που είχε θέσει ο άνθρωπος στον «χρόνο έκθεσης» στους κινδύνους μακριά από το καταφύγιο του, από την Νεολιθική ήδη εποχή). Κατά τον συγγραφέα, σε όλες τις εποχές και τις κοινωνίες, οι άνθρωποι προσαρμόζουν τις ζωές τους στις εκάστοτε συνθήκες διατηρώντας όμως πάντοτε τον μέσο ημερήσιο χρόνο που αφιερώνουν στην μετακίνηση (περίπου) σταθερό –παρ’ όλο που η απόσταση μπορεί να αυξάνεται λόγω της εξέλιξης των μέσων και της τεχνολογίας. Ο χρόνος αυτός, που ονομάζεται και ‘Σταθερά του Marchetti’, είναι κατά μέσο όρο περίπου μία ώρα (όσο δηλαδή τον είχε προσδιορίσει και ο Zahavi στη δική του εργασία). Τα βασικά συμπεράσματα τόσο του Zahavi όσο και του Marchetti, αποδέχεται και ο συγκοινωνιολόγος David Metz, στο πολύ σημαντικό βιβλίο του, ‘*The Limits to Travel*’ (2008).

εάν το σύνολο των εξελίξεων των άλλων παραμέτρων δεν αποτελούσαν παρά μια προσαρμογή, προκειμένου να επαληθεύεται η υπόθεση του Zahavi».

Σχήμα 2.6. Σχηματική απόδοση του 'Νόμου του Zahavi'



Πηγή: Zahavi, 1979. Δική μας επεξεργασία

Ο «Νόμος του Zahavi» επιτρέπει να εξηγηθεί η οικουμενική τάση για επιμήκυνση της (μέσης) απόστασης των ημερήσιων μετακινήσεων κάθε φορά που επιτυγχάνεται αύξηση της μέσης ταχύτητας –κυρίως χάρη στην αύξηση των μέσων αυτοκίνησης. Αυτό σημαίνει ότι, οι κάτοικοι πραγματοποιούν ένα μέρος των δραστηριοτήτων τους σε όλο και πιο απομακρυσμένους προορισμούς αλλά και ότι τείνουν να επιλέγουν περιοχές κατοικίας ολοένα και πιο μακρινές από τον τόπο της εργασίας και των άλλων καθημερινών δραστηριοτήτων τους (σπουδών κ.λ.π). Καθώς όμως υφίσταται

μια στενή, αμφίδρομη, σχέση ανάμεσα στις εξελίξεις στην κινητικότητα και σε αυτές που αφορούν τις χρήσεις γης, η επιμήκυνση της εμβέλειας των μετακινήσεων με την σειρά της, μεταφράζεται σε αστική διάχυση, φαινόμενο που ευνοείται και από το γεγονός ότι η αυτοκίνηση επιτρέπει την πρόσβαση σε (σχεδόν) όλα τα σημεία του χώρου. Έτσι, μπορεί να ειπωθεί ότι οι εξελίξεις στην κινητικότητα δεν συνέβαλαν απλά στην αναδιάταξη της δομής των αστικών περιοχών, αλλά εισήγαγαν σε αυτές νέες (διευρυμένες) κλίμακες. Αν και η λειτουργία του μηχανισμού αυτού είναι, όπως επισημάνθηκε, οικουμενική, οι ποσοτικές αναλύσεις που έκαναν στις εργασίες τους οι Crozet και Joly (2006), κατέδειξαν ότι υπάρχουν δύο διακριτοί τύποι αστικών δομών –και επί μέρους μοντέλων αντίστοιχα: Από την μια πλευρά υπάρχει το εκτενές αστικό μοντέλο (της Βόρειας Αμερικής και Ωκεανίας) που χαρακτηρίζεται από υψηλή κατανάλωση των χρονικών και χωρικών πόρων και ένα σύστημα αστικών μετακινήσεων βασισμένο στην αυτοκίνηση, ενώ από την άλλη πλευρά, υπάρχει το εντατικό αστικό μοντέλο (των δυτικοευρωπαϊκών και ασιατικών πόλεων) με υψηλές αστικές πυκνότητες, χαμηλή χρονική και χωρική κατανάλωση και σπουδαιότερο ρόλο στις δημόσιες συγκοινωνίες. Ιδιαίτερη παράμετρος που επηρεάζει τον τρόπο που εφαρμόζεται ο «Ενοποιημένος Μηχανισμός των Μετακινήσεων» του Zahavi στους δύο αυτούς αστικούς τύπους, δεν είναι μόνο η σημαντική διαφοροποίηση τους ως προς τον ρόλο της αυτοκίνησης αλλά, εξίσου, και η διαφορετική μορφολογία τους –ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά το διαφορετικό πρότυπο στην διάταξη και πυκνότητα του οδικού δικτύου: Οι μετακινήσεις στις αστικές περιοχές της πρώτης κατηγορίας, (όπου το οδικό δίκτυο είναι κατά κανόνα πιο αραιό αλλά ευνοεί τις υψηλές ταχύτητες) χαρακτηρίζονται από υψηλές τιμές της «μέσης περιπορείας»¹²⁰ (συχνά μεγαλύτερες από 30%), στοιχείο που ευνοεί ιδιαίτερα την επέκταση της εμβέλειας των μετακινήσεων, ενώ στις πόλεις της δεύτερης κατηγορίας, το πυκνότερο οδικό δίκτυο επιτρέπει να υπάρχουν τιμές «μέσης περιπορείας» χαμηλότερες και από 20% (Heran, 2003). Το αποτέλεσμα αυτής της διαφοροποίησης είναι ότι στην πρώτη περίπτωση η αύξηση της ακτίνας των μετακινήσεων –και κατά συνέπεια η διεύρυνση των ορίων της αστικής περιοχής- ακολουθεί ακόμα πιο ραγδαίους ρυθμούς.

¹²⁰ Η «μέση περιπορεία» προκύπτει από τον λόγο ανάμεσα στην οδική απόσταση μεταξύ δύο σημείων και την απόσταση σε ευθεία γραμμή.

Όμως, η διαρκής αύξηση της ταχύτητας των μετακινήσεων, είτε αφορά την αυτοκίνηση (αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας) είτε την ανάπτυξη των μέσων δημοσίων συγκοινωνιών σταθερής τροχιάς, επηρεάζει και με έναν άλλο μηχανισμό την διαμόρφωση των σύγχρονων αστικών περιοχών: Η αύξηση της μέσης ταχύτητας των μετακινήσεων σε μια δεδομένη αστική περιοχή δεν κατανέμεται ομοιόμορφα στον χώρο αλλά αντίθετα, συνοδεύεται από μια ακόμα πιο έντονη αύξηση του χάσματος στις χρονο-αποστάσεις μεταξύ των διαφορετικών προορισμών της συγκεκριμένης αστικής περιοχής. Δηλαδή, η ύπαρξη αξόνων κατά μήκος των οποίων επιτυγχάνονται ταχύτητες πολύ υψηλότερες από αυτές του υπολοίπου χώρου, ευνοεί το λεγόμενο «φαινόμενο του τούνελ», κατά το οποίο, πολύ απομακρυσμένα σημεία της αστικής περιοχής -που αποκτούν σύνδεση με σύγχρονες υποδομές- «συγκλίνουν» μεταξύ τους. Αντίθετα, περιοχές που διασχίζονται από τις σύγχρονες υποδομές χωρίς να εξυπηρετούνται από αυτές, (εξ' αιτίας λόγου χάριν, της απουσίας εξόδου στον αυτοκινητόδρομο ή σταθμού του προαστιακού σιδηροδρόμου) «απομακρύνονται» από την υπόλοιπη αστική περιοχή. Ο ρόλος του μηχανισμού αυτού στην μορφολογία πολλών σύγχρονων αστικών -και περιαστικών- περιοχών είναι κεφαλαιώδης και εξηγεί σε πολύ μεγάλο βαθμό την ύπαρξη της εξαιρετικά ασύμμετρης και διάσπαρτης αστικής διάχυσης –την οποία ο François Ascher (1995) -δανειζόμενος έναν ιατρικό όρο- αποκαλεί «μεταστασική αστικοποίηση».

Ανακεφαλαιωτικά, τα χαρακτηριστικά και οι εξελίξεις των κυριότερων παραμέτρων της ημερήσιας κινητικότητας στην Ευρώπη, τις τρεις τελευταίες δεκαετίες, όπως έχουν επισημανθεί και από τις εργασίες του πολεοδόμου Jean-Pierre Orfeuil (2004), μπορούν να συνοψισθούν στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2.1):

Πίνακας 2.1. Οι εξελίξεις στα βασικότερα χαρακτηριστικά της ημερήσιας κινητικότητας στις ευρωπαϊκές αστικές περιοχές, την τελευταία τριακονταετία

Χαρακτηριστικά κινητικότητας	Εξελίξεις
Ευκολία μετακινήσεων	Αυξημένη (για την πλειονότητα του πληθυσμού)
Αριθμός μετακινήσεων	Σταθερός
Αριθμός δραστηριοτήτων μακριά από την κατοικία	Ελαφριά αύξηση
Χρόνος που διατίθεται στις μετακινήσεις	Σταθερός
Χρόνος που διατίθεται στις μετακινήσεις με αυτοκίνητο	Ελαφριά αύξηση
Αποστάσεις μετακίνησης	Αύξηση που ακολουθεί το ΑΕΠ
Αποστάσεις μετακίνησης με αυτοκίνητο	Ραγδαία αύξηση

Πηγή: Orfeuil, 2004

β) Οι ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία

Παρά το γεγονός ότι η σύγχρονη ημερήσια κινητικότητα των κατοίκων στις αστικές –και όχι μόνον- περιοχές υπακούει σε όλο και πιο σύνθετα πρότυπα (όπως εκτέθηκε πιο πάνω), οι ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία (γνωστές με τους διεθνώς καθιερωμένους αγγλοσαξονικούς όρους *commuting* ή *pendulum mobility*¹²¹), συνεχίζουν να αποτελούν το σημαντικότερο τμήμα της ημερήσιας κινητικότητας και να αναγνωρίζονται -ιδιαίτερα στην Βόρειο Αμερική και στην Ευρώπη- ως η πλέον βασική και καθοριστική παράμετρος για τον καθορισμό της λειτουργικής δομής και – συνακόλουθα- των λειτουργικών ορίων των αστικών περιοχών. Ο ευρύτερα καθιερωμένος όρος για τα άτομα που συμμετέχουν στην δραστηριότητα αυτή, είναι επίσης ο αγγλοσαξονικός όρος *commuter*¹²².

Στις αγγλοσαξονικές χώρες και στην Ολλανδία, οι συγγραφείς χρησιμοποιούν τον

¹²¹ Στον γαλλόφωνο κόσμο, είναι σε χρήση οι αντίστοιχοι όροι ‘*migrations alternantes*’ (Γαλλία) και ‘*navettes quotidiennes de travail*’ (γαλλόφωνο Βέλγιο και γαλλόφωνη Ελβετία).

¹²² Ωστόσο, η πρώτη εισαγωγή της έννοιας και των αντίστοιχων όρων της, έγινε στην Γερμανία, το 1900, από τον Dr H.J. Losch: Στην έκθεση του για την Απογραφή πληθυσμού στο (τότε) κρατίδιο της Βυρτεμβέργης, ο Losch αναφέρθηκε για πρώτη φορά αναλυτικά στο φαινόμενο, εισάγοντας και τον όρο *pendelwanderer*, -τον πρώτο όρο για τους *commuters* στην διεθνή βιβλιογραφία.

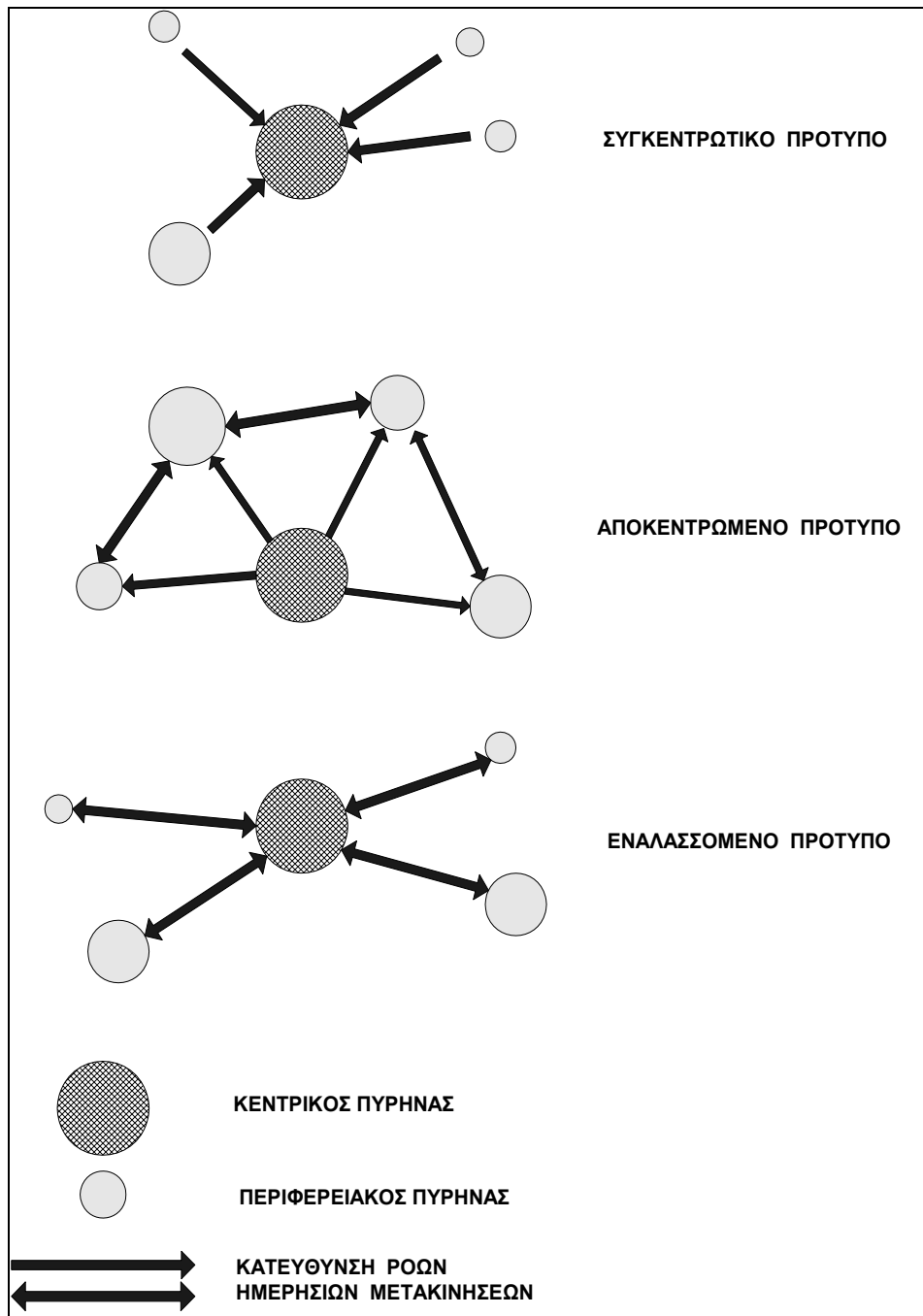
όρο Ημερήσιο Αστικό Σύστημα¹²³ (Daily Urban System) όταν αναφέρονται στην λειτουργική δομή που προκύπτει από τον χάρτη των ημερήσιων μετακινήσεων για εργασία, στο εσωτερικό μίας αστικής περιοχής.

Ως πλέον βασικοί τύποι Ημερήσιων Αστικών Συστημάτων, (Εικόνα 6) διακρίνονται γενικώς τρεις:

- α) *το συγκεντρωτικό Ημερήσιο Αστικό Σύστημα*, που ουσιαστικά αντιστοιχεί στο κλασικό μοντέλο το οποίο είχε κυριαρχήσει στα μισά του προηγούμενου αιώνα και συνδέεται με το μονοκεντρικό πρότυπο,
- β) *το αποκεντρωμένο Ημερήσιο Αστικό Σύστημα*, που αποτελεί στην ουσία την αντιστροφή του κλασικού Ημερήσιου Αστικού Συστήματος και στο οποίο οι μεν περιφερειακοί πόλοι χαρακτηρίζονται από πλεόνασμα θέσεων εργασίας, ο δε κεντρικός αστικός πυρήνας από έλλειμμα αντίστοιχα, και
- γ) *το εναλλασσόμενο Ημερήσιο Αστικό Σύστημα*, στο οποίο ισχυρές ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία σημειώνονται και προς τις δύο κατευθύνσεις.

¹²³ Ο όρος Ημερήσιο Αστικό Σύστημα συναντάται ωστόσο με αμφίσημο περιεχόμενο στην διεθνή βιβλιογραφία. Ο αγγλο-αμερικανός γεωγράφος Brian Berry, σε συνεργασία με το 'Bureau of Economic Analysis', είχε πρώτος χρησιμοποιήσει τον όρο *Daily Urban System*, από το 1968: Ο όρος αυτός, στην εργασία του Berry, ανταποκρίνεται σε ένα πρότυπο εκτεταμένων Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, που βασίζονται σε ένα ευρύ φάσμα λειτουργικών κριτηρίων (πέρα από αυτό των ημερησίων μετακινήσεων) και καλύπτουν το σύνολο του γεωγραφικού χώρου.

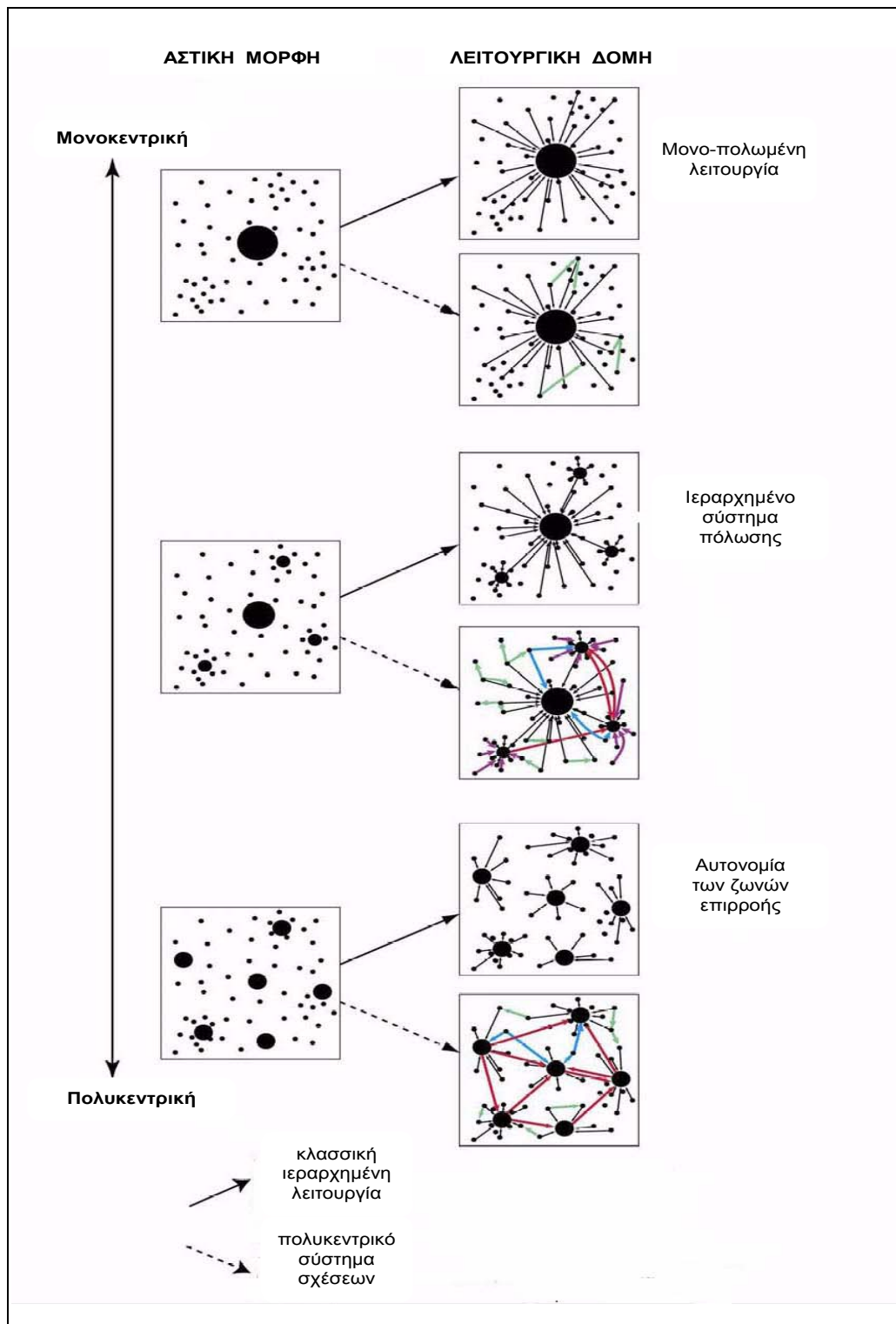
Σχήμα 2.7. Τα τρία βασικά πρότυπα Ημερήσιων Αστικών Συστημάτων



Πηγή: Schwanen et al., 2004

Αρκετοί συγγραφείς, όπως η Sandrine Berroir στη Γαλλία και άλλοι, έχουν προτείνει σύνθετα και ολοκληρωμένα τυπολογικά σχήματα της πολυκεντρικότητας των αστικών περιοχών, όπως αυτά προκύπτουν από τον συνδυασμό των λειτουργικών προτύπων (που βασίζονται στον τύπο της ημερήσιας κινητικότητας) με την βασική μορφολογική τυπολογία των αστικών περιοχών (Σχήμα 2.8).

Σχήμα 2.8. Τυπολογία της πολυκεντρικότητας των αστικών περιοχών με βάση τα μορφολογικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά τους.



Πηγή: Berroir et al., 2004

Η πιο χαρακτηριστική εξέλιξη της ημερήσιας κινητικότητας κατά τις τελευταίες δεκαετίες, στο πολυκεντρικό ιδίως αστικό μοντέλο, είναι η ύπαρξη διασταυρούμενων ημερήσιων μετακινήσεων (*cross-commuting*), δηλαδή αυτό που περιγράψαμε ως ‘εναλλασσόμενο’ πρότυπο Ημερήσιου Αστικού Συστήματος. Οι διασταυρούμενες μετακινήσεις καταγράφονται στα στοιχεία των μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά παρατηρούνται με ακόμα χαρακτηριστικότερο τρόπο στην κίνηση των αυτοκινήτων στις βασικές οδικές αρτηρίες με ακτινωτή δομή. Σε αυτές παρατηρείται πλέον ταυτόχρονη κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις ώρες αιχμής και προς τις δύο κατευθύνσεις (Klark and Kuijpers-Linde, 1994). Αντίθετα, στο κλασικό – μονοκεντρικό- πρότυπο, ως γνωστόν, η κυκλοφοριακή συμφόρηση σημειώνεται στις κατευθύνσεις προς το κέντρο κατά τις πρωινές ώρες αιχμής και στις κατευθύνσεις προς την περιφέρεια κατά τις απογευματινές ώρες.

γ) Η διαμονητική κινητικότητα

Ένας επίσης σημαντικός όμως παράγοντας στην διαμόρφωση της μορφολογίας και της επέκτασης των σύγχρονων αστικών περιοχών είναι και αυτός που συνδέεται με τα χαρακτηριστικά και τις εξελίξεις στην ‘διαμονητική κινητικότητα’ του πληθυσμού. Η διαμονητική κινητικότητα είναι άλλωστε άμεσα και πολλαπλά συνδεδεμένη με την ημερήσια κινητικότητα, αφού, παράλληλα με τις εξελίξεις στην τελευταία, καταγράφεται και μια σαφής αύξηση της διαμονητικής κινητικότητας των αστικών πληθυσμών (Bonvalet et Brun, 2002). Και αυτό το φαινόμενο είναι πιο έντονο στις ανεπτυγμένες χώρες -και έχει τον χαρακτήρα, τόσο της σταθερής αύξησης στην συχνότητα αλλαγής κατοικίας όσο και της αύξησης του αριθμού των δευτερευουσών κατοικιών στις ευρύτερες αστικές περιοχές. Αυτές οι τελευταίες, έχουν είτε τον χαρακτήρα της «εξοχικής κατοικίας» (στην ύπαιθρο της περιαστικής περιοχής -ή στην παραλιακή της ζώνη) είτε τον χαρακτήρα της «επαγγελματικής δευτερεύουσας κατοικίας» (κοντά στον χώρο εργασίας).

Έξη μεγάλες κατηγορίες διαφορετικών παραμέτρων μπορούν να θεωρηθούν ότι συνδυάζονται στην διαμόρφωση των εξελίξεων της διαμονητικής κινητικότητας (Bonvalet et Brun, 2002 και Dureau et al., 2000):

- Το καθεστώς διαμονής:

Αυτό μπορεί να είναι ιδιοκτησία, ιδιωτική ενοικίαση, δημόσια ενοικίαση (κοινωνική ή φοιτητική στέγαση) ή και δωρεάν διαμονή. Μεγάλο ποσοστό της διαμονητικής κινητικότητας επηρεάζεται ή συνδέεται άμεσα με τις αλλαγές στο καθεστώς αυτό.

- Οι κοινωνικο-επαγγελματικές κατηγορίες:

Διεθνώς οι έρευνες δείχνουν ότι η κοινωνικο-επαγγελματική κατηγορία είναι εξαιρετικά καθοριστικός παράγοντας, τόσο για την ημερήσια όσο και για την διαμονητική κινητικότητα. Είναι χαρακτηριστικό ότι η υψηλότερη κινητικότητα χαρακτηρίζει τα στελέχη των επιχειρήσεων, μια κοινωνικο-επαγγελματική κατηγορία που παρουσιάζει συνεχή αύξηση τις τελευταίες δεκαετίες (με την τριτογενοποίηση της οικονομίας).

- Ο τύπος κατοικίας:

Ο τύπος κατοικίας αφορά τα διάφορα ποιοτικά χαρακτηριστικά της κατοικίας (με σημαντικότερη διάκριση αυτήν μεταξύ πολυκατοικίας και μονοκατοικίας). Η μετάβαση από την συλλογική κατοικία στην μονοκατοικία, είναι σε πολύ μεγάλο βαθμό συνδεδεμένη με την περιαστικοποίηση.

- Η τοποθεσία –ή το περιβάλλον- κατοικίας:

Αυτή η παράμετρος έχει κυρίως σχέση με την ποιότητα του τοπικού περιβάλλοντος (και αυτή αφορά διαφορετικά θέματα, όπως, η ασφάλεια, τα επίπεδα των ρύπων, η ησυχία της γειτονιάς, η ποιότητα του τοπίου κ.λ.π). Ακόμα, αφορά σε σημαντικό βαθμό την προσπελασιμότητα σε υπηρεσίες πρώτης ανάγκης και γενικότερα σε αστικές υπηρεσίες και υποδομές.

- Ο κύκλος της ζωής:

Τα λεγόμενα «οικογενειακά γεγονότα» που αλλάζουν την σύνθεση των νοικοκυριών, έχουν αποκτήσει πολύ πιο σύνθετο χαρακτήρα την σύγχρονη εποχή και επηρεάζουν σημαντικά τις εξελίξεις στην διαμονητική κινητικότητα.

- Οι κοινωνικο-πολιτιστικές σχέσεις:

Η βασικοί παράμετροι αυτής της κατηγορίας είναι αφ'ενός μεν τα δίκτυα των κοινωνικών σχέσεων και αφ'ετέρου οι συναισθηματικοί δεσμοί με τον τόπο, δηλαδή η χωρική ταυτότητα. Οι κοινωνικές σχέσεις και οι χωρικές ταυτότητες, είναι ιδιαίτερα σημαντικά στοιχεία για την διαμονητική κινητικότητα, που παρουσιάζουν όμως ιδιαίτερες δυσκολίες στο επίπεδο της καταγραφής και της ερμηνείας τους.

Το φαινόμενο της διαμονητικής κινητικότητας, αφορά οπωσδήποτε κατά κύριο λόγο μια οικονομική συμπεριφορά των ατόμων και η αύξηση της συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με την αύξηση της επαγγελματικής κινητικότητας και τον μεγαλύτερο βαθμό ευελιξίας της απασχόλησης που χαρακτηρίζει τις μεταβιομηχανικές οικονομίες. Παράλληλα, οι διαρκείς μεταβολές στον «χάρτη» της προσπελασιμότητας που επιφέρουν οι συνεχείς εξελίξεις και η ευρύτερη διάχυση των σύγχρονων συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών υποδομών –στις μεγάλες ιδίως μητροπολιτικές περιοχές- λειτουργούν επίσης ως ισχυρός παράγοντας στην κατεύθυνση της αύξησης της διαμονητικής κινητικότητας, καθώς αναπροσανατολίζουν συνεχώς τις επιλογές των νοικοκυριών για την περιοχή κατοικίας. Όμως πολλοί συγγραφείς έχουν υπογραμμίσει το γεγονός ότι, σε ένα πολύ σημαντικό βαθμό πλέον, η διαμονητική κινητικότητα δεν καθορίζεται από την οικονομική συμπεριφορά των ατόμων αλλά και από την κοινωνική συμπεριφορά τους¹²⁴. Ιδιαίτερα σημαντικοί στον τομέα αυτόν, είναι παράγοντες που έχουν να κάνουν με την αύξηση των διαζυγίων, στις χώρες της Βόρειας Αμερικής και της Ευρώπης -αλλά και με την συχνότερη αλλαγή συντρόφων/συγκατοίκων, γενικότερα. Επίσης, στους παράγοντες αύξησης της διαμονητικής κινητικότητας που αναφέρονται σε κοινωνικούς πρωτίστως μηχανισμούς, ανήκει το φαινόμενο του *'white flight'*¹²⁵ που πρωτο-εμφανίστηκε στις μητροπόλεις της Β. Αμερικής, αλλά και που τις τελευταίες δύο δεκαετίες καταγράφεται –με κάποια διαφοροποιημένα χαρακτηριστικά- και στις πόλεις της Δυτικής Ευρώπης.

Όλες οι παραπάνω εξελίξεις στις παραμέτρους της διαμονητικής κινητικότητας, έχουν διαμορφώσει και μια προβληματική σχετικά με την εξέλιξη των σχέσεων και της συνάρτησης μεταξύ της διαμονητικής και της ημερήσιας κινητικότητας. Στην

¹²⁴ Coleman (1996), Wiel (2000), Champion (2001), Emangard (2001).

¹²⁵ Ο κοινωνιολογικός και δημογραφικός όρος *'white flight'*, πρωτο-καθιερώθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες –πριν μισό σχεδόν αιώνα- για να περιγράψει την μαζική τάση εγκατάλειψης των υποβαθμισμένων αστικών κέντρων από τους λευκούς κατοίκους τους προς όφελος των περιαστικών ζωνών κατοικίας. Ο πιο σύγχρονος όρος *'flight from blight'*, αναφέρεται σε ένα ευρύτερο πλέγμα αιτιών που περιλαμβάνει, εκτός από την μεγάλη παρουσία φτωχών και μειονοτήτων στα αστικά κέντρα, την υψηλή φορολόγηση, τους υψηλούς δείκτες εγκληματικότητας και την υποβάθμιση των (δημόσιων) σχολείων σε αυτά. Το φαινόμενο αναγνωρίζεται ότι αποτελεί για τις Η.Π.Α, έναν από τους σημαντικότερους μηχανισμούς που ευθύνονται για την εκτεταμένη αστική διάχυση των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας (Mieszkowski & Mills, 1993, Bayoh et al., 2002). Από την δεκαετία του 1990 κυρίως και μετά, ένα αντίστοιχο φαινόμενο (αν και όχι απολύτως ταυτόσημο) εμφανίστηκε και σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, (ιδιαίτερα σε ορισμένες χώρες, όπως η Μεγάλη Βρετανία και η Ολλανδία) με την μαζική τάση περιαστικοποίησης των γηγενών κυρίως κατοίκων και την παράλληλη ραγδαία αύξηση των πληθυσμών των μεταναστών στα αστικά κέντρα.

πραγματικότητα, πολλοί είναι οι συγγραφείς που συμφωνούν ότι η εξέλιξη των σχέσεων μεταξύ των δύο μορφών της αστικής κινητικότητας είναι δύσκολο να προσεγγιστεί, επειδή οι πρόσφατες αλλαγές κοινωνικών συμπεριφορών και τρόπου ζωής -στις οποίες αναφερθήκαμε- έχουν καταστήσει ακατάλληλες πολλές βασικές κλασσικές έννοιες που συνεχίζουν να είναι σε χρήση για την ανάλυση των δύο φαινομένων, όπως είναι αυτές του «νοικοκυριού» ή της «κύριας κατοικίας» (Pinson & Thomann, 2002, Bonvalet, 2004). Οι ίδιοι συγγραφείς, σε σειρά εργασιών τους, έχουν προτείνει την καθιέρωση νέων εννοιών, όπως είναι η έννοια του «διαμονητικού χώρου» ή η έννοια του «διαμονητικού συστήματος», των Bonnin και Villanova (1999). Η έννοια του «διαμονητικού συστήματος» ιδιαίτερα, είναι πιο κατάλληλη και πιο συμβατή (από την έννοια της «κύριας κατοικίας») για την ανάλυση των νέων χαρακτηριστικών της διαμονητικής κινητικότητας -προκειμένου να αναδειχθούν οι σχέσεις αυτής της τελευταίας, τόσο με την ημερήσια κινητικότητα όσο και με το φαινόμενο της αστικής διάχυσης. Και αυτό, επειδή η έννοια του «διαμονητικού συστήματος» επιτρέπει να προσεγγιστούν συγκεκριμένες κατηγορίες διαμονητικών συμπεριφορών που χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη δύο ή περισσότερων τόπων διαμονής (*bi-residentiality* ή *multi-residentiality*) και έχουν γίνει εξαιρετικά διαδεδομένες στην παρούσα φάση¹²⁶. Ως παραδείγματα τέτοιων κατηγοριών, μπορούν να αναφερθούν, παραδείγματος χάριν:

- αυτή των νέων που διαμένουν σε πολλές κατοικίες (γονείς, τόπος σπουδών, κατοικία συντρόφου),
- αυτή των ζευγαριών που, είτε για προσωπικούς είτε για επαγγελματικούς λόγους, ζούνε ως «ημι-συγκάτοικοι»,
- αυτή των παιδιών με διαζευγμένους γονείς που μοιράζονται την στέγη και των δύο, κ.λ.π

Ανακεφαλαιωτικά, είναι επομένως εμφανές και κυρίαρχο το στοιχείο της αυξημένης κινητικότητας και στα δύο επίπεδα –ή, ορθότερα, και στους δύο χρόνους-

¹²⁶ Μία από τις σημαντικότερες επιπτώσεις της γενίκευσης του μοντέλου των πολλαπλών τόπων διαμονής, είναι και η αυξανόμενη δυσκολία της διάκρισης μεταξύ «κύριας» και «δευτερεύουσας» κατοικίας σε πάρα πολλές περιπτώσεις, στα σύνθετα αυτά διαμονητικά συστήματα. (Αλλά ακόμα και στο –σνηθέστερο- μοντέλο του μοναδικού τόπου διαμονής, η σύγχρονη τάση για διαρκή αύξηση της εμβέλειας των ημερησίων μετακινήσεων, ευθύνεται για το φαινόμενο της «μετάπτωσης» μεγάλου αριθμού κατοικιών στην περιφέρεια πολλών αστικών περιοχών, από την κατηγορία των «δευτερευουσών», στην κατηγορία των «κύριων κατοικιών», μια αλλαγή που πολύ δύσκολα καταγράφεται στατιστικά –ή καταγράφεται με σημαντική χρονική υστέρηση.

της αστικής κινητικότητας. Η ιδιαίτερη σύνδεση που υπάρχει ανάμεσα στις δύο εξελίξεις, είναι επίσης αυτονόητη και καθοριστική για τον τρόπο που εξελίσσονται και αναδιαμορφώνονται, στην παρούσα φάση, οι αστικές περιοχές στις περισσότερο ανεπτυγμένες χώρες. Παράλληλα, γίνεται όλο και πιο προφανής η –αναγνωρισμένη– αδυναμία των οικονομικών μοντέλων να περιγράψουν τόσο τους μηχανισμούς της ημερήσιας κινητικότητας που αποσυνδέονται, όπως είδαμε, όλο και περισσότερο από την κλασσική διαλεκτική εργασία/κατοικία όσο και τα σύγχρονα «διαμονητικά συστήματα». Αντίστροφα, το φαινόμενο εμφανίζεται να έχει μια βαθιά κοινωνική και πολιτισμική διάσταση και φαίνεται να επιβεβαιώνει την γενική διαπίστωση της Catherine Bonvalet (2004) ότι η αστική κινητικότητα (και στα δύο επίπεδα της) δεν αποτελεί, για την σύγχρονη κοινωνία, απλά μια ανάγκη ή μια μόδα αλλά –κυρίως– μια αξία. Όλες οι παραπάνω διαπιστώσεις, υπογραμμίζουν την αναγκαιότητα και την αξία που έχει η πολύπλευρη προσέγγιση των ιδιαίτερων κάθε φορά χαρακτηριστικών της κινητικότητας για την μελέτη της χωρικής (και όχι μόνο) εξέλιξης των σύγχρονων αστικών περιοχών.

2.3.3 Οι χωρικές συνιστώσες των αστικών περιοχών

Η σύγχρονη αστική περιοχή μπορεί να θεωρηθεί ως η «διασπασμένη πόλη», δηλαδή ως η διευρυμένη χωρική δομή στο εσωτερικό της οποίας τοποθετούνται οι διάσπαρτες πλέον δραστηριότητες της αστικής ζωής –όπως η κατοίκηση, η απασχόληση, η κατανάλωση αγαθών, η εκπαίδευση, ο πολιτισμός και η αναψυχή. Εντούτοις, ολόκληρο αυτό το νέο χωρικό πλαίσιο –αν και έχει απωλέσει τα σαφή όρια και την συγκροτημένη μορφολογία της κλασσικής πόλης– παραμένει σε σημαντικό βαθμό λειτουργικά προσανατολισμένο προς τον παραδοσιακό πυρήνα της «κεντρικής πόλης» ή προς τους περισσότερους του ενός τέτοιους πυρήνες –στην περίπτωση των απόλυτα πολυκεντρικών αστικών περιοχών– και μπορεί, για τον λόγο αυτό, να θεωρηθεί ότι οι χωρικές συνιστώσες του είναι –σηματικά– ομόκεντρες (γύρω από αυτόν ή αυτούς τους πυρήνες).

Η διεθνής βιβλιογραφία¹²⁷ διακρίνει γενικά τρεις βασικές τέτοιες συνιστώσες:

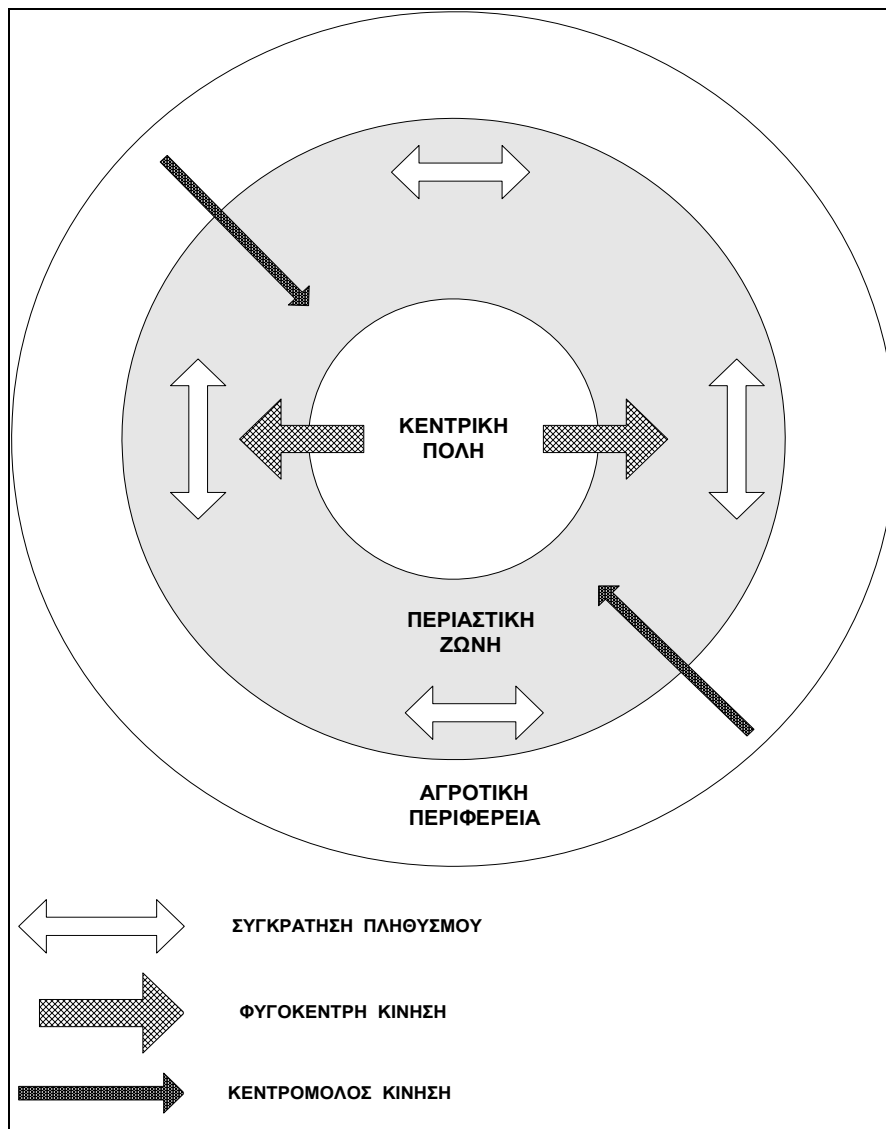
-α) Το «κέντρο-πόλη» αποτελεί τον πρώτο εσωτερικό πυρήνα. Είναι το κέντρο λήψης αποφάσεων (πολιτικό και οικονομικό) και παρουσιάζει μεγάλη συγκέντρωση εμπορίου και υπηρεσιών με ευρύτερη (περιφερειακή τουλάχιστον) εμβέλεια. Αντίστοιχα, είναι έντονη η παρουσία σε αυτό, εμπορικών δρόμων, κτιρίων γραφείων και διοικητικών κτιρίων. (Οι συγκεκριμένες λειτουργίες, όσο και αν τείνουν να εξασθενήσουν στην παρούσα φάση, συνεχίζουν να έχουν σημαντική παρουσία). Η περιοχή του «ιστορικού κέντρου» -που εμπεριέχεται στο «κέντρο-πόλη»- είναι κατά κανόνα και ο βασικός πόλος τουριστικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής –και αυτός ο χαρακτήρας όχι μόνο δεν πλήττεται από τις σύγχρονες εξελίξεις αλλά τείνει να ενδυναμωθεί μέσα στο πλαίσιο της «μεταμοντέρνας μετάλλαξης» της πόλης. Ο πολεοδομικός ιστός είναι ιδιαίτερα πυκνός στο «κέντρο-πόλη», ενώ η κατηγορία χρήσης που κυριαρχεί είναι η «μικτή κατοικία». Παρ' ότι τα όρια του «κέντρου-πόλη» σπάνια είναι απολύτως σαφή, αυτό είναι γενικά διακριτό από τις ζώνες που το περιβάλλουν –κυρίως από το στοιχείο της έντονης ανάμιξης των διαφορετικών λειτουργιών που το διακρίνει από αυτές.

-β) Η «κεντρική πόλη», συγκροτείται από το «κέντρο-πόλη» και τις γύρω από αυτό περιοχές όπου ο πολεοδομικός ιστός παραμένει συνεχής –πρόκειται δηλαδή για τον μορφολογικά ενιαίο συμπαγή πυρήνα της αστικής περιοχής. Η κατοικία κυριαρχεί μεταξύ των λειτουργιών αλλά συνυπάρχουν με αυτήν πολλές διαφορετικές λειτουργίες –που κατά κανόνα όμως είναι περισσότερο ή λιγότερο διαχωρισμένες. Ιδιαίτερα σημαντικά τμήματα μέσα στον ιστό, καταλαμβάνουν λειτουργίες που συνδέονται με βιοτεχνικές δραστηριότητες και με τις μεταφορές-συγκοινωνίες. Η «κεντρική πόλη», με την γεωμετρική ανάπτυξη της στον χώρο (και ιδιαίτερα κατά μήκος των συγκοινωνιακών αξόνων) απορροφά περιφερειακούς της οικισμούς, προσλαμβάνοντας έτσι την μορφή πολεοδομικού συγκροτήματος. Έτσι, τα όρια της μορφολογικής πόλης -ή του αστικού πυρήνα, όπως συχνά ονομάζεται- σε μία δεδομένη χρονική στιγμή, αντιστοιχούν στα όρια της γεωμετρικής επέκτασης της «κεντρικής πόλης» (ή του πολεοδομικού συγκροτήματος όταν υπάρχει τέτοιο).

¹²⁷ Paulet (2000), Bessy-Pietri (2000b), Van der Haegen & Pattyn (1980).

-γ) Η «περιαστική ζώνη» περιβάλλει το πολεοδομικό συγκρότημα (φυσικά όρια της πόλης) και η ευρύτητα της είναι ανάλογη με το μέγεθος του αστικού κέντρου. Ο μορφολογικός τύπος της «περιαστικής ζώνης» καθορίζεται από πολλούς παράγοντες, σημαντικότερος από τους οποίους είναι ο βαθμός της πολυκεντρικότητας της αστικής περιοχής. Η «περιαστική ζώνη», αποτελεί την εξωτερική ζώνη της αστικής περιοχής, στην οποία κατά κύριο λόγο καταγράφεται η σύγχρονη «αστική» μεγέθυνση –ειδικά με το δημογραφικό περιεχόμενο του όρου. Η δημογραφική μεγέθυνση σε αυτή την ζώνη, αποτυπώνει την ένταση του φαινομένου της περιαστικοποίησης (γι' αυτό και η υπαγωγή της ή μη στο φαινόμενο της αστικοποίησης αποτελεί τεράστιο θεωρητικό ζήτημα). Η δυναμική αυτή της περιαστικής ζώνης, έχει ως βασικό χαρακτηριστικό την διπλή προέλευση του προσελκυσμένου πληθυσμού, αφ' ενός από την «κεντρική πόλη» (φυγόκεντρη τάση) και αφ' ετέρου, μέσω της εξωτερικής έλξης που ασκεί η αστική περιοχή στον ευρύτερο της χώρο, περιφερειακό, εθνικό ή και διεθνή, (κεντρομόλο τάση) (όπως παριστάνεται σχηματικά στο Σχήμα 2.9). Η δεύτερη αυτή συνιστώσα της συνιστά και το μεγαλύτερο και χαρακτηριστικότερο κομμάτι της σύγχρονης αστικοποίησης.

Σχήμα 2.9. Σχηματικό πρότυπο των τριών διαδικασιών που συνδιαμορφώνουν την πληθυσμιακή μεγέθυνση στην περιαστική ζώνη



Πηγή: Δική μας επεξεργασία

Σε αυτήν την πληθυσμιακή μεγέθυνση της περιαστικής ζώνης συντείνουν επίσης τα ιδιαίτερα θετικά πρόσημα της φυσικής κίνησης του πληθυσμού, που οφείλονται στην «εύρωστη» δομή της πυραμίδας των ηλικιών του περιαστικού πληθυσμού (Emangard, 2001) καθώς αυτός συγκροτείται σε μεγάλο βαθμό από νέα νοικοκυριά, που ανήκουν κατά κύριο λόγο σε παραγωγικές ηλικίες.

Η απουσία συνεχούς αστικού ιστού και η χαμηλότερη πληθυσμιακή πυκνότητα, είναι βασικά χαρακτηριστικά της «περιαστικής ζώνης», η οποία όμως δεν είναι ομογενής καθώς περικλείει τους πυκνότερους πυρήνες -που αποτελούν τα «νησιά» του «αστικού αρχιπελάγους». Ο χώρος της συντίθεται από ετερόκλητα στοιχεία και βρίσκεται υπό συνεχή μετασχηματισμό. Μορφολογικά, η ζώνη έχει έναν κυρίαρχο χαρακτήρα υπαίθρου, ενώ δομικά και λειτουργικά αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της πόλης ακόμα και όταν το αγροτικό στοιχείο παραμένει κυρίαρχο στο τοπίο. Η λειτουργική ενσωμάτωση της περιαστικής ζώνης στην πόλη, καθορίζεται τόσο από την εγκατάσταση αστικών λειτουργιών σε αυτήν όσο και από το κρίσιμο μέγεθος που λαμβάνουν οι μετακινήσεις του εργατικού δυναμικού προς την κεντρική πόλη αλλά και (σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως είδαμε) αντίστροφα. Η περιαστική ζώνη εκτείνεται σε όλο και μεγαλύτερη ακτίνα πέρα από το πολεοδομικό συγκρότημα (φυσικά όρια της πόλης) και η ευρύτητα της εξαρτάται από ένα μεγάλο αριθμό παραγόντων. Κυριότεροι από αυτούς τους παράγοντες είναι τα συστήματα και οι υποδομές των συγκοινωνιών, τα χαρακτηριστικά της αγοράς γης, και βέβαια, το μέγεθος και η οικονομική και δημογραφική δυναμική του αστικού κέντρου.

Ως πιο βασικά κοινά χαρακτηριστικά των περιαστικών ζωνών, μπορούν να απαριθμηθούν τα ακόλουθα (Bocz et al., 2008 και Cavailhes et al., 2004) :

- Οι περιαστικές ζώνες έχουν ισχυρούς λειτουργικούς δεσμούς με τις πόλεις και χαρακτηρίζονται από σημαντικές ροές μετακινήσεων για εργασία (commuting).
- Οι περιαστικές ζώνες παρουσιάζουν και αγροτικά χαρακτηριστικά, καθώς ένα πολύ σημαντικό τμήμα της επιφάνειας τους καλύπτει αγροτικές –ή και δασικές- δραστηριότητες.
- Στις περιαστικές ζώνες οι δραστηριότητες κατανάλωσης και οι δραστηριότητες παραγωγής συνυπάρχουν και συναγωνίζονται.
- Η κερδοσκοπική οικοπεδοποίηση και η κερδοσκοπική δόμηση είναι παρούσες στις περιαστικές ζώνες.
- Παρουσιάζεται ταχεία οικιστική ανάπτυξη.
- Η διάρθρωση των χρήσεων γης βρίσκεται υπό συνεχή μετασχηματισμό.
- Στη δομή των γεωργικών εκμεταλλεύσεων κυριαρχούν οι μικρής έκτασης εντατικοποιημένες μονάδες.

- Οι περιαστικές ζώνες περικλείουν τόσο αγροτικές κοινότητες όσο και αστικές ζώνες.
- Η παροχή υπηρεσιών και δημοσίων εξυπηρετήσεων είναι ελλιπής (αν και οι διαφοροποιήσεις ανάλογα με την χώρα είναι σημαντικές).
- Η ανάπτυξη των περιαστικών περιοχών σε τοπικό επίπεδο είναι πάντα στενά συνδεδεμένη τόσο με την ανάπτυξη τεχνολογιών και υποδομών όσο και με κοινωνικο-οικονομικούς παράγοντες.

Κεφάλαιο 3.

Η πολυσημία της πόλης και οι διαφορετικές προσεγγίσεις για τον στατιστικό προσδιορισμό της: Ένα πρόβλημα σε θεωρητικό και μεθοδολογικό επίπεδο

3.1 Το ζήτημα του καθορισμού του αστικού χαρακτήρα μιας περιοχής και του πληθυσμού της

Η κατηγοριοποίηση του χώρου –και κατ’ επέκταση του πληθυσμού του- σε αστικό και αγροτικό τόσο στα εθνικά όσο και στα διεθνή επίσημα στατιστικά συστήματα, αν και παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις έχει ορισμένα κοινά βασικά χαρακτηριστικά: Το πρώτο από αυτά τα χαρακτηριστικά είναι ότι, παγκοσμίως, οι πόλεις -και οι αστικοί πληθυσμοί- είναι η κατηγορία που προσδιορίζεται θετικά –ενώ αντίθετα, ο αγροτικός χώρος έχει πάντα τον χαρακτήρα της υπολειμματικής κατηγορίας. Σε τρεις βασικές παραμέτρους –που χρησιμοποιούνται επιλεκτικά ή και συνδυαστικά- ανάγονται τα κριτήρια που εφαρμόζονται παγκοσμίως για τον προσδιορισμό των πόλεων. Οι τρεις αυτές παράμετροι είναι:

α) Το (πληθυσμιακό) μέγεθος των οικισμών:

Το πληθυσμιακό μέγεθος των οικισμών αποτελεί την πιο βασική και αναγνωρισμένη παράμετρο για τον διαχωρισμό των αστικών οικισμών από τους αγροτικούς, διεθνώς¹²⁸.

¹²⁸ Το μέγεθος του οικισμού είχε αναγνωρίσει ως την πρώτη από τις τρεις βασικές παραμέτρους της αστικότητας και ο μεγάλος κοινωνιολόγος της Σχολής του Σικάγο Louis Wirth, στο πολύ κλασσικό προπολεμικό του άρθρο “Urbanism as a way of life” (Wirth, 1938). Οι άλλες δύο –κατά τον Wirth- είναι η Πυκνότητα και η Ετερογένεια.

β) Η ένταση της οικιστικής συγκέντρωσης:

Η ένταση της οικιστικής συγκέντρωσης, συνηθέστερα αποδίδεται με την μέτρηση της πληθυσμιακής πυκνότητας και της έχει διεθνώς προσδοθεί ιδιαίτερη σημασία, από την τελευταία δεκαετία του 20^{ου} αιώνα. Η καταγραφή της οικιστικής συγκέντρωσης έχει σήμερα στην διάθεση της εξαιρετικά αναβαθμισμένα εργαλεία και δυνατότητες συνεχούς επικαιροποίησης (με τις εξελιγμένες δυνατότητες της τηλεπισκόπησης και των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών).

γ) Η προσπελασιμότητα σε υπηρεσίες και άλλες διευκολύνσεις:

Η προσπελασιμότητα σε αγαθά και υπηρεσίες αναγνωρίζεται επίσης ευρύτατα ως μία από τις βασικές παραμέτρους της αστικότητας και καθορίζεται όχι μόνο από φυσικά στοιχεία, όπως η απόσταση, αλλά, όλο και περισσότερο και από κοινωνικο-οικονομικούς και τεχνολογικούς παράγοντες (επίπεδο ανάπτυξης ‘ευρυζωνικών δικτύων’ κ.λ.π)..

Στις παραπάνω παραμέτρους αναφέρεται η συντριπτική πλειοψηφία των συμβατικών κριτηρίων που συναντώνται διεθνώς, τόσο στην κατηγορία των Περισσότερο Αναπτυγμένων Χωρών όσο και σε εκείνη των Λιγότερο Αναπτυγμένων. Η μοναδική επίσημη επισκόπηση των κριτηρίων αυτών σε παγκόσμιο επίπεδο είναι πολύ παλιά (U.N., 1969), ωστόσο, σε ελάχιστες χώρες έχουν επέλθει διαφοροποιήσεις τις τέσσερις τελευταίες δεκαετίες. Η επισκόπηση αυτή, παρουσιάζει την ακόλουθη κατάταξη των κριτηρίων, σύμφωνα με την φθίνουσα συχνότητα χρήσης τους, στο σύνολο των κρατών:

- πληθυσμιακό μέγεθος (είτε της διοικητικής ενότητας είτε του οικισμού)
- πυκνότητα πληθυσμού (ή –σε κάποιες περιπτώσεις- κατοικιών)
- οικονομική δραστηριότητα
- άλλα αστικά χαρακτηριστικά
- διοικητικό καθεστώς

Ειδικότερα για τις Περισσότερο Αναπτυγμένες Χώρες, ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Αναπτύξεως (Ο.Ο.Σ.Α) έχει κάνει μια πολύ πιο πρόσφατη (1994) επισκόπηση των συμβατικών κριτηρίων που χρησιμοποιούνται επίσημα σε 24 χώρες

μέλη του για τον καθορισμό των αστικών περιοχών (O.D.P.M., 2002). Σύμφωνα με την επισκόπηση αυτήν, μεταξύ των 27 χωρών του Ο.Ο.Σ.Α.,

- 14 χώρες χρησιμοποιούν το κριτήριο του πληθυσμιακού μεγέθους των οικισμών,
- 14 χώρες χρησιμοποιούν το κριτήριο του πληθυσμιακού μεγέθους των διοικητικών ενοτήτων,
- 7 χώρες χρησιμοποιούν το κριτήριο της πληθυσμιακής πυκνότητας,
- 3 χώρες χρησιμοποιούν το κριτήριο του ποσοστού απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα,
- 4 χώρες χρησιμοποιούν το κριτήριο του ποσοστού των ημερησίων μετακινήσεων,
- 2 χώρες χρησιμοποιούν το κριτήριο του επιπέδου των υπηρεσιών
- 5 χώρες χρησιμοποιούν το κριτήριο του διοικητικού καθεστώτος.

3.2 Η τριπλή υπόσταση του αστικού χαρακτήρα, σε πολιτικό, φυσικό και λειτουργικό επίπεδο και τα αντίστοιχα συστήματα για τον προσδιορισμό των πόλεων και των αστικών περιοχών

Η ύπαρξη διαφορετικών συμβατικών κριτηρίων σε κάθε χώρα και τα μεθοδολογικά προβλήματα που σχετίζονται με αυτά, δεν αποτελεί το μόνο πρόβλημα της πολυσημίας της πόλης, καθώς υπάρχει και ένα δεύτερο επίπεδο που την διαμορφώνει, και υφίσταται όχι μόνο μεταξύ των συστημάτων των διαφορετικών χωρών αλλά και στο εσωτερικό του καθενός από αυτά. Το επίπεδο αυτό αφορά τις τρεις διαφορετικές προσεγγίσεις που υπάρχουν για την πόλη και αντιστοιχούν, κατά κανόνα σε πολύ διαφορετικά χωρικά όρια. Οι τρεις βασικές προσεγγίσεις είναι:

α) Η διοικητική προσέγγιση:

Η έννοια της πόλης, στην προκείμενη περίπτωση, αναφέρεται στα όρια της διοικητικής ενότητας. Δηλαδή, στην συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων,

αναφέρεται στον ομώνυμο Δήμο, ενώ σε ελάχιστα διοικητικά συστήματα –και για τα μεγάλα αστικά κέντρα μόνο- μπορεί να αφορά μεγαλύτερες διοικητικές βαθμίδες μητροπολιτικού χαρακτήρα (οι οποίες, στην συντριπτική τους πλειοψηφία, έχουν συσταθεί τις τελευταίες δεκαετίες). Η συγκεκριμένη προσέγγιση αφορά περισσότερο την πόλη ως ένα από τα εργαλεία του κράτους για την συγκρότηση, την οργάνωση και τον έλεγχο της χώρας. Επίσης, αφορά την πόλη ως πεδίο της αστικής διακυβέρνησης. Τα όρια της πόλης με βάση την προσέγγιση αυτή, είναι γενικά σταθερά μέσα στον χρόνο, καθώς αλλάζουν κατά κανόνα μόνο με την ευκαιρία μεγάλων διοικητικών μεταρρυθμίσεων (και –πολύ σπάνια- με τοπικές αναπροσαρμογές ή εθελούσιες συνενώσεις ενοτήτων).

β) Η μορφολογική προσέγγιση:

Ο προσδιορισμός της πόλης βασίζεται στην έκταση και την συνέχεια της δομημένης περιοχής. Η προσέγγιση αυτή ανταποκρίνεται στην πόλη ως φυσικό –ή αρχιτεκτονικό- αντικείμενο. Τα όρια της μορφολογικής πόλης δεν χαρακτηρίζονται από την μεγάλη σταθερότητα στον χρόνο που παρουσιάζουν τα διοικητικά όρια, ιδιαίτερα στα μεγαλύτερα και στα πιο δυναμικά αστικά κέντρα. Και αυτό συμβαίνει τόσο με αυτήν καθεαυτή την επέκταση του πολεοδομικού ιστού, όσο και μέσω ενός δευτερογενούς αποτελέσματος της επέκτασης αυτής, την προσάρτηση-συνένωση προϋπαρχόντων γειτονικών αστικών ή αγροτικών πυρήνων σε ένα ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα.

γ) Η λειτουργική προσέγγιση:

Ο προσδιορισμός της πόλης –αστικής περιοχής- βασίζεται στην σύνδεση μεταξύ ενός αστικού πυρήνα και περιοχών που τον περιβάλλουν και σχηματίζουν μαζί του μία ενιαία αγορά εργασίας, στην λεγόμενη Λειτουργική Αστική Περιοχή. Η προσέγγιση αυτή αφορά την πόλη ως οικονομική και κοινωνική ενότητα. Όπως και στην προηγούμενη περίπτωση, της μορφολογικής πόλης, έτσι και στις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές, τα όρια παρουσιάζουν σημαντική ρευστότητα στον χρόνο –με γενικό κανόνα την συνεχή διεύρυνση τους (καθώς η χωρική συρρίκνωση μιας Λειτουργικής Αστικής Περιοχής αποτελεί, διεθνώς, εξαιρετικά σπάνιο φαινόμενο, που μπορεί να παρουσιαστεί μόνο κάτω από εντελώς ιδιαίτερες συγκυρίες).

Παγκοσμίως –αλλά ιδιαίτερα στην Ευρώπη- είναι εξαιρετικά σπάνιες οι περιπτώσεις στις οποίες οι τρεις ορισμοί της πόλης συμπίπτουν χωρικά. Αντίθετα, (κατά κανόνα και οι τρεις ορισμοί) αντιστοιχούν σε πολύ διαφορετικά γεωγραφικά όρια –επομένως

και σε διαφορετικά πληθυσμιακά μεγέθη, όπως δείχνει και το παράδειγμα από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (U.N.-Habitat, 1996) στον Πίνακα 3.1 που ακολουθεί.

Πίνακας 3.1. Ο μόνιμος πληθυσμός (σε χιλιάδες) των έξι μεγαλύτερων πόλεων του Ηνωμένου Βασιλείου, το 1991, ανάλογα με την χρήση διαφορετικής αναφοράς για τον ορισμό τους.

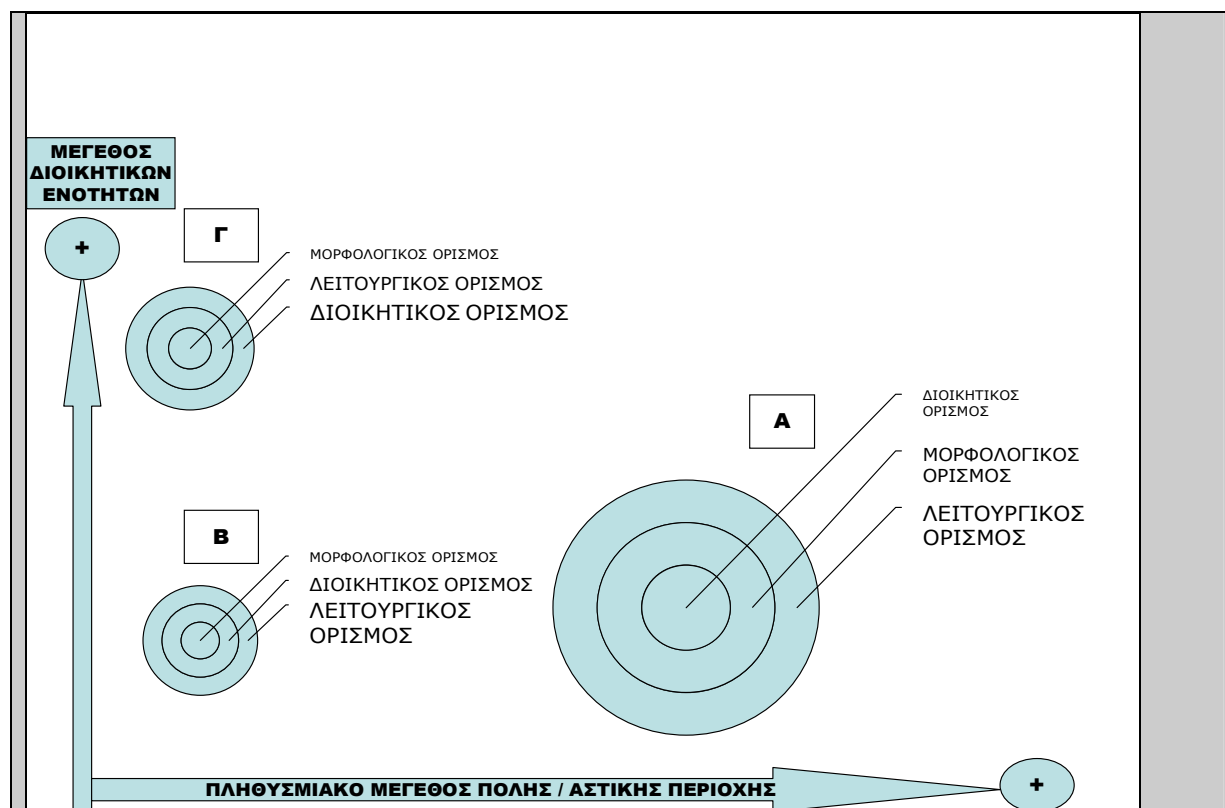
Διοικητικός ορισμός	Μορφολογικοί ορισμοί		Λειτουργικός ορισμός
Διοικητική περιοχή (Local Authority District)	Πολεοδομικό Συγκρότημα (Main built-up area)	Αστική περιοχή (Urban Region)	Μητροπολιτική περιοχή (Metropolitan region)
Μπέρμιγχαμ 961	Λονδίνο 6.669	Λονδίνο 7.380	Λονδίνο 12.530
Λήντς 681	Μπέρμιγχαμ 1.121	Μπέρμιγχαμ 1.363	Μπέρμιγχαμ 2.906
Γλασκώβη 663	Μάντσεστερ 915	Γλασκώβη 1.071	Μάντσεστερ 2.809
Σέφηλντ 501	Γλασκώβη 786	Μάντσεστερ 1.044	Λίβερπουλ 2.096
Λίβερπουλ 453	Λίβερπουλ 621	Νιούκαστλ 901	Γλασκώβη 1.705

Πηγή: UN-Habitat, 1996

Στην χωρική κλίμακα, η θέση που κατέχει ο καθένας από τους τρεις ορισμούς της πόλης ως προς τους άλλους δεν είναι δεδομένη (ούτε πάντοτε σταθερή), καθώς αυτή εξαρτάται από διάφορους παράγοντες που ισχύουν κατά περίπτωση. Οι βασικότεροι από αυτούς τους παράγοντες είναι το μέγεθος των διοικητικών ενοτήτων του αντίστοιχου εθνικού συστήματος και το πληθυσμιακό μέγεθος του ίδιου του αστικού κέντρου (Σχήμα 3.1). Έτσι, παραδείγματος χάριν, στην περίπτωση των Σκανδιναβικών χωρών συχνά ο διοικητικός ορισμός της πόλης είναι ο ευρύτερος, καθώς οι Δήμοι των χωρών αυτών έχουν έκταση που σε πολλές περιπτώσεις τοποθετείται στην κλίμακα των 10^3 τετραγωνικών χιλιομέτρων και πάνω. Από την άλλη, το πληθυσμιακό μέγεθος του αστικού κέντρου είναι κατά κανόνα καθοριστικό για το αν τα μορφολογικά όρια του εκτείνονται πέραν των διοικητικών –καθώς αυτή η περίπτωση αποτελεί τον κανόνα για τις μεγάλες πόλεις (συνήθως από την κατηγορία των 100.000 κατοίκων και άνω) και, αντίστροφα, αποτελεί εξαίρεση για τα μικρότερα αστικά κέντρα. Ένας άλλος καθοριστικός παράγοντας (ειδικότερα σε ό,τι αφορά την επέκταση των λειτουργικών ορίων, όχι απλώς πέραν των μορφολογικών –

όπως συμβαίνει γενικά- αλλά και πέραν των διοικητικών), είναι και τα οικιστικά πρότυπα που επικρατούν σε κάθε χώρα. (Καθοριστική είναι η θέση των προτύπων αυτών στην τυπολογική κλίμακα, ανάμεσα στην κυριαρχία του μοντέλου της συμπαγούς πόλης από την μία μεριά και την απόλυτη επικράτηση της «αστικοποιημένης υπαίθρου» από την άλλη, με παράλληλη ανάπτυξη ενός γενικευμένου *commuting* σε μεγάλη ακτίνα).

Σχήμα 3.1. Η διάταξη (στην χωρική κλίμακα) των ορίων που αντιστοιχούν στους τρεις ορισμούς της πόλης, με βάση τις αντίστοιχες προσεγγίσεις (διοικητική – μορφολογική – λειτουργική):
Σχηματική απεικόνιση των τριών συνηθέστερων προτύπων.



Παραδείγματα πόλεων στους τρεις τύπους του σχήματος:

Τύπος «Α»: Λειτουργικά όρια > Μορφολογικά όρια > Διοικητικά όρια

- Διοικητικές ενότητες μικρού ή μεσαίου μεγέθους (έκτασης) – Μεγάλα αστικά κέντρα
- Αθήνα, Λισσαβόνα, Παρίσι

Τύπος «Β»: Λειτουργικά όρια > Διοικητικά όρια > Μορφολογικά όρια

- Διοικητικές ενότητες μικρού ή μεσαίου μεγέθους (έκτασης) – Μικρά ή μεσαία αστικά κέντρα
- Αιάκειο (Γαλλία), Μυτιλήνη, Σόρια (Ισπανία)

Τύπος «Γ»: Διοικητικά όρια > Λειτουργικά όρια > Μορφολογικά όρια

- Διοικητικές ενότητες μεγάλου μεγέθους (έκτασης) – Μικρά ή μεσαία αστικά κέντρα
- Βίσμπυ (Σουηδία), Ροβανιέμι (Φινλανδία), Τρόμσο (Νορβηγία)

Πηγή: Δική μας επεξεργασία

Όπως είναι διαπιστωμένο στη διεθνή βιβλιογραφία, (Le Gleau et al., 1996, Freeman, 2004) η συγκριτική αναφορά στα πληθυσμιακά στοιχεία των αστικών κέντρων, συνοδεύεται συχνά από το μεθοδολογικό λάθος της αδιάκριτης αναφοράς στους ορισμούς που ανταποκρίνονται σε καθεμία από τις τρεις διαφορετικές προσεγγίσεις της πόλης –αστοχία που είναι ακόμα πιο συνηθισμένη στην περίπτωση διεθνών συγκρίσεων ειδικότερα.

Η αρκετά κοινή αυτή μεθοδολογική αστοχία δεν ευθύνεται μόνο για την αναξιοπιστία πολλών μελετών που αναφέρονται στην πληθυσμιακή ιεραρχία των αστικών κέντρων και τις εξελίξεις σε αυτήν, αλλά είναι εξίσου συχνή στην περίπτωση μελετών που αφορούν την σύγκριση δεδομένων και αστικών δεικτών γενικότερα. Πράγματι, όλα τα στατιστικά δεδομένα και οι διάφοροι δείκτες (οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί κ.λ.π) παρουσιάζουν κατά κανόνα μεγάλη διαφοροποίηση ανάλογα με τον προσδιορισμό των ορίων της πόλης. (Είναι, παραδείγματος χάριν, εύλογο, η ενσωμάτωση της Ντίσνεϋλαντ στο Παρίσι, να διαφοροποιεί σημαντικά το τουριστικό εισόδημα της πόλης, η ενσωμάτωση των διεθνών Αερολιμένων στην πόλη του Λονδίνου, να εμφανίζει έναν πολύ μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών για την πόλη –ή η ενσωμάτωση του Θριασίου Πεδίου στην Αθήνα, να αλλάζει σημαντικά τα στοιχεία για την Απασχόληση στον Δευτερογενή Τομέα για την Πρωτεύουσα). Είναι χαρακτηριστικό ότι μία στατιστική ανάλυση πινάκων που παρουσιάζουν αστικούς δείκτες διαφόρων ευρωπαϊκών πόλεων από τον Alan Freeman (2004), έδειξε ότι η μέση απόκλιση μεταξύ των τιμών των διαφορετικών πηγών για την ίδια πόλη, ήταν περίπου έξη φορές μεγαλύτερη από την μέση απόκλιση μεταξύ των συγκρινόμενων πόλεων. Στον Πίνακα που ακολουθεί (Πίνακας 3.2) παρουσιάζεται ακόμα ένα τέτοιο παράδειγμα της μεγάλης διαφοροποίησης των στοιχείων που προέρχονται από διαφορετικές πηγές –που αντιστοιχούν στους τρεις βασικούς ορισμούς της πόλης.

Πίνακας 3.2. Παραγωγή ανά απασχολούμενο, σε σταθερές τιμές 1995, για έξι ευρωπαϊκές πόλεις.

	ΠΗΓΗ 1	ΠΗΓΗ 2	ΠΗΓΗ 3
Φρανκφούρτη	68 000	78 000	44 000
Μόναχο	76 000	74 000	41 000
Στουτγάρδη	61 000	63 000	37 000
Λονδίνο	32 000	62 000	25 000
Μπέρμιγχαμ	30 000	52 000	
Μάντσεστερ	28 000	48 000	

Πηγή: Greater London Authority

Κεφάλαιο 4.

Τα σημαντικότερα πρότυπα των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, διεθνώς

4.1 Εισαγωγή

Η έννοια της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής, βασίζεται στην λειτουργική προσέγγιση της αστικοποίησης –και πιο συγκεκριμένα στον προσδιορισμό του χώρου εντός του οποίου η ημερήσια κινητικότητα των ατόμων ανταποκρίνεται σε κάποιο κρίσιμο μέγεθος (στατιστικό κατώφλι)¹²⁹. Σε ένα μεγάλο βαθμό, η έννοια της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής προήλθε από δύο προγενέστερες, πολύ σημαντικές, έννοιες της αστικής θεωρίας: Από την έννοια της ‘αστικής περιφέρειας’¹³⁰ και την έννοια της ‘μητροπολιτικής περιφέρειας’.¹³¹

¹²⁹ Οποσδήποτε, η λειτουργική προσέγγιση της αστικοποίησης του χώρου αφορά συνολικά ένα πολύ ευρύτερο πλαίσιο από αυτό της ροής των ανθρώπων, καθώς –υπό την ευρεία έννοια- συμπεριλαμβάνει και άλλες ροές, όπως αγαθών, ενέργειας, χρήματος και πληροφορίας. Ιδιαίτερα οι τελευταίες (όπως είδαμε και στο δεύτερο κεφάλαιο), έχουν αποκτήσει ιδιαίτερο ρόλο και βαρύτητα στην παρούσα εποχή. Παρ’όλα αυτά, κανένα από τα συστήματα -ή πρότυπα- για τον προσδιορισμό των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών διεθνώς (ακόμα και μεταξύ των χωρών όπου οι Τεχνολογίες των Πληροφοριών και Επικοινωνιών έχουν την μεγαλύτερη εξέλιξη και διάδοση) δεν έχει ενσωματώσει κριτήρια που αναφέρονται σε αυτές τις ροές –κυρίως επειδή, όπως επισημαίνει και η Denise Pumain (1999), η παραγωγή απλών, λειτουργικών και διαλειτουργικών ορισμών που θα βασίζονται (και) σε αυτές τις ροές αποτελεί ένα εγχείρημα ουσιαστικά αδύνατο.

¹³⁰ Η έννοια της ‘αστικής περιφέρειας’ βασίζεται στην θεωρία της αστικής οικονομικής βάσης. Η έννοια αναφέρεται σε μια αναλογία ανάμεσα στην πόλη και την οικονομική περιφέρεια: Στην θεωρία αυτή, ο προσδιορισμός των εξωγενών αστικών λειτουργιών είναι αυτός που επιτρέπει τον καθορισμό των σχέσεων μεταξύ της πόλης και του κοινωνικο-οικονομικού χώρου, ενώ ο προσδιορισμός των ενδογενών αστικών λειτουργιών επιτρέπει την οριοθέτηση της πόλης ως υπο-χώρου.

¹³¹ Η έννοια της ‘μητροπολιτικής περιφέρειας’ προέκυψε από την *θεωρία της μητροπολιτικής κυριαρχίας* του Duncan: Σύμφωνα με αυτήν, η ανάπτυξη μιας μητρόπολης, θεωρείται το αποτέλεσμα μιας προηγμένης οικονομικής εξειδίκευσης και χωρικού καταμερισμού εργασίας: Η εξέλιξη αυτή οδηγεί σε συγκέντρωση παραγωγικών, εμπορικών και διοικητικών λειτουργιών από μια ευρύτερη περιοχή, ενώ οδηγεί τα μικρότερα περιφερειακά κέντρα να χάσουν πολλές από τις λειτουργίες τους και να αυξηθεί ο βαθμός εξάρτησης τους.

Παρά το γεγονός ότι η έννοια συναντάται διεθνώς και με πληθώρα διαφορετικών όρων, είτε ταυτόσημων είτε παραπλήσιων, η Λειτουργική Αστική Περιοχή, (όπως αναγνωρίζεται στην σύγχρονη θεωρία της αστικής γεωγραφίας) προσδιορίζει το πιο κρίσιμο χωρικό επίπεδο ανάλυσης του αστικού φαινομένου στην παρούσα φάση (Clark, 1982). Παρ'όλα αυτά, λίγα σχετικά στατιστικά συστήματα στον κόσμο έχουν ενσωματώσει ορισμούς που αναφέρονται στην έννοια της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής –ενώ, όπου αυτό έχει γίνει, οι ορισμοί υπακούουν συχνά σε τόσο διαφορετικά πρότυπα κριτηρίων ώστε δεν υπάρχει –ούτε για αυτές τις χώρες– δυνατότητα διεθνών συγκρίσεων για τα δεδομένα και τις εξελίξεις της λειτουργικής αστικοποίησης.

Μεταξύ αυτών των συστημάτων, επιλέξαμε να κάνουμε μια επισκόπηση αυτών που θεωρούμε πιο βασικά ή σημαντικά: Το σύστημα των αμερικανικών *Core Based Statistical Areas* είναι το πιο παλιό -και είναι αυτό το οποίο, περισσότερο ή λιγότερο άμεσα, έχει εμπνεύσει και επηρεάσει όλα σχεδόν τα άλλα αντίστοιχα συστήματα. Η περιγραφή της εξέλιξης του μέσα από τις τακτικές αναθεωρήσεις του, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον επειδή οι διαχειριστές του συγκεκριμένου προτύπου (το αμερικανικό Υπουργείο Οικονομικών) ανέπτυξαν και αναπτύσσουν μια συνεχή προσπάθεια σε μεθοδολογικό επίπεδο, προκειμένου να προσαρμόζουν το πρότυπο στις εξελίξεις. Οι γερμανικές 'αστικές περιφέρειες' αποτελούν την παλαιότερη «μεταφορά» στην Ευρώπη του αμερικανικού προτύπου, η χρήση τους ωστόσο έχει περιοριστεί τις τελευταίες δεκαετίες. Η βρετανική εκδοχή, των *Standard Metropolitan Labour Areas*, είναι σημαντική, κυρίως επειδή για πρώτη φορά εισήγαγε το κριτήριο του αριθμού θέσεων εργασίας για τον καθορισμό των πυρήνων (αντί του πληθυσμιακού κριτηρίου). Το βελγικό πρότυπο των '*régions urbaines*' είναι σημαντικό επειδή αντιπροσωπεύει μια ιδιαίτερα πολυκριτηριακή και σύνθετη προσέγγιση –με τα αντίστοιχα σημαντικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που αυτή συνεπάγεται. Τέλος, το πρόσφατο γαλλικό πρότυπο της «ζωνοποίησης με βάση τις αστικές περιοχές», αποτελεί το πιο ολοκληρωμένο και το πιο λειτουργικό σε όλον τον ευρωπαϊκό χώρο –όπως έχουν σημειώσει πάρα πολλοί ερευνητές, κατά την δεκαετή του χρήση.

4.2 Οι αμερικανικές ‘Μητροπολιτικές Περιοχές’

Η αναφορά και η χρήση της λειτουργικής προσέγγισης της αστικοποίησης για τον καθορισμό -αρχικά των μητροπολιτικών μόνο- και στην συνέχεια και των υπολοίπων αστικών περιοχών, και μάλιστα από ένα επίσημο στατιστικό σύστημα, έγινε για πρώτη φορά στις ΗΠΑ, πριν από έξη δεκαετίες. Το γεγονός αυτό είναι φυσιολογικό, αφού το χάσμα ανάμεσα στον μορφολογικά αστικοποιημένο χώρο και τον λειτουργικά αστικοποιημένο χώρο, εμφανίστηκε αρκετά νωρίτερα και σε πολύ ευρύτερη κλίμακα στη βόρειο Αμερική, από ό,τι στον ευρωπαϊκό χώρο¹³². Έτσι, το αμερικανικό πρότυπο της σχετικής μεθοδολογίας που αναπτύχθηκε πρώτο, καθώς και οι εξελίξεις και προσαρμογές που αυτό δέχτηκε στη μακρά διαδρομή του και μέχρι πρόσφατα, αποτελούν αναντίρρητα το βασικό σημείο αναφοράς των αντίστοιχων ευρωπαϊκών αλλά και άλλων, διεθνών εμπειριών. Το στοιχείο αυτό είναι που προσδίδει την ιδιαίτερη σημασία και το ενδιαφέρον στο αμερικανικό πρότυπο των ‘μητροπολιτικών περιοχών’.

Ήδη από το 1949, το αμερικανικό Υπουργείο Οικονομικών (τότε *Bureau of the Budget* και σημερινό *Office of Management and Budget - OMB*), χρησιμοποιώντας ως βασικό –αλλά όχι αποκλειστικό- κριτήριο αυτό των ημερησίων μετακινήσεων κατοικίας-εργασίας, εισήγαγε νέες εδαφικές στατιστικές μονάδες, με τον όρο *Standard Metropolitan Areas – SMAs*. Το εγχείρημα ξεκινούσε από την βασική διαπίστωση ότι η σχέση ανάμεσα στην μορφολογία και στην λειτουργία των οικισμών είχε αρχίσει να αλλάζει σημαντικά -ιδιαίτερα στην περιφέρεια των μεγάλων μητροπόλεων. Μέχρι τότε, οι Μητροπολιτικές Περιοχές της χώρας καθοριζόταν από την Υπηρεσία Απογραφών (*Census Bureau*) με κριτήριο την πληθυσμιακή πυκνότητα σε επίπεδο τοπικών Διαμερισμάτων (*Minor Civil Divisions*) και χωρίς να λαμβάνεται

¹³² Αυτή η εξέλιξη συντελέστηκε κυρίως μέσα από την γενίκευση του *commuting*, ήδη από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα. Καθοριστικοί για αυτό παράγοντες ήταν, οι πολύ υψηλοί δείκτες αυτοκίνησης στις ΗΠΑ –σε συνδυασμό και με το ελάχιστο κόστος των καυσίμων- όπως και τα «αντι-αστικά» χαρακτηριστικά που διαπερνούν την βορειο-αμερικανική κουλτούρα.

υπόψη κανένα λειτουργικό κριτήριο¹³³. Η χρήση –έως τότε- αυτού του αποκλειστικού κριτηρίου της πληθυσμιακής πυκνότητας, ήταν δικαιολογημένη και εύλογη, αφ' ενός επειδή η μορφή και η λειτουργία των οικισμών ήταν ακόμα στενά συνδεδεμένες και αφ' ετέρου επειδή δεν υπήρχαν στατιστικά δεδομένα που να αναφέρονται σε λειτουργικές διασυνδέσεις. Για τον καθορισμό των πόλεων που θα συγκροτούσαν τους κεντρικούς πυρήνες των *Standard Metropolitan Areas*, παρέμεινε το πληθυσμιακό κριτήριο που ίσχυε για τους πυρήνες των Μητροπολιτικών Περιοχών από το 1930 (πληθυσμός πολεοδομικού συγκροτήματος ≥ 50.000 κατοίκους). Κατά την πρώτη δεκαετία, δηλαδή μέχρι την απογραφή του 1960, δεν υπήρχαν ακόμα δεδομένα των ημερησίων μετακινήσεων (*commuting*) για όλες τις περιοχές. Για τον λόγο αυτό, είχε ισχύσει ως εναλλακτικό λειτουργικό κριτήριο για την ενσωμάτωση των κομητειών στις *Standard Metropolitan Areas*, η συχνότητα των τηλεφωνικών κλήσεων προς τον πυρήνα¹³⁴. Εντούτοις, τα δύο αυτά λειτουργικά κριτήρια δεν ήταν αποκλειστικά (ήταν δηλαδή κριτήρια αναγκαία αλλά όχι ικανά για την ενσωμάτωση στις Μητροπολιτικές περιοχές): Παράλληλα με αυτά, ίσχυε ένας αριθμός από «κριτήρια μητροπολιτικού χαρακτήρα». Η δεύτερη αυτή κατηγορία κριτηρίων, αναφερόταν –εναλλακτικά- είτε στο ποσοστό του πληθυσμού της κομητείας που διαμένει σε «αστικούς οικισμούς» (κατώφλι $\geq 50\%$) είτε στο ποσοστό των απασχολούμενων εκτός του αγροτικού τομέα (τουλάχιστον τα 2/3 του εργατικού δυναμικού).

Το αμερικανικό σύστημα εδαφικής ταξινόμησης (*territorial classification system*) για τις μητροπολιτικές (αρχικά) και τις λειτουργικές αστικές περιοχές, γνώρισε σημαντικό αριθμό μεταρρυθμίσεων σε όλο το δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα. Οι *Standard Metropolitan Areas*, έδωσαν τη θέση τους στις *Standard Metropolitan Statistical Areas-SMSAs* από το 1959, στις *Metropolitan Statistical Areas-MSAs* από το 1983, στις *Metropolitan Areas-MAs* από το 1990 και στις *Core Based Statistical Areas-CBSAs*, από το 2000 και μετά. Παράλληλα με τις διαδοχικές αυτές αλλαγές

¹³³ Ήδη από το 1910, το Census Bureau των ΗΠΑ, είχε καθορίσει τις Μητροπολιτικές Περιοχές της χώρας (με κριτήρια μορφολογικά): Αρχικά, οι Μητροπολιτικές Περιοχές συγκροτούνταν από τις πόλεις άνω των 200.000 κατοίκων, μαζί με τα γύρω Τοπικά Διαμερίσματα (MCDs) στα οποία η πληθυσμιακή πυκνότητα ξεπερνούσε τα 150 άτομα ανά τετραγωνικό μίλι. Από το 1930, καθορίστηκαν Μητροπολιτικές Περιοχές για όλες τις πόλεις άνω των 50.000 κατοίκων, εφ' όσον ο συνολικός πληθυσμός στην Μητροπολιτική Περιοχή υπερέβαινε τους 100.000 κατοίκους.

¹³⁴ Στο πρότυπο που χρησιμοποιήθηκε, το στατιστικό κατώφλι ήταν 4 τηλεφωνικές κλήσεις τουλάχιστον τον μήνα (ανά συνδρομητή).

στην επίσημη στατιστική ονοματολογία, υπήρξαν μεγαλύτερες ή μικρότερες αναπροσαρμογές στα πρότυπα που καθόριζαν τα (σύνθετα) κριτήρια για την ενσωμάτωση των εδαφικών ενοτήτων (κομητειών) στην μητροπολιτική περιοχή. Τέτοιες αλλαγές των προτύπων έγιναν το 1958, το 1971, το 1980, το 1990 και –η τελευταία και σημαντικότερη– το 2000 (που εφαρμόστηκε στην πράξη από το 2003). Παρά το γεγονός ότι η διαχρονική συγκρισιμότητα των στατιστικών στοιχείων επηρεάζεται αρνητικά από τις συνεχείς αναθεωρήσεις των κριτηρίων, πολλοί συγγραφείς έχουν επισημάνει ότι, από την άλλη πλευρά, οι σχετικές στατιστικές κατηγορίες είναι πράγματι αναγκαίο να υπόκεινται σε περιοδικές αναθεωρήσεις, ώστε να παρακολουθούν και να αντικατοπτρίζουν τις μακροπρόθεσμες δομικές αλλαγές που σημειώνονται στα οικιστικά πρότυπα και στην πληθυσμιακή ανακατανομή (Brown et al., 2004, Hugo et al., 2003, Ratcliffe, 2002).

Τα ισχύοντα κριτήρια των *Core Based Statistical Areas*, προήλθαν από την πέμπτη κατά σειρά μεταρρύθμιση, αυτήν του 2000, που έγινε με γνώμονα –μεταξύ άλλων– την μεγαλύτερη απλούστευση σε σχέση με όλα τα προηγούμενα (Fitzsimmons and Ratcliffe, 2002). Προηγήθηκε, το 1995, η ανάθεση σε τέσσερις ομάδες επιφανών Γεωγράφων (Adams, Berry, Frey/Speare, και Morill) ισάριθμων ερευνητικών εργασιών με αντικείμενο την αναθεώρηση του ισχύοντος προτύπου, ενώ το φθινόπωρο του 1998, το OMB όρισε την ‘Επιτροπή Αναθεώρησης των Κριτηρίων Μητροπολιτικής Περιοχής’¹³⁵, –ή, κατά συντόμηση, ‘Επιτροπή Αναθεώρησης’– η οποία εργάστηκε για δύο χρόνια και διατύπωσε τις τελικές προτάσεις της τον Αύγουστο του 2000. Χαρακτηριστικό της σε βάθος διαβούλευσης που προηγήθηκε της μεταρρύθμισης αυτής είναι ότι το OMB υπέβαλε δημόσιο αίτημα για υποβολή σχολίων επί των δημοσιευθέντων προτάσεων της Επιτροπής –και έλαβε συνολικά 1.672 επιστολές σχολίων¹³⁶ τις οποίες και μελέτησε. Η ευρύτατη αυτή δημοκρατική διαβούλευση για το ζήτημα της συγκεκριμένης μεταρρύθμισης είναι εντυπωσιακή, ιδιαίτερα μάλιστα αν λάβει κανείς υπόψη το γεγονός ότι –όπως έχει επίσημα και

¹³⁵ Στη σύνθεση της Επιτροπής υπήρξε συμμετοχή εκπροσώπων από πολλούς και ποικίλους Ομοσπονδιακούς φορείς που έχουν σχέση με το αντικείμενο, όπως την Υπηρεσία Απογραφών, την Υπηρεσία Οικονομικής Ανάλυσης, την Υπηρεσία Στατιστικών Εργασίας, την Υπηρεσία Στατιστικών των Συγκοινωνιών, την Υπηρεσία Οικονομικής Έρευνας, το Εθνικό Κέντρο Στατιστικών Υγείας και βέβαια, ex officio εκπρόσωπο από το ίδιο το OMB.

¹³⁶ Από το σύνολο αυτό, οι περισσότερες επιστολές (1.463) προερχόταν από πολίτες, 88 από Δήμους και Κομητείες (δηλαδή από ΟΤΑ διαφόρων βαθμίδων), 62 από Οργανισμούς Περιφερειακού Σχεδιασμού και Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, 25 από Μέλη του Κογκρέσου, 13 από Κυβερνήσεις Πολιτειών και 1 από ομοσπονδιακή υπηρεσία.

κατηγορηματικά διακηρυχθεί από το OMB- η συγκεκριμένη ονοματολογία και ο προσδιορισμός των αστικών περιοχών με βάση αυτήν υφίσταται αποκλειστικά και μόνον για στατιστικούς σκοπούς (δεν μπορεί δηλαδή να αποτελέσει την βάση για την άσκηση πολιτικών, την επιλεξιμότητα περιοχών για ενισχύσεις κλπ). Η μεταρρύθμιση του 2000, είναι η ριζικότερη και σημαντικότερη που έγινε από την εισαγωγή του συστήματος το 1949 και το πιο σημαντικό στοιχείο της είναι ότι, για πρώτη φορά, τα κριτήρια για τον καθορισμό των CBSAs είναι αποκλειστικά λειτουργικά. Εξαλείφθηκαν δηλαδή όλα τα εναλλακτικά κριτήρια που υπήρχαν στα προηγούμενα πρότυπα και που αναφερόταν σε μορφολογικά χαρακτηριστικά. Αυτό αποτυπώνεται και στον επίσημο ορισμό του OMB, σύμφωνα με τον οποίον, «μία CBSA είναι μια γεωγραφική ενότητα που συγκροτείται από έναν πυρήνα τουλάχιστον 10.000 κατοίκων και από την παρακείμενη περιοχή που παρουσιάζει έναν υψηλό βαθμό κοινωνικής και οικονομικής ενσωμάτωσης με τον πυρήνα, όπως αυτή μετράται με βάση τους δεσμούς ημερησίων μετακινήσεων» (OMB, 2000a). Πράγματι, είχε διαπιστωθεί από πολλούς συγγραφείς ότι το πλαίσιο των κριτηρίων που ίσχυε μέχρι τότε ήταν εξαιρετικά σύνθετο και γινόταν ακόμα πιο δυσλειτουργικό εξ' αιτίας των ad hoc κριτηρίων που υπήρχαν. Από την άλλη, ήταν επίσης κοινή η διαπίστωση ότι ενώ η έννοια των Μητροπολιτικών Περιοχών (παρά την ύπαρξη τεσσάρων προηγούμενων μεταρρυθμίσεων του προτύπου τους) δεν είχε σημαντικά διαφοροποιηθεί από το 1950, η κατανομή του πληθυσμού στον χώρο και τα πρότυπα της ημερήσιας κινητικότητας του πληθυσμού, είχαν εν τω μεταξύ διαφοροποιηθεί σε σημαντικότατο βαθμό. Ακόμα, η διαφοροποίηση στα πρότυπα διαβίωσης που είχε σημειωθεί στο τελευταίο τέταρτο του εικοστού αιώνα, έκανε φανερή την ανάγκη να ενσωματωθούν στο πρότυπο -έστω ως χωριστή υποκατηγορία- και οι μικρότερες Λειτουργικές Αστικές Περιοχές, αφού πλέον παρουσιάζουν περισσότερα κοινά στοιχεία με τις μητροπολιτικές περιοχές παρά με τον υπόλοιπο χώρο (ο οποίος περιλαμβάνει το σύνολο των περιοχών που δεν διατηρούν ισχυρούς δεσμούς ημερησίων μετακινήσεων με κάποιον αστικό πυρήνα).

Οι *Core Based Statistical Areas* –CBSAs- που προήλθαν από την μεταρρύθμιση του 2000, απαρτίζονται από δύο επί μέρους κατηγορίες που είναι οι *Metropolitan Statistical Areas* και οι *Micropolitan Statistical Areas*. Οι πρώτες καθορίζονται με βάση ένα ελάχιστο πληθυσμιακό κατώφλι 50.000 κατοίκων για τις «πόλεις-πυρήνες», ενώ στην δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται αυτές στις οποίες οι «πόλεις-πυρήνες»

βρίσκονται μεταξύ 10.000 και 50.000 κατοίκων¹³⁷. Η συγκεκριμένη επιλογή, να λαμβάνεται υπόψη ο πληθυσμός του πυρήνα –και όχι ολόκληρης της περιοχής- για την διάκριση μεταξύ των δύο υπο-κατηγοριών των CBSAs, βασίστηκε στην διαπίστωση από τον OMB ότι «το εύρος των υπηρεσιών και των λειτουργιών που παρέχονται σε μία περιοχή εξαρτάται πρωτίστως από το μέγεθος του πυρήνα» (OMB, 2000a). (Αρχικά είχε προταθεί να υπάρξει και μία τρίτη υπο-κατηγορία, αυτή των *Core Based Statistical Areas* των οποίων ο πυρήνας ξεπερνά το 1.000.000 κατοίκους, με τον όρο *Megapolitan Statistical Areas*). Η δημιουργία της νέας υπο-κατηγορίας των ‘*Μικροπολιτικών Στατιστικών Περιοχών*’¹³⁸, για πρώτη φορά το 2000, σημαίνει ουσιαστικά την αναγνώριση μιας «ενδιάμεσης» κατηγορίας του χώρου, την οποίαν συγκροτούν οι περιοχές που οργανώνονται μεν γύρω από έναν αστικό πόλο αλλά – λόγω του μικρού πληθυσμιακού μεγέθους του πόλου αυτού- δεν έχουν σαφή μητροπολιτικά χαρακτηριστικά (ή –διαφορετικά- σημαίνει την αναγνώριση της σημασίας που έχουν στην οργάνωση του χώρου και οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές των μικρότερων αστικών κέντρων). Ταυτόχρονα, με την προσθήκη της υπο-κατηγορίας αυτής, το σύστημα εδαφικής ταξινόμησης του OMB προσέλαβε πλέον έναν χαρακτήρα ολοκληρωμένου προτύπου για τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές στο σύνολο τους –αφού μέχρι τότε αποτελούσε στην πραγματικότητα ένα πρότυπο για τον καθορισμό των Μητροπολιτικών μόνο περιοχών, (δηλαδή των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών των οποίων οι πυρήνες είναι αστικά κέντρα που αντιστοιχούν σε μία σχετικά υψηλή βαθμίδα της αστικής ιεραρχίας και πάνω).

Μια άλλη σημαντική μεταρρύθμιση είναι ότι το κριτήριο για την ενσωμάτωση των γύρω κομητειών με βάση τις ημερήσιες μετακινήσεις, όχι μόνο αναπροσαρμόστηκε από το 15% στο 25% του διαμέλλοντος εργατικού δυναμικού, αλλά αναφέρεται πλέον στις ροές και προς τις δύο κατευθύνσεις. Είναι δηλαδή (εναλλακτικά) διπλό, καθώς

¹³⁷ Το πρότυπο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των αστικών περιοχών και των ορίων τους, είναι αυτό του U.S. Census Bureau. Αντίθετα με τα περισσότερα αντίστοιχα ευρωπαϊκά πρότυπα, που βασίζονται στο κριτήριο της απόστασης των κατοικιών (με συνηθέστερο όριο τα 200 μέτρα) για τον καθορισμό των οικισμών και των πολεοδομικών συγκροτημάτων, οι αμερικανικές *Urban Areas* (που αναφέρονται στην μορφολογική πόλη) καθορίζονται με βάση την πληθυσμιακή πυκνότητα που καταγράφεται σε επίπεδο «απογραφικών τετραγώνων» - *census blocks*. (Με το ισχύον σήμερα πρότυπο, για την ενσωμάτωση των «απογραφικών τετραγώνων» σε μια Αστική Περιοχή, απαιτείται ελάχιστη πληθυσμιακή πυκνότητα 1.000 κατοίκων ανά τετραγωνικό μίλι για τα κεντρικά *census blocks* και 500 κατοίκων ανά τετραγωνικό μίλι στα υπόλοιπα όμορα *census blocks*).

¹³⁸ Ο νεολογισμός *micropolitan* επινοήθηκε σε αντίστιξη με τον καθιερωμένο όρο *metropolitan* και είναι ευρηματικός και επιτυχής, όμως η ελληνική απόδοση του είναι οπωσδήποτε προβληματική – εφ’ όσον παραπέμπει σε εντελώς διαφορετικό εννοιολογικό περιεχόμενο.

προϋποθέτει είτε το 25% τουλάχιστον των απασχολούμενων που διαμένουν στην κομητεία να εργάζεται στην πόλη-πυρήνα¹³⁹ είτε το 25% τουλάχιστον των θέσεων εργασίας στην κομητεία να καλύπτονται από μετακινούμενους από την πόλη πυρήνα ή /και γενικά από κομητείες της CBSA (Isserman, 2005). Η εισαγωγή αυτού του νέου κριτηρίου είναι σημαντική, εφ'όσον επιβεβαιώνει στην πράξη την αναγνώριση των νέων δεδομένων της πολυκεντρικότητας των αστικών/μητροπολιτικών περιοχών, όπως αυτή καταγράφεται μέσα από τις «αντίστροφες» μετακινήσεις για εργασία (γνωστές με τον όρο *'reverse commuting'*). Παράλληλα, η προσαρμογή του στατιστικού κατώφλιού, από το 15% στο 25%, περιλαμβανόταν και αυτή στις προτάσεις της Επιτροπής Αναθεώρησης, και αναγνωρίστηκε ως επιβεβλημένη με δεδομένη την μεγάλη διαφοροποίηση στα πρότυπα της ημερήσιας κινητικότητας που είχε σημειωθεί στην χώρα τον τελευταίο μισό αιώνα¹⁴⁰. Το συγκεκριμένο κατώφλι του 25% επιλέχθηκε με βάση και την αναφορά (OMB, 2000a) σε οικονομικές αναλύσεις που λαμβάνουν υπόψη το «πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα» και που έχουν υπολογίσει ότι όταν το ποσοστό των *commuters* φτάνει το 25%, αυτό σημαίνει ότι τα εισοδήματα τουλάχιστον των μισών εργαζομένων της περιοχής προέρχονται από τον κεντρικό πυρήνα της CBSA, είτε άμεσα (για τους ίδιους τους *commuters*) είτε έμμεσα (για τους κατοίκους της περιοχής που παρέχουν υπηρεσίες στους πρώτους). Σε ό,τι αφορά τις κομητείες που πληρούν το συγκεκριμένο κριτήριο για δύο (ή και τρεις) γειτονικές CBSAs, αυτές προσαρτούνται στην CBSA με την οποία εμφανίζει τους ισχυρότερους δεσμούς ημερησίων μετακινήσεων για εργασία (υψηλότερα ποσοστά *commuting*). Από την άλλη πλευρά, η εξάλειψη κάθε μορφολογικού κριτηρίου αιτιολογήθηκε από το OMB που συμφώνησε με την σχετική διαπίστωση της Επιτροπής Αναθεώρησης, ότι «οι αλλαγές που έχουν σημειωθεί στα οικιστικά πρότυπα, στα πρότυπα των ημερησίων μετακινήσεων και στις τεχνολογίες επικοινωνιών, έχουν καταστήσει τα μορφολογικά οικιστικά κριτήρια ακατάλληλα σε

¹³⁹ Μία από τις σημαντικότερες διαφοροποιήσεις ως προς τα κριτήρια που ίσχυαν πριν την τελευταία μεταρρύθμιση του 2000, είναι η πολύ μεγάλη μετάθεση που έγινε στο συγκεκριμένο στατιστικό κατώφλι, από το 15% που ίσχυε από το 1949, στο 25%. Η αλλαγή αυτή, σηματοδοτεί ίσως και μια πολιτική επιλογή, για έναν πιο περιοριστικό καθορισμό των αμερικανικών μητροπολιτικών περιοχών, των οποίων η ακτίνα διευρύνεται εντυπωσιακά για περισσότερο από μισό αιώνα. Αναμφίβολα όμως, και σε ένα τεχνοκρατικό επίπεδο, οι εξελίξεις που είχαν σημειωθεί στα πρότυπα των ημερησίων μετακινήσεων του πληθυσμού δικαιολογούσαν απολύτως μια τέτοια αναθεώρηση: Χαρακτηριστικά, στο σύνολο της χώρας, το ποσοστό των εργαζομένων σε άλλη κομητεία από αυτήν του τόπου κατοικίας, αυξήθηκε από 15% περίπου το 1960, σε 25% περίπου το 1990 (Ratcliffe, 2002).

¹⁴⁰ Σε εθνικό επίπεδο, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για το συνολικό *commuting* πριν από το 1960. Για τον τελευταίο μισό αιώνα που υπάρχουν στοιχεία, αυτά δείχνουν –όπως είδαμε παραπάνω– ότι το ποσοστό των εργαζομένων που μετακινούνται καθημερινά για εργασία σε μία άλλη κομητεία από αυτήν του τόπου κατοικίας τους, σχεδόν διπλασιάστηκε.

ό,τι αφορά την χρήση τους για τον καθορισμό του μητροπολιτικού χαρακτήρα» (OMB, 2000a). Αποτέλεσμα της συγκεκριμένης αλλαγής στο πρότυπο των κριτηρίων, είναι και η σημαντική επέκταση των ορίων σε πολλές ‘Μητροπολιτικές Στατιστικές Περιοχές’ της χώρας, αφού 298 κομητείες προστέθηκαν σε αυτές (αλλάζοντας κατηγορία) ενώ αντίστροφα, μόνο 45 κομητείες έφυγαν από την «μητροπολιτική» κατηγορία και πέρασαν στην «μικροπολιτική» κατηγορία ή στην κατηγορία του εκτός CBSAs χώρου (εξ’ αιτίας της εισαγωγής του πιο περιοριστικού στατιστικού κατωφλιού του 25% για τις ημερήσιες μετακινήσεις προς το κέντρο).

Ένα σημαντικό μέρος του προβληματισμού που είχε προηγηθεί της μεταρρύθμισης του 2000, του αμερικανικού ‘συστήματος εδαφικής ταξινόμησης’, αφορούσε και την σκοπιμότητα ή μη της αναθεώρησης των βασικών γεωγραφικών μονάδων του συστήματος (building blocks), αφού είναι καθολικά αναγνωρισμένο ότι οι κομητείες αποτελούν οπωσδήποτε ιδιαίτερα μεγάλες χωρικές μονάδες για τον σκοπό αυτό. Για μια σειρά από λόγους, το OMB αποφάσισε να συνεχίσει να βασίζεται στα –μέχρι τότε ανά δεκαετία διαθέσιμα- δεδομένα των ημερησίων μετακινήσεων: Ως σημαντικός παράγοντας αξιολογήθηκε ότι τα δεδομένα αυτά συλλέγονται με συνεπείς διαδικασίες, σε εθνικό επίπεδο, και είναι μια δημοσίως διαθέσιμη πηγή πληροφορίας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και να αναθεωρηθεί εύκολα από πολλούς χρήστες¹⁴¹. Άλλωστε, και από τις τρεις μεταξύ των τεσσάρων διαφορετικών ερευνητικών ομάδων που είχαν καταθέσει προτάσεις για την μεταρρύθμιση του 2000, είχε προταθεί η διατήρηση των κομητειών ως βασικών χωρικών μονάδων –καθώς κρίθηκε ότι οι κομητείες παρουσίαζαν (παρά το μέγεθος τους) άλλα σημαντικά πλεονεκτήματα, σε σχέση με την χρήση των σημαντικά μικρότερων ‘απογραφικών μονάδων’ ή των ‘περιοχών του Ταχυδρομικού Κώδικα’ (ZIP, *mail code areas*) που αποτελούσαν τις εναλλακτικές επιλογές που εξετάστηκαν. Συγκεκριμένα, κρίθηκε ότι δεν μπορούσαν να παραβλεφθούν τέσσερα βασικά πλεονεκτήματα των κομητειών που είναι: α) ότι αποτελούν εξαιρετικά οικείες στο ευρύ κοινό γεωγραφικές ενότητες, β) ότι προσφέρουν εξαιρετικά αξιόπιστες σειρές οικονομικών -και άλλων- δεδομένων, γ) ότι αλλάζουν τα όρια τους πολύ σπανιότερα από τις ‘απογραφικές μονάδες’, και δ) ότι αποτελούν την βασικότερη αυτοδιοικητική μονάδα της χώρας (Brown et al., 2004). Ωστόσο, και στο νέο πρότυπο που προήλθε από την μεταρρύθμιση του 2000,

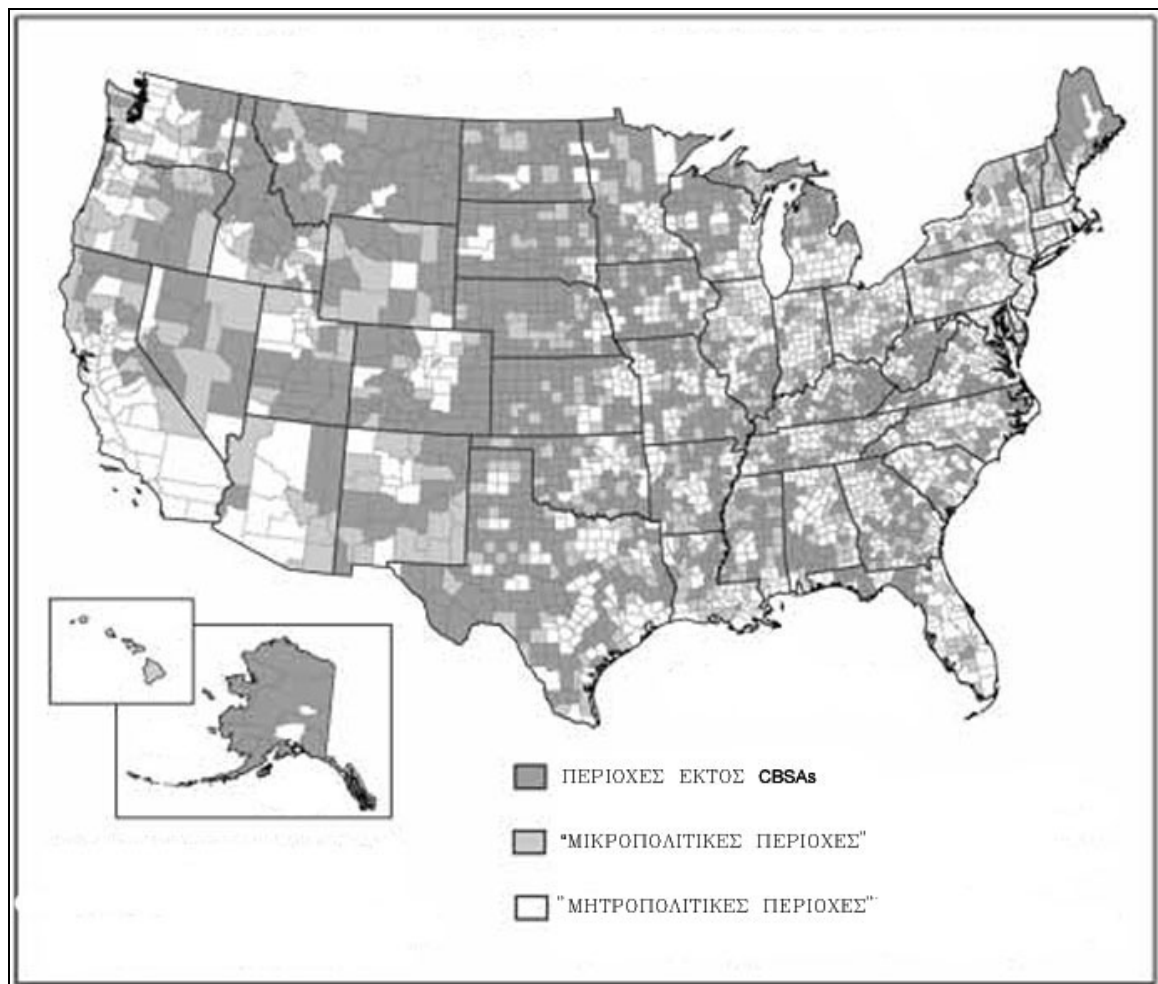
¹⁴¹ Μετά το 2000 μάλιστα, τα δεδομένα αυτά των ημερησίων μετακινήσεων είναι πλέον διαθέσιμα σε ετήσια βάση, από το *Census Bureau’s American Community Survey*.

όπως και στα προηγούμενα, διατηρήθηκε, στο θέμα αυτό, μία σημαντική εξαίρεση για την περιοχή της Νέας Αγγλίας. Συγκεκριμένα, για τις έξι πολιτείες της Νέας Αγγλίας, αποφασίστηκε, να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται ως βασική χωρική μονάδα του συστήματος οι Δήμοι, δηλαδή οι μικρότερες διοικητικές μονάδες. Αυτή η εξαίρεση έγινε εξ' αιτίας του γεγονότος ότι στην Νέα Αγγλία, οι Δήμοι αποτελούν ιστορικά τις πιο σημαντικές διοικητικές ενότητες (με βάση τις οποίες είχαν καθοριστεί και ιστορικά οι μητροπολιτικές περιοχές στην περιοχή) και –αντίθετα με την υπόλοιπη χώρα- είναι σε αυτήν την κατώτερη διοικητική βαθμίδα που υπάρχει η πληρέστερη κάλυψη από στατιστικά δεδομένα. Για τον λόγο αυτό, θεωρήθηκε αναγκαίο να υπάρχει και μία διαφοροποίηση των όρων στην Νέα Αγγλία, με την χρήση του όρου *'New England City and Town Areas'* (NECTAs) ως αντίστοιχου του όρου *'Core Based Statistical Areas'* (CBSAs). Οι NECTAs, λόγω ακριβώς του ότι είναι καθορισμένες με βάση μικρότερες χωρικές μονάδες, δίνουν μια ακριβέστερη στατιστική εικόνα για τις 'μητροπολιτικές' και τις 'μικροπολιτικές' περιοχές στις Πολιτείες τους. Έτσι, το εν μέρει διαφοροποιημένο πρότυπο της Νέας Αγγλίας, βρίσκεται πιο κοντά στα αντίστοιχα που έχουν ισχύσει στον Ευρωπαϊκό χώρο (με τον οποίον άλλωστε, η περιοχή της Νέας Αγγλίας παρουσιάζει μεγάλες ομοιότητες, σε επίπεδο γεωγραφικών χαρακτηριστικών, πυκνότητας πληθυσμού, οικιστικών και πολιτισμικών προτύπων κλπ).

Οι 369 *Metropolitan Statistical Areas* και οι 582 *Micropolitan Statistical Areas* που υπάρχουν σήμερα στις Ηνωμένες Πολιτείες, (Χάρτης 4.1) καλύπτουν μαζί ένα τεράστιο τμήμα της επιφάνειας της χώρας (το 46%), γεγονός που οφείλεται σε δύο διαφορετικής φύσεως παράγοντες: Αφ' ενός μεν στην ακτίνα των ημερησίων μετακινήσεων γύρω από τα βορειο-αμερικανικά αστικά κέντρα, που είναι εντυπωσιακά μεγαλύτερη από ό,τι στις Ευρωπαϊκές χώρες, και αφ' ετέρου, όπως είδαμε παραπάνω, στην ύπαρξη πολύ εκτεταμένων κομητειών σε κάποιες περιοχές της χώρας, κυρίως στις δυτικές Πολιτείες (όπως είναι άμεσα εμφανές και στον χάρτη), στοιχείο που συμβάλλει σε μία εν μέρει «πλασματική» εικόνα (εξ' αιτίας της επέκτασης των ορίων ορισμένων μικροπολιτικών –κυρίως- περιοχών σε ουσιαστικά ερημικές περιοχές). Το συνεχώς αυξανόμενο τμήμα του αμερικανικού πληθυσμού που κατοικεί μέσα στις «μητροπολιτικές» και τις «μικροπολιτικές» περιοχές, ξεπερνάει σήμερα τα 254,2 και 30,6 εκατομμύρια αντίστοιχα, που αντιστοιχούν συνολικά στο 93,7% του πληθυσμού της χώρας (Πίνακας 4.1). Αντίστροφα, το

τμήμα του πληθυσμού που ζει στο 54% του εδάφους που βρίσκεται εκτός των CBSAs, όχι μόνο αντιπροσωπεύει λιγότερο από το 6,3% του πληθυσμού (19,2 εκατομμύρια το 2008) αλλά εμφανίζει συνεχή σχετική μείωση. (Σε απόλυτους αριθμούς σημειώνεται εντούτοις αύξηση, λόγω του συνολικού δημογραφικού δυναμισμού που χαρακτηρίζει τον πληθυσμό των Η.Π.Α.).

Χάρτης 4.1. Οι 'Μητροπολιτικές' και 'Μικροπολιτικές' Στατιστικές Περιοχές των Η.Π.Α, το 2003



Πηγή: U.S. Census Bureau

Πίνακας 4.1. Η επιφάνεια και ο πληθυσμός που αντιπροσωπεύουν οι τρεις ζώνες του αμερικανικού προτύπου του OMB και οι μεταβολές μεταξύ του 1990 και του 2008

	«Μητροπολιτικές Περιοχές» (1)	«Μικροπολιτικές Περιοχές» (2)	ΣΥΝΟΛΟ CBSAs (1+2)	Περιοχές εκτός CBSA
Επιφάνεια, ως ποσοστό επί της συνολικής έκτασης της χώρας (2008)	25,3	20,7	46,0	54,0
% επί του συνολικού πληθυσμού το 1990	82,0	10,7	92,7	7,3
% επί του συνολικού πληθυσμού το 2008	83,6	10,1	93,6	6,3
Μεταβολή πληθυσμού (%) 1990-2008	+18,6	+12,0	+17,6	+8,3

Πηγή στοιχείων: Office of Management and Budget

Παράλληλα με την ονοματολογία αυτή, των CBSAs -που χρησιμοποιεί το Υπουργείο Οικονομικών- συνεχίζει να υπάρχει σε χρήση η ονοματολογία του *U.S. Census Bureau*, για τις αστικές και αγροτικές περιοχές, που αναφέρεται στα μορφολογικά χαρακτηριστικά του χώρου (με βάση κριτήρια πληθυσμιακού μεγέθους των οικισμών -αλλά και πυκνότητας). Το *U.S. Census Bureau* παράγει δηλαδή εντελώς διαφορετικές σειρές αστικών στατιστικών δεδομένων¹⁴². Σε ό,τι αφορά τα μεγέθη της αστικοποίησης των Η.Π.Α στους πίνακες του Ο.Η.Ε και άλλων διεθνών οργανισμών, οι αναφορές γίνονται αποκλειστικά σε αυτήν την πηγή (γεγονός

¹⁴² Η ύπαρξη και η διατήρηση της σχετικής ονοματολογίας της Υπηρεσίας Απογραφών (*Census Bureau*) είναι και ο λόγος που επικαλέστηκε η Επιτροπή Αναθεώρησης όταν στην τελική έκθεση της συνέστησε να μην υπάρξει κανενός είδους κατηγοριοποίηση των οικισμών στο εσωτερικό των CBSAs –αφού η εισαγωγή μιας τέτοιας κατηγοριοποίησης θα δημιουργούσε σύγχυση ως προς τον πραγματικό χαρακτήρα του προτύπου εδαφικής ταξινόμησης του OMB (ο οποίος έχει αποκλειστική αναφορά σε λειτουργικά και μόνο χαρακτηριστικά).

φυσιολογικό, εφ'όσον στα πρότυπα που χρησιμοποιούνται για τον ορισμό της μορφολογικής αστικοποίησης διεθνώς, παρά τα όποια προβλήματα, είναι γενικά αναγνωρισμένο ότι υφίσταται ένας πιο ικανοποιητικό βαθμό συγκρισιμότητας). Από την άλλη, ενώ η χρησιμότητα και η συμπληρωματικότητα των δύο παράλληλων συστημάτων είναι προφανής και γενικά αναγνωρισμένη στο εσωτερικό των Ηνωμένων Πολιτειών, πολύ συχνά έχουν επισημανθεί παραδείγματα σύγχυσης των εννοιών από συγγραφείς και μελέτες, με λανθασμένη ή αδιάκριτη αναφορά σε στατιστικά δεδομένα των δύο συστημάτων.

4.3 Οι γερμανικές ‘αστικές περιφέρειες’

Στον ευρωπαϊκό χώρο, ο καθορισμός αστικών περιοχών με αναφορά σε λειτουργικά χαρακτηριστικά, έγινε για πρώτη φορά στα τέλη της δεκαετίας του 1950, όταν ο Olaf Boustedt εισήγαγε, για λογαριασμό του ‘Όμοσπονδιακού Γραφείου Δόμησης και Χωροταξίας’ (BBR), τον όρο «αστική περιφέρεια» - *stadregion*. (Το πρότυπο των *stadregionen* ισχύει μέχρι σήμερα, έχοντας γνωρίσει διαδοχικές αναθεωρήσεις, την δεκαετία του 1970, την δεκαετία του 1990 και το 2000, αλλά η χρήση του, σε σχέση με το αντίστοιχο των Ηνωμένων Πολιτειών, είναι σχετικά περιορισμένη).

Στην πραγματικότητα, ο ορισμός της *stadregion* διατυπώθηκε ακριβώς στη βάση του αμερικανικού προτύπου της *Standard Metropolitan Area* του 1949, γεγονός φυσικό, αφού αποτελούσε την (πρώτη) ευρωπαϊκή εκδοχή της ίδιας έννοιας –που για πρώτη φορά είχε εμφανιστεί από την άλλη πλευρά του Ατλαντικού. Ωστόσο, στα πρότυπα που υιοθέτησε –και στη συνέχεια τροποποίησε– το ‘Όμοσπονδιακό Γραφείο Δόμησης και Χωροταξίας’ της Γερμανίας για τον καθορισμό των *stadregionen*, υπάρχουν σημαντικές διαφορές. Κατ’ αρχάς, την βασική εδαφική μονάδα (building block) των *stadregionen* αποτελούν οι Δήμοι (*gemeinden*), χρησιμοποιήθηκε δηλαδή μια βαθμίδα χαμηλότερη από αυτήν των αμερικανικών κομητειών (χωρίς βέβαια να υπάρχει απόλυτη αντιστοιχία μεταξύ των δύο συστημάτων), που αντιστοιχεί σε σαφώς μικρότερες εδαφικές μονάδες –και εξασφαλίζει ικανοποιητικότερη αντιστοίχιση μεταξύ των συμβατικών και των πραγματικών ορίων των αστικών

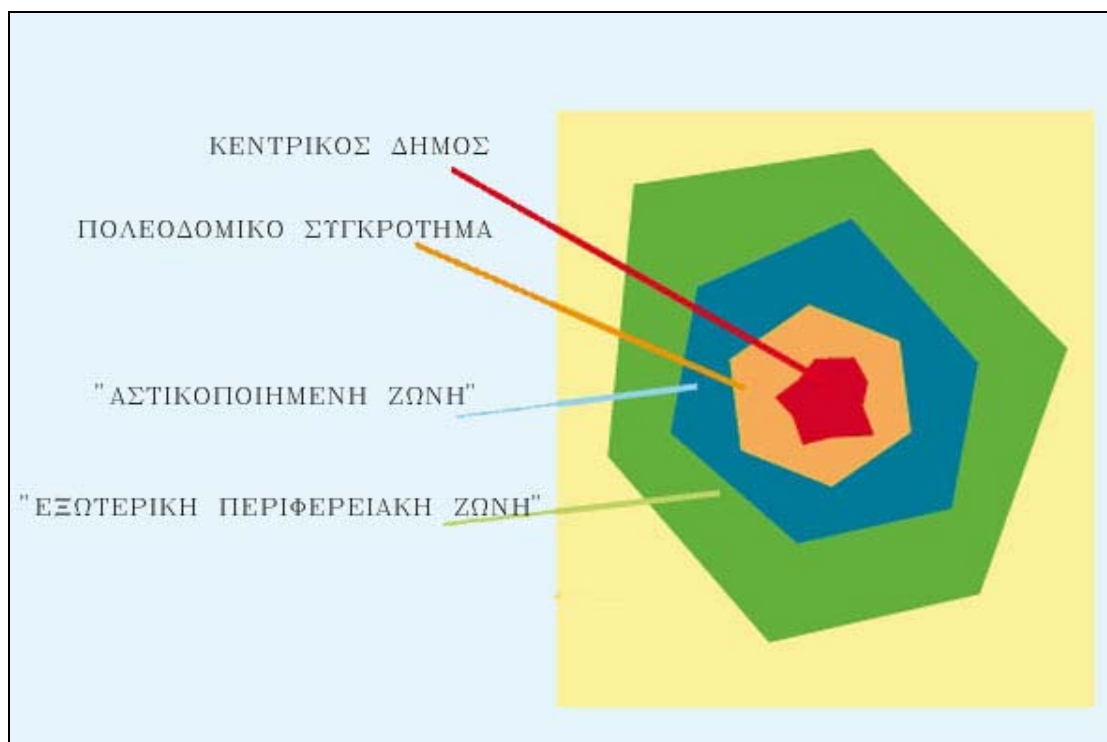
περιφερειών απ' ό,τι στο αμερικανικό μοντέλο. Η επιλογή αυτή υπαγορεύεται άλλωστε και από τα πολύ διαφορετικά πρότυπα στις ημερήσιες μετακινήσεις αλλά και στην οικιστική διάρθρωση και την πυκνότητα πληθυσμού μεταξύ των δύο χωρών. Για τους ίδιους λόγους, (και ιδιαίτερα λόγω της γενικά υψηλής πυκνότητας πληθυσμού στην περίπτωση της Γερμανίας), στο πρότυπο των *stadtreionen* δεν ενσωματώθηκαν κριτήρια που να αναφέρονται στην πληθυσμιακή πυκνότητα –σε ό,τι αφορά τις εξωτερικές τους ζώνες- όπως ίσχυε στις αμερικανικές Μητροπολιτικές Περιοχές μέχρι το 2000 (οπότε και απαλείφθηκαν και εκεί). Ένα άλλο χαρακτηριστικό στοιχείο των γερμανικών 'Αστικών Περιφερειών' είναι ότι δεν περιλαμβάνουν μία μοναδική εξωτερική ζώνη αλλά συγκροτούνται από δύο επάλληλες ζώνες, που αντιστοιχούν στις διαφορετικές κλίμακες της έντασης των ημερήσιων μετακινήσεων (δηλαδή της λειτουργικής ενσωμάτωσης των περιοχών στην πόλη) και οι οποίες παρεμβάλλονται μεταξύ των ορίων των πολεοδομικών συγκροτημάτων και των ορίων της 'Αστικής Περιφέρειας'.

Μετά την τελευταία αναθεώρηση του προτύπου που έγινε 2000, τους πυρήνες των *stadtreionen* συγκροτούν όλα τα πολεοδομικά συγκροτήματα με πληθυσμό τουλάχιστον 100.000 κατοίκους. (Το αρχικό πληθυσμιακό κατώφλι ήταν οι 80.000 κάτοικοι). Αυτό σημαίνει ότι, όπως και στο αμερικανικό μοντέλο προ του 2000, το πρότυπο των *stadtreionen* αναφέρεται ουσιαστικά μόνο στις λειτουργικές αστικές περιοχές με μητροπολιτικό χαρακτήρα (υπό την ευρεία έννοια του όρου).

Η 'εξωτερική περιοχή' των αστικών περιφερειών, υποδιαιρείται σε δύο ζώνες, την «αστικοποιημένη ζώνη» και την 'εξωτερική περιφερειακή ζώνη' (Σχήμα 4.1). Την πρώτη ζώνη συγκροτούν οι Δήμοι στους οποίους άνω του 50% των απασχολουμένων που διαμένουν σε αυτούς, εργάζεται στον «πυρήνα» της αστικής περιφέρειας. Αντίθετα, για την 'εξωτερική περιφερειακή ζώνη', το κριτήριο αναφέρεται στο σύνολο του πληθυσμού του Δήμου που μετακινείται για εργασία (και όχι στο –ευρύτερο- σύνολο των απασχολουμένων). Συγκεκριμένα, το πρότυπο για την 'εξωτερική περιφερειακή ζώνη', καθορίζει ένα ελάχιστο κατώφλι του 25%, (επί του συνόλου των ημερησίως μετακινουμένων για εργασία), που πρέπει να κατευθύνεται προς τον κεντρικό πυρήνα. Μέχρι την αναθεώρηση του 2000, το πρότυπο ήταν πιο σύνθετο, καθώς προϋπέθετε το συγκεκριμένο κριτήριο να

συνδυάζεται και με ένα ελάχιστο κατώφλι (10%) ημερησίων μετακινήσεων προς τον πυρήνα, υπολογιζόμενο επί του συνόλου των απασχολούμενων κατοίκων του Δήμου.

Σχήμα 4.1. Σχηματική διάταξη των ζωνών που συγκροτούν τις γερμανικές 'αστικές περιφέρειες' (*stadtreionen*) του Ομοσπονδιακού Γραφείου Δόμησης και Χωροταξίας (BBR)



Πηγή: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung -BBR

Χάρτης 4.2. Οι γερμανικές ‘Αστικές Περιφέρειες’ (*stadtregionen*)



Πηγή: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung -BBR

4.4 Οι βρετανικοί ορισμοί και ονοματολογίες για τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές

4.4.1 Οι SMLAs, βρετανική εκδοχή των Μητροπολιτικών Περιοχών

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, ο Άγγλος γεωγράφος Peter Hall διαμόρφωσε το πρότυπο μιας προσαρμοσμένης στα βρετανικά δεδομένα εκδοχής των αμερικανικών SMSAs, βασισμένο στην συναφή έννοια των *Standard Metropolitan Labour Areas* – SMLAs, το οποίο και υιοθετήθηκε από το περιβόητο ‘Political and Economic Planning’¹⁴³.

¹⁴³ Από το 1978, το ερευνητικό αυτό κέντρο, και σημαντικότερο think tank παραγωγής πολιτικών για την Βρετανία, αντικαταστάθηκε από το σημερινό ‘Policy Studies Institute’.

Σύμφωνα με το πρότυπο αυτό, οι 128 *Standard Metropolitan Labour Areas* της Βρετανίας συγκροτούνται από:

- έναν πυρήνα τον οποίον αποτελούν είτε ένας ή περισσότεροι όμοροι δήμοι με πυκνότητα θέσεων εργασίας τουλάχιστον 1.235 ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο¹⁴⁴, είτε ένας μοναδικός δήμος με τουλάχιστον 20.000 θέσεις εργασίας στα διοικητικά του όρια,
- έναν ‘δακτύλιο SMLA’ ο οποίος αποτελείται από όλους τους όμορους δήμους, για τους οποίους τουλάχιστον το 15% του διαμένοντος εργατικού δυναμικού απασχολείται στον πυρήνα.

Ο ελάχιστος απαιτούμενος πληθυσμός για την συγκρότηση μιας SMLA, είναι οι 70.000 κάτοικοι (συνολικά στον πυρήνα και τον δακτύλιο). Το πρότυπο προβλέπει επίσης έναν εξωτερικό δακτύλιο, με την ονομασία *Metropolitan Economic Labour Area* – MELA, τον οποίον αποτελούν όλοι οι Δήμοι οι οποίοι «στέλνουν» μεγαλύτερο ποσοστό του εργατικού δυναμικού τους στον συγκεκριμένο πυρήνα παρά σε οποιονδήποτε άλλον πυρήνα-SMLA. (Το κριτήριο αυτό, διαμορφώνει εξαιρετικά διευρυμένες MELAs, οι οποίες περιλαμβάνουν στα όρια τους το 97% του βρετανικού πληθυσμού).

4.4.2 Οι Λειτουργικές Αστικές Περιφέρειες των P.Hall και D. Hay

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, οι Peter Hall και Dennis Hay, από το Πανεπιστήμιο του Reading, εισήγαγαν στις μελέτες τους για την ανάλυση της αστικοποίησης στην Ευρώπη (Hall & Hay, 1980) την έννοια των ‘Λειτουργικών Αστικών Περιφερειών’ (*Functional Urban Regions* –FURs). Η σημαντική αυτή εργασία είχε εκπονηθεί στο πλαίσιο ενός μεγάλου προγράμματος από κοινού με το Διεθνές Ινστιτούτο Εφαρμοσμένης Αστικής Ανάλυσης (International Institute for Applied Statistical Analysis –IIASA) που εδρεύει στην Αυστρία, και περιλάμβανε

¹⁴⁴ Μία εφαρμογή του προτύπου των SMLAs και στην Ολλανδία, επιχείρησε ο G.J. Borchert (1982), στην οποία όμως, το συγκεκριμένο κατώφλι της πυκνότητας των θέσεων εργασίας για τον πυρήνα, καθορίστηκε στις 1750 θέσεις/τετραγωνικό χιλιόμετρο –προκειμένου να είναι προσαρμοσμένο στην πολύ μεγαλύτερη αστικοποίηση της Ολλανδίας.

δεδομένα για 539 Λειτουργικές Αστικές Περιφέρειες από 13 χώρες της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης –αλλά και από την Ιαπωνία. (Εντούτοις, η ανάλυση –κατά τους συγγραφείς- αναγκαστικά περιορίστηκε στα πληθυσμιακά στοιχεία των εδαφικών αυτών ενοτήτων, καθώς ο σημαντικότερος περιορισμός που διαπιστώθηκε αφορούσε την ουσιαστική αδυναμία, την εποχή εκείνη, μιας διασυνοριακής ανάλυσης σε ό,τι αφορούσε τα στοιχεία για τη δομή της απασχόλησης και τις αλλαγές σε αυτήν).

Στην πραγματικότητα, οι FURs των Hall και Hay βασίστηκαν τόσο στην έννοια των SMLAs του Peter Hall όσο και στην έννοια της Λειτουργικής Οικονομικής Περιοχής -*Functional economic area*- που είχε χρησιμοποιήσει ο B. Berry από το 1968 (και η οποία επίσης, ήταν άλλη μια προσαρμογή του ορισμού των *Standard Metropolitan Areas* των Ηνωμένων Πολιτειών). Έτσι, και η –κλασσική πλέον- έννοια της Λειτουργικής Αστικής Περιφέρειας (FUR) που επινόησαν οι δύο Βρετανοί συγγραφείς, αντιστοιχεί στην άμεση οικονομική σφαίρα επιρροής μιας πόλης και –κατά το ίδιο πρότυπο με τις προηγούμενες- περιλαμβάνει μία πόλη-πυρήνα που ορίζεται με κριτήρια συγκέντρωσης πληθυσμού ή –εναλλακτικά- θέσεων απασχόλησης, και μία περιφερειακή ζώνη στα όρια της οποίας ένα κρίσιμο ποσοστό του εργατικού δυναμικού μετακινείται ημερησίως για εργασία προς την πόλη-πυρήνα (Cheshire et al., 1989). Αν και οι ‘Λειτουργικές Αστικές Περιφέρειες’ του σημαντικού αυτού προγράμματος δεν εισήχθησαν ποτέ αυτούσιες σε επίσημα εθνικά στατιστικά συστήματα, αποτέλεσαν εντούτοις, σε ακαδημαϊκό/ερευνητικό επίπεδο, ένα πολύ σημαντικό εργαλείο πάνω στο οποίο βασίστηκε μια σειρά από μεταγενέστερες εργασίες για την διεθνή συγκρισιμότητα των λειτουργικών αστικών περιοχών.

4.5 Οι βελγικές ‘αστικές περιφέρειες’

Οι βελγικές ‘αστικές περιφέρειες’ (*régions urbaines*) παρουσιάζουν ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον επειδή αντιπροσωπεύουν για την Ευρώπη το πιο σύνθετο και πολυκριτηριακό πρότυπο για την οριοθέτηση των αστικών περιοχών και την καταγραφή της αστικοποίησης στην λειτουργική της (κυρίως) διάσταση. Η

οριοθέτηση των βελγικών ‘αστικών περιφερειών’ υπήρξε πρωτογενώς έργο των H. Van der Haegen και M.Pattyn, στο πλαίσιο ενός ευρύτερου ερευνητικού προγράμματος (Pattyn et al., 1979). Οι ‘αστικές περιφέρειες’ των Van der Haegen και Pattyn, που είχαν σαφείς αναφορές και αναλογίες τόσο με τις αμερικανικές *Standard Metropolitan Statistical Areas* της εποχής όσο και με τις γερμανικές *stadtreionen*, απέκτησαν άμεσα -από την δεκαετία του 1980- καθολική αναγνώριση, τόσο στον επιστημονικό όσο και στον διοικητικό και οικονομικό χώρο, γεγονός που καθιέρωσε την γενικευμένη χρήση τους ως χωρικές οντότητες (Merenne-Schoumaker et al., 1998). Ωστόσο, η επίσημη καθιέρωση τους στην στατιστική ονοματολογία της χώρας έγινε μόλις το 1996 από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία του Βελγίου, που προχώρησε ταυτόχρονα και σε μία (μερική) τροποποίηση και επικαιροποίηση του αρχικού προτύπου των κριτηρίων (INS, 1996).

Η βασική χωρική μονάδα που χρησιμοποιείται για την οριοθέτηση των ‘αστικών περιφερειών’ είναι ο Δήμος (*Commune*), που έχει αρκετά μικρό μέγεθος (αφού η μέση επιφάνεια των βελγικών Δήμων είναι τα 52 τετραγωνικά χιλιόμετρα). Όπως και στο γερμανικό πρότυπο των *stadtreionen*, ισχύει ένα ελάχιστο πληθυσμιακό όριο 80.000 κατοίκων για τις πόλεις που συγκροτούν τους πυρήνες των ‘αστικών περιφερειών’ του Βελγίου, στοιχείο που περιόρισε τον αριθμό τους στις 17 (σταθερά, εδώ και τρεις δεκαετίες). Το σύνθετο πρότυπο που καθορίζει την υπαγωγή των Δήμων στις ‘αστικές περιφέρειες’ περιλαμβάνει 7 κριτήρια, από τα οποία μόνο δύο αναφέρονται στις ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία (*commuting*), ενώ τέσσερα αναφέρονται σε άλλα χαρακτηριστικά του πληθυσμού των Δήμων και ένα σε στοιχεία της δομημένης επιφάνειας (Πίνακας 4.2). Επίσης σε αντιστοιχία με το γερμανικό πρότυπο, έχει καθοριστεί και μία εξωτερική ζώνη των ‘αστικών περιφερειών’ που ονομάζεται στο Βέλγιο ‘αστικό οικιστικό σύμπλεγμα’ (*complexe résidentiel urbain*) και συμπεριλαμβάνει τους όμορους Δήμους για τους οποίους το ποσοστό των ημερησίως μετακινουμένων για εργασία προς το κεντρικό Πολεοδομικό Συγκρότημα ξεπερνά το 15% επί του συνόλου των απασχολουμένων του Δήμου. Είναι χαρακτηριστικό ότι, ενώ τόσο στο γερμανικό όσο και στο βελγικό πρότυπο, υπάρχουν οι ενδιάμεσες –ή μεταβατικές- κατηγορίες (‘εξωτερικές περιφερειακές ζώνες’ και ‘αστικά οικιστικά συμπλέγματα’ αντίστοιχα), αυτές έχουν χαρακτήρα «οριζόντιο» (αφού αποτελούν τις εξωτερικές –και κατά κανόνα περιμετρικές- ζώνες των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών). Ενώ αντίθετα, στις Η.Π.Α., όπως είδαμε, η

αναγνώριση της σκοπιμότητας να καθοριστεί μία ενδιάμεση κατηγορία του χώρου, οδήγησε στην δημιουργία το 2000 της κατηγορίας των 'Μικροπολιτικών Στατιστικών Περιοχών', δηλαδή μιας ενδιάμεσης κατηγορίας που προσδιορίζεται στην «κάθετη» κλίμακα, αυτήν του (πληθυσμιακού) μεγέθους.

Πίνακας 4.2. Το θεσπισμένο από το 1996 πρότυπο της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας του Βελγίου για την οριοθέτηση των ‘αστικών περιφερειών’ και το αντίστοιχο αρχικό που είχε προταθεί από τους Van der Haegen και Pattyn.

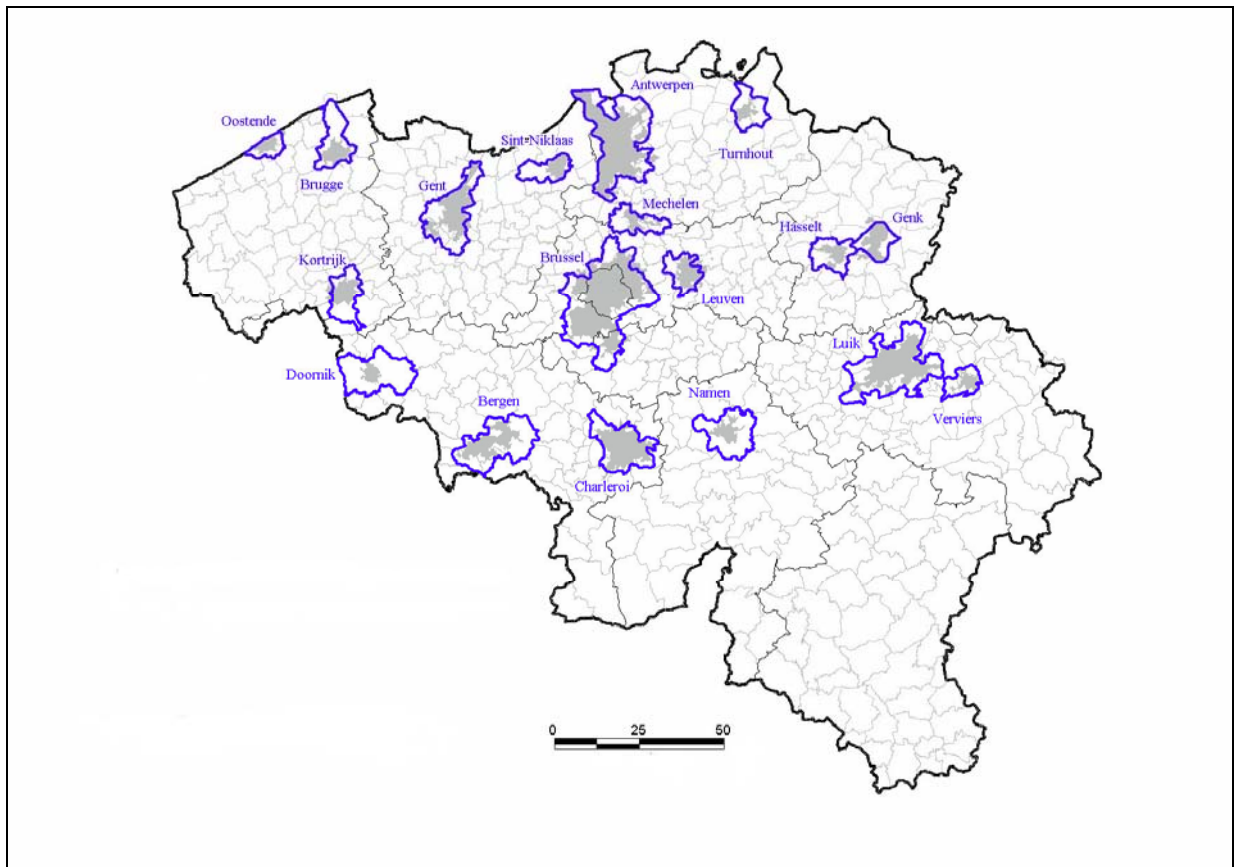
Κριτήρια των Van der Haegen και Pattyn το 1979			Κριτήρια που υιοθέτησε επίσημα η Στατιστική Υπηρεσία του Βελγίου (INS), από το 1996		
Κριτήρια υπαγωγής του Δήμου	Τιμές συμβατικών κατωφλιών	Μονάδες βαρύτητας (≥ από 7)	Κριτήρια υπαγωγής του Δήμου	Τιμές συμβατικών κατωφλιών	Μονάδες βαρύτητας (≥ από 5)
πληθυσμιακή αύξηση 1961-1976 (1961=100)	>115	1	πληθυσμιακή αύξηση 1970-1991 (1970=100)	>115	1
μέσο εισόδημα των κατοίκων ως προς το μέσο εισόδημα της Επαρχίας που ανήκει ο Δήμος (x100)	>100	1	μέσο εισόδημα των κατοίκων ως προς το μέσο εισόδημα στην Επαρχία που ανήκει ο Δήμος (x100)	≥100	1
ποσοστό των μετοικησάντων στον Δήμο που προέρχονται από το κεντρικό Π.Σ.	>25%	2	ποσοστό των μετοικησάντων στον Δήμο που προέρχονται από το κεντρικό Π.Σ.	≥40%	1
ποσοστό των απασχολούμενων που μετακινείται για εργασία προς το κεντρικό Π.Σ.	>25%	2	ποσοστό των απασχολούμενων που μετακινείται για εργασία προς το κεντρικό Π.Σ.	≥25%	1
ποσοστό μεταξύ του συνόλου των μετακινούμενων για εργασία που μετακινείται προς το κεντρικό Π.Σ.	>50%	2	ποσοστό μεταξύ του συνόλου των μετακινούμενων για εργασία που μετακινείται προς το κεντρικό Π.Σ.	≥50%	1
ποσοστό γεννηθέντων στον Δήμο κατοικίας	<50%	1	ποσοστό επί του συνολικού μαθητικού πληθυσμού που φοιτά σε σχολεία του κεντρικού Π.Σ.	≥20%	1
ποσοστό του ενεργού πληθυσμού στον Πρωτογενή τομέα	<10%	1	ποσοστό της δομημένης επιφάνειας επί της συνολικής επιφάνειας του Δήμου, το 1994 (ή –εναλλακτικά– αύξηση της δομημένης επιφάνειας μεταξύ 1980 και 1994 ≥135% στη Βαλλονία και ≥150% στη Φλάνδρα)	≥20%	1

Πηγή: Δική μας επεξεργασία, με βάση Pattyn et al., 1979 και Merenne-Schoumaker et al., 1998

Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό που ενισχύει ακόμα περισσότερο τον σύνθετο και πολυκριτηριακό χαρακτήρα του βελγικού προτύπου, είναι ότι απαιτείται να ισχύουν τουλάχιστον 5 από τα 7 κριτήρια –χωρίς μάλιστα να υπάρχουν κάποια υποχρεωτικά μεταξύ αυτών. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην περίπτωση των βελγικών ‘αστικών περιφερειών’ είναι ακόμα το γεγονός ότι επεκτείνουν τα κριτήρια, πέρα από το πεδίο των λειτουργικών χαρακτηριστικών (που είναι βέβαια το κυρίαρχο), και σε άλλα στοιχεία που τεκμηριώνουν τον περιαστικό χαρακτήρα των περιοχών που τις συγκροτούν (όπως είναι παραδείγματος χάριν το τρίτο κριτήριο, που αφορά το σχετικό βάρος του πληθυσμού που εισρέει στον Δήμο από το κεντρικό Πολεοδομικό Συγκρότημα, που αναφέρεται δηλαδή στην «φυγόκεντρη» συνιστώσα της περιαστικοποίησης). Εντελώς ιδιαίτερο είναι το έβδομο κριτήριο (που αναφέρεται στην δομημένη επιφάνεια) καθώς δεν βασίζεται σε χαρακτηριστικά του πληθυσμού αλλά του χώρου. Ωστόσο η παρουσία του δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αρκεί για να ανατρέψει τον βασικό χαρακτήρα των βελγικών ‘αστικών περιφερειών’ που αναφέρονται οπωσδήποτε στην έννοια της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής. Όμως και τα κριτήρια που αφορούν την λειτουργική ενσωμάτωση στην ‘αστική περιφέρεια’, είναι πολλαπλά και διαφοροποιημένα καθώς δεν περιορίζονται μόνο στην διάσταση των μετακινήσεων για εργασία αλλά συμπεριλαμβάνουν και μια άλλη σημαντική πτυχή, που συχνά αγνοείται και είναι οι μετακινήσεις που συνδέονται με την σχολική φοίτηση.

Οι 17 ‘αστικές περιφέρειες’ του Βελγίου κάλυπταν το 1991 λίγο περισσότερο από το 25% της επιφάνειας της χώρας (Χάρτης 4.3) και συγκέντρωναν το 57% του πληθυσμού της, ενώ μαζί με την εξωτερική τους ζώνη, δηλαδή τα δεκαεπτά ‘αστικά οικιστικά συμπλέγματα’, ξεπερνούσαν το 50% της επιφάνειας της χώρας και συγκέντρωναν το 76% του πληθυσμού της .

Χάρτης 4.3. Οι 17 'αστικές περιφέρειες' του Βελγίου (χωρίς τα 'αστικά οικιστικά συμπλέγματα' τους)



Πηγή: INS- Institut National de Statistique

4.6 Η «ζωνοποίηση με βάση τις Αστικές Περιοχές» στην Γαλλία

Προκειμένου να αποτυπώσει καλύτερα τις «ζώνες επιρροής» των πόλεων στην ευρύτερη περιοχή των αγορών εργασίας τους, κυρίως όμως για να δημιουργηθεί μια βάση στατιστικής παρακολούθησης για τις πραγματικές διαστάσεις της αστικοποίησης και της περιαστικοποίησης στο σύνολο του εθνικού χώρου, η Στατιστική Υπηρεσία της Γαλλίας (INSEE) εφάρμοσε από το 1997 (με βάση τα στοιχεία από την Απογραφή πληθυσμού του 1990) ένα νέο σύστημα διάκρισης του χώρου σε αστικές και αγροτικές ζώνες.

Σύμφωνα με το σύστημα αυτό, οι περίπου 36.000 α'βάθμιοι ΟΤΑ της χώρας κατατάσσονται σε 4 κατηγορίες (Πίνακας 4.3), από τις οποίες οι τρεις συγκροτούν τον 'κυρίαρχα αστικό χώρο' (30% της επιφάνειας και 82% του πληθυσμού της χώρας, το 2005), ενώ η τέταρτη κατηγορία αποτελεί μόνη της τον 'κυρίαρχα αγροτικό χώρο' (70% περίπου της επικράτειας και 18% του πληθυσμού της μητροπολιτικής Γαλλίας).

Ο 'κυρίαρχα αστικός χώρος' συγκροτείται από 2 κατηγορίες: Οι κατηγορίες αυτές είναι, οι 'Αστικές Περιοχές', (*aires urbaines*), που αποτελούν και την βασική έννοια του συγκεκριμένου συστήματος, και οι 'Πολύ-πολωμένοι Δήμοι', και συγκροτούνται ως εξής:

α) Οι 'Αστικές Περιοχές' (Σχήμα 4.2) είναι στην ουσία οι λειτουργικές αστικές περιοχές, και –όπως σε όλα τα αντίστοιχα συστήματα- περιλαμβάνουν δύο διαφορετικές ζώνες, που αντιστοιχούν στον πυρήνα και στην περιφέρεια της λειτουργικής αστικής περιοχής. Στην περίπτωση του γαλλικού προτύπου οι ζώνες αυτές είναι:

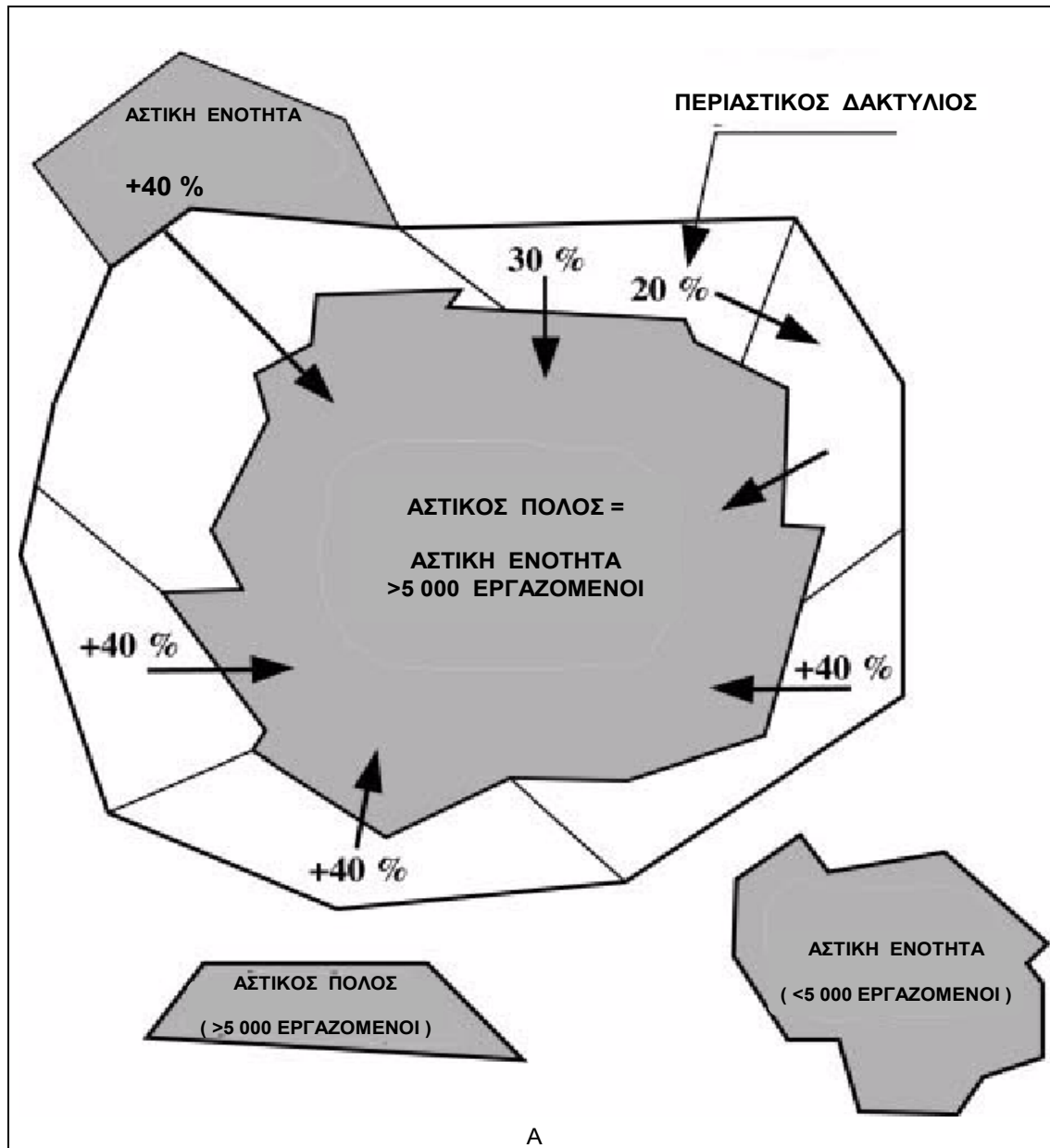
- Οι 'Αστικοί Πόλοι' (*Rôles urbains*): Ως 'Αστικοί Πόλοι' αναγνωρίζονται οι πόλεις –ή τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα- που παρέχουν τουλάχιστον 5.000 θέσεις απασχόλησης (μέσα στα διοικητικά όρια των δήμων που τις συγκροτούν).
- Οι 'Περιαστικοί Δακτύλιοι' των πόλων αυτών (*Couronnes périurbaines*): Πρόκειται για τους όμορους Δήμους όπου τουλάχιστον το 40% του ενεργού πληθυσμού απασχολείται στον αντίστοιχο 'Αστικό Πόλο' ή στους άλλους Δήμους του 'Περιαστικού Δακτυλίου'. (Οι Δήμοι των 'Περιαστικών Δακτυλίων' δεν είναι

απαραίτητο να ανήκουν στην κατηγορία των «αστικών Δήμων» (όπου, κατά τα συμβατικά κριτήρια του INSEE, κατατάσσονται οι Δήμοι με περισσότερους από 2.000 κατοίκους συγκεντρωμένους στον μεγαλύτερο οικισμό τους).

β) Οι *‘Πολύ-πολωμένοι Δήμοι’* (*Communes multipolarisées*): είναι οι Δήμοι που βρίσκονται εκτός των *‘Αστικών Περιοχών’* αλλά των οποίων τουλάχιστον το 40% του ενεργού πληθυσμού εργάζεται σε περισσότερες από μία γειτονικές *‘Αστικές Περιοχές’*. (Και για την κατηγορία αυτή των Δήμων, δεν αποτελεί κριτήριο ο χαρακτηρισμός τους ως «αστικούς»).

Τον *‘κυρίαρχα αγροτικό χώρο’*, σε αντιδιαστολή, συγκροτούν όλοι οι υπόλοιποι Δήμοι της χώρας, που δεν εντάσσονται στις 2 παραπάνω κατηγορίες των *‘Αστικών Περιοχών’* και των *‘Πολυ-πολωμένων Δήμων’* -είτε είναι «αγροτικοί» είτε ανήκουν στην κατηγορία των «αστικών Δήμων»..

Σχήμα 4.2. Σχηματική απεικόνιση της «ζωνοποίησης με βάση τις αστικές περιοχές» που έχει καθιερώσει από το 1997 η Γαλλική Στατιστική Υπηρεσία (INSEE).



Πηγή: INSEE. Δική μας επεξεργασία

Πίνακας 4.3. Τα βασικά στατιστικά στοιχεία για τις ζώνες που συγκροτούν τον 'Κυρίαρχα Αστικό Χώρο' και τον 'Κυρίαρχα Αγροτικό Χώρο', σύμφωνα με την νέα ονοματολογία της Γαλλικής Στατιστικής Υπηρεσίας, το 1999.

	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΗΜΩΝ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (χιλ.)	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (Κατ./τ.χ.)
<i>Αστικοί Πόλοι (1)</i>	2 813	34 372	858
<i>Περιαστικοί Δακτύλιοι (2)</i>	7 893	6 906	75
Αστικές Περιοχές (3) (3 = 1 + 2)	10 706	41 278	858
Πολύ-πολωμένοι Δήμοι (4)	2 537	1 956	68
'Κυρίαρχα Αστικός Χώρος' (5) (5 = 3 + 4)	13 243	43 234	270
'Κυρίαρχα Αγροτικός Χώρος' (6)	23 327	13 381	35
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ (7) (7 = 5 + 6)	36 570	56 615	104

Πηγή δεδομένων: INSEE

Πολύ σημαντικότερη βέβαια από την στατική εικόνα που δίνουν τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, είναι οπωσδήποτε η «δυναμική» εικόνα, από την αποτύπωση των μεταβολών στις διάφορες ζώνες. Και αυτό επειδή, κατά το γαλλικό σύστημα του INSEE, ο περιαστικός χώρος αναγνωρίζεται ότι αντιστοιχεί στο άθροισμα των ζωνών που συγκροτούν τους 'περιαστικούς δακτυλίους' και των ζωνών που αντιστοιχούν στους 'πολύ-πολωμένους Δήμους'. Επομένως, η ανάλυση της δημογραφικής δυναμικής των επί μέρους ζωνών του συστήματος, έχει προφανή σημασία για τον χωρικό Σχεδιασμό της χώρας, αφού είναι αυτή που δίνει ουσιαστικά την πιο συνολική και ολοκληρωμένη στατιστική εικόνα για το φαινόμενο της περιαστικοποίησης στην Γαλλία. Άλλωστε –όπως ήδη αναφέρθηκε- ένας από τους βασικότερους λόγους που οδήγησαν, την περασμένη δεκαετία, το INSEE να καθιερώσει ολόκληρο το εν λόγω πρότυπο των 'αστικών περιοχών', είναι αυτός της παρακολούθησης και ανάλυσης της δυναμικής εικόνας του φαινομένου της περιαστικοποίησης σε συνολικό –όπως βέβαια και σε τοπικό- επίπεδο.

Σε ένα συνολικό και συνοπτικό επίπεδο, η «δυναμική» αυτή εικόνα της περιαστικοποίησης δίνεται από τον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 4.4), που αποτυπώνει τις μέσες ετήσιες δημογραφικές εξελίξεις για κάθε ζώνη ξεχωριστά, για τα διαστήματα μεταξύ 1990-1999 και μεταξύ 1999-2005. Η συγκεκριμένη εικόνα, είναι αυτή ενός περιαστικού χώρου με σημαντικά υψηλότερη δημογραφική δυναμική, τόσο από εκείνη των ‘αστικών πόλων’ όσο και από αυτήν που καταγράφεται στον ‘κυρίαρχα αγροτικό χώρο’ της χώρας.

Πίνακας 4.4. Μέση ετήσια μεταβολή του πληθυσμού στις διαφορές κατηγορίες ζωνών της Γαλλικής Στατιστικής Υπηρεσίας για την Γαλλία (Περίοδοι 1990-1999 και 1999-2005).

Κατηγορίες των ζωνών (σύμφωνα με τα όρια του 1999)	Μέση ετήσια μεταβολή πληθυσμού 1990-1999 (%)	Μέση ετήσια μεταβολή πληθυσμού 1999-2005 (%)
‘Αστικές Περιοχές’	0,4	0,6
‘Αστικοί Πόλοι’	0,3	0,4
‘Περιαστικοί Δακτύλιοι’	1,0	1,1
‘Πολυπολωμένοι Δήμοι’	0,6	1,4
‘Κυρίαρχα αστικός χώρος’	0,4	0,6
‘Κυρίαρχα αγροτικός χώρος’	0,1	0,7
ΣΥΝΟΛΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ	0,4	0,6

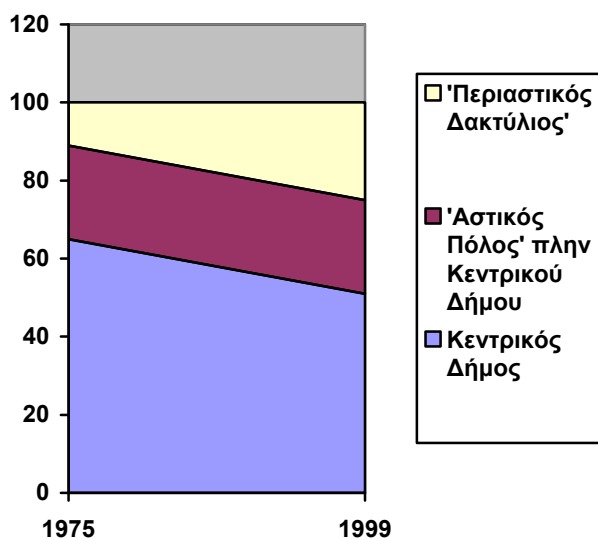
Πηγή: Redor, 2007

Αντίστοιχα σημαντική είναι και η εικόνα των μεταβολών που προκύπτουν στο ειδικό βάρος που αντιπροσωπεύει η κάθε επί μέρους υπο-κατηγορία ζωνών στο εσωτερικό των ‘αστικών περιοχών’ της χώρας. Οι δύο κρίσιμες παράμετροι για την

συσχέτιση της δυναμικής των κεντρικών Δήμων, των υπολοίπων *‘Αστικών Πόλων’* και των *‘Περιαστικών Δακτυλίων’*, είναι αυτές του πληθυσμού και των θέσεων εργασίας. Παρά το γεγονός ότι η εισαγωγή της ονοματολογίας των *‘Αστικών Περιοχών’* είναι σχετικά πρόσφατη, η εικόνα αυτή είναι διαθέσιμη και με ένα σχετικό χρονικό βάθος (μίας περίπου τριακονταετίας), καθώς το INSEE έχει ανασυνθέσει (αναδρομικά) τις σχετικές σειρές δεδομένων, από την απογραφή του 1975 (έχοντας πραγματοποιήσει και την –αναδρομική- οριοθέτηση των ζωνών με βάση τα τότε στοιχεία). Όπως φαίνεται στους ακόλουθους Πίνακες (4.5 και 4.6), κατά το τελευταίο τέταρτο του 20^{ου} αιώνα, το σχετικό βάρος των περιαστικών περιοχών (δηλαδή των *‘Περιαστικών Δακτυλίων’*) εντός των *‘Αστικών Περιοχών’*, υπερδιπλασιάστηκε σε ό,τι αφορά τον πληθυσμό και διπλασιάστηκε σε ό,τι αφορά τις θέσεις εργασίας.

Πίνακας 4.5. Το σχετικό βάρος των επί μέρους ζωνών στον πληθυσμό των 'Αστικών Περιοχών' της Γαλλίας, το 1975 και το 1999.

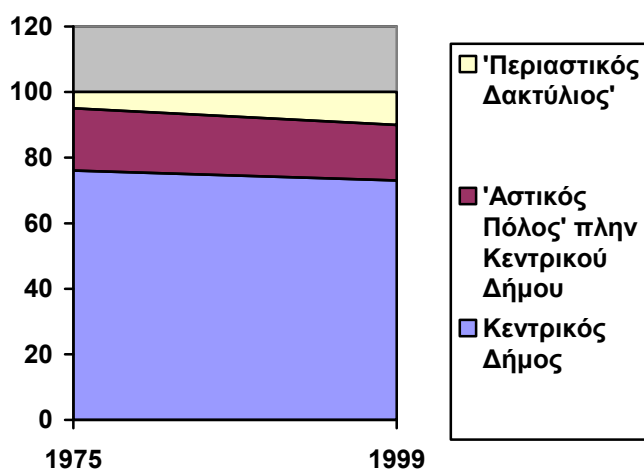
ΖΩΝΕΣ ΤΩΝ 'ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ'	1975	1999
'Περιαστικός Δακτύλιος'	11%	25%
'Αστικός Πόλος' πλην Κεντρικού Δήμου	24%	24%
Κεντρικός Δήμος	65%	51%



Πηγή: INSEE. (Δική μας επεξεργασία στοιχείων)

Πίνακας 4.6. Το σχετικό βάρος των επί μέρους ζωνών, στις θέσεις εργασίας των *‘Αστικών Περιοχών’* της Γαλλίας, το 1975 και το 1999.

ΖΩΝΕΣ ΤΩΝ ‘ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ’	1975	1999
‘Περιαστικός Δακτύλιος’	5%	10%
‘Αστικός Πόλος’ πλην Κεντρικού Δήμου	19%	17%
Κεντρικός Δήμος	76%	73%



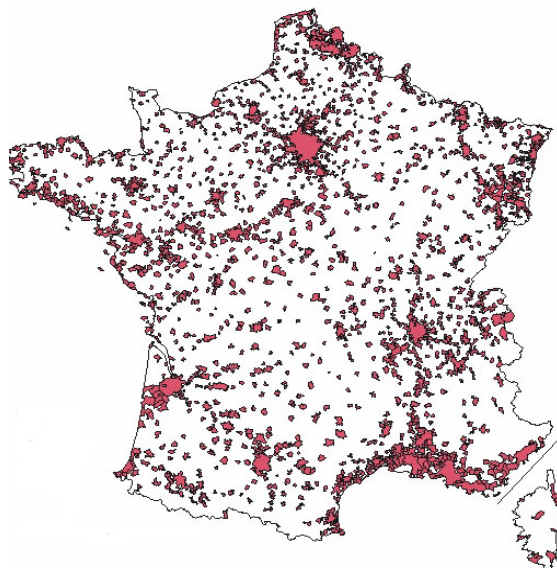
Πηγή: INSEE. (Δική μας επεξεργασία στοιχείων)

Όπως συμβαίνει και στην περίπτωση των Η.Π.Α, από τις οποίες είναι εμπνευσμένη σε σημαντικό βαθμό η νέα αυτή χωρική και στατιστική ονοματολογία στην Γαλλία, το νέο σύστημα υπάρχει παράλληλα με την κλασσική διάκριση μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών –και πληθυσμών αντίστοιχα- που είναι βασισμένη στο κριτήριο του μεγέθους του βασικού οικισμού σε κάθε δήμο (με βάση το κατώφλι των 2.000 κατοίκων). Στην περίπτωση της Γαλλίας μάλιστα, και τα δύο πρότυπα έχουν καθιερωθεί και χρησιμοποιούνται από τον ίδιο επίσημο στατιστικό φορέα –το

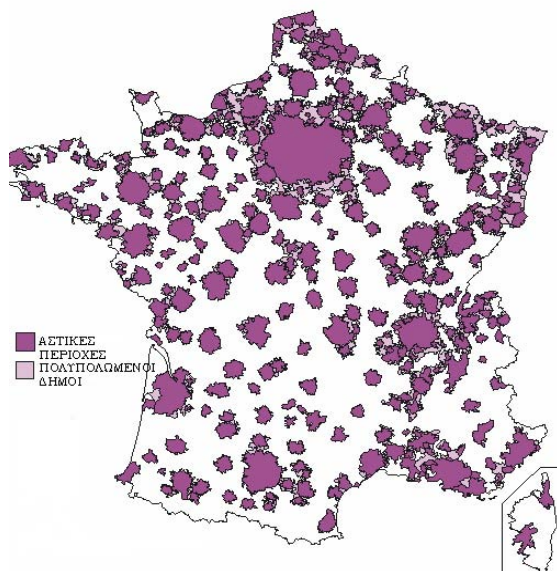
INSEE- και όχι από δύο διαφορετικούς ομοσπονδιακούς οργανισμούς, όπως συμβαίνει στην Αμερική. Τα χωρικά όρια που αντιστοιχούν στα δύο παράλληλα συστήματα του INSEE, παρουσιάζουν φυσικά σημαντικές διαφοροποιήσεις –αφού αντιστοιχούν σε διαφορετικές προσεγγίσεις της αστικότητας και της αστικοποίησης (που έχουν ουσιαστικά ως μοναδικό κοινό στοιχείο το ότι και τα δύο συστήματα χρησιμοποιούν ως βασικές εδαφικές μονάδες τους Δήμους). Έτσι, ο *‘κυρίαρχα αστικός χώρος’* –κατά την ονοματολογία του INSEE- συμπεριλαμβάνει στα όρια του 13.000 *‘αγροτικούς Δήμους’* (με 7,7 εκατομμύρια κατοίκους) και ο *‘κυρίαρχα αγροτικός χώρος’* συμπεριλαμβάνει 1.400 *‘αστικούς Δήμους’* (με 3,9 εκατομμύρια κατοίκους). Η εικόνα σχετικά με τον βαθμό αστικοποίησης της χώρας, διαφοροποιείται, όπως είναι φυσικό, ανάλογα με το αν χρησιμοποιείται η κλασσική (και συμβατική με τα πρότυπα του ΟΗΕ) αναφορά στον πληθυσμό των *‘αστικών Δήμων’* (76% το 1999) ή η αναφορά στον πληθυσμό του *‘κυρίαρχα αστικού χώρου’* (82% αντίστοιχα). Πιο χαρακτηριστική ακόμα, είναι φυσικά η διαφοροποίηση της εικόνας στο χωρικό επίπεδο (Χάρτης 4.4), όπου, ενώ οι *‘αστικοί Δήμοι’* καλύπτουν μόνο το 18,4% του εδάφους, ο *‘κυρίαρχα αστικός χώρος’* αντιστοιχεί στο 41,1% (Nicot, 2005).

Χάρτης 4.4. Οι ‘αστικοί Δήμοι’ και ο ‘κυρίαρχα αστικός χώρος’ στην Γαλλία, το 1999.

‘αστικοί Δήμοι’



‘κυρίαρχα αστικός χώρος’



Πηγή: INSEE

Κεφάλαιο 5.

Ευρωπαϊκή Ένωση και Λειτουργικές Αστικές Περιοχές

5.1 Επισκόπηση των εθνικών προτύπων για τον καθορισμό των πόλεων και των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, στις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Οι ορισμοί, οι επίσημες ονοματολογίες και τα πρότυπα των κριτηρίων που αναφέρονται στις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές στις διάφορες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (όπου αυτοί υπάρχουν), χαρακτηρίζονται από μεγάλες –πλην εξαιρέσεων- διαφοροποιήσεις οι οποίες ξεπερνούν, σε εύρος και ποικιλία, τις αντίστοιχες διαφοροποιήσεις που υπάρχουν στο επίπεδο των στατιστικών ορισμών της (φυσικής) πόλης. Η παράλληλη συνοπτική παράθεση–επισκόπηση των εθνικών προτύπων σε αυτά τα δύο επίπεδα (της μορφολογικής και της λειτουργικής αστικοποίησης) για τις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Πίνακας 5.1), δίνει την εικόνα της ολοκληρωτικής αυτής ασυμβατότητας –και αδυναμίας διαλειτουργικότητας- των επί μέρους στατιστικών συστημάτων:

Πίνακας 5.1. Πινακοποιημένη επισκόπηση των στατιστικών ορισμών της πόλης και των προτύπων των λειτουργικών αστικών περιοχών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΧΩΡΕΣ Ε.Ε	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΣ ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΕΩΝ (ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ)	ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ)
<p>Αυστρία</p>	<p>Δήμοι άνω των 5.000 κατοίκων</p>	<p>Οι 39 Αστικές Περιφέρειες της χώρας (<i>stadtreigionen</i>), επίσημα καθιερωμένες από το 1975, έχουν ως κεντρικούς πόλους (<i>kernaum</i>) τους Δήμους που ξεπερνούν τους 15.000 κατοίκους και συγκροτούνται από τους όμορους Δήμους με ποσοστό εργατικού δυναμικού που μετακινείται ημερησίως προς τον κεντρικό πόλο τουλάχιστον 30%</p>
<p>Βέλγιο</p>	<p>Οικισμοί και Πολεοδομικά Συγκροτήματα ανεξαρτήτως μεγέθους, που έχουν τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης</p>	<p>Από το 1996, έχουν επίσημα καθοριστεί 17 Αστικές Περιφέρειες (<i>Régions urbaines</i> στη γαλλόφωνη περιοχή και <i>stadsgewesten</i> στη φλαμανδόφωνη) γύρω από τα μεγάλα αστικά κέντρα με πληθυσμό >80.000 κατοίκους. Τα κριτήρια που ισχύουν για την καθορισμό τους (7) είναι σύνθετα και περιλαμβάνουν τόσο λειτουργικά χαρακτηριστικά που αναφέρονται στις ημερήσιες μετακινήσεις προς τον κεντρικό πόλο όσο και άλλα κριτήρια, δημογραφικού και οικονομικού χαρακτήρα</p>

Βουλγαρία	Οικισμοί -ανεξαρτήτως μεγέθους- που έχουν λάβει τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης	Δεν εφαρμόζεται η έννοια της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής
Γαλλία	Δήμοι που περιλαμβάνουν έναν οικισμό άνω των 2.000 κατοίκων (με όριο την μέγιστη απόσταση 200 μ. μεταξύ των κατοικιών), καθώς και όλοι οι Δήμοι στους οποίους άνω του 50% του πληθυσμού ανήκει σε ένα ευρύτερο Πολεοδομικό Συγκρότημα	Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές (<i>Aires Urbaines</i>) έχουν στατιστικά επίσημα οριστεί από το 1997. Συγκροτούνται από τους Δήμους που ξεπερνούν το κατώφλι των 5.000 θέσεων Απασχόλησης (<i>Poles Urbains</i>) μαζί με τους όμορους Δήμους στους οποίους άνω του 40% του διαμένοντος εργατικού δυναμικού μετακινείται για εργασία στον Αστικό Πυρήνα και τους Δήμους που αυτός «ελκύει» (<i>Couronne Periurbaine</i>)
Γερμανία	Οικισμοί άνω των 5.000 κατοίκων	Οι «αστικές περιφέρειες», (<i>stadregionen</i>), έχουν επίσημα καθοριστεί από το 1960 (από τον Ο. Boustedt, για λογαριασμό της Ομοσπονδιακής Στατιστικής Υπηρεσίας – BBR). Συγκροτούνται από το σύνολο των δήμων για τους οποίους άνω του 25% του διαμένοντος εργατικού δυναμικού μετακινείται καθημερινά για εργασία προς ένα αστικό κέντρο που θεωρείται ο «πυρήνας» της «αστικής περιφέρειας». (Ως «πυρήνες» αναγνωρίζονται οι πόλεις που ξεπερνούν το πληθυσμιακό κατώφλι των 80.000 κατοίκων
Δανία	Όλοι οι οικισμοί άνω των 200 κατοίκων	

Ελλάς	Από το 2002 και μετά, όλοι οι οικισμοί με πληθυσμό από 2.000 κατοίκους και πάνω καθώς και το σύνολο των 18 Πολεοδομικών Συγκροτημάτων όπως έχουν επίσημως καθοριστεί	Δεν έχουν επίσημως καθοριστεί Λειτουργικές Αστικές Περιοχές
Εσθονία	Οικισμοί που έχουν τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης. (Τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για τον καθορισμό των πόλεων είναι το πληθυσμιακό μέγεθος, συνδυασμένο με το ποσοστό του πληθυσμού που απασχολείται σε Τομείς εκτός του Πρωτογενούς)	>>
Ηνωμένο Βασίλειο	Μέχρι το 2001, οι οικισμοί που είχαν λάβει τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης από τον Βρετανό μονάρχη. Από το 2001, όλοι οι οικισμοί άνω των 10.000 κατοίκων	Δεν υπάρχουν επίσημα καθορισμένες Λειτουργικές Αστικές Περιοχές από το στατιστικό σύστημα της χώρας.
Ιρλανδία	Οικισμοί άνω των 1.500 κατοίκων	>>
Ισπανία	Οικισμοί άνω των 10.000 κατοίκων Το ισπανικό πρότυπο διακρίνει επίσης μια ενδιάμεση κατηγορία, των ημι-αστικών οικισμών, (μεταξύ 2.000 και 10.000 κατοίκων)	Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές έχουν μελετηθεί σε ακαδημαϊκό επίπεδο (με βάση τις καθημερινές μετακινήσεις για εργασία) αλλά δεν έχουν καθοριστεί στατιστικά

Ιταλία	Οικισμοί άνω των 2.000 κατοίκων	Έχουν στατιστικά καθοριστεί Λειτουργικές Αστικές Περιοχές από το 1991, με τον όρο «τοπικά συστήματα εργασίας» (<i>sistemi locali del lavoro</i>).
Κύπρος	Οι οικισμοί –ανεξαρτήτως μεγέθους- που έχουν λάβει τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης	Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές (τέσσερις) έχουν επίσημα καθοριστεί, και συγκροτούνται από τις πόλεις άνω των 20 000 κατοίκων και τις όμορες κοινότητες στις οποίες άνω του 20% του εργατικού δυναμικού μετακινείται για εργασία προς την πόλη-πυρήνα
Λετονία	Οικισμοί που έχουν τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης. (Τα κριτήρια που ίσχυσαν για τον καθορισμό τους είναι το πληθυσμιακό μέγεθος σε συνδυασμό με το ποσοστό του μη-αγροτικού εργατικού δυναμικού)	Δεν έχουν καθοριστεί Λειτουργικές Αστικές Περιοχές
Λιθουανία	Οικισμοί στους οποίους λιγότερο από το 1/3 του ενεργού πληθυσμού απασχολείται στον πρωτογενή τομέα και – παράλληλα- είτε υπερβαίνουν τους 3.000 κατοίκους, είτε είχαν τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης μέχρι το 1994	Δεν έχουν καθοριστεί Λειτουργικές Αστικές Περιοχές
Λουξεμβούργο	Δήμοι που έχουν ως διοικητικό κέντρο έναν οικισμό με πληθυσμό άνω των 2.000 κατοίκων	>>
Μάλτα	Οικισμοί άνω των 1.500 κατοίκων	Ολόκληρο το νησί της Μάλτας αναγνωρίζεται ως μία Λειτουργική Αστική Περιοχή

<p>Ολλανδία</p>	<p>Οι Δήμοι που έχουν πληθυσμό άνω των 2.000 κατοίκων</p>	<p>Έχουν καθοριστεί 22 Αστικές περιφέρειες (<i>stadsgewesten</i>), με κέντρο αντίστοιχα αστικά κέντρα που ξεπερνούν το κατώφλι των 50.000 θέσεων απασχόλησης. Η οριοθέτηση αυτών των αστικών περιφερειών βασίστηκε στην μέθοδο της ανάλυσης συστάδων. (Η ανάλυση αφορούσε τα δεδομένα των μετακινήσεων για εργασία (<i>commuting</i>) και δεδομένα από την αγορά στέγης)</p>
<p>Ουγγαρία</p>	<p>Οικισμοί με έχουν τον επίσημο ορισμό της πόλης</p>	<p>Δεν υπάρχουν καθορισμένες Λειτουργικές Αστικές Περιοχές. (Σε μεγάλο όμως βαθμό αντιστοιχούν στις «μικρο-περιφέρειες» που έχει καθορίσει η Στατιστική Υπηρεσία για τις ανάγκες της Στατιστικής και του Σχεδιασμού)</p>
<p>Πολωνία</p>	<p>Όλοι οι οικισμοί – ανεξαρτήτως πληθυσμού- που έχουν τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης (<i>miasta</i>)</p>	<p>41 Λειτουργικές Αστικές Περιοχές της χώρας έχουν καθοριστεί από την ‘Κεντρική Στατιστική Υπηρεσία’, από το 1970. Συγκροτούνται γύρω από τα αστικά κέντρα με πληθυσμό μεγαλύτερο των 50.000 κατοίκων (πυρήνες), από το σύνολο των όμορων δήμων για τους οποίους άνω του 20% των απασχολουμένων εκτός του Πρωτογενούς τομέα μετακινούνται καθημερινά για εργασία προς τον «πυρήνα» της <i>Λειτουργικής Αστικής Περιφέρειας</i>.</p>

Πορτογαλία	Όλοι οι οικισμοί άνω των 5.000 κατοίκων και οι ζώνες με πυκνότητα πληθυσμού άνω των 500 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο, (σύμφωνα με την <i>tipologia de Areas Urbanas</i> , που καθιερώθηκε από το 1998)	>>
Ρουμανία	Όλοι οι οικισμοί – ανεξαρτήτως μεγέθους- που έχουν τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης	>>
Σλοβακία	Οικισμοί άνω των 5.000 κατοίκων	>>
Σλοβενία	Σύμφωνα με την επίσημη τυπολογία που καθιέρωσε το 2003 η Στατιστική Υπηρεσία για τον χαρακτηρισμό των οικισμών της χώρας, οι αστικοί οικισμοί (104) καθορίζονται με βάση τα ακόλουθα κριτήρια: α) οικισμοί με πληθυσμό >3.000 κατοίκους, β) οικισμοί με 2.000-2.999 κατοίκους που έχουν μεγαλύτερο αριθμό θέσεων εργασίας από αυτόν των κατοίκων, γ) οικισμοί που αποτελούν έδρα Δήμου και έχουν >2.000 κατοίκους ή που αποτελούν έδρα Δήμου και έχουν >1.400 κατοίκους και μεγαλύτερο αριθμό θέσεων εργασίας από τον πληθυσμό τους	Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές έχουν επίσημα καθοριστεί από το 2003 και συμπεριλαμβάνουν τους οικισμούς για τους οποίους ποσοστό >15% του εργατικού δυναμικού μετακινείται καθημερινά προς κάποιο γειτονικό αστικό κέντρο >5.000 κατοίκων.

Σουηδία	Οικισμοί (<i>tatort</i>) άνω των 200 κατοίκων (με βάση το μέγιστο όριο απόστασης μεταξύ των κατοικιών τα 200 μέτρα). Στην κατηγορία πληθυσμού >10.000 κατοίκων χρησιμοποιείται ο όρος <i>stad</i> (αντίστοιχος του αγγλοσαξωνικού <i>city</i>)	Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές έχουν στατιστικά οριστεί. Πυρήνας κάθε τέτοιας περιοχής είναι κάθε Δήμος στον οποίο λιγότερο από το 20% του διαμένοντος εργατικού δυναμικού μετακινείται σε άλλο Δήμο για εργασία και (ταυτόχρονα) κανείς άλλος Δήμος δεν «ελκύει» περισσότερο από 7,5% αυτού του εργατικού δυναμικού
Τσεχία	Οικισμοί άνω των 2 000 κατοίκων	Δεν υπάρχει επίσημος ορισμός Λειτουργικών Αστικών Περιοχών –αλλά ακαδημαϊκά, έχουν οριστεί τέσσερις (γύρω από τις μεγαλύτερες πόλεις)
Φινλανδία	Οικισμοί –ανεξαρτήτως μεγέθους- που έχουν τον επίσημο χαρακτηρισμό της πόλης	Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές είναι επίσημα καθορισμένες από την Στατιστική Υπηρεσία. Πυρήνας κάθε τέτοιας περιοχής είναι κάθε Δήμος στον οποίο λιγότερο από το 20% του διαμένοντα εργατικού δυναμικού μετακινείται σε άλλο Δήμο για εργασία και (ταυτόχρονα) κανείς άλλος Δήμος δεν «ελκύει» περισσότερο από 7,5% αυτού του εργατικού δυναμικού.

- ΠΗΓΕΣ:
- Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες κρατών μελών της Ε.Ε
 - UN Department of economic and social affairs (2008)
 - ESPON Project 1.1.1/Polycentricity (2006)
 - Le Gleau et al., (1996)
 - Vilegen , (2003)
 - Halleux , (2002)
 - Julien, (2000)
 - Korcelli, (1975)
 - ODPM, (2002)
 - ONS, (2004)

5.2 Το θεωρητικό ζήτημα του ορισμού των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών και το μεθοδολογικό ζήτημα του προσδιορισμού τους, στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Όπως είδαμε στην παραπάνω επισκόπηση, οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε είναι καθορισμένες επίσημα (από την Στατιστική Υπηρεσία κάθε χώρας) είτε ανεπίσημα (κατά κανόνα μέσα από εργασίες του ακαδημαϊκού χώρου), είναι χωρικές ενότητες που ορίζονται κατά κύριο λόγο με βάση το κριτήριο της μετακίνησης του εργατικού δυναμικού (περισσότερο γνωστής διεθνώς με τους καθιερωμένους στον αγγλο-σαξωνικό κόσμο όρους, *travel-to-work* ή *commuting*). Η έννοια της ‘Λειτουργικής Αστικής Περιοχής’ είναι αυτή που επικράτησε και καθιερώθηκε στην Ευρώπη, ως αντίστοιχη με αυτήν της Μητροπολιτικής -και «Μικροπολιτικής»- Περιοχής της αμερικανικής εδαφικής στατιστικής ονοματολογίας ή με αυτήν της ‘Λειτουργικής Αστικής Περιφέρειας’ (*Functional Urban Region*) των αγγλοσαξόνων συγγραφέων. Με όρους της Αστικής Γεωγραφίας, οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές αντιστοιχούν στις «ζώνες απασχόλησης» που συγκεντρώνουν το εργατικό δυναμικό μιας ευρύτερης (αστικής) περιοχής. Όπως συμβαίνει και με τις προηγούμενες αντίστοιχες έννοιες στις οποίες αναφερθήκαμε, επειδή το κριτήριο είναι λειτουργικό, οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές δεν συμπίπτουν σχεδόν ποτέ με τα όρια της πόλης με την κλασσική (περιοριστική) έννοια της αλλά και δεν ταυτίζονται κατ’ ανάγκην με τα «αστικά αρχιπελάγη», δηλαδή τις πολυπυρηνικές δομές του αστικού-αγροτικού μίγματος (*urban-rural compound*) που διαμορφώνει η σύγχρονη αστική διάχυση στην περιφέρεια των μεγαλύτερων πόλεων.

Όπως αναγνωρίζεται και καθιερώνεται και στο Σ.Α.Κ.Χ - Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (C.E.C, 1997), οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές συγκροτούνται πάντα από τις δύο διακριτές συνιστώσες τους που είναι:

- **α) Ο πυρήνας** –ο οποίος συγκροτείται από την μορφολογική πόλη και προσδιορίζεται με βάση ένα κατώφλι που αναφέρεται είτε στο πληθυσμιακό μέγεθος είτε στον αριθμό των θέσεων εργασίας που προσφέρονται εντός των ορίων του. (Ο

πυρήνας μπορεί, στην εσωτερική του δομή, να είναι μονοπυρηνικός ή πολυπυρηνικός –δηλαδή να συγκροτείται από διακριτούς επί μέρους υπο-πυρήνες).

- **β) Η περιφερειακή ζώνη** –που προσδιορίζεται συνήθως με βάση ένα ελάχιστο ποσοστιαίο κατώφλι ημερήσιων μετακινήσεων προς τον πυρήνα για εργασία. Με βάση την διεθνή εμπειρία, το κατώφλι αυτό ορίζεται συνηθέστερα στο 15 ή το 20% του απασχολούμενου πληθυσμού που διαμένει στην αντίστοιχη χωρική μονάδα.

Σε ένα θεωρητικό-επιστημονικό βέβαια πλαίσιο, τα ζητήματα που αφορούν τα κριτήρια οριοθέτησης των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών είναι ανοιχτά και αποτελούν ένα διαρκές πεδίο συζήτησης, τόσο σε ό,τι αφορά την επιλογή των μεταβλητών που θα προσδιορίσουν τον πυρήνα (όπως ο πληθυσμός, η πυκνότητα θέσεων εργασίας, ή τα μορφολογικά κριτήρια του αστικού ιστού) όσο και σε ό,τι αφορά την φύση των δραστηριοτήτων που αφορούν οι ημερήσιες μετακινήσεις –αλλά και επικοινωνίες (όπως η εργασία, η κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών κ.α). Επίσης, ανοιχτό πεδίο συζήτησης είναι και αυτό που αφορά το κατάλληλο μέγεθος του πυρήνα αλλά και τα κατάλληλα κατώφλια για τον προσδιορισμό του πεδίου των ημερησίων μετακινήσεων.

Από την άλλη, στην περίπτωση πολλών σύγχρονων ΛΑΠ, όπως είδαμε και εισαγωγικά, το σχήμα τείνει να γίνει πιο σύνθετο καθώς:

- Αφ' ενός, υπάρχει σε αυτές η παράλληλη τάση να δημιουργούνται περισσότερες νέες θέσεις εργασίας περιφερειακά, όπως συχνά συμβαίνει γραμμικά κατά μήκος μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, ή και «σημειακά» σε νέους αναδυόμενους πόλους -είτε πρόκειται για τα *edge cities* των μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων είτε για συγκεντρώσεις μικρότερης κλίμακας¹⁴⁵, και

- αφ' ετέρου, σε πολλές περιπτώσεις ευρωπαϊκών πόλεων –ιδιαίτερα σε μεσαίες πόλεις με ιστορικό χαρακτήρα- αυξάνει η ελκυστικότητα των κέντρων-πόλεων για κατοίκηση. Έτσι, πυρήνας και περιφερειακή ζώνη δημιουργούν μία λειτουργική σύζευξη με αμφίδρομες ροές του εργατικού δυναμικού.

¹⁴⁵ Στο διάσημο βιβλίο του, ο Garreau (1991), θεωρεί ότι ο χαρακτηρισμός μίας περιοχής ως *'edge city'*, προϋποθέτει και κάποια κριτήρια που έχουν σχέση με την κλίμακα των φαινομένων (όπως να έχουν δημιουργηθεί στην περιοχή τουλάχιστον 465.000 τ.μ χώρων για γραφεία και τουλάχιστον 56.000 τ.μ εμπορικών χώρων). Αυτά τα μεγέθη συναντώνται βέβαια σε σχετικά μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές –όμως αυτό δεν σημαίνει ότι αντίστοιχα ουσιαστικά φαινόμενα δεν εμφανίζονται και σε μικρότερες αστικές περιοχές.

Ένα άλλο πρόβλημα στην στατιστική μεθοδολογία και ονοματολογία για τις ΛΑΠ είναι ότι στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, κατά την παρούσα φάση, οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές χαρακτηρίζονται από την ιδιαίτερα μεγάλη μεταβλητότητα των ορίων τους, καθώς αυτά προσδιορίζονται από λειτουργικούς συσχετισμούς που μεταβάλλονται συνεχώς (αντίθετα από τα φυσικά όρια της πόλης – πολεοδομικά συγκροτήματα- που γνωρίζουν μια σχετικά πιο αργή μεταβολή στο χρόνο). Πιο συγκεκριμένα, οι ταχύτατες μεταβολές που σημειώνονται στους λειτουργικούς συσχετισμούς στο εσωτερικό πολλών ευρωπαϊκών αστικών περιοχών, έχουν να κάνουν και με τους δύο όρους που τους διαμορφώνουν, δηλαδή τόσο με το ταχύτατα μεταβαλλόμενο «τοπίο» στην χωρική συγκέντρωση των θέσεων εργασίας, όσο και με αυτό της αγοράς κατοικίας.

Το εγχείρημα όμως του καθορισμού των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, δεν αντιμετωπίζει μόνο το πρόβλημα της συνεχούς μεταβολής των ορίων τους αλλά και αυτό των μη συγκρίσιμων και μη διαλειτουργικών στατιστικών δεδομένων μεταξύ των διαφορετικών χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό οφείλεται σε κενά και μεθοδολογικές δυσκολίες, που θα μπορούσαμε να εντοπίσουμε σε τέσσερα τουλάχιστον επίπεδα:

- α) διαφορετικά αστικά συστήματα:

Ανάλογα με την φάση στην οποία κάθε χώρα βρίσκεται στη μετάβαση της προς την ‘κοινωνία της πληροφορίας’ αλλά και ανάλογα με τις ιδιαίτερες ιστορικές και γεωγραφικές συνθήκες, τα αστικά συστήματα των ευρωπαϊκών χωρών παρουσιάζουν σε κάποιες περιπτώσεις μεγαλύτερες ή μικρότερες διαφορές μεταξύ τους.

- β) διαφορετικά πρότυπα μετακινήσεων εργατικού δυναμικού (commuting):

Τόσο εξ’ αιτίας των διαφορετικών χαρακτηριστικών των οικονομιών και του τεχνολογικού επιπέδου όσο και εξ’ αιτίας των διαφορετικών πολιτιστικών προτύπων και του *lifestyle*, η έκταση και τα χαρακτηριστικά του *commuting* εμφανίζουν σημαντικές αποκλίσεις. (Το φαινόμενο είναι, παραδείγματος χάριν, παλαιότερο και ευρύτερο στις χώρες της Βόρειας Ευρώπης από ό,τι στον ευρωπαϊκό Νότο).

- γ) διαφορετικές σειρές στατιστικών δεδομένων (datasets):

Είναι γνωστό ότι, παρά τις προσπάθειες της Eurostat –τόσο σε γενικό επίπεδο όσο και ειδικότερα στον τομέα των αστικών δεδομένων τα τελευταία χρόνια- υπάρχουν

ακόμα ουσιαστικές διαφορές στις σειρές στατιστικών δεδομένων που παράγουν οι στατιστικές υπηρεσίες των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- δ) διαφορετικές βασικές χωρικές μονάδες (building block areas):

Η οριοθέτηση των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, ανεξάρτητα από τα κριτήρια που ακολουθεί, είναι αναγκασμένη να προσαρμόζεται στα όρια των διοικητικών ή στατιστικών μονάδων (*statistical districts*) για τις οποίες υπάρχουν στατιστικά δεδομένα. Όμως είναι γνωστό ότι ούτε οι NUTS¹⁴⁶ ούτε οι LAU¹⁴⁷ -παρά την γενικευμένη και επίσημη εισαγωγή τους σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση¹⁴⁸ - έχει γίνει κατορθωτό να εναρμονιστούν πλήρως (Carlquist, 2006a). (Στην Σουηδία, επί παραδείγματι, το μέσο μέγεθος των Δήμων (*kommuner*) είναι 1.437 km² και 30.300 κάτοικοι ενώ, στο άλλο άκρο, στη Γαλλία, το μέσο μέγεθος των Δήμων (*communes*) είναι μόλις 15 km² και 1.500 κάτοικοι –δηλαδή εκατό περίπου φορές μικρότερο). Επιπλέον, οι διάφορες ανά την Ευρώπη αυτό-διοικητικές μεταρρυθμίσεις, προσθέτουν έναν ακόμα παράγοντα δυσκολίας στην προσπάθεια εναρμονισμού των Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

5.3 Η αναγνώριση της πολιτικής σημασίας των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών για την Ευρωπαϊκή Ένωση

Η σημασία των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών ως των καταλληλότερων χωρικών ενότητων για την εφαρμογή αστικών πολιτικών και προγραμμάτων, έχει επανειλημμένα αναγνωριστεί και υπογραμμιστεί από διάφορα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας. Παράλληλα, έχει

¹⁴⁶ NUTS = *Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques* (Ονοματολογία των Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων).

¹⁴⁷ LAU = *Local Administrative Units* (Τοπικές Διοικητικές Μονάδες).

¹⁴⁸ Η Eurostat είχε δημιουργήσει την Ονοματολογία των Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων – NUTS από την δεκαετία του 1970, όμως για 30 περίπου χρόνια, η εφαρμογή της εξασφαλιζόταν άτυπα και με δυσκολίες, μέσα από «συμφωνίες κυρίων» μεταξύ των κρατών-μελών και της Eurostat. Μόλις τον Μάιο του 2003, υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, ο Κανονισμός (ΕΕ Νο 1059/2003) που έδωσε νομικό καθεστώς στην NUTS. Στον Κανονισμό αυτό, ψηφίστηκαν και δύο τροποποιήσεις, το 2007 και το 2008. Ο βασικότερος στόχος του Κανονισμού –όπως διακηρύσσει η Eurostat- είναι ακριβώς να επιτύχει, οι αναπόφευκτες αλλαγές στις διοικητικές δομές των Κρατών-μελών να γίνονται με τον πιο ομαλό τρόπο, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις στην διαθεσιμότητα και την συγκρισιμότητα των περιφερειακών και αστικών στατιστικών στοιχείων.

επισημανθεί και η (πηγάζουσα από την διαπίστωση αυτή) εύλογη ανάγκη για παραγωγή αστικών στατιστικών για αυτές ακριβώς τις χωρικές ενότητες.

Σε επίσημο επίπεδο, η ανάγκη αυτή διατυπώθηκε για πρώτη φορά, στις 14 Μαΐου 1998, στη σχετική γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής: ‘Προς ένα πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση’» (ΕΕ-ΕτΠ, 1998). Στη γνωμοδότηση της αυτή, η Επιτροπή των Περιφερειών τάσσεται «υπέρ μιας οπτικής στο επίπεδο της λεγόμενης ‘λειτουργικής αστικής ζώνης’ (ΛΑΖ)». Η ‘λειτουργική αστική ζώνη’ είναι ένας όρος που δεν συναντάται στην διεθνή βιβλιογραφία και εισήχθη για πρώτη φορά με το έγγραφο αυτό της Επιτροπής των Περιφερειών, συνοδευόμενος από έναν γενικό και καθαρά θεωρητικό ορισμό του. Ο γενικός ορισμός της ‘λειτουργικής αστικής ζώνης’, κατά την Επιτροπή, είναι ένα «δίκτυο πόλεων και γύρω περιοχών, μεταξύ των οποίων υπάρχει στενή διασύνδεση από άποψη τοπικής και περιφερειακής οικονομίας, (καθημερινής) κινητικότητας των πολιτών τους». Η λειτουργική αστική ζώνη αναγνωρίζεται ότι μπορεί να παράσχει λύσεις για τα αστικά προβλήματα στην κατάλληλη κλίμακα και επισημαίνεται ότι η έννοια της πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω στο μέλλον, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα κατάλληλο εννοιολογικό πλαίσιο για την αστική ανάλυση (αλλά και για την αστική πολιτική). Ακόμα, στην ίδια γνωμοδότηση, η Επιτροπή τονίζει την ανάγκη που υπάρχει για συγκρίσιμα πρότυπα, βασισμένα στη ‘λειτουργική αστική περιφέρεια’. Στο επίπεδο των συμπερασμάτων, διατυπώνεται η άποψη ότι η έννοια της λειτουργικής αστικής ζώνης θα πρέπει να ισχύει παντού, ανεξάρτητα από το μέγεθος των πόλεων. (Πράγμα που σημαίνει ότι η σημασία της λειτουργικής προσέγγισης της πόλης δεν αναγνωρίζεται μόνο στο επίπεδο των μητροπολιτικών περιοχών αλλά σε όλα τα επίπεδα της αστικής ιεραρχίας).

Ακόμα, η Επιτροπή των Περιφερειών, στη γνωμοδότηση της για το ‘Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου’, στις 14 Ιανουαρίου 1999, υπογραμμίζει τη σημασία που θα μπορούσε να έχει για το ΣΑΚΧ η έννοια της ‘λειτουργικής αστικής ζώνης’ (ΕΕ-ΕτΠ, 1999). Στη γνωμοδότηση αυτή αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι «η έννοια της ‘λειτουργικής αστικής ζώνης’ αποτελεί θετικό παράγοντα για τον προσδιορισμό του βέλτιστου μεγέθους και του προσανατολισμού των παρεμβάσεων». Με άλλα λόγια, στην συγκεκριμένη γνωμοδότηση, αναγνωρίζεται η σημασία που

έχει, τόσο για τον Κοινοτικό Σχεδιασμό όσο και για τις δράσεις και παρεμβάσεις, η οριοθέτηση των αστικών περιοχών με λειτουργικά κριτήρια.

Πολύ σχετικές επισημάνσεις επαναδιατυπώθηκαν την 1η Ιουλίου 2004, στη Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, αυτή τη φορά για τις μητροπολιτικές περιοχές (ΕΕ-ΕΟΚΕ, 2004). Αφού υπενθυμίζεται ότι η έννοια της ‘μητροπολιτικής περιοχής’ είναι συγγενής με αυτήν της ‘λειτουργικής αστικής περιφέρειας’, η ΕΟΚΕ δίνει πολύ μεγάλη έμφαση στην επισήμανση ότι, δεν υπάρχουν αξιόπιστα και συγκρίσιμα αστικά και μητροπολιτικά δεδομένα, σε ευρωπαϊκή κλίμακα, αναφορικά με τις μητροπολιτικές περιοχές –αλλά και με τις λειτουργικές αστικές περιοχές γενικότερα. Ακόμα, η Επιτροπή διατυπώνει ρητά την άποψη ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να διασφαλίσει την παραγωγή τέτοιων δεδομένων. Στη γνωμοδότηση χαρακτηριστικά επισημαίνεται ότι «τα μέσα που διαθέτει σήμερα η Ευρώπη για τις αστικές στατιστικές είναι ανεπαρκή». Αυτό αποδίδεται κατά κύριο λόγο στο γεγονός ότι το ευρωπαϊκό στατιστικό σύστημα έχει αναπτυχθεί σε συνάρτηση με τις ευρωπαϊκές πολιτικές¹⁴⁹. Ειδικότερα όμως επισημαίνεται στο κείμενο, η αναντιστοιχία ανάμεσα, στο σύστημα Στατιστικής Ονοματολογίας Εδαφικών Ενοτήτων (NUTS) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από την μία μεριά, (το οποίο περιγράφεται ως ένα «συνοθύλευμα εθνικών διοικητικών ενοτήτων») και τις ‘αστικές περιοχές’, από την άλλη μεριά -ως κοινωνικοοικονομικές πραγματικότητες που δεν συμπίπτουν με ευρωπαϊκές διοικητικές ενότητες. Έτσι, τα δεδομένα της Eurostat δεν επιτρέπουν την παρακολούθηση των πληθυσμιακών τάσεων (όπως και άλλων δεικτών) στις μητροπολιτικές περιοχές -και γενικότερα στις αστικές περιοχές. Από την άλλη, όπως σημειώνεται, η έλλειψη αξιόπιστων και γεωγραφικά συγκρίσιμων δεδομένων οδηγεί τις διάφορες συγκριτικές μελέτες σε λανθασμένα ή ακόμα και αντιφατικά συμπεράσματα. Για την διασφάλιση της παραγωγής «αξιόπιστων και συγκρίσιμων αστικών και μητροπολιτικών δεδομένων», σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, η Στατιστική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να διαθέτει τους απαιτούμενους πρόσθετους οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους, και γι’ αυτό κρίνει απαραίτητη

¹⁴⁹ Χαρακτηριστικό παράδειγμα της σύνδεσης αυτής, είναι οι αναλυτικότερες στατιστικές για το ζωικό κεφάλαιο στις ευρωπαϊκές περιφέρειες, οι οποίες παρήχθησαν σε συνάρτηση με την κοινή αγροτική πολιτική –ως απαραίτητο εργαλείο της.

την σύσταση μονάδας «μητροπολιτικών περιοχών» στην Στατιστική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Eurostat).

Στο ίδιο ακριβώς θέμα επανήλθε όμως η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, με νέα γνωμοδότηση της το 2007 (ΕΕ–ΕΟΚΕ, 2007). Και σε αυτήν την περίπτωση υπογραμμίζονται έντονα τα μεγάλα κενά που υπάρχουν στο θέμα της παραγωγής στατιστικών στοιχείων στο επίπεδο των ευρύτερων αστικών περιοχών - δίνοντας πάλι έμφαση στις μητροπολιτικές ιδίως περιοχές. Αλλά και σε ό,τι αφορά τα λίγα υπάρχοντα στοιχεία, είναι χαρακτηριστική η διαπίστωση της ΕΟΚΕ ότι, «τα στοιχεία που διαβιβάζονται από τις στατιστικές υπηρεσίες είναι ατελή και έχουν συγκεντρωθεί με βάση εθνικούς ορισμούς, πράγμα που σημαίνει ότι εξακολουθούν να μην είναι συγκρίσιμα σε ευρωπαϊκή κλίμακα». Σε ό,τι αφορά τα βήματα που έγιναν τα προηγούμενα χρόνια προς την κατεύθυνση αυτή –και ιδιαίτερα την προσπάθεια της Eurostat μέσω του σχετικού προγράμματος ‘Αστικός Έλεγχος’- η ΕΟΚΕ, εκφράζει μεν την ικανοποίηση της αλλά επισημαίνει ότι τα χαρακτηριστικά των πληροφοριών που παρέχονται δεν επιτρέπουν ακόμη την ευρεία αξιοποίησή τους. Και αυτό, το αποδίδει η ΕΟΚΕ στα μέσα που έχουν διατεθεί στην Eurostat για να φέρει σε πέρας το συγκεκριμένο, ιδιαίτερα σημαντικό, έργο, μέσα τα οποία το κείμενο χαρακτηρίζει «ιδιαιτέρως ανεπαρκή».

5.4 Οι «Ευρύτερες Αστικές Ζώνες» του προγράμματος ‘Αστικός Έλεγχος’ της Eurostat

Η εισαγωγή της έννοιας της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής από την Eurostat, έγινε μέσα από τον καθορισμό των ‘*Ευρύτερων Αστικών Ζωνών*’ του προγράμματος ‘Αστικός Έλεγχος’¹⁵⁰.

¹⁵⁰ Το ευρωπαϊκό Πρόγραμμα *Urban Audit* αναφέρεται στα επίσημα ελληνικά έγγραφα με τρεις διαφορετικές ονομασίες: ‘Αστικός Έλεγχος’, ‘Αστική Αξιολόγηση’ και ‘Αστικό Παρατηρητήριο’. Αν και ο τρίτος όρος είναι μάλλον ο καταλληλότερος, ωστόσο, ο όρος ‘Αστικός Έλεγχος’ είναι αυτός που χρησιμοποιείται συχνότερα και τείνει να καθιερωθεί.

Ο *Αστικός Έλεγχος* (Urban Audit) ξεκίνησε ως Πιλοτικό Σχέδιο το 1997, με πρωτοβουλία του τότε επιτρόπου Michel Barnier και με τίτλο «Πιλοτικό Σχέδιο *Αστικού Ελέγχου*». Το πρόγραμμα αποσκοπεί στη συγκέντρωση συγκρίσιμων δεδομένων σχετικά με την κατάσταση και τις συνθήκες διαβίωσης σε (300 σήμερα) μεγάλες και μεσαίου μεγέθους πόλεις και από τις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Eurostat, 2008). Τα δεδομένα αυτά αφορούν την δημογραφία, τα κοινωνικο-οικονομικά στοιχεία, το περιβάλλον, την εκπαίδευση, τις μεταφορές, την κοινωνία της πληροφορίας κλπ. Έτσι, ο *Αστικός Έλεγχος* αποτελεί στην ουσία ένα πολύ καλό και απόλυτα αναγκαίο υποστηρικτικό εργαλείο για την ανάπτυξη αστικών πολιτικών από την Ευρωπαϊκή Ένωση ενώ παράλληλα εξυπηρετεί και άλλες ανάγκες, όπως η πληροφόρηση για την ποιότητα ζωής στις ευρωπαϊκές πόλεις, η διευκόλυνση της ανταλλαγής εμπειριών μεταξύ των ίδιων των πόλεων κ.λ.π.

Το 1999 η Επιτροπή είχε ήδη συγκεντρώσει στατιστικά στοιχεία για 450 παραμέτρους για 58 μεγάλες πόλεις. Οι παράμετροι αυτές του *Αστικού Ελέγχου* -οι οποίες στην συνέχεια περιορίστηκαν σε 338- αφορούν εννέα καθορισμένες θεματικές ενότητες-κατηγορίες και εικοσιπέντε υπο-ενότητες, που καταγράφονται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 5.2):

Πίνακας 5.2. Θεματικές ενότητες και υπο-ενότητες των 338 παραμέτρων για τις οποίες συλλέγει στατιστικά δεδομένα ο *Αστικός Έλεγχος*.

1. Δημογραφία	6. Περιβάλλον
1.1 Πληθυσμός	6.1 Κλίμα / Γεωγραφία
1.2 Εθνικότητα	6.2 Ατμοσφαιρική ποιότητα και θόρυβος
1.3 Δομή νοικοκυριών	6.3 Νερό
2. Κοινωνικά θέματα	6.4 Διαχείριση απορριμάτων
2.1 Κατοικία	6.5 Χρήσεις Γης
2.2 Υγεία	6.6 Ενέργεια
2.3 Εγκληματικότητα	7. Μετακίνηση και Μεταφορές
3. Οικονομικά θέματα	7.1 Πρότυπα μετακίνησης
3.1 Αγορά εργασίας	8. Κοινωνία της Πληροφορίας
3.2 Οικονομική δραστηριότητα	8.1 Χρήστες και Υποδομές
3.3 Εισοδηματικές ανισότητες – Φτώχεια	8.2 Τοπική ηλεκτρονική-διακυβέρνηση
4. Συμμετοχή του Πολίτη	8.3 Τομέας ΤΠΕ
4.1 Συμμετοχή του πολίτη	9. Πολιτισμός και Αναψυχή
4.2 Τοπική αυτοδιοίκηση	9.1 Πολιτισμός και Αναψυχή
5. Εκπαίδευση και Παιδεία	9.2 Τουρισμός
5.1 Εκπαίδευση και Παιδεία	
5.2 Εκπαιδευτικές δεξιότητες	

Πηγή: Eurostat

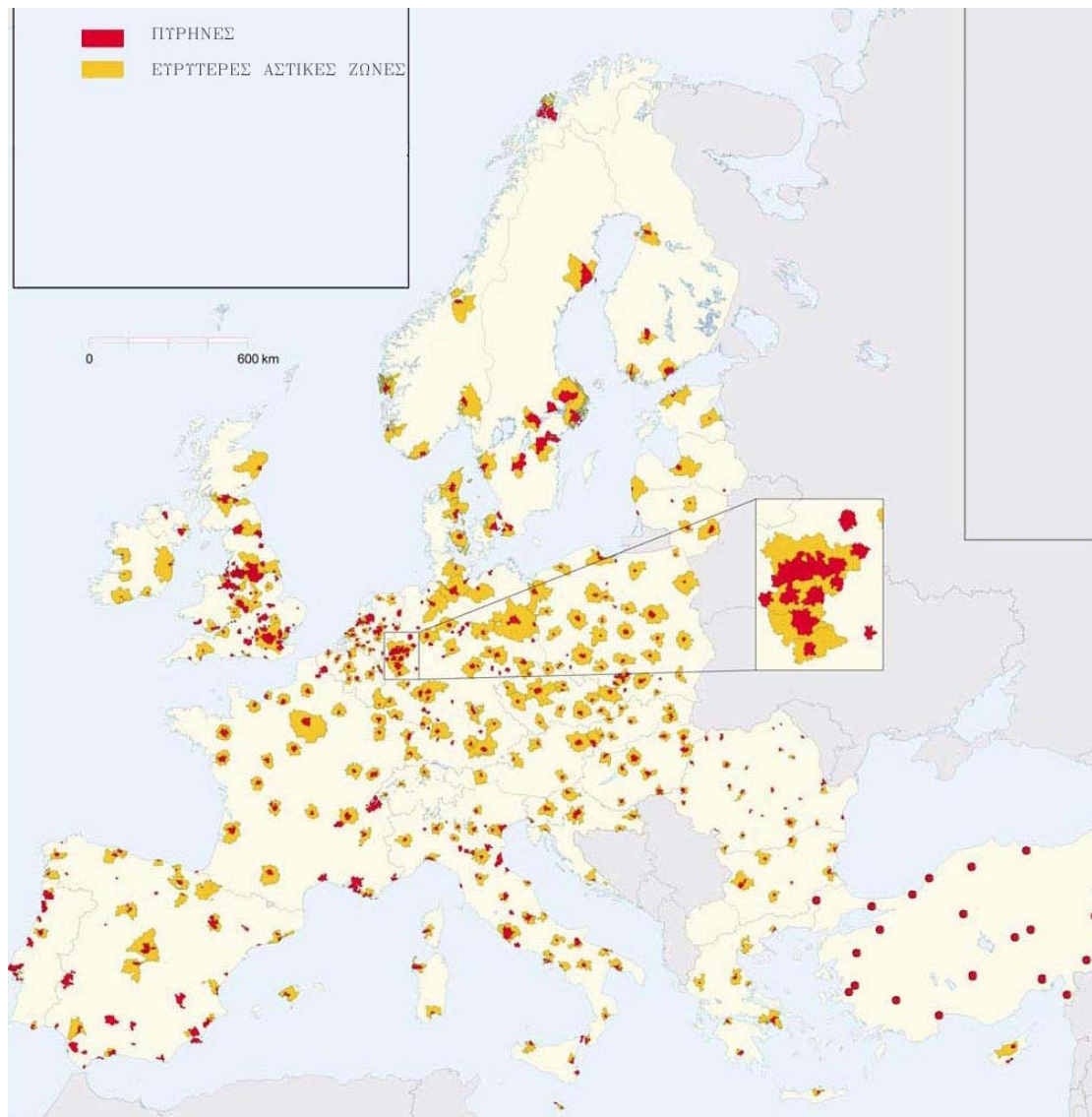
Μετά την ολοκλήρωση αυτού του πρώτου *Αστικού Ελέγχου*, το 2001, η Επιτροπή αποφάσισε ότι υπήρχε σαφής ανάγκη να συνεχισθεί και να βελτιωθεί αυτή η συγκέντρωση στοιχείων και έτσι οργάνωσε μία σε βάθος εκτίμηση της πιλοτικής αυτής φάσης από ειδικούς στατιστικούς και διαφόρων άλλων πεδίων.¹⁵¹ Ο δεύτερος *Αστικός Έλεγχος* την περίοδο 2002-2005 (αναφέρεται και ως UA-2), συγκέντρωσε δεδομένα για 258 μεγάλες και μεσαίες πόλεις και από τις 27 χώρες που

¹⁵¹ Καθοριστικό ρόλο στην απόφαση αυτή της Επιτροπής, είχε οπωσδήποτε το γεγονός ότι είχε προηγηθεί -τον Νοέμβριο του 2000- η άτυπη συνάντηση των υπευθύνων για την αστική πολιτική υπουργών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην Λίλλη. Η μία από τις εννέα συνολικά προτεραιότητες που καθορίστηκαν στο «Πρόγραμμα Δράσης της Λίλλης», αφορούσε ακριβώς την αναγνώριση της ανάγκης για ανάπτυξη των εργασιών που αφορούν αστικούς δείκτες, «ξεκινώντας από το πρόγραμμα του *Αστικού Ελέγχου*» (Parkinson, 2005).

(σήμερα) ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο τρίτος *Αστικός Έλεγχος* (UA-3) έλαβε χώρα από τον Μαΐο του 2006 ως τον Σεπτέμβριο του 2007, για 321 πόλεις (Χάρτης 5.1). Για την συλλογή δεδομένων του τρίτου *Αστικού Ελέγχου*, η Eurostat προχώρησε σε αναθεώρηση του καταλόγου των παραμέτρων, ακολουθώντας τις σχετικές υποδείξεις του *'Urban Audit Think Tank'* –που έχει θεσπιστεί από την ίδια- αλλά και της Γενικής Διεύθυνσης Περιφερειών, όπως και της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο αναθεωρημένος κατάλογος περιέλαβε 93 νέες παραμέτρους (και 338 στο σύνολο του). Παράλληλα, θεσπίστηκε και ξεκίνησε το *'Large City Audit'*, μια νέα, σημαντική, συλλογή στατιστικών δεδομένων που περιέλαβε όλες τις πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με πληθυσμό άνω των 100.000 κατοίκων που δεν είχαν συμπεριληφθεί στις πόλεις του *Αστικού Ελέγχου*. Η ανάγκη να υπάρξει αυτό το παράλληλο –και συμπληρωματικό- με τον *Αστικό Έλεγχο* πρόγραμμα είχε από πολλούς επισημανθεί, καθώς, ακόμα και μετά την αύξηση των συμμετεχόντων πόλεων που έγινε στον τρίτο *Αστικό Έλεγχο*, ο αστικός πληθυσμός που αφορούσε το πρόγραμμα, μόλις ξεπερνούσε το 50% του συνολικού αστικού πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Βέβαια, σε ό,τι αφορά την Ελλάδα, το αντίστοιχο ποσοστό είναι από τα υψηλότερα¹⁵² –γύρω στο 17% (Σχήμα 5.1). Η κατάρτιση του καταλόγου των πόλεων για το *'Large City Audit'* έγινε με διμερείς συμφωνίες με τα Κράτη-μέλη. Στη συνέχεια αποφασίστηκε, η συλλογή ποσοτικής πληροφορίας σχετικά με την ποιότητα ζωής στις ευρωπαϊκές πόλεις, για λογαριασμό του *Αστικού Ελέγχου*, να επαναλαμβάνεται κάθε τρία έτη. Αποφασίστηκε ακόμα, από το 2009 και μετά, ένας περιορισμένος αριθμός 30 με 40 σημαντικών παραμέτρων, να αναθεωρείται σε ετήσια βάση.

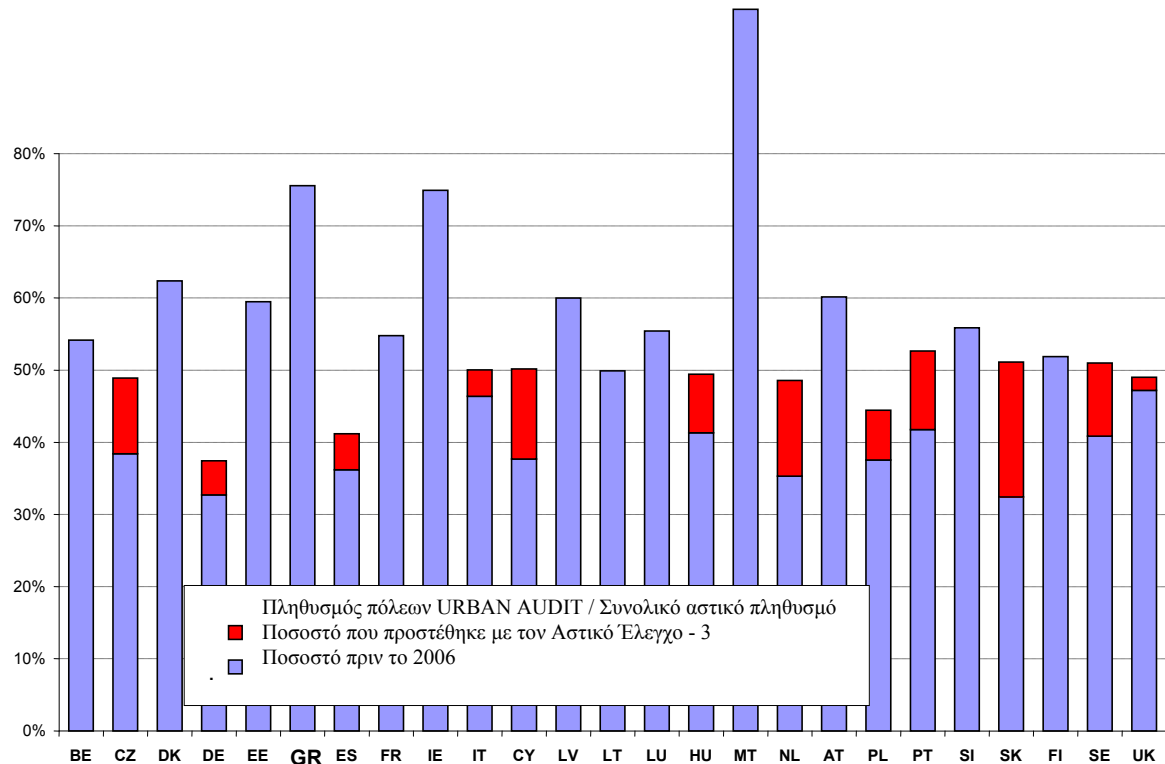
¹⁵² Το σημαντικά υψηλότερο από τις άλλες χώρες αυτό ποσοστό της Ελλάδας, οφείλεται στην ανισοκατανομή του μεγέθους των ελληνικών αστικών κέντρων και συγκεκριμένα στο τεράστιο ειδικό βάρος των δύο μεγαλύτερων πόλεων, Αθήνας και Θεσσαλονίκης –οι οποίες συμμετέχουν αμφότερες στον *'Αστικό Έλεγχο'*.

Χάρτης 5.1. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (και η Τουρκία), με τις 321 πόλεις του προγράμματος *Αστικός Έλεγχος 3* (UA-3)



Πηγή: Eurostat

Σχήμα 5.1. Το ποσοστό του πληθυσμού των πόλεων του προγράμματος ‘Αστικός Έλεγχος’ επί του συνολικού αστικού πληθυσμού, σε κάθε μια από τις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



Πηγή: Eurostat, 2005

Η συγκέντρωση στοιχείων του *Αστικού Ελέγχου* αφορά τρία διαφορετικά χωρικά επίπεδα:

- α) Την πόλη (ως διοικητική μονάδα),
- β) το επίπεδο της συνοικίας (*sub-city district*) και
- γ) την *Ευρύτερη Αστική Ζώνη (Larger Urban Zone -LUZ)*

Αυτό το τρίτο χωρικό επίπεδο, της *Ευρύτερης Αστικής Ζώνης (EAZ)*, αντιστοιχεί, κατά τους υπεύθυνους του έργου στην Eurostat, στην έννοια της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής -καθώς τα κριτήρια για τον καθορισμό της αναφέρονται στις ημερήσιες μετακινήσεις εργατικού δυναμικού (*commuting*) προς την αντίστοιχη πόλη. Ως στατιστικό κατώφλι για την ενσωμάτωση μίας χωρικής ενότητας στην

Ευρύτερη Αστική Ζώνη, ορίστηκε το όριο του 15% του διαμέλλοντος εργατικού δυναμικού. Η επιλογή και ο προσδιορισμός του επιπέδου των Ευρύτερων Αστικών Ζωνών έγινε μετά από πολλές διαβουλεύσεις με τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες και με βασικότερα κριτήρια αυτά της συγκρισιμότητας και της διαθεσιμότητας των στατιστικών δεδομένων (Eurostat, 2004). Ακριβώς για λόγους διαθεσιμότητας των στατιστικών δεδομένων, είχε γίνει αποδεκτό (το 2003) να χρησιμοποιηθεί από κάποιες χώρες το χωρικό στατιστικό επίπεδο NUTS 3, ως η κατά προσέγγιση Λειτουργική Αστική Περιοχή της κάθε πόλης –στοιχείο που υπογραμμίζεται και από την επιλογή του όρου «Ευρύτερη Αστική Ζώνη». Έτσι, αρχικά 9 χώρες του *Αστικού Ελέγχου* χρησιμοποίησαν ως βασικές χωρικές μονάδες για τον καθορισμό των ΕΑΖ αυτές των διοικητικών βαθμίδων του επιπέδου NUTS 3, ενώ 11 χρησιμοποίησαν το επίπεδο NUTS 4 (LAU 1) και 7 το επίπεδο NUTS 5 (LAU 2). Το μέσο μέγεθος (μέση επιφάνεια) των 300 ΕΑΖ, ήταν το 2009 1978 km² –ενώ το μέσο μέγεθος των βασικών χωρικών ενοτήτων που τις συνέθεταν ήταν 229 km². Μετά τον *Αστικό Έλεγχο* του 2003 όμως, η Eurostat άρχισε να έχει στη διάθεση της τα στοιχεία απογραφών του 2000 και του 2001, όπου κάποιες χώρες –μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα- συνέλεξαν για πρώτη φορά δεδομένα για τις ημερήσιες μετακινήσεις κατοικίας-εργασίας (*commuting*) σε τοπικό επίπεδο. Έγινε τότε φανερό πόσο υπερβολικά ευρύ ήταν το χωρικό επίπεδο NUTS 3 σε σχέση με τις πραγματικές Λειτουργικές Αστικές Περιοχές –ειδικότερα στις μεσαίου μεγέθους πόλεις (δηλαδή στις μικρότερες του *Αστικού Ελέγχου*). Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίον η Eurostat απευθύνθηκε σε ορισμένες από τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες και τις ζήτησε να αναθεωρήσουν τις ΕΑΖ των πόλεων τους, τουλάχιστον για τις περιπτώσεις όπου παρουσιαζόταν μια πληθυσμιακή απόκλιση μεγαλύτερη του 50% ανάμεσα στις πραγματικές Λειτουργικές Αστικές Περιοχές και τις ΕΑΖ (Carlquist, 2006a). Συνολικά, η αναθεώρηση των ΕΑΖ ζητήθηκε –και πραγματοποιήθηκε το 2006- από 5 χώρες του *Αστικού Ελέγχου*, και συγκεκριμένα από την Ισπανία, την Ιταλία, την Ολλανδία, την Ελλάδα και την Δανία (Carlquist, 2006b). Έτσι, παρά τις όποιες αδυναμίες, οι ΕΑΖ του *Αστικού Ελέγχου* αποτελούν τελικά μια ικανοποιητική προσέγγιση της έννοιας των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών (Barbieri and Cruciani, 2006).

Σε ό,τι αφορά τις ελληνικές *Ευρύτερες Αστικές Ζώνες*, η ΕΣΥΕ, σε συμφωνία με την Eurostat, προχώρησε στην αναθεώρηση των ΕΑΖ για τα 8 από τα 9 συνολικά

ελληνικά αστικά κέντρα που συμμετείχαν στον Αστικό Έλεγχο (Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλο, Λάρισα, Ιωάννινα, Καβάλα, Καλαμάτα). Αντίθετα, για την Αθήνα διατηρήθηκε η ταύτιση της EAZ με τα όρια του νομού Αττικής (εκτός των νησιωτικών περιοχών του). Αυτό έγινε για λόγους διαθεσιμότητας πληθώρας δεδομένων στο επίπεδο του νομού (NUTS 3), και αφού διαπιστώθηκε ότι -αντίθετα με τις περιπτώσεις των υπολοίπων 8 πόλεων- στην περίπτωση της Αθήνας, υπάρχει σχεδόν πλήρης ταύτιση των ορίων του νομού με τα όρια που προκύπτουν από την εφαρμογή των κριτηρίων για τις EAZ με βάση τις ημερήσιες μετακινήσεις κατοικίας-εργασίας σε επίπεδο Δήμων.

ΜΕΡΟΣ Β΄

Κεφάλαιο 6.

Οι βασικές παράμετροι που διαμορφώνουν τα χαρακτηριστικά και την δυναμική των ελληνικών Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, την τελευταία εικοσαετία

6.1 Οι σύγχρονες εξελίξεις στην ημερήσια κινητικότητα

6.1.1 Ο καθοριστικός παράγοντας της αυτοκίνησης

Η ύπαρξη στοιχείων για την ημερήσια κινητικότητα για πρώτη και μοναδική –ως σήμερα- φορά στην τελευταία απογραφή πληθυσμού της ΕΣΥΕ (2001), δεν επιτρέπει την διαμόρφωση στατιστικά τεκμηριωμένης εικόνας σχετικά με την διαχρονική εξέλιξη της ημερήσιας κινητικότητας του ελληνικού πληθυσμού. Ωστόσο, είναι θεωρητικά τεκμηριωμένη και εμπειρικά επιβεβαιωμένη¹⁵³ η στενή σύνδεση που παρουσιάζουν οι δείκτες της ημερήσιας κινητικότητας με τους δείκτες που αναφέρονται στον βαθμό αυτοκίνησης ενός πληθυσμού –και κυρίως με τον βασικότερο από αυτούς, που είναι ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων. Ο δείκτης αυτός στην Ελλάδα, χαρακτηρίστηκε από εκρηκτικούς ρυθμούς αύξησης για πολλές δεκαετίες, και ιδιαίτερα από τα τέλη της δεκαετίας του '70 (δηλαδή από το τέλος της ενεργειακής και οικονομικής κρίσης) μέχρι και σήμερα –διάστημα κατά το οποίο ο συγκεκριμένος δείκτης περίπου επταπλασιάστηκε (Πίνακας 6.1).

Έτσι, παρά το γεγονός ότι ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα παραμένει ακόμα χαμηλότερος από τις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σχήμα 6.1), η αύξηση (κατά 548%) που αυτός σημείωσε τις τρεις τελευταίες δεκαετίες είναι εντυπωσιακή. Η αύξηση αυτή είναι όχι απλώς μεγαλύτερη αλλά

¹⁵³ Ascher, 1995, Bonvalet & Brun, 2002.

πολλαπλάσια από αυτήν όλων των άλλων χωρών του παλαιότερου πυρήνα της Ε.Ε. ενώ βρίσκεται –παραδόξως- πιο κοντά στις τιμές που χαρακτηρίζουν τις χώρες της ανατολικής Ευρώπης, όπως είναι η Πολωνία. (Όμως οι χώρες αυτές δεν είναι θεωρητικά συγκρίσιμες με την Ελλάδα, αφού, στην αφετηρία της περιόδου που λαμβάνουμε υπόψη είχαν ένα απολύτως διαφορετικό πολιτικό και οικονομικό μοντέλο, γενικά –και βέβαια ένα αντίστοιχα πολύ διαφορετικό μοντέλο για τις μετακινήσεις και τις αστικές συγκοινωνίες).

Αντίθετα, ο ρόλος των δημόσιων συγκοινωνιών στις εξελίξεις στην ημερήσια κινητικότητα του ελληνικού πληθυσμού περιορίστηκε, όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη –αλλά σε μεγαλύτερο ακόμα βαθμό- σημαντικά: Αυτές οι τελευταίες δεν γνώρισαν την δική τους «επανάσταση» παρά με πολύ μεγάλη καθυστέρηση, στις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας και –το σημαντικότερο- μόνο στην περιοχή της Αττικής, (με την κατασκευή του «ολυμπιακού προγράμματος» σύγχρονων υποδομών σταθερής τροχιάς, δηλαδή του μετρό, του τραμ και του προαστιακού). Ακόμα όμως και στην «μετα-ολυμπιακή» Αττική της τελευταίας πενταετίας, η κοσμογονία αυτή των δημοσίων συγκοινωνιών, αποδεικνύεται ότι δεν έχει κάμψει την συνεχιζόμενη αύξηση των μετακινήσεων με Ι.Χ., (οι οποίες πλησιάζουν το 50% του συνόλου των μετακινήσεων της Αττικής¹⁵⁴). Πολύ πιο συντριπτική είναι η συμμετοχή των επιβατικών αυτοκινήτων στις μετακινήσεις των κατοίκων στις υπόλοιπες αστικές περιοχές της χώρας, όπου οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι πιο ακριβές -αλλά και συχνά υποτυπώδεις ή απαρχαιωμένες στις δομές και στα μέσα τους. (Είναι χαρακτηριστικό ότι τα μέσα σταθερής τροχιάς απουσιάζουν παντελώς, ακόμα και στις μεγαλύτερες από αυτές).

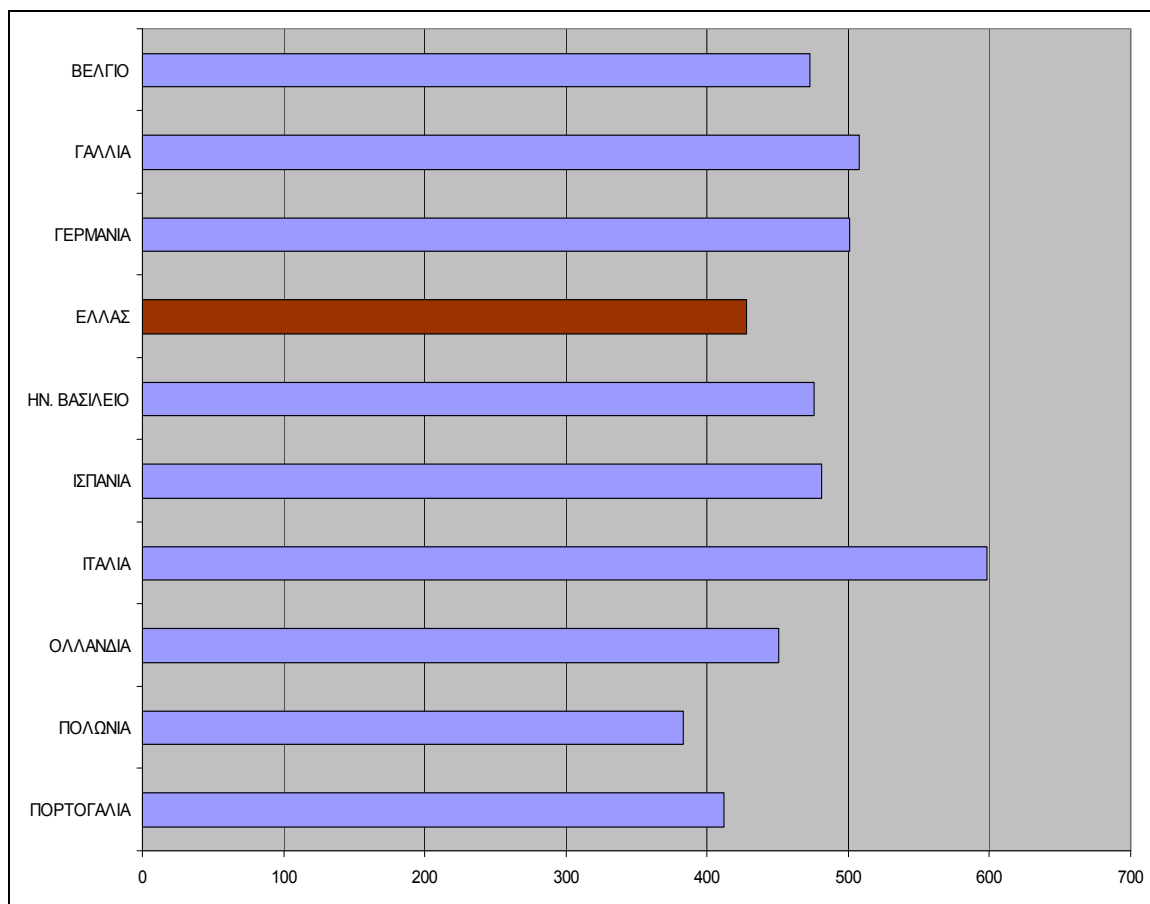
¹⁵⁴ Σύμφωνα με τα στοιχεία του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, για το 2009, το ακριβές ποσοστό που αντιπροσώπευαν οι μετακινήσεις με Ι.Χ., ξεπερνούσε το 48% επί του συνόλου. Ωστόσο, (σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία του ΣΕΣ), το ποσοστό που αντιστοιχούσε στις αστικές συγκοινωνίες, έφτανε το 31,4%, δηλαδή δεν είναι πολύ χαμηλότερο από τα αντίστοιχα μεγάλων ευρωπαϊκών πρωτευουσών όπως το Λονδίνο (32%) ή το Παρίσι (35%).

Πίνακας 6.1. Μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας ιδιωτικών αυτοκινήτων σε 10 χώρες της Ε.Ε., κατά την τριακονταετία 1977 - 2007

ΧΩΡΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΑ 1.000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΤΟ 1977	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΑ 1.000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΤΟ 2007	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1977 - 2007
ΒΕΛΓΙΟ	291	473	+62%
ΓΑΛΛΙΑ	312	508	+62%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	326	501	+53%
ΕΛΛΑΣ	66	428	+548%
ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	260	476	+79%
ΙΣΠΑΝΙΑ	161	481	+198%
ΙΤΑΛΙΑ	288	598	+107%
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	276	451	+63%
ΠΟΛΩΝΙΑ	44	383	+770%
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	105	412	+292%

Πηγή στοιχείων: Larousse-Journal de l'Annee, 1980 (για το 1977) και European Union Road Federation-E.R.F (για το 2007). (Δική μας επεξεργασία).

Σχήμα 6.1. Αριθμός επιβατικών αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους, σε 10 χώρες της Ε.Ε., το 2009



Πηγή στοιχείων: European Union Road Federation –E.R.F. (Δική μας επεξεργασία)

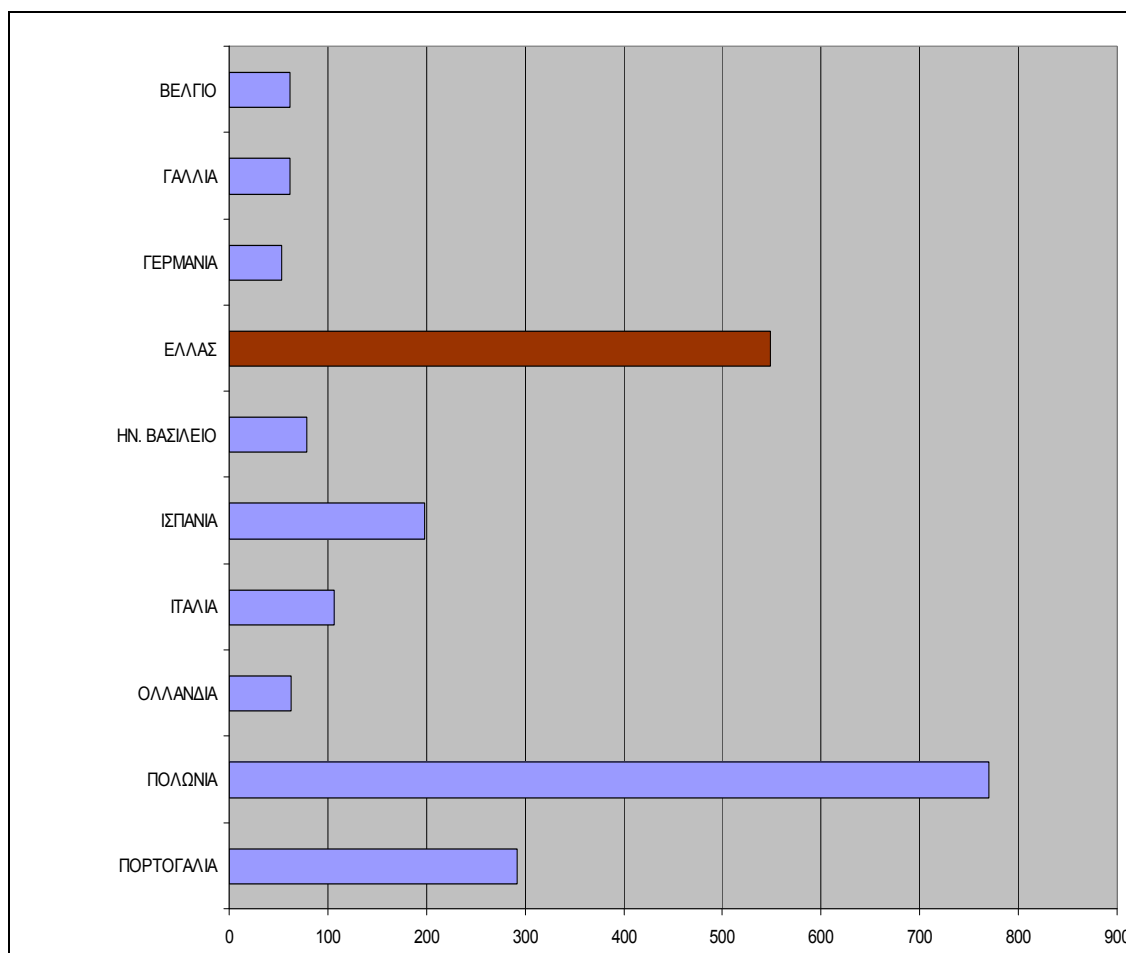
Από τα στοιχεία αυτά, είναι φανερό ότι, η γενίκευση της ιδιοκτησίας και χρήσης του επιβατικού αυτοκινήτου από τα ελληνικά νοικοκυριά, σημειώθηκε με μια πολύ σημαντική χρονική υστέρηση,¹⁵⁵ σε σχέση με τις χώρες της δυτικής Ευρώπης, και κατέγραψε στη συνέχεια ιλιγγιώδεις ρυθμούς αύξησης (Σχήμα 6.2), εφ'όσον, μέσα στο διάστημα των τριών τελευταίων δεκαετιών, κάλυψε το συντριπτικά μεγαλύτερο τμήμα του χάσματος που υπήρχε με αυτές.

¹⁵⁵ Η χρονική αυτή υστέρηση αντιστοιχεί σε 20 περίπου χρόνια (αφού -όπως θα φανέρονε μια αναλυτικότερη παράθεση στοιχείων- ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, στα μέσα της δεκαετίας του '90 ήταν ακόμα αντίστοιχος με αυτόν στις δυτικοευρωπαϊκές χώρες στα μέσα της δεκαετίας του '70).

Παρ'ότι καμιά συστηματική εργασία δεν έχει πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα σχετικά με την σύνδεση των δύο φαινομένων, είναι προφανές ότι ο ραγδαίος ρυθμός αύξησης των επιβατικών αυτοκινήτων της τελευταίας τριακονταετίας –και ιδιαίτερα στο δεύτερο μισό της περιόδου αυτής- υπήρξε ο καθοριστικότερος από τους παράγοντες που, όχι μόνο επέτρεψαν αλλά και διαμόρφωσαν την εντυπωσιακή πληθυσμιακή δυναμική των περιαστικών περιοχών της χώρας, καθώς επέτρεψε να μειωθεί δραστικά ο βαθμός εξάρτησης της επιλογής του τόπου κατοικίας από τον τόπο εργασίας. Παράλληλα, όπως έχει επισημάνει ο Kaufmann (2000), η διεύρυνση των δυνατοτήτων αυτοκίνησης του πληθυσμού δεν είναι απλώς ένας σημαντικότερος παράγοντας που ενισχύει το μοντέλο κατοίκησης έξω από τα αστικά κέντρα, δηλαδή την περιαστικοποίηση, αλλά –ως ένα μέσο που έχει συνδεθεί απολύτως με το αίσθημα της ελευθερίας των επιλογών- προσδιορίζει, σε πολύ μεγάλο βαθμό, τον ίδιο τον προορισμό της μετακίνησης του χρήστη. Αυτό σημαίνει ότι ο ρόλος του είναι κεφαλαιώδης –σε συνεργία βέβαια και με τους άλλους μηχανισμούς- στην διάχυση των δραστηριοτήτων στην περιαστική ζώνη –και ειδικότερα αυτών που σχετίζονται με τον ελεύθερο χρόνο των ατόμων. Η επισήμανση αυτή έχει ιδιαίτερη ισχύ στην περίπτωση της ελληνικής κοινωνίας, όπου, η καθυστερημένη πρόσβαση μεγάλων κατηγοριών της¹⁵⁶ στο «προνόμιο» της αυτοκίνησης, έχει συμβάλλει στη διαμόρφωση νοοτροπιών και προτύπων διαβίωσης, στα οποία το επιβατικό αυτοκίνητο κατέχει μια υπερ-διογκωμένη θέση και καθορίζει, σε μεγαλύτερο ίσως βαθμό από τις περισσότερες άλλες ευρωπαϊκές χώρες, την σχέση των ατόμων με τον χώρο (μέσω των επιλογών μετακίνησης τους).

¹⁵⁶ Οι κατηγορίες αυτές, στις οποίες μέχρι πρόσφατα οι δείκτες αυτοκίνησης ήταν ιδιαίτερα χαμηλοί, περιλαμβάνουν κυρίως τον γυναικείο και τον νεανικό πληθυσμό της χώρας, αλλά –σε μικρότερο βαθμό- και κάποιες τάξεις, όπως η εργατική και η αγροτική.

Σχήμα 6.2. Αύξηση (%) του δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων σε 10 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταξύ του 1977 και του 2007.



Πηγή στοιχείων: Larousse-Journal de l'Annee, 1980 (για το 1977) και 'European Union Road Federation' -E.R.F (για το 2007). (Δική μας επεξεργασία).

Ωστόσο, η σημερινή αναλογία επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, είναι 1,08 οχήματα ανά οικογένεια (δηλαδή σημαντικά χαμηλότερη από τις περισσότερες δυτικο-ευρωπαϊκές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου ο αντίστοιχος δείκτης κυμαίνεται κοντά στο 1,50). Η διαφορά αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι, στην περίπτωση της Ελλάδας, το μοντέλο της ιδιοκτησίας δύο –ή περισσότερων- επιβατικών αυτοκινήτων ανά οικογένεια, είναι πραγματικά κυρίαρχο μόνο σε ορισμένες έντονα αστικοποιημένες γεωγραφικές περιοχές (όπως αυτές των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων της χώρας) ενώ έξω από αυτές, παραμένει ακόμα σε σημαντικό βαθμό περιορισμένο στα μεσαία και υψηλότερα κοινωνικο-οικονομικά

στρώματα. Η αιτία για την σχετική υστέρηση που παρουσιάζει ακόμα ο συγκεκριμένος δείκτης, δηλαδή για την ύπαρξη σε μεγάλο αριθμό ελληνικών οικογενειών ενός μόνο επιβατικού αυτοκινήτου, αν και συνδέεται οπωσδήποτε και με την παράμετρο του εισοδήματος, εξηγείται κυρίως –όπως είναι φανερό– από την πολύ χαμηλότερη συμμετοχή των γυναικών στον ενεργό πληθυσμό, σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. (Το στοιχείο αυτό είναι βέβαια ιδιαίτερα χαρακτηριστικό μεταξύ του αγροτικού πληθυσμού της χώρας –που αποτελεί ακόμα, παρά την ραγδαία συρρίκνωση του, ένα όχι αμελητέο ποσοστό του συνολικού πληθυσμού– αλλά, σε μικρότερο βαθμό, αφορά και τις αστικές περιοχές). Δηλαδή, στον ιδιαίτερα μεγάλο αυτό αριθμό των ελληνικών οικογενειών που περιλαμβάνουν ένα μόνο απασχολούμενο μέλος, η ενδεχόμενη ανάγκη για ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία του εργαζόμενου μέλους τους, καλύπτεται ούτως ή άλλως από το μοναδικό αυτοκίνητο. Αυτό σημαίνει ότι το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό, της (συχνής) απουσίας δεύτερου αυτοκινήτου, ελάχιστη σχέση έχει με τον –ακόμα– σχετικά χαμηλό δείκτη της ημερήσιας κινητικότητας για εργασία¹⁵⁷ (*commuting*) στην Ελλάδα (η οποία, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ από την απογραφή του 2001, που παρατίθενται αναλυτικά στο επόμενο κεφάλαιο, αφορούσε μόνο το 27% περίπου των απασχολουμένων –αλλά όλα δείχνουν ότι καταγράφει, και θα συνεχίσει το επόμενο διάστημα να καταγράφει, σημαντική άνοδο).

6.1.2 Η ημερήσια κινητικότητα για εργασία

Η ημερήσια κινητικότητα των απασχολουμένων, αν και αποτελεί ένα εξαιρετικά σημαντικό φαινόμενο, τόσο στην οικονομική όσο και στην χωροταξική του διάσταση, αποτέλεσε για πρώτη φορά αντικείμενο συστηματικής στατιστικής καταγραφής για την Ελλάδα, στην τελευταία απογραφή πληθυσμού, του 2001. (Αντίθετα, χώρες όπως οι Η.Π.Α, η Γαλλία, η Γερμανία, το Βέλγιο και η Ολλανδία, διέθεταν σχετικά στατιστικά στοιχεία ήδη από τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες –και σχεδόν όλες οι

¹⁵⁷ Ο ‘δείκτης ημερήσιας κινητικότητας για εργασία’ ενός πληθυσμού, εκφράζεται με το ποσοστό των απασχολουμένων που εργάζονται σε διαφορετικό Δήμο από αυτόν στον οποίον διαμένουν, επί του συνόλου των απασχολουμένων.

χώρες της δυτικής αλλά και της ανατολικής Ευρώπης, από την δεκαετία του '60). Το γεγονός αυτό, έχει ως αποτέλεσμα να καθίσταται στην πράξη αδύνατη η πραγματοποίηση οιασδήποτε διαχρονικών αναλύσεων του φαινομένου. Ωστόσο, η στατική –έστω- εικόνα που προσφέρουν τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας για το 2001, επιτρέπει την αποτύπωση κάποιων βασικών χαρακτηριστικών του φαινομένου, κυρίως σε ό,τι αφορά τις χωρικές διαφοροποιήσεις που καταγράφονται.

Σε συνολικό επίπεδο, ο 'δείκτης ημερήσιας κινητικότητας για εργασία', στην Ελλάδα, ήταν το 2001, 26,9%, δηλαδή –όπως ήδη αναφέρθηκε- κυμαίνεται ακόμα σε ιδιαίτερα χαμηλά, για τον ευρωπαϊκό χώρο, επίπεδα. Χαρακτηριστικά, στο Βέλγιο και στην Γαλλία, ο αντίστοιχος δείκτης¹⁵⁸ εμφάνιζε, την ίδια περίοδο, υπερδιπλάσια τιμή (Πίνακας 6.2).

Πίνακας 6.2. Ο 'δείκτης ημερήσιας κινητικότητας για εργασία' στην Ελλάδα, το 2001, σε σύγκριση με το Βέλγιο και την Γαλλία (σε διάφορες χρονικές περιόδους)

Έτος	ΕΛΛΑΣ	ΒΕΛΓΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ
2004			73
2001	26,9	67,4	
1999			61
1991		57	
1990			52,3
1982			46
1947		40	

Πηγές: Baccaini et al., 2000; Deschamps et al., 1991; Dickinson, 1957; Gascon, 2001; Thomas et al., 2008; Ντυκέν και Κακλαμάνη, 2009.

¹⁵⁸ Οπωσδήποτε, η συγκριτική παράθεση του 'δείκτη ημερήσιας κινητικότητας για εργασία' στις τρεις χώρες, γίνεται απλά για να φανεί η διαφορετική τάξη μεγέθους στην περίπτωση της Ελλάδος, καθώς είναι σαφές ότι έχει ενδεικτική μόνο αξία. Αυτό ισχύει επειδή ο συγκεκριμένος δείκτης εξαρτάται σε πολύ σημαντικό βαθμό από το μέγεθος των χωρικών μονάδων (Δήμων), με βάση τις οποίες γίνεται ο υπολογισμός του σε κάθε χώρα. Στην περίπτωση της Ελλάδας, παραδείγματος χάριν, η μεταρρύθμιση του «Καποδίστρια» που είχε προηγηθεί, με την δημιουργία μεγαλύτερων –πλέον- Δήμων από αυτούς των άλλων δύο χωρών, συνέβαλε στο να εμφανίζεται ο δείκτης της ημερήσιας κινητικότητας, χαμηλότερος απ' ό,τι θα ήταν με βάση τους παλιούς Δήμους (σημερινά Δημοτικά Διαμερίσματα). Ωστόσο, η επίδραση των συνενώσεων του «Καποδίστρια» στον συγκεκριμένο δείκτη –αν και σημαντική- περιορίζεται κάπως από το γεγονός ότι, στα μεγάλα Πολεοδομικά Συγκροτήματα της χώρας, το ισχύον πρότυπο της διοικητικής διαίρεσης παρέμεινε το ίδιο.

Όμως, είναι εξαιρετικά σημαντικό στην περίπτωση της Ελλάδος το γεγονός ότι αποτυπώνονται πολύ μεγάλες χωρικές διαφοροποιήσεις στην ένταση του φαινομένου της ημερήσιας κινητικότητας για εργασία, όπως αποδεικνύεται από τον πίνακα με τους επί μέρους δείκτες στους νομούς της χώρας (Πίνακας 6.3).

Πίνακας 6.3. Ο ‘δείκτης ημερήσιας κινητικότητας για εργασία’ των ελληνικών νομών, το 2001 (κατά φθίνουσα σειρά).

Ν Ο Μ Ο Σ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΝΟΜΟΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Αττικής	44,6	Πιερίας	11,3
Θεσσαλονίκης	35,8	Ξάνθης	11,2
Ευβοίας	20,5	Χαλκιδικής	11,0
Καστοριάς	17,9	Αργολίδας	10,7
Μαγνησίας	17,2	Δράμας	10,2
Κοζάνης	17,2	Καρδίτσας	9,7
Κιλκίς	16,9	Αρκαδίας	9,4
Ιωαννίνων	16,8	Θεσπρωτίας	9,4
Χανίων	16,6	Κεφαλληνίας	9,4
Κορινθίας	16,1	Πρεβέζης	9,1
Φλώρινας	16,1	Πέλλας	9,0
Βοιωτίας	15,8	Αιτωλοακαρνανίας	8,2
Χίου	15,6	Μεσσηνίας	7,8
Ηρακλείου	14,3	Φθιώτιδας	7,8
Άρτας	14,2	Έβρου	7,7
Ζακύνθου	14,1	Λακωνίας	7,5
Ημαθίας	14,1	Ροδόπης	7,3
Ρεθύμνου	13,1	Ηλείας	6,8
Αχαΐας	12,6	Λευκάδας	6,6
Κερκύρας	12,5	Λέσβου	6,3
Δωδεκανήσων	12,3	Γρεβενών	5,8
Τρικάλων	12,2	Σάμου	5,6
Καβάλας	12,0	Κυκλάδων	4,6
Λαρίσης	11,7	Λασιθίου	4,3
Σερρών	11,6	Ευρυτανίας	3,3
Φωκίδας	11,4	ΕΛΛΑΔΑ (μ.ο)	26,9

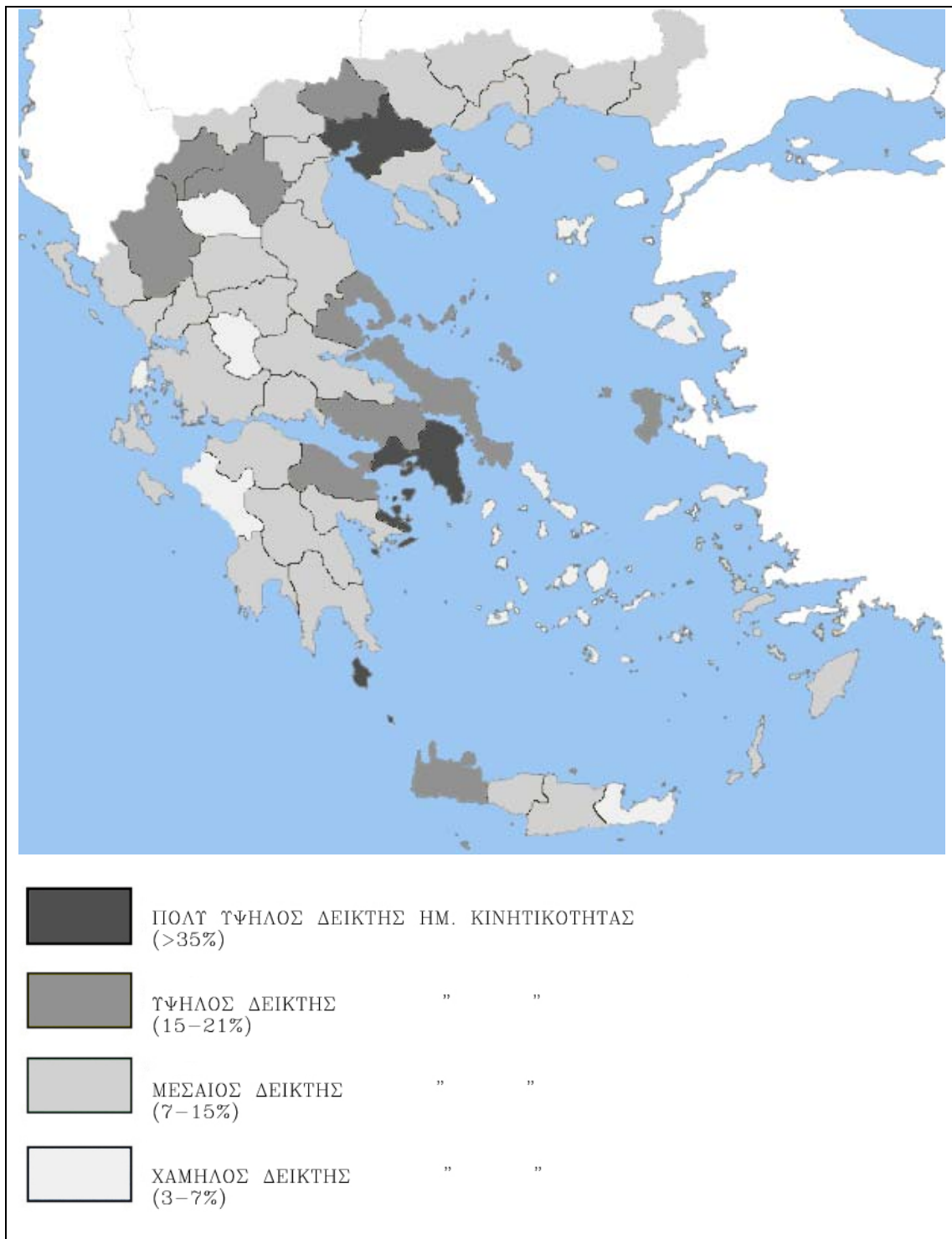
Πηγή δεδομένων: Ντυκέν και Κακλαμάνη, 2009 (Δική μας επεξεργασία).

Από τον παραπάνω πίνακα είναι εμφανές ότι, στην πραγματικότητα, η ημερήσια κινητικότητα στην Ελλάδα, παραμένει ακόμα ένα φαινόμενο που αφορά κατά κύριο λόγο τα δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (αφού οι αντίστοιχοι δείκτες για τους νομούς τους ήταν, το 2001, 44,6% και 35,8%). Το γεγονός αυτό είναι σε μεγάλο βαθμό φυσικό, καθώς η ημερήσια κινητικότητα για εργασία είναι κατ'εξοχήν ένα φαινόμενο που χαρακτηρίζει όλες τις μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές και είναι απολύτως συγγενές με την δημιουργία, την λειτουργία και την εξέλιξη τους. Ταυτόχρονα, στους δύο αυτούς νομούς το ποσοστό των απασχολουμένων στον Πρωτογενή Τομέα είναι πολύ χαμηλότερο από το αντίστοιχο στους υπόλοιπους νομούς –επομένως υπο-εκπροσωπείται στην σύνθεση του πληθυσμού τους η μόνη κατηγορία πληθυσμού που έχει σχεδόν μηδενική ημερήσια κινητικότητα για εργασία. Βέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι, τόσο στην περίπτωση της Αττικής όσο και σε αυτήν της Θεσσαλονίκης, ο σχετικός δείκτης οφείλει κατά ένα μέρος τις πολύ υψηλότερες τιμές του και στο γεγονός ότι οι κεντρικοί τους δήμοι, που αποτελούν και τους μεγάλους πόλους απασχόλησης, αντιπροσωπεύουν ένα σχετικά μικρό κομμάτι των νομών αυτών αλλά και των δύο αντίστοιχων Πολεοδομικών Συγκροτημάτων –τα οποία μάλιστα, συγκροτούνται από έναν ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό Δήμων (48 για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών και 12 για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης). Δηλαδή, είναι αυτή η διοικητική πολυ-διάσπαση των δύο μεγάλων αστικών κέντρων που ευθύνεται, σε ένα σημαντικό βαθμό (αλλά όχι βέβαια αποκλειστικά) για τις πολύ υψηλότερες από την υπόλοιπη χώρα τιμές του δείκτη – αφού στην πραγματικότητα ο εν λόγω δείκτης αναφέρεται στις διαδημοτικές ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία. Από την άλλη, η εικόνα από τα δεδομένα για την επί μέρους ημερήσια κινητικότητα στους Δήμους των δύο αυτών νομών, επιβεβαιώνει την ύπαρξη τεραστίων διαφοροποιήσεων ανάλογα με την θέση των Δήμων (κεντρική ή περιφερειακή) και τον χαρακτήρα που κυριαρχεί (περιοχές κατοικίας ή κέντρα δραστηριοτήτων). Ειδικότερα για την Αττική επιβεβαιώνεται η ύπαρξη πολύ υψηλών τιμών του δείκτη (πολύ πάνω από το 50%), για τους Δήμους ακριβώς που ανήκουν στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών αλλά αποτελούν κατά βάση περιοχές κατοικίας (Κανδύλης, 2009). Επίσης πολύ υψηλές τιμές παρουσιάζει και ο δείκτης στους Δήμους που βρίσκονται στα παράλια της Σαρωνίδας και του Ευβοϊκού –οι οποίοι επίσης αποτελούν περιοχές κατοικίας. Αντίθετα, πολύ χαμηλότερες είναι οι τιμές στους Δήμους με σημαντικές οικονομικές λειτουργίες και

συγκέντρωση θέσεων εργασίας, είτε αυτοί έχουν κεντρικές λειτουργίες του Τριτογενή τομέα είτε συγκεντρώνουν σημαντικές δραστηριότητες του μεταποιητικού τομέα

Από την άλλη πλευρά, είναι χαρακτηριστικό ότι αν εξαιρεθούν οι νομοί της Αττικής και της Θεσσαλονίκης –που αντιστοιχούν ουσιαστικά στις δύο μεγάλες μητροπολιτικές ζώνες της Ελλάδας- ο ‘δείκτης ημερήσιας κινητικότητας’ για την υπόλοιπη χώρα βρίσκεται στο 12,5%, δηλαδή σε ένα εντυπωσιακά χαμηλό ακόμα επίπεδο. Αλλά και μεταξύ αυτών των μη-μητροπολιτικών νομών της χώρας, είναι εντυπωσιακή η διαφοροποίηση του φαινομένου της ημερήσιας κινητικότητας -αφού το εύρος των τιμών του δείκτη στους 49 νομούς, είναι της τάξεως του ένα προς έξη. Επίσης, όπως φαίνεται και από τον σχετικό χάρτη (Χάρτης 6.1), οι διαφοροποιήσεις αυτές είναι μεγάλες και στο εσωτερικό των επί μέρους περιφερειών –δηλαδή έχουν χαρακτήρα ενδο-περιφερειακό.

Χάρτης 6.1. Νομοί της Ελλάδος και ημερήσια κινητικότητα για εργασία το 2001.



Πηγή δεδομένων: ΕΣΥΕ. (Δική μας επεξεργασία).

Η κατηγορία των νομών με τους υψηλότερους δείκτες ημερήσιας κινητικότητας για εργασία, μετά από τους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης (πάνω από το στατιστικό κατώφλι του 15%), είναι αρκετά ετερόκλητη, καθώς απαρτίζεται από έναν αριθμό 11 νομών με διαφορετικά γεωγραφικά, δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά. Ωστόσο, είναι εμφανές ότι η (σχετικά) υψηλή ημερήσια κινητικότητα των απασχολουμένων στους νομούς αυτούς θα πρέπει να συνδεθεί με τρία -κατά βάση- χαρακτηριστικά, τα οποία είναι,

- α) η γεωγραφική εγγύτητα με τα δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα,
- β) η παρουσία πολύ μεγάλων αστικών κέντρων με τον χαρακτήρα Πολεοδομικών Συγκροτημάτων, και
- γ) η παρουσία εξειδικευμένων δραστηριοτήτων που είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένες. Με βάση τα τρία αυτά καθοριστικά χαρακτηριστικά, οι νομοί της κατηγορίας αυτής, μπορούν να διακριθούν σε τρεις επί μέρους αντίστοιχες ομάδες:

- Μία πρώτη ομάδα, αφορά νομούς που γειτνιάζουν με τα δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα της Αττικής και Θεσσαλονίκης, που αντιπροσωπεύουν τις δύο κύριες αγορές εργασίας της χώρας (νομοί Κορινθίας, Βοιωτίας, Εύβοιας και Κιλκίς). Οι ημερήσιες μετακινήσεις απασχολουμένων από ορισμένους Δήμους των νομών αυτών προς τις δύο αντίστοιχες μητροπολιτικές περιοχές, αν και παραμένουν ακόμα περιορισμένες (καθώς αποτελούν, σε όλες τις περιπτώσεις, λιγότερο από το 25% των συνολικών μετακινήσεων), συντελούν στην διαμόρφωση των σχετικά υψηλών δεικτών για αυτούς τους νομούς.
- Μία δεύτερη ομάδα, αφορά τους νομούς μεγάλων πόλεων της χώρας, οι οποίες επιπλέον, έχουν τον χαρακτήρα Πολεοδομικών Συγκροτημάτων, δηλαδή είναι πόλεις διοικητικά «κατακερματισμένες» σε πολλούς Δήμους (νομοί Μαγνησίας, Ιωαννίνων και Χανίων¹⁵⁹). Στους νομούς αυτούς, ο 'δείκτης ημερήσιας κινητικότητας' επηρεάζεται θετικά από το γεγονός ότι περιλαμβάνει και ένα σημαντικό τμήμα των ενδοαστικών μετακινήσεων στην πρωτεύουσα του νομού, εφ'όσον ένα αξιόλογο ποσοστό του πληθυσμού των

¹⁵⁹ Και ο νομός Ευβοίας, από την πρώτη ομάδα, έχει το χαρακτηριστικό αυτό (με το εκτεταμένο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Χαλκίδας) και επομένως ουσιαστικά ανήκει και στην δεύτερη αυτή ομάδα. Το γεγονός ότι ο νομός Ευβοίας είναι ο μόνος που συνδυάζει δύο από τα τρία χαρακτηριστικά τα οποία συσχετίσαμε με την εμφάνιση υψηλού δείκτη ημερήσιας κινητικότητας για εργασία, εξηγεί και τον ξεκάθαρα υψηλότερο δείκτη (20,5%) που ο νομός αυτός παρουσιάζει, σε σχέση με όλους τους υπόλοιπους νομούς της χώρας (πλην των δύο μητροπολιτικών).

νομών αποτελούν οι κάτοικοι των περιφερειακών Δήμων των Πολεοδομικών Συγκροτημάτων οι οποίοι εργάζονται στον κεντρικό Δήμο –ή και αντίστροφα¹⁶⁰. (Ο παράγοντας αυτός, ισχύει βέβαια -σε μεγαλύτερο ακόμα βαθμό- για τους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης, όπως έχει επισημανθεί παραπάνω).

- Μία τρίτη ομάδα, (νομοί Κοζάνης, Φλώρινας και Καστοριάς) είναι αυτή των νομών της Δυτικής Μακεδονίας, μιας Περιφέρειας που παρουσιάζει χαρακτηριστικά υψηλή εξειδίκευση της απασχόλησης σε συγκεκριμένους κλάδους (όπως είναι αυτοί της παραγωγής ενέργειας και της γουνοποιίας). Ένα από τα αποτελέσματα της εξειδίκευσης αυτής, είναι και η αυξημένη ημερήσια κινητικότητα για εργασία, εφ'όσον υπάρχει ένα σημαντικό εργατικό δυναμικό από όλους σχεδόν τους Δήμους του κάθε νομού που απασχολείται στα σημεία όπου είναι γεωγραφικά (έντονα) εστιασμένες οι εν λόγω δραστηριότητες.
- Τέλος, η παρουσία του νομού Χίου στην κατηγορία αυτή, των νομών με δείκτη ημερήσιας κινητικότητας υψηλότερο του 15%, αποτελεί μια ιδιαίτερη περίπτωση (αν και έχει αρκετά κοινά στοιχεία με την δεύτερη ομάδα νομών της κατηγορίας) και θα πρέπει να αποδοθεί –κυρίως- σε τρία χαρακτηριστικά του νομού αυτού: Το πρώτο χαρακτηριστικό, είναι ο πολύ ξεκάθαρα αστικός χαρακτήρας (ο νομός Χίου είναι ο πέμπτος πλέον αστικοποιημένος νομός της χώρας -μετά από αυτούς της Αττικής, της Θεσσαλονίκης, της Αχαΐας και της Μαγνησίας- με 57% αστικό πληθυσμό κατά το 2001). Το δεύτερο χαρακτηριστικό, είναι ότι ο αναλογικά πολύ μεγάλος αυτός αστικός πληθυσμός, δεν είναι συγκεντρωμένος στα όρια ενός δήμου αλλά περιλαμβάνεται σε ένα Πολεοδομικό Συγκρότημα που συγκροτείται από τρεις Δήμους. Τέλος, η υψηλή ημερήσια κινητικότητα του νομού Χίου, δεν είναι οπωσδήποτε άσχετη με το γεγονός ότι ο συγκεκριμένος νομός –αν και νησιωτικός- έχει τον τέταρτο υψηλότερο δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών

¹⁶⁰ Είναι χαρακτηριστική επ'αυτού και η διαφοροποίηση των άλλων τριών νομών που περιλαμβάνουν επίσης πολύ μεγάλα αστικά κέντρα αλλά εμφανίζονται σε χαμηλότερες θέσεις στον εν λόγω πίνακα, δηλαδή των νομών Αχαΐας, Ηρακλείου και Λαρίσης: Οι νομοί Ηρακλείου και Αχαΐας, με δείκτες 14,3% και 12,6% αντίστοιχα, περιλαμβάνουν μεν Πολεοδομικά Συγκροτήματα, στα οποία όμως (αντίθετα με τον Βόλο, τα Ιωάννινα και τα Χανιά) η συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού είναι συγκεντρωμένη σε έναν Δήμο -τον κεντρικό (σε ποσοστό 92% για το Ηράκλειο και 86,8% για την Πάτρα). Ο νομός Λαρίσης, με δείκτη ημερήσιας κινητικότητας μόλις 11,7%, οφείλει την ακόμα χαμηλότερη θέση του στον πίνακα, κυρίως στο γεγονός ότι, το πολύ μεγάλο αστικό του κέντρο περικλείεται σε έναν μόνο Δήμο.

αυτοκινήτων μεταξύ των νομών της χώρας.¹⁶¹ (Ο πολύ υψηλός αυτός δείκτης βέβαια, οφείλεται –μεταξύ και άλλων παραγόντων, κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα- και στο εξαιρετικά μεγάλο ποσοστό του αστικού πληθυσμού, στο οποίο αναφερθήκαμε).

Στον αντίποδα, η κατηγορία των νομών με τους χαμηλότερους δείκτες ημερήσιας κινητικότητας για εργασία (κάτω από το στατιστικό κατώφλι του 7%) εμφανίζεται λιγότερο ετερόκλητη. Το κοινό (και καθοριστικό για την χαμηλή ημερήσια κινητικότητα του πληθυσμού τους) χαρακτηριστικό των 8 νομών της κατηγορίας αυτής, είναι ότι είτε έχουν χαμηλά ποσοστά αστικού πληθυσμού (που κατοικεί σε αστικά κέντρα μεγαλύτερα των 10.000 κατοίκων), είτε δεν έχουν καθόλου αστικά κέντρα μεγαλύτερα των 10.000 κατοίκων (περίπτωση στην οποία ανήκουν οι νομοί Λευκάδας, Σάμου και Ευρυτανίας). Αρκετά ιδιαίτερη περίπτωση σε αυτήν την κατηγορία, αποτελεί οπωσδήποτε ο νομός Κυκλάδων: Ο συγκεκριμένος νομός, παρουσιάζει έναν από τους χαμηλότερους δείκτες ημερήσιας κινητικότητας στην χώρα, όχι τόσο επειδή έχει εξαιρετικά χαμηλό ποσοστό αστικού πληθυσμού, όσο επειδή χαρακτηρίζεται από έναν ακραίο γεωγραφικό (νησιωτικό) κατακερματισμό του χώρου του, με τα περισσότερα από τα νησιά του να ανήκουν σε έναν Δήμο και επομένως να παρουσιάζουν (στατιστικά) μηδενική ημερήσια κινητικότητα. (Είναι χαρακτηριστικό ότι, αντίθετα, ο άλλος νομός της χώρας με έντονα «πολυνησιακό» χαρακτήρα, ο νομός Δωδεκανήσων, δεν βρίσκεται σε αυτήν κατηγορία, καθώς ο αντίστοιχος δείκτης του είναι σημαντικά υψηλότερος (12,3%). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο νομός Δωδεκανήσων έχει πολύ μεγαλύτερο ποσοστό αστικού πληθυσμού (45,8%), σε συνδυασμό και με το γεγονός ότι τα δύο μεγαλύτερα αστικά του κέντρα, οι πόλεις της Ρόδου και της Κω, βρίσκονται σε δύο μεγάλα νησιά που περιλαμβάνουν πολλούς Δήμους -και στα οποία έχουν αναπτυχθεί οι σημαντικές ροές της ημερήσιας κινητικότητας, καθώς, ειδικά τα δύο αυτά νησιά, διαθέτουν και εξαιρετικά οδικά δίκτυα).

¹⁶¹ Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία της ΕΣΥΕ, που αναφέρονται στο 2008, στο νομό Χίου αναλογούσαν 42,9 επιβατικά αυτοκίνητα ανά 100 κατοίκους –αναλογία που έφερε τον νομό στην τέταρτη θέση, πίσω από τους νομούς Αττικής, Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου.

6.2 Οι σημαντικές εξελίξεις στο ελληνικό αστικό δίκτυο, την τελευταία εικοσαετία

Η επιβεβαίωση, τις δύο τελευταίες δεκαετίες, της παρουσίας της Αθήνας σε ένα δίκτυο αστικών κέντρων με διεθνείς –αν όχι «παγκοσμιοποιημένες»- λειτουργίες, για το ίδιο το ελληνικό αστικό σύστημα, λειτούργησε σε αντίθετη κατεύθυνση από αυτήν μιας επιθυμητής εξισορρόπησης στην ιεραρχική δομή των αστικών κέντρων που το συγκροτούν (στοιχείο που αποτελεί στοιχειώδη και απαραίτητο όρο για την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας). Όπως κατέδειξαν οι εργασίες που έγιναν στο πλαίσιο του σημαντικού ευρωπαϊκού προγράμματος ESPON (European Spatial Planning Observatory Network), η Ελλάδα έρχεται πρώτη μεταξύ των 27 χωρών του δικτύου στον δείκτη συγκέντρωσης πληθυσμού στο μεγαλύτερο αστικό κέντρο -και δεύτερη (μετά την Λετονία) στον αντίστοιχο δείκτη συγκέντρωσης του ΑΕΠ (ESPON 1.1.1/Nordregio, 2006). Παράλληλα, έχει καταδειχθεί ότι υπάρχει και μια δεύτερη ανισορροπία, στην βάση της αστικής ιεραρχίας της χώρας, με την διαπιστωμένη απουσία ισχυρών και βιώσιμων αγροτικών κέντρων (Meijers et al., 2007). Παρ' όλα αυτά, αποτελεί ενθαρρυντικό στοιχείο το γεγονός ότι, σε ένα καθαρά δημογραφικό επίπεδο, δεν παρουσιάζεται (για την περίοδο 1991-2001) κάποια περαιτέρω τάση μητροπολιτικής συγκέντρωσης στην Ελλάδα¹⁶², γεγονός όμως που θα πρέπει να αποδοθεί περισσότερο στον κορεσμό της ίδιας της Αθήνας παρά στην επιτυχία κάποιας χωροταξικής πολιτικής (Henry, 2005).

Από την άλλη, όπως θα δούμε, υπό την επίδραση μιας ραγδαίας τριτογενοποίησης της ελληνικής οικονομίας –αλλά και με την συνέργια μιας σειράς άλλων σημαντικών παραγόντων- οι εξελίξεις σε όλες τις βαθμίδες του ελληνικού αστικού συστήματος (αλλά ιδιαίτερα σε αυτήν των μεγάλων περιφερειακών αστικών πόλων) υπήρξαν, μετά το 1990, πάρα πολύ σημαντικές, και προσέδωσαν σε αυτό κάποια εντελώς καινούρια χαρακτηριστικά και νέα δομή. Στο επίπεδο της πολεοδομικής-χωρικής τους

¹⁶² Είναι ωστόσο χαρακτηριστικό ότι για το συγκεκριμένο ζήτημα καταγράφονται απόλυτα αντιφατικές εκτιμήσεις μεταξύ αρκετών Ελλήνων συγγραφέων –καθώς ορισμένοι από αυτούς υποστηρίζουν την άποψη ότι, αντίθετα, οι τάσεις μητροπολιτικής συγκέντρωσης συνεχίζονται και κατά την τελευταία εικοσαετία. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την προσέγγιση μας, έχει το γεγονός ότι η ύπαρξη των αντιφατικών αυτών εκτιμήσεων αποδίδεται στην απουσία στοιχείων στο επίπεδο των (ευρύτερων) Λειτουργικών Αστικών Περιοχών (αντί αυτού των πόλεων), που θα έδιναν μια σωστότερη εικόνα των εξελίξεων στο αστικό σύστημα της χώρας (Πετράκος και Μαρδάκης, 2000).

ανάπτυξης ωστόσο, οι δυσλειτουργίες του πολεοδομικού θεσμικού πλαισίου (και ιδιαίτερα οι τεράστιες καθυστερήσεις στις διαδικασίες ένταξης νέων εκτάσεων στα σχέδια πόλης) λειτούργησαν ως ανασταλτικοί παράγοντες στην αστική ανάπτυξη και αποτέλεσαν μια επί μέρους παράμετρο που ευνόησε τοπικά ακόμα περισσότερο την – ούτως ή άλλως ισχυρή- δυναμική της περιαστικοποίησης.

6.2.1 Η Αθήνα ως Μεσογειακή Μητρόπολη και ως Παγκόσμια Πόλη

Ανάμεσα στις δύο αδιαμφισβήτητες μητροπόλεις της Ελλάδας, η Αθήνα είναι η μόνη η οποία κατέχει σημαντική θέση στην αστική ιεραρχία μιας ευρύτερης (υπό σχηματισμό) «μακρο-περιφέρειας» του κόσμου, αυτής των Περιφερειών της Μεσογειακής λεκάνης (και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο έχει ενδιαφέρον η παρουσίαση των βασικών μεγεθών της σε σύγκριση με τα αντίστοιχα των μητροπόλεων αυτού του γεωγραφικού χώρου). Η θέση αυτή της Αθήνας, είναι τόσο αποτέλεσμα όσο και αιτία για τον περιβόητο «υδροκεφαλισμό» της ελληνικής πρωτεύουσας (που αποτυπώνεται πολύ χαρακτηριστικά στο απόλυτα αφύσικο –στην κορυφή του- διάγραμμα κατανομής ‘τάξης-μεγέθους’ των αστικών κέντρων της χώρας). Στην πραγματικότητα, η τεράστια διόγκωση της πόλης –και, κατ’επέκταση, της μητροπολιτικής της περιοχής- είναι μεν δυσανάλογη με την θέση της στην κορυφή της ιεραρχίας ενός μικρού αστικού δικτύου (αυτού της Ελλάδας), αλλά αντιστοιχεί στην «κρίσιμη μάζα» που απαιτεί η ανάληψη και διατήρηση ενός σημαντικού ρόλου σε ένα διεθνές περιφερειακό δίκτυο μητροπολιτικών κέντρων. (Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίον η δυναμική που καταγράφεται, τόσο στην πόλη όσο και στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, είναι σήμερα σε κάποιον βαθμό αποσυνδεδεμένη από την δυναμική των φαινομένων της αστικοποίησης και της περιαστικοποίησης στην Ελλάδα –έστω και αν αυτή δεν παρουσιάζεται ιδιαίτερα διαφοροποιημένη από την συνολική εικόνα).

Ο διεθνής αυτός ρόλος της Αθήνας, βασίστηκε οπωσδήποτε περισσότερο σε έναν αριθμό γεω-πολιτικών και πολιτισμικών στοιχείων, που προσδίδουν στην ελληνική μητρόπολη κάποια διεθνή συγκριτικά πλεονεκτήματα, και σε μικρότερο βαθμό, σε

κάποιες –όχι ιδιαίτερα ισχυρές- επιτελικές και «εξωστρεφείς» οικονομικές λειτουργίες που αυτή συγκεντρώνει¹⁶³. Γενικώς, είναι κυρίως η δυναμική των δραστηριοτήτων του Τριτογενούς τομέα που χαρακτήρισε την ανάπτυξη της πόλης - παρά το γεγονός ότι, όσον αφορά τις εξελίξεις στο «πρότυπο απασχόλησης», η σχετική παρουσία του Τριτογενούς τομέα, αυξήθηκε μεν μεταξύ 1991-2001, αλλά με βραδύτερους ρυθμούς από ό,τι αυτό συνέβη στο σύνολο του ελληνικού «αστικού» πληθυσμού (Υπουργείο Οικονομίας, 2007). Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, σηματοδότησε αναμφίβολα την πρόσβαση της Αθήνας σε ένα υψηλότερο ιεραρχικά επίπεδο του διεθνούς αστικού δικτύου (και, σε αντιστοιχία με αυτό, σε ένα υψηλότερο επίπεδο αστικών υποδομών). Ταυτόχρονα, μέσα από τα τεράστια κονδύλια που διατέθηκαν για τα δημόσια έργα αυτής της περιόδου, δημιουργήθηκε μια διάχυση κεφαλαίων που ευνόησε διάφορους κλάδους της οικονομίας της πόλης. Στην «μετα-ολυμπιακή» περίοδο, και παρά την γενικά αναγνωρισμένη και χαρακτηριστική αδυναμία της πόλης να διαχειριστεί –και πολύ περισσότερο να αξιοποιήσει- μεγάλο μέρος της γιγαντιαίας αυτής «επένδυσης», η Αθήνα φαίνεται να διατηρεί έναν σημαντικό περιφερειακό ρόλο στο παγκόσμιο σύστημα πόλεων, ο οποίος μπορεί να θεωρηθεί –ιεραρχικά- ισοδύναμος με αυτόν της Ρώμης στην κεντρική Μεσογειακή λεκάνη και της Βαρκελώνης στην δυτική.

Βέβαια, σε ό,τι αφορά τα πληθυσμιακά μεγέθη των μεγάλων Μητροπολιτικών περιοχών της Μεσογειακής λεκάνης,¹⁶⁴ η Μητροπολιτική περιοχή των Αθηνών βρίσκεται μόλις στην έκτη θέση (Πίνακας 6.4) -με αυτές της Βαρκελώνης και της Ρώμης, στην 3^η και την 7^η θέση αντίστοιχα.

¹⁶³ Η κυριότερη από αυτές είναι οπωσδήποτε η διεθνής ναυτιλία –αν και ορισμένοι ξένοι συγγραφείς δίνουν σχεδόν αντίστοιχη έμφαση και στην σημασία που έχει η οικονομική διάσταση του ρόλου των Αθηνών ως μητροπόλεως της παγκόσμιας Ελληνικής Διασποράς.

¹⁶⁴ Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι αναφερόμαστε εδώ στις ‘Μεσογειακές μητροπόλεις’ με την περιοριστική έννοια του όρου, η οποία, αφ’ ενός περιλαμβάνει μόνο τις παράκτιες Περιφέρειες των Μεσογειακών χωρών –και όχι το σύνολο των χωρών αυτών- και αφ’ ετέρου, δεν επεκτείνεται και στην λεκάνη του Εύξεινου Πόντου –θεωρώντας αυτήν την τελευταία ως μια ξεχωριστή «μακρο-περιφέρεια».

Πίνακας 6.4. Η Μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, σε σύγκριση με αυτές των άλλων μεγάλων Μεσογειακών μητροπόλεων

Μητροπολιτικές περιοχές (Λειτουργικές Αστικές Περιοχές**)	Πληθυσμός το 2000 *	Επιφάνεια τ.χλμ.	Πυκνότητα Πληθυσμού το 2000 (κατ./τ.χλμ.)
Αλεξάνδρεια	5.253.886	4.238	1.240
Νάπολη	4.405.832	2.260	1.950
Βαρκελώνη	4.233.638	1.796	2.356
Αλγέρι	3.975.176	2.374	1.674
Τύνιδα	3.817.543	7.309	522
ΑΘΗΝΑ	3.693.079	3.113	1.186
Ρώμη	3.457.690	3.666	943
Βηρυτός	2.129.016	734	2.901
Τελ Αβίβ	2.120.790	463	4.581
Οράν	1.593.414	2.382	669
Βαλένθια	1.564.145	1.440	1.086
Μασσαλία	1.516.340	2.832	535

(*) Ο πληθυσμός του 2000, αναφέρεται στις πλησιέστερες προς το έτος αυτό απογραφές πληθυσμού (π.χ. για την Αθήνα, αναφέρεται στην απογραφή πληθυσμού του 2001).

(**) Οι 'μητροπολιτικές περιοχές' των πόλεων του πίνακα που συμμετέχουν στο πρόγραμμα 'Αστικός Έλεγχος', αντιστοιχούν στις ΕΑΖ της Eurostat, ενώ για τις υπόλοιπες μητροπόλεις, είναι αυτές που αναγνωρίζονται σε κάθε χώρα (δηλαδή δεν είναι καθορισμένες με βάση κάποιο κοινό πρότυπο).

Πηγές δεδομένων: Eurostat (πόλεις του 'Αστικού Ελέγχου'), INSEE (Γαλλία), ISTAT (Ιταλία), Moriconi-Ebrard, 2009b, (μητροπόλεις της Ν. Μεσογείου)
(Δική μας επεξεργασία)

Οπωσδήποτε, η παρουσία άλλων πόλεων στην κορυφή της πληθυσμιακής αυτής ιεραρχίας δεν συνεπάγεται για αυτές και αντίστοιχη θέση στην πραγματική ιεραρχία του παγκόσμιου αστικού δικτύου, αφού αυτή η τελευταία εξαρτάται κυρίως από τα οικονομικά μεγέθη των μητροπόλεων και από κάποια ποιοτικά χαρακτηριστικά των λειτουργιών τους. Είναι γι' αυτό το λόγο αυτονόητο ότι πόλεις όπως η Τύνιδα, το Αλγέρι και η Αλεξάνδρεια, παρά την πληθυσμιακή τους υπεροχή, κατέχουν ιεραρχικά πολύ χαμηλότερη θέση από την Αθήνα και την Ρώμη στο παγκόσμιο δίκτυο των πόλεων, και τα χαρακτηριστικά τους απέχουν πάρα πολύ από αυτά των λεγομένων 'παγκόσμιων πόλεων'¹⁶⁵.

Αλλά και στο επίπεδο της δημογραφικής δυναμικής των μεγάλων Μεσογειακών μητροπόλεων, η Μητροπολιτική περιοχή των Αθηνών παρουσιάζεται στην 7^η θέση, (Πίνακας 6.5) -θέση η οποία αντιστοιχεί στην υψηλότερη πληθυσμιακή μεγέθυνση μεταξύ της ομάδας των ευρωπαϊκών μητροπόλεων του Μεσογειακού βορά (δηλαδή μεταξύ της ομάδας στην οποία ανήκουν μεταξύ άλλων, οι δύο «ανταγωνιστικές» πόλεις, με χαρακτηριστικά διεθνούς μητρόπολης, αυτές της Ρώμης και της Βαρκελώνης).

¹⁶⁵ Αντίθετα με αυτές τις μητροπόλεις, η Αθήνα των αρχών του 21^{ου} αιώνα, δικαιούται τουλάχιστον να ερίζει για τον χαρακτηρισμό της 'παγκόσμιας πόλης'. Όπως μάλιστα σημειώνει και ο Γάλλος Γεωγράφος Guy Burgel, «Από όλες τις Μεσογειακές μητροπόλεις, η Αθήνα είναι ίσως η μόνη η οποία μπορεί να ερίζει για το καθεστώς της διεθνούς πρωτεύουσας και της 'παγκόσμιας πόλης'» -συμπληρώνοντας με νόημα ότι, «αυτό αποτελεί μια παράδοξη κατάσταση» (Burgel, 2009).

Πίνακας 6.5. Η δημογραφική δυναμική (1990-2000) του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και της Μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, σε σύγκριση με τις αντίστοιχες των άλλων μεγάλων Μεσογειακών μητροπόλεων

Μητροπόλεις	Μεταβολή πληθυσμού 1990-2000 * στο Πολεοδομικό Συγκρότημα	Μεταβολή πληθυσμού 1990-2000 * στην Μητροπολιτική Περιοχή**	Μεταβολή πληθυσμού 1990-2000 * στο σύνολο της αντίστοιχης χώρας
Βηρυτός	35,8%	34,4%	58,6%
Οράν	12,1%	29,0%	25,1%
Τύνιδα	19,0%	24,2%	17,3%
Αλγέρι	22,3%	23,9%	25,1%
Αλεξάνδρεια	9,4%	19,6%	11,3%
Τελ Αβίβ	13,6%	13,9%	31,6%
ΑΘΗΝΑ	3,7%	6,9%	6,8%
Μασσαλία	2,9%	4,2%	2,8%
Βαρκελώνη	-2,8%	3,7%	4,7%
Βαλένθια	0,4%	3,3%	4,7%
Ρώμη	-8,2%	2,3%	-0,8%
Νάπολη	-9,3%	-1,4%	-0,8%

(*) Οι πληθυσμοί που έχουν ληφθεί υπόψη για το 1990 και το 2000, είναι αυτοί των πλησιέστερων προς τα έτη αυτά απογραφών πληθυσμού (π.χ. για την Αθήνα, αναφέρονται στις απογραφές του 1991 και 2001 αντίστοιχα).

(**) Οι 'μητροπολιτικές περιοχές' των πόλεων του πίνακα που συμμετέχουν στο πρόγραμμα 'Αστικός Έλεγχος', αντιστοιχούν στις ΕΑΖ της Eurostat, ενώ για τις υπόλοιπες μητροπόλεις, είναι αυτές που αναγνωρίζονται σε κάθε χώρα (δηλαδή δεν είναι καθορισμένες με βάση κάποιο κοινό πρότυπο).

Πηγές δεδομένων: Eurostat (πόλεις του 'Αστικού Ελέγχου'), INSEE (Γαλλία), ISTAT (Ιταλία), Moriconi-Ebrard, 2009b, (μητροπόλεις της Ν. Μεσογείου)
(Δική μας επεξεργασία)

(Αντίθετα, πολλαπλάσιους ρυθμούς ακολουθεί η πληθυσμιακή μεγέθυνση που καταγράφεται σε όλες τις μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές του Μεσογειακού νότου, στοιχείο που δείχνει ότι στο άμεσο ήδη μέλλον, η θέση των μητροπόλεων της ευρωπαϊκής ομάδας στην –πληθυσμιακή- ιεραρχία θα υποχωρήσει ακόμα περισσότερο). Ωστόσο, αυτό που γίνεται φανερό από τον συγκεκριμένο πίνακα είναι ότι η σύγκριση των ρυθμών της πληθυσμιακής μεταβολής των μητροπολιτικών κέντρων έχει ακριβώς κάποια σημασία μόνο σε ό,τι αφορά τις εξελίξεις στο εσωτερικό της καθεμιάς από τις δύο ομάδες (βοράς – νότος), αφού οι ρυθμοί της πληθυσμιακής αύξησης, σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις, ακολουθούν ή ακόμα ταυτίζονται με την μεταβολή που καταγράφεται στις αντίστοιχες χώρες –όπως γίνεται φανερό από την παράθεση της σχετικής στήλης του πίνακα¹⁶⁶. Με αυτό το δεδομένο, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η μητροπολιτική περιοχή των Αθηνών «ευνοήθηκε», κατά το συγκεκριμένο διάστημα, από την ύπαρξη σημαντικά μεγαλύτερης αύξησης του πληθυσμού στην Ελλάδα, από τις αντίστοιχες στην Ισπανία, την Γαλλία και την Ιταλία (όπου καταγράφηκε μάλιστα μείωση). Η σχετικά σημαντική αυτή αύξηση του πληθυσμού της χώρας και της αθηναϊκής μητρόπολης –που οφείλεται όμως αποκλειστικά στο μεταναστευτικό ισοζύγιο- περιορισμένη μόνο σύνδεση έχει με τον αναβαθμισμένο στο διεθνές σύστημα ρόλο της Αθήνας, την ίδια περίοδο, καθώς διαμορφώθηκε περισσότερο από εξωγενείς παράγοντες και εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης¹⁶⁷.

Στο εσωτερικό της αθηναϊκής μητροπολιτικής περιοχής –δηλαδή ουσιαστικά στην Αττική- τόσο η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων όσο και η οικιστική ανάπτυξη,

¹⁶⁶ Δηλαδή, η καλπάζουσα μεγέθυνση των πόλεων του Μεσογειακού νότου, αποτυπώνει στην πραγματικότητα την «εκρηκτική» φυσική αύξηση του πληθυσμού των χωρών αυτών (οι περισσότερες από τις οποίες βρίσκονται στις πρώτες παγκοσμίως θέσεις για την φυσική αύξηση του πληθυσμού) και όχι κάποια ιδιαίτερη «μητροπολιτική» δυναμική των συγκεκριμένων αστικών κέντρων. Από μια άλλη πλευρά, δεν είναι χωρίς σημασία το γεγονός ότι και στις δύο ομάδες των πόλεων, σε όλες τις περιπτώσεις πλην της Βηρυτού, οι μητροπολιτικές περιοχές παρουσίασαν μεγαλύτερα ποσοστά αύξησης (ή μικρότερα ποσοστά μείωσης) από τα αντίστοιχα τους πολεοδομικά συγκροτήματα, - επιβεβαιώνοντας έτσι την σαφή παρουσία του φαινομένου της περιαστικοποίησης (και) στις εκτός Ευρώπης χώρες της Μεσογείου.

¹⁶⁷ Ως γνωστόν, οι πολιτικές εξελίξεις στις χώρες της ανατολικής Ευρώπης από το 1990 και μετά, πυροδότησαν ένα μαζικό μεταναστευτικό ρεύμα προς τις περισσότερες χώρες της κεντρικής και της δυτικής Ευρώπης. Στην Ελλάδα το μεταναστευτικό αυτό ρεύμα είχε αρκετά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά: Στις πρώτες φάσεις του, αφορούσε σε μεγάλο βαθμό τον «επαναπατρισμό» πολιτικών προσφύγων αλλά και γενικότερα «ομογενών» από τις χώρες αυτές, ενώ πολύ γρήγορα διαμορφώθηκε και ένα ρεύμα αμιγώς οικονομικών μεταναστών από τις όμορες χώρες της Αλβανίας και της Βουλγαρίας, αλλά και από άλλες. Το ρεύμα αυτό κατευθύνθηκε στην Ελλάδα κυρίως επειδή (σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης) η διάβαση των συνόρων ήταν εφικτή-και όχι επειδή η εξέλιξη του παραγωγικού δυναμικού της χώρας δικαιολογούσε μια τόσο μεγάλη μεταναστευτική ροή.

χαρακτηρίστηκαν από την εκτεταμένη πλέον διάχυση έξω από τα όρια του λεκανοπεδίου των Αθηνών, με σαφέστατη ανατολική κατεύθυνση, προς την λεκάνη των Μεσογείων, και τις παραλιακές ζώνες του Σαρωνικού και του Ευβοϊκού¹⁶⁸. Στην ευρύτερη αυτή περιοχή της Ανατολικής Αττικής, γύρω από τους μικρούς οικισμούς που προϋπήρχαν, προστέθηκαν περιοχές κατοικίας (σε πολλές περιπτώσεις πολλαπλάσιας έκτασης από αυτούς), είτε με επεκτάσεις του σχεδίου πόλης είτε με την διάχυση της «εκτός σχεδίου δόμησης», τόσο στην νόμιμη όσο και στην παράνομη εκδοχή της. Αποτέλεσμα αυτής της οικιστικής διάχυσης, ήταν η πληθυσμιακή μεγέθυνση στην δεκαετία 1991-2001 να φτάσει το 36,3% στην Ανατολική Αττική (έναντι του 21,1% στην Δυτική Αττική και μόλις 3,8% στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας)¹⁶⁹.

Όμως, η πληθυσμιακή αυτή αύξηση στην περιαστική ζώνη της Αθήνας, και ιδιαίτερα στο ανατολικό κομμάτι της, δεν συνοδεύτηκε από εξίσου υψηλούς ρυθμούς στην αύξηση της απασχόλησης στην συγκεκριμένη ζώνη (ανατολική Αττική) –παρά το γεγονός ότι, αυτή η τελευταία, αποτελεί τον χώρο όπου αναπτύσσονται ραγδαία τριτογενείς δραστηριότητες (είτε νέες είτε προσελκύοντας την μετεγκατάσταση τριτογενών δραστηριοτήτων που εγκαταλείπουν περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, λόγω προβλημάτων δυσλειτουργίας ή υποβάθμισης). Και ενώ σε ένα ενδοαστικό επίπεδο –δηλαδή στο εσωτερικό του Πολεοδομικού Συγκροτήματος– άρχισε να εμφανίζεται ένα πρότυπο με σαφείς πολυκεντρικές τάσεις, στο επίπεδο της μητροπολιτικής περιοχής ο μόνος αξιόλογος νέος πόλος που αναδύθηκε την τελευταία δεκαετία, είναι αυτός της περιοχής του νέου αεροδρομίου των Σπάτων (στα πρότυπα των *aerovilles*). (Το νέο αεροδρόμιο, ήδη το 2008, είχε δημιουργήσει στην άμεση περιοχή του 8.000 θέσεις εργασίας σε 300 επιχειρήσεις¹⁷⁰). Αντίθετα, όλες σχεδόν οι άλλες περιοχές της Ανατολικής Αττικής διατήρησαν έναν κυρίαρχα –ή και αμιγώς- «διαμονητικό» χαρακτήρα.

¹⁶⁸ Βλ. Couch, Leontidou, Petschel (2007), Henry (2005), Κανδύλης (2009).

¹⁶⁹ Στοιχεία από ΕΣΥΕ (2003).

¹⁷⁰ Στοιχεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, από την συνέντευξη τύπου του Γενικού Διευθυντή του, στις 8/12/2009.

6.2.2 Οι πρόσφατες μεταβολές στο ελληνικό αστικό σύστημα

Οι εξελίξεις στο αστικό σύστημα της χώρας, την περίοδο 1991-2001, χαρακτηρίστηκαν –όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή του κεφαλαίου- από μια τάση σχετικής εξισορρόπησης της αστικής ιεραρχίας. Η δεύτερη πόλη της αστικής ιεραρχίας, η Θεσσαλονίκη κατέγραψε πληθυσμιακή αύξηση περίπου κατά 7%, όμως στο σύνολο της Μητροπολιτικής της ζώνης, η αύξηση άγγιξε το 12% (που μεταφράζεται σε έναν μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής +1,13%, έναντι του μόλις +0,67% στην μητροπολιτική ζώνη της Αττικής). Η ιδιαίτερη δυναμική που παρουσιάζει το δεύτερο μητροπολιτικό κέντρο της χώρας, συνδέεται οπωσδήποτε με την ανάπτυξη στον τομέα των υπηρεσιών αυξημένης εξειδίκευσης και την αναβάθμιση τους σε ένα επίπεδο που προσδίδει στην πόλη κάποιον βαθμό υπερεθνικής ακτινοβολίας στον ευρύτερο βαλκανικό χώρο¹⁷¹. (Σε ένα περιφερειακό επίπεδο, ιδιαίτερα σημαντική ανάπτυξη παρουσίασαν οι υποδομές έρευνας/τεχνολογίας όπως και οι υπηρεσίες στον τομέα της υγείας). Σε έναν μικρότερο βαθμό, η δυναμική αυτή συνδέεται και με την παρουσία ενός πολύ σημαντικού για την χώρα πόλου δευτερογενών δραστηριοτήτων (στην δυτική πλευρά της μητροπολιτικής περιοχής της πόλης) ο οποίος, παρά τα πλήγματα από την μετεγκατάσταση πολλών μονάδων σε γειτονικές χώρες, συνεχίζει να διατηρεί κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα¹⁷² –και γι' αυτό να παρουσιάζει μεγαλύτερη αντοχή από άλλους παραδοσιακούς βιομηχανικούς πόλους της χώρας, όπως η Πάτρα και ο Βόλος.

Αλλά και στα άλλα κέντρα του αστικού δικτύου, καταγράφηκαν ρυθμοί πληθυσμιακής αύξησης, γενικά υψηλότεροι από αυτούς της αθηναϊκής μητρόπολης (Πίνακας 6.6). Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού, στα τρία τέταρτα

¹⁷¹ Πάντως, τα μητροπολιτικά χαρακτηριστικά της πόλης, στο ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο είναι αδύναμα. Είναι χαρακτηριστικό επ' αυτού, ότι η Θεσσαλονίκη δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των 76 σημαντικότερων ευρωπαϊκών Μητροπολιτικών Περιοχών (*Metropolitan European Growth Areas*-MEGAs) στην σχετική τυπολογία του Προγράμματος ESPON –ενώ συγκαταλέγονται πόλεις όπως το Τούρκο της Φινλανδίας και η Πάλμα της Μαγιόρκα. Βέβαια, η συγκεκριμένη τυπολογία του ESPON (η οποία βασίζεται τόσο στο πληθυσμιακό κριτήριο όσο και σε κριτήρια που αναφέρονται στο επίπεδο των αστικών λειτουργιών), αν και έχει καθιερωθεί σε μεγάλο βαθμό και χρησιμοποιείται στον ευρωπαϊκό Σχεδιασμό, έχει αποτελέσει αντικείμενο σοβαρής κριτικής και αμφισβήτησης (Korcelli et al., 2008).

¹⁷² Τα σημαντικότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Θεσσαλονίκης απορρέουν άμεσα ή έμμεσα από την γεωπολιτική της θέση στον βαλκανικό χώρο αλλά και από γεωστρατηγικά δεδομένα (όπως η εξασφάλιση «πυραυλικής ασπίδας» για την ευρύτερη περιοχή της).

περίπου των αστικών κέντρων της Ελλάδας, υπήρξε υψηλότερος από το μέσο όρο της χώρας, που ήταν μόλις 0,63%¹⁷³ ενώ για τα μισά περίπου από αυτά, ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής ήταν πάνω από διπλάσιος του μ.ο της χώρας. (Στα τελευταία συγκαταλέγονται τόσο κάποια από τα μεγάλα περιφερειακά κέντρα, όσο και αρκετές από τις μικρότερες πόλεις του αστικού δικτύου).

¹⁷³ Ο χαμηλός αυτός μέσος όρος οφείλεται βέβαια κατά κύριο λόγο στο μεγάλο «ειδικό βάρος» της Αθήνας, της οποίας ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού ήταν από τους χαμηλότερους μεταξύ των ελληνικών πόλεων.

Πίνακας 6.6. Η πληθυσμιακή μεταβολή στα ελληνικά αστικά κέντρα, την περίοδο 1991-2001

	1991	2001	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ		1991	2001	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ
Άγ. Νικόλαος	8.093	10.080	+24,5%	Κοζάνη	31.553	35.242	+11,7%
Αγρίνιο	52.896	55.737	+5,4%	Κομοτηνή	37.036	43.326	+17,0%
Αθήνα	3.072.922	3.187.734	+3,7%	Κόρινθος	27.412	29.787	+8,7%
Αίγιο	28.212	27.046	-4,1%	Κως	14.714	17.890	+21,6%
Αλεξάνδρεια	12.109	13.229	+9,2%	Λαμία	44.084	46.406	+5,3%
Αλεξ/πολη	37.904	48.885	+29,0%	Λάρισα	112.277	124.394	+10,3%
Αμαλιάδα	15.232	18.261	+19,9%	Λιβαδειά	18.437	20.061	+8,8%
Άργος	21.901	24.239	+10,7%	Μέγαρα	20.403	23.032	+12,9%
Άρτα	19.087	19.435	+1,8%	Μεσολόγγι	10.916	12.225	+12,0%
Βέροια	37.858	42.794	+13,0%	Μυτιλήνη	23.971	27.247	+13,7%
Βόλος	116.031	124.639	+7,4%	Ναύπακτος	10.854	12.924	+19,1%
Γιαννιτσά	22.504	26.296	+16,8%	Ναύπλιο	11.897	13.822	+16,2%
Γρεβενά	9.345	10.177	+8,9%	Νάουσα	19.794	19.870	+0,4%
Δράμα	37.604	42.501	+13,0%	Ξάνθη	37.430	45.111	+20,5%
Έδεσσα	17.128	18.253	+6,6%	Ορεστιάδα	12.691	15.246	+20,1%
Ελευσίνα	22.793	25.863	+13,5%	Πάτρα	170.452	185.668	+8,9%
Ερμούπολη	15.940	15.353	-3,7%	Πρέβεζα	13.695	16.321	+19,2%
Ζάκυνθος	10.236	11.196	+9,4%	Πτολεμαΐδα	25.125	28.671	+14,1%
Ηράκλειο	126.907	144.642	+14,0%	Πύργος	28.465	23.274	-18,2%
Θεσσαλονίκη	749.048	800.764	+6,9%	Ρέθυμνο	25.135	30.046	+19,5%
Θήβα	19.505	21.211	+8,7%	Ρόδος	42.400	52.318	+23,6%
Ιεράπετρα	9.541	11.678	+22,4%	Σαλαμίνα	31.899	35.676	+11,8%
Ιωάννινα	68.072	75.179	+10,4%	Σέρρες	50.017	54.266	+8,5%
Καβάλα	56.571	58.663	+3,4%	Σπάρτη	15.531	17.503	+12,7%
Καλαμάτα	47.641	54.184	+13,7%	Τρίκαλα	45.835	48.686	+6,2%
Κάλυμνος	10.543	10.149	-3,7%	Τρίπολη	22.429	25.520	+13,8%
Καρδίτσα	30.067	32.031	+6,5%	Τύρναβος	12.028	11.116	-7,6%
Καστοριά	14.775	14.813	+0,3%	Φλώρινα	12.355	14.279	+15,6%
Κατερίνη	47.011	54.941	+16,9%	Χαλκίδα	62.837	67.091	+6,8%
Κέρκυρα	40.502	39.048	-3,6%	Χανιά	72.092	80.909	+12,2%
Κιλκίς	12.139	17.430	+43,6%	Χίος	29.998	31.361	+4,5%

Πηγή στοιχείων: ΕΣΥΕ. (Δική μας επεξεργασία)

Οι μεγαλύτερες τιμές (πάνω από +1% ετησίως) καταγράφηκαν κυρίως σε δύο διαφορετικές κατηγορίες πόλεων: Η πρώτη (και μεγαλύτερη κατηγορία) συγκροτείται από έναν αριθμό πόλεων της χώρας, οι οποίες χαρακτηρίζονται από ένα πρότυπο απασχόλησης στο οποίο ο Τριτογενής τομέας είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος (ως προς τον μ.ο. των αστικών κέντρων της χώρας) και συνέχισε να αναπτύσσεται κατά την διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας. Σε αυτήν την κατηγορία συγκαταλέγονται οι περισσότερες νησιωτικές πόλεις, όπως η Ρόδος, η Κως, το Ρέθυμνο, το Ηράκλειο, η Μυτιλήνη και τα Χανιά –αλλά και η Πρέβεζα, το Ναύπλιο και η Ναύπακτος. Η δεύτερη ιδιαίτερη κατηγορία αστικών κέντρων που παρουσίασαν σημαντικό δυναμισμό, περιλαμβάνει έναν μικρό αριθμό πόλεων που ανήκουν σε ένα εντελώς αντίστροφο πρότυπο απασχόλησης, στο οποίο ο Δευτερογενής τομέας κατέχει πολύ υψηλότερο ποσοστό από τον μέσο όρο για τα αστικά κέντρα της χώρας. Από το σύνολο όμως των πόλεων με το συγκεκριμένο προφίλ, μόνο αυτές της Κεντρικής Μακεδονίας και της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης ανήκουν στην ομάδα αυτή που παρουσίασε μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής πάνω από +1% (ενώ αντίθετα, οι περισσότερες παρουσίασαν πολύ ισχνή αύξηση, καθώς επηρεάστηκαν άμεσα από την αποβιομηχάνιση της χώρας). Πρόκειται για τις πόλεις της Δράμας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής και του Κιλκίς. Στην πραγματικότητα, ο δυναμισμός των τριών πρώτων πόλεων οφείλεται αποκλειστικά σε θεσμικούς παράγοντες (ζώνη αυξημένων επενδυτικών κινήτρων) ενώ το Κιλκίς επωφελείται από την γειτνίαση με την Θεσσαλονίκη –έστω και αν δεν έχει ακόμα ενσωματωθεί πλήρως στην μητροπολιτική περιοχή της.

Αρκετά χαμηλότεροι ρυθμοί πληθυσμιακής αύξησης παρουσιάζονται στις περισσότερες από τις πόλεις που αποτελούν τα μεγάλα περιφερειακά κέντρα της χώρας -με εξαίρεση το Ηράκλειο (που κατατάσσεται στην πιο πάνω ομάδα των πόλεων με υψηλούς ρυθμούς αύξησης). Τόσο στα Ιωάννινα όσο και στην Λάρισα, ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής άγγιξε το +1%, ενώ σημαντικά χαμηλότεροι καταγράφηκαν στα μεγάλα περιφερειακά κέντρα της χώρας που επλήγησαν περισσότερο από την αποβιομηχάνιση -καθώς, σε αυτές, η οικονομική βάση και το πρότυπο απασχόλησης ήταν σε μεγαλύτερο βαθμό βασισμένο στον δευτερογενή τομέα (+0,84% στην Καβάλα, +0,82% στην Πάτρα και +0,72% στον Βόλο).

Είναι πάντως χαρακτηριστικό ότι, σε μια συνολική ανάλυση, οι ρυθμοί μεγέθυνσης των ελληνικών αστικών κέντρων στην δεκαετία 1991-2001, δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερη συσχέτιση με παράγοντες που αφορούν το μέγεθος τους ή την θέση τους στην αστική ιεραρχία. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικό και ενδιαφέρον στοιχείο επ' αυτού, αποτελεί το γεγονός ότι, η κατηγορία των μεγάλων πόλεων, (50.000 - 200.000 κατοίκων) παρουσίασε την ίδια αύξηση με αυτήν των μικρότερων πόλεων (10.000 - 50.000 κατοίκων)¹⁷⁴. Αντίθετα, οι περιφερειακές διαφοροποιήσεις παρουσιάζονται αρκετά σημαντικές: Χαρακτηριστική είναι η δυναμική της αστικοποίησης στις Περιφέρειες της Κρήτης και του Νοτίου Αιγαίου, οι πόλεις των οποίων παρουσίασαν ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης πολύ υψηλότερους από τον μέσο όρο των αστικών κέντρων της χώρας (+1,38% και +1,37% αντίστοιχα, έναντι του +0,65%). Ωστόσο, η δυναμική των πόλεων στις δύο αυτές νησιωτικές Περιφέρειες, στο μεγαλύτερο κομμάτι της οφείλεται στην μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση που συνολικά σημειώθηκε σε αυτές -ως αποτέλεσμα τόσο του ελαφρώς θετικού φυσικού ισοζυγίου που διατηρείται όσο και του έντονα θετικού μεταναστευτικού ισοζυγίου, κυρίως από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 και μετά. Στον αντίποδα, τα επτά αστικά κέντρα της – ιδιαίτερα πληττόμενης από την ανεργία- Περιφέρειας της Δυτικής Ελλάδας είχαν τον χαμηλότερο μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (συνολικά +0,56), με δύο από αυτές (Πύργο και Αίγιο) να έχουν σημειώσει πληθυσμιακή μείωση.

¹⁷⁴ +10,4% για την πρώτη, έναντι +10,3% για την δεύτερη, αντίστοιχα.

Κεφάλαιο 7.

Προσδιορισμός των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών του ελληνικού χώρου

7.1 Το προτεινόμενο πρότυπο για τον προσδιορισμό των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της Ελλάδας

Το προτεινόμενο πρότυπο για τον προσδιορισμό των ελληνικών Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, και συγκεκριμένα σε ό,τι αφορά τον προσδιορισμό της εξωτερικής περιοχής ('Περιαστικής Ζώνης'), είναι σε γενικές γραμμές αυτό που έχει καθιερώσει η Eurostat για τις 'Ευρύτερες Αστικές Ζώνες' του προγράμματος *Urban Audit*¹⁷⁵.

Το πρώτο βήμα αφορά τον καθορισμό των 'Πυρήνων', δηλαδή των εσωτερικών ζωνών, για τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές (Πίνακας 7.1). Το κριτήριο στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι πληθυσμιακό (όπως ισχύει στα περισσότερα πρότυπα διεθνώς) και προσδιορίστηκε στο κατώτατο κατώφλι των 10.000 κατοίκων (στην κεντρική πόλη ή το Πολεοδομικό Συγκρότημα). Το κατώφλι αυτό επιλέχθηκε επειδή προσδιορίζει τους 'αστικούς οικισμούς' της χώρας, σύμφωνα με την τυπολογία των οικισμών από την ΕΣΥΕ¹⁷⁶.

¹⁷⁵ Το συγκεκριμένο πρότυπο χρησιμοποιείται από την Eurostat μόνο για εκείνες τις 'Ευρύτερες Αστικές Ζώνες' των πόλεων του 'Αστικού Ελέγχου' που αφορούν χώρες στις οποίες δεν υπάρχει επίσημο σύστημα για τον προσδιορισμό των ΛΑΠ (εφ' όσον σε αυτές τις τελευταίες οι 'Ευρύτερες Αστικές Ζώνες' προσδιορίζονται με βάση τον εθνικό ορισμό για τις ΛΑΠ).

¹⁷⁶ Η τυπολογία αυτή της ΕΣΥΕ, που καθορίζει τους αστικούς οικισμούς της χώρας με βάση το πληθυσμιακό κατώφλι των 10.000 κατοίκων, καταργήθηκε επίσημα το 2001, ωστόσο η ΕΣΥΕ συνεχίζει να την χρησιμοποιεί ευρέως (γεγονός που ίσως προοιωνίζει την επαναφορά της).

Πίνακας 7.1. Κριτήρια για τον καθορισμό των κέντρων (Αστικών Πυρήνων) των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της Ελλάδος

Χωρικές ενότητες	Κριτήρια (υποχρεωτικά)
Οικισμοί (ή Πολεοδομικά Συγκροτήματα)	Αστικό κέντρο ≥ 10.000 κατοίκων
	και Να μην πληροί ο αντίστοιχος Δήμος τα κριτήρια υπαγωγής στην ΛΑΠ άλλου Αστικού Πυρήνα

Για τον προσδιορισμό των ‘Περιαστικών Ζωνών’ των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών (Πίνακας 7.2), ισχύουν δύο μόνο βασικά κριτήρια, αυτό των μετακινήσεων για εργασία και αυτό της εδαφικής συνέχειας μεταξύ των βασικών χωρικών ενοτήτων (δηλαδή των Δήμων) που συγκροτούν μια ΛΑΠ. Η βασική χωρική μονάδα είναι ο Δήμος (βαθμίδα NUTS 4). Το συγκεκριμένο πρότυπο επιλέχτηκε τόσο επειδή είναι απλό και μπορεί να βασιστεί σε διαθέσιμα στατιστικά δεδομένα, όσο και επειδή είναι (σε μεγάλο βαθμό) συγκρίσιμο και διαλειτουργικό, κυρίως με αυτό που έχει προτείνει η Eurostat για τις ‘Ευρύτερες Αστικές Ζώνες’ (αλλά και με τα αντίστοιχα πρότυπα που αναπτύχθηκαν σε σημαντικές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης –όπως αυτό των γαλλικών *Aires Urbaines* και των βρετανικών *Standard Metropolitan Labour Areas*).

Πίνακας 7.2. Κριτήρια και στατιστικά κατώφλια για τον καθορισμό των Περιαστικών Ζωνών των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της Ελλάδος

Βασικές χωρικές μονάδες (building blocks)	Κριτήρια ενσωμάτωσης στην Περιαστική Ζώνη της ΛΑΠ	Στατιστικό κατώφλι
<p style="text-align: center;">Δήμοι (Βαθμίδα Στατιστικής Χωρικής Μονάδας της Ε.Ε: NUTS 4 -LAU 2)</p>	<p>Ποσοστό του διαμένοντος εργατικού δυναμικού που εργάζεται στον κεντρικό Δήμο (του αστικού πυρήνα της ΛΑΠ)</p>	<p>≥ 15 %</p>
	<p style="text-align: center;">και</p> <p>Εδαφική συνέχεια (ύπαρξη κοινών ορίων με άλλον Δήμο της ΛΑΠ)</p>	
	<p style="text-align: center;">ή</p> <p>Δήμος που δεν πληροί τα παραπάνω κριτήρια αλλά βρίσκεται γεωγραφικά ενσωματωμένος σε μία ΛΑΠ (θύλακας)</p>	

Πηγή: δική μας επεξεργασία

7.2 Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων της Ελλάδας

7.2.1 Η ταυτότητα των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων

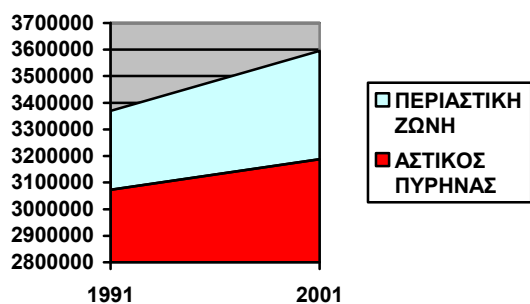
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΘΗΝΩΝ



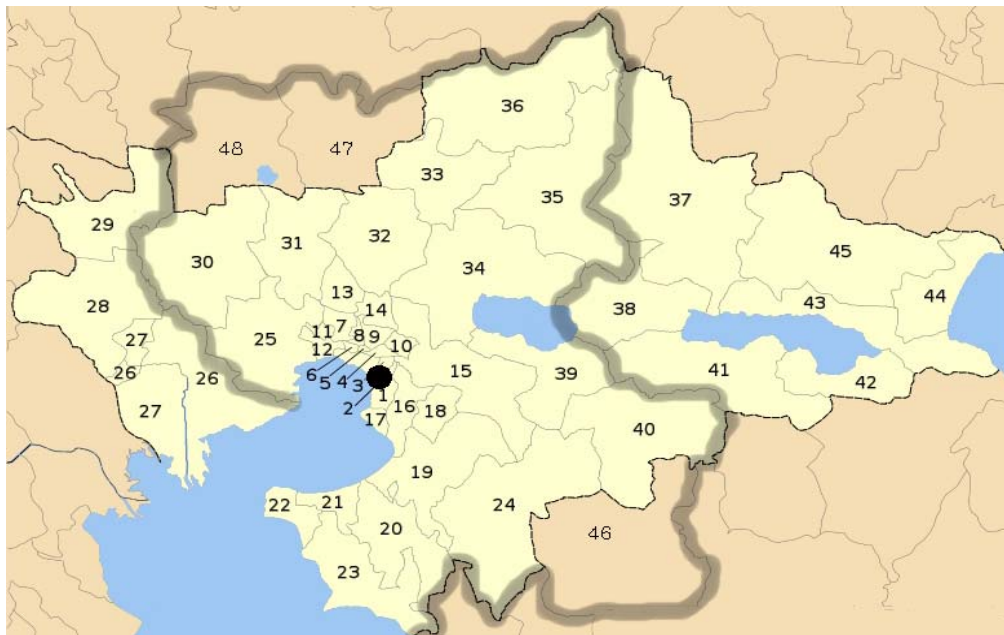
Νομός Αττικής, πλην του νησιωτικού τμήματος και των Δήμων: Μεγαρέων, Βιλίων, Ερυθρών, Κ. Οινόης, Ελευσίνας, Μάνδρας, Κ. Μαγούλας (στην Δυτική Αττική), Λαυρεωτικής, Κ. Νέων Παλατιών, Κ. Σκάλας Ωρωπού, Κ. Ωρωπού (στην Ανατολική Αττική)

Έκταση: 2.255 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	3.072.922	3.187.734	+114.812	+3,74 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	296.269	407.898	+111.629	+37,68 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	3.369.191	3.595.632	+226.441	+6,72 %



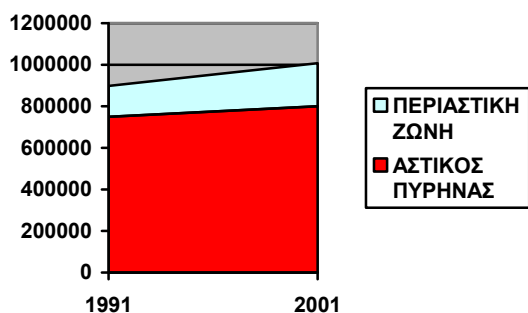
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΔΗΜΟΙ: Θεσσαλονίκης(1), Αγ. Αθανασίου(30), Αγ.Παύλου(3), Αμπελοκήπων(12), Ασσήρου(33), Βασιλικών(24), Βερτίσκου (35), Ελευθερίου(11), Επανομής(23), Εύοσμου(7), Εχεδώρου(25), Θερμαϊκού(21), Θέρμης(19), Καλαμαριάς(17), Καλλιθέας(31), Καλλινδοίων (40), Κορώνειας(39), Λαγκαδά(34), Λαχανά(36), Μενεμένης(6), Μηχανιώνας(22), Μίκρας(20), Μυγδονίας(32), Νεαπόλεως(5), Πολίχνης(10), Πυλαίας(16), Σταυρουπόλεως(9), Συκεών(4), Τριανδρίας(2), Χορτιάτη(15), Ωραιοκάστρου(13), Κοιν. Ευκαρπίας(14), Κοιν. Πανοράματος(18), Ανθεμούντα (46), Γαλλικού(47), Πικρολίμνης(48)

Έκταση: 3.410 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	749.048	800.764	+51.716	+6,9 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	149.264	207.048	+57.784	+38,7 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	898.312	1.077.812	+109.500	+12,2 %



7.2.2 Η στατιστική εικόνα της περιαστικοποίησης στις Λειτουργικές Αστικές περιοχές των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων

Η πρώτη σημαντική διαπίστωση από την παρατήρηση των πληθυσμιακών εξελίξεων στις Περιαστικές Ζώνες των δύο μεγάλων ελληνικών μητροπόλεων, αφορά την ραγδαία μεγέθυνση που καταγράφεται σε αυτές (+37,7% σε αυτήν των Αθηνών και +38,7% στην αντίστοιχη της Θεσσαλονίκης, όπως φαίνεται και στο Σχήμα 7.1 που ακολουθεί). Στην ερμηνεία αυτών των εντυπωσιακών τιμών, θα πρέπει βέβαια να ληφθεί υπόψη και το γεγονός ότι, ειδικά για τις δύο αυτές μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές της χώρας, η πληθυσμιακή «έκρηξη» της περιαστικής ζώνης δεν οφείλεται μόνο στους μηχανισμούς της περιαστικοποίησης αλλά –σε κάποιο σημαντικό βαθμό– και στην εδαφική εξάπλωση των οικιστικά κορεσμένων πόλεων: Πρόκειται για περιπτώσεις όπου η ύπαρξη κάποιων φυσικών και άλλων εμποδίων, ευθύνεται για μικρές ασυνέχειες λίγων εκατοντάδων μέτρων, σε ορισμένες περιοχές της αστικής περιμέτρου, εμποδίζοντας την τυπική ενσωμάτωση των τμημάτων αυτών στα αντίστοιχα Πολεοδομικά Συγκροτήματα -των οποίων όμως αποτελούν ουσιαστικά συνέχεια. (Χαρακτηριστικότερο τέτοιο παράδειγμα, αποτελεί ίσως η περιοχή του Δήμου των Αχαρνών στην Αθήνα).

Σχήμα 7.1. Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού των Πολεοδομικών Συγκροτημάτων και των Περιαστικών Ζωνών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, μεταξύ 1991 και 2001

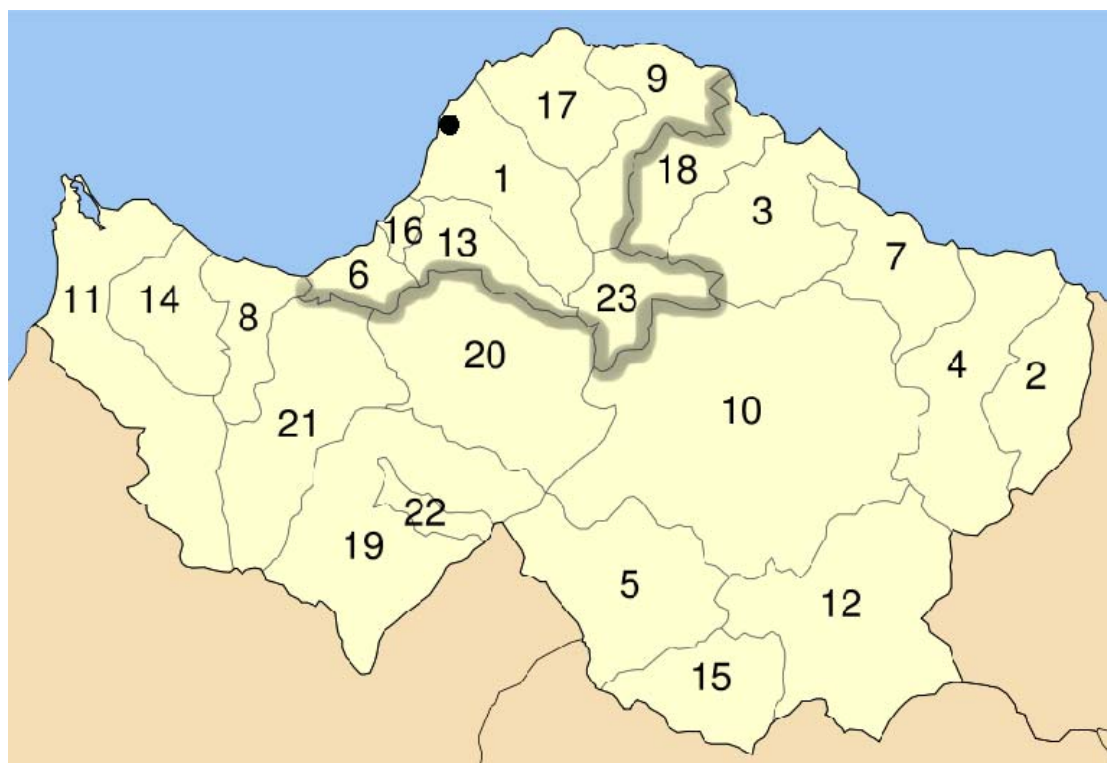


Η δεύτερη σημαντική διαπίστωση, είναι ότι αυτή η ραγδαία πληθυσμιακή μεγέθυνση στις περιαστικές ζώνες των δύο μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας, παρουσιάζει πολλαπλάσιους ρυθμούς από την -πολύ συγκρατημένη- αυξητική τάση που εμφανίζουν τα αντίστοιχα Πολεοδομικά Συγκροτήματα. Από αυτά, το μεν Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας (με +3,74%) παρουσιάζει πολύ χαμηλότερη αύξηση από αυτήν που σημειώθηκε στο σύνολο της χώρας κατά την ίδια περίοδο (και που ήταν +6,86%) ενώ το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (με +6,9%) βρίσκεται ακριβώς στον εθνικό μέσο όρο. Αντίθετα, η εμφάνιση των πολύ υψηλών ρυθμών αύξησης στην Περιαστική Ζώνη τόσο του ενός όσο και του άλλου αστικού κέντρου, όσο και το γεγονός ότι οι ρυθμοί αυτοί εμφανίζονται ισοδύναμοι (37,7% και 38,7% αντίστοιχα) δεν θα πρέπει να θεωρηθεί τυχαίο στοιχείο –καθώς αποτελεί μάλλον μια (εμπειρική) επιβεβαίωση της κοινής δυναμικής των μηχανισμών της περιαστικοποίησης και στις δύο μητροπόλεις του ελληνικού χώρου.

7.3 Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές των ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’ της Ελλάδας

7.3.1 Η ταυτότητα των 13 Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της κατηγορίας των ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’

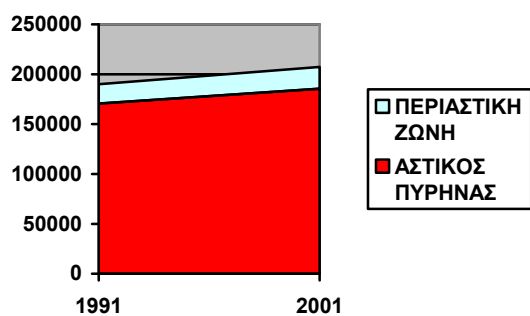
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΤΡΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Πατρέων(1), Βραχναϊκών(6), Ερινεού(9), Μεσσατίδος(13), Παραλίας(16), Ρίου(17), Κοιν. Λεοντίου(23)

Έκταση: 477 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	170.452	185.668	+15.216	+8,93 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	19.507	21.600	+2.093	+10,73 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	189.959	207.268	+17.309	+9,11 %

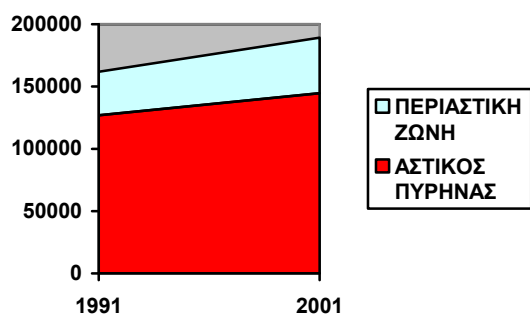


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

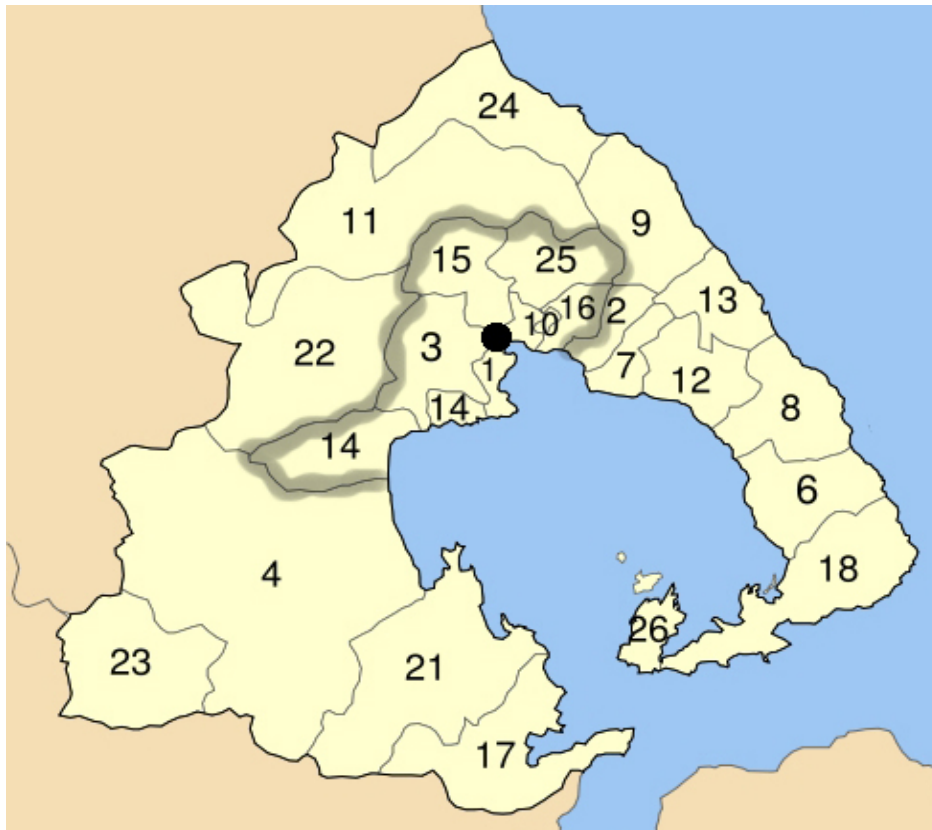


ΔΗΜΟΙ: Ηρακλείου(1), Αρχανών(4), Γαζίου(7), Γοργολαϊνης(8), Γουβών(10), Κρουσώνα(16), Νέας Αλικαρνασσού(19), Τετραχωρίου(21), Τυλισσού(24)
Έκταση: 606 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	126.907	144.642	+17.735	+13,97 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	34.915	44.626	+9.711	+27,81%
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	161.822	189.268	+27.446	+16,96%

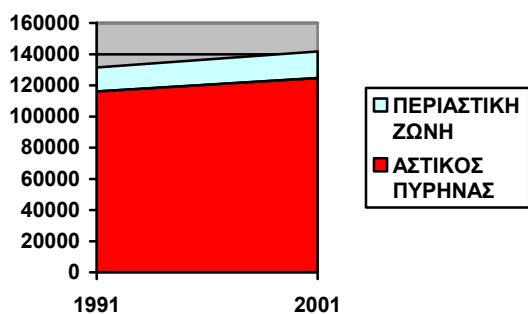


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΟΛΟΥ

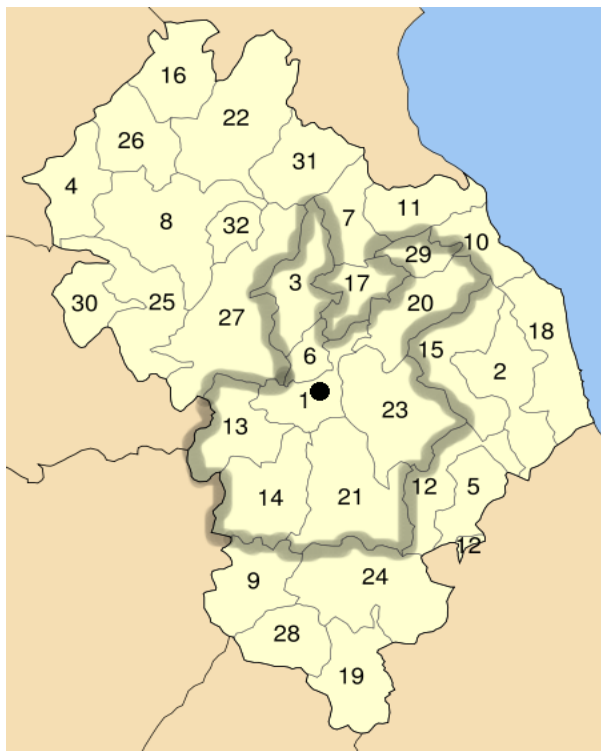


ΔΗΜΟΙ: Βόλου(1), Αγριάς(2), Αισωνίας(3), Αρτέμιδος(7), Ιωλκού(10), Νέας Αγχιάλου(14), Νέας Ιωνίας(15), Πορταριάς(16), Κοιν. Μακρινίτσας(25)
 Έκταση: 370 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	116.031	124.639	+8.608	+7,42 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	15.483	17.036	+1.553	+10,03 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	131.524	141.675	+10.161	+7,73 %

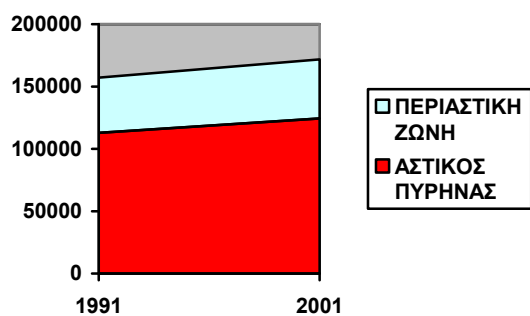


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΑΡΙΣΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Λάρισα(1), Αμπελώνα(3), Γιάννουλης(6), Κοιλιάδος(13), Κρανώνος(14), Νέσσωνος(20), Νίκαιας(21), Πλατυκάμπου(23), Κοιν. Αμπελακίων(29)
Έκταση: 1.447 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	112.777	124.394	+11.617	+10,3 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	44.426	47.518	+3.092	+6,96 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	157.203	171.912	+14.709	+9,36 %

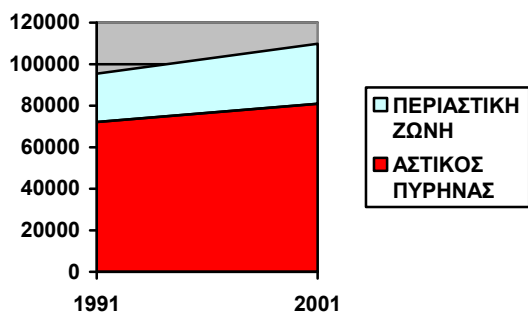


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΑΝΙΩΝ

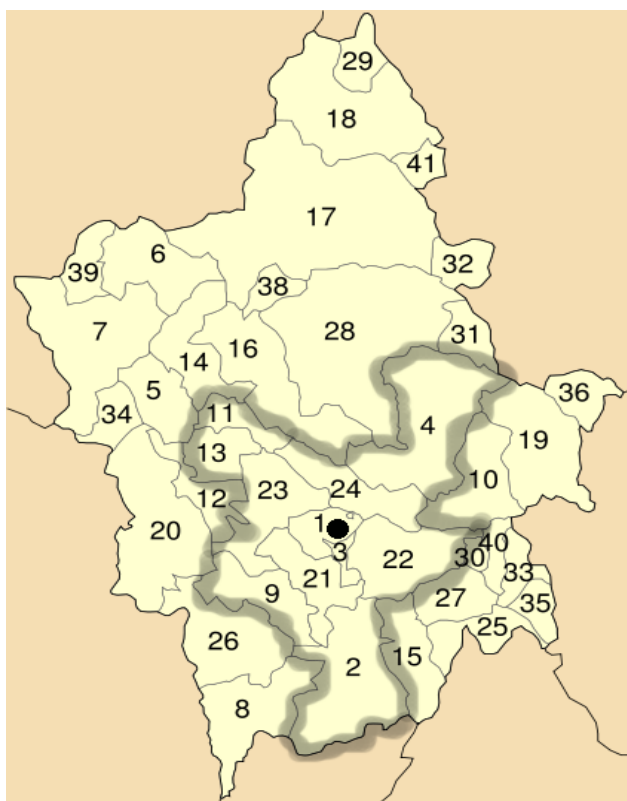


ΔΗΜΟΙ: Χανίων(1), Ακρωτηρίου(2), Αρμένων(4), Βάμου(5), Ελ. Βενιζέλου(8),
 Θερίσου(9), Κεραμιών(12), Νέας Κυδωνίας(18), Πλατανιά(20), Σούδας(21), Φρε(23)
Έκταση: 522 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	72.092	80.909	+7.107	+12,23 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	23.306	28.984	+5.678	+24,36 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	95.398	109.893	+14.495	+15,2 %



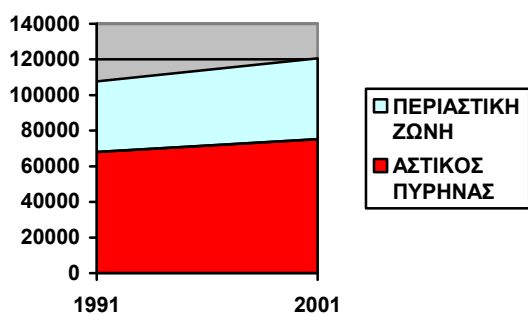
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



ΔΗΜΟΙ: Ιωαννίνων(1), Αγίου Δημητρίου(2), Ανατολής(3), Ανατολικού Ζαγορίου(4), Δωδώνης(9), Εκάλης(11), Ζίτσας(13), Μπιζανίου(21), Παμβώτιδος(22), Πασσαρόνος(23), Περάματος(24)

Έκταση: 1.670 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	68.072	75.179	+7.107	+10,44 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	39.645	45.474	+5.829	+14,7 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	107.717	120.653	+12.916	+11,99 %



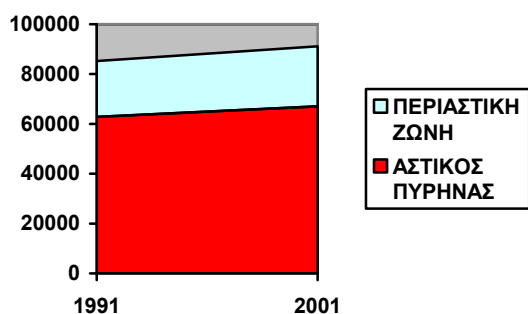
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΑΛΚΙΔΑΣ



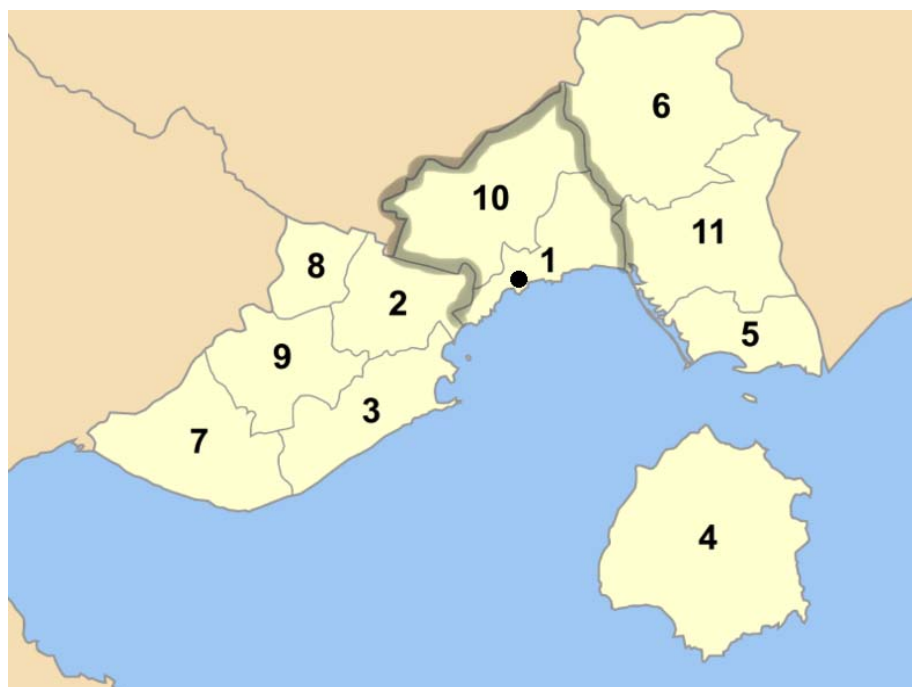
ΔΗΜΟΙ: Χαλκιδέων(1), Ανθηδώνος(4), Διρφύων(8), Ληλαντίων(17), Νέας Αρτάκης(20)

Έκταση: 647 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	62.837	67.091	+4.254	+6,77 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	22.372	24.119	+1.747	+7,81 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	85.209	91.210	+6.001	+7,04 %



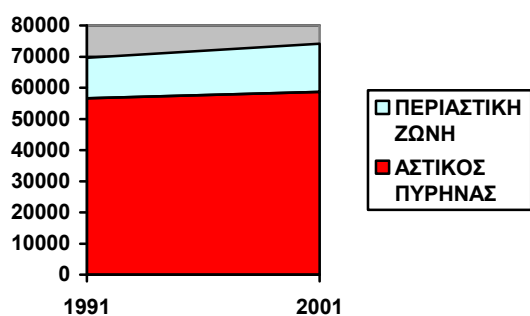
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΒΑΛΑΣ



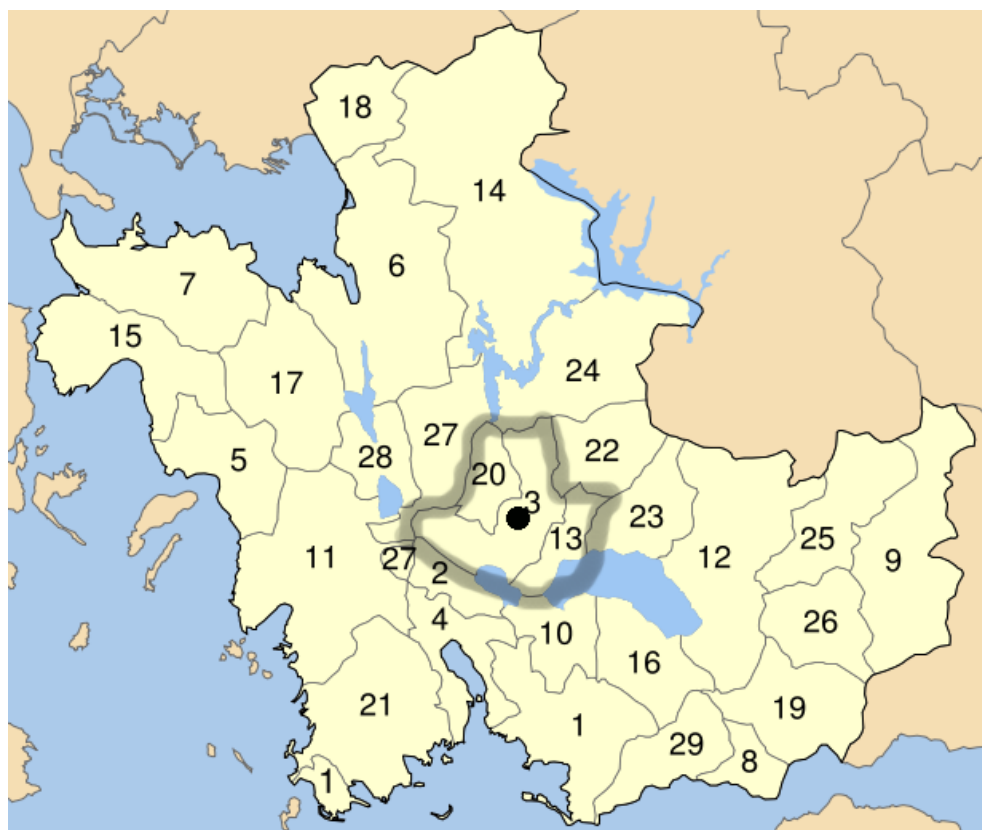
ΔΗΜΟΙ: Καβάλας(1), Φιλίππων(10)

Έκταση: 351 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	56.571	58.663	+1.912	+3,38 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	13.083	15.457	+2.374	+18,15 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	69.834	74.120	+4.286	+6,14%



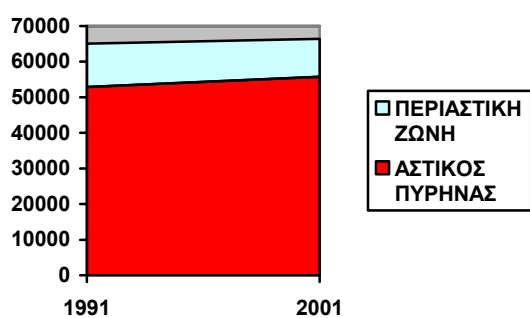
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ



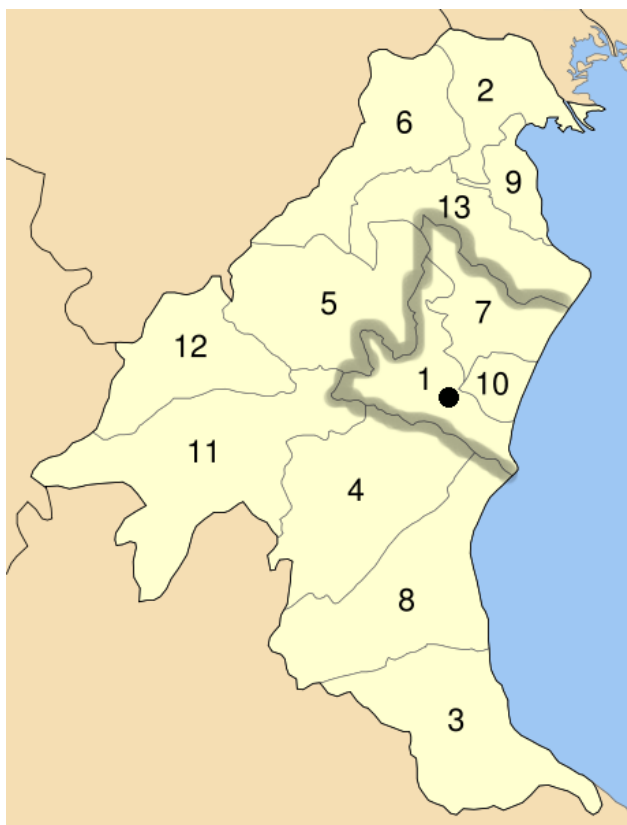
ΔΗΜΟΙ: Αγρινίου(3), Θεσσιέων(13), Νεάπολης(20)

Έκταση: 298 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	52.896	55.737	+2.841	+5,37 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	12.197	10.655	-1.542	-12,64 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	65.093	66.392	+1.299	+2 %



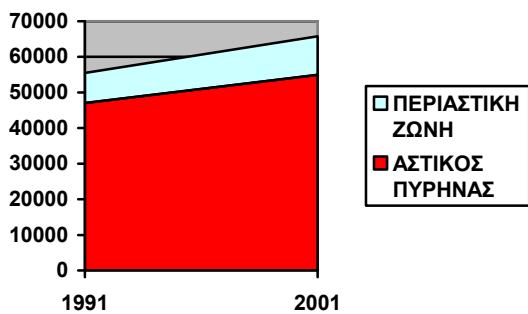
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ



ΔΗΜΟΙ: Κατερίνης(1), Κορινού(7), Παραλίας(10)

Έκταση: 120 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	47.011	54.941	+7.930	+16,87 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	8.492	10.828	+2.336	+27,51 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	55.603	65.769	+10.166	+18,28 %

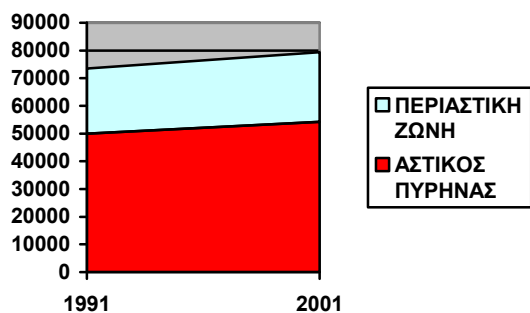


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΕΡΡΩΝ

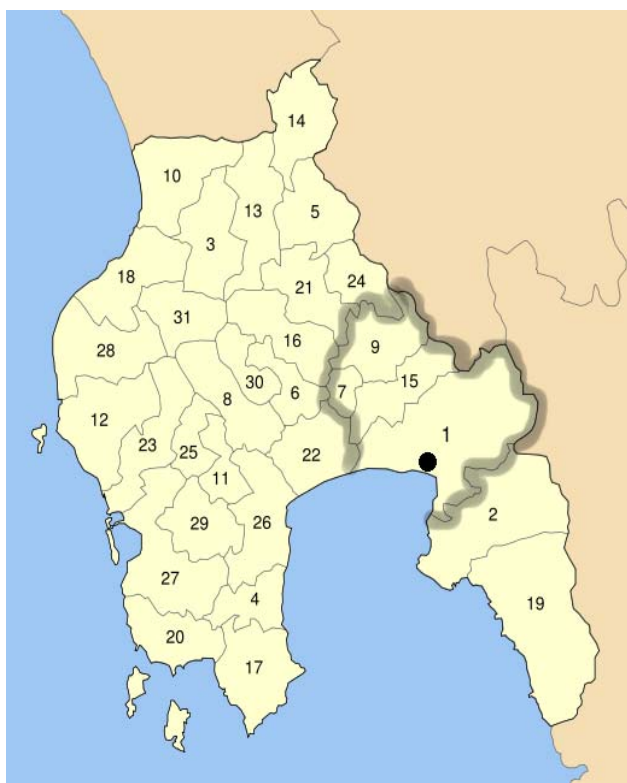


ΔΗΜΟΙ: Σερρών(16), Εμμανουήλ Παπά(5), Λευκώνα(10), Σκουτάρεως(18)
Έκταση: 616 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	50.017	54.266	+4.249	+8,5 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	23.499	25.082	+1.583	+6,73 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	73.516	79.348	+5.832	+7,93 %

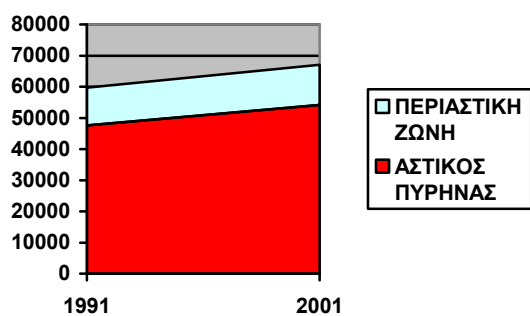


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Καλαμάτας(1), Άριοι(7), Αρφαρών(9), Θουρίας(15)
Έκταση: 441 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	47.641	54.184	+6.543	+13,73 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	12.001	12.943	+942	+7,85 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	59.642	67.127	+7.485	+12,55 %



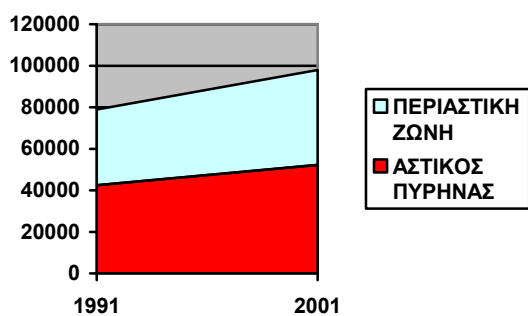
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΟΔΟΥ



ΔΗΜΟΙ: Ρόδου(1), Αφάντου(5), Ιαλυσού(8), Καλλιθέας(9), Καμείρου(11), Πεταλούδων(22)

Έκταση: 500 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	42.400	52.318	+9.918	+23,63 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	36.566	45.739	+9.173	+25,09 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	78.966	98.057	+19.091	+ 24,18 %



7.3.2 Η στατιστική εικόνα της περιαστικοποίησης στις 13

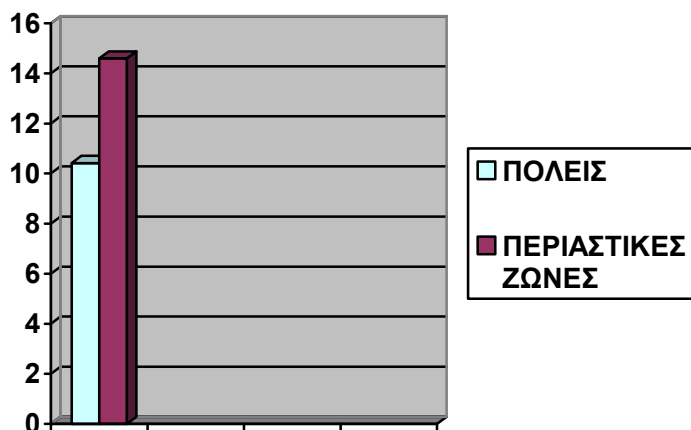
Λειτουργικές Αστικές Περιοχές της κατηγορίας των ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’

Η δυναμική του φαινομένου της περιαστικοποίησης παρουσιάζεται σημαντική και στην κατηγορία των 13 μεγάλων περιφερειακών πόλεων της χώρας, με πληθυσμό 50.000 – 200.000 κατοίκων, (όπως φαίνεται στον Πίνακα 7.3 και στο Σχήμα 7.2). Πράγματι, και σε αυτήν την κλίμακα της αστικής ιεραρχίας –όπως και στην ανώτερη- η συνολική πληθυσμιακή αύξηση στις (δεκατρείς) περιαστικές ζώνες , μεταξύ 1991 και 2001, καταγράφει υψηλότερους ρυθμούς από την (συνολική) πληθυσμιακή αύξηση στις πόλεις της κατηγορίας (+14,6 % έναντι +10,42 %).

Πίνακας 7.3. Εξέλιξη του πληθυσμού στο σύνολο των 13 ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’ της Ελλάδας (50.000-200.000 κατοίκων) και στο σύνολο των Περιαστικών Ζωνών τους, μεταξύ 1991 και 2001

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΠΟΛΕΙΣ (Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ)	1.025.704	1.132.631	+106.927	+10,42 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ	305.492	350.061	+44.569	+14,6 %
ΣΥΝΟΛΟ ΛΑΠ	1.331.196	1.482.692	+151.496	+11,38 %

Σχήμα 7.2. Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού στο σύνολο των 13 ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’ (50.000-200.000 κατοίκων) και στο σύνολο των Περιαστικών Ζωνών τους, μεταξύ 1991 και 2001.



Είναι ωστόσο χαρακτηριστικό ότι στην συγκεκριμένη κατηγορία των πόλεων, οι τιμές της πληθυσμιακής μεγέθυνσης στις δύο κατηγορίες ζωνών που συγκροτούν τις ΛΑΠ, αν και εμφανίζουν μεταξύ τους μια πολύ σημαντική διαφορά, αυτή είναι πολύ μικρότερη από την αντίστοιχη που καταγράφεται στην περίπτωση της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Η εξασθένηση των μηχανισμών της περιαστικοποίησης στις (σχετικά) μικρότερες πόλεις είναι οπωσδήποτε φυσιολογική, καθώς είναι θεωρητικά αιτιολογημένη και εμπειρικά τεκμηριωμένη στη διεθνή βιβλιογραφία¹⁷⁷. Σε κάποιον όμως βαθμό, η εικόνα αυτή οφείλεται και στην μεθοδολογική αδυναμία να προσδιοριστούν με πιο ικανοποιητική ακρίβεια οι Περιαστικές Ζώνες των πόλεων - πράγμα που θα ήταν δυνατόν αν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία σε ένα χαμηλότερο χωρικό επίπεδο, όπως είναι αυτό των Δημοτικών Διαμερισμάτων –NUTS 5. (Στην πραγματικότητα, ευρύτατοι θύλακες περιοχών με καθαρά ή κυρίαρχα αγροτικά χαρακτηριστικά, βρίσκονται ενσωματωμένοι στους περιαστικούς δήμους των πόλεων αυτών –στοιχείο που είναι εξαιρετικά περιορισμένο, δηλαδή στατιστικά ασήμαντο, στην περίπτωση της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης).

Η αναλυτική εικόνα που παρουσιάζεται από τον πίνακα με τις πληθυσμιακές εξελίξεις σε καθεμία από τις 13 Λειτουργικές Αστικές Περιοχές ξεχωριστά (Πίνακας 7.4), δείχνει ότι υπάρχουν αξιοσημείωτες διαφοροποιήσεις. Τρεις τύποι Λειτουργικών Αστικών Περιοχών θα μπορούσαν να διακριθούν, με κριτήριο την δημογραφική

¹⁷⁷ Wiel (2000), Roux & Vanier (2008).

δυναμική που παρουσιάζουν οι Περιαστικές Ζώνες τους σε σχέση με τους αντίστοιχους αστικούς πυρήνες τους (όπως φαίνεται και στο Σχήμα 7.3):

α) 4 ΛΑΠ των οποίων οι Περιαστικές Ζώνες εμφανίζουν ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης σημαντικά υψηλότερους (έως και πολλαπλάσιους) από τις αντίστοιχες πόλεις –ή Πολεοδομικά Συγκροτήματα- (Καβάλας, Χανίων, Ηρακλείου και Κατερίνης).

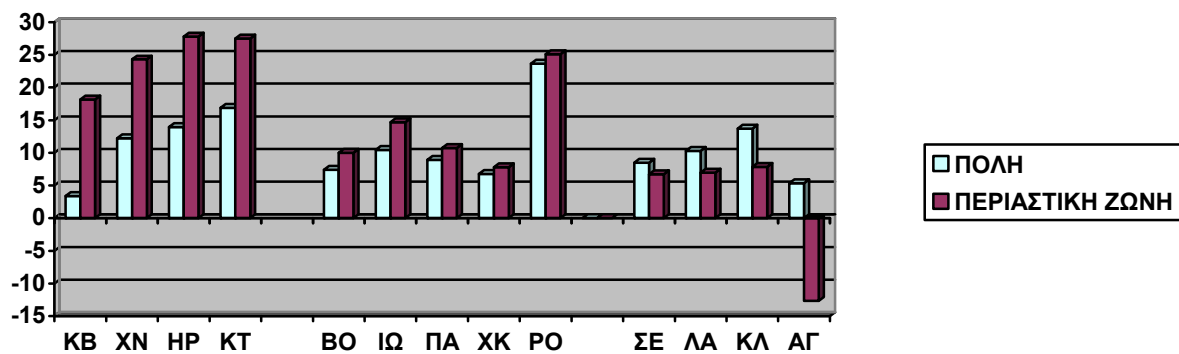
β) 5 ΛΑΠ των οποίων οι Περιαστικές Ζώνες εμφανίζουν ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης ελαφρώς υψηλότερους από τους αντίστοιχους αστικούς πυρήνες τους (Ιωαννίνων, Πάτρας, Βόλου, Χαλκίδας και Ρόδου).

γ) 4 ΛΑΠ των οποίων οι Περιαστικές Ζώνες παρουσιάζουν αντίθετη εικόνα, καθώς εμφανίζουν χαμηλότερους ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης από τις αντίστοιχες πόλεις –και σε μία περίπτωση αρνητικούς (Σερρών, Λάρισας, Καλαμάτας και Αγρινίου). Είναι οπωσδήποτε σημαντικό ότι, οι συγκεκριμένες Λειτουργικές Αστικές Περιοχές βρίσκονται σε 4 από τους πλέον «αγροτικούς» νομούς της χώρας (δηλαδή νομούς με υψηλό ποσοστό απασχόλησης στον Πρωτογενή τομέα), ενώ και οι Δήμοι που συγκροτούν τις Περιαστικές Ζώνες τους –στις περισσότερες περιπτώσεις- καλύπτουν οριακά το στατιστικό κατώφλι για την ενσωμάτωσή τους στις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές. Τα δύο αυτά στοιχεία ερμηνεύουν σε μεγάλο βαθμό, όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, την ύπαρξη σημαντικών διαφοροποιήσεων –και κάποιων εξαιρέσεων- στον επιβεβαιωμένο δημογραφικό δυναμισμό των περιαστικών περιοχών της χώρας. (Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίον, σε κάποια από τα πρότυπα διεθνώς, που βασίζονται σε ένα πολυ-κριτηριακό καθορισμό των χωρικών μονάδων που συγκροτούν τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές, τίθεται ένα μέγιστο στατιστικό κατώφλι σε ό,τι αφορά το ποσοστό των απασχολουμένων στον πρωτογενή τομέα).

Πίνακας 7.4. Συγκεντρωτική εικόνα της εξέλιξης του πληθυσμού στις 13 ‘μεγάλες περιφερειακές πόλεις’ της Ελλάδος (50.000-200.000 κατοίκων) και στις Περιαστικές Ζώνες των αντίστοιχων ΛΑΠ, μεταξύ 1991 και 2001

		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΓΡΙΝΙΟ	ΠΟΛΗ	52.896	55.737	+2.841	+5,37 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	12.197	10.655	-1.542	-12,64 %
ΒΟΛΟΣ	ΠΟΛΗ	116.031	124.639	+8.608	+7,42 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	15.483	17.036	+1.553	+10,03 %
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΟΛΗ	126.907	144.642	+17.735	+13,97 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	34.915	44.626	+9.711	+27,81 %
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	ΠΟΛΗ	68.072	75.179	+7.107	+10,44 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	39.645	45.474	+5.829	+14,7 %
ΚΑΒΑΛΑ	ΠΟΛΗ	56.571	58.663	+1.912	+3,38 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	13.083	15.457	+2.374	+18,15 %
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ΠΟΛΗ	47.641	54.184	+6.543	+13,73 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	12.001	12.943	+942	+7,85 %
ΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΠΟΛΗ	47.011	54.941	+7.930	+16,87 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	8.492	10.828	+2.336	+27,51 %
ΛΑΡΙΣΑ	ΠΟΛΗ	112.777	124.394	+11.617	+10,3 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	44.426	47.518	+3.092	+6,96 %
ΠΑΤΡΑ	ΠΟΛΗ	170.452	185.668	+15.216	+8,93 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	19.507	21.600	+2.093	+10,73 %
ΡΟΔΟΣ	ΠΟΛΗ	42.400	52.318	+9.918	+23,63 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	36.566	45.739	+9.173	+25,09 %
ΣΕΡΡΕΣ	ΠΟΛΗ	50.017	54.266	+4.249	+8,5 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	23.499	25.082	+1.583	+6,73 %
ΧΑΛΚΙΔΑ	ΠΟΛΗ	62.837	67.091	+4.254	+6,77 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	22.372	24.119	+1.747	+7,81 %
ΧΑΝΙΑ	ΠΟΛΗ	72.092	80.909	+8.817	+12,23 %
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	23.306	28.984	+5.678	+24,36 %

Σχήμα 7.3. Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού σε κάθε μια από τις 13 ‘μεγάλες περιφερειακές πόλεις’ (50.000-200.000 κατοίκων) και την Περιαστική της Ζώνη, μεταξύ 1991 και 2001

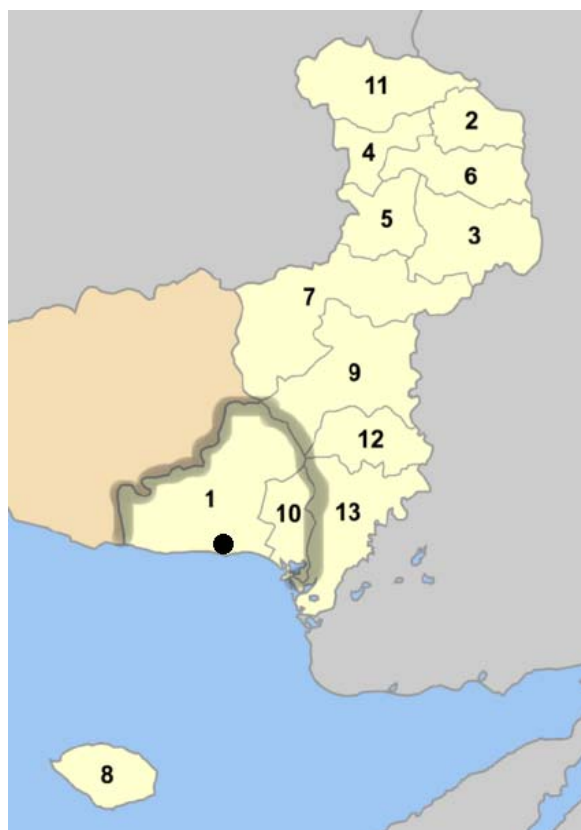


Τύπος α΄: KB = Καβάλα, XN = Χανιά, HP = Ηράκλειο, KT = Κατερίνη,
Τύπος β΄: BO = Βόλος, IO = Ιωάννινα, PA = Πάτρα, XK = Χαλκίδα, PO = Ρόδος,
Τύπος γ΄: SE = Σέρρες, LA = Λάρισα, KA = Καλαμάτα, AG = Αργίριο

7.4 Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές των 47 ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’ της Ελλάδας

7.4.1 Η ταυτότητα των 47 Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της κατηγορίας των ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’

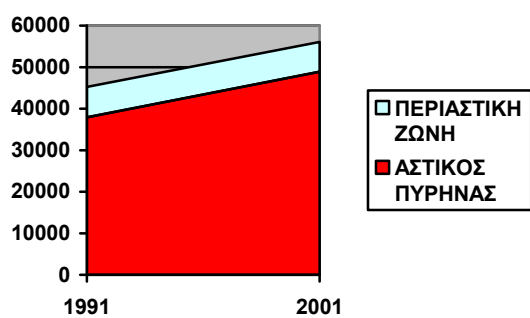
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ



ΔΗΜΟΙ: Αλεξανδρουπόλεως(1), Τραϊανουπόλεως(10)

Έκταση: 807 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	37.904	48.885	+10.981	+28,97 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	7.346	7.170	-176	-2,4 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	42.250	56.055	+10.805	+23,87 %

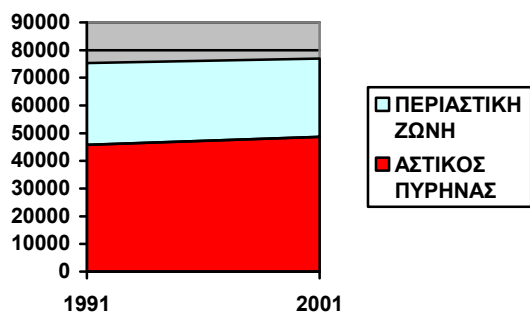


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΡΙΚΑΛΩΝ



ΔΗΜΟΙ: Τρικαίων(1), Γόμφων(4), Εστιαιώτιδος(5), Καλλιδένδρου(7), Μεγάλων Καλυβίων(12), Παλαιοκάστρου(14), Πιαλείων(17), Φαλωρείας(21)
Έκταση: 563 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	45.835	48.686	+2.851	+6,22 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	29.517	28.290	-867	-2,94%
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	75.352	76.976	+1.624	+2,16 %



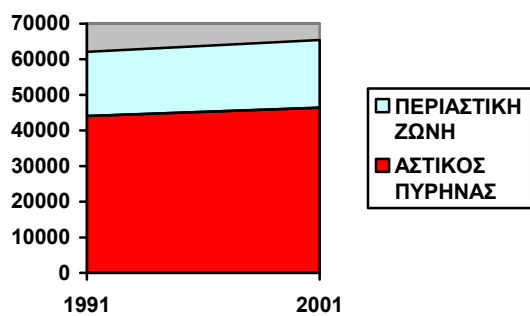
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΑΜΙΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Λαμιέων(1), Στυλίδος(20)

Έκταση: 774 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	44.084	46.406	+2.322	+5,27 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	17.982	19.053	+1.071	+5,96 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	62.066	65.459	+3.393	+5,46 %

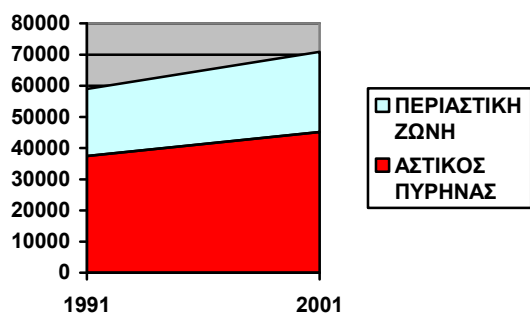


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΞΑΝΘΗΣ

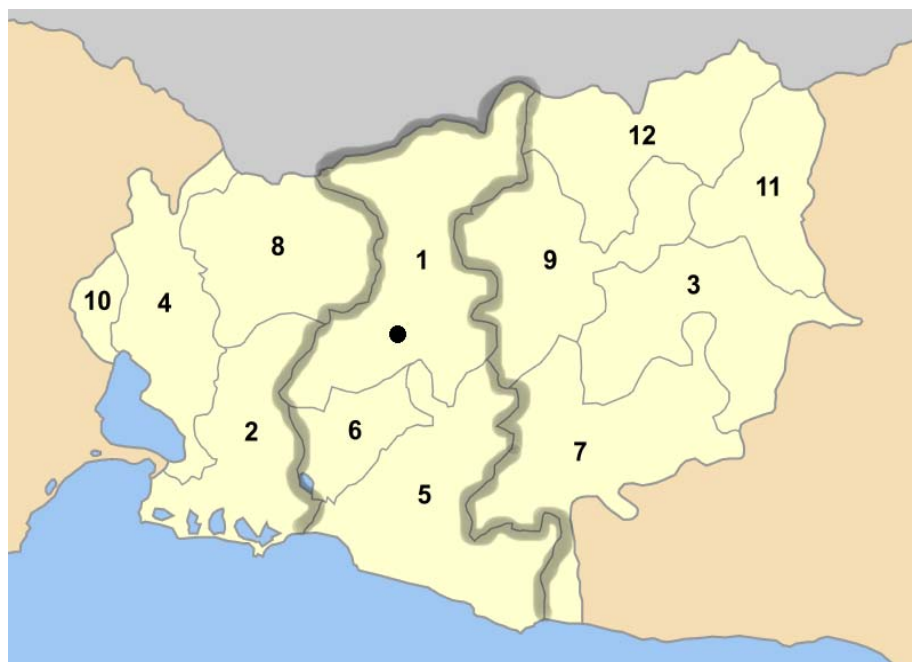


ΔΗΜΟΙ: Ξάνθης(1), Αβδήρων(2), Βιστωνίδος(3), Κοιν. Σελερού(10)
 Έκταση: 505 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	37.430	45.111	+7.681	+20,52 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	21.582	25.732	+4.150	+19,2 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	59.012	70.843	+11.831	+20 %

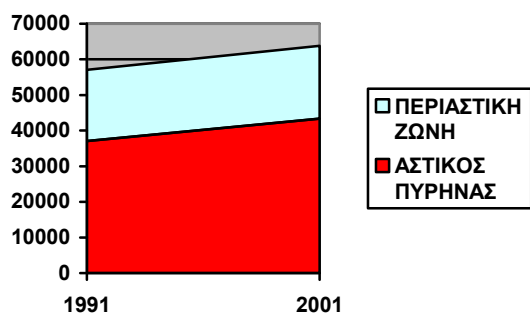


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ

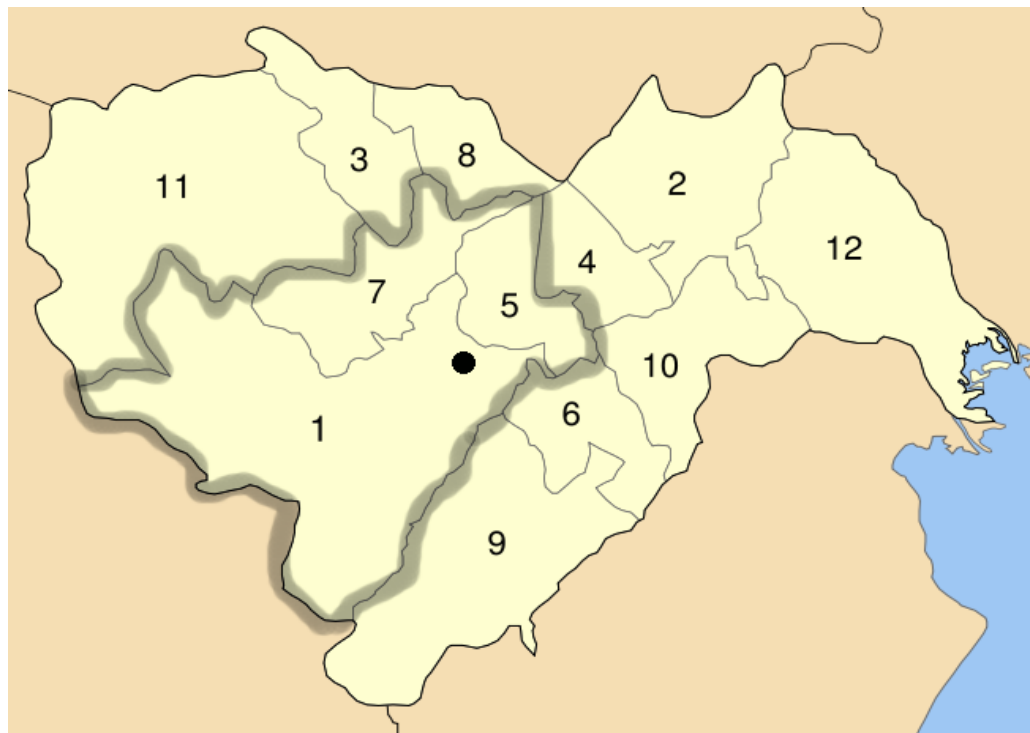


ΔΗΜΟΙ: Κομοτηνής(1), Μαρώνειας(5), Νέου Σιδηροχωρίου(6)
Έκταση: 922 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	37.036	43.326	+6.290	+16,98 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	20.009	20.474	+465	+2,32 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	57.045	63.800	+6.755	+11,84 %



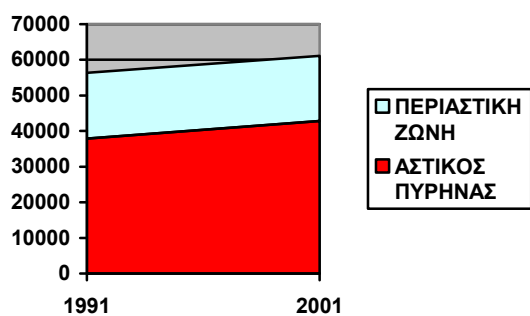
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΕΡΟΙΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Βέροιας(1), Αποστόλου Παύλου(5), Δοβρά(7)

Έκταση: 358 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	37.858	42.794	+4.936	+13,04 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	18.505	18.350	-155	-0,84 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	56.363	61.144	+4.781	+8,57 %

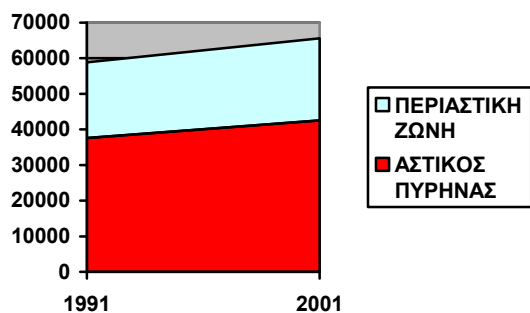


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΡΑΜΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Δράμας(1), Νικηφόρου(5), Σιταγρών(8), Κάτω Σιδηρόνερου(9)
 Έκταση: 1.146 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	37.604	42.501	+4.897	+13,02 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	21.299	23.106	+1.807	+8,48
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	58.903	65.607	+6.704	+11,38 %



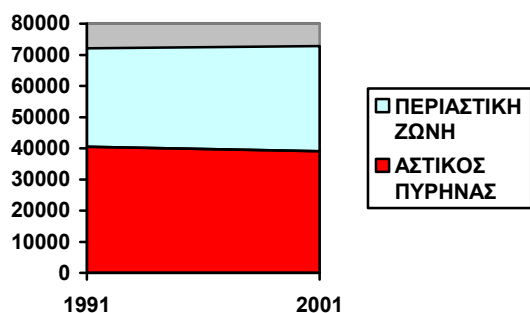
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΕΡΚΥΡΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Κερκυραίων(1), Αγίου Γεωργίου(2), Αχιλλείων(3), Παλαιοκαστριτών(10), Παρελίων(12), Φαιάκων(13)

Έκταση: 283 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	40.502	39.048	-1.454	-3,59 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	31.634	33.796	+2.162	+6,83 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	72.136	72.844	+708	+0,98 %



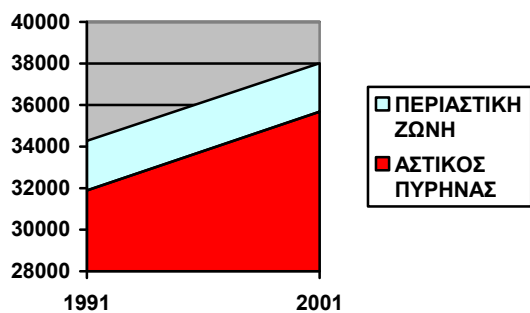
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Σαλαμίνοσ(13), Αμπελακίων(4)

Έκταση: 81 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	31.899	35.676	+3.777	+11,84 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	2.373	2.346	-27	-1,13 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	34.272	38.022	+3.750	+10,94 %



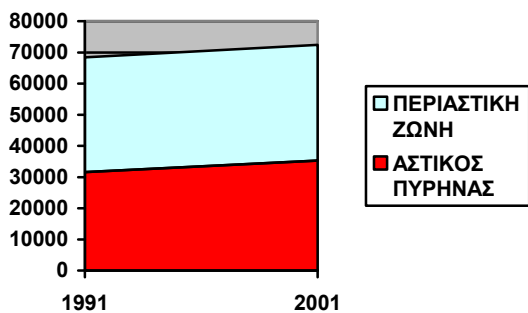
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΟΖΑΝΗΣ



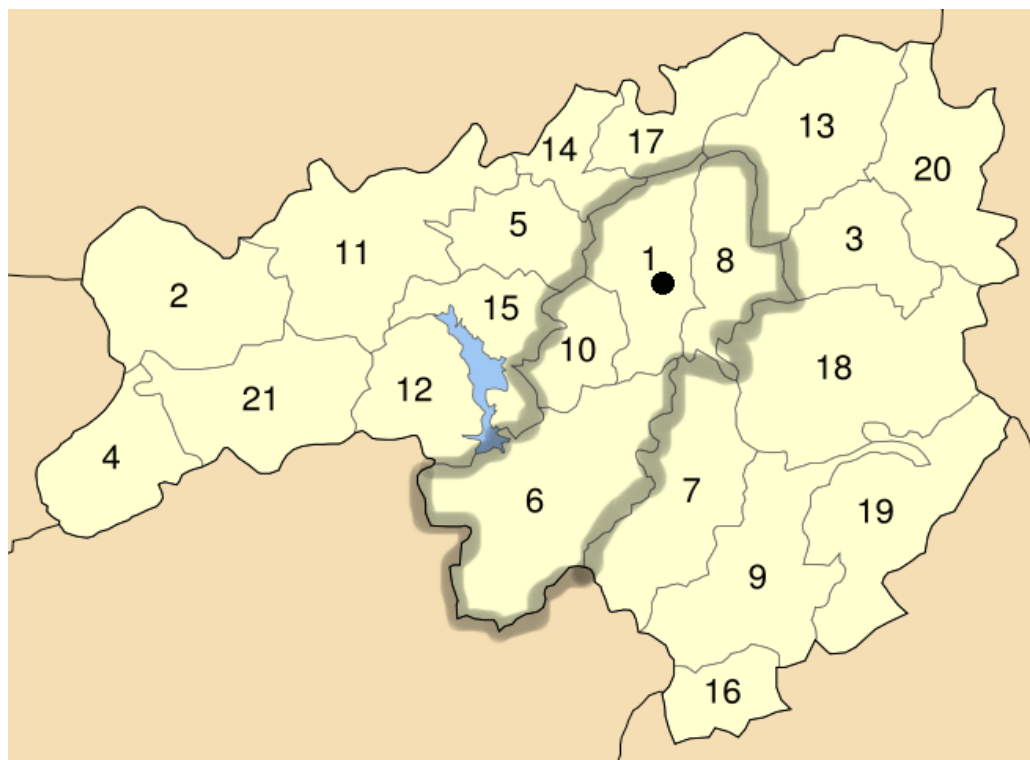
ΔΗΜΟΙ: Κοζάνης(1), Αιανής(3), Βελβεντού(5), Δημητρίου Υψηλάντου(7), Ελιμείας(8), Ελλησπόντου(9)

Έκταση: 1.198 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	31.553	35.242	+3.689	+11,69 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	36.891	37.192	+301	+0,82 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	68.444	72.434	+3.990	+5,83 %

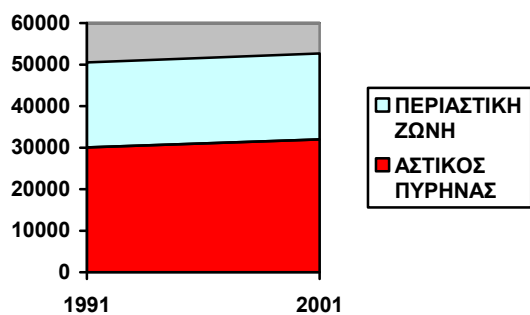


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

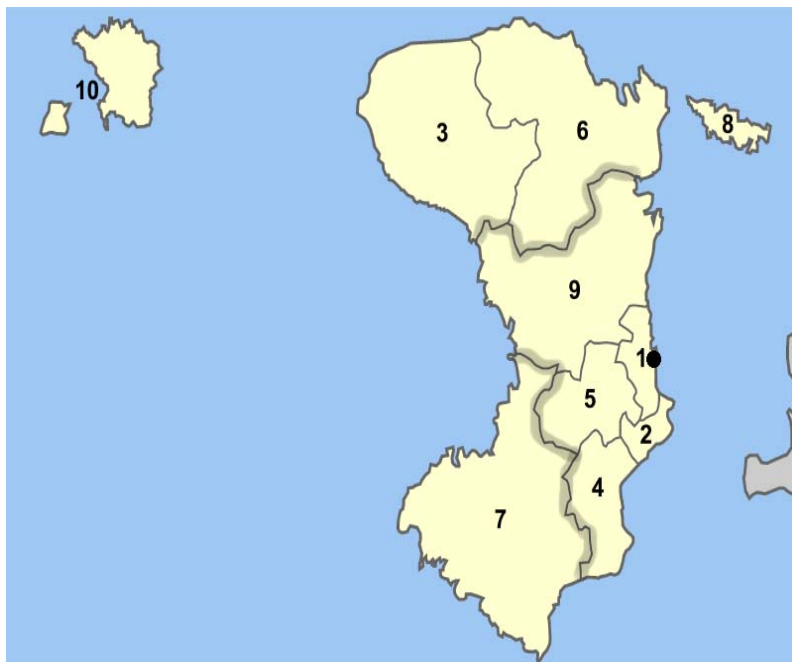


ΔΗΜΟΙ: Καρδίτσης(1), Ιτάμου(6), Κάμπου(8), Μητροπόλεως(10)
Έκταση: 497 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	30.067	32.031	+1.964	+6,53 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	20.463	20.691	+228	+1,11 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	50.530	52.722	+2.192	+4,34 %

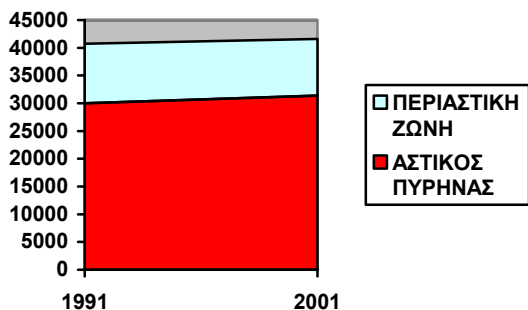


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΙΟΥ



ΔΗΜΟΙ: Χίου(1), Αγίου Μηνά(2), Ιωνίας(4), Καμποχώρων(5), Ομηρουπόλεως(9)
Έκταση: 291 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	29.998	31.361	+1.363	+4,54 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	10.718	10.243	-475	-4,43 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	40.716	41.604	+888	+2,18 %

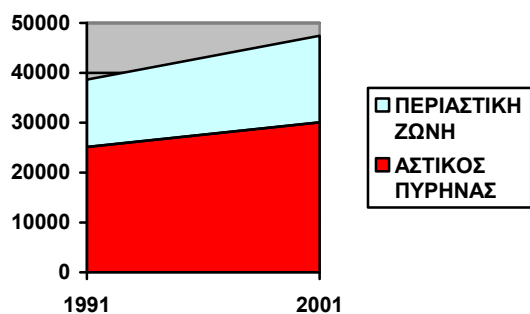


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ

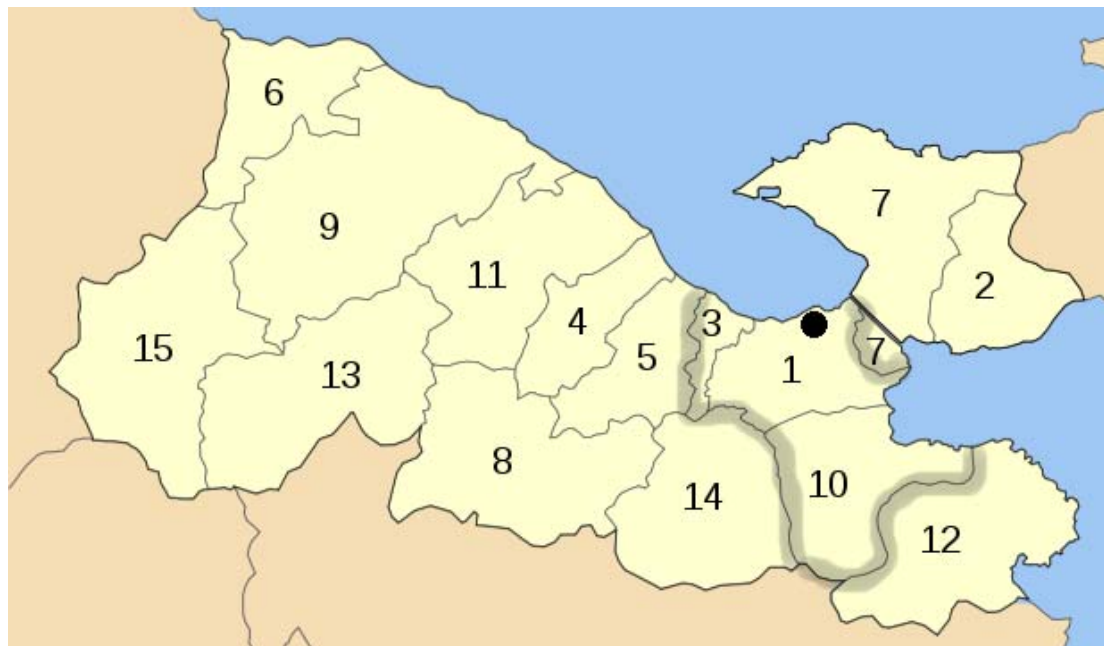


ΔΗΜΟΙ: Ρεθύμνης(1), Αρκαδίου(3), Νικηφόρου Φωκά(9), Σιβριτού(10)
 Έκταση: 495 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	25.135	30.046	+4.911	+19,54 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	13.547	17.396	+3.849	+28,41 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	38.682	47.442	+8.760	+22,65 %



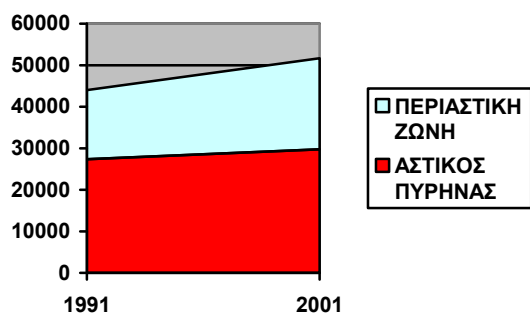
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΟΡΙΝΘΟΥ



ΔΗΜΟΙ: Κορινθίων(1), Άσσου-Λεχαιού(3), Σαρωνικού(10)

Έκταση: 266 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	27.412	29.787	+2.375	+8,66 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	16.622	21.915	+5.293	+31,84 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	44.034	51.702	+7.668	+17,41 %

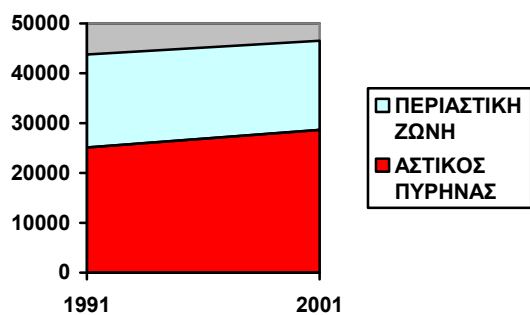


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΟΣ



ΔΗΜΟΙ: Πτολεμαΐδος(13), Αγίας Παρασκευής(2), Βερμίου(6), Μουρικού(11), Κοιν. Βλάστης(17)
 Έκταση: 761 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	25.125	28.671	+3.554	+14,15 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	18.643	17.861	-782	-4,24 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	43.768	46.540	+2.772	+6,33 %

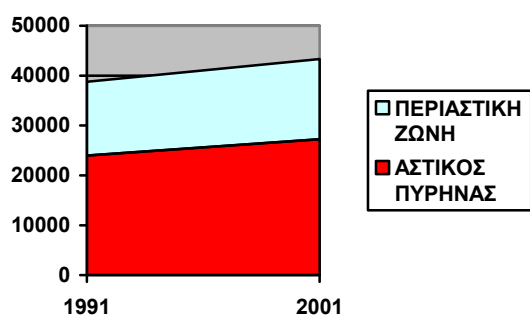


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

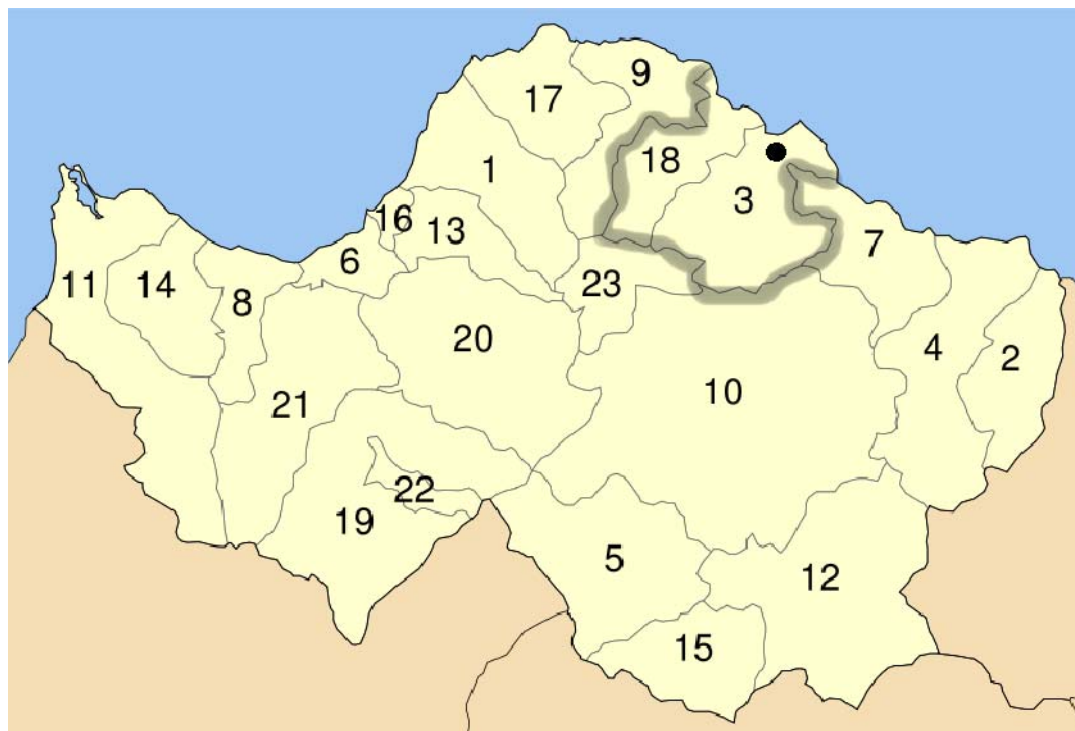


ΔΗΜΟΙ: Μυτιλήνης(1), Ευεργέτουλα(7), Λουτροπόλεως Θερμής(9)
Έκταση: 275 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	23.971	27.247	+3.276	+13,67 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	14.824	16.094	+1.270	+8,57 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	38.795	43.341	+4.546	+11,71 %



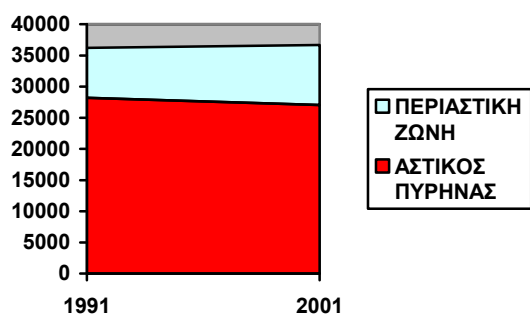
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΙΓΙΟΥ



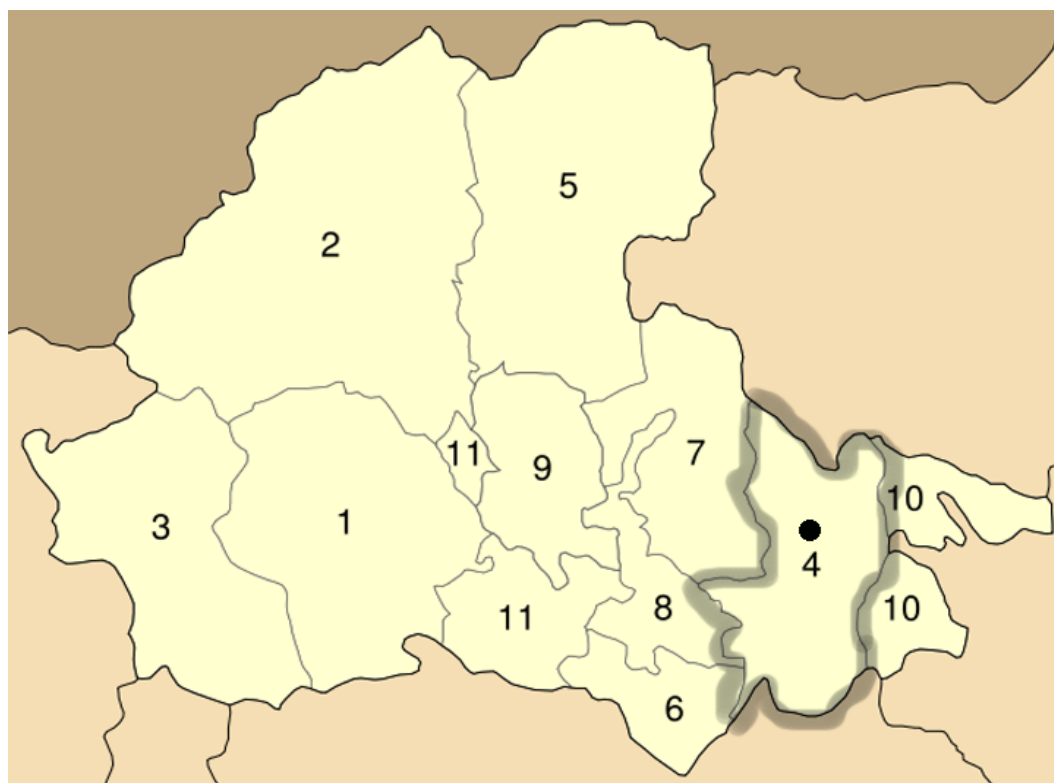
ΔΗΜΟΙ: Αγίου(3), Συμπολιτείας(18)

Έκταση: 237 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	28.212	27.046	-1.166	-4,13 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	8.017	9.606	+1.589	+19,82 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	36.229	36.652	+423	+1,16 %



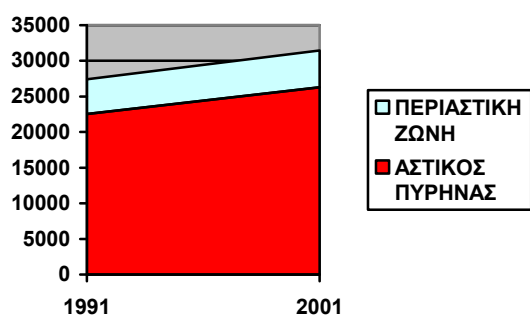
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ



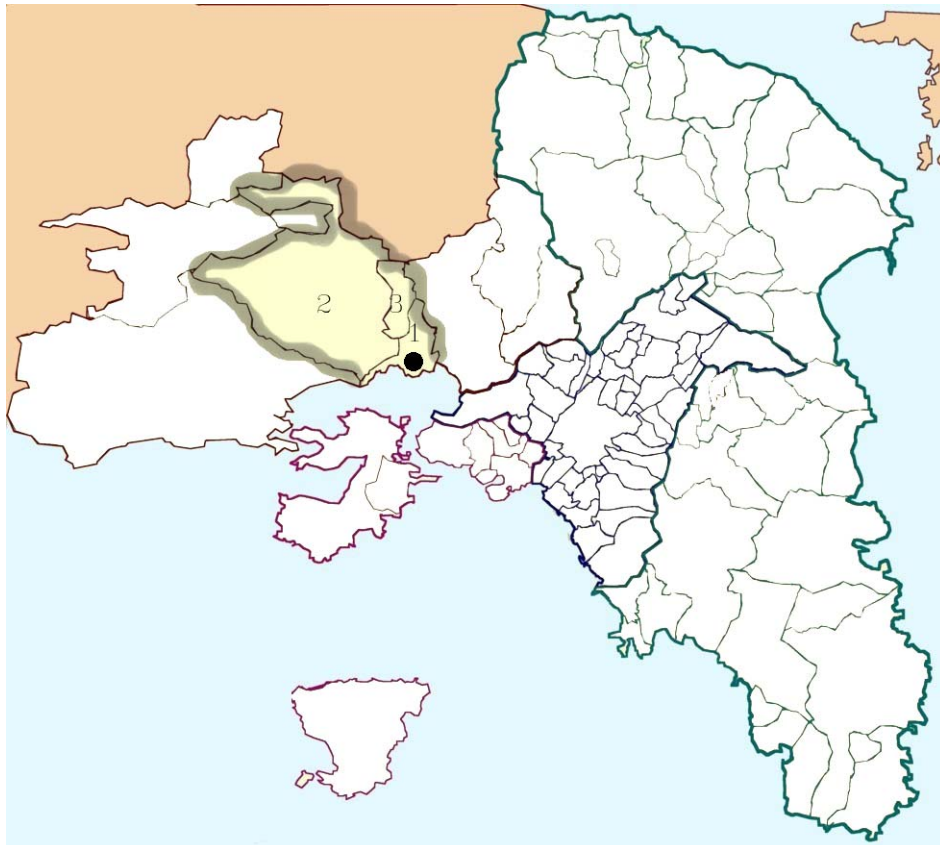
ΔΗΜΟΙ: Γιαννιτσών(4)

Έκταση: 209 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	22.504	26.296	+3.792	+16,85 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	4.929	5.146	+217	+4,4 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	27.433	31.442	+4.009	+14,61 %



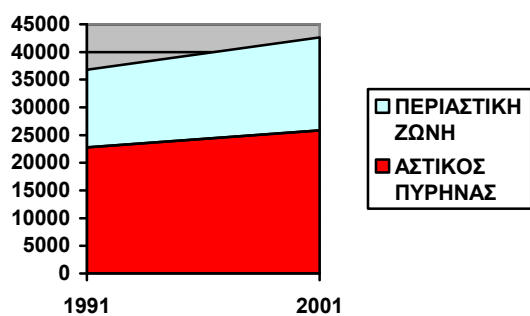
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ



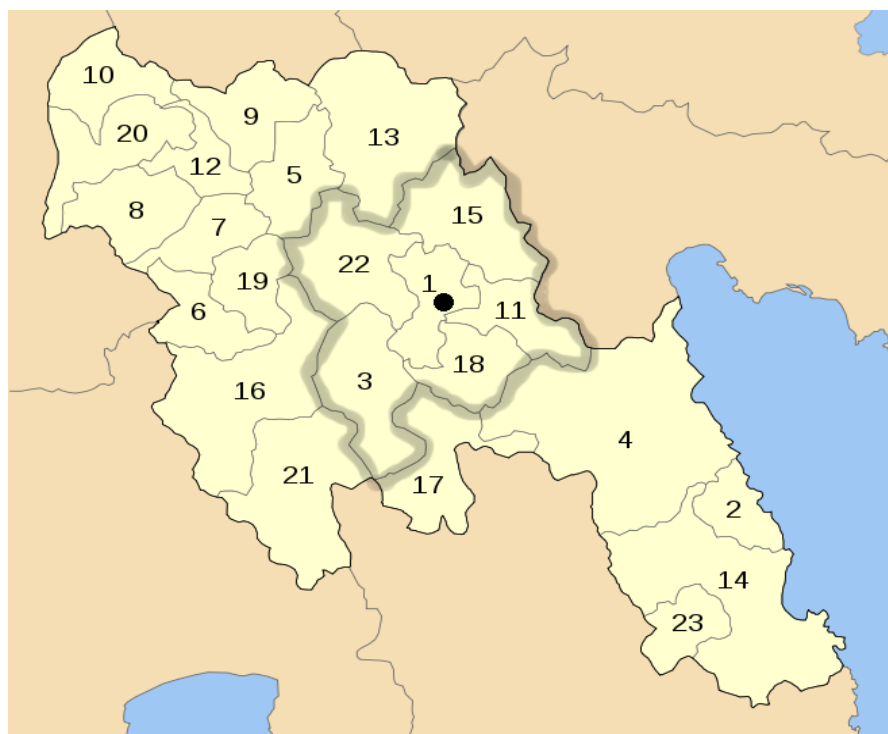
ΔΗΜΟΙ: Ελευσίνας(1), Μάνδρας(2), Κ. Μαγούλας(3)

Έκταση: 242,4 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	22.793	25.863	+3.070	+13,5%
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	14.006	16.797	+2.791	+19,9%
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	36.799	42.660	+5.861	+15,9%

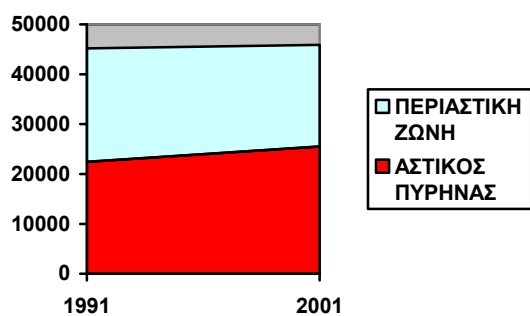


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ



ΔΗΜΟΙ: Τριπόλεως(1), Βαλτετσίου(3), Κορυθίου(11), Μαντινείας(15), Τεγέας(18),
 Φαλάνθου(22)
 Έκταση: 1.042 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	22.429	25.520	+3.091	+13,78 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	22.735	20.353	-2.382	-10,5 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	45.164	45.873	+709	+1,57 %



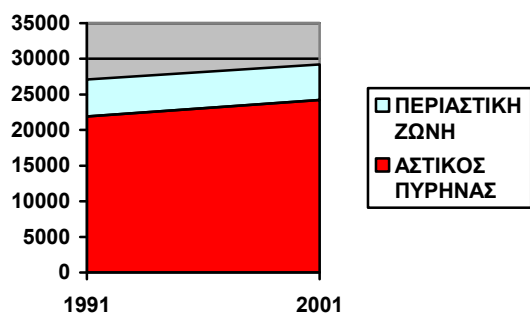
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΡΓΟΥΣ



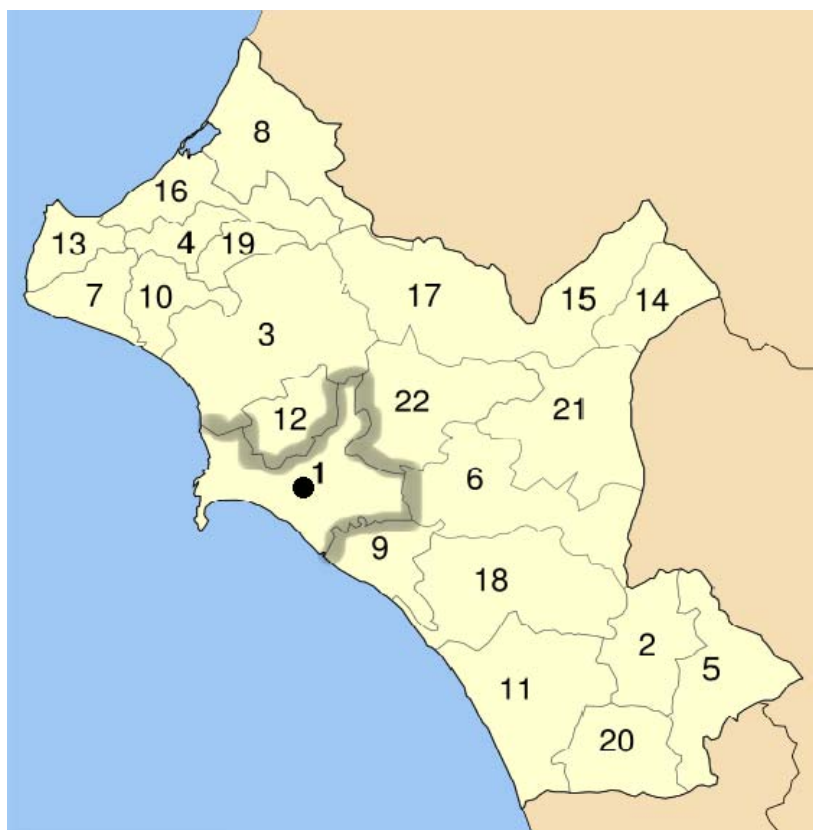
ΔΗΜΟΙ: Άργους(2)

Έκταση: 138 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	21.901	24.239	+2.338	+10,67 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	5.201	4.989	-212	-4,08 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	27.102	29.228	+2.126	+7,84 %



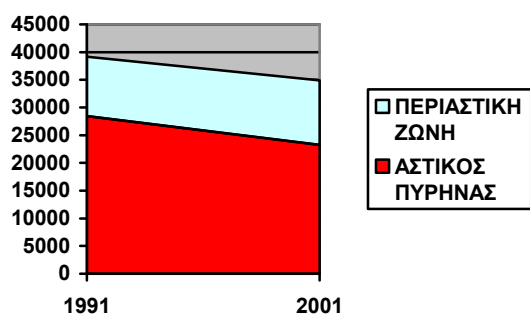
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΥΡΓΟΥ



ΔΗΜΟΙ: Πύργου(1)

Έκταση: 171 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	28.465	23.274	-5.191	-18,23 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	10.718	11.628	+910	+8,49 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	39.183	34.902	-4.281	-10,92 %

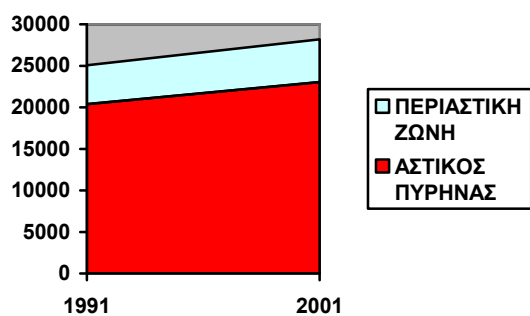


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ



ΔΗΜΟΙ: Μεγαρέων
Έκταση: 324,6 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	20.403	23.032	+2.629	+12,9%
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	4.658	5.163	+505	+10,8%
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	25.061	28.195	+3.134	+12,5%



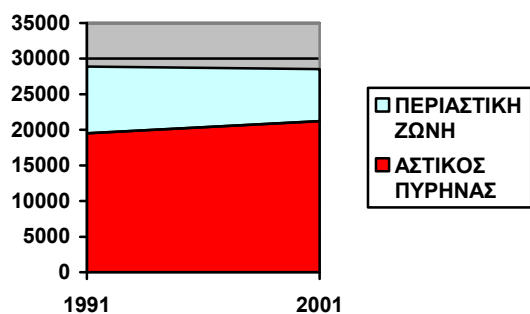
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΗΒΩΝ



ΔΗΜΟΙ: Θηβαίων(10), Πλαταιών(15)

Έκταση: 495 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	19.505	21.211	+1.706	+8,75 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	9.388	7.324	-2.064	-21,99 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	28.893	28.535	-358	-1,24 %



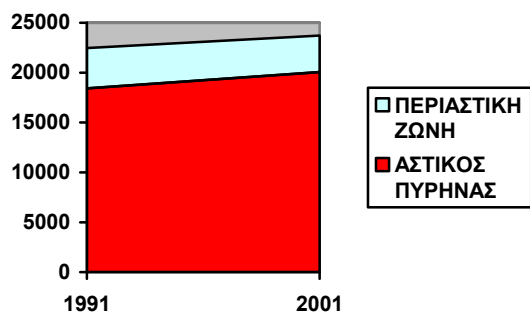
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΙΒΑΔΕΙΑΣ



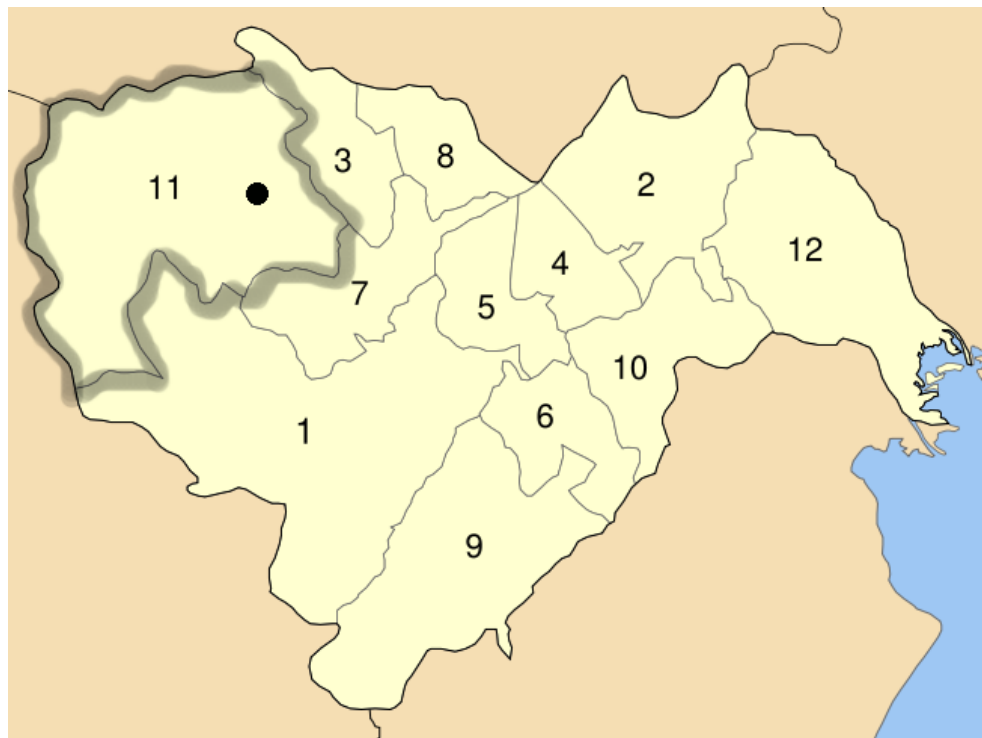
ΔΗΜΟΙ: Λεβαδέων(1), Χαϊρωνείας(18)

Έκταση: 322 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	18.437	20.061	+1.624	+8,81 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	4.040	3.649	-391	-9,78 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	22.477	23.710	+1.233	+5,49 %



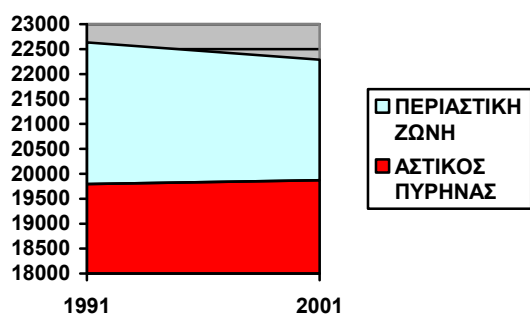
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΑΟΥΣΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Ναούσης(11)

Έκταση: 301 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	19.794	19.870	+76	+0,39 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	2.843	2.418	-425	-14,95 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	22.637	22.288	-349	-1,54 %



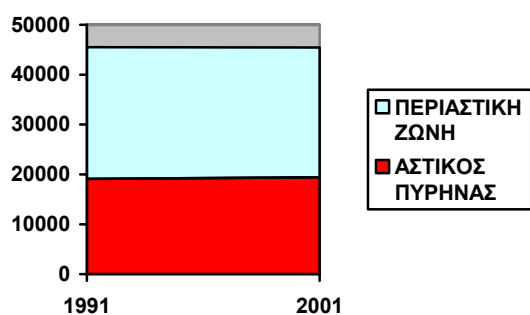
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΡΤΑΣ



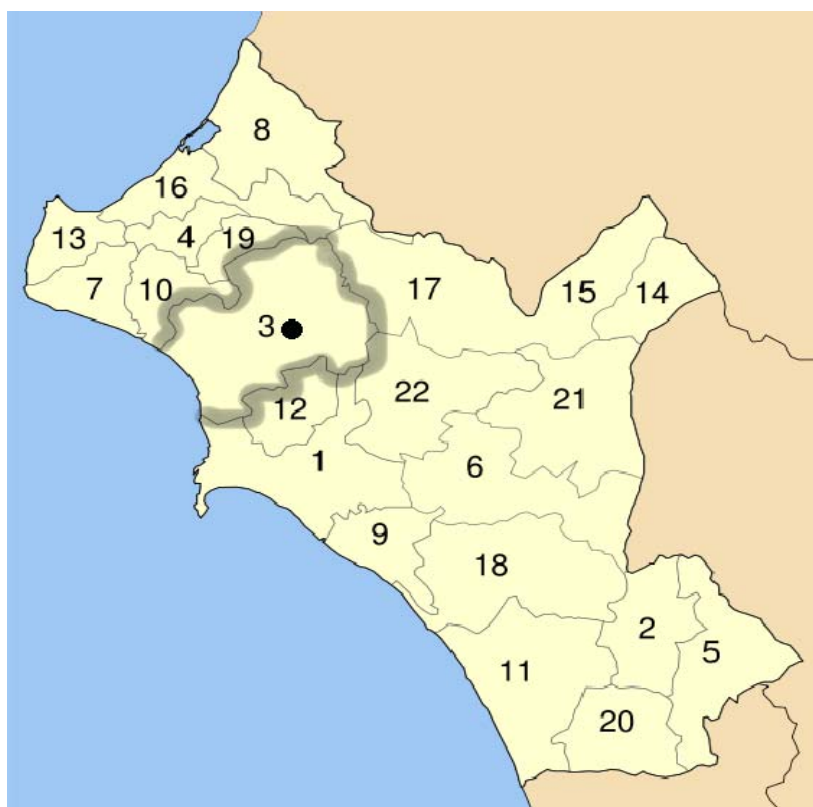
ΔΗΜΟΙ: Αρταίων(1), Βλαχέρνας(6), Κομποτίου(9), Ξηροβουνίου(10), Πέτα(11), Φιλοθέης(13)

Έκταση: 441 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	19.087	19.435	+348	+1,84 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	26.406	26.026	-380	-1,45 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	45.493	45.461	-32	-0,07 %



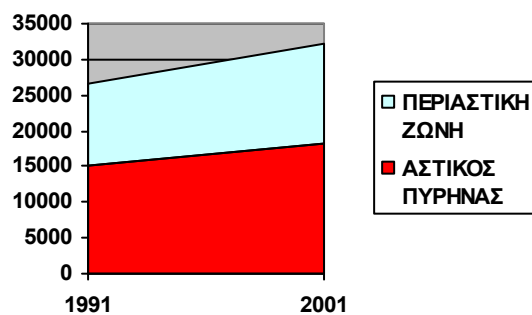
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΑΛΙΑΔΟΣ



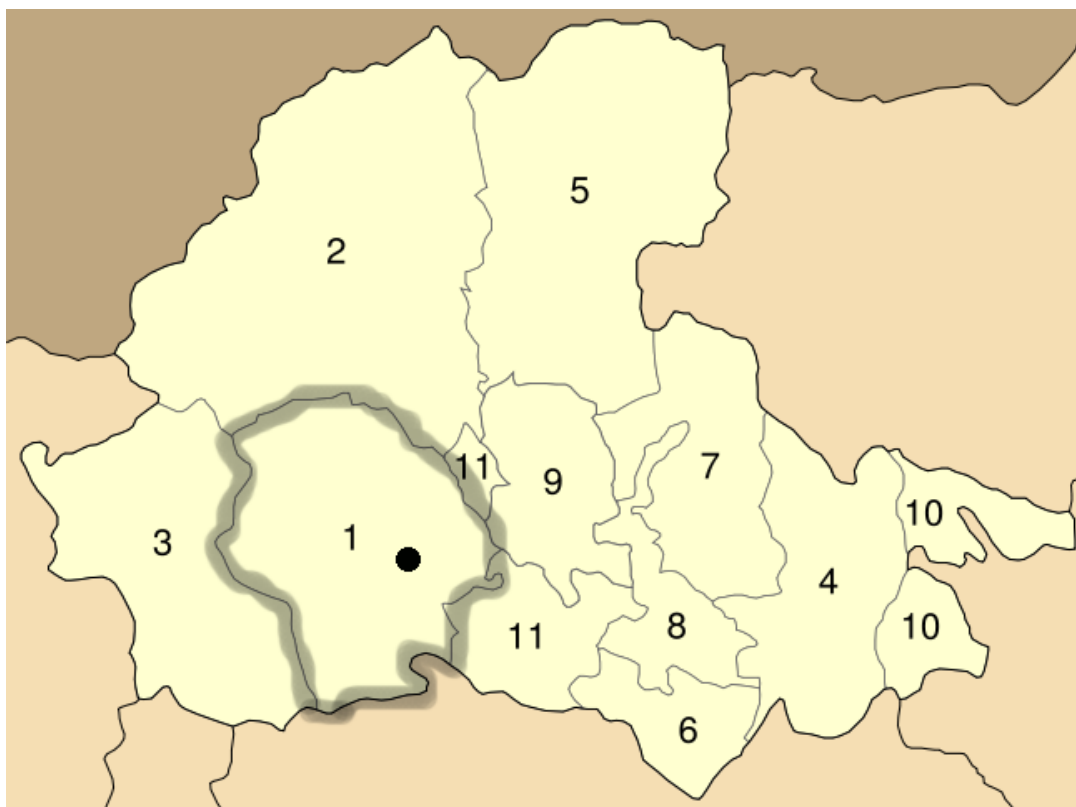
ΔΗΜΟΙ: Αμαλιάδος(3)

Έκταση: 252 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	15.232	18.261	+3.029	+19,89 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	11.356	13.829	+2.473	+21,77 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	26.588	32.090	+5.502	+20,69 %



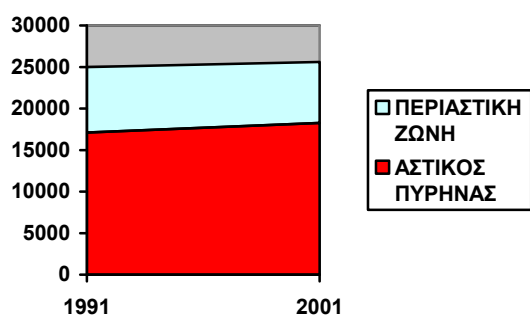
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΔΕΣΣΑΣ



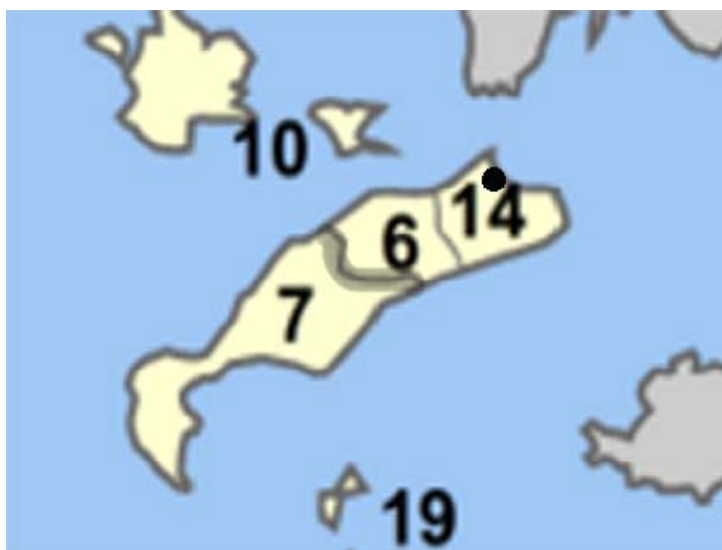
ΔΗΜΟΙ: Εδέσσης(1)

Έκταση: 322 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	17.128	18.253	+1.125	+6,57 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	7.879	7.366	-513	-6,58 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	25.007	25.619	+612	+2,45 %



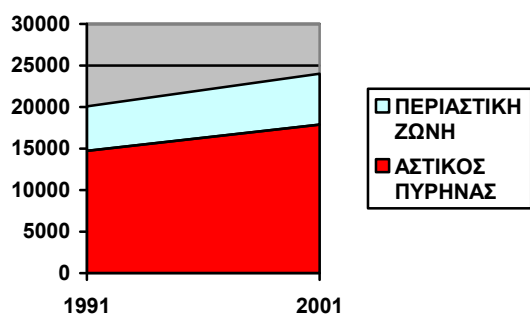
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΩ



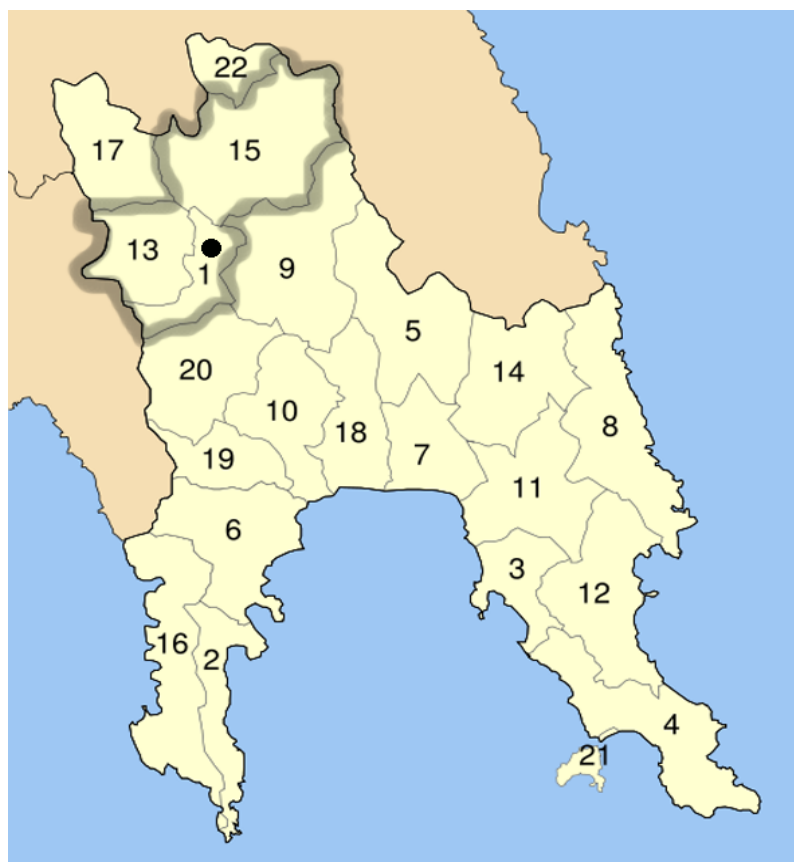
ΔΗΜΟΙ: Κώ(14), Δικαίου(6)

Έκταση: 129 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	14.714	17.890	+3.176	+21,58 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	5.371	6.094	+723	+13,6 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	20.085	23.984	+3.899	+19,41 %

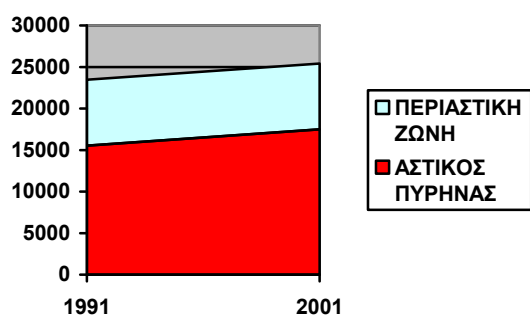


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΠΑΡΤΗΣ

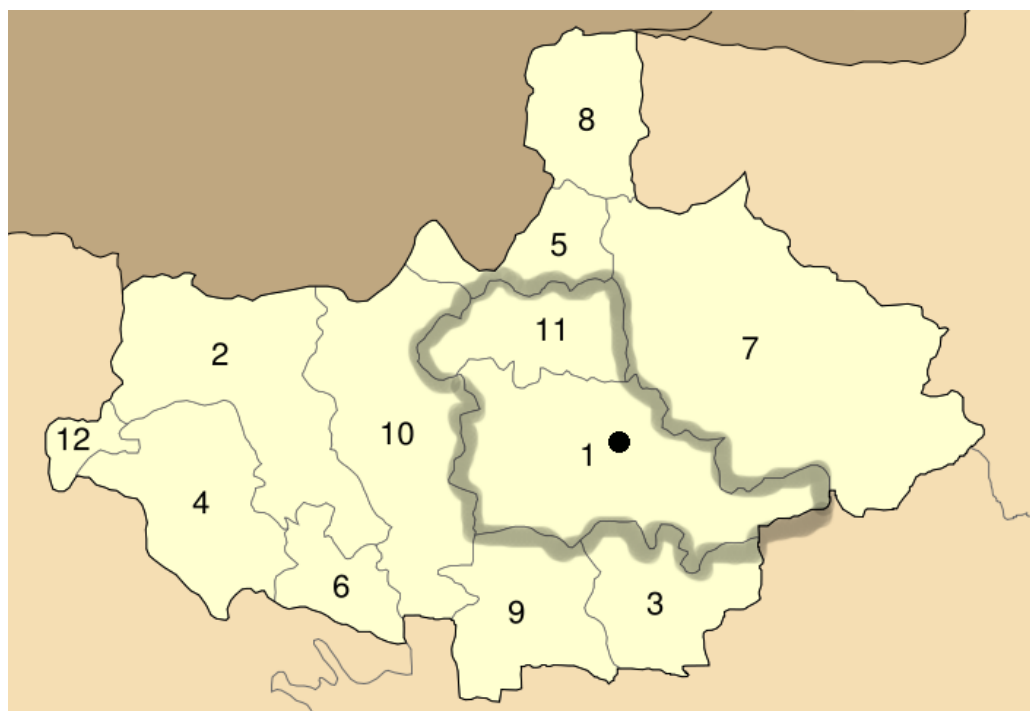


ΔΗΜΟΙ: Σπάρτης(1), Μυστρά(13), Οινούντος(15)
 Έκταση: 518 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	15.531	17.503	+1.972	+12,7 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	7.942	7.914	-28	-0,36 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	23.473	25.417	+1.944	+8,28 %



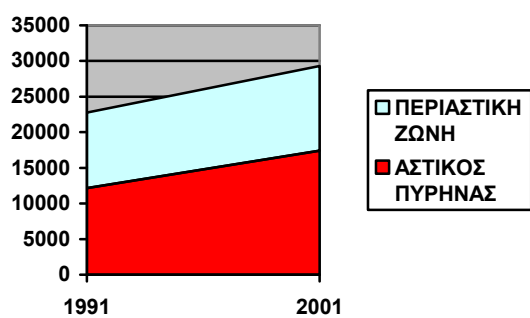
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΛΚΙΣ



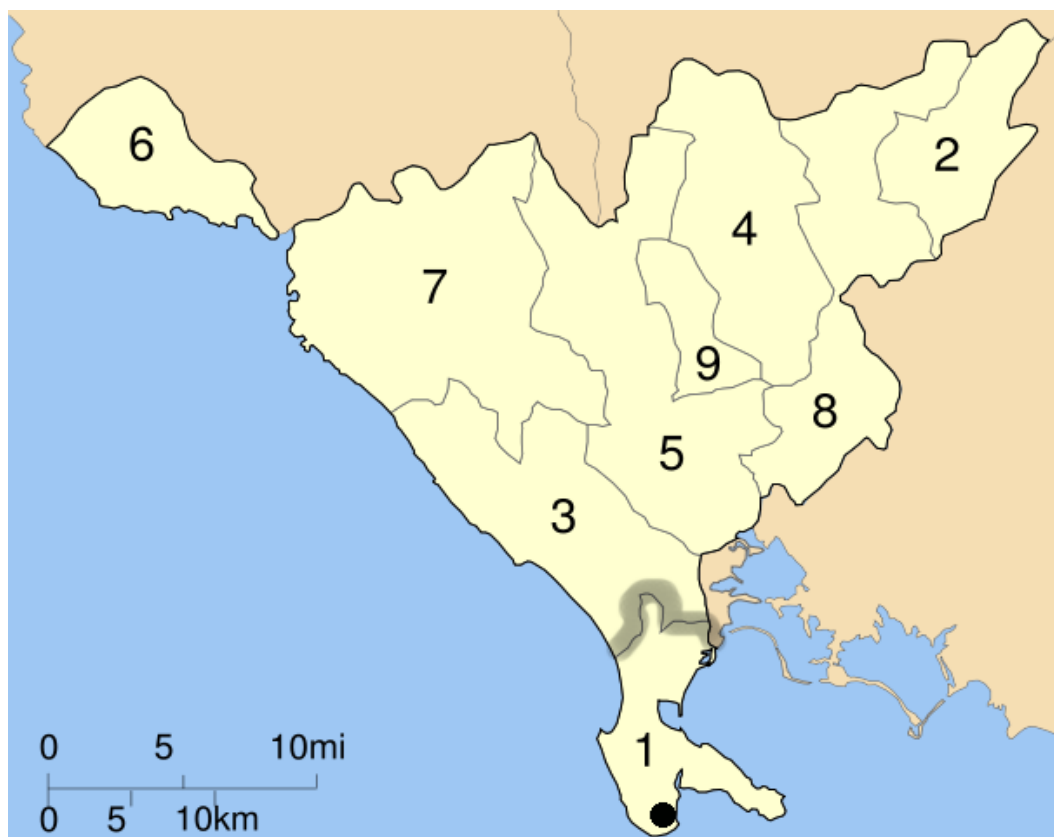
ΔΗΜΟΙ: Κιλκίς(1), Χέρσου(11)

Έκταση: 475 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	12.139	17.430	+5.291	+43,59 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	10.615	11.864	+1.249	+11,88 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	22.754	29.294	+6.540	+28,74 %

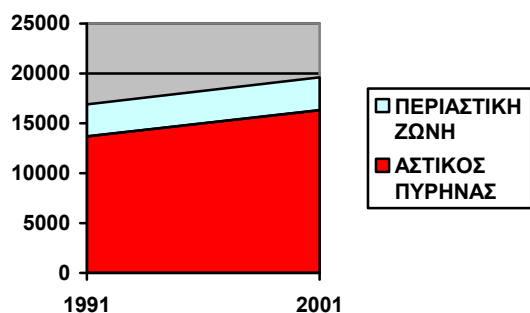


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



ΔΗΜΟΙ: Πρεβέζης(1)
Έκταση: 66 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	13.695	16.321	+2.626	+19,17 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	3.191	3.284	+93	+2,91 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	16.886	19.605	+2.719	+16,1 %

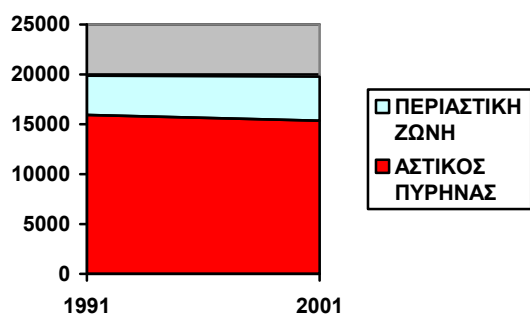


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΜΟΥΠΟΛΕΩΣ



ΔΗΜΟΙ: Ερμουπόλεως(1), Άνω Σύρου(4), Ποσειδωνίας(16)
Έκταση: 83 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	15.940	15.353	-587	-3,68 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	3.930	4.429	+499	+12,7 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	19.870	19.782	-88	-0,44 %



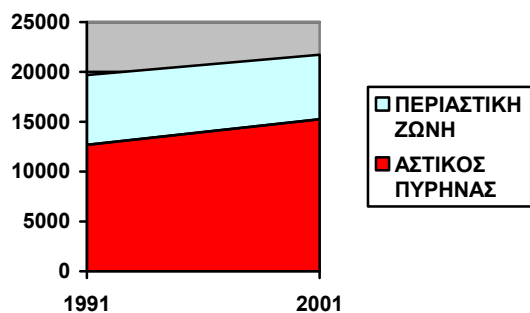
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΡΕΣΤΙΑΔΟΣ



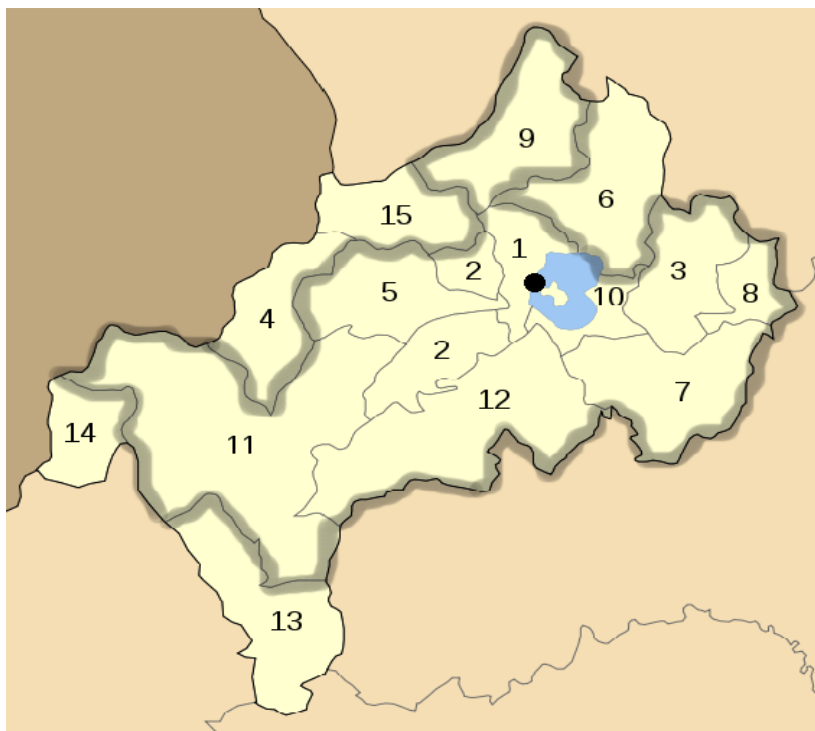
ΔΗΜΟΙ: Ορεστιάδος(6)

Έκταση: 263 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	12.691	15.246	+2.555	+20,13 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	6.978	6.484	-494	-7,08 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	19.669	21.730	+2.061	+10,48 %



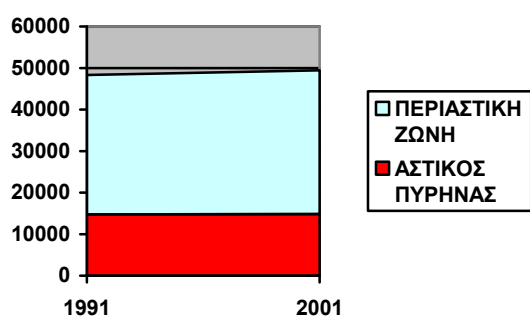
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ



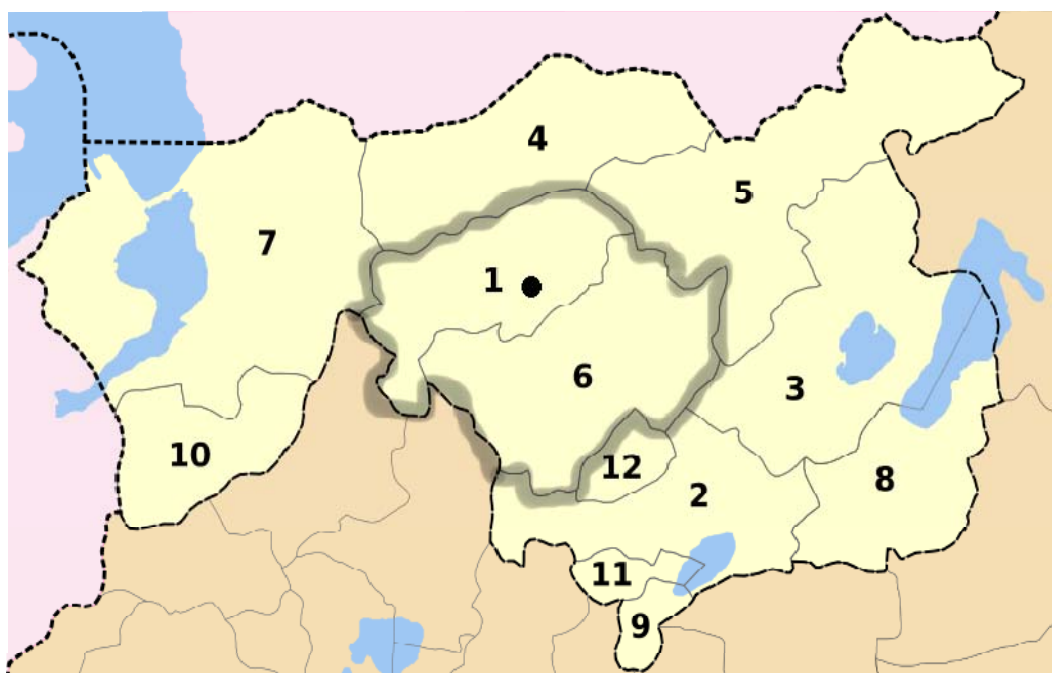
ΔΗΜΟΙ: Καστορίας(1), Αγίας Τριάδος(2), Αγίων Αναργύρων(3), Αλιάκμονος(5), Ίωνος Δραγούμη(7), Κλεισούρας(8), Κορεστίων(9), Μακεδών(10), Νεστορίου(11), Ορεστίδος(12)

Έκταση: 1.210 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	14.775	14.813	+38	+0,26 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	33.529	34.668	+1.139	+3,4 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	48.304	49.481	+1.177	+2,44 %

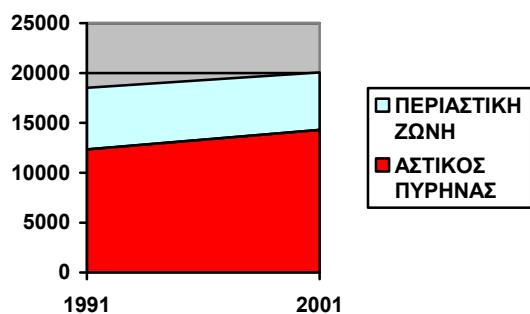


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΦΛΩΡΙΝΗΣ



ΔΗΜΟΙ: Φλωρίνης(1), Περάσματος(6)
Έκταση: 362 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	12.355	14.279	+1.924	+15,57 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	6.171	5.786	-385	-6,24 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	18.526	20.065	+1.539	+8,31 %



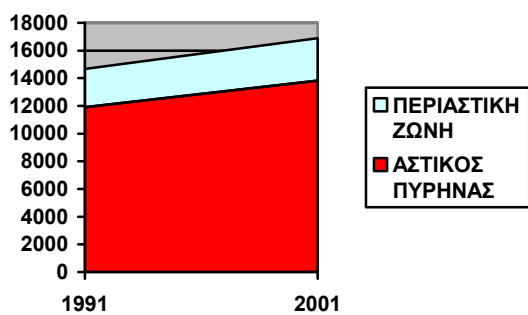
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΑΥΠΛΙΟΥ



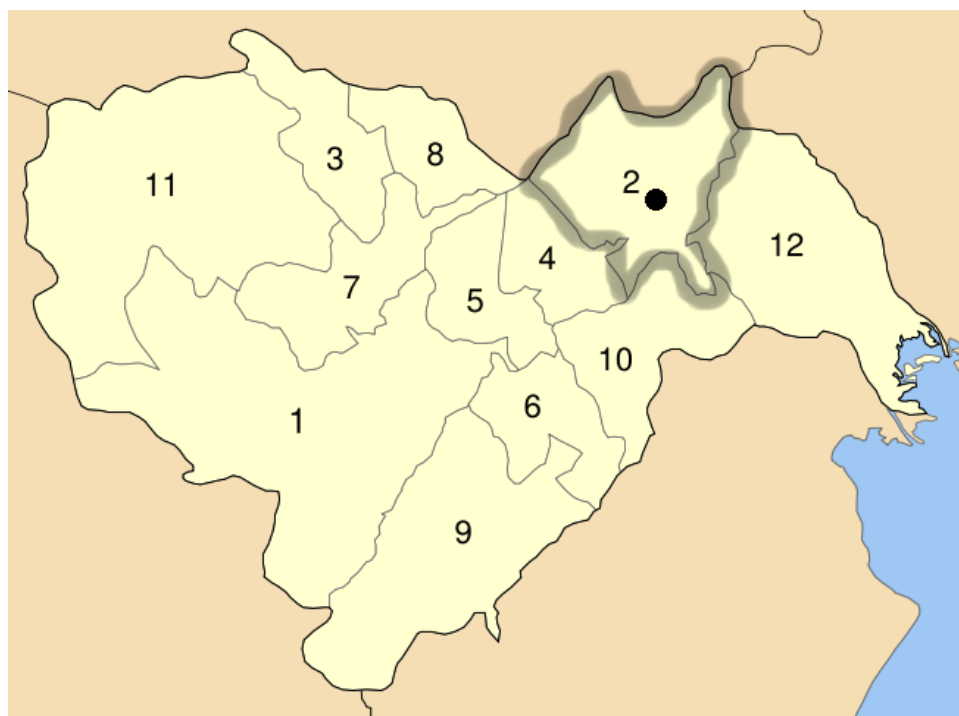
ΔΗΜΟΙ: Ναυπλίου(1)

Έκταση: 26 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	11.897	13.822	+1.925	+16,18 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	2.783	3.063	+280	+10,06 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	14.680	16.885	+2.205	+15,02 %



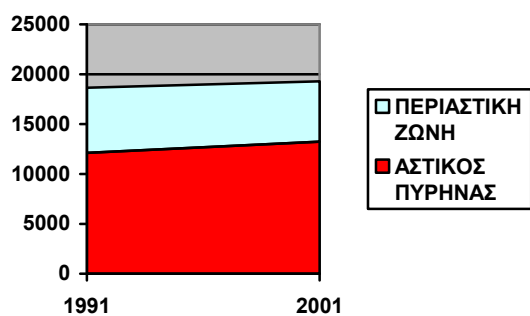
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Αλεξάνδρειας(2)

Έκταση: 140 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	12.109	13.229	+1.120	+9,25 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	6.536	6.054	-482	-7,37 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	18.645	19.283	+638	+3,42 %



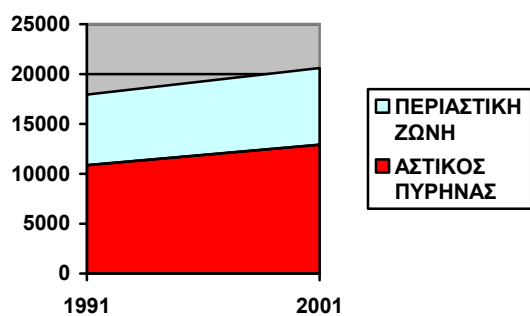
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ



ΔΗΜΟΙ: Ναυπάκτου(19), Αντιρρίου(8)

Έκταση: 211 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	10.854	12.924	+2.070	+19,07 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	7.082	7.682	+600	+8,47 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	17.936	20.606	+2.670	+14,89 %



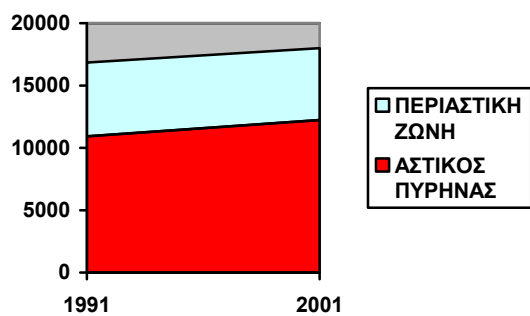
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ



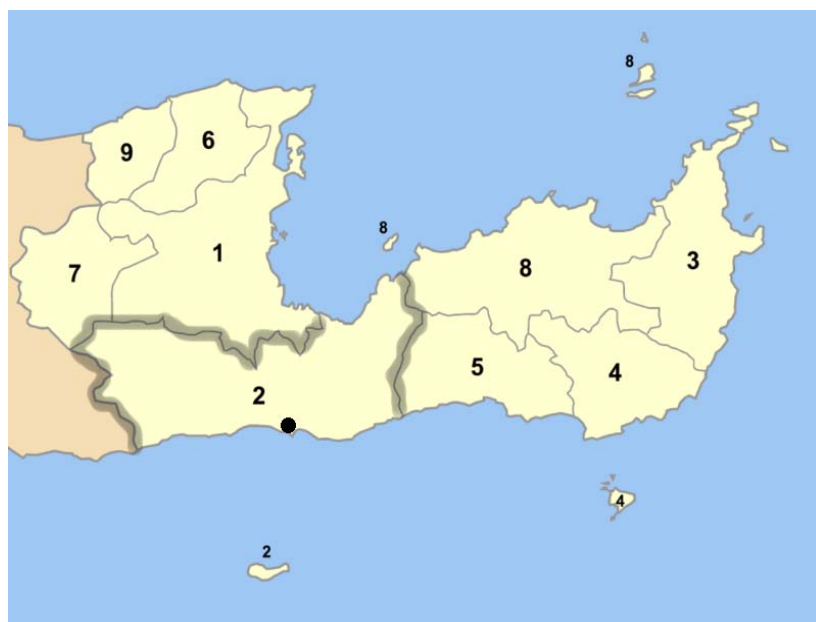
ΔΗΜΟΙ: Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου(1)

Έκταση: 280 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	10.916	12.225	+1.309	+11,99 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	5.942	5.763	-179	-3,01 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	16.858	17.988	+1.130	+6,7 %



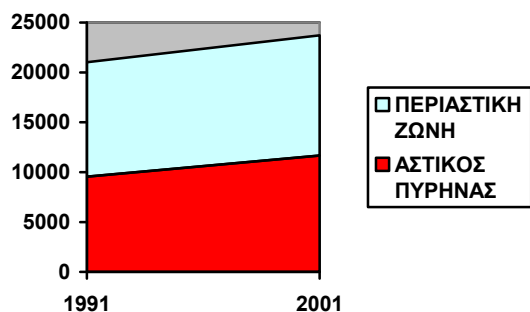
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ



ΔΗΜΟΙ: Ιεράπετρας(2)

Έκταση: 398 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	9.541	11.678	+2.137	+22,4 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	11.484	12.029	+545	+4,75 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	21.025	23.707	+2.682	+12,76 %



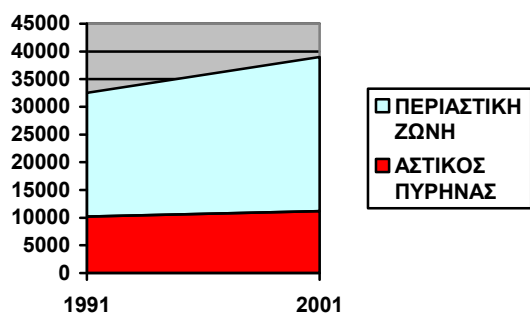
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΖΑΚΥΝΘΟΥ



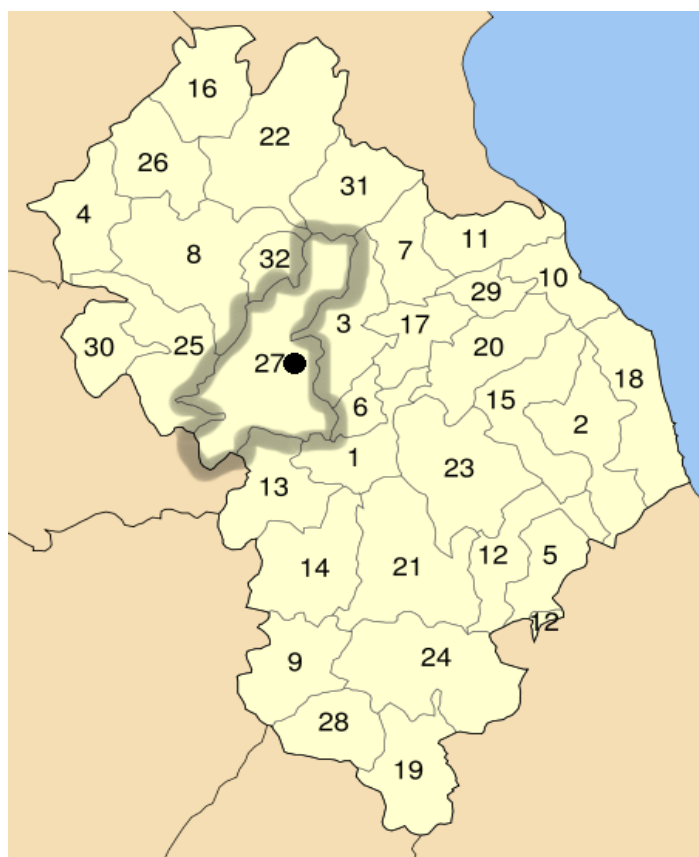
ΔΗΜΟΙ: Ζακυνθίων(1), Αλυκίων(2), Αρκαδίων(3), Αρτεμισίων(4), Ελατίων(5), Λαγανά(6)

Έκταση: 407 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	10.236	11.196	+960	+9,38 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	22.321	27.819	+5.498	+24,63 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	32.557	39.015	+6.458	+19,84 %



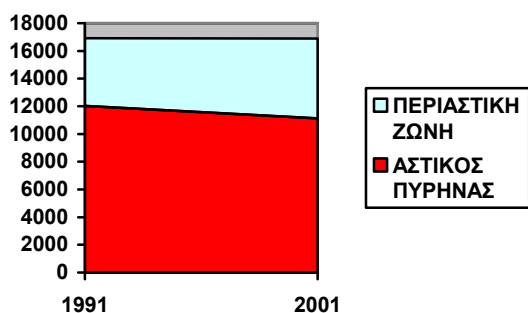
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΥΡΝΑΒΟΥ



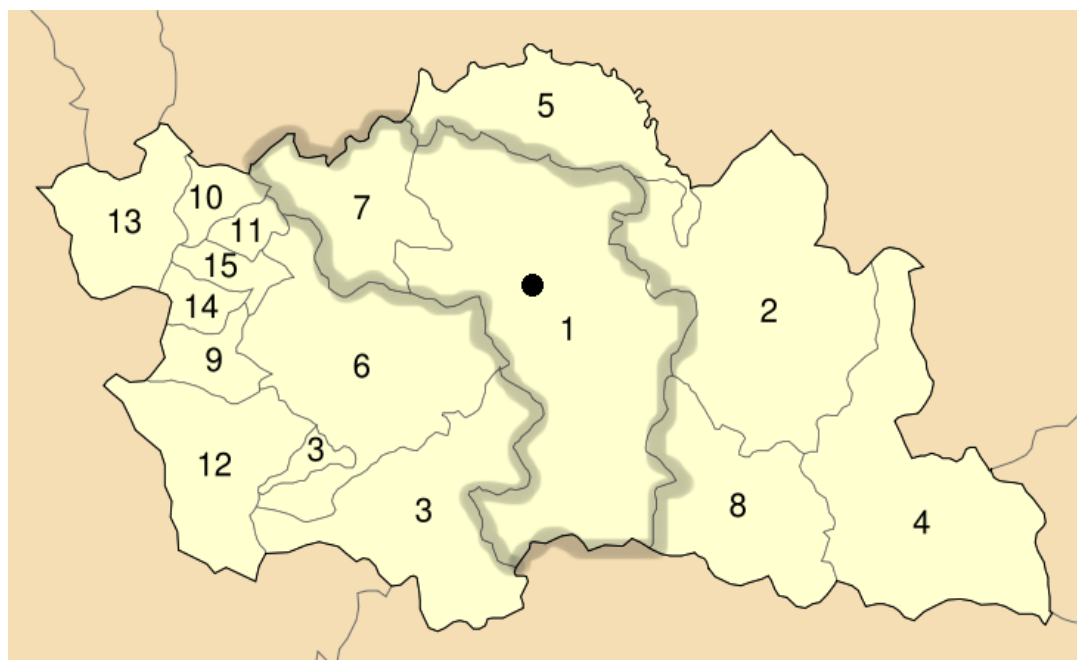
ΔΗΜΟΙ: Τυρνάβου(27)

Έκταση: 370 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	12.028	11.116	-912	-7,58 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	4.895	5.784	+889	+18,16 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	16.923	16.900	-23	-0,14 %

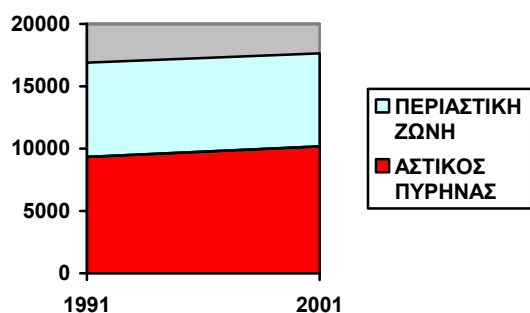


ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΡΕΒΕΝΩΝ

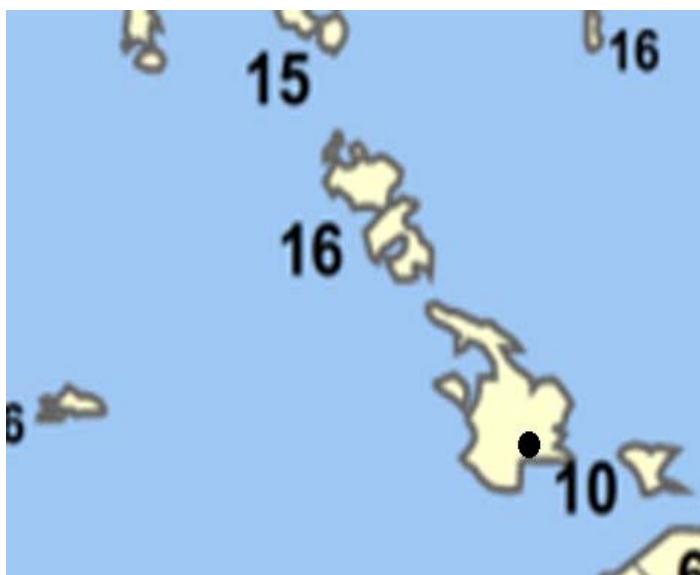


ΔΗΜΟΙ: Γρεβενών(1), Κοσμά Αιτωλού(7)
Έκταση: 578 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	9.345	10.177	+832	+8,9 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	7.561	7.456	-105	-1,4 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	16.906	17.633	+727	+4,3 %



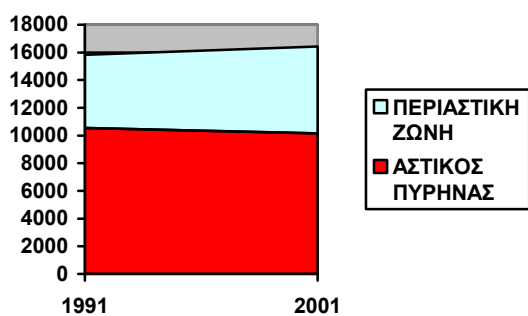
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΛΥΜΝΟΥ



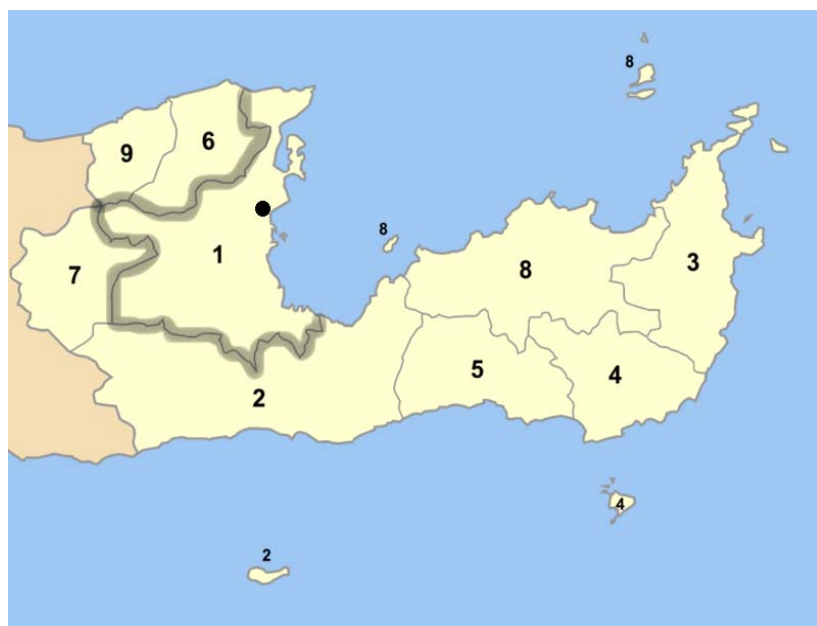
ΔΗΜΟΙ: Καλυμνίων(10)

Έκταση: 111 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	10.543	10.149	-394	-3,74 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	5.299	6.292	+993	+18,7 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	15.842	16.441	+599	+3,78 %



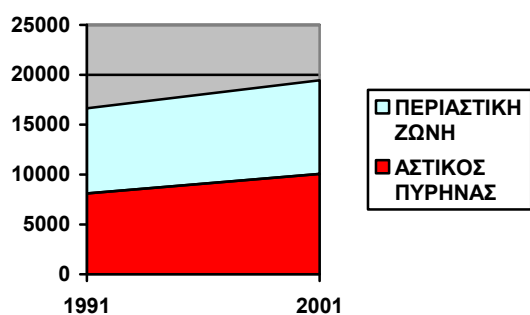
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ



ΔΗΜΟΙ: Αγίου Νικολάου(1)

Έκταση: 327 τ.χ.

	1991	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΣΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ	8.093	10.080	+1.987	+24,55 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	8.546	9.382	+836	+9,87 %
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	16.639	19.462	+2.823	+16,97 %



7.4.2 Η στατιστική εικόνα της περιαστικοποίησης στις 47

Λειτουργικές Αστικές Περιοχές της κατηγορίας των ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’

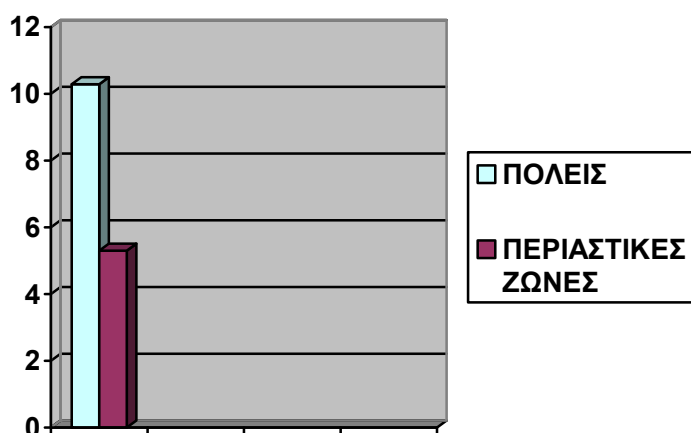
Στην κατηγορία των 47 ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’ της χώρας, με πληθυσμό 10.000-50.000 κατοίκων, η πληθυσμιακή δυναμική των περιαστικών ζωνών εμφανίζεται (όπως φαίνεται στον Πίνακα 7.5 και στο Σχήμα 7.4), χαρακτηριστικά μικρότερη από την προηγούμενη κατηγορία, γεγονός φυσιολογικό, εφ’όσον –όπως επισημάνθηκε και παραπάνω- το φαινόμενο της περιαστικοποίησης αφορά πρωτίστως τα αστικά κέντρα με μητροπολιτικά χαρακτηριστικά, ενώ εξασθενεί σε ένταση στις χαμηλότερες βαθμίδες της αστικής ιεραρχίας.

Πράγματι, στην κατηγορία αυτή των ελληνικών πόλεων η συνολική πληθυσμιακή αύξηση, μεταξύ 1991 και 2001, στις (σαρανταεπτά) Περιαστικές Ζώνες, εμφανίζεται χαμηλότερη από την πληθυσμιακή αύξηση στις πόλεις της κατηγορίας (+5,3 % έναντι +10,4 % αντίστοιχα), δηλαδή, αντίθετα με τις άλλες κατηγορίες (των μεγαλύτερων αστικών κέντρων) στην κατηγορία αυτή –η οποία αφορά τον μεγαλύτερο αριθμό των αστικών κέντρων αλλά μόνο το 17% του συνολικού πληθυσμού τους- η «περιαστικοποίηση» ακολουθεί χαμηλότερους ρυθμούς από την «αστικοποίηση». Πολύ χαρακτηριστικό –και ιδιαίτερα εντυπωσιακό- στοιχείο εν προκειμένω, είναι ότι, ενώ η «αστικοποίηση» παρουσιάζει ακριβώς την ίδια δυναμική με αυτήν που εμφανίζεται και στην κατηγορία των ‘μεγάλων περιφερειακών πόλεων’ (+10,4 % και στις δύο κατηγορίες), αντίθετα, ο ρυθμός της «περιαστικοποίησης» πέφτει αισθητά στην κατηγορία αυτή των μικρότερων πόλεων (+5,3 %, έναντι +14,6 % που καταγράφηκε στις Περιαστικές Ζώνες της κατηγορίας των μεγάλων πόλεων). Ωστόσο, και στην κατηγορία αυτή των μικρότερων πόλεων, μπορούμε να μιλάμε για την παρουσία του φαινομένου της περιαστικοποίησης, εφ’όσον η πληθυσμιακή αύξηση του +5,3 % στις περιαστικές ζώνες της κατηγορίας, είναι υπερδιπλάσια από αυτήν που καταγράφεται για την ίδια περίοδο, στον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο (έξω δηλαδή από τις 62 Λειτουργικές Αστικές Περιοχές) και η οποία ήταν μόλις +2,5 %.

Πίνακας 7.5. Εξέλιξη του πληθυσμού στο σύνολο των 47 ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’ της Ελλάδας (10.000-50.000 κατοίκων) και στο σύνολο των Περιαστικών Ζωνών τους, μεταξύ 1991 και 2001

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΠΟΛΕΙΣ (Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ)	1.036.705	1.144.610	+107.905	+10,4 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ	594.307	625.850	+31.543	+5,3 %
ΣΥΝΟΛΟ ΛΑΠ	1.631.012	1.770.460	+139.448	+8,55 %

Σχήμα 7.4. Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού στο σύνολο των 47 ‘μικρών και μεσαίων πόλεων’ της Ελλάδας (10.000-50.000 κατοίκων) και στο σύνολο των Περιαστικών Ζωνών τους, μεταξύ 1991 και 2001



Οπωσδήποτε, εκτός από την εξασθένηση του φαινομένου της περιαστικοποίησης στην κατηγορία αυτή των πόλεων, μεγάλη συμβολή στη διαμόρφωση χαμηλών ρυθμών αύξησης στις Περιαστικές Ζώνες τους, έχει πάλι το στοιχείο της σημαντικής ετερογένειας που παρουσιάζεται μεταξύ των Δημοτικών Διαμερισμάτων στο εσωτερικό πολλών από τους Δήμους αυτούς (καθώς Δημοτικά Διαμερίσματα με σαφή «περιαστικό» χαρακτήρα, βρίσκονται συνενωμένα με Δημοτικά Διαμερίσματα που διατηρούν ακόμα αμιγή αγροτικά χαρακτηριστικά).

Η αναλυτική εικόνα για τις 47 ΛΑΠ της κατηγορίας εμφανίζει την πολύ μεγάλη διαφοροποίηση μεταξύ τους, σε ό,τι αφορά την δημογραφική δυναμική των πόλεων αλλά και –ιδιαίτερα- σε ό,τι αφορά αυτήν των Περιαστικών Ζωνών. Με βάση αυτές τις τελευταίες (στις οποίες είναι και εστιασμένη η προσέγγιση μας), τρεις τύποι Λειτουργικών Αστικών Περιοχών διακρίνονται και σε αυτήν την κατηγορία (με κριτήριο την δημογραφική δυναμική των Περιαστικών Ζωνών τους):

- 12 ΛΑΠ (δηλαδή το 26% των ΛΑΠ της κατηγορίας), των οποίων οι Περιαστικές Ζώνες παρουσιάζουν θετική μεταβολή, η οποία είναι και υψηλότερη από αυτήν των αντίστοιχων πόλεων τους. (Πρόκειται για τις ΛΑΠ Λαμίας, Κερκύρας, Ρεθύμνου, Κορίνθου, Αιγίου, Ελευσίνας, Αμαλιάδος, Ερμούπολης, Καστοριάς, Ζακύνθου, Τυρνάβου και Καλύμνου).

- 16 ΛΑΠ (δηλαδή το 34% των ΛΑΠ της κατηγορίας), των οποίων οι Περιαστικές Ζώνες καταγράφουν θετική μεταβολή αλλά αυτή είναι χαμηλότερη από εκείνη των αντίστοιχων πόλεων τους. (Είναι οι ΛΑΠ Ξάνθης, Κομοτηνής, Δράμας, Κοζάνης, Καρδίτσας, Μυτιλήνης, Γιαννιτσών, Πύργου, Μεγάρων, Κω, Κιλκίς, Πρεβέζης, Ναυπλίου, Ναυπάκτου, Ιεράπετρας και Αγίου Νικολάου).

- 19 ΛΑΠ (δηλαδή το 40% των ΛΑΠ της κατηγορίας), στις Περιαστικές Ζώνες των οποίων η μεταβολή έχει αρνητικό πρόσημο, δηλαδή εμφανίζεται -για την συγκεκριμένη περίοδο- πληθυσμιακή μείωση. Είναι σαφές ότι, οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές της –ιδιαίτερα μεγάλης- ομάδας αυτής, αποτελούν την εξαίρεση στο σύνολο των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών του ελληνικού χώρου, καθώς το φαινόμενο της περιαστικοποίησης απουσιάζει από αυτές. (Πρόκειται για τις ΛΑΠ Αλεξανδρούπολης, Τρικάλων, Βέροιας, Σαλαμίνας, Χίου, Πτολεμαΐδος, Τριπόλεως, Άργους, Θηβών, Λιβαδειάς, Νάουσας, Άρτας, Έδεσσας, Σπάρτης, Ορεστιάδος, Φλωρίνης, Αλεξάνδρειας, Μεσολογγίου και Γρεβενών). Είναι όμως παράλληλα ενδεικτικό, ότι οι περισσότερες από αυτές τις ΛΑΠ βρίσκονται σε περιοχές χαρακτηριστικά «αγροτικές» –δηλαδή με υψηλό ποσοστό απασχολούμενων στον Πρωτογενή τομέα- και ακόμα και το Πρότυπο Απασχόλησης των ίδιων των πόλεων (Υπουργείο Οικονομίας, 2007), σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις, παρουσιάζει έναν (σχετικά) πολύ υψηλό δείκτη του Πρωτογενή Τομέα (με δύο ωστόσο χαρακτηριστικές εξαιρέσεις, αυτές της Πτολεμαΐδος και της Φλώρινας, των οποίων οι ΛΑΠ αντιστοιχούν σε δύο βιομηχανικές ζώνες απασχόλησης με πολύ ιδιαίτερα χαρακτηριστικά).

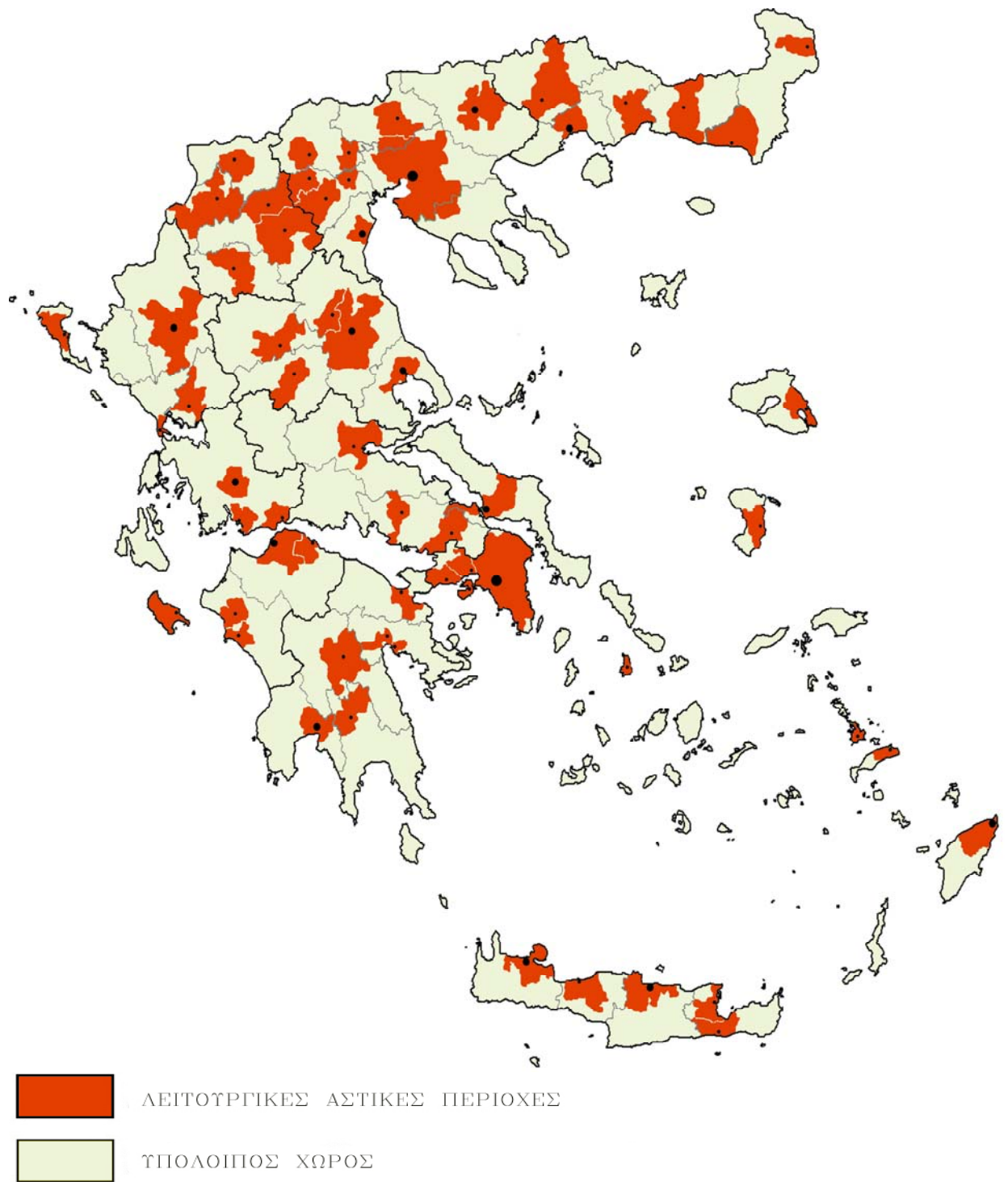
7.5 Η συνολική εικόνα των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών στην Ελλάδα

7.5.1 Οι 62 ΛΑΠ, το 2001

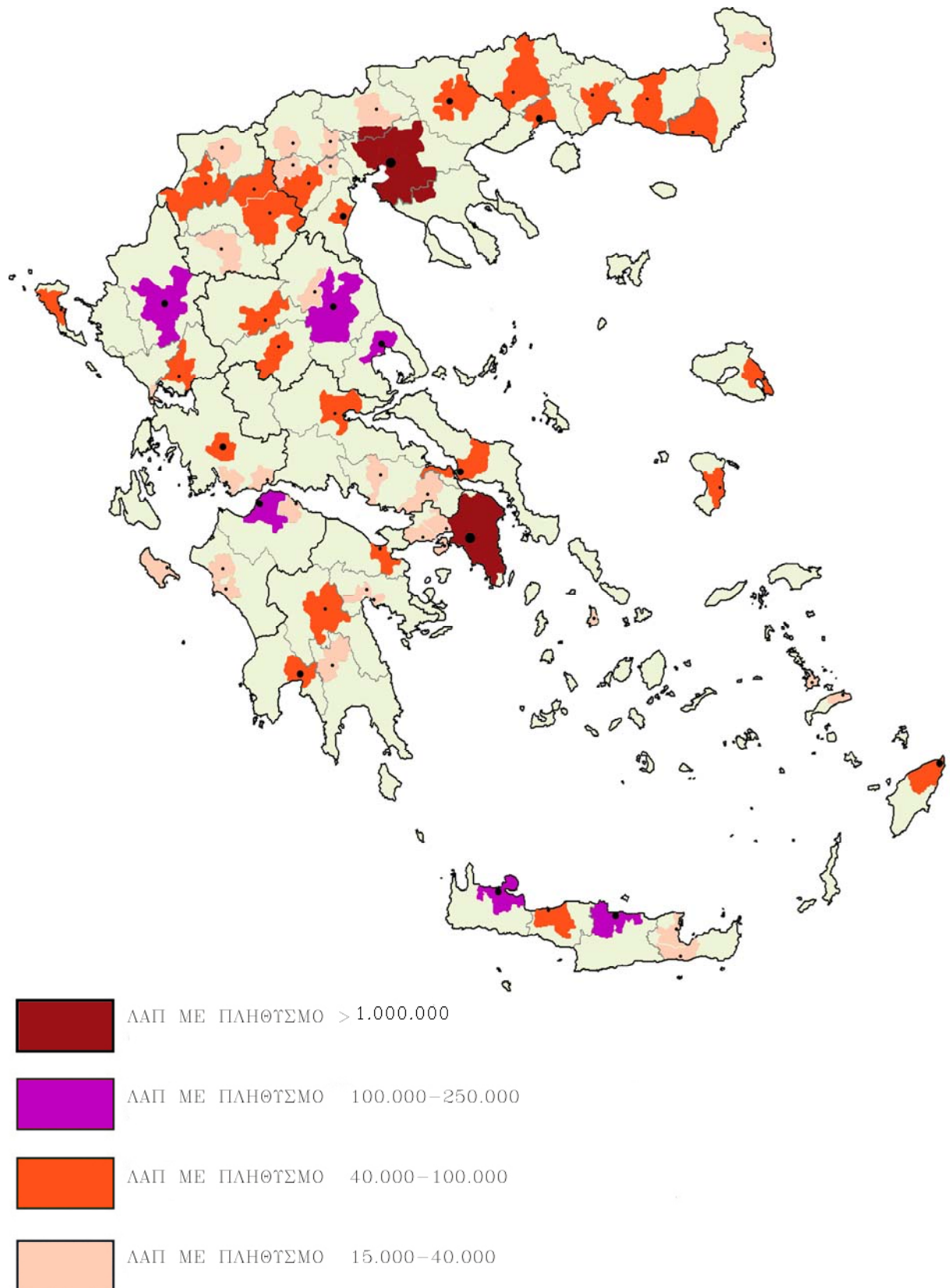
Οι 60 Λειτουργικές Αστικές Περιοχές της Ελλάδας, καλύπτουν συνολικά μια έκταση 20.309 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Στην έκταση αυτή, που αντιστοιχεί στο 15,4% της επιφάνειας της χώρας, συγκεντρωνόταν –το 2001- 7.856.000 κάτοικοι, δηλαδή το 71,6 % του ελληνικού πληθυσμού (Πίνακας 7.6). (Ο πληθυσμός αυτός κατανεμόταν κατά 80% στους πυρήνες των ΛΑΠ και κατά 20% στις ‘Περιαστικές Ζώνες’). Η γεωγραφική κατανομή τους (Χάρτης 7.1) ακολουθεί βέβαια το πρότυπο της κατανομής των αστικών κέντρων (πυρήνων) και είναι εντυπωσιακά ισόρροπη (σε αντίθεση με πολλές άλλες χώρες της Ευρώπης –αλλά και του κόσμου). Μία ελαφρώς μεγαλύτερη πυκνότητα των ΛΑΠ παρουσιάζεται στον βορειοελλαδικό χώρο –χωρίς εντούτοις η διαφοροποίηση, σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα, να είναι σημαντική. Ιδιαίτερα σημαντικό –και εντυπωσιακό- στοιχείο αυτής της κατανομής είναι ότι σε πολύ λίγες περιπτώσεις εμφανίζεται συγκέντρωση δύο ή περισσότερων όμορων ΛΑΠ που να καλύπτουν μια ευρύτερη περιοχή –αντίθετα με το πρότυπο που παρατηρείται στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, όπου οι συγκεντρώσεις πολλών Λειτουργικών Αστικών Περιοχών χαρακτηρίζουν έναν αριθμό από ευρύτατες πολυκεντρικές αστικές περιφέρειες. Η μέση έκταση των ελληνικών ΛΑΠ είναι 327 τ.χ. αλλά ποικίλει σε ένα αρκετά μεγάλο εύρος –της τάξης του 1/10- καθώς αυτή εξαρτάται από μια σειρά από γεωγραφικούς και οικονομικούς παράγοντες, με σημαντικότερον αυτόν του μεγέθους του αστικού κέντρου που συγκροτεί τον πυρήνα (και ειδικότερα σε σχέση με τον αριθμό των απασχολούμενων σε αυτόν). Η πιο εκτεταμένη Λειτουργική Αστική Περιοχή της χώρας είναι αυτή της Θεσσαλονίκης (3.410 τ.χ.), η οποία είναι και η μοναδική από τις 62 ΛΑΠ της χώρας που εκτείνεται σε περισσότερους νομούς (καθώς περιλαμβάνει δύο Δήμους του νομού Κιλκίς, στα βόρεια, και έναν Δήμο του νομού Χαλκιδικής, προς νότον).

Όμως, η εικόνα της ισόρροπης κατανομής των ΛΑΠ στον ελληνικό χώρο αλλάζει, όταν ληφθούν υπόψη οι πληθυσμιακές συγκεντρώσεις σε αυτές –δηλαδή η πληθυσμιακή ιεραρχία τους (Χάρτης 7.2). Η διάταξη των περισσότερων μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας στον άξονα Καβάλας-Πατρών (το χαρακτηριστικό “S” του ελλαδικού χώρου), καθορίζει και το αντίστοιχο πρότυπο που ισχύει και στο επίπεδο των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών. Έτσι, εκτός του κεντρικού αυτού αναπτυξιακού άξονα της χώρας, οι μόνες ΛΑΠ που συγκροτούνται από σημαντικούς αστικούς πυρήνες και αντίστοιχα μεγάλες περιαστικές ζώνες, είναι ως επί το πλείστον αυτές κάποιων μεγάλων περιφερειακών πρωτευουσών (με χαρακτηριστικότερες και σημαντικότερες, αυτές του Ηρακλείου και των Ιωαννίνων). Ακόμα, ένα πολύ σημαντικό χωρικό πρότυπο που παρουσιάζεται, είναι η ύπαρξη της μοναδικής πολυκεντρικής περιφέρειας στην Ελλάδα, αυτής της ‘Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης’: Πέντε γραμμικά αναπτυγμένες –αν και όχι σε όλες τις περιπτώσεις όμορες- ΛΑΠ, αυτές της Καβάλας, της Δράμας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης, με απολύτως συγκρίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος (μεταξύ 56.000 και 75.000 κατοίκων), συγκεντρώνουν πάνω από το 54% του πληθυσμού της Περιφέρειας τους.

Χάρτης 7.1. Οι 62 Λειτουργικές Αστικές Περιοχές της Ελλάδος



Χάρτης 7.2. Πληθυσμιακό μέγεθος των 62 Λειτουργικών Αστικών Περιοχών



7.5.2 Η δυναμική της περιαστικοποίησης στις ΛΑΠ του ελληνικού χώρου

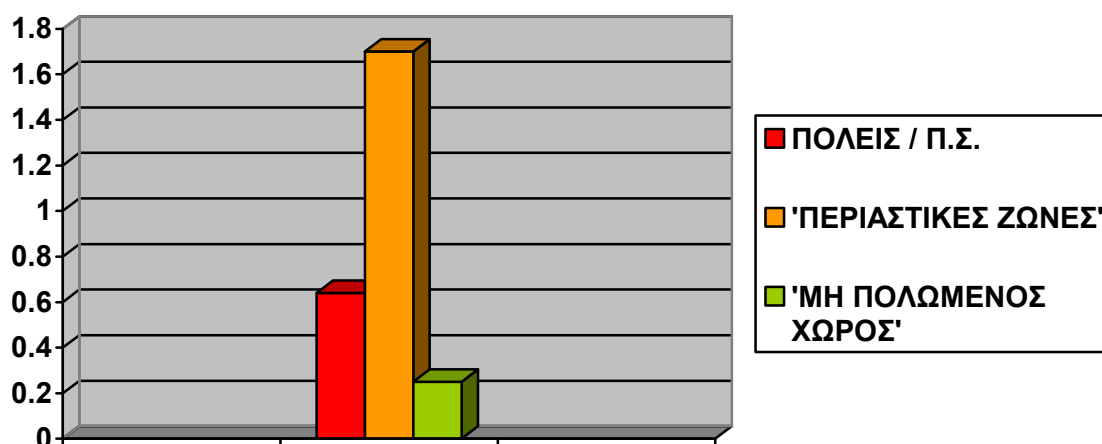
Μεγαλύτερο ενδιαφέρον, παρουσιάζει οπωσδήποτε η δυναμική εικόνα (για την υπόψη περίοδο 1991-2001) των ελληνικών Λειτουργικών Αστικών Περιοχών –όπως αυτές προκύπτουν από το πρότυπο που εφαρμόσαμε- και ιδιαίτερα η εικόνα των μεταβολών στις Περιαστικές τους Ζώνες, που επιβεβαιώνει την ξεχωριστή δυναμική του περιαστικού χώρου που αυτές συγκροτούν.

Πράγματι, στο δεκαετές διάστημα μεταξύ των δύο τελευταίων Απογραφών Πληθυσμού, οι 62 ελληνικές ΛΑΠ, παρουσίασαν συνολικά μια πληθυσμιακή αύξηση κατά 8,67%, έναντι του 6,86% που καταγράφηκε για το σύνολο της χώρας. Είναι όμως ο επιμερισμός της δυναμικής αυτής στις δύο συνιστώσες ζώνες των ΛΑΠ που επιβεβαιώνει τις διαστάσεις και την σημαντικότητα της περιαστικοποίησης στην Ελλάδα: Έτσι, ενώ στα αστικά κέντρα –που αντιστοιχούν στους πυρήνες των ΛΑΠ- σημειώθηκε μια αύξηση 6,5% (δηλαδή περίπου αντίστοιχη με αυτήν στο σύνολο της επικράτειας), οι *Περιαστικές Ζώνες* κατέγραψαν τριπλάσια αύξηση (18,2%). Συγκρινόμενη με την πληθυσμιακή μεταβολή (+2,5%) στον υπόλοιπο –εκτός των ΛΑΠ- χώρο, η αύξηση αυτή, στις *Περιαστικές Ζώνες*, ακολουθεί επταπλάσιους ρυθμούς (Πίνακας 7.6 και Σχήμα 7.5). Βέβαια, η μεταβολή στις 62 *Περιαστικές Ζώνες* των ΛΑΠ, παρουσιάζει τεράστιες διαφοροποιήσεις, μεταξύ των δύο ακραίων τιμών (που είναι +38,7% για την *Περιαστική Ζώνη* της Θεσσαλονίκης και -22% για αυτήν της Θήβας). Συνολικά, σε 20 *Περιαστικές Ζώνες* –δηλαδή σχεδόν στο 1/3 από αυτές- σημειώθηκε πληθυσμιακή μείωση (Χάρτης 7.3). Πρόκειται ως επί το πλείστον για τις *Περιαστικές Ζώνες* μικρών ή μεσαίων αστικών κέντρων –με χαρακτηριστική εξαίρεση αυτήν του Αγρινίου- στις οποίες το πρότυπο απασχόλησης παραμένει πολύ έντονα προσανατολισμένο στον Πρωτογενή τομέα.

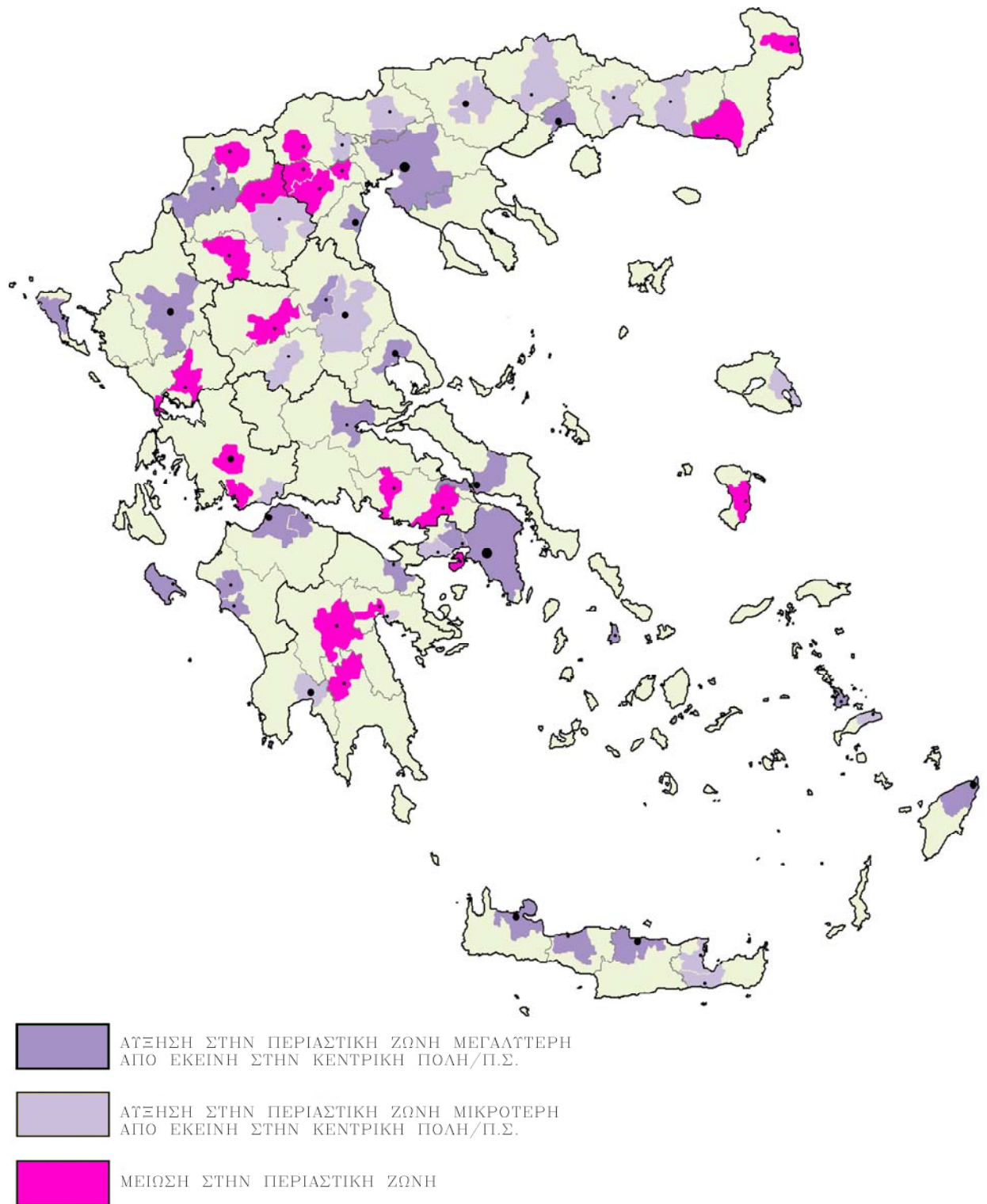
Πίνακας 7.6. Οι χωρικές ζώνες που συγκροτούν το προτεινόμενο πρότυπο των ΛΑΠ στην Ελλάδα και οι πληθυσμιακές μεταβολές σε αυτές (1991-2001)

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991	%	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001	%	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1991-2001	% ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ
ΠΟΛΕΙΣ Η Π.Σ. ΠΥΡΗΝΕΣ ΤΩΝ ΛΑΠ (1)	5.884.379	57,3%	6.265.739	57,1%	+381.360	+6,48 %
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ (2)	1.345.332	13,1%	1.590.857	14,5%	+245.525	+18,25 %
<i>ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ (1+2)</i>	<i>7.229.711</i>	<i>70,4%</i>	<i>7.856.596</i>	<i>71,6%</i>	<i>+626.885</i>	+8,67 %
‘ΜΗ ΠΟΛΩΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ’ (3)	3.030.189	29,6%	3.107.424	28,4%	+77.235	+2,55 %
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.259.900	100%	10.964.020	100%	+704.120	+6,86 %

Σχήμα 7.5. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού, στις δύο ζώνες που συγκροτούν τις ΛΑΠ και στον ‘μη πολωμένο χώρο’ (1991-2001)



Χάρτης 7.3. Η μεταβολή πληθυσμού (1991-2001) στις 'Περιαστικές Ζώνες' των ΛΑΠ (ένταση της περιαστικοποίησης)



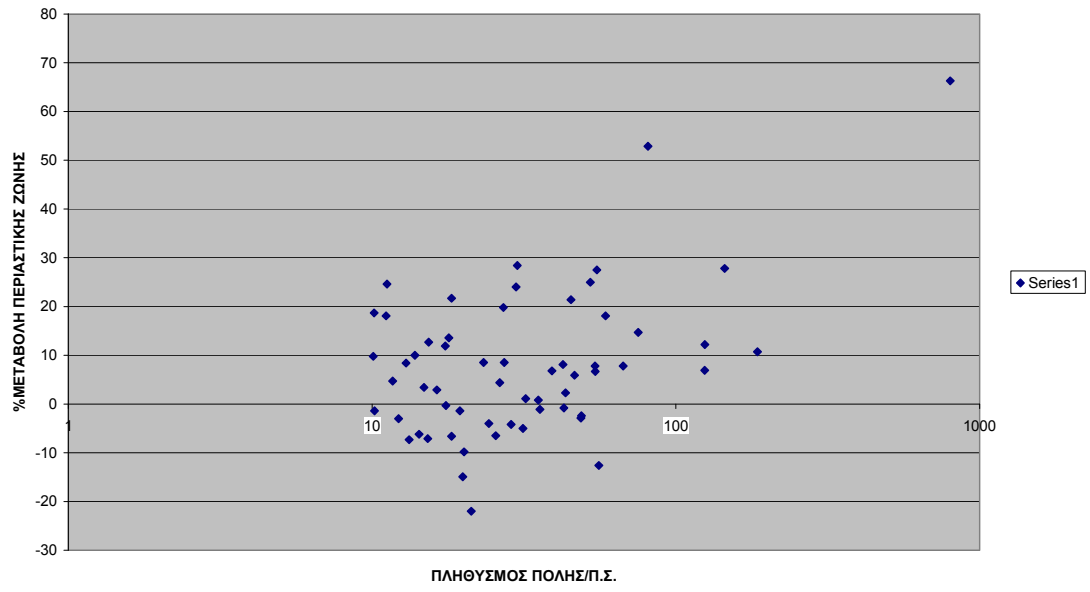
Η ύπαρξη ενός σημαντικού αριθμού (20) *Περιοστικών Ζωνών* που παρουσιάζουν αντίστροφη από την κυρίαρχη τάση -της ραγδαίας περιοστικοποίησης- πληθυσμιακή δυναμική (συρρίκνωση) αλλά και ενός εξίσου σημαντικού αριθμού (19), για τις οποίες η αύξηση ακολουθεί χαμηλότερους ρυθμούς από αυτήν των αντίστοιχων πόλεων (πυρήνων των ΛΑΠ), δεν ανατρέπει την ερευνητική μας υπόθεση σε ό,τι αφορά τον προσδιορισμό (μέσα από το προτεινόμενο πρότυπο για τις ΛΑΠ) των ζωνών που έχουν πράγματι σαφή περιοστικά χαρακτηριστικά –και επομένως, την αντίστοιχη δυναμική. Στην πραγματικότητα, τα ευρήματα της έρευνας μας, επιβεβαιώνουν ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της περιοστικοποίησης, που είναι σύνδεση του φαινομένου και των μηχανισμών του, κατ'αρχήν με τα μεγάλα (μητροπολιτικά) αστικά κέντρα –και την σταδιακή επέκτασή τους προς τα χαμηλότερα επίπεδα της αστικής ιεραρχίας σε μεταγενέστερες φάσεις της διαδικασίας (Wiel, 2000, Le Jeannic, 1997a, Roux & Vanier, 2008). Η χαρακτηριστική αυτή παράμετρος παρατηρείται και στην περίπτωση της έρευνας μας, αφού οι υψηλότεροι ρυθμοί περιοστικοποίησης εμφανίζονται γύρω από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας. Αυτό επιβεβαιώνεται από τις τιμές της ποσοστιαίας μεταβολής που καταγράφηκαν στις 62 *Περιοστικές Ζώνες* αλλά και από τις τιμές που αντιπροσωπεύουν την διαφορά της μεταβολής στην *Περιοστική Ζώνη* ως προς την αντίστοιχη στον πυρήνα της κάθε ΛΑΠ (Πίνακας 7.7). Στο αντίστοιχο διάγραμμα διασποράς με τις μεταβλητές του εν λόγω πίνακα, (Σχήμα 7.6) γίνεται φανερή η ύπαρξη της γραμμικής αυτής συσχέτισης. Ο υπολογισμός του συντελεστή συσχέτισης του Pearson, για τις δύο συγκεκριμένες μεταβλητές, μας δίνει $\rho=0,347$, τιμή που είναι στατιστικά σημαντική (Κιντής, 1999) και αντιστοιχεί σε μια (θετική) γραμμική συσχέτιση, μετρίου βαθμού, μεταξύ των μεταβλητών.

Πίνακας 7.7. Το μέγεθος των αστικών κέντρων των ΛΑΠ σε συσχέτιση με την δυναμική της περιαστικοποίησης στις αντίστοιχες 'Περιστικές Ζώνες', το διάστημα 1991-2001.

(Μεταβλητές του διαγράμματος διασποράς στο Γράφημα 7.6)

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	(x)	(y)		(x)	(y)
	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 'ΠΥΡΗΝΑ' ΤΗΣ ΛΑΠ (2001)	ΔΙΑΦΟΡΑ % ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΣΤΗΝ 'ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ' - % ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΣΤΟΝ 'ΠΥΡΗΝΑ' (1991-2001)		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 'ΠΥΡΗΝΑ' ΤΗΣ ΛΑΠ (2001)	ΔΙΑΦΟΡΑ % ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΣΤΗΝ 'ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ' - % ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΣΤΟΝ 'ΠΥΡΗΝΑ' (1991-2001)
ΑΘΗΝΩΝ	3.187.734	33.9	ΑΙΓΙΟΥ	27.046	23.9
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	800.764	31.8	ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ	26.296	-12.4
ΠΑΤΡΑΣ	185.668	1.8	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	25.863	6.4
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	144.642	13.8	ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ	25.521	-24.2
ΒΟΛΟΥ	124.639	2.6	ΑΡΓΟΥΣ	24.239	-14.7
ΛΑΡΙΣΑΣ	124.394	-3.3	ΠΥΡΓΟΥ	23.274	26.7
ΧΑΝΙΩΝ	80.909	12.1	ΜΕΓΑΡΩΝ	23.032	-2.1
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	75.179	4.2	ΘΗΒΩΝ	21.211	-30.7
ΧΑΛΚΙΔΑΣ	67.091	1	ΛΙΒΑΔΕΙΑΣ	20.061	-18.5
ΚΑΒΑΛΑΣ	58.663	14.7	ΝΑΟΥΣΑΣ	19.871	-15.3
ΑΓΡΙΝΙΟΥ	55.737	-18	ΑΡΤΑΣ	19.435	-3.2
ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ	54.941	10.6	ΑΜΑΛΙΑΔΟΣ	18.261	1.8
ΣΕΡΡΩΝ	54.266	-1.7	ΕΔΕΣΣΑΣ	18.253	-13.1
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	54.184	-5.8	ΚΩ	17.891	-7.9
ΡΟΔΟΥ	52.318	1.4	ΣΠΑΡΤΗΣ	17.503	-13
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	48.885	-31.3	ΚΙΛΚΙΣ	17.431	-31.7
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	48.686	-9.1	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	16.321	-16.2
ΛΑΜΙΑΣ	46.406	0.6	ΕΡΜΟΥΠΟΛΕΩΣ	15.353	16.3
ΞΑΝΘΗΣ	45.111	-1.3	ΟΡΕΣΤΙΑΔΟΣ	15.246	-27.2
ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ	43.326	-14.6	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	14.813	3.1
ΒΕΡΟΙΑΣ	42.794	-13.8	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	14.279	-21.8
ΔΡΑΜΑΣ	42.501	-4.5	ΝΑΥΠΛΙΟΥ	13.822	-6.1
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	39.048	10.4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ	13.229	-16.6
ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	35.676	-12.9	ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ	12.924	-10.6
ΚΟΖΑΝΗΣ	35.242	-10.8	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	12.225	-15
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	32.031	-5.4	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ	11.678	-17.6
ΧΙΟΥ	31.361	-8.9	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	11.196	15.2
ΡΕΘΥΜΝΟΥ	30.046	8.8	ΤΥΡΝΑΒΟΥ	11.116	25.7
ΚΟΡΙΝΘΟΥ	29.787	23.1	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	10.177	-10.3
ΠΤΟΛΕΜΑΙΔΟΣ	28.671	-18.3	ΚΑΛΥΜΝΟΥ	10.149	22.4
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	27.242	-5.1	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ	10.081	-14.6

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ



Κεφάλαιο 8.

Συμπεράσματα και προτάσεις για έρευνα

Οι εξελίξεις στην κινητικότητα του πληθυσμού και στα οικιστικά πρότυπα, τόσο διεθνώς όσο και στην Ελλάδα, τις τελευταίες δεκαετίες -και ιδιαίτερα φαινόμενα όπως αυτά της αστικής διάχυσης και της περιαστικοποίησης- έχουν επιβάλει την αναμόρφωση ολόκληρου του εννοιολογικού πλαισίου που διέπει την αστικότητα, τα οικιστικά συστήματα, και την σχετική με αυτά κατηγοριοποίηση του χώρου και του πληθυσμού. Στην Ελλάδα, αντίθετα με τις περισσότερες χώρες του ανεπτυγμένου κόσμου (MDCs), το στατιστικό σύστημα της χώρας δεν έχει ακόμα ενσωματώσει τις ονοματολογίες, τους ορισμούς και το συνολικό μεθοδολογικό πλαίσιο που ανταποκρίνονται σε αυτές τις εξελίξεις. Ειδικότερα σε ό,τι αφορά την σημαντική έννοια της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής, όπως η έρευνα μας καταδεικνύει, η καθιέρωση από την ΕΣΥΕ ενός επίσημου εγχώριου ορισμού της και ο προσδιορισμός –με βάση αυτόν- των ΛΑΠ του ελληνικού χώρου θα αποτελούσε ένα εξαιρετικά χρήσιμο εργαλείο για την επιστήμη του Χώρου και για τον Σχεδιασμό -αλλά και γενικότερα για τις δημογραφικές ή οικονομικές αναλύσεις που έχουν αναφορά στην χωρική διάσταση.

Η εισαγωγή του προτύπου για τον προσδιορισμό των ελληνικών Λειτουργικών Αστικών Περιοχών που εφαρμόσαμε στην έρευνα μας, δεν προϋποθέτει καμία επιβάρυνση (ή έστω τροποποίηση) του συστήματος στο επίπεδο της συλλογής των απαιτούμενων στατιστικών δεδομένων. Οποσδήποτε, η ύπαρξη στατιστικών δεδομένων σε ό,τι αφορά τις μετακινήσεις για εργασία σε μία ακόμα χαμηλότερη χωρική βαθμίδα, όπως αυτή των δημοτικών Διαμερισμάτων -NUTS5- θα επέτρεπε έναν ακριβέστερο προσδιορισμό των ορίων των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών της χώρας -αν και η χωρική κλίμακα των ελληνικών NUTS4 (Δήμων), που είχαν προέλθει από την διοικητική μεταρρύθμιση του «Καποδίστρια»⁹¹, βρίσκεται πιο

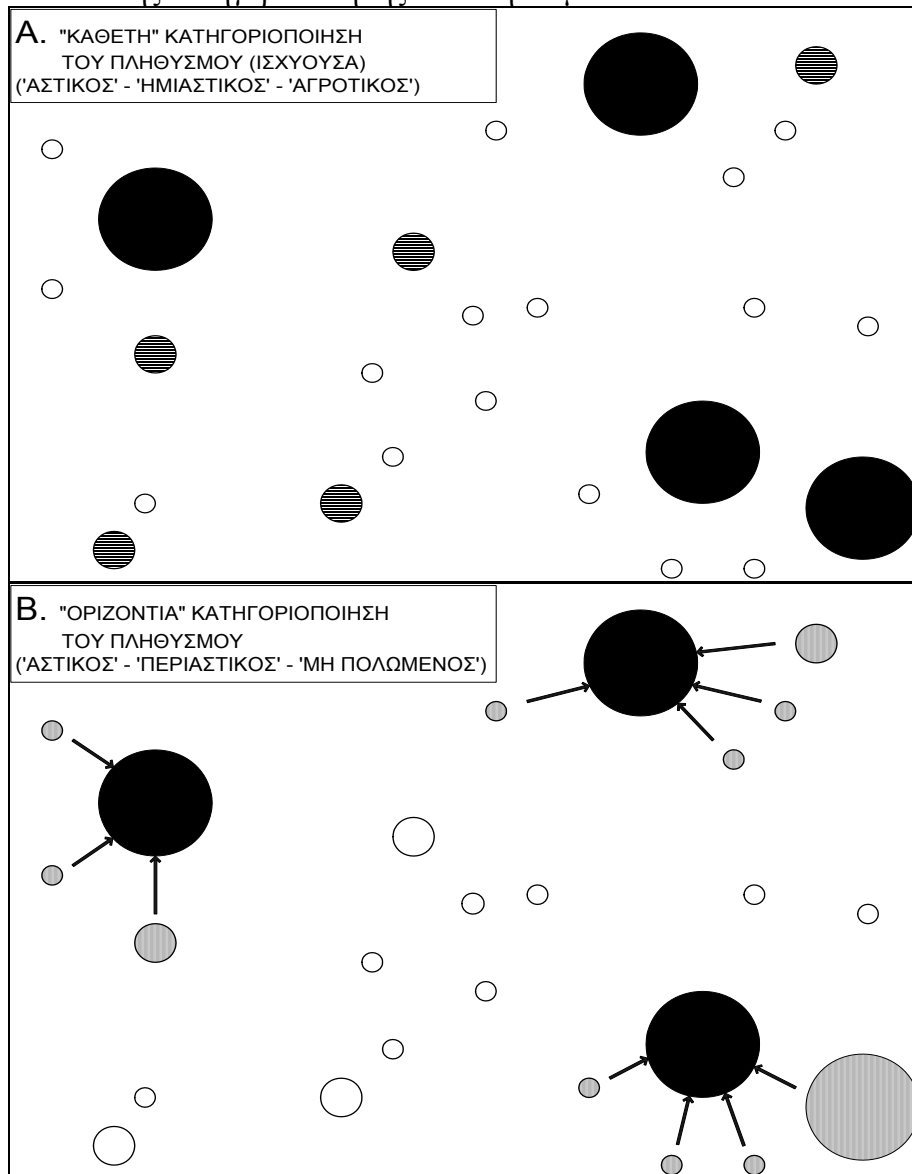
⁹¹ Η διατήρηση των «Καποδιστριακών» Δήμων ως διοικητικές υπο-ενότητες των νέων Δήμων του «Καλλικράτη» καθιστά εξαιρετικά πιθανή την συνέχιση της παραγωγής των στατιστικών δεδομένων για τον τόπο εργασίας στο χωρικό αυτό επίπεδο, προκειμένου να μην χαθεί το πλεονέκτημα της διαχρονικής συγκρισιμότητας. (Κατά ανάλογο τρόπο, η προηγούμενη μεταρρύθμιση του «Καποδίστρια» δεν είχε επιφέρει αλλαγές στις προϋπάρχουσες στατιστικές σειρές της ΕΣΥΕ που αφορούσαν το χωρικό επίπεδο των Κοινοτήτων/Δημοτικών Διαμερισμάτων).

κοντά στην κλίμακα των διοικητικών μονάδων επιπέδου NUTS5 αρκετών ευρωπαϊκών χωρών. Παράλληλα, το συγκεκριμένο πρότυπο για τον προσδιορισμό των ΛΑΠ, χαρακτηρίζεται από την απόλυτη απλότητα των κριτηρίων. Σημαντικότερο όμως από όλα τα στοιχεία του, είναι ότι προσφέρει το πλεονέκτημα της (δυνητικής) διαλειτουργικότητας, σε ένα ευρωπαϊκό –κατ’αρχήν- επίπεδο, καθώς αντιστοιχεί ουσιαστικά στο βασικό πρότυπο των *Ευρύτερων Αστικών Ζωνών* που –μέσω του *Αστικού Ελέγχου*- προτείνει η Eurostat (χωρίς ωστόσο να έχει γίνει ακόμα εφικτή η εφαρμογή του ούτε για το σύνολο των 321 πόλεων του συγκεκριμένου Προγράμματος -για πολλές από τις οποίες ο προσδιορισμός των ΕΑΖ έχει γίνει «κατά προσέγγιση», ελλείπει στατιστικών δεδομένων).

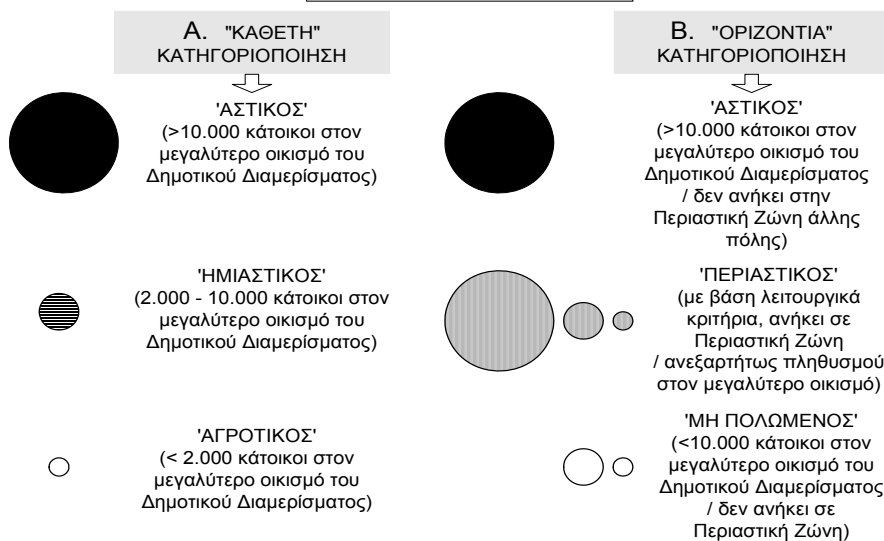
Η καθιέρωση της έννοιας των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών και ο ταυτόχρονος προσδιορισμός τους, από το επίσημο στατιστικό σύστημα της Ελλάδας, θα προσέφερε ένα πρόσθετο μεθοδολογικό εργαλείο καθώς θα κάλυπτε ένα σημερινό ονοματολογικό και στατιστικό κενό σε δύο διαφορετικά βασικά πεδία:

- Στο πεδίο της χωρικής ανάλυσης, και ειδικότερα στο κομμάτι της που αφορά τον αστικό χώρο και τις εξελίξεις στο αστικό σύστημα, θα επέτρεπε την χρήση των πλέον δόκιμων και κρίσιμων χωρικών μονάδων αναφοράς που είναι οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές. (Η αναφορά σε αυτές τις χωρικές μονάδες είναι ούτως ή άλλως επιβεβλημένη σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αφού οι σχετικές με την εισαγωγή τους υποδείξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν διατυπωθεί ήδη από την προηγούμενη δεκαετία).
- Στο πεδίο της στατιστικής κατηγοριοποίησης του πληθυσμού, θα έδινε την δυνατότητα μετάβασης σε ένα νέο πρότυπο, «οριζόντιας κατηγοριοποίησης», που ανταποκρίνεται περισσότερο στα σύγχρονα χαρακτηριστικά της αστικότητας και της αστικοποίησης (Σχήμα 8.1). Το πρότυπο αυτό της «οριζόντιας στατιστικής κατηγοριοποίησης» του πληθυσμού, μπορεί βέβαια να υπάρχει παράλληλα με το «κλασικό» πρότυπο –ή σύστημα- της «κάθετης κατηγοριοποίησης» -όπως αυτό συμβαίνει εδώ και δεκαετίες στα στατιστικά συστήματα των ΗΠΑ, της Γαλλίας και άλλων χωρών. Η συμπληρωματική τους χρήση, προσφέρει ένα πιο σύνθετο και ολοκληρωμένο σύστημα για την χωρική ανάλυση των πληθυσμιακών δεδομένων και δεικτών.

Σχήμα 8.1. Σχηματική απεικόνιση του «κάθετου» και του «οριζόντιου» προτύπου στατιστικής κατηγοριοποίησης του πληθυσμού



ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Η σημασία του προσδιορισμού των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών του ελλαδικού χώρου και της παρακολούθησης των εξελίξεων σε αυτές, αναδεικνύεται όμως ακόμα περισσότερο και από τα βασικά ευρήματα της έρευνας μας, και κυρίως μέσα από την επιβεβαίωση της πολύ μεγάλης εμβέλειας και έντασης του -σχετικά πρόσφατου για την Ελλάδα- φαινομένου της περιαστικοποίησης (και επομένως, του κρίσιμου ρόλου της). Πράγματι, όπως προέκυψε από την εφαρμογή του συγκεκριμένου προτύπου για τις Λειτουργικές Αστικές Περιοχές, στην παρούσα φάση, η πιο γρήγορα αναπτυσσόμενη κατηγορία του ελληνικού χώρου, είναι ακριβώς αυτή η «ενδιάμεση» κατηγορία που συγκροτούν οι *Περιαστικές Ζώνες*, γύρω από τα αστικά κέντρα της χώρας. Η πληθυσμιακή μεγέθυνση (+18,25%) που καταγράφηκε στην δεκαετή περίοδο 1991-2001 στις *Περιαστικές Ζώνες των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών*, αντιστοιχεί σε έναν εξαιρετικά ραγδαίο μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής της τάξης του 1,7% -ο οποίος είναι, όπως είδαμε, τριπλάσιος από αυτόν που σημειώνεται στις ελληνικές πόλεις και τα ευρύτερα Πολεοδομικά Συγκροτήματα και επταπλάσιος από αυτόν που σημειώνεται στον υπόλοιπο, εκτός των ΛΑΠ, χώρο.

Είναι επομένως φανερό ότι, η ραγδαία αυτή διαδικασία της περιαστικοποίησης του ελληνικού χώρου –μαζί και με το άλλο (παλαιότερο) σημαντικό φαινόμενο, της οικιστικής ανάπτυξης των παράκτιων ζωνών- αποτελεί το κυρίαρχο και κρίσιμο στοιχείο των χωρικών δημογραφικών εξελίξεων στην Ελλάδα, στην παρούσα φάση, και η στατιστική παρακολούθησή της είναι συνεπώς ζωτικής σημασίας.

Εξάλλου, στην εποχή όπου, τόσο το γενικό πλαίσιο του Χωροταξικού Σχεδιασμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση (*Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου*) όσο και το αντίστοιχο στο εθνικό επίπεδο (*Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*) εστιάζουν εμφατικά στην κατεύθυνση της πολυκεντρικής ανάπτυξης, σε όλα τα χωρικά επίπεδα -αλλά και σε αυτήν της παράλληλης επιστροφής στο πρότυπο της «συμπαγούς πόλης»- η ανάγκη προσδιορισμού του περιαστικού χώρου και της παραγωγής στατιστικών δεδομένων στο επίπεδο των επί μέρους Λειτουργικών Αστικών Περιοχών που τον συγκροτούν είναι (περισσότερο από ποτέ) προφανής. Αντίστροφα, χωρίς την ύπαρξη τέτοιων μεθοδολογικών «εργαλείων», η διαχείριση –σε όλα τα επίπεδα- των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, του σχηματισμού τους, της λειτουργίας τους και της εξέλιξής τους, θα

παραμείνει υποτυπώδης και –πολύ περισσότερο- δεν θα καταφέρει να συνδυάσει το πρότυπο των πολυκεντρικών αστικών περιοχών με αυτό της «συμπαγούς» ανάπτυξης των επί μέρους οικιστικών πυρήνων που τις αποτελούν, (περιορίζοντας έτσι αποτελεσματικά την βασική παθογένεια της περιαστικοποίησης που είναι η ‘αστική διάχυση’).

Οπωσδήποτε, η ερευνητική αξιοποίηση των στατιστικών δεδομένων που αναφέρονται στις κρίσιμες χωρικές μονάδες των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, είναι –όπως έχει δείξει η διεθνής εμπειρία- πολύπλευρη. Στο πλαίσιο της δικής μας προσέγγισης, διακρίναμε την ιδιαίτερη σημασία που θα είχε η ανάλυση των εξελίξεων στο ελληνικό αστικό δίκτυο (στην ιεραρχική και τυπολογική του δομή), όπως αυτό παρουσιάζεται με αναφορά στις ευρύτερες Λειτουργικές Αστικές Περιοχές των πόλεων. Ειδικότερα, σημαντική συμβολή στην έρευνα των σχετικών εξελίξεων, θα προσέφερε η ανάλυση της ιδιαίτερης δυναμικής της Θεσσαλονίκης και των άλλων μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας, η οποία (ενώ δεν αποτυπώνεται στο επίπεδο των Πολεοδομικών Συγκροτημάτων) στο επίπεδο των ΛΑΠ, εμφανίζεται να διαφοροποιείται αισθητά, τόσο από αυτήν της μητροπολιτικής Αθήνας όσο και από αυτήν των μικρότερων πόλεων, επιβεβαιώνοντας έτσι μια σαφή τάση ανάδυσης ισχυρότερων περιφερειακών πόλων, στα πρότυπα των άλλων ευρωπαϊκών χωρών - έστω και αν η ανισοκατανομή στην κορυφή του αστικού συστήματος παραμένει μακράν η σημαντικότερη που υπάρχει μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών (εξαιρουμένων των μικρο-κρατών όπως η Ισλανδία και η Μάλτα, που δεν αποτελούν βέβαια συγκρίσιμα χωρικά συστήματα). Η ιδιαίτερη αυτή δυναμική των μεγάλων περιφερειακών κέντρων της χώρας, επιβεβαιώθηκε στην έρευνα μας μόνο στην δημογραφική της διάσταση, όμως η ανάλυση και άλλων παραμέτρων –και, κυρίως, των προτύπων απασχόλησης και των οικονομικών μεγεθών- στο επίπεδο των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών, θα φωτίσει πολλά από τα κεντρικά ερωτήματα που απασχολούν τους ερευνητές, σχετικά με τις μεταβολές που σημειώνονται στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων.

Τέλος, ένα εξαιρετικά σημαντικό πεδίο περαιτέρω διερεύνησης είναι αυτό που αφορά την ανάλυση της περιαστικοποίησης του ελληνικού πληθυσμού στις δύο αντίρροπες διαδικασίες που την συνδιαμορφώνουν: Την «κεντρομόλο» τάση που διαμορφώνει η συνεχιζόμενη (λειτουργική) αστικοποίηση και την παράλληλη

«φυγόκεντρη» τάση του πληθυσμού των αστικών κέντρων προς την εξωτερική ζώνη των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών. Η διερεύνηση του σχετικού βάρους και της δυναμικής των δύο αυτών διαδικασιών, πλαισιωμένη από την ερμηνεία των οικονομικών, πολιτισμικών και κοινωνικών παραμέτρων τους, αποτελεί ένα τεράστιο πεδίο έρευνας.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

A. ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Anas A., Arnott R., Small K., (1998), "Urban spatial structure", *Journal of Economic Literature*, 36 (pp.1426-1464)

Antikainen J., (2005), "The concept of Functional Urban Areas: Findings of the ESPON project 1.1.1", *Informationen zur Raumentwicklung* Heft 7.2005, (pp. 447-456)

Arrault J.-B., (2005), "Du toponyme au concept? Usages et significations du terme 'archipel' en géographie et dans les sciences sociales", *L' espace géographique*, Tome 34, Paris (pp. 315-329)
(http://www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=EG_344_0315)

Ascher F., (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Editions Odile Jacob, Paris

Atkins D., Champion T., Coombes M.G., Dorling D. and Woodward R.,(1996), *Urban trends in England: latest evidence from the Census HMSO*, London

Baccaini B., (1997), "Les navettes des péri-urbains d'Ile de France", *Population* No 2, INED

Baccaini B. Semecurbe F., Thomas G., (2007), "Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation", *INSEE Première* No 1129, mars 2007

Barbieri G., Cruciani S., (2006), "Labour Market Areas as a Proxy of Metropolitan Regions", in OECD Workshop, Defining and Measuring Metropolitan Regions, Paris, Nov. 2006

Batten D.F.,(1995), "Network cities: creative urban agglomerations for the 21st century", *Urban Studies* 32, (pp.313-327)

Batty M., (2001), "Polynucleated Urban landscapes". *Urban Studies* vol.38 pp.635-655

Bauer G., Roux J-M (1976), *La Rurbanisation ou la Ville Eparpillée*, Seuil, Paris

Bayoh I., Irwin E., Haab T., (2002), "Flight from Blight vs. Natural Evolution: Determinants of Household Residential Location Choice and Suburbanization", American Agricultural Economics Association Meeting, Long Beach, CA, July 28-31 2002
(<http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/19668/1/sp02ba04.pdf>)

Berger M., Rouzier J., (1997), *Ville et Campagne. La fin d'un dualisme*, Economica

Berroir S., Mathian H., Saint-Julien Th., Sanders L., (2004), *Mobilités et polarisations: vers des métropoles polycentriques. Le cas des métropoles francilienne et méditerranéenne*, Etude réalisée dans le cadre du programme de recherche "Mobilités et territoires urbains"

Berroir S., (1998), "Concentration et polarisation: vers une nouvelle organisation des espaces urbanisés. Etude comparative des grandes villes françaises", thèse de doctorat, Paris

Berry B., Smith K., (1972), *City classification handbook: Methods and Applications*, J. Wiley, New York

Bessy-Pietri P., (2000a), "Recensement de la population 1999 - Les formes de la croissance urbaine", *INSEE Première* No 701, Paris, mars 2000

Bessy-Pietri P., (2000b). "Les formes récentes de la croissance urbaine", *Economie et Statistique* No 336, Paris

Bessy-Pietri P., Sicamois Y., (2001), "Le zonage en aires urbaines en 1999: 4 millions d'habitants en plus dans les aires urbaines", *Insee Première* No 765, avril 2001

Bibby P., Shepherd J., (2004), *Developing a New Classification of Urban and Rural Areas for Policy Purposes – the Methodology*, Office for National Statistics, London

Bocz G.A., Nilsson C., Pinzke S., (2008), "Periurbanity – a New Classification Model", in *Rural Futures: Dreams, Dilemmas, Dangers*, University of Plymouth

Bome K. et al., (2006), *Territory matters for competitiveness and cohesion*, ESPON Synthesis Report III, Luxembourg

Bonnin P., De Villanova R., (dir.), (1999), *D'une maison l'autre. Parcours et mobilité résidentielle*, Creaphis, Grane

Bonvalet C., (2004), "De la résidence principale à la multi-résidence", Atelier Mobilité et Résidence, 16 & 17 novembre 2004, CEPED, Nogent-sur-Marne

- Bonvalet C., Brun J., (2002), "Etat des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France", in *L'accès à la ville: les mobilités spatiales en question*, L'Harmattan, Paris
- Borsdorf A., (2004), "On the way to post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities", in *European cities Structures. Insights on outskirts*, COST Action C10
- Borchert G.J., (1982), "The Dutch settlement system", in, Van der Haegen (ed.), *West European settlement systems*, Leuven
- Boudoul J., Faur J.P., (1982), "Renaissance des communes rurales ou nouvelle forme d'urbanisation?", *Economie et Statistique* No 149, Paris
- Bouly de Lesdain S., Raulin A., (2004), "Villes et recompositions spatiales", in, Ferreol G. (ed.), *Manuel de Sociologie*
- Bourne L.S., (2001), "The urban sprawl debate: myths, realities and hidden agendas", *Plan Canada* 41 (4)
- Brown D., Cromartie J., Kulcsar L., (2004), "Micropolitan areas and the measurement of American urbanization", *Population Research and Policy Review*, 23 (pp.399-418)
- Brueckner J.K., (2000), "Urban sprawl: diagnosis and remedies", *International Regional Science Review* 23, (pp.160-171)
- Brunet R., (1989), *Les Villes Européennes*, rapport pour la DATAR, Documentation Française, Paris
- Burgel G., (1985), "Urbanisation des hommes et des espaces", in *Histoire de la France urbaine*, [tome 5:"La ville aujourd'hui"], Seuil, Paris
- Burgel G., (2009), "Athènes", in Douay N. (dir.), *La Méditerranée à l'heure de la métropolisation*, O.T.M, Paris
- Camagni R., Salone C., (1993), "Network urban structures in Northern Italy: Elements for a theoretical framework", *Urban Studies*, 30 (pp. 1053-1064)
- Carlquist T., (2006a), "Revision of the Larger Urban Zones in the Urban Audit data collection", in OECD Workshop, Defining and Measuring Metropolitan Regions, Paris, Nov. 2006
- Carlquist T., (2006b), "The Larger Urban Zones in the Urban Audit data collection", in 25th SCORUS conference on Urban and Regional Statistics and Research, Wroclaw, 30 August – 1 September 2006
- Carter H., (1975), *The Study of Urban Geography*, Edward Arnold, London
- Castells M., (1989), *The Informational City*, Blackwell, Oxford

Catalan B., Sauri D., Serra P., (2008), "Urban sprawl in the Mediterranean? Patterns of growth and change in the Barcelona Metropolitan Region 1993-2000", *Landscape and Urban Planning* 85 (pp.174-184)

Cattan N., (2002), "Redefining territories: Functional regions", OECD, 24-25 January 2002

Cattan N., Berroir S., (2005), "Les représentations de l'étalement urbain en Europe: essai d'interprétation", in, Berque A., Bonin P., Ghorra-Gobin C. (eds), *La Ville Insoutenable*, Paris

Cattan N., Pumain D., Rosenblat C., Saint-Julien Th., (2000), *Le système des villes Européennes*, Economica, 2e édition, Paris

Cattan N., Rosenblat C., (1991), "Délimiter et mesurer l'évolution des populations urbaines", *Population*, 46e année, pp.979-991, Jul-Aug 1991 (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pop_0032-4663_1991_num_46_4_3711)

Cavailhes J., Peeters D., Sekeris E., Thisse J-F., (2004), "The periurban city: why to live between the suburbs and the countryside", *Regional Science and Urban Economics* 34, (pp. 681-703)

CEC, (1992), "Urbanization and the future of cities in Europe", *Regional Development studies* No 4, DG XVI, Brussels

CEC, (1997), *E.S.D.P., European Spatial Development Perspective*, First Official Draft, Brussels

C.E.R.T.U., (2003), *Etude méthodologique sur la connaissance des déplacements des périurbains*, Tome 2, Lyon

C.E.R.T.U., (2004), *Comment suivre les évolutions urbaines? Outils et méthodes*, Actes du séminaire de l'observation urbaine du 26 octobre 2004, Lyon

Champion T., (1989), "Counterurbanization in Britain", *The Geographical Journal*, Vol. 155, No 1, pp.52-59, March 1989

Champion T., (1991), *Counterurbanization*, Edward Arnold, London

Champion T., (1995), "Internal migration, counterurbanization and changing population distribution", in *Europe's population – Towards the next century*, U.C.R. Press, London

Champion T., (1997), "The facts about the urban exodus", *Town and Country Planning*, March 1977, pp.77-79

Champion T., (2001), "A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations", *Urban Studies* Vol. 38 No 4 (pp. 657-677)

Champion T., (2004), "Are 'urban' and 'rural' outmoded terms?", Panel contribution to the Population Environment Research Network (PERN) Cyberseminar on Urban Spatial Expansion, 29 Nov – 15 Dec 2004 (http://www.populationenvironmentresearch.org/papers/Champion_contribution.pdf)

Champion T., Hugo G., (2004), *New Forms of Urbanization: Beyond the Urban-Rural Dichotomy*, Ashgate publisher, Aldershot

Cheshire P., (1989), "Urban changes in western Europe since 1951", Eurocities Conference, Eurocities, Barcelona

Cheshire P., (1990), "Explaining the recent performance of the European Community's major urban regions", *Urban Studies*, vol. 27 No 3 (pp.307-329)

Cheshire P., (1995a), "A new phase of urban development in W. Europe? An analysis of 1990/91 census data for E.U.", *Discussion papers in Urban and Regional Economics*, No 91, University of Reading

Cheshire P., (1995b), "A new phase of Urban Development in W.Europe? The evidence for the 1980s", *Urban Studies*, Vol. 32, No 7 (pp.1045-1063)

Cheshire P., (2006), "Resurgent Cities, Urban Myths and Policy Hubris: What We Need to Know", *Urban Studies*, Vol. 43 No 8, (pp. 1231-1246)

Cheshire P., Freeman A., (2006), "Defining and Measuring Metropolitan Regions: a rationale", OECD Workshop on Defining and Measuring Metropolitan Regions, Paris, Nov. 2006

Cheshire P., Hay D., (1989), "Background and the use of Functional Urban Regions", in *Urban Problems in W. Europe*, Unwin Hyman

Cheshire P., Carbonaro G., Hay D.G., (1986), "Problems in urban decline and growth in EEC countries: or measuring degrees of elephantness", *Urban Studies* vol. 23 No 1

Cheshire P. et al., (1984), *Regional policy and urban decline: The Community's role in tackling urban decline*, University of Reading

Chesneaux, (1996), *Habiter le temps*, Ed. Bayard

Choay F., (1994), "Le règne de l'urbain et la mort de la ville", in Dethier J., Guiheux A. (dir.), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Editions du Centre Pompidou, Paris, pp.26-35

Choffel P., (2000), "Les transformations des espaces urbains dans les années '90: une périurbanisation au ralenti", *Regards sur l'actualité* No 260, La Documentation Française, Paris

Clark D., (1982), *Urban Geography*, London

Clark D., (1989), *Urban decline*, Routledge, London

Clark D., (1996), *Urban World/Global City*, Routledge, London and New York

Clark W.A.V. and Kuijpers-Linde M., (1994), "Commuting in restructuring urban regions", *Urban Studies* 31, (pp.465-483)

Claval P., (2003), "De la ville à l'archipel urbain", in Claval P., *La géographie du XXIème siècle*, L'Harmattan, Paris

Coleman D. (Ed.), (1996), *Europe's Population in the 1990's*, Oxford University Press, Oxford

Coombes M., (2002), "Travel to Work Areas and the 2001 Census", Report to the Office for National Statistics, Newcastle University

Coombes M., Raybould S., (2001), "Public policy and population distribution: developing appropriate indicators of settlement patterns", *Environment and Planning C: Government and Policy*, Vol. 19, (pp.223-248)

Corboz A., (2000), "La Suisse comme hyperville", *Le Visiteur*, 6, (pp. 112-129)

Couch C., Leontidou L., Petschel-Held G., eds. (2007), *Urban Sprawl in Europe: Landscapes, Land-use Change and Policy*, Blackwell, Oxford

Crozet Y., Joly I., (2006), *La "loi de Zahavi". Quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville?*, PUCA, Paris

C.U.R.D.S, (1999), "Core Cities: Key Centres for Regeneration – Final Report", Centre for Urban and Regional Development Studies, University of Newcastle Upon Tyne

Dematteis G., (2001), "Shifting Cities", in, Minca C. (Ed.), *Postmodern Geography. Theory and Praxis*, Chapter 5, Blackwell, Oxford

Deschamps L., Descours L., Cohen-Solal M., Jacquot A., (1991), "Les migrations alternantes: un Volant d'ajustement du marché de travail", *Economie et Statistique*, No 249, décembre 1991

Deutinger Th., (2005), "You shall be urban", *Monu -Magazine on urbanism* No 3, Rotterdam, July 2005

- Dickinson R. (1957), "The Geography of commuting: The Netherlands and Belgium", *Geographical Review*, Vol. 47, No 4, Oct. 1957 (pp.521-538)
- Donzelot J., (1999), "La nouvelle question urbaine", *Esprit*, Novembre 1999
- Dorier-Apprill E., (2001), *Le vocabulaire de la ville, Notions et références*, Editions du Temps, Paris
- Dubois-Taine G., Chalas Y., Lusson P., Portmann G., (1997), *La ville émergente*, éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues
- Dupuy G., (1998), *Les territoires de l'automobile*, Editions Anthropos
- Dureau F. et al., (dir.), (2000), *Metropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Anthropos, Paris
- Ellin N., (1996), *Postmodern Urbanism*, Blackwell Publishers, Cambridge, USA
- Emangard P.-H., (2001), "Des agglomérations aux archipels", dans, *Villes du XXIème siècle. Quelles villes voulons nous? Quelles villes aurons nous?* Actes du colloque de La Rochelle
- EEA, (2006), *Urban sprawl in Europe, The ignored challenge*, European Environment Agency Report No 10, Copenhagen
- ESPON 1.1.1./Nordregio (ed.), (2006), *ESPON 1.1.1 Potentials for polycentric development in Europe*, Final Report, Nordregio/ESPON Monitoring Committee, Stockholm/Luxembourg
- ESPON Monitoring Committee, (2009), *ESPON 2013 Database – First Interim Report*, Luxembourg
- Eurostat, (2004), *Urban Audit Methodological Handbook* (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-BD-04-002/EN/KS-BD-04-002-EN.PDF)
- Eurostat, (2005), *Increasing the number of Urban Audit Cities*, Working Party on 'Regional and Urban Statistics', Luxembourg
- Eurostat, (2009a), *European Regional and Urban Statistics, Reference Guide* (<http://www.pedz.uni-mannheim.de/daten/edz-ma/eus/08/KS-RA-07-024-EN.pdf>)
- Eurostat, (2009b), *Regional Statistical Yearbook*
- Ewing R., (2008), "Characteristics, Causes and Effects of Sprawl: A Literature Review", in Marzluff J. et al. (ed.), *Urban Ecology*, Springer (pp. 519-535)

- Fathy T., (1991), *Telecity, Information Technology and its Impact on City Form*, Praeger, New York
- Faure E., (1932), *Découverte de l'archipel* (Réédition: 1995, Gallimard/Seuil, Paris)
- Fouchier V., (1998), *La densité humaine nette: un indicateur d'intensité urbaine*, Données urbaines 2, Economica, Paris
- Ferrier J.-P., (2000), "De l'urbain au post-urbain", in Bailly A.S. et al. (dir.), *Les très grandes villes dans le monde*, CNED-SEDES, Paris
- Fitzsimmons J. and Ratcliffe M., (2002), "Reflections on the review of the metropolitan area standards in the United States, 1990-2000", in Seminar on New Forms of urbanization: Conceptualizing and Measuring Human Settlement in the 21st Century, Bellagio, Italy, March 11-15 2002
- FNAU, (2001), *Atlas des aires urbaines*, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, Paris
(<http://www.fnau.org/publication/publications.asp>)
- FNAU, (2006), *Des aires urbaines aux systèmes métropolitains*, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, Paris
(<http://www.fnau.org/file/news/AiresUrbSystMetrop06.pdf>)
- Ford T., (1999), "Understanding Population Growth in the Peri-Urban region", *International Journal of Population Geography*, 5, (pp. 297-311)
- Freeman A., (2004), *Measuring and Comparing World Cities*, Greater London Authority, Working Paper 9
(http://www.london.gov.uk/mayor/economic_unit/docs/workingpaper_09.pdf)
- Freeman A., (2005), *Towards a common standard – Comparing European and American Cities*, Greater London Authority, Working Paper 13
(http://mpira.ub.uni-muenchen.de/18104/1/MPRA_paper_18104.pdf)
- Frey W.H., Alden S., (1992), "Metropolitan Areas as Functional Communities: A Proposal for a New Definition", *PSC Research Report No 92-245*, July 1992
- Frey W.H. and Zimmer Z., (2001), "Defining the city", in R. Paddison (Ed.) *Handbook of Urban Studies*, (pp.14-35), London
- Fujita M., Ogawa H., (1982), "Multiple equilibria and structural transition of nonmonocentric urban configurations", *Regional Science and Urban Economics* 12, (pp.161-196)

- Gadais M., Grammont P., Nourisson A., Noel C., Roche-Woillez G., (2004), *Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations? Approche de la question et proposition d'indicateurs*, Rapport d'Etudes, CERTU, Paris
http://www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/parties_1_et_2_cle5133bd.pdf)
- Garreau J., (1991), *Edge city life on the new frontier*, Doubleday, New York
- Gascon M.O., (2001), *Les évolutions de la mobilité en France et en Europe*, CERTU
- Geddes P., (1915), *Cities in Evolution*, Williams and Northgate, London
- Gepts E., (2002), "The relation between ICT and space", 7th International Symposium on Information and Communication Technologies in Urban and Spatial Planning and Impacts of ICT on Physical Space, Vienna
- Geyer H.S., (ed.), (2002), *International Handbook of Urban Systems: Studies of Urbanization and Migration in Advanced and Developing Countries*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham
- Giraut F., Vanier M., (2000), «Plaidoyer pour la complexité territoriale», in Gerbaux F. et al, *Utopie pour le territoire: cohérence ou complexité?*, Aube, Paris
- Godard X., (2008), *Les mobilités et les échanges dans la construction et la structuration des espaces métropolisés*, OTM, Paris
[http://www.metropolisation-mediterranee.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/mobilite_cahier_no6.pdf -_Adobe Acrobat Professional cle7fb952.pdf](http://www.metropolisation-mediterranee.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/mobilite_cahier_no6.pdf_-_Adobe_Acrobat_Professional_cle7fb952.pdf))
- Graham S., Marvin S., (1996), *Telecommunications and the City: Electronic Spaces, Urban Places*, Routledge, London
- Guerin-Pace F., (1995), "Rank-size distribution and the process of urban growth", *Urban Studies* vol. 32, No3, (pp.551-562)
- Guerin-Pace F., (1993), *Deux siècles de croissance urbaine*, Economica, Paris
- Guerois M., Paulus F., (2002), "Commune centre, agglomération, aire urbaine: quelle pertinence pour l'étude des villes?", *Cybergeo* No 212
- Gutkind E. A., (1962), *The Twilight of Cities*, New York
- Hall P., (1997a), "The future of the Metropolis and its Form", *Regional Studies*, Vol. 31, (pp.211-220)
- Hall P., (1997b), "Modelling the post-industrial city", *Futures*, 29 (pp.311-322)

- Hall P., (2003), "The end of the city? The report of my death was an exaggeration", *City* 7:2 (pp.141-152), July 2003
- Hall P., Hay D., (1980), *Growth centers in the European urban system*, Heinemann Educational, London
- Halleux J.-M., (2002), "Commented bibliography on Belgium", in *Outskirts of European Cities*, European Commission, COST Action C10
- Harding A., Marvin S., Robson B., (2006), *A framework for City-Regions*, ODPM, London
- Hart J. F., editor, (1991), *Our Changing Cities*, Johns Hopkins University Press, Baltimore and London
- Harvey D., (1989), *The Urban Experience*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore
- Harvey D. (1990), *The condition of Postmodernity*, Blackwell, London
- Healey and Baker, (1995), *European Cities Monitor: Europe's Top Cities. Executive Summary*, London
- Henderson J.V., (1982), "The impact of government policies on urban concentration", *Journal of Urban Economics*, vol. 12, pp. 280-303
- Henry A., (2005), *Projet urbain et Jeux olympiques: Le cas d'Athènes 2004*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Franche-Comte, Besancon
- Heran F., (2003), "Forme du reseau viaire et détours", ASRDLF – 39eme Conférence, Lyon
- Hoffmann-Martinot V., (2004), "Towards an Americanization of French metropolitan areas?", Paper presented at the Department of Political Science and International Relations, Universidad Autonoma de Madrid, February 2004 (http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/05/01/96/PDF/TOWARD_AN_AMERICANIZATION_OF_FRENCH_METROPOLITAN_AREAS.pdf)
- Hubert J.-P., (2009), "Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs", *INSEE Première* No 1252, juillet 2009
- Huff D.L., Lutz J.M., (1995), "Change and continuity in the Irish urban system", *Urban studies*, vol. 32 No 1
- Hugo G., Champion T., Lattes A., (2003), "Toward a New Conceptualization of Settlements for Demography", *Population and Development Review* 29(2) (pp.277-297), June 2003

- Hwang S.S., Murdock S.H., (1998), "Toward an Integrated Ecological-Sociological Theory of Suburbanization", in Micklin M., Poston D., (ed.), *Continuities in Sociological Human Ecology* (pp. 269-282), Springer, New York
- Iaquinta D.L. and Drescher A.W., (2000), "Defining peri-urban: understanding rural-urban linkages and their connection to institutional contexts", in 10th World Congress of the International Rural Sociology Association, Rio de Janeiro
- I.N.S.E.E, (1998), "Les zonages: enjeux et méthodes", *INSEE Méthodes* No 83, décembre 1998, Paris
- Isserman A.M., (2005), "In the national interest: Defining rural and urban correctly in research and public policy", *International Regional Science Review*, 28,4 (pp.465-499), October 2005
- Jaillet M.-C., (1999), "Peut-on parler de sécession urbaine a propos des villes européennes?", *Esprit*, Novembre 1999
- Julien Ph., (2000), "Mésurer un univers urbain en expansion", *Economie et Statistique* No 336, Paris, juin 2000
- Julien Ph., (2001), "Les grandes villes françaises étendent leur influence", *INSEE Première* No 766, Paris
- Julien Ph., (2007), "Analyse critique de la pertinence de l'aire urbaine pour étudier l'étalement urbain", CERTU, Septembre 2007, Lyon (http://lara.inist.fr/bitstream/2332/1280/2/CERTU-RE_07-19t1.pdf)
- Katochianou D., (1992), "The Greek system of cities", *Ekistics* vol. 59, No 352/353 (pp. 56-60)
- Kaufmann V., (2000), *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne
- Keil R., (1994), "Global sprawl: urban form after Fordism?", *Environment and Planning D. Society and Space*, 12: 2 (pp.131-136)
- Kiehl M., Panebianco S., (2003), "Suburbanisation, Counterurbanisation, Reurbanisation? An empirical analysis of recent employment and population trends in Western Europe", ERSA 2003 conference, Jyväskylä
- Kloosterman R. and Musterd S., (2001), "The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda", *Urban Studies* Vol.38, No 4 (pp.623-633)
- Kontuly T., (1998), "Contrasting the counterurbanisation experience in European nations", in Boyle P., Halfacree K., (ed.): *Migration Into Rural Areas*, J. Wiley & Sons, Chichester

Korcelli P., (1975), "A preliminary attempt at defining functional urban regions for Poland and related questions", IIASA, Working Paper 75-176
(<http://www.iiasa.ac.at/Admin/PUB/Documents/WP-75-156.pdf>)

Korcelli P., Korcelli-Olejniczak E., Kozubek E., (2008), "Typologies of European Urban-Rural Regions: a Review and Assessment", *Geographia Polonica*, 81: 2, Warsaw (pp.25-42)
(http://bibliotekacyfrowa.pan.pl/Content/151/GP_81_2_2008_i.pdf)

Lang R.E., (2003), *Edgeless Cities. Exploring the Elusive Metropolis*, Brookings Institution Press, Washington

Law C.M., (1988), *The Uncertain Future of the Urban Core*, Routledge, London

Leemans S., Pattyn M., Rousseau S., Van der Haegen H., (1989), "Les régions urbaines belges en 1981", *Etudes statistiques*, no 89 pp.5-25

Le Gleau J.P., Pumain D., Saint Julien T., (1996), "Villes d'Europe: a chaque pays sa définition", *Economie et Statistique*, No 294-295, Paris

Le Jeannic T., (1996), "Une nouvelle approche territoriale de la ville", *Economie et Statistique* No 294-295, Paris

Le Jeannic T., (1997a), "Radiographie d'un fait de société: la périurbanisation", *INSEE Première* No 535, Juin 1997
(http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ip535.pdf)

Le Jeannic T.,(1997b), "Trente ans de périurbanisation: extension et dilution des villes", *Economie et Statistique* No 307, pp. 21-41, Paris

Le Jeannic T., Vidalenc J., (1997), "Le zonage en aires urbaines", *INSEE Première* No 516, Avril 1997

Leontidou L., (1990), *The Mediterranean city in transition: social change and urban development*, Cambridge University Press, Cambridge

Leontidou L., Afouxenidis A., Kourliouros E., Marmaras E., (2003), *Causes and consequences of urban sprawl in Athens and East Attica, 1981-2001*, Second annual Report to the EC, Energy, Environment and Sustainable Development DG XIII, City of the Future

Luyten S., Van Hecke E., (2007), "De Belgische stadsgewesten 2001", *Statistics Belgium Working Paper*, nr.14

Maciocco G., (2008), "The Discomposed City", in Maciocco G., *Fundamental Trends in City Development*, Springer, Berlin

- Mantziaras P. (2005), "La ville dispersée: Entre phénomène et projet", Séminaire "Penser l'espace", 16/11/2005, EPFL, Lausanne
<http://choros.epfl.ch/webdav/site/ladyt/users/106674/public/Mantziaras.pdf>
- Marchetti C., (1994), "Anthropological Invariants in Travel Behavior", *Technological Forecasting and Social Change*, No 47 (pp.75-88), Laxenburg, Austria
- Marconis R., (1997), "Villes et campagnes. L'évolution des zonages statistiques en France", *Historiens et Géographes* No 356, Paris
- Markandey R., (2006), "Operational Definitions of Urban, Rural and Urban Agglomeration for Monitoring Human Settlements", in 25th SCORUS Conference on Urban and Regional Statistics and Research, Wroclaw, 30 August – 1 September 2006
- Mathieu N., (1996), "Rural et urbain. Unité et diversité dans les évolutions des modes d'habiter", in Jollivet M., Eizner N., (dir.) *L'Europe et ses campagnes*, Paris pp. 187-205
- McMillen D.P., Smith S.C., (2003), "The number of subcenters in large urban areas", *Journal of Urban Economics*, 53 (pp. 321-338)
- Meijers E.J., Waterhout B., Zonneveld W.A.M., (2007), "Closing the Gap: Territorial Cohesion through Polycentric Development", *European Journal of Spatial Development*, Refereed Articles, no 24, Oct 2007,
<http://www.nordregio.se/EJSD/refereed24.pdf>
- Merenne-Schoumaker B., Van der Haegen H., Van Hecke E., (1998), *Urbanisation. Monographie no 11 du Recensement General de la Population du 1er mars 1991*, INS, Bruxelles
- Merlin P., (1991), *L'Urbanisme*, PUF, Paris
- Merlin P., (1994), *La Croissance urbaine*, PUF, Paris
- Metz D., (2008), *The Limits to Travel: How far will you go?*, Earthscan
- Mieszkowski P., Mills E., (1993), "The Causes of Metropolitan Suburbanization", *Journal of Economic Perspectives*, 7(3) (pp.135-147)
<http://www.owlnet.rice.edu/~econ461/papers/mieszko2.pdf>
- Montgomery M. et.al. (editors), (2003), *Cities Transformed: Demographic Change and its Implications in the Developing World*, National Research Council
- Montigny G., (1992), *De la ville a l'urbanisation. Essai sur la genèse des études urbaines francaises en géographie, sociologie et statistique sociale*, L'Harmattan, Paris

- Moriconi-Ebrard F., (2008), *Identification et dynamique des espaces périurbains*, CERTU – Les Rapports d'étude, Paris
- Moriconi-Ebrard F., (2009a), "La métropolisation: un processus lié à la privatisation de la mobilité", in Douay N. (dir.), *La Méditerranée à l'heure de la métropolisation*, O.T.M, Paris
http://www.metropolisation-mediterranee.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/la_mediterranee_a_l_heure_de_la_metropolisation_cle27b746.pdf)
- Moriconi-Ebrard F., (2009b), "Dynamiques spatiales du peuplement: comparaisons", in Douay N. (dir.), *La Méditerranée à l'heure de la métropolisation*, O.T.M, Paris
- Muhammad S., (2007), *Future urbanization patterns: in the Netherlands under the influence of information and communication technologies*, Doctoral Thesis, Utrecht University
- Newman P., Thornley A., (1996), *Urban planning in Europe*, Routledge, London
- Nicot B.H., (2005), "Urbain-Rural: De quoi parle-t-on?", SIRIUS, Institut d'Urbanisme de Paris, juin 2005
- NUREC (Network on Urban Research in the European Union), (1994), *Atlas of agglomerations in the European Union*, Duisburg
- Nystrom J., (1992), "The cyclical Urbanization Model. A Critical Analysis", *Geografiska Annaler*, Vol. 74 No 2, (pp.133-144)
- ODPM, (2002), "A review of urban and rural definitions. Project Report", Office of the Deputy Prime Minister, London
- ODPM, (2004), *Our Cities are Back: Competitive Cities make Prosperous Regions and Sustainable Communities*, Office of the Deputy Prime Minister, London
- OMB-Office of Management and Budget, (2000a), "Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Areas: Notice", *Federal Register*, 27 December 2000 (<http://www.bls.gov/lau/FRN249.pdf>)
- OMB-Office of Management and Budget, (2000b), "Alternative Approaches to defining metropolitan and nonmetropolitan areas: Notice", *Federal Register*, Vol 63 No244
- ONS, (2004), *Census 2001.Key Statistics for urban areas in the North*, Office for National Statistics, London
- Orfeuill J-P., (2002), *Etat des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne en France*, C.R.E.T.E.I.L, Université Paris XII

- Orfeuil J-P., (2004), *Etudier et qualifier les mobilités et les espaces urbains*, C.R.E.T.E.I.L, Université Paris XII
<http://urbanisme.u-pec.fr/documentation/2004-etudier-et-qualifier-les-mobilites-et-les-espaces-urbains-69996.kjsp>)
- Palen J.J., (1995), *The Suburbs*, McGraw-Hill, New York
- Paquot T. et al., (2000), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, La Découverte, Paris
- Parkinson M., (2005), "Urban Policy in Europe – Where have we been and where are we going", in Antalovsky E. et al., (Eds) *European Metropolitan Governance: Cities in Europe – Europe in Cities*, Vienna and Liverpool
- Parr J.B., (2005), "Perspectives on the city-region", *Regional Studies*, 39, (pp. 555-566)
- Parr J.B., (2007), "Spatial Definitions of the City: Four Perspectives", *Urban Studies* Vol. 44, No2, (pp. 381-392)
- Pattyn M., Van der Haegen H., (1979), "Les régions urbaines belges", *Etudes Statistiques*, 56, INS, (pp.3-18)
- Paulet J.P., (2000), *Géographie urbaine*, Armand Colin, Paris
- Paulus F., Pumain D., (2000), "Trajectoires de villes dans le système urbain", in *Données urbaines 3*, Economica, Paris
- Petrakos G., (1992), "Urban concentration and agglomeration economies: Reexamining the relationship", *Urban Studies*, Vol. 29, No 8 (pp.1219-1230)
- Phelps N.A., Parsons N., (2003), "Edge urban geographies: notes from the margins of Europe's capital cities", in *Urban Studies*, Vol.40 No 9 (pp.1725-1949)
- Pichler-Milanovic N., (2007), "European urban sprawl: Sustainability, cultures of (anti)urbanism and "hybrid cityscapes", *Dela*, Vol. 27, pp. 101-133, Ljubljana
http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/Dela_27/06_pichler.pdf)
- Pinol J.-L., (dir.), (2003), *Histoire de la France urbaine*, Seuil, Paris
- Pinson D., Thomann S., (2002), *La maison en ses territoires, de la villa à la ville diffuse*, L'Harmattan, Paris
- Piron O., (2004), "Penser, nommer, classer les territoires", *Revue Urbanisme*, No 338 (pp. 70-72)

- Potier F., (2007), *Le périurbain – Quelle connaissance? Quelles approches?* Les rapports d'étude. Certu, Avril 2007
- Pumain D., (1999), *Summary report on 2.2 Typology of cities and urban-rural relationships*, Study Program in European Spatial Planning, Paris (<http://nordregio.shotcode.no/filer/spespn/Files/2.2.Summary.pdf>)
- Pumain D., (2000), "Settlement systems in the evolution", *Geografiska Annaler*, 82B, 2, (pp.73-87)
- Pumain D., (2004), "Urban Sprawl: is there a French case?", in, Richardson H.W., Bae C.C. (Ed.) *Urban Sprawl in Western Europe and the United States* (pp.137-157)
- Pumain D., (2006), "Alternative explanations of hierarchical differentiation in urban systems", in, Pumain D. (ed.), *Hierarchy in Natural and Social Sciences*, Springer (pp.169-222)
- Ratcliffe M., (2002), "Creating Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas", American Sociological Association annual meeting, August 19, 2002
- Razin E., (2007), "Deconcentration of economic activities within metropolitan regions: A qualitative framework for cross-national comparison", in, Razin E., Dijst M., Vazquez C., (Eds), *Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas*, Springer
- Redor P., (2007), "Mesures et définitions de l'étalement urbain, de quoi parle-t-on?", Conseil National de l'Information Statistique – CNIS, 25 mai 2007
- Riguelle F., Thomas I., Verhetsel A., (2007), "Measuring urban polycentrism: a European case study and its implications", *Journal of Economic Geography* 7(2) pp.193-215, Oxford
- Roncayolo M., (1985), "Nouveau cycle ou fin de l'urbanisation?", in *Histoire de la France urbaine*, (tome 5: La ville aujourd'hui), Seuil, Paris
- Roncayolo M., (1990), *La ville et ses territoires*, Gallimard, Paris
- Roux E., Vanier M., (2008), *La périurbanisation: problématiques et perspectives*, DIACT, Paris
- Roux J.-M., (2004), "Blé, melons, voies rapides, parcs d'affaires et pavillons", *Revue Urbanisme* no 338
- Rozenblat C., Cicille P., (2003), *Les villes européennes: analyse comparative*, D.A.T.A.R, Paris
- Sassen S., (1991), *The Global City*, University Press, Princeton

- Schwanen T., Dieleman F., Dijst M., (2004), "The Impact of Metropolitan Structure on Commute Behavior in the Netherlands: A Multilevel Approach", *Growth and Change* Vol. 35 No 3 (pp.304-333)
- Scott A. J., (2000), "Economic geography: the great half century", *Cambridge Journal of Economics*, 24 (pp.483-50)
- Sieverts T., (2003), *Cities without cities. An interpretation of the Zwischenstadt*, Spon Press, London
- Sintès P., (2008), "Lire les résultats du recensement grec de 2001. Tendances du peuplement et pratiques sociales de l'espace", *L' espace géographique*, Tome 37, 2008/3, Montpellier (pp. 253-269)
- Soja E., (2000), *Postmetropolis*, Blackwell, Oxford
- Stevenson D., (2003), *Cities and Urban Cultures*, Open University Press
- Suarez-Villa L., (1988), "Metropolitan evolution, sectoral economic change, and city-size distribution", *Urban Studies*, Vol. 25 No 1
- Sudjic D., (1992), *The 100 Mile City*, Andre Deutsch, London
- Talbot J., (2001), "Les déplacements domicile-travail", *INSEE Première* No767
- Thomas I., Verhetsel A., Beelen M., (2008), "Quand la Belgique se réveille", *Les Echos du Logement*, juin '08, Bruxelles
- Thomsin L., (2001), "Un concept pour le decrire: L'espace rural rurbanisé", *Ruralia*, No 09, Paris
(<http://ruralia.revues.org/document250.html>)
- Turok I., (1999), "Urban labour markets:the causes and consequence of change", *Urban Studies*, 36 (pp. 893-915)
- Turok I., Mykhnenko V., (2006), "Resurgent European Cities?", CPPR, University of Glasgow, September 2006
- Turok I., Mykhnenko V., (2007), "The trajectories of European cities, 1960-2005", *Cities*, Vol.24, No3, pp.165-182
- U.N., (1967), *Principles and Recommendations for the 1970 Population Censuses*, Department of Economic and Social Affairs, New York
- U.N., (1969), *Growth of the world's urban and rural population, 1920-2000*, Department of Economic and Social Affairs, New York
- U.N., (1996), *An Urbanizing world: global report on human settlements*, Centre for Human Settlements (Habitat)

U.N., (1997), *Glossary of Environment Statistics*, Studies in Methods, Series F, No 67, New York

U.N., (1998), *World Urbanization Prospects: The 1996 Revision*, Department of Economic and Social Affairs, New York

U.N., (2008), *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*, Department of Economic and Social Affairs, New York

U.S. Census Bureau, (2005), *Population Change in Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: 1990-2003*

Van der Haegen H., Pattyn M., (1980), "An operationalization of the concept of city region in west-european perspective: The Belgian city regions", *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, V. 71-2 (pp.70-77)

Van der Haegen H., Van Hecke E., Juchtmans G., (1996), "Les régions urbaines belges en 1991", *Etudes Statistiques de l'INS* 104

Van den Bergh L. e.a.,(1982), *Urban Europe: A study of growth and decline*, European coordination Centre for Research and documentation in Social sciences, Pergamon Press

Viard J., (1994), *La société d'archipel*, Editions de l'Aube, La tour d'Aygues

Viard J., (dir), (2002), *La France des temps libres et des vacances*, Editions de l'Aube/DATAR, La tour d'Aygues

Vliegen M., (2003), "Territorial referencing, regionalization and statistical description", Proceedings of the Potsdam SCORUS Satellite Conference, 21-23 August 2003

Webber M.M., (1996), *L'urbain sans lieu ni bornes*, Ed. de l'Aube, (original edition: 1964, *The Urban Place and the Nonplace Urban Realm*)

Weiler C.J. Jr., (1971), "Metropolitan Definitions in Comparative Political Research", *Comparative Politics*, Vol.3 No3 (pp.429-446), New York, April 1971

Wells H.G., (1902), *Anticipations*, London (2007 edition, BiblioLife, Charleston)

White P., (1984), *The West European City*, Longman, London

Wiel M., (1999), *La transition urbaine: Le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Liège

Wiel M., (2000), "Forme et intensité de la périurbanisation et aptitude à la canaliser", *Données urbaines 3*, Economica, Paris

Wirth L., (1938), "Urbanism as a way of life", *American Journal of Sociology*, 44 (pp.1-24)

Wynn M., (1984), *Planning and urban growth in southern Europe*, Mansell, London

Zahavi Y., (1979), *The 'UMOT' Project*, Report prepared for the U.S. Department of Transportation and the Ministry of Transport of Federal Republic of Germany

B. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αγγελίδης Μηνάς, (2002), «Η αιφόρος ανάπτυξη των πόλεων, η Ευρωπαϊκή Ένωση και η αρχιτεκτονική», εισήγηση στο 10^ο Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο – Αθήνα 9-11/12/1999, Έκδοση ΤΕΕ, Αθήνα

Αθανασίου Λ., Καβαδιά Π., Κατοχιανού Δ., Τονικίδου Π., (1995), *Διαπεριφερειακή ανάλυση και πολιτική και βασικά στοιχεία κατά περιφέρεια και νομό*, Κ.Ε.Π.Ε-Εκθέσεις Νο 19, Αθήνα

Αίσωπος Γ., (2006), «Η διάχυτη πόλη», στο Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., (Επιμ.), *Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική πόλη*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα

Αίσωπος Γ., Σημαιοφορίδης Γ., (Επιμέλεια), (2001), *Η σύγχρονη (ελληνική) πόλη*, Metropolis Press, Αθήνα

Ανδρικοπούλου Ε., (1988), *Οργάνωση του χώρου. Αστική και περιφερειακή θεωρία*, Α.Π.Θ., Θεσσαλονίκη

Αραβαντινός Α., (1997), *Πολοδομικός σχεδιασμός για την βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Συμμετρία, Αθήνα

Burgel G., Δεμαθάς Ζ., (επίμ.), (2001), *Η Ελλάδα μπροστά στην τρίτη χιλιετία*, Έκδοση ΤΟΠΑ-Πάντειο, Αθήνα

Γετίμης Π., (1989), *Οικιστική πολιτική στην Ελλάδα: Τα όρια της μεταρρύθμισης*, Εκδόσεις Οδυσσεάς, Αθήνα

Γετίμης Π., Καυκαλάς Γ., Μαραβέγιας Ν., (1994), *Αστική και περιφερειακή ανάπτυξη. Θεωρία, ανάλυση και πολιτική*, Θεμέλιο, Αθήνα

Γεωργιάδου Θεανώ, (2002), «Οι πιστώσεις των Κ.Π.Σ και οι επιπτώσεις τους στη Χωροταξική πολιτική και τα Αστικά κέντρα», εισήγηση στο 10^ο Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο – Αθήνα 9-11/12/1999, Έκδοση ΤΕΕ

Γλυτσός Ν.,(1988), *Περιφερειακές ανισότητες στην Ελλάδα: Δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά*, ΚΕΠΕ-Επιστημονικές μελέτες Νο27, Αθήνα

Δελλαδέτσιμας Π., (2000), *Νέα πρότυπα αστικοποίησης και ενδιάμεσες αστικές συγκεντρώσεις στην Ελλάδα*, Αθήνα

Δρεπτάκης Μανόλης, (1996), *Δημογραφικές εξελίξεις στην Ελλάδα, 1961-1990*, Ι.Α.Δ.Η.Π., Αθήνα

Δωρής Γ., (2008), «Προσδιορισμός Λειτουργικών Αστικών Περιοχών στον ελλαδικό χώρο», Παρατηρητήριο εγνατίας οδού, Θεσσαλονίκη

Εισαγωγή στην Νεοελληνική Οικονομική Ιστορία, (Συλλογικό), (1999), Πανεπιστήμιο Αθηνών, Εκδόσεις Δάρδανος, Αθήνα

Ε.Μ.Π. – Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, (1996), «Το οικιστικό δίκτυο στην Ελλάδα. Υπάρχουσα κατάσταση, πρότυπο πολιτικής, χωροταξική εξειδίκευση», Ερευνητικό πρόγραμμα για το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε (επιστ. Υπεύθυνος Μ. Αγγελίδης), Φάση Α', Αθήνα

Ε.Ε. - Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, (2004), Γνωμοδότηση της 1/7/04, με θέμα «Οι μητροπολιτικές περιοχές: κοινωνικοοικονομικές συνέπειες για το μέλλον της Ευρώπης», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C302, 7 Δεκεμβρίου 2004

Ε.Ε.- Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, (2007), Γνωμοδότηση της 25/4/07, με θέμα «Μητροπολιτικές περιοχές: Οι κοινωνικοοικονομικές τους συνέπειες για το μέλλον της Ευρώπης», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C168, 20 Ιουλίου 2007

Ε.Ε.- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1995), *Περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, Ευρώπη 2000+ - Συνεργασία για τη χωροταξία στην Ευρώπη*, ΥΕΕΕΚ, Λουξεμβούργο

Ε.Ε. - Επιτροπή των Περιφερειών, (1998), Γνωμοδότηση της 14/5/98, για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής: Έπος ένα πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C251, 10 Αυγούστου 1998

Ε.Ε. - Επιτροπή των Περιφερειών, (1999), Γνωμοδότηση της 14/1/99 για το «Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C093, 6 Απριλίου 1999

Ε.Σ.Υ.Ε, (1998), *Δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού*, Αθήνα

Ε.Σ.Υ.Ε, (2003), *Πραγματικός πληθυσμός της Ελλάδας, κατά νομούς, Δήμους, Κοινότητες, Δημοτικά/Κοινοτικά Διαμερίσματα και Οικισμούς – Απογραφή 2001*, Αθήνα

- Θεοδωρά Γ., Λουκάκης Π., (2005), «Τυπολόγηση των ελληνικών πόλεων με κριτήρια περιφερειακής εμβέλειας», *Αειχώρος* 4 (2), Βόλος (σ.128-157)
- Ι.Τ.Α (Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης) – Κ.Ε.Δ.Κ.Ε, (2008), *Η πρόκληση μιας νέας Μεταρρύθμισης της πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης*, Αθήνα Μάρτιος 2008
- Ιωάννου Β., (2004), «Metapolis – Αποκλίσεις και μεταφορές στην πόλη της Αθήνας», στο *Πόλη και Χώρος από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό, Αθήνα
- Κάβουρας Μ., (2002), «Γεωγραφικές οντολογίες και διαλειτουργικότητα», *Αειχώρος*, Τ.1, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, Νοέμβριος 2002 (σ.92-115),
- Καζερός Ν., Λέφας Π., (Επιμ.), (2003), *Χωρίς όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών προαστίων*, Εκδόσεις Futura, Αθήνα
- Κανδύλης Γ., (2009), «Μετακινήσεις για εργασία, μετανάστευση και διαδικασίες αναπροσδιορισμού της λειτουργικής περιφέρειας της Αθήνας», στο Εμμανουήλ Δ., Ζακοπούλου Ε., Καυταντζόγλου Ρ., Μαλούτας Θ., Χατζηγιάννη Α., (επιμ.) *Κοινωνικοί και Χωρικοί Μετασχηματισμοί στην Αθήνα του 21^{ου} αιώνα*, ΕΚΚΕ, Αθήνα
- Κανελλόπουλος Κ.Ν., (1995), *Εσωτερική μετανάστευση*, Κ.Ε.Π.Ε (Εκθέσεις-αρ.21), Αθήνα
- Καρανικόλας Ν., (2004), «Η ανάπτυξη της περιαστικοποίησης στη Θεσσαλονίκη την τελευταία 20ετία: Μία γεωγραφική προσέγγιση – Χαρτογραφική τεκμηρίωση», 7^ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο, 14-17 Οκτ. 2004, Μυτιλήνη
- Καρύδης Δ.Ν., (1988), *Συγκρότηση και εξέλιξη των ελληνικών πόλεων (15^{ος}-19^{ος} αιών)*, Ε.Μ.Π. Αθήνα
- Κατοχιανού Δ., Θεοδωρή-Μαρκογιαννάκη Ε., (1989), *Το ελληνικό σύστημα των αστικών κέντρων*, Κ.Ε.Π.Ε, Αθήνα
- Καυκαλάς Γ., επιμέλεια, (2004), *Ζητήματα Χωρικής Ανάπτυξης. Θεωρητικές Προσεγγίσεις και Πολιτικές*, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
- Κιντής Α., (1999), *Στατιστικές και οικονομετρικές μέθοδοι*, Gutenberg, Αθήνα
- Κοτζαμάνης Β., (2009), «Η μεταβλητή ‘πληθυσμός’ στο χωροταξικό σχεδιασμό στη μεταπολεμική Ελλάδα: ένας σχεδιασμός με εικονικά δεδομένα», στο, *25 κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου*, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος

Κοτζαμάνης Β., Ανδρολάκη Ε., (2000), *Οι χωρικές διαστάσεις των δημογραφικών εξελίξεων της Ελλάδος, 1981-1991, μία πρώτη προσέγγιση*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (Σειρά ερευνητικών Εργασιών), Βόλος

Κοτζαμάνης Β., Μαράτου-Αλιμπραντή Λ., (επιμέλεια) (1994), *Οι Δημογραφικές εξελίξεις στη μεταπολεμική Ελλάδα: πρακτικά Δημογραφικού συνεδρίου*, Νέα Σύνορα, Αθήνα

Κουρλιούρος Η., (2001), *Διαδρομές στις θεωρίες του χώρου: Οικονομικές γεωγραφίες της παραγωγής και της ανάπτυξης*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα

Λεοντίδου Λ., (2004), «Μετανεωτερική Αστική Διακυβέρνηση: από την Πολεοδομική Πολιτική στην Επιχειρηματική Πόλη», στο, *Πόλη και Χώρος από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό, Αθήνα

Λεοντίδου Λ., (2005), «Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί και διαφοροποίηση των αστικών τοπίων». Διάλεξη στο Θερινό Σχολείο Πανεπιστημίου Αιγαίου με θέμα την «Διαχείριση της πολιτισμικής διάστασης του χώρου», Ιούλιος 2005, Λεύκες Πάρου

Λουκάκης Π., (2004), «Σύγχρονη ελληνική πόλη: Τάσεις μεταλλαγών στη χωρική διάχυση της αστικοποίησης», στο, Λαγόπουλος Α.-Φ., (επιμ.), *Η ιστορία της ελληνικής πόλης*, Ερμής, Αθήνα

Λουκάκης Π., Θεοδωρά Γ., (2008), «Τάσεις εξέλιξης στο δίκτυο αστικών κέντρων της Ελλάδας», ERSA-Ελληνικό τμήμα, 8^ο Εθνικό Συνέδριο – Αστική Ανάπτυξη στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση, 17-18 Οκτωβρίου, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα

Μαλούτας Θ., (2000), *Οι πόλεις: Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας*, Ε.Κ.Κ.Ε – Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Αθήνα-Βόλος

Μαρμαράς Ε., (1997), *Σημειώσεις του μαθήματος 'Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας'*, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Γεωγραφίας, Λέσβος

Μαρμαράς Μ., (2002), *Σχεδιασμός και οικιστικός χώρος: θεωρητικές προσεγγίσεις και όψεις της ελληνικής αστικής Γεωγραφίας*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα

Νικολαΐδου Σ., (1993), *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

Ντυκέν Μ.Ν., Κακλαμάνη Σ., (2009), «Η καθημερινή κινητικότητα των απασχολούμενων στην Ελλάδα: μια πρώτη προσπάθεια αποτύπωσης της έντασης του φαινομένου», *Δημογραφικά Νέα*, Νο 6, ΕΔΚΑ, Ιουλ.-Αυγ.'09

Ντυκέν Μ.Ν., (2009), «Ελκυστικότητα και οι μικρο-μεσαίες πόλεις της Ελλάδας», στο *25 Κείμενα για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου*, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος

Οικονόμου Δ., (2002), «Τα δομικά χαρακτηριστικά του μοντέλου χωρικής πολιτικής και ανάπτυξης», (εισήγηση στο 10^ο Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο-Αθήνα 9-11/12/1999), Έκδοση ΤΕΕ, Αθήνα Οικονόμου Δ.,

Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., (1998), *Πολιτικές οικιστικής ανάπτυξης και πολεοδομικής οργάνωσης στην Ελλάδα*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος

Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ.,(1999), *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων, διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Εκδόσεις Gutenberg, Βόλος

Παπαδασκαλόπουλος Α., (2009), «Η στρατηγική των πόλων ανάπτυξης στον ελληνικό περιφερειακό προγραμματισμό: Ο ρόλος των αστικών κέντρων μετά το 2000». Διάλεξη στο Θερινό Σχολείο Πανεπιστημίου Αιγαίου - Πολυτεχνείου Κρήτης με θέμα «Πόλεις και πολεοδομικός σχεδιασμός την εποχή της παγκοσμιοποίησης», Ιούλιος 2009, Λεύκες Πάρου

Περιφέρεια Αττικής, (2007), *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής – Προγραμματική Περίοδος 2007-2013*, Επίσημη υποβολή, Αθήνα, Μάρτιος 2007

Πετράκος Γ., (1998), *Πολιτικές οικιστικής ανάπτυξης και πολεοδομικής οργάνωσης στην Ελλάδα*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος

Πετράκος Γ., Τσουκαλάς Δ., (1995), «Η επίδραση της διεθνοποίησης των διαρθρωτικών μεταβολών και της ανάπτυξης στην αστική πόλωση στην Ελλάδα», εισήγηση στο Β' Εθνικό Συνέδριο του Ελληνικού Τμήματος της European Regional Science Association, Αθήνα (σ.273-295)

Πετράκος Γ., Μαρδάκης Π., (1997), «Οι πρόσφατες μεταβολές στο Ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων», *Τόπος*, 12/97 (σ.77-103)

Πετράκος Γ., Κοτζαμάνης Β., (1994), «Ο βαθμός μητροπολιτικής Συγκέντρωσης στην Ελλάδα: Εκτιμήσεις χρονολογικών σειρών για την Περίοδο 1961-1991», στο *Οι δημογραφικές εξελίξεις στη μεταπολεμική Ελλάδα – Πρακτικά Α' Δημογραφικού Συνεδρίου*, ΕΚΚΕ Εκδόσεις Λιβάνη, Αθήνα, (σ.221-242)

Προδρομίδης Π.-Ι., (2008), *Προσδιορισμός των Τοπικών Αγορών Εργασίας της Ελλάδος*, Κ.Ε.Π.Ε, Αθήνα

Συκιανάκη Αι., (2004), «Σχεδιασμός Περιαστικού Χώρου Μητροπολιτικής Περιοχής Αθήνας – Θεωρία και Πράξη», στο *Πόλη και Χώρος από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό, Αθήνα

Τσέτσης Σ., (1996), *Προς μια Ευρωπαϊκή χωροταξική πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

Τσουλφίδης Λευτέρης, (2002), *Οικονομική ιστορία της Ελλάδας*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη

ΥΠΕΘΟ, (1998), *Σχολιασμός του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου*, Αθήνα

ΥΠΕΘΟ, (1999), *Σχέδιο Ανάπτυξης της Ελλάδος 2000-2006*, Αθήνα

Υπουργείο Οικονομίας, (2007), *Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013*, Αθήνα, Ιανουάριος 2007

ΥΠΕΧΩΔΕ, (2008), *Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*, Αθήνα

Φουτάκης Δ., (2008), «Πολυκεντρική ανάπτυξη και ο διεθνής ρόλος της Αθήνας», Εισήγηση στο 8^ο Εθνικό Συνέδριο του ελληνικού τμήματος της ERSA, 17-18 Οκτ. 2008, Πάντειο Πανεπιστήμιο

Χάλαρης Γ., (1977), «Κέντρα και επιτελικές λειτουργίες στις σύγχρονες Μητροπόλεις», *Τόπος*, τόμος 13, Αθήνα (σ.77-110)

ΠΗΓΕΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

<http://www.cairn.info>

(ψηφιακή βιβλιοθήκη των επιστημονικών εκδόσεων Belin, De Boeck, La Découverte και Erès)

<http://www.census.gov>

(Στατιστική Υπηρεσία των ΗΠΑ)

<http://www.cybergeo.eu>

(ψηφιακή Γεωγραφική Επιθεώρηση του γαλλικού 'Εθνικού Κέντρου Επιστημονικών Ερευνών' – CNRS)

<http://www.demography-lab.prd.uth.gr>

(Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας)

<http://www.destatis.de>

(Στατιστική Υπηρεσία της Γερμανίας)

<http://www.ec.europa.eu/eurostat>

(Στατιστική Υπηρεσία Ευρωπαϊκής Ένωσης)

<http://www.envplan.com>

(Επιθεώρηση 'Environment and Planning')

<http://www.espon.lu>

(Παρατηρητήριο ESPON)

<http://www.federalregister.gov>

(Εφημερίδα της Κυβερνήσεως των ΗΠΑ)

<http://www.fnau.org>

(Εθνική ομοσπονδία των Πολεοδομικών Γραφείων της Γαλλίας)

<http://www.iiasa.ac.at>

(International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg, Austria)

<http://www.insee.fr>

('Εθνική Στατιστική Υπηρεσία' της Γαλλίας)

<http://www.interscience.wiley.com>

(ψηφιακή βιβλιοθήκη των εκδόσεων Wiley και Blackwell)

<http://www.kepe.gr>

(ΚΕΠΕ- Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών)

<http://www.lse.ac.uk>

(London School of Economics)

<http://www.nordregio.se>

(Nordic Centre for Spatial Development, Stockholm)

<http://www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr>

(CERTU - 'Αστικό Παρατηρητήριο', του γαλλικού 'Υπουργείου Υποδομών')

<http://www.metropolisation-mediterranee.equipement.gouv.fr>

(ΟΤΜ – 'Παρατηρητήριο του μητροπολιτικού χώρου για τις μεσογειακές περιοχές', του γαλλικού Υπουργείου Υποδομών)

<http://www.persee.fr>

(ψηφιακή βιβλιοθήκη της Διεύθυνσης Ανωτάτης Παιδείας του γαλλικού Υπουργείου Εθνικής Παιδείας)

<http://www.sciencedirect.com>

(ψηφιακή βιβλιοθήκη των εκδόσεων Elsevier, Άμστερνταμ)

<http://www.springerlink.com>

(ψηφιακή βιβλιοθήκη των εκδόσεων Springer, Βερολίνο)

<http://www.statistics.gr>

(Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος)

<http://www.urbanaudit.org>

(Πρόγραμμα 'Αστικός Έλεγχος' της Eurostat)

<http://www.uu.nl/EN/library/igitur>

(ψηφιακή βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου της Ουτρέχτης)