

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΙΟΝΕΚΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΗΣ ΥΠΑΙΘΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΝΕΕΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ:**

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.



ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΤΣΙΑΝΑΚΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΟΥΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2000

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.

Για την αποπεράτωση της Διπλωματικής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον κ. **Δημήτρη Γούσιο** για την ουσιαστική βοήθεια στη σύλληψη του θέματος και στη ολοκλήρωση της.

Επίσης πολύ σημαντική ήταν η συμβολή των συνεργατών του **Εργαστηρίου Αγροτικού Χώρου** και αναφέρομαι στους **Αχιλλέα Βαίτση, Πρόδρομο Μαρδάκη, Μαρία Κοτσιμπού, και Γιάννη Φαρασλή.**

Πρέπει να αναγνωρίσω την σημαντική βοήθεια που μου παρείχε η Αναπτυξιακή Εταιρεία ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π. και το προσωπικό της και ιδιαίτερα ο πρόεδρος της Παναγιώτης Πάτρας.

Επίσης τις Δημόσιες Υπηρεσίες:

- Πολεοδομικό Γραφείο Καλαμπάκας για την παροχή στοιχείων και την χρήση του εξοπλισμού,
- Γραφείο Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Καλαμπάκας.
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Τρικάλων.
- Το γραφείο Δ.Ε.Η. Καλαμπάκας, καθώς και των δήμων (Καλαμπάκας, Χασίων, Τυμφαίων) που κατά την διάρκεια της επιτόπιας έρευνας βοήθησαν τα μέγιστα

Στην αποπεράτωση της επιτόπιας έρευνας σημαντική ήταν η συμβολή των: Παναγιώτη Ποντίκα, Μαρίας Παπαβασιλείου, Αθηνάς και Θεοδώρας Κατσιμπα.

Επίσης αισθάνομαι την ανάγκη να αναφέρω το φρόνημα αλληλοβοήθειας που επικρατεί μεταξύ των φοιτητών του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και την κατανόηση των όποιων προβλημάτων προέκυψαν κατά την διάρκεια της διπλωματικής από την πλευρά των καθηγητών.

Πρέπει να επισημανθεί ότι η επεξεργασία των στοιχείων της Επιτόπιας έρευνας πραγματοποιήθηκε στο Εργαστήριο Αγροτικού Χώρου.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου και τον αδελφό μου για την αμέριστη συμπαράσταση που μου δείχνανε όλο αυτό τον καιρό.

Τσιανάκας Παναγιώτης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	I
Μεθοδολογία	II
1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ	1
1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1.2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΙΘΡΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΧΩΡΟ	1
1.2.1. Μειονεκτικές περιοχές	3
1.3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΑΙΘΡΟΣ	4
1.3.1. Ο ρόλος της γεωργίας στην Ελληνική ύπαιθρο και η μελλοντική της πορεία	6
1.3.2. Ο ρόλος της μικρής πόλης της υπαίθρου	8
1.3.3. Η χωροταξική πολιτική της Ελλάδας για τον αγροτικό χώρο	10
1.4. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΣΤΗ ΣΥΝΟΧΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ	11
1.4.1. Επίδραση των νέων οδικών υποδομών στον αγροτικό χώρο	11
1.4.2. Αξιοποίηση των υποδομών για την ανάπτυξη του ύπαιθρου χώρου	14
1.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	15
2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	16
2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	16
2.2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΥΠΑΙΘΡΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	16
2.2.1. Εξελίξεις και παράγοντες σε Ευρωπαϊκό επίπεδο	16
2.2.1.1. Η κίνηση της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής προς την μείωση των επιδοτήσεων “και την ενσωμάτωση κριτηρίων ανταγωνιστικότητας”	17
2.2.1.2. Η πορεία για την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση	17
2.2.1.3. Οι εξελίξεις στην Ανατολική Ευρώπη και οι δυνατότητες για ‘άνοιγμα’ προς τα Βαλκάνια	17
2.2.1.4. Η Κοινοτική πρωτοβουλία LEADER	18
2.2.2. Εξελίξεις και παράγοντες σε Εθνικό επίπεδο	19
2.2.2.1. Επιλογή μοντέλου ανάπτυξης	19
2.2.2.2. Οι περιφερειακές ανισότητες	19
2.2.2.3. Ο νέος τριτηγενής τομέας	20
2.2.2.4. Οι κυριότερες διοικητικές μεταρρυθμίσεις για τον αγροτικό χώρο	20
2.2.2.4.i. Οι προσπάθειες των προηγούμενων μεταρρυθμίσεων	20

2.2.2.4.ii. Οι μεταρρυθμίσεις του προγράμματος I. Καποδίστρια	22
2.2.2.4.iii. Οι νέοι Δήμοι του 'I. Καποδίστριας' στην περιοχή μελέτης	23
2.3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	26
2.3.2. Οι λόγοι επιλογής της περιοχής	26
2.3.3. Γεωγραφικά – φυσικά χαρακτηριστικά	26
2.3.3.2. Ο Ορεινός όγκος της Πίνδου	28
2.3.3.3. Τα Μετέωρα	29
2.3.4. Η πόλη-κέντρο της Επαρχίας Καλαμπάκας	30
2.3.3.1. Ιστορική αναδρομή της Καλαμπάκας	30
2.3.3.2. Η πόλη από τις αρχές του 20ου αιώνα μέχρι σήμερα	31
2.4. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ - ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	33
2.4.1. Πληθυσμός-Δημογραφική εξέλιξη	33
2.4.2. Απασχόληση	35
2.4.3. Ενεργός πληθυσμός	37
2.5. ΤΟΜΕΑΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	38
2.5.1. Γεωργία	38
2.5.2. Κτηνοτροφία	40
2.5.3. Δάση-δασοπονία	41
2.5.4. Αλιεία	42
2.6. ΤΟΜΕΑΣ ΜΗ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	44
2.6.1. Μεταποίηση – Μικρομεσαίες επιχειρήσεις	44
2.6.2. Εξόρυξη	44
2.6.3. Τουρισμός	45
2.6.3.1. Η σημασία του τουρισμού για την περιοχή	45
2.6.3.2. Τουριστικό δυναμικό-τουριστική κίνηση	46
2.6.3.3. Η σημερινή κατάσταση στον τουρισμό της περιοχής μελέτης	47
2.6.4. Η σημασία του Κοινοτικού Αναπτυξιακού Προγράμματος LEADER για την περιοχή	48
2.6.4.1. Το τοπικό πλαίσιο δράσης του προγράμματος	48
2.6.4.2. Φορέας Διαχείρισης	49
2.6.4.3. Χωροθέτηση των επενδύσεων στην περιοχή μελέτης	50
2.7. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	52
2.7.1. Μεταφορικές υποδομές	52
2.7.1.1. Οδικό δίκτυο	52
2.7.1.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο	53
2.7.1.3. Αεροδρόμια – Λιμάνια	54
2.7.2. Τηλεπικοινωνίες	54
2.7.3. Ενέργεια	55

2.7.4.	Αποχέτευση – Διαχείριση απορριμάτων.....	55
2.7.5.	Εκπαίδευση.....	56
2.7.6.	Χωροθέτηση Υπηρεσιών και λειτουργιών.....	57
2.8.	Η ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΟΡΕΙΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.....	58
2.8.1.	Εισαγωγή.....	58
2.8.2.	Επιτόπια Έρευνα και επιλογή οικισμών.....	58
2.8.3.	Μορφή ερωτηματολογίου – Ερωτήσεις.....	60
2.8.4.	Διαδικασία επιτόπιας έρευνας.....	61
2.8.5.	Αποτελέσματα επιτόπιας έρευνας.....	61
2.8.5.1.	Πληθυσμός και δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	61
2.8.5.2.	Ενεργός πληθυσμός-Απασχολούμενοι.....	63
2.8.5.3.	Παραγωγικές δραστηριότητες.....	63
2.8.5.4.	Νοικοκυριά ,αρχηγοί οικογενειών.....	64
2.8.5.5.	Άλλες διαπιστώσεις.....	65
2.9.	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΙΑΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	67
2.10.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	69

3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΟΙ ΝΕΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ Η ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ..... 70

3.1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	70
3.2.	Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	70
3.2.1.	Η σπουδαιότητα της Εγνατίας Οδού.....	70
3.2.2.	Γενικά στοιχεία για το έργο.....	71
3.2.3.	Η χάραξη της Εγνατίας Οδού στην περιοχή.....	72
3.2.4.	Η συμβολή των οδικών έργων των Δήμων στο 3ο Κ.Π.Σ. στην σύνδεση και αξιοποίηση της Εγνατίας και των άλλων οδικών αρτηριών με την ενδοχώρα της.....	74
3.3.	ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	77
3.4.	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ.....	79
3.4.1.	Προτάσεις και γενικές κατευθύνσεις για την Επαρχία Καλαμπάκας.....	79
3.4.1.1.	Προτάσεις στον τομέα του τουρισμού.....	79
3.4.1.1.i.	Ποιοτική αναβάθμιση της τουριστικής προσφοράς.....	80
3.4.1.2.	Χρήση τεχνολογικών υπηρεσιών.....	81
3.4.1.3.	Πρόωθηση της Διαδημοτικής συνεργασίας.....	81

3.4.1.3.i. Σύσταση φορέα διαδημοτικής – τουριστικής ανάπτυξης	82
3.4.1.4. Ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα	83
3.4.1.5. Μεταφορικές υποδομές	83
3.4.1.5.i. Πρόταση ιεράρχησης του ρόλου των τοπικών και υπερτοπικών οδικών υποδομών	83
3.4.1.5.ii. Εισαγωγή νέων τεχνολογιών στις οδικές υποδομές	84
3.4.1.6. Προσέλκυση – Ενίσχυση επιχειρήσεων	84
3.4.1.7. Περιβαλλοντικές υποδομές – Προστασία του περιβάλλοντος	85
3.4.1.7.i. Η δημιουργία ΧΥΤΑ σε επίπεδο νομού	85
3.4.2. Προτάσεις για την περιοχή της Καλαμπάκας και των παρόδιων Δήμων	87
3.4.2.1. Πρόταση Ανάπτυξης του πολιτιστικού τουρισμού, στην περιοχή της Καλαμπάκας και των Μετεώρων	87
3.4.2.2. Δημιουργία χώρων σταύθμευσης και σταθμού (travel-stop) στον οικισμό Παναγία	87
3.4.2.3. Δημιουργία βιομηχανικών μονάδων Τυροκομικών και γαλακτοκομικών προϊόντων στην περιοχή	88
3.4.2.4. Η ολοκλήρωση των έργων βιολογικού καθαρισμού Καλαμπάκας στα πλαίσια της αναβάθμισης των τεχνικών υποδομών	88
3.4.3. Προτάσεις για την περιοχή των Χασίων- Αντιχασίων	89
3.4.3.1. Ανάπτυξη του Αγροτουρισμού	89
3.4.3.2. Διατήρηση και ανάπτυξη της ζωικής παραγωγής και παραγωγή προϊόντων ποιότητας	89
3.4.3.3. Δημιουργία Δασικών χωριών	90
3.4.4. Προτάσεις για την περιοχή του Ασπροποτάμου	91
3.4.4.1. Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού	91
3.4.4.1.i. Ανάπτυξη του Ορεινού χειμερινού τουρισμού	91
3.4.4.1.ii. Ανάπτυξη του Ορεινού θερινού τουρισμού	91
3.4.4.1.iii. Ανάπτυξη των Τουριστικών Αθλητικών δραστηριοτήτων	92
3.4.4.1.iv. Ανάπτυξη του Αγροτουρισμού	92
3.4.4.2. Η κατασκευή μικρών φραγμάτων και αξιοποίηση των υδάτινων αποθεμάτων	92
3.4.4.3. Προστασία των παραδοσιακών στοιχείων των οικισμών	92
3.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	94
4ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	95
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	99

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Οι νέοι Δήμοι στην Επαρχία Καλαμπάκας.....	23
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Πληθυσμιακή εξέλιξη και ρυθμός μεταβολής (%).....	33
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Ηλικιακές ομάδες και ποσοστά (%) για το 1991.....	35
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Διάρθρωση απασχόλησης στην Επαρχία Καλαμπάκας και τον νομό Τρικάλων για το 1981-1991.	36
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Αριθμός εκμεταλλεύσεων και καλ/μες εκτάσεις (σε στρέμ.) στην Επαρχία Καλαμπάκας και στο Νομό Τρικάλων για το 1991	38
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Εκτάσεις (σε στρ.) γεωργικών ειδών και άλλων χρήσεων γης για το 1997 σε επίπεδο Επαρχίας και Νομού.....	39
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Το ζωικό κεφάλαιο στην Επαρχία Καλαμπάκας και στο Νομό Τρικάλων για το 1991 και 1997.....	41
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Ξενοδοχειακό δυναμικό ανά περιοχή της Επαρχίας Καλαμπάκας, και σύνολο Νομού για τα έτη 1996, 1998.....	46
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Οι επενδύσεις του προγράμματος LEADER I& II ανά δήμο στην Επαρχία Καλαμπάκας.....	50
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: Οδικό δίκτυο κατά δήμο για το 1997.	52
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: Μέση απόσταση και χρόνος των οικισμών από την έδρα του κάθε νέου δήμου.	53
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: Αριθμός συνδέσεων της Δ.Ε.Η.	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: Εξέλιξη αριθμού μαθητών της 6ης τάξης των Δημοτικών Σχολείων της Επαρχίας Καλαμπάκας και της πόλης της Καλαμπάκας.....	56
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: Υπηρεσίες που λειτουργούν στους δήμους, για το έτος 1997.....	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 15: Οι πληθυσμιακές ομάδες των ορεινών της Επαρχίας Καλαμπάκας και οι οικισμοί επιτόπιας έρευνας.....	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 16: Ποσοστό των μελών ανά νοικοκυριό σε κάθε πληθυσμιακή ομάδα.....	64

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.

ΣΧΗΜΑ 1: Ερωτηματολόγιο επιτόπιας έρευνας.	60
ΣΧΗΜΑ 2: Παράμετροι προσδιορισμού ποιότητας τουρισμού σε μία περιοχή.....	80

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ.

ΧΑΡΤΗΣ 1: Επαρχία Καλαμπάκας και νέοι Δήμοι.....	25
ΧΑΡΤΗΣ 2: Παραγωγική κατεύθυνση των παλαιών Ο.Τ.Α της Επαρχίας Καλαμπάκας.....	43
ΧΑΡΤΗΣ 3: Οι περιθωριοποιημένες περιοχές, οι οικισμοί της επιτόπιας έρευνας και το μέγεθος της μεταβολής του πληθυσμού από την απογραφή του 1991.....	59
ΧΑΡΤΗΣ 4: Οι νέοι οδικοί άξονες στην Επαρχία Καλαμπάκας.....	76

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Γραφική απεικόνιση της πληθυσμιακής μεταβολής ανά δεκαετία (ο πληθυσμός σε άτομα).....	33
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Η διάρθρωση στην κατανομή των καλλ/μων ειδών της Επαρχίας Καλαμπάκας στο νομό (η έκταση σε στρ.).....	40
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: Αναλογία των τουριστικών κλινών στην Καλαμπάκα - Επαρχία και στο Νομό για το 1996 και 1998 (οι κλίνες σε χιλιάδες).....	46
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: Ποσοστό (%) των ποσών που απορρόφησαν οι δήμοι μέσω των προγραμμάτων LEADER I & II.....	51
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: Συμμετοχή της Καλαμπάκας στην Επαρχία στον αριθμό των μαθητών της 6ης τάξης για το 1960-1999.....	56
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: Απόκλιση αριθμού κατοίκων των οικισμών της επιτόπιας έρευνας και της απογραφής του 1991.....	62
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: Ποσοστό (%) του αριθμού μελών ανά νοικοκυριό για το σύνολο των οικισμών της επιτόπιας έρευνας.....	65

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ.

Α.Π.Θ: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Δ και ΒΔ: Δυτικά και Βορειοδυτικά.

Δ.Ε.Η. : Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού.

δρχ.: δραχμές.

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ε.Μ.Π.: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Ε.ΟΤ: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού.

Ε.Π.ΠΕΡ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον.

Ε.Π.Τ.Α.: Ειδικό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Ε.Σ.Υ.Ε. : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος.

E65: Αυτοκινητόδρομος E65.

κ.α.: και άλλα.

Κ.Α.Π.: Κοινή Αγροτική Πολιτική.

Κ.Π.Σ: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π. : Κέντρο Ανάπτυξης Καλαμπάκας Πύλης.

Κλπ: και τα λοιπά.

μ , τ.μ.: μέτρα, τετραγωνικά μέτρα.

ΜΜΕ: Μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Ν.Α.: Νοτιοανατολικά.

Ν.Α.Τ: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας.

Ν.Π.ΔΔ: Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.

Ο.Σ.Ε: Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας.

Ο.Τ.Α.: Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

ΟΤΕ: Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδας

Π.Α.Θ.Ε.: Αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι.

Π.Γ.Δ.Μ.: Πράγη Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας.

Π.Θ.: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Π.Σ.Ε.: Προγράμματα Σπουδών Επιλογής.

π.Χ.: προ Χριστού.

ΠΔ: Προεδρικό Διάταγμα.

Σ.Α.Κ.Χ. : Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου.

Σ.Α.Μ.: Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας.

Σ.Π.Α.: Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης.

ΣΠ: Συμβούλιο Περιοχής.

Στρ.: Στρέμματα.

ΤΕΕ: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.: Υπουργείο περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

ΥΠΕΘΟ: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

ΥΠΕΣ: Υπουργείο Εσωτερικών.

Χλμ .: Χιλιόμετρα.

ΧΥΤΑ: Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Το ζήτημα της ενσωμάτωσης των μειονεκτικών περιοχών της υπαίθρου στις νέες χωροταξικές πολιτικές της Ελλάδας και ιδιαίτερα στις νέες οδικές υποδομές αναλύεται στις σελίδες της Διπλωματικής εργασίας.

Η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει ως στόχο να εξαντλήσει το θέμα της εξέλιξης του υπαίθρου χώρου και των παραγόντων που συνέβαλαν σ' αυτή αλλά να τονίσει την αλλαγή από την παρελθούσα αντίληψη της γεωργικής ανάπτυξης του σε μία νέα που συνδέεται με την διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων και τη μη περιθωριοποίηση του υπαίθρου χώρου.

Αυτός ο νέος στόχος δεν μπορεί παρά να αποκτήσει νέες χωροταξικές προσεγγίσεις και πολιτικές. Οι οδικές υποδομές αποτελούν ένα από τα μέσα με τα οποία η σχέση του υπαίθρου χώρου με τον αστικό και εθνικό χώρο αλλάζει.

Η αλλαγή αυτή μπορεί να είναι ευνοϊκή και θετική αν στο πλαίσιο προσαρμοσμένων χωροταξικών και αναπτυξιακών πολιτικών αλλά και με κατάλληλους μηχανισμούς, ο υπαίθρος χώρος καταφέρει να χρησιμοποιήσει ορθολογικά αυτές τις υποδομές για την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων.

Η Επαρχία Καλαμπάκας αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα περιοχής η οποία παρόλη την γειννίαση της με την πεδινή Θεσσαλία και τα αστικά κέντρα της, είδε ένα μεγάλο τμήμα της ορεινής ενδοχώρας και ιδιαίτερα το Βορειοανατολικό, Ανατολικό και Δυτικό μέρος της να περιθωριοποιείται και να εγκαταλείπεται, ειδικά τις τελευταίες δεκαετίες.

Ωστόσο οι νέοι κύριοι οδικοί άξονες που διασχίζουν ή πρόκειται να διασχίσουν την Επαρχία, καθώς και οι δευτερεύοντες που βελτιώνονται, αλλάζουν ριζικά τις συνδέσεις της τόσο με τον έξω κόσμο και τους βασικούς άξονες ανάπτυξης (Ηγουμενίτσα – Θεσσαλονίκη, Βόλος – Τρίκαλα – Καστοριά – Μοναστήρι (Π.Γ.Δ.Μ.) – Κορυτσά (Αλβανία)), όσο και την πρωτεύουσα της με την ορεινή ενδοχώρα της.

Απομένει στην ίδια την Επαρχία και τους νέους Δήμους της να σχεδιάσουν ένα τοπικό αλλά και επαρχιακό πρόγραμμα επανένταξης των περιθωριοποιημένων τμημάτων της σε μία αναπτυξιακή διαδικασία που θα αξιοποιεί το συνολικό δυναμικό της περιοχής.

Μεθοδολογία.

Η ανάλυση του θέματος ακολουθεί την εξής μεθοδολογία:

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μία θεωρητική προσέγγιση του υπαίθρου χώρου και των παραγόντων που προσδιόρισαν ιδιαίτερα την εξέλιξη του, όπως είναι η μικρή πόλη και η γεωργία. Δίνεται μία ιδιαίτερη έμφαση στην Ελληνική υπαίθρο και πιστοποιείται η κατανομή των κοινωνικών και επαγγελματικών εξελίξεων στο εσωτερικό της, που παρά το ότι στηρίζεται, στη γεωργία σήμερα γίνεται αναγκαία η διαφοροποίηση του τρόπου ανάπτυξης της.

Στη συνέχεια από τις χωροταξικές πολιτικές που εμφανίζονται ως εργαλεία ανάπτυξης της υπαίθρου εξετάζεται ο ρόλος των νέων οδικών υποδομών στη συνοχή και στην οργάνωση της και διαπιστώνεται ότι για την ορθολογική χρήση τους απαιτείται η προσαρμογή σε νέες αναπτυξιακές πολιτικές και παράλληλα η δραστηριοποίηση του συνολικού δυναμικού της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μία αναφορά στις νέες χωροταξικές προσεγγίσεις και πολιτικές που επηρεάζουν την υπαίθρο και την περιοχή μελέτης ειδικότερα, ενώ ακολουθεί η παρουσίαση και ανάλυση της Επαρχίας Καλαμπάκας που το ορεινό κυρίως τμήμα της χαρακτηρίζεται τις τελευταίες δεκαετίες από την περιθωριοποίηση και την εγκατάλειψη.

Αποτελεί η Επαρχία το χαρακτηριστικό παράδειγμα στην οποία οι νέες χωροταξικές πολιτικές, ιδιαίτερα μέσω των οδικών υποδομών, θα την οδηγήσουν στην αλλαγή της σχέσης της με τον υπόλοιπο αστικό και εθνικό χώρο και θα την ωθήσουν, αν χρησιμοποιήσει σωστά το ενδογενές δυναμικό της, σε μία προοπτική ανάπτυξης.

Στο τρίτο κεφάλαιο ακολουθεί η παρουσίαση της Εγνατίας Οδού και των άλλων οδικών υποδομών, και εξετάζονται οι επιπτώσεις τους στην Επαρχία Καλαμπάκας.

Διαπιστώνεται η συμβολή των οδικών υποδομών στην περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής και η ανάγκη αξιοποίησης τους μέσα από τις προτάσεις που ακολουθούν.

Φυσικά ο στόχος των προτάσεων αξιοποίησης των υποδομών δεν σκοπεύει στην παράθεση ολοκληρωμένου τοπικού και επαρχιακού αναπτυξιακού πρόγραμματος αλλά αντίθετα θέλει να τονίσει την ευκαιρία επανένταξης των περιθωριοποιημένων τμημάτων της Επαρχίας στην αναπτυξιακή διαδικασία.

Επίσης θα πρέπει να γίνει μία αναφορά στις δυσκολίες που προέκυψαν καθ'όλη την διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας.

Αυτές επικεντρώνονται κυρίως στην **επιτόπια έρευνα** για την καταγραφή του μόνιμου πληθυσμού των περιθωριοποιημένων τμημάτων της Επαρχίας Καλαμπάκας και στην διαπίστωση των σημερινών προβλημάτων και της σημερινής κατάστασης που έχει διαμορφωθεί σε αυτά.

Το μέγεθος μιας τέτοιας έρευνας (συνολικά απογράφησαν στο ερωτηματολόγιο 1.520 άτομα!) αποτελεί ίσως περίπτωση που οι άλλες δυσκολίες 'φαντάζουν' μικρές.

1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ.

1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Στο πρώτο μέρος αναλύονται τα στοιχεία εκείνα που ανέδειξαν στο πέρασμα των χρόνων τον αγροτικό χώρο ή καλύτερα την ύπαιθρο, όπως είναι η γεωργία και η μικρή πόλη και εξετάζεται παράλληλα η σημασία τους καθώς και ο ρόλος που μπορεί να διαδραματίσουν στο μέλλον, ενώ στη συνέχεια γίνεται μία προσπάθεια να διαπιστωθεί η συμβολή των οδικών υποδομών στην ανάπτυξη του.

1.2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΙΘΡΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΧΩΡΟ.

Εδώ και δεκαετίες ο αγροτικός χώρος και η ύπαιθρος εμφανίζονται ως δύο έννοιες μεταβαλλόμενες στο χρόνο και αναπτυσσόμενες στο χώρο. Έτσι, ενώ η φιλελεύθερη προσέγγιση θεωρεί την ύπαιθρο ως ένα εξωαστικό χώρο επέκτασης, η χωρική προσέγγιση θεωρεί την ύπαιθρο ως ένα σύνολο σημείων προικισμένων με χαρακτηριστικές ιδιότητες που προσδιορίζουν οι αποστάσεις, καθώς και ως μία έκταση η χρήση της οποίας μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο ανταγωνισμού (Δ. Γούσιος, 1999).

Από την δεκαετία του 1960-70 που επικρατεί η θεώρηση του χώρου ως μια 'συνέχεια', το μοντέλο ανάλυσης που επικρατεί στην Ευρώπη την περίοδο αυτή, το οποίο συνεχίζει να χρησιμοποιείται ακόμη και σήμερα στην Ελλάδα, θεωρούσε την ύπαιθρο ως ένα απέραντο εξω-αστικό χώρο και όχι ως ένα σύνολο χωρικών συστημάτων που χαρακτηρίζεται από ξεχωριστές από τον αστικό χώρο ιδιότητες και από τη δυνατότητα παραγωγής ενδογενών δυναμικών (Δ. Γούσιος, 1999).

Μετά την κρίση όμως του μοντέλου ανάπτυξης στα μισά του 1970 υπήρξε μία στροφή προς τον ύπαιθρο χώρο ικανού να δημιουργήσει και να υλοποιήσει μια αναπτυξιακή δυναμική. Το τοπικό αφομοιωμένο και κυριαρχούμενο ως έννοια από το αγροτικό μέχρι τα μέσα της δεκαετίας αυτής, γίνεται πλέον αντιληπτό ως ένας όρος εναλλακτικός στην κρίση, με αποτέλεσμα την αντικατάσταση του δεύτερου από τον όρο 'τοπικό'.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 οι πολιτικές αποκτούν μία σχετική αυτονομία σε σχέση με την γεωργία, ενώ η έννοια της ανάπτυξης της υπαίθρου αποστασιοποιείται από

εκείνη της γεωργικής ανάπτυξης. Η ανάγκη αντικατάστασης του όρου «αγροτικός χώρος» θα εκφραστεί όμως πολύ πιο καθυστερημένα στην Ελλάδα με την υιοθέτηση του όρου «ύπαιθρος» ή/ και «ύπαιθρος χώρος».

Ο ύπαιθρος χώρος ως έννοια υιοθετείται για να ενσωματώσει και να εκφράσει τις αλλαγές και τους μετασχηματισμούς που εκδηλώνονται στο εσωτερικό της υπαίθρου και που ξεπερνούν το 'γεωργικό' φαινόμενο γιατί ακριβώς αφορούν όλο και περισσότερο το σύνολο της κοινωνίας.

Όσον αφορά τον κλασικό ορισμό του αγροτικού χώρου που συναντάται στην Ελλάδα, ειδικότερα στις απογραφικές χωρικές κατηγορίες της Ε.Σ.Υ.Ε. με βάση το ανάγλυφο και το υψόμετρο σε συνδυασμό με την πυκνότητα, και ο οποίος υφίσταται αμετάβλητος κατά τον 20ο αιώνα δεν εκφράζει τις σημερινές εξελίξεις, καταστάσεις και προοπτικές. Νέες κατηγορίες όπως οι μειονεκτικές, οι περιιαστικές εμφανίστηκαν τα τελευταία χρόνια στον Ευρωπαϊκό χώρο, που στην Ελλάδα παραμένουν ακόμη ως πεδία πολιτικής ασχολίαστα (Δ. Γούσιος, 1999).

Οι διαχρονικές προσπάθειες ορισμού του αγροτικού χώρου, ιδιαίτερα μετά το 1950, κινήθηκαν σχεδόν στο σύνολο τους στο πλαίσιο που προσδιόριζε το σύστημα σχέσεων πόλης-υπαίθρου, μετρώντας την «αγροτικότητα» με αναφορά στον οικισμό και στην κοινότητα.

Ένας ευρύτερος ορισμός του αγροτικού χώρου που αποκλείει τα μεγάλα αστικά κέντρα, τις περιιαστικές και βιομηχανικές ζώνες θα πρέπει να περιλαμβάνει τους φυσικούς και καλλιεργημένους χώρους, περιοχές με άλλες διάχυτες δραστηριότητες και τέλος,

α. τα χωριά και τις κοινότητες,

β. όλες τις κωμοπόλεις που δεν αποτελούν πρωτεύουσα Νομού αλλά βρίσκονται εκτός περιιαστικής ζώνης ή βιομηχανικής περιοχής,

γ. όλες τις κωμοπόλεις που έστω και αν αποτελούν πρωτεύουσα Νομού έχουν πληθυσμό κάτω των 25.000 κατοίκων. Στην περίπτωση αυτή, ο διογκωμένος τριτογενής τομέας συνδέεται περισσότερο με τις διοικητικές υπηρεσίες αποκρύπτοντας τον σημαντικό ρόλο που παίζουν στην ουσία αυτές ως αγροτικά κέντρα.

δ. τέλος, μια τρίτη κατηγορία αστικών κέντρων των οποίων η οικονομία εξαρτάται σημαντικά από την αγροτική τους ενδοχώρα, αποτελείται από αστικά κέντρα μέχρι περίπου 50.000 κατοίκους. Η θέση των κέντρων αυτών στα αστικά δίκτυα της περιοχής είναι ασθενής ενώ η μεγάλη πλειοψηφία των δραστηριοτήτων τους τόσο του δευτερογενή όσο και του τριτογενή, συνδέονται με τον έλεγχο που ασκούν αυτά τα δίκτυα στις εισροές και εκροές του γεωργικού τομέα της ευρύτερης ενδοχώρας τους (Δ. Γούσιος, 1999).

Ακόμη πρέπει να τονιστεί, ότι οι όποιες εξελίξεις-τάσεις στην χωροταξική θεώρηση του Ευρωπαϊκού ύπαιθρου χώρου, προβάλλονται στην Ελλάδα ακόμη στο επίπεδο της ανάλυσης και όχι στο επίπεδο πολιτικών.

Με λίγα λόγια ο αγροτικός χώρος παραμένει μέχρι σήμερα ένας απέραντος χώρος χωρίς πολιτικές εξειδικευμένες στις συνθήκες και στις ιδιαιτερότητες στενά προσδιορισμένων γεωγραφικών και όχι διοικητικών ενοτήτων, ενώ από την άλλη συνεχίζει μέχρι σήμερα να συνδυάζει την κοινωνία, την οικονομία και τον πολιτισμό.

1.2.1. Μειονεκτικές περιοχές.

Στο πλαίσιο της Περιφερειακής Ευρωπαϊκής Πολιτικής η οποία ενισχύεται σημαντικά, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην προσπάθειά της να μειώσει τις περιφερειακές ανισότητες αλλά και να περιορίσει τις οικονομικές, δημογραφικές, περιβαλλοντικές επιπτώσεις θεσμοθέτησε από το 1975 την έννοια των μειονεκτικών ζωνών (Δ.Γούσιος, 1999, σημειώσεις Π.Σ.Ε.)

Σύμφωνα με την οδηγία 75/268 της 28/5/1975, ως μειονεκτικές περιοχές ορίζονται:

- Ορεινές περιοχές που βρίσκονται σε υψόμετρο 600 έως 1000μ. και η μέση κλίση του εδάφους τους είναι μεγαλύτερη από 20%.
- Οι περιοχές που απειλούνται με εγκατάλειψη, και το έδαφος τους είναι χαμηλής παραγωγικότητας, με αποτέλεσμα να παρουσιάζουν χαμηλούς οικονομικούς δείκτες και μικρή πληθυσμιακή πυκνότητα.
- Περιοχές με ειδικά μειονεκτήματα (όπως μεθοριακές, κ.λ.π.).

Για την Ελληνική ύπαιθρο διακρίνουμε τις εξής περιπτώσεις:

- Περιοχές με υψόμετρο μεγαλύτερο των 600 μ. και μέση κλίση εδάφους τουλάχιστον 16%.
- Περιοχές που η απόδοση του εδάφους δεν υπερβαίνει το 80% του Εθνικού μέσου όρου, ή το εισόδημα ανά μονάδα γεωργικής εργασίας, ή η πυκνότητα του πληθυσμού δεν ξεπερνά τους 30 κατ/τετ.χλμ. ή παρουσιάζουν μείωση ανά έτος μεγαλύτερη του 2% και τουλάχιστον το 50% του ενεργού πληθυσμού απασχολείται στη γεωργία (Ο.Χριστοπόδλου, 1998).

Στην Ελλάδα το 78,2 του συνόλου της ωφέλιμης γεωργικής γης εντάσσεται σ' αυτή τη μειονεκτική ζώνη. Έτσι συνολικά ο αριθμός των μειονεκτικών περιοχών στην Ελλάδα μεταφράζεται σε 8.428 οικισμούς από τους οποίους οι 6.910 (80%) είναι ορεινοί.

1.3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΑΙΘΡΟΣ.

Πρίν προχωρήσουμε στην ανάλυση της Ελληνικής υπαίθρου θα πρέπει να αναφέρουμε τις εξελίξεις που τις τελευταίες δεκαετίες σημάδεψαν την Ευρωπαϊκή ύπαιθρο.

Είναι γεγονός ότι το φαινόμενο της δημογραφικής παρακμής της υπαίθρου έχει τις τελευταίες δεκαετίες περιοριστεί σημαντικά, και η σημερινή κατάσταση διαμορφώνεται από περιοχές στις οποίες ο μαρασμός οξύνεται, και σε άλλες που γνωρίζουν ανάκαμψη, κυρίως δημογραφική, ιδιαίτερα σημαντική.

Η γεωργία που απασχολούσε άλλοτε την πλειοψηφία του ενεργού πληθυσμού, τείνει να καταλαμβάνει σήμερα ένα μικρό μόνο μέρος των δραστηριοτήτων του (και μάλιστα σ' ένα μεγάλο μέρος της Ένωσης το σημαντικότερο ρόλο για την ελκυστικότητα της υπαίθρου παίζουν οι δυναμικές της δημιουργίας θέσεων εργασίας εκτός γεωργίας)(*Ευρώπη 2000+, 1994:114*).

Ένα ακόμη συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί από την ανάλυση του Ευρώπη 2000+ (1994), για την εξέλιξη της υπαίθρου στην Ένωση είναι αφενός ότι δεν υπάρχει προφανής σύνδεση ανάμεσα στην πολυαπασχόληση των γεωργών και το επίπεδο ανάπτυξης της υπαίθρου, και αφετέρου ούτε της μείωσης της απασχόλησης στην γεωργία και της μείωσης του πληθυσμού.

Στην ιδιάζουσα περίπτωση του Ελληνικού χώρου που χαρακτηρίζεται από μία ομοιογένεια όσον αφορά τον ανθρώπινο παράγοντα και μια ετερογένεια σε γεωγραφικό επίπεδο (φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον), ο εθνικός χώρος μοιάζει υπερβολικά εύθραυστος και μάλιστα σύμφωνα με τις μελλοντικές προβλέψεις θα υποστεί ένα ριζικό μετασχηματισμό με γεγονότα πολιτικής, οικονομικής και τεχνολογικής φύσεως να τροποποιούν τόσο τη μορφή όσο και τη δομή του. Οι ιστορικοί όμως παράγοντες που συνέβαλαν στη διαμόρφωση και στην ανάπτυξη του όλα αυτά τα χρόνια, όπως η γεωγραφική θέση, θα συνεχίσουν να παίζουν ρόλο πρωταρχικό.

Επίσης είναι γνωστό ότι ο οικονομικός και κοινωνικός δυναμισμός της Ελλάδας εξαρτάται σχεδόν στο σύνολο του από τον Αθηναϊκό πόλο και τον άξονα "S" που απλώνεται από την Πάτρα έως την Καβάλα και περνά από την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη αποτελώντας την σπονδυλική στήλη της χώρας, διαιρώντας την ταυτόχρονα σε δύο τμήματα και δημιουργώντας περιοχές δύο ταχυτήτων: ανεπτυγμένες και μη ανεπτυγμένες. Δυστυχώς η διαμορφούμενη κατάσταση έχει οδηγήσει την επαρχία να ζει από τα εισοδήματα των αλλοδαπών και από την αναχώρηση των ημεδαπών (μετανάστευση) (*Η.Μπεριάτος, 1995*).

Μετά το 1950 οι ορεινές περιοχές αντιμετωπίζουν λιγότερα προβλήματα πρόσβασης από το παρελθόν με την επέκταση του οδικού δικτύου, όμως από την άλλη πλευρά η βελτίωση αυτή υπήρξε αιτία και αποτέλεσμα για το διοικητικό συγκεντρωτισμό της Αθήνας,

συνεισφέροντας στην ενδυνάμωση της και στην καταστροφή των τοπικών οικονομιών (Η.Μπεριάτος, 1995).

Η ταύτιση των προηγούμενων δεκαετιών της ανάπτυξης της υπαίθρου με την πρόοδο της εντατικής γεωργίας, η οποία αναμενόταν να συμβάλει σημαντικά στην ανισορροπία του περιφερειακού και του τοπικού χώρου, οδήγησε στην απενεργοποίηση των όποιων άλλων δυνάμεων μπορούσαν να συνεισφέρουν στην προοπτική ανάδειξης της.

Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η ύπαιθρος τα τελευταία χρόνια να μετασχηματίζεται εξαιτίας διαφόρων χωροταξικών και μη ζητημάτων. Η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η Ελληνική ύπαιθρος είναι λίγο-πολύ γνωστή. Η κατανομή των κοινωνικών και επαγγελματικών εξελίξεων στο εσωτερικό της, δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά και το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού της απασχολείται στη γεωργία, ενώ ταυτόχρονα επεκτείνεται και η πολυδραστηριότητα.

Η ενίσχυση (οικονομική και δημογραφική) των μικρών αστικών κέντρων – πόλεων στο εσωτερικό της υπαίθρου (οργανώνοντας παράλληλα ένα σημαντικό τμήμα αυτής), είναι μία από τις σημαντικές εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών. Η ενίσχυση αυτή οφείλεται στην συγκέντρωση στη πόλη της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής της ευρύτερης περιοχής που είχε ως αποτέλεσμα την αντίσταση στη μεταφορά κεφαλαίων στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα (Δ. Γούσιος, 1999).

Μία ακόμη εξέλιξη είναι η επιτυχία στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού των μικρών οικογενειακών γεωργικών εκμεταλλεύσεων χωρίς μείωση του αγροτικού πληθυσμού. Φυσικά δεν θα πρέπει να παραβλεφθεί ότι το φαινόμενο της μείωσης της εξάρτησης από τη γεωργία, είναι τα τελευταία κυρίως χρόνια ορατό.

Από την άλλη πλευρά ταυτόχρονα με τις εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στην Ελληνική ύπαιθρο τα τελευταία κυρίως χρόνια έχει διαμορφωθεί ένα σχετικά ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της υπαίθρου. Αυτή όμως δεν περιορίζεται αποκλειστικά και μόνο όπως αναφέραμε στο γεωργικό τομέα αλλά επεκτείνεται και σε άλλους τομείς της οικονομίας, και επιβάλλει μία επιστροφή στο χώρο και στην ικανότητα συνδυασμένων δράσεων, τόσο για τη ανάπτυξη όσο και για το περιβάλλον (Δ. Γούσιος, 1999:167).

Συμπερασματικά ο Ελλαδικός χώρος παρουσιάζει τάση πληθυσμιακής μετακίνησης από ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές σε πολύ μικρότερη κλίμακα από τα προηγούμενα χρόνια κάτι που οφείλεται και στην πληθυσμιακή συρρίκνωση των προηγούμενων δεκαετιών.

Όπως αναφέρεται και στο Πρώτο Προσωρινό Σχέδιο των Τάσεων Ανάπτυξης του Ελληνικού Χώρου, (1995) «..εντονότερο είναι το φαινόμενο του εποχιακού 'επαναπατρισμού' δηλαδή της μετακίνησης αστικού πληθυσμού προς αγροτικούς οικισμούς της υπαίθρου και αφορά κυρίως μετακίνησης μεταναστών προς τις περιοχές προέλευσης. Ένα χαρακτηριστικό των αγροτικών τουριστικών περιοχών είναι ότι ο πληθυσμός τους πολλαπλασιάζεται εποχιακά με αποτέλεσμα να υπερβαίνουν τα όρια του φυσικού υποδοχέα και των υποδομών. Αντίθετα

στους μήνες που δεν εμφανίζουν μεγάλη τουριστική κίνηση παρατηρείται συρρίκνωση και απομόνωση του τοπικού πληθυσμού».

Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι ένα από τα σημαντικά ζητήματα θεώρησης του υπαίθρου χώρου είναι ο προσδιορισμός των κατάλληλων χωρο-εδαφικών ενοτήτων και των ορίων τους στο εσωτερικό του που απαιτεί μία πολύπλοκη και δύσκολη διαδικασία και όλα αυτά τα χρόνια απασχολεί ιδιαίτερα την κεντρική εξουσία. Σύμφωνα όμως με τον Kayser το ζήτημα του βέλτιστου μεγέθους του χώρου, φαίνεται με βάση τις τοπικές δυναμικές και ιδιομορφίες, να προσεγγίζεται περισσότερο μέσω της οργανωμένης δράσης παρά μέσα από τον ίδιο τον χώρο στον οποίο εγγράφεται (Δ.Γούσιος, 1999).

1.3.1. Ο ρόλος της γεωργίας στην Ελληνική υπαίθρο και η μελλοντική της πορεία.

Οι σημαντικές αλλαγές που σημειώνονται τα τελευταία κυρίως χρόνια και εκφράζονται με την αναδιάρθρωση της γεωργίας, την στροφή προς την ενίσχυση του τοπικού, τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την υπαίθρο και την τεχνολογική πρόοδο-παγκοσμιοποίηση αποτελούν "εργαλεία" προώθησης της τοπικής και ενδογενούς ανάπτυξης.

Σίγουρα παρ'όλο που οι τάσεις για διαφοροποίηση των λειτουργιών της Ελληνικής υπαίθρου δεν έχουν γίνει ακόμη ορατές όπως φυσικά και οι μεταρρυθμίσεις της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής, από την άλλη πλευρά οι πιέσεις για μετασχηματισμό των υφιστάμενων δομών της γεωργικής υπαίθρου εμφανίζονται ιδιαίτερα έντονες (Δ.Γούσιος, 1999:197).

Ωστόσο η ανάπτυξη της γεωργίας μεταπολεμικά, βασική και κυρίαρχη παραγωγική και οικονομική δραστηριότητα στον αγροτικό χώρο, όπως είδαμε και πιο πάνω, δεν κατανέμεται ισότιμα στο εσωτερικό των διαφόρων γεωγραφικών περιοχών. Η ποικιλία του φυσικού περιβάλλοντος που χαρακτηρίζεται από τις μεγάλες αντιθέσεις του ανάγλυφου και του κλίματος, οι φυσικές δυσκολίες των ορεινών ζωνών, καθώς και οι χωροταξικές και αναπτυξιακές κρατικές πολιτικές που περιορίστηκαν στην αξιοποίηση των πεδινών τμημάτων της χώρας, αποτέλεσαν τους ουσιαστικούς παράγοντες διαφοροποίησης της γεωργίας αλλά και της περιθωριοποίησης σημαντικών τμημάτων του εθνικού εδάφους.

Η Κοινή Αγροτική Πολιτική (Κ.Α.Π.) από το 1981 πέτυχε σταθερότητα των εισοδημάτων και εκσυγχρονισμό των εκμεταλλεύσεων που απέδωσε στο εσωτερικό περισσότερο στην παραγωγή πρώτης ύλης παρά στη μεταποίηση. Το πέρασμα από την καθαρά γεωργική πολιτική σε μια πιο ολοκληρωμένη μορφή της στον αγροτικό χώρο συνίσταται στην αλλαγή λειτουργίας των αγροτικών περιοχών.

Όσον αφορά το μέλλον γίνεται προφανές ότι η εποχή της μονοτομεακής προσέγγισης φτάνει στο τέλος της. Τα προβλήματα και οι ευκαιρίες στις αγροτικές περιοχές της

Ευρωπαϊκής Ένωσης (που αποτελούν το 80% του εδάφους της) είναι δυνατό να αντιμετωπιστούν και να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά μόνο με πολυτομεακές και ολοκληρωμένες μεθόδους. Η μεταρρύθμιση της γεωργίας θα συνεχιστεί ενόψει των περικοπών στις δημόσιες δαπάνες και του περιβαλλοντικού προγραμματισμού (Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (Σ.Α.Κ.Χ.), 1997).

Σύμφωνα επίσης με το κείμενο του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (1997):
“... οι εκτεταμένες και λιγότερο πυκνοκατοικημένες αγροτικές περιοχές μπορούν ευκολότερα να διατηρήσουν τον αγροτικό τους χαρακτήρα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η πολιτιστική και φυσική κληρονομιά μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για την τουριστική ανάπτυξη, η οποία θα πρέπει να σεβαστεί αυτήν την κληρονομιά. Ο αγροτικός τουρισμός αναμένεται επίσης ότι θα αυξηθεί. Η ανάπτυξη του θα έχει επίσης θετικές επιπτώσεις στις οικονομίες των πόλεων των συγκεκριμένων περιοχών...”

Συμπερασματικά η κατάσταση η οποία θα επικρατήσει τα επόμενα χρόνια θα είναι μεταβλητή από περιοχή σε περιοχή και οι προδιαγραφόμενες τάσεις στον αγροτικό χώρο αναμένεται να είναι κυρίως οι εξής:

Η πρώτη είναι να στραφούν στην εντατικοποίηση της γεωργίας ώστε να καταφέρουν να μείνουν ανταγωνιστικές ενώ άλλες περιοχές θα επιδιώξουν τη διαφοροποίηση της οικονομικής τους βάσης αναπτύσσοντας εναλλακτικές δραστηριότητες (π.χ. αγροτικός τουρισμός). Η τρίτη διαφαινόμενη τάση είναι η εκτατικοποίηση-περιθωριοποίηση των αγροτικών δραστηριοτήτων που παρατηρείται σε αρκετές περιοχές, στις οποίες οι γεωργικές δραστηριότητες δεν είναι πλέον βιώσιμες.

Στις περιοχές εκείνες στις οποίες παρατηρείται αδυναμία της γεωργίας να αντιμετωπίσει τον διεθνή ανταγωνισμό με τα όποια αρνητικά αποτελέσματα αυτό συνεπάγεται (μείωση-γήρανση πληθυσμού, εγκατάλειψη γης, μείωση εργατικού δυναμικού, μείωση ζήτησης προϊόντων-υπηρεσιών) αφού η περιοχή δεν μπορεί να βασιστεί μόνο στους δικούς της πόρους (τουλάχιστον στην αρχή) κρίνεται επιτακτική η ανάγκη διατήρησης ενός ελάχιστου αριθμού βασικών υπηρεσιών στις πόλεις και στα χωριά των περιοχών αυτών (Σ.Α.Κ.Χ., 1997).

Επίσης στην παραπάνω περίπτωση πρέπει να επιχειρηθεί η ανάπτυξη ενδογενών πόρων περισσότερο στον δευτερογενή-τρίτογενή τομέα παρά στον πρωτογενή. Στο μέλλον η επιβίωση των περιοχών αυτών θα εξαρτηθεί από την ανάπτυξη της αστικής οικονομίας παρά στην διατήρηση του φθίνοντος αγροτικού τομέα.

Αντίθετα σε περιοχές που η γεωργία παραμένει η βασική χρήση γης, δύο είναι οι μελλοντικές προοπτικές. Ή το πέραςμα σε μία γεωργική παραγωγή υψηλής παραγωγικότητας για να ανταποκριθεί στον διεθνή ανταγωνισμό, ή στην περίπτωση που δεν διαθέτει ανταγωνιστικά προϊόντα τη μετατροπή της. Ιδιαίτερα στις περιοχές που εντάσσονται στην δεύτερη περίπτωση υπάρχουν δυνατότητες για τη μετατροπή της γεωργίας που θα

περιλαμβάνει και την ανάπτυξη εγχώριων προϊόντων υψηλής ποιότητας (με την υπόθεση ότι θα υπάρξουν κατάλληλες προϋποθέσεις για να διατεθούν στην αγορά).

1.3.2. Ο ρόλος της μικρής πόλης της υπαίθρου.

Βασικό στοιχείο της ιδιομορφίας του αγροτικού χώρου και σημαντικό μοχλό για την ανάπτυξη του αποτελούν τα μικρά και μεσαία αγροτικά και αστικά κέντρα, γεγονός που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψη κατά το σχεδιασμό χωροταξικών και αναπτυξιακών πολιτικών για τον αγροτικό χώρο.

Ο σημερινός ρόλος της μικρής πόλης για μία ισόρροπη ανάπτυξη του χώρου πρέπει να εξετάζεται, και να αποτελεί την κινητήρια δύναμη της. Σήμερα η προσπάθεια αναζήτησης μιας νέας χωροταξικής θεώρησης για την οργάνωση και την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού υπαίθρου χώρου, ταυτίζεται με το νέο ρόλο των μικρών πόλεων στο εσωτερικό χωροεδαφικών ενότητων, περισσότερο λειτουργικών για τη συνοχή τους και την τοπική ανάπτυξη (Γούσιος, 1999:159).

Η ακτίνα της ζώνης επιρροής της εξαρτάται ως ένα βαθμό και από τις δυνατότητες ανταγωνισμού που μπορεί να εξασκηθεί στο εσωτερικό της από άλλα γειτονικά αστικά κέντρα μεγαλύτερου μεγέθους. Αυτό σημαίνει ότι η ανάπτυξη των μικρών πόλεων προσδιορίζεται επίσης από το αν διαθέτουν μία σχετική ζώνη αυτονομίας ως προς τα κέντρα αυτά (Δ.Γούσιος, 1999, σημ. Π.Σ.Ε).

Η απόσταση ενός οικισμού της υπαίθρου από τα αστικά κέντρα σε συνδυασμό με το ανάγλυφο του εδάφους μπορούν να θεωρηθούν ως τα βασικά κριτήρια για τον προσδιορισμό τόσο της ζώνης επιρροής των γειτονικών αστικών κέντρων, όσο και της δυνατότητας πρόσβασης του πληθυσμού μιας συγκεκριμένης αγροτικής περιοχής στα κέντρα ανεφοδιασμού και αναψυχής και στις αγορές που αντιστοιχούν σ' αυτά.

Ένα άλλο επίσης σοβαρό ζήτημα είναι αυτό της αύξησης της προστιθέμενης αξίας των προϊόντων που είναι πολύ σημαντικό για την πορεία των μικρών πόλεων. Αυτό συμβαίνει γιατί οι μεσαιές πόλεις είναι ανταγωνιστικές στην προσπάθεια της ενδοχώρας να αυξήσει την προστιθέμενη αξία των προϊόντων της και βασίζονται στον έλεγχο μέσω του λιανικού εμπορίου ενός τμήματος εισροών/εκροών του πρωτογενή τομέα της ευρύτερης ενδοχώρας. Στο λόγο αυτό οφείλεται και η καθυστέρηση της μετεξέλιξης των τοπικών γεωργικών παραγωγικών συστημάτων.

Ειδικά για την περίπτωση της Ελλάδας, η μικρή πόλη αποτελεί την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη, και το επίκεντρο για την οργάνωση του χωρικού συστήματος που η ίδια πολώνει. Το χωρικό σύστημα μικρής πόλης, που ταυτίζεται με την μικρή πόλη και τη ζώνη επιρροής της, παρουσιάζει στην Ελλάδα μία οργάνωση, λειτουργία και αναπαραγωγή στον πραγματικό χώρο και αναδεικνύεται σε στοιχείο οργάνωσης του χώρου

αλλά και της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής στο εσωτερικό της υπαίθρου (Δ. Γούσιος, 1999).

Η άσκηση αυτού του ρόλου και η εξέλιξη της εξαρτάται από τους μετασχηματισμούς που λαμβάνουν χώρα στην ενδοχώρα της. Τα μικρά αστικά κέντρα γνωρίζουν παρά την καθυστέρηση ένταξης τους σε νέα δίκτυα εξωτερικών αγορών, σημαντική δημογραφική και οικονομική ανάπτυξη που έχει άμεση σχέση με την πρόοδο του γεωργικού τομέα, την πολυαπασχόληση και την αύξηση της τοπικής κατανάλωσης.

Αυτό συναντάται σήμερα σε πόλεις οι οποίες στις προηγούμενες δεκαετίες στηρίχθηκαν στο τοπικό εμπόριο και την βιοτεχνία και ωφελήθηκαν από τον εκσυγχρονισμό της γεωργίας της ενδοχώρας με σταδιακή ανάπτυξη σ' αυτές διάφορων υπηρεσιών γνωρίζοντας σημαντική πρόοδο (σε αντίθεση με την κατάσταση που επικρατεί στην Ευρώπη).

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι κυρίως τις τελευταίες δύο δεκαετίες οι ελληνικές μικρές πόλεις αποτελούν τα κέντρα της ευρύτερης περιοχής τους και ο ρόλος τους αναβαθμίζεται συνεχώς. Έτσι προδιαγράφονται ως κέντρα απασχόλησης και δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας και ασφαλώς αποτελούν μία ελκυστική λύση για την δημιουργία κατοικίας. Καθιερώνονται πλέον ως κέντρα που συγκεντρώνουν πολλές λειτουργίες και ανάγονται σε κέντρα εξυπηρέτησης τόσο των κατοίκων τους όσο και της ευρύτερης περιοχής τους. Επίσης είναι πεδίο επένδυσης, απασχόλησης και κατοίκησης του αγροτικού πληθυσμού της επαρχίας.

Η μικρή πόλη θεωρείται ακόμη και σήμερα ως το κέντρο μιας ενδοχώρας στην οποία κυριαρχεί ο πρωτογενής τομέας καθώς και η κοιτίδα μιας καταναλωτικής πελατείας των μεσαίων αστικών κέντρων.

Τέλος πρέπει να επισημανθεί ότι ο θεσμός της επαρχίας που υπήρξε όλα αυτά τα χρόνια ανενεργός, και η μη λειτουργία της ως διοικητικής ενότητας για έναν περίπου αιώνα στέρησε από τη μικρή πόλη την άσκηση θεσμικού και διοικητικού ρόλου που είχε σαν αποτέλεσμα την ισχυρή θέση των μικρών πόλεων και την ανάδειξη των μεσαίου μεγέθους αστικών κέντρων.

1.3.3. Η χωροταξική πολιτική της Ελλάδας για τον αγροτικό χώρο.

Είναι γνωστό ότι η χωροταξία στην Ελλάδα δεν αναπτύχθηκε ποτέ στην έκταση και με τη σημασία της πολιτικής περιφερειακής και τοπικής ανάπτυξης. Μέχρις ενός βαθμού, αυτό οφείλεται στις εσωτερικές τις αδυναμίες, τον ευρύτερο προσανατολισμό, τη μεθοδολογία και τις τεχνικές παρέμβασης.

Η παραδοσιακή χωροταξική αντίληψη και πρακτική για την ύπαιθρο αναπτύχθηκε τις προηγούμενες δεκαετίες στη μονοκυριαρχία της γεωργικής και τελευταία της τουριστικής δραστηριότητας καθώς επίσης στις περιφερειακές πολιτικές επίκεντρο των οποίων ήταν τα μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα, εξελίξεις που διαμόρφωσαν και τη σημερινή κατάσταση.

Η θέση της τοπικής αυτοδιοίκησης στο πλαίσιο ενός συγκεντρωτικού κράτους όπως του Ελληνικού, σε συνδυασμό με την κλαδική κάθετη οργάνωση των μηχανισμών και υπηρεσιών πλαισίωσης του αγροτικού χώρου, δεν ευνόησαν την ένταξη των τοπικών φορέων στο σχεδιασμό των αντίστοιχων πολιτικών, και την άρθρωση των αρμοδιοτήτων μεταξύ ανώτερων και κατώτερων διοικητικών επιπέδων (Δ.Γούσιος, 1999).

Είναι επίσης γεγονός ότι όσα χωροταξικά σχέδια συντάχθηκαν κατά καιρούς, ήταν περισσότερο «ασκήσεις επί χάρτου», επειδή ποτέ δεν απέκτησαν θεσμική υπόσταση. και η εφαρμογή τους δεν έγινε ποτέ υποχρεωτική. Οι θεωρητικές προσεγγίσεις που καλύπτουν τις προτάσεις χωροταξικής πολιτικής στην Ελλάδα, στηρίζονται άμεσα ή έμμεσα στις διάφορες εκδοχές της κλασικής γεωγραφικής θεωρίας των κεντρικών τόπων και συνδυάζονται σε ορισμένες περιπτώσεις με τη χωρική παραλλαγή της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης (Ελ.Ανδρικοπούλου, 1994).

Μόνο από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 δειλά-δειλά, οι πολιτικές αποκτούν μία αυτονομία σε σχέση με τη γεωργία, ενώ η έννοια της ανάπτυξης αποστασιοποιείται από εκείνη της γεωργικής ανάπτυξης και σαν πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή ήταν η ίδρυση και δραστηριοποίηση των αναπτυξιακών εταιρειών (που είχαν ως στόχο την τοπική ανάπτυξη)(Δ. Γούσιος, 1999).

Συνολικά, η χωροταξική πολιτική σήμερα στην Ελλάδα παραμένει στα πρώτα στάδια ανάπτυξης, ως αυτοτελής πολιτική, με συνέπεια η αυτόνομη επίδραση της στη διαμόρφωση του χώρου να είναι περιθωριακή. Σήμερα παρά την ύπαρξη ενός ευνοϊκά θεσμικού πλαισίου για την ανάπτυξη της υπαίθρου γίνεται προσπάθεια απεγκλωβισμού από τις αντιλήψεις των προηγούμενων ετών (κυριαρχία εντατικής γεωργίας, πολιτικές υπέρ των μεσαίου μεγέθους αστικών κέντρων)(Δ. Οικονόμου, 1999).

1.4. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΣΤΗ ΣΥΝΟΧΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ.

1.4.1. Επίδραση των νέων οδικών υποδομών στον αγροτικό χώρο.

Μία πλευρά της χωροταξικής πολιτικής που εφαρμόζεται σήμερα για την ανάπτυξη της υπαίθρου είναι η κατασκευή και η λειτουργία νέων οδικών υποδομών που αποτελούν αναγκαία αλλά όχι και ικανή συνθήκη, ιδιαίτερα μάλιστα των περιοχών που βρίσκονται σε λιγότερο ευνοϊκή θέση, αφού χρειάζεται όπως θα δούμε η συμβολή και άλλων παραγόντων.

Δεν μπορεί όμως να αμφισβητήσει κανείς τις αναπτυξιακές κυρίως επιπτώσεις των οδικών υποδομών που εξασφαλίζουν ισορροπία στο περιφερειακό σύστημα συνεισφέροντας στην ενοποίηση του εθνικού χώρου ενώ παράλληλα ολοκληρώνουν την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων περιοχών.

Τα συγκοινωνιακά έργα γενικότερα ή οι διαπεριφερειακοί οδικοί άξονες ειδικότερα είναι υποδομές με πολλές ιδιαιτερότητες αναφορικά με τις άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις ή επιδράσεις θετικές ή αρνητικές. Οι ιδιαιτερότητες αφορούν το πλήθος των χωρικών επιπτώσεων, την γεωγραφική έκταση στην οποία εκτείνονται, την μορφή αυτών και τον δυναμισμό τους, την εξέλιξη δηλαδή στο χρόνο. Οφείλονται στο γεγονός ότι τα διαπεριφερειακά μεταφορικά δίκτυα μειώνοντας τις χωρικές αποστάσεις μεταβάλλουν την συνολική προσπελασιμότητα των γεωγραφικών περιοχών, αυξάνουν τις αλληλεπιδράσεις, την συνεργασία, τις οικονομικές ανταλλαγές, τον οικονομικό ανταγωνισμό, αλλάζουν την συνολική κινητικότητα και γενικότερα μεταβάλλουν την υφιστάμενη χωρική ισορροπία τόσο σε οικονομικό όσο σε κοινωνικό επίπεδο μεταξύ των περιφερειών (Σ. Πολύζος, 1998).

Ιδιαίτερα το οδικό δίκτυο είναι άμεσα συνδεδεμένο με την οργάνωση του δικτύου των οικισμών αφού επιτρέπει την πύκνωση των σχέσεων μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων από τα οποία διέρχεται, μειώνει κατά πολύ τη σχετική απόσταση και αυξάνει την επικοινωνία μεταξύ τους¹.

Πάντως γενικά οι υποδομές μεταφορών, και ιδιαίτερα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, δημιουργούν διαφόρων μορφών χωρικών πλώσεων και ανισοτήτων (πρόγραμμα Ε.Π.ΠΕΡ.ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998).

Όσον αφορά τις επιπτώσεις των νέων οδικών αξόνων στο χώρο αρχικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι οι επιπτώσεις είναι κυρίως οικονομικές και σαν αποτέλεσμα αυτών και κοινωνικές. Οι οικονομικές επιπτώσεις είναι πολυδιάστατες και μπορεί να εκφράζονται με διαρθρωτικές αλλαγές στην παραγωγή, αύξηση του κατά κεφαλή εισοδήματος κ.λ.π.

¹ Συγκεκριμένα για την περίπτωση της Εγνατίας Οδού, που θα μας απασχολήσει στη συνέχεια, δεν έχει την ίδια βαρύτητα ως προς την πύκνωση των σχέσεων και τον κυκλοφοριακό φόρτο, καθώς ενώνει μικρότερα σε μέγεθος αστικά κέντρα.

Η δυσκολία στο να προσδιορισθούν με ακρίβεια αυτές οι επιπτώσεις και του κινδύνου που εμπεριέχεται για λάθος εκτιμήσεις είναι μεγάλη. Κρίνεται όμως σκόπιμο να γίνει μία αναφορά στις ωφέλειες που προκύπτουν από την κατασκευή και λειτουργία των νέων οδικών αξόνων και μπορούν να συνοψιστούν κυρίως στις εξής:

- Η μείωση των χρονοαποστάσεων είναι η πιο άμεση ωφέλεια και αυτή συνεπάγεται από την μείωση των αποστάσεων.
- Μία άλλη άμεση επίπτωση είναι και η μείωση του μεταφορικού κόστους μεταξύ των περιοχών που συνδέουν. Το κόστος μεταφράζεται συνήθως σε οικονομικό (καύσιμα, χρόνος κ.α.) και μη οικονομικό (λιγότερα ατυχήματα, μικρότερο άγχος και κούραση, μικρότερη ρύπανση).
- Το χαμηλό κόστος συνεπάγεται αυτόματα την επίδραση στη διαδικασία παραγωγής των επιχειρήσεων, αλλά παράλληλα και επίδραση στην κατανάλωση των νοικοκυριών. Οι επιχειρήσεις σε μία περιοχή από τη μείωση του κόστους μεταφοράς είναι ικανές να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερη αγορά. Για τις επιχειρήσεις που η τιμή των προϊόντων τους εξαρτάται σε κάποιο βαθμό από το κόστος μεταφοράς με τη λειτουργία των νέων οδικών αξόνων η μείωση του κόστους μεταφοράς συνεπάγεται και μείωση του κόστους παραγωγής άρα και μείωση των τιμών. Η μείωση του κόστους μεταφοράς επιτρέπει σε μια εταιρεία να διευρύνει την περιοχή αγοράς των προϊόντων της και κατά συνέπεια να αυξήσει το επίπεδο παραγωγής της λόγω της αυξημένης ζήτησης για τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες της. Το αποτέλεσμα για το σύνολο των επιχειρήσεων σε μια περιοχή, είναι η αύξηση στο συνολικό επίπεδο παραγωγής της περιοχής (Σ. Πολύζος, 1998).
- Μία ακόμη ωφέλεια είναι η μείωση των αποθεμάτων των επιχειρήσεων (stocks) αφού πλέον η τροφοδοσία γίνεται πιο γρήγορα και εύκολα.
- Ο παραγωγικός συντελεστής «εργασία» θα αποκτήσει μεγαλύτερη κινητικότητα με αποτέλεσμα και την καλύτερη αξιοποίηση του.
- Ασφαλώς θα επιφέρει αλλαγές στην προσιτότητα των περιοχών κυρίως αυτών που είναι πιο απομονωμένες.
- Η βελτίωση της προσιτότητας των περιοχών και της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων θα έχει ως αποτέλεσμα την μεταβολή του όγκου του παραγόμενου προϊόντος και την αλλαγή στη διαδικασία επιλογής του τύπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων.
- Επίσης η μεταβολή στο τόπο εγκατάστασης των επιχειρήσεων επηρεάζει τη χωροθέτηση των νοικοκυριών με αποτέλεσμα την πληθυσμιακή μεταβολή των περιοχών αυτών, και
- Η αύξηση της παραγωγής θα οδηγήσει στην αύξηση της απασχόλησης.

Ένα σημαντικό ζήτημα επίσης είναι η **επίδραση των νέων οδικών υποδομών, στον τουρισμό**. Όλοι φυσικά αναγνωρίζουν τη συμμετοχή του τουρισμού στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών αλλά και τη συμβολή του στην αναπτυξιακή διαδικασία. Οι επιστημονικές απόψεις για την επίδραση των νέων οδικών υποδομών ιδιαίτερα στον τουρισμό δίστανται και ενώ πολλοί δέχονται ότι ο τουρισμός, σε αντίθεση με άλλες οικονομικές δραστηριότητες αποφεύγει «κεντρικές θέσεις» και οικονομίες συγκέντρωσης και προσελκύεται από περιοχές που είναι απομακρυσμένες, σύμφωνα με την γνώμη άλλων επιστημόνων τονίζεται η σημασία του μεταφορικού κόστους ως παράγοντα τουριστικής έλξης μιας περιοχής και περαιτέρω ανάπτυξης της. Άλλοι πάλι υποστηρίζουν ότι η απόσταση επηρεάζει ένα μέρος των τουριστικών ροών όχι όμως το σύνολο του. Η επιρροή αυτή περιορίζεται σε τουριστικές ροές χαμηλότερων εισοδηματικά τάξεων (Σ. Πολύζος, 1998).

Γενικά, ο αγροτικός χώρος και ιδιαίτερα οι πιο απομακρυσμένες-μειονεκτικές περιοχές επωφελούνται με διαφορετικό τρόπο από το δίκτυο μεταφορών. Η σημασία εδώ βρίσκεται περισσότερο στο κατά πόσο οι κύριοι άξονες και κόμβοι μεταφορών συνδέονται με ένα πυκνό και αξιόπιστο πλέγμα δευτερευόντων αξόνων και κόμβων που επιτρέπουν την εξυπηρέτηση του δικτύου των μεσαίων και μικρών πόλεων.

Ο σχεδιασμός των νέων οδικών υποδομών θα πρέπει να εξασφαλίζει με ένα πυκνό πλέγμα εισόδων και εξόδων από τον κύριο άξονα την πρόσβαση σε απομακρυσμένες περιοχές, ώστε να μην παρατηρηθούν προβλήματα αδυναμίας πρόσβασης στον άξονα καθώς και επικοινωνίας μεταξύ οικισμών που βρίσκονται εκατέρωθεν αυτού. Η **ανυπαρξία όμως για πολλά χρόνια σε πολλές περιοχές οδικών υποδομών εκτός από την απομόνωση σήμαινε πολλές φορές και ικανότητα επιβίωσης**.

Υπάρχει φυσικά και η προοπτική οι νέες οδικές υποδομές να διευκολύνουν την εκμετάλλευση των ενδογενών πόρων ορισμένων περιοχών από μακρινές και πολύ πιο ισχυρές οικονομικά περιφέρειες. Η θετικότητα μιας τέτοιας εξέλιξης εξαρτάται από την **ικανότητα του τοπικού να διασφαλίσει τα συμφέροντα του**.

Επίσης οι νέες οδικές υποδομές θα επιφέρουν προβλήματα στο φυσικό περιβάλλον, τα οποία κρίνεται αναγκαίο να διερευνηθούν και να αντιμετωπιστούν, εγκαίρως.

1.4.2. Αξιοποίηση των υποδομών για την ανάπτυξη του υπαίθρου χώρου.

Ασφαλώς από την ανάλυση που προηγήθηκε έγινε κατανοητό ότι η ανάπτυξη της υπαίθρου σήμερα δεν στηρίζεται μόνο στη ανάπτυξη της γεωργίας αλλά ούτε και η δημιουργία νέων οδικών υποδομών αποτελεί αυτοσκοπό (που είναι μεν αναγκαία αλλά όχι επαρκής συνθήκη για να φέρει την ανάπτυξη των καθυστερημένων περιοχών).

Με αφορμή όμως την δημιουργία των νέων οδικών υποδομών και την μεγιστοποίηση των όποιων ωφελειών αυτές συνεπάγονται για την περιοχή μελέτης είναι ανάγκη να γίνουν κατανοητές από όλους τους αρμόδιους φορείς οι προσπάθειες ανάπτυξης των όσων παραγόντων αναφέρονται στη συνέχεια.

Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη της υπαίθρου θα μπορέσει να επιτευχθεί μόνο με τη συμμετοχή της οικονομικής και κοινωνικής υποδομής, την εγκατάσταση ενός ευρέος φάσματος εναλλακτικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με στόχο την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της κάθε περιοχής, την ανάπτυξη του έμψυχου κεφαλαίου της υπαίθρου μέσα από προγράμματα επαγγελματικής εκπαίδευσης/κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού καθώς επίσης και την ενθάρρυνση της προσφοράς διαφόρων υπηρεσιών αναψυχής (Ο. Χριστοπόλου, 1998).

Από την άλλη πλευρά η ανάπτυξη αυτή θα πρέπει να πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της προστασίας του περιβάλλοντος και της διαχείρισης των φυσικών πόρων σύμφωνα με την αρχή της αειφορίας, επομένως πρέπει να μιλάμε για μια βιώσιμη ανάπτυξη.

Η αξιοποίηση των νέων οδικών υποδομών μπορεί να είναι ευνοϊκή και θετική για τον υπαίθρο χώρο αν στο πλαίσιο προσαρμοσμένων χωροταξικών και αναπτυξιακών πολιτικών αλλά και με κατάλληλους μηχανισμούς, ο υπαίθρος χώρος καταφέρει να χρησιμοποιήσει ορθολογικά αυτές τις υποδομές για την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων.

Ορισμένες όμως από τις προϋποθέσεις που κρίνονται απαραίτητες για την επίτευξη των όποιων αναπτυξιακών προοπτικών για τον αγροτικό χώρο είναι οι εξής:

- Η αποκέντρωση της λήψης των αποφάσεων ή κατά όσο το δυνατόν γίνεται εκμετάλλευση των αρμοδιοτήτων μέσω του προγράμματος Ι. Καποδίστριας.
- Η ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων, που υπερκαλύπτουν την τοπική ζήτηση, με εξαγωγικό προσανατολισμό.
- Βελτίωση των συγκοινωνιών στο εσωτερικό της περιφέρειας.
- Ανάπτυξη συνεργασίας και συνολικής ευθύνης πρωτοβουλιών 'από τα κάτω'.
- Η εισαγωγή πολιτικής στήριξης του αγροτικού εισοδήματος σε Εθνικό επίπεδο.
- Η δυνατότητα πρόσβασης των κατοίκων σε υπηρεσίες του κέντρου.
- Δυνατότητα ένταξης του σε μια ανοιχτή πόλη, και της παραμονής των κατοίκων στον τόπο τους.

1.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Από την παραπάνω ανάλυση μπορούν να εξαχθούν ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα:

- Οι έννοιες για τον αγροτικό-ύπαιθρο χώρο μεταβάλλονται συνεχώς τις τελευταίες δεκαετίες και μέσα από την διεξοδική αναζήτηση του κατάλληλου γεωγραφικού μεγέθους ανάπτυξης χωροταξικών πολιτικών αναδύεται η ανάγκη χρήσης ευρύτερων πλαισίων ανάπτυξης που σήμερα είναι ορατή, όσο ποτέ άλλοτε, κυρίως στην Ευρώπη.
- Όλα αυτά τα χρόνια η πολιτική που είχε ως αντικείμενο τον ύπαιθρο χώρο ήταν ανύπαρκτη και η γεωργία που για πολλά χρόνια υπήρξε το μέσο για την ανάπτυξη του, σήμερα μετασχηματίζεται και αναζητείται η κατάλληλη 'φόρμα' για την μελλοντική της επαναδραστηριοποίηση.
- Η μικρή πόλη αποτέλεσε για τον αγροτικό χώρο τον πόλο έλξης τις τελευταίες κυρίως δεκαετίες που οδήγησε στην σταδιακή αύξηση του πληθυσμού της και του ρόλου της ως κέντρο της ενδοχώρας. Ο ρόλος αυτός της μικρής πόλης είναι δυνατόν να γίνει στο μέλλον καθοριστικός. Η πόλη ως η μόνη αστική συγκέντρωση αξιόλογου μεγέθους μεταξύ μια πλειάδας μικρών οικισμών επηρεάζει τις εξελίξεις στο εσωτερικό της δικής της ενδοχώρας και κατ' επέκταση και των μεσαίων αστικών κέντρων και οφείλεται να της προσδώσουν την στήριξη που δεν είχε ποτέ. Μάλιστα σήμερα έχει αναγνωριστεί ο διοικητικός, κοινωνικός και πολιτιστικός ρόλος της στην ζώνη επιρροής της.
- Στην αναζήτηση νέων χωροταξικών προσεγγίσεων και πολιτικών οι νέες οδικές υποδομές αποτελούν ένα από τα μέσα για την ανάπτυξη και την ευκαιρία άρσης της απομόνωσης των μειονεκτικών περιοχών της υπαίθρου.
- Οι επιπτώσεις των νέων οδικών υποδομών στον ύπαιθρο χώρο αφορούν κυρίως στην μείωση των χωρικών αποστάσεων και στην μεταβολή της συνολικής προσπελασιμότητας των γεωγραφικών περιοχών, ενώ παράλληλα αυξάνουν τις αλληλεπιδράσεις, την συνεργασία, τις οικονομικές ανταλλαγές, και τον οικονομικό ανταγωνισμό. Επίσης αλλάζουν την συνολική κινητικότητα και γενικότερα μεταβάλλουν την υφιστάμενη χωρική ισορροπία τόσο σε οικονομικό όσο σε κοινωνικό επίπεδο.
- Η αξιοποίηση των οδικών υποδομών μεταφράζεται ως ανάγκη δραστηριοποίησης των κατάλληλων πολιτικών και μέσων, για ορθολογική χρήση των υποδομών, αλλά και αναζήτησης με συνδυασμό κατάλληλων μηχανισμών επανένταξης των περιοχών αυτών σε αναπτυξιακή τροχιά.

2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.

2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Στο 2ο κεφάλαιο της Διπλωματικής εργασίας ακολουθεί η ανάλυση και η παρουσίαση της Επαρχίας Καλαμπάκας που αποτελεί και την περιοχή μελέτης.

Στην αρχή γίνεται μία αναφορά στις πολιτικές-παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξη της και ακολουθεί λεπτομερής παρουσίαση της περιοχής μελέτης. Στη συνέχεια αναλύονται όλα τα χαρακτηριστικά των παραγωγικών τομέων της για να δοθεί μία καλύτερη εικόνα της διαμορφωθείσας κατάστασης.

Τα αποτελέσματα της επιτόπιας έρευνας συμπληρώνουν το δεύτερο μέρος. Μέσα από την επιτόπια έρευνα γίνεται προσπάθεια να προσδιοριστούν τα βαθύτερα προβλήματα της ελληνικής υπαίθρου γενικότερα και των περιθωριοποιημένων τμημάτων της περιοχής μελέτης ειδικότερα και θεωρείται ότι συμπληρώνει επαρκώς την ανάλυση.

2.2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΥΠΑΙΘΡΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η αναφορά σε χωροταξικές προσεγγίσεις και πολιτικές-παράγοντες που επηρεάζουν την περιοχή μελέτης δεν έχει ως στόχο να τους εξαντλήσει θεματολογικά στο σύνολο τους αλλά ο απώτερος σκοπός είναι να κατανοηθεί ότι η μετεξέλιξη της υπαίθρου και η ανάπτυξη της (και ειδικότερα της περιοχής μελέτης) δεν είναι υπόθεση ανεξάρτητη των πολιτικών και της τεχνολογικής προόδου-παγκοσμιοποίησης, αλλά αυτή διαμορφώνεται μέσα από μία συνολική κατάσταση που δεν μπορεί φυσικά να αγνοηθεί.

2.2.1. Εξελίξεις και παράγοντες σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Οι Ευρωπαϊκές μεταβολές που συντελέστηκαν τα τελευταία χρόνια και επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τον ύπαιθρο χώρο και την περιοχή μελέτης είναι:

2.2.1.1. Η κίνηση της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής προς την μείωση των επιδοτήσεων “και την ενσωμάτωση κριτηρίων ανταγωνιστικότητας”.

Η Κοινή Αγροτική Πολιτική στο παρελθόν επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη των αγροτικών περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πολιτική αυτή συνέβαλε σημαντικά στο να ελλατωθεί ο ρυθμός μείωσης του αριθμού των γεωργικών εκμεταλλεύσεων και η τάση εγκατάλειψης της γης, ιδιαίτερα στις χώρες του ευρωπαϊκού νότου (Σ.Α.Κ.Χ., 1997).

Η αναθεώρηση της Κ.Α.Π. αναμένεται πως θα επηρεάσει τις Ελληνικές περιφέρειες και ασφαλώς και την ευρύτερη περιοχή μελέτης. Οι αλλαγές θα επέλθουν κυρίως στη λειτουργία του αγροτικού τομέα και στα αγροτικά εισοδήματα. Η κυρίαρχη τάση είναι η μεγαλύτερη έμφαση στους μηχανισμούς της αγοράς και στην ανταγωνιστικότητα. Οι προβλέψεις για στρεμματικές μειώσεις ενέχουν τον κίνδυνο εγκατάλειψης των περιθωριακών και ορεινών κυρίως καλλιεργειών, με συνέπεια τις αυξημένες πιέσεις τόσο στον πληθυσμό των προβληματικών (κυρίως ενδονομαρχιακής κλίμακας) ζωνών όσο και στο περιβάλλον (Σ.Π.Α. Θεσσαλίας 2000-2006, 1999).

Οι σημερινές απαιτήσεις εκφράζονται με μία στροφή της Κ.Α.Π. προς τις διαρθρωτικές ενισχύσεις αλλά και την μετάβαση της προς μία πολυλειτουργική γεωργία.

2.2.1.2. Η πορεία για την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Τα τελευταία χρόνια και με τα αυστηρά κριτήρια σύγκλισης που έχουν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόστηκαν, κυρίως στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, περικοπές σε δημόσια προγράμματα και έργα, (για την επίτευξη της σύγκλισης των οικονομιών) τα οποία αντισταθμίζονται εν μέρει από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (Σ.Α.Μ., 1999).

Επίσης η σταδιακή άρση στην διακίνηση ανθρώπων, εμπορευμάτων και κεφαλαίων ασφαλώς θα επηρεάσει περισσότερο εκείνες τις χώρες της Ε.Ε που δεν έχουν τη δυνατότητα να ανταγωνιστούν επί ίσοις όροις τις πλέον ανεπτυγμένες δυτικές χώρες με αποτέλεσμα οι πιο έμπειρες και τεχνολογικά ανώτερες επιχειρήσεις να καταλάβουν στο μέλλον τις αγορές τους.

2.2.1.3. Οι εξελίξεις στην Ανατολική Ευρώπη και οι δυνατότητες για ‘άνοιγμα’ προς τα Βαλκάνια.

Οι αυξανόμενες δυσχέρειες συγκοινωνιακής σύνδεσης με την Δυτική Ευρώπη μέσω της πρώην Γιουγκοσλαβίας οδηγεί σε αναβάθμιση της σημασίας της διασύνδεσης μέσω

Δυτικής Ελλάδας που συνεπάγεται άμεσα αύξηση της σημασίας σταθερής Δυτικής Ελλάδας και Θεσσαλίας και ειδικότερα της περιοχής μελέτης.

Από την άλλη πλευρά η εισροή με τη μορφή οικονομικών προσφύγων έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας και τη μείωση του κόστους εργασίας καθώς και διάφορες κοινωνικές επιπτώσεις. Η απασχόληση αυτών στον πρωτογενή κυρίως τομέα εντάσσει την περιοχή σ' αυτές που επηρεάζονται άμεσα.

Ο παράγοντας των ευκαιριών που δημιουργεί το άνοιγμα των αγορών των Ανατολικών χωρών για τις επιχειρήσεις της περιοχής στο τομέα του εξαγωγικού εμπορίου και κυρίως του τουρισμού, και το πλεονέκτημα που αυτή διαθέτει λόγω της γεωγραφικής της εγγύτητας μεταφράζεται σε σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης για επιχειρήσεις μικρής εξαγωγικής δραστηριότητας και χαμηλής ή ανύπαρκτης παρουσίας στη Δυτική Ευρώπη (ΣΠΑ Θεσσαλίας 2000-2006, 1999).

2.2.1.4. Η Κοινοτική πρωτοβουλία LEADER.

Το LEADER (*Δεσμοί μεταξύ των δράσεων για την ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας*) είναι πρόγραμμα αγροτικής ανάπτυξης, το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το 1991. Αφορά περιοχές της Ευρώπης που ανήκουν στις αναπτυξιακά καθυστερημένες περιοχές (στόχος 1), και στις ευαίσθητες αγροτικά περιοχές (στόχος 5β) και είναι ίσως το σημαντικότερο "βήμα" προς την κατεύθυνση της αντιμετώπισης καιρίων προβλημάτων που εμφανίζονται στον Ευρωπαϊκό αγροτικό χώρο (*Πρόγραμμα LEADER, 1998*).

Η πρωτοβουλία αυτή επιδιώκει ως επιθυμητά αποτελέσματα τη συμβολή στην αύξηση της απασχόλησης, των αγροτικών δραστηριοτήτων, την άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων περιοχών και τη μείωση του ρυθμού εγκατάλειψης της υπαίθρου από τον ενεργό πληθυσμό (και ιδιαίτερα τους νέους).

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται μέσα από τις δράσεις του προγράμματος στην ανάπτυξη του αγροτικού τουρισμού. στην οργάνωση και το σχεδιασμό της παραγωγής καθώς επίσης και στην ορθολογική εκμετάλλευση των τοπικών πόρων, όπως και της μεταποίησης και εμπορίας των τοπικών αγροτικών προϊόντων. Επίσης προωθεί την εφαρμογή της ανάπτυξης 'εκ των κάτω' αφού τα προγράμματα υλοποιούνται έχοντας προταθεί από τους τοπικούς φορείς και κατοίκους της περιοχής με απότερο στόχο τη συνεργασία-ενίσχυση δεσμών μεταξύ αυτών.

Σήμερα έχουν οργανωθεί ομάδες δράσεις σε όλη την Ευρώπη από τις οποίες πολλές δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και ο φορέας που εποπτεύει και παρακολουθεί το πρόγραμμα σε Εθνικό επίπεδο είναι το Υπουργείο Γεωργίας.

2.2.2. Εξελίξεις και παράγοντες σε Εθνικό επίπεδο.

Η περιοχή έχει για τον Ελλαδικό χώρο το ιστορικό γεωγραφικής απομόνωσης και ανυπαρξίας στρατηγικής και συμμετοχής στην αναπτυξιακή διαδικασία. Σε Εθνικό επίπεδο ένας σημαντικός αριθμός παραγόντων επηρεάζει θετικά ή αρνητικά τον αγροτικό χώρο και ειδικότερα την περιοχή μελέτης:

2.2.2.1. Επιλογή μοντέλου ανάπτυξης.

Η σημερινή αναποφασιστικότητα που διακρίνει την χώρα σχετικά με το πρότυπο ανάπτυξης που πρέπει να επιλέξει αφού από την μία διαθέτει μεν χαμηλό κόστος εργασίας αλλά δεν μπορεί να συγκριθεί με αυτό των αναπτυσσόμενων χωρών και από την άλλη δεν μπορεί να φανεί ανταγωνιστική στην τεχνολογική υποδομή για να συγκριθεί με αυτή των ανεπτυγμένων χωρών.

Αναπόφευκτα, η χώρα θα πρέπει να επιλέξει ένα πρότυπο ανάπτυξης που να πλησιάζει αυτό των αναπτυγμένων χωρών, να ενθαρρύνει την εφαρμογή νέων τεχνολογιών, να ισορροπεί μεταξύ παραγωγικής εξειδίκευσης και παραγωγικής διαφοροποίησης σε ένα περιβάλλον που μεταβάλλεται συνεχώς και να στηρίζεται στην ανάπτυξη της τεχνολογίας, της τεχνογνωσίας και των δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού, παρά στην συμπίεση του επιπέδου διαβίωσης του (βλέπε Σχέδιο Ανάπτυξης της Μαγνησίας για τον 21^ο αιώνα).

2.2.2.2. Οι περιφερειακές ανισότητες.

Μία σημαντική δυναμική η οποία αναπτύσσεται τα τελευταία 10-20 χρόνια στον Ελληνικό χώρο είναι μία τάση σύγκλισης των επιπέδων ανάπτυξης μεταξύ των νομών και των περιφερειών της χώρας. Η μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων στη χώρα μας για τα τελευταία έτη οφείλεται (σε κάποιο βαθμό) στην παρατεταμένη ύφεση της οικονομίας.

Συνεπώς ο διανύμενος κύκλος ανάκαμψης της Ελληνικής οικονομίας είναι πιθανόν να συνοδευτεί από κάποια ενδεχομένως αισθητή διεύρυνση των περιφερειακών ανισοτήτων, στο βαθμό που οι ενδείξεις συνηγορούν υπέρ της θέσης ότι η ανάκαμψη ξεκινά από τις πλέον ανεπτυγμένες περιοχές της χώρας, με τις όποιες επιπτώσεις συνεπάγεται για την ευρύτερη περιοχή (Γ.Πετράκος, 1999).

2.2.2.3. Ο νέος τριτογενής τομέας.

Μία άλλη δυναμική που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ο “νέος” τριτογενής τομέας (που περιλαμβάνει χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και οργανισμούς, χρηματιστηριακές εταιρείες, επιχειρήσεις, media κ.λ.π.) ο οποίος θα συγκεντρωθεί κυρίως στα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη). Η Θεσσαλονίκη μάλιστα θα ισχυροποιηθεί και από την αναβάθμιση του ρόλου της σε κέντρο των Βαλκανίων με αποτέλεσμα να καθίσταται εύλογος ο προβληματισμός, ότι ο ενδιάμεσος χώρος θα αντιμετωπίσει προβλήματα αναζήτησης αναπτυξιακής στρατηγικής (Γ. Πετράκος, 1998: 13, Σ.Α.Μ, 1998).

2.2.2.4. Οι κυριότερες διοικητικές μεταρρυθμίσεις για τον αγροτικό χώρο.

2.2.2.4.i. Οι προσπάθειες των προηγούμενων μεταρρυθμίσεων.

Την χωροταξική πολιτική της επιτελικής δράσης στο κέντρο και της υλοποίησης της πολιτικής σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο προσπάθησαν να θεμελιώσουν την τελευταία δεκαετία διάφοροι θεσμικοί νόμοι σχετικοί με την αυτοδιοίκηση και με τον χωρικό σχεδιασμό.

Ένα από τα πιο παλιά προβλήματα στην ιστορία της νεότερης Ελλάδας είναι το θέμα της αναδιάρθρωσης των διοικητικών και εδαφικών ενότητων. Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα που παρουσιάζει έντονο πρόβλημα αναδιάρθρωσης λόγω του μικρού μεγέθους των πρωτοβάθμιων αυτοδιοικητικών μονάδων (Η. Μπεριάτος, 1994).

Η τελευταία μάλιστα διοικητική μεταρρύθμιση γνωστή ως ‘πρόγραμμα Ι.Καποδίστρια’ φαίνεται να περιορίζεται εκ των πραγμάτων στην αναζήτηση του βέλτιστου χωρικού μεγέθους στοχεύοντας περισσότερο τις διαχειριστικές ανάγκες παρά τις αναπτυξιακές δυνατότητες (Γούσιος, 1999).

Στην περίοδο από τη μεταρρύθμιση του Βενιζέλου² μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του ‘80 καμία ουσιαστική μεταβολή δεν συντελέστηκε, αλλά από το ‘81 και μετά επανέρχεται η τάση για νέες διοικητικές μεταρρυθμίσεις λόγω των διαφόρων εξελίξεων και των νέων οικονομικοκοινωνικών καταστάσεων, με αποτέλεσμα η ανάγκη για διοικητική και εδαφική αναδιοργάνωση να κρίνεται απαραίτητη.

Η πρώτη προσπάθεια γίνεται με το νόμο 1416/84 που τροποποιούσε το δημοτικό και κοινοτικό κώδικα με στόχο την ενδυνάμωση της αυτοδιοίκησης και την ενίσχυση της

² Ουσιαστικά η μεταρρύθμιση εκείνη η οποία προηγήθηκε αυτών της τελευταίας 15ετίας είναι ο ν. ΔΝΖ /1912 του Βενιζέλου για τη πρωτοβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση που εισήγαγε και θεμελιώσε τη διττή τυπολογία των ΟΤΑ στη βάση της διάκρισης μεταξύ αγροτικών και αστικών οικισμών.

αποκέντρωσης, αφού εισήγαγε νέους θεσμούς όπως η δυνατότητα σύστασης δημοτικών - κοινοτικών επιχειρήσεων.

Επίσης συστήνει Επαρχίες στα νησιά και θεσμοθετεί νέο τρόπο συνένωσης των κοινοτήτων με ισχυρά κίνητρα διοικητικής και οικονομικής μορφής. Προωθείται και αναβαθμίζεται η διακοινοτική συνεργασία με τη θεσμοθέτηση των “αναπτυξιακών συνδέσμων” που δημιουργούνται στη βάση μιας προκαθορισμένης ενιαίας χωρικής μονάδας που ονομάζεται “γεωγραφική ενότητα” (Η. Μπεριάτος, 1994)

Η εδαφική αναδιάρθρωση επέρχεται μέσα από τις γεωγραφικές ενότητες ενώ οι σύνδεσμοι έχουν σαν τελικό τους προορισμό να αποτελέσουν τους νέους πρωτοβάθμιους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, κυρίως μέσα από τις συνενώσεις μεταξύ των κοινοτήτων. Ο μικρός χρόνος ζωής της μεταρρύθμισης αυτής δεν πρόλαβε να δείξει κάποια χρήσιμα αποτελέσματα

Η επόμενη προσπάθεια έγινε στα πλαίσια του νόμου 1622/86 η οποία προέβλεπε τις συνενώσεις κοινοτήτων σε δήμους ανεξάρτητα από το πληθυσμό τους και με ισχυρά οικονομικά κίνητρα που δεν υπήρχαν μέχρι τότε, με την προϋπόθεση ότι έπρεπε να βρίσκονται στα πλαίσια ειδικά προσδιορισμένων χωρικών μονάδων των λεγόμενων “γεωγραφικών περιοχών”. Οι γεωγραφικές περιοχές κατά μέσο όρο είχαν το μισό μέγεθος από αυτό των γεωγραφικών ενότητων του προηγούμενου νόμου³

Με την τρίτη μεταρρύθμιση του νόμου Ν.2218/94 ιδρύεται η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση σηματοδοτώντας σημαντικές εξελίξεις σε επίπεδο νομού. Καθιερώνεται η αναγκαστική συνεργασία των Ο.Τ.Α. συγκεκριμένων περιοχών αλλά κρίνεται αναγκαίο να καθοριστούν και πάλι οι γεωγραφικές περιοχές.

Οι νέοι σύνδεσμοι ονομάζονται “Συμβούλια Περιοχής” ενώ οι ΟΤΑ διατηρούν την αυτονομία τους ως Ν.Π.Δ.Δ. αλλά σημαντικές αρμοδιότητες ασκούνται επίσης και από τα Συμβούλια Περιοχής (κυρίως μέχρι του πληθυσμού των 5.000 κατοίκων στον Ο.Τ.Α.) Οι Αναπτυξιακοί Σύνδεσμοι καταργούνται και δεν επιτρέπεται η ανασύστασή τους ενώ αντικαθίστανται από τα Συμβούλια Περιοχής.

Η πολυδιάσπαση της Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε 5.318 Κοινότητες και περίπου 200 μικρούς Δήμους, είχε ως αποτέλεσμα την αδυναμία των Ο.Τ.Α. να αντεπεξέλθουν στην αποστολή τους, δηλαδή:

- στον πολιτικό ρόλο τους (αναποτελεσματική πολιτική εκπροσώπηση των μικρών χωριών),
- στον διοικητικό ρόλο τους (αδυναμία παροχής επαρκών υπηρεσιών στους πολίτες) και,
- στον αναπτυξιακό ρόλο τους (περιορισμένη συμμετοχή στις διαδικασίες της περιφερειακής και τοπικής ανάπτυξης).

³ Με τον νόμο 1416/84 στην περιοχή μελέτης δημιουργήθηκαν 8 γ.ε. από τις 15 του νομού, ενώ στην επόμενη μεταρρύθμιση στην περιοχή μελέτης δημιουργήθηκαν 11 γεωγραφικές περιοχές από τις 21 του νομού.

- Επίσης η πολυδιάσπαση οδήγησε σε μη αποδοτική αξιοποίηση των οικονομικών πόρων
- και του ανθρώπινου δυναμικού (ΥΠ.ΕΣ.Πρόγραμμα Ι.Καποδίστριας, 1997).

2.2.2.4.ii. Οι μεταρρυθμίσεις του προγράμματος 'Ι. Καποδίστριας'.

Η τελευταία προσπάθεια για την ανασυγκρότηση της Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης βρίσκεται σε εξέλιξη από το 1998 με το νόμο 2539/97 και την ονομασία "Πρόγραμμα Ι.Καποδίστριας".

Η πρόταση αυτή στηρίζεται στη θεσμική ανασύνταξη των τοπικών κοινωνιών με όρους αποτελεσματικότητας και ανοικτής τοπικής δημοκρατίας. Η αποτελεσματικότητα κατοχυρώνεται μέσω χωροταξικών, οργανωτικών και αναπτυξιακών προϋποθέσεων για βιώσιμους και λειτουργικούς δήμους (Δ. Κατσούλης, 1998).

Βασικό χαρακτηριστικό της μεταρρύθμισης είναι η ενότητα των αγροτικών οικισμών. Αποτελεί το κατεξοχήν "προϊόν" των Συνενώσεων με κύριο γνώρισμα την αναπτυξιακή λειτουργία της Δημοτικής Αρχής και την δημοτική αποκέντρωση στη βάση των πρώην κοινοτήτων με τα Τοπικά Συμβούλια, ακόμη και στην έδρα του νέου ΟΤΑ. Το εκλογικό σύστημα επιτρέπει την εκπροσώπηση όλων, στο μέτρο του δυνατού, των πρώην κοινοτήτων στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Στην περίπτωση ύπαρξης στο νέο δήμο μιας μικρής πόλης συνενώνονται μαζί της όμοροι Ο.Τ.Α. εφόσον βρίσκονται στην άμεση επιρροή της και τα τοπικά Συμβούλια στις μικρότερες κοινότητες θα συνενωθούν μαζί τους ενώ παράλληλα εξασφαλίζεται και η εκπροσώπηση και των μικρότερων κοινοτήτων στο Δημοτικό Συμβούλιο (ΥΠ.ΕΣ.Πρόγραμμα Ι.Καποδίστριας, 1997).

Με το πρόγραμμα "Ι. Καποδίστριας" δεν επιχειρήθηκε εξ' αρχής καθορισμός εδαφικών περιφερειών-ενοτήτων αφού οι πρόσφατες μεταρρυθμίσεις εισήγαγαν αρκετές ενότητες (Συμβούλια Περιοχής, Αναπτυξιακοί Σύνδεσμοι, Γεωγραφικές Περιοχές).

Ο καθορισμός των εδαφικών περιφερειών των νέων Ο.Τ.Α. θα πρέπει να γίνει στη βάση χωροταξικών ενοτήτων, σε συνδυασμό με το μέγεθος του πληθυσμού που προσδιορίζει όλες σχεδόν τις βασικές λειτουργικές εξυπηρετήσεις. Το κύριο στοιχείο εδώ είναι η επιθυμητή κλίμακα ή το μέγεθος νέου Ο.Τ.Α. και όχι τόσο τα συγκεκριμένα όρια τα οποία ποτέ δεν μπορεί να είναι τέλεια. Η επιθυμητή κλίμακα προσδιορίζει με τη σειρά της το συνολικό αριθμό των Ο.Τ.Α. στον εθνικό χώρο και τέλος γίνεται η οριοθέτηση (ΥΠ.ΕΣ.Πρόγραμμα Ι.Καποδίστριας, 1997).

Το πρόγραμμα συνοδεύεται από Ειδικό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΕΠΤΑ) πενταετούς διάρκειας (1998-2002) με δυνατότητα παράτασης έως το 2004 και πόρους από Εθνικά και Περιφερειακά Προγράμματα. Η λειτουργία επίσης του θεσμού της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης αναμένεται να συμβάλει αποφασιστικά στην τοπική ανάπτυξη.

2.2.2.4.iii. Οι νέοι Δήμοι του 'Ι. Καποδίστριας' στην περιοχή μελέτης.

Στην περιοχή μελέτης δημιουργήθηκαν οι εξής δήμοι:

- Δήμος Βασιλικής αποτελούμενος από τις κοινότητες: Βασιλικής, Θεόπετρας, Περιστεράς, οι οποίες καταργούνται. Έδρα του δήμου ορίζεται ο οικισμός Βασιλική της τέως κοινότητας Βασιλικής.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Οι νέοι δήμοι στην Επαρχία Καλαμπάκας.

ΝΕΟΣ ΔΗΜΟΣ	Έκταση (σε στρ.)	Πληθυσμός σύμφωνα με απογραφή 1991	%	Εκτίμηση μόνιμου πληθυσμού	%	Μεταβολή πληθυσμού 1991 με εκτίμηση μόνιμου.	Πληθυσμός περιόδου αιχμής
Κ. ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	297082	1028	3.6	140	0.5	-86.4	4000
ΜΑΛΑΚΑΣΙΟΥ	157534	2129	7.5	1728	5.9	-18.8	5790
ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	41765	2554	9.0	2700	9.2	5.7	2850
ΚΑΛΑΜΠΙΑΚΑΣ	277087	10916	38.6	15100	51.6	38.3	19500
ΧΑΣΙΩΝ	291753	4892	17.3	4544	15.5	-7.1	7000
ΤΥΜΦΑΙΩΝ	262523	2278	8.1	1400	4.8	-38.5	3550
ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ	149808	2120	7.5	1850	6.3	-12.7	6000
ΚΛΕΙΝΟΒΟΥ	180728	2363	8.4	1800	6.2	-23.8	5000
ΣΥΝΟΛΟ	1658280	28280	100	29262	100	3.5	53690

Πηγή: Προτάσεις δήμων για το Ε.Π.Τ.Α., ίδια επεξεργασία.

Δήμος Καλαμπάκας αποτελούμενος από το Δήμο Καλαμπάκας και τις κοινότητες: Αύρας, Βλαχάβας, Διάβας, Καστρακίου, Κρύας Βρύσης, Μεγάλης Κερασέας, Ορθοβουνίου, Σαρακήνας, οι οποίοι καταργούνται. Έδρα του δήμου ορίζεται ο οικισμός Καλαμπάκα του τέως δήμου Καλαμπάκας.

Δήμος Καστανιάς αποτελούμενος από τις κοινότητες: Αμαράντου, Αμπελοχωρίου, Καλομοίρας, Καστανέας, Ματονερίου, οι οποίες καταργούνται. Έδρα του δήμου ορίζεται ο οικισμός Καστανέα της τέως κοινότητας Καστανέας.

Δήμος Κλεινοβού αποτελούμενος από τις κοινότητες: Αηδόνας, Γλυκομηλέας, Καλογριανής, Κλεινού, Παλαιοχωρίου, Χρυσομηλέας, οι οποίες καταργούνται. Έδρα του δήμου ορίζεται ο οικισμός Κλεινός της τέως κοινότητας Κλεινού.

Δήμος Μαλακασίου αποτελούμενος από τις κοινότητες: Κορυδαλλού, Μαλακασίου, Παναγίας, Πεύκης, Τρυγόνος, οι οποίες καταργούνται. Έδρα του δήμου ορίζεται ο οικισμός Παναγία της τέως κοινότητας Παναγίας.

Δήμος Τυμφαίων αποτελούμενος από τις κοινότητες: Γερακαρίου, Καλλιθέας, Κονισκού, Λογγάς, Μαυρελίου, Φλαμπουρεσίου, Φωτεινού οι οποίες καταργούνται. Έδρα του δήμου ορίζεται ο οικισμός Κονισκός της τέως κοινότητας Κονισκού.

Δήμος Χασίων αποτελούμενος από το δήμο Χασίων και τις κοινότητες: Αγναντιάς, Κακοπλευρίου, Οξυνείας, οι οποίες καταργούνται. Έδρα του δήμου ορίζεται ο οικισμός Χασίων του τέως δήμου Χασίων.

Κοινότητα Ασπροποτάμου αποτελούμενη από τις κοινότητες: Αγίας Παρασκευής, Ανθούσης, Καλλιρρόης, Καταφύτου, Κρανέας, Πολυθέας, Στεφανίου, Χαλικίου, οι οποίες καταργούνται. Έδρα της κοινότητας ορίζεται ο οικισμός Καλλιρόη της τέως κοινότητας Καλλιρρόης (βλέπε χάρτη 1).

Σύμφωνα με τους δήμους και την εξέταση του πίνακα διαπιστώνεται ότι ο μόνιμος πληθυσμός είναι πολύ μικρότερος από τον πληθυσμό της απογραφής του 1991 (με εξαίρεση το Δήμο Καλαμπάκας).

Επίσης παρατηρείται το φαινόμενο ο πληθυσμός των περιοχών αυτών το καλοκαίρι να υπερδιπλασιάζεται λόγω των παραθεριστών που αποτελούνται κυρίως από ντόπιους απόδημους.

Ένα ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσο η ιδιομορφία της ορεινής ζώνης (μειονεκτικότητα-γεωμορφολογία) αντιμετωπίζεται με την εφαρμογή των νέων διοικητικών μεταρρυθμίσεων που πρόκειται να λάβουν χώρα μέσω του προγράμματος.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διοικητική, χωροταξική και γεωγραφική δομή της περιοχής μελέτης, πρέπει να εντοπιστούν οι όποιες δυσκολίες θα αντιμετωπίσουν οι ορεινές-ημιορεινές κυρίως περιοχές στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν οι νέες διοικητικές μεταρρυθμίσεις.

Ενσωμάτωση των μειονεκτικών
περιοχών της υπαίθρου στις νέες χωροταξικές
πολιτικές της Ελλάδας: Το παράδειγμα
της Επαρχίας Καλαμπάκας

Χάρτης 1: Επαρχία Καλαμπάκας
και νέοι Δήμοι

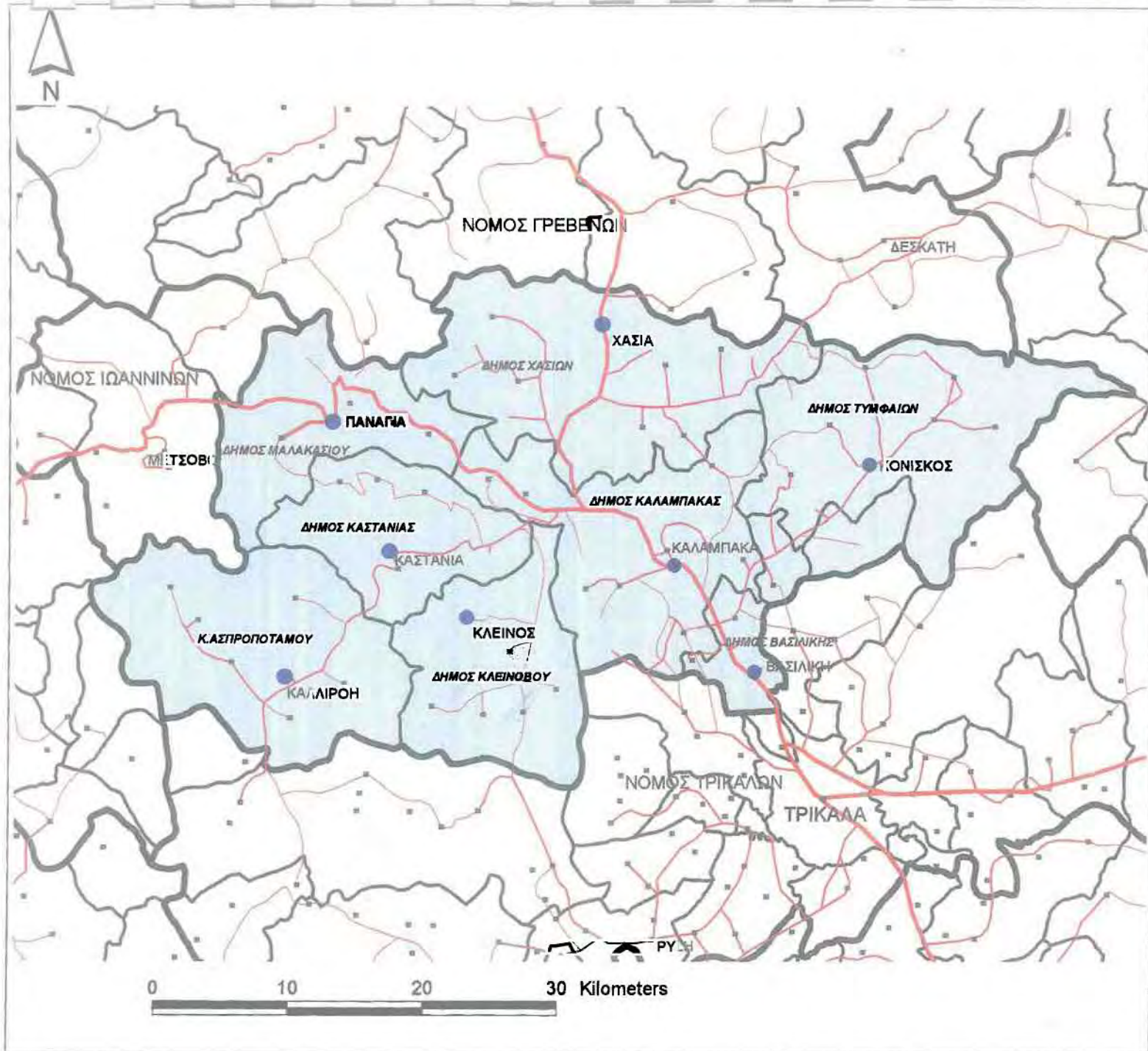
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Έδρες νέων δήμων
- Οικισμοί
- Οδικό δίκτυο
- Εθνικό δίκτυο
- Επαρχιακό δίκτυο
- Αγροτικό δίκτυο
- Ορια νέων Δήμων
- Ορια Επαρχίας Καλαμπάκας
- Ορια νομών



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΓΟΥΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2000



2.3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

2.3.1. Οι λόγοι επιλογής της περιοχής.

Αρχικά η επιλογή της περιοχής μελέτης σε επίπεδο Επαρχίας έγινε γιατί αποτελεί μία γεωγραφική ενότητα που κατά την διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών παραμελήθηκε επιδεικτικά από την πλευρά της κεντρικής εξουσίας καθιστώντας την ως θεσμό όλα αυτά τα χρόνια ανενεργό, και παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η εξέταση μιας περιοχής τέτοιου επιπέδου, παρόλο φυσικά που καταργήθηκε, σήμερα.

Η Επαρχία Καλαμπάκας είναι κυρίως μία ορεινή περιοχή η οποία παρουσίασε τις τελευταίες δεκαετίες όλα τα χαρακτηριστικά της Ελληνικής υπαίθρου, που αναφέρθηκαν στο 1ο κεφάλαιο. Ανήκει στις περιθωριοποιημένες, γεωγραφικά απομονωμένες περιοχές για την οποία οι αναπτυξιακές προοπτικές από την πλευρά του κράτους στηρίχθηκαν στο διοικητικό κυρίως επίπεδο και στην αναζήτηση κατάλληλης χωρο-εδαφικής κλίμακας και όχι στην αναζήτηση ουσιαστικών πολιτικών.

Επίσης η αναμενόμενη αναβάθμιση της θέσης της Καλαμπάκας με την προβλεπόμενη λειτουργία της Εγνατίας Οδού και των κάθετων σ' αυτή αξόνων, καθώς και των έργων που έχουν ενταχθεί στο Γ' Κοινοτικό πλαίσιο Στήριξης, οι προοπτικές που διαγράφονται για την πόλη και τον τουρισμό της, ήταν δύο λόγοι που κέντρισαν το ενδιαφέρον, για την εξέταση της περιοχής.

Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση της αξιοποίησης των νέων οδικών υποδομών σε περιοχές όπως είναι η Επαρχία Καλαμπάκας καθώς επίσης και ο μελλοντικός ρόλος της πόλης που προσδιορίζεται από την προοπτική της ραγδαία τουριστικής ανάπτυξης και της προσαρμογής της τοπικής οικονομίας σ' αυτή.

Για λόγους ενότητας η αναφορά στην περιοχή μελέτης θα γίνεται και ως Επαρχία Καλαμπάκας.

2.3.2. Γεωγραφικά – φυσικά χαρακτηριστικά.

Η περιοχή μελέτης οριοθετείται γεωγραφικά στο βόρειο τμήμα του Νομού Τρικάλων και ταυτίζεται με τα όρια της πρώην επαρχίας Καλαμπάκας. Βόρεια συνορεύει με το νομό Γρεβενών, δυτικά με το νομό Ιωαννίνων και ανατολικά με το Ν. Λαρίσης. Ο πληθυσμός της για το 1991 ανέρχεται στους 28.465 κατοίκους που αντιστοιχεί στο 20% του συνολικού πληθυσμού του νομού, και κυρίως τις τελευταίες δεκαετίες παρουσίασε μείωση (βλέπε παράγραφο 2.4.)

Έκταση	Καλλιεργούμενες εκτάσεις	Βοσκότοποι	Δασικές εκτάσεις	Οικισμοί	Λοιπές εκτάσεις
1.647,7	206,4	599,3	724,5	40	77,5

Το κυριότερο χαρακτηριστικό της είναι το ιδιαίτερο γεωγραφικό της ανάγλυφο αφού στο μεγαλύτερο μέρος του είναι ορεινό. Η έκταση της ανέρχεται σε 1.647,7 τ.χλμ. και οι κυριότερες χρήσεις γης είναι οι καλλιεργούμενες εκτάσεις που καταλαμβάνουν 206,4 τ.χλμ., οι βοσκότοποι με έκταση περίπου 600 τ.χλμ. και το σημαντικότερο τμήμα της έκτασης καταλαμβάνουν τα δάση και οι δασικές εκτάσεις. Κυριότερα όρη της περιοχής μελέτης είναι το Κερκέτιο όρος ή Κόζιακας στην Πίνδο και στο βορειοανατολικό τμήμα της τα Χάσια και Αντιχάσια Όρη, ενώ σπουδαιότεροι ποταμοί είναι του Ασπροποτάμου (Αχελώος) και του Μαλακασιώτικου ρέματος (αρχικό ρεύμα Πηνειού). Στα πεδινά εκτείνεται η πεδιάδα της Καλαμπάκας.

Η περιοχή του Ασπροποτάμου περιλαμβάνει τα όρη Λάκμος (Περιστέρι) και Κακαρδίτσα και τους οικισμούς που τα περιβάλλουν, δηλαδή τους οικισμούς Καστανέα, Αμάραντο, Κρανέα, Πολυθέα, Αγ. Παρασκευή, Γαρδίκι, Αθαμανία, Κατάφυτο, Ανθούσα, και Χαλίκι. Ο Ασπροπόταμος πηγάζει από το όρος Λάκμος.

Η περιοχή αυτή έχει πολλά προβλήματα κυρίως στους τομείς των υποδομών ενώ οδικά συνδέεται με επαρχιακό οδικό δίκτυο με τον άξονα Καλαμπάκας - Μετσόβου - Ιωαννίνων και νοτιότερα με το εθνικό οδικό δίκτυο Τρικάλων - Πύλης - Περτουλίου - Αρτας. Στην περιοχή του Ασπροποτάμου δυστυχώς τις τελευταίες δεκαετίες ο πληθυσμός δεν είναι μόνιμος, ενώ η γεωργία και η κτηνοτροφία φθίνουν συνεχώς. Η τουριστική υποδομή που διαθέτει είναι ιδιαίτερα μικρή και τα κυριότερα τουριστικά καταλύματα συγκεντρώνονται στους οικισμούς Καστανέας και Κρανέας.

Ο Κόζιακας αποτελεί το πιο ανατολικό βουνό της ενότητας των βουνών του Ασπροποτάμου. Στα δυτικά χωρίζεται από την Τριγκία και το Αυγό με παραποτάμους του Μαλακασιώτικου ρέματος, και νότια από τα Άγραφα με παραπόταμο του Πηνειού ποταμού. Οι ορεινοί οικισμοί που περιβάλλουν τον Κόζιακα, είναι το Περτούλι, η Ελάτη, το Βροντερό, η Βλάχα, τα Στουρναραϊίκα και η Πύλη στα νότια από την πλευρά των Τρικάλων και η Χρυσομηλιά, η Γλυκομηλιά και η Κορομηλιά από την πλευρά της περιοχής μελέτης. Η περιοχή αυτή συνδέεται με επαρχιακό οδικό δίκτυο με τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα, όπως και τους υπόλοιπους οικισμούς του Ασπροποτάμου, ενώ ιδιαίτερο στοιχείο της αποτελεί το Ευρωπαϊκό μονοπάτι υπερσυνοριακών διαδρομών E4⁴.

⁴ Η διαδρομή του ακολουθεί τον δρόμο από την Ελάτη μέχρι το χιονοδρομικό κέντρο στα Λιβάδια Περτουλίου. Από το σημείο αυτό κατευθύνεται προς τη Γλυκομηλιά, διασχίζει τον οικισμό Κορομηλιά, περνάει από την Καλαμπάκα και τα Μετέωρα και συνεχίζει προς τα Χάσια.

Οι οικισμοί που βρίσκονται στην περιοχή ανήκουν στους Δήμους Κλεινοβού, Κόζιακα, Αιθικών, Πιαλείων, Πυνδαίων και Πύλης. Οι ορεινοί οικισμοί γύρω από τον Κόζιακα και την Τριγκία, αποτελούν το δεύτερο πόλο τουριστικής ανάπτυξης του Νομού Τρικάλων, ύστερα από την ανεπτυγμένη τουριστικά περιοχή Καλαμπάκας – Μετεώρων (Μελέτη Πίνδου, 1999).

Η οικονομία της περιοχής στηρίχθηκε, ιδιαίτερα στο παρελθόν και λιγότερο σήμερα, στον αγροτικό τομέα (καλλιεργώντας δημητριακά, κτηνοτροφές, βαμβάκι κ.α.) και παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτά των ορεινών περιοχών της Μεσογείου δηλαδή εγκατάλειψη, σχετική ανεπάρκεια φυσικών πόρων και πιο συγκεκριμένα φτωχά εδάφη, περιορισμένο νερό και λίγες καλλιεργήσιμες εκτάσεις.

Γενικά η Επαρχία Καλαμπάκας γνώρισε τις προηγούμενες δεκαετίες την μεγάλη αγροτική έξοδο που είχε ως αποτέλεσμα την αποδιοργάνωση των γεωργικών συστημάτων παραγωγής και των τοπικών κοινωνιών. Σήμερα κυριότερα χαρακτηριστικά (όπως άλλωστε και στο μεγαλύτερο μέρος των ορεινών-μειονεκτικών περιοχών της Ελλάδας και της Νότιας Ευρώπης) είναι η περιθωριοποίηση της γεωργικής δραστηριότητας και η εικόνα της εγκατάλειψης του τοπίου και της ερήμωσης των οικισμών.

Η πόλη-κέντρο της Επαρχίας είναι η Καλαμπάκα που κατέχει μία γεωγραφική θέση με ιδιαίτερη αξία, αφού από την μία πλευρά αποτελεί τη μόνη δίοδο μεταξύ Θεσσαλίας και Ηπείρου (και ενδιάμεσο σταθμό στη διαδρομή Μετσόβου - Τρικάλων), ενώ από την άλλη αποτελεί τη δυτική δίοδο Θεσσαλίας και Δυτικής Μακεδονίας (μέσω κυρίως του δρόμου Τρικάλων - Γρεβενών). Η γεωγραφική αυτή θέση λειτούργησε κατά κύριο λόγο ως ο παράγοντας που καθόρισε την ανάπτυξη της πόλης λίγα χρόνια μετά την προσάρτηση της Δυτικής Θεσσαλίας στην Ελλάδα (Τ.Α.Π Μετεώρων-Καστρακίου, 1993).

Ο πληθυσμός της ανέρχεται στους 5.699 κατοίκους (ποσοστό 20% της Επαρχίας, με βάση την απογραφή του 1991) και σημειώνει τις τελευταίες δεκαετίες σημαντική αύξηση. Στην πραγματικότητα ο πληθυσμός της είναι πολύ μεγαλύτερος.

2.3.2.1. Ο Ορεινός όγκος της Πίνδου.

Η Πίνδος είναι η μεγαλύτερη σε έκταση οροσειρά της Ελληνικής χερσονήσου η οποία εκτείνεται από τα Βορειοδυτικά προς τα Νοτιοανατολικά, μεταξύ της Ηπείρου και της Θεσσαλίας, και καλύπτει περίπου το 70% των ορεινών περιοχών της Ελλάδας, καθώς επίσης και το μεγαλύτερο τμήμα της ορεινής περιοχής μελέτης.

Αποτελεί συνέχεια των Δειναρικών Άλπεων, οι νότιες απολήξεις των οποίων εισέρχονται από την Αλβανία στην Ήπειρο και τη Δυτική Μακεδονία και καταλήγουν στην περιοχή της Αιτωλοακαρνανίας. Το μήκος της είναι μεγαλύτερο από 150 χλμ. και το πλάτος

της φτάνει τα 55 χλμ. με έκταση που ανέρχεται περίπου στα 29 εκ. στρέμματα. Από διοικητικής πλευράς εντάσσεται σε εννέα νομούς.

Η Πίνδος είναι ένα από τα ομορφότερα μέρη της Ελλάδας και περιλαμβάνει τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους ενώ στα όρια της υπάρχουν 470 οικισμοί εκ των οποίων το 70% αυτών βρίσκονται σε υψόμετρο από 500 έως 1400 μ.

Περιλαμβάνει πλούσια δάση (ιδιαίτερα τα πευκοδάση της περιοχής Γρεβενών, Μετσόβου) και πανίδα (αγριόχοιροι, λύκοι, ζαρκαδία κ.α.) ενώ υπάρχουν και δύο εθνικοί δρυμοί, της Βάλια Κάλντα στο Ν. Γρεβενών και του Βίκου-Αώου (με συνολική έκταση 226.000 στρ.) (Πάπυρος-Λαρούς-Μπριτάνικα, 1988)

Στους οικισμούς της Πίνδου παρουσιάζονται όλα εκείνα τα στοιχεία που αποδεικνύουν κάποια παρελθούσα ακμή, όπως είναι για παράδειγμα η κτιριακή υποδομή, (που παραπέμπει στο παρελθόν, και επιτεύχθηκε από δραστηριότητες και εισροές εκτός του ορεινού χώρου)(μελέτη TERRA, 1996).

Εδώ πρέπει να επισημανθεί ότι διάφορες περιοχές της Πίνδου δείχνουν διαφορετική φυσιογνωμία από βορρά προς νότο, γεγονός που σχετίζεται κάθε φορά τόσο με το ιστορικό παρελθόν κάθε περιοχής και οικισμού, όσο και με τις συγκεκριμένες κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες που επικράτησαν σε ένα χώρο κυρίως στο ανθρωπογενές στοιχείο.

Οι χρήσεις γης παρουσιάζουν μικρές διαφορές από περιοχή σε περιοχή και κυμαίνονται κατά μέσο όρο από 43 έως 55% της συνολικής έκτασης για τις δασικές εκτάσεις, από 35-43% για τους βοσκότοπους ενώ το ποσοστό της γεωργικής γης προσδιορίζεται μεταξύ 6-15% (μελέτη TERRA, 1996).

Σήμερα στην περιοχή της Πίνδου απειλείται προπαντός η επιβίωση των αγροτικών κοινωνιών με πλούσιες εμπειρίες και εξειδικεύσεις τόσο στον παραγωγικό τομέα όσο και στο επίπεδο της διαχείρισης του χώρου, κίνδυνος ο οποίος γίνεται φανερός από τη μελέτη ΤΕΡΡΑ.

2.3.2.2. Τα Μετέωρα.

Τα Μετέωρα υψώνονται στους πρόποδες των Αντιχασίων Ορέων και στην αρχή της ευρείας κοιλάδας του Πηνειού, με υψόμετρο που φτάνει μέχρι και τα 400 μέτρα και είναι το σημαντικότερο μετά το Άγιο Όρος μοναστικό συγκρότημα του Ελλαδικού Χώρου και της Ορθοδοξίας.

Οι βράχοι αποτελούν μοναδικό φαινόμενο αλλά ελάχιστοι είναι αυτοί που ασχολήθηκαν με την ερμηνεία της γένεσης και της εξέλιξης τους.

Η ίδρυση της σκήτης της Δούπιανης ή των Σταγών, η οποία χρονολογείται στα τέλη του 11^{ου} αιώνα ή στις αρχές του 12^{ου} αποτελεί τον πρώτο σημαντικό σταθμό της μοναστικής ιστορίας τους. Στα χρόνια που ακολούθησαν κατοικήθηκαν και άλλοι βράχοι των Μετεώρων

από μοναχούς, που αφιέρωναν μεγάλο μέρος από την ασκητική τους ζωή στην κατασκευή μοναστηριών.

Μάλιστα στα χρόνια της ακμής ενώ ο αριθμός των μονών είχε ανέλθει στις 24, από το 1450 και έπειτα εξαιτίας των προστριβών και της επέμβασης των Τούρκων άρχισαν σταδιακά να ερημώνονται πολλά μοναστήρια και ο αριθμός τους συνεχώς να μειώνεται, φτάνοντας στο διάστημα 1521-1542 στις 14. Παρά την μείωση ο 16^{ος} αιώνας καταγράφηκε ως η σημαντικότερη περίοδος άνθησης του Μετεωρίτικου μοναχισμού.

Σήμερα λειτουργούν μόνο 6 μοναστήρια (ενώ σώζονται τα ερείπια αρκετών) τα οποία είναι:

- Η Μονή του Μεγάλου Μετεώρου (σε 613 μέτρα υψόμετρο).
- Η Μονή Βαρλαάμ.
- Η Μονή Αγίου Στεφάνου.
- Η Μονή Αγίου Νικολάου Αναπαυσά.
- Η Μονή Ρουσσάνου,
- Η Μονή Αγίας Τριάδος και
- Η Μονή της Υπαπαντής.

Η σημασία τόσο των βράχων όσο και των Μοναστηριών για την περιοχή είναι λίγο πολύ γνωστή, αφού αποτελούν το κέντρο της τουριστικής έλξης ολόκληρου του νομού και όχι μόνο της περιοχής μελέτης, όπως άλλωστε θα δούμε και πιο κάτω.

2.3.3. Η πόλη-κέντρο της Επαρχίας Καλαμπάκας.

2.3.3.1. Ιστορική αναδρομή της Καλαμπάκας.

Η Καλαμπάκα δεν είναι μία νέα πόλη αλλά η αρχαία της ονομασία Αιγίνιο δείχνει ότι η ιστορία της πηγάζει από τα βάθη των αιώνων. Αρχικά το Αιγίνιο ανήκε στο λαό των Ζυμφαίων ενώ αργότερα χρησιμοποιήθηκε κατά τη περίοδο των συγκρούσεων των Ρωμαίων και των Μακεδόνων κυρίως για παροχή ασφάλειας αφού η πόλη ήταν οχυρωμένη (ορισμένοι ερευνητές ισχυρίζονται ότι ως οχυρό αναφέρονται τα βράχια των Μετεώρων).

Το 191 π.Χ. βρισκόταν υπό την κυριαρχία των Αθαμανών αλλά διαδοχικά περιήλθε στην κατοχή των Μακεδόνων (171 π.Χ) και των Ρωμαίων (167 π.Χ) και την περίοδο αυτή υπάχθηκε στη Θεσσαλία.

Στη Βυζαντινή περίοδο είναι γνωστή με την ονομασία Σταγοί και μόλις τον 10ο αιώνα αναφέρεται η ονομασία Καλαμπάκα (που κατά μία εκδοχή σημαίνει καλό φρούριο και κατά μία άλλη πήρε το όνομα από την οικογένεια Καλαμπάκη).

Η πόλη υπέστη, όπως άλλωστε όλη η Θεσσαλία, τις συνέπειες των επιδρομών βαρβάρων, Σλάβων και των Βουλγάρων. Μετά την Αλώση της Κωνσταντινούπολης από τους

σταυροφόρους προσαρτήθηκε στο δεσποτάτο της Ηπείρου ενώ το 1348 ήλθε στα χέρια του κράλη των Σέρβων Στεφάνου Δουσάν.

Γνώρισε αξιόλογη ακμή την εποχή των Κομνηνών και των Παλαιολόγων, ενώ μάλιστα ο αυτοκράτορας Μανουήλ Κομνηνός ανέλαβε στα μισά του 13ου αιώνα την ανέγερση του ιερού ναού Κοιμήσεως της Θεοτόκου (από τα πιο σημαντικά μνημεία της πόλης).

Κατά τα χρόνια της τουρκοκρατίας όλη η περιοχή υπαγόταν μέχρι το 1800 στο Πασά της Λάρισας και έπειτα στο γιο του Αλή Πασά των Ιωαννίνων τον Βελή Πασά. Την περίοδο αυτή το κύριο προϊόν της περιοχής και των 600 κατοίκων της πόλης ήταν το μετάξι (η εξαγωγή του οποίου έφτανε τις 1.500 οκάδες), καθώς και άλλων γεωργικών προϊόντων από τα έσοδα των οποίων ο μοναδικός Τούρκος της Καλαμπάκας εισέπραττε τα “δοσήματα”(είδος φόρου).

Από την επανάσταση του 1821 μία σειρά σημαντικών γεγονότων θα διαδραματιστούν μέχρι και την οριστική απελευθέρωση του 1881. Η περιοχή στα εξήντα αυτά χρόνια πέρασε πολλές φορές στα χέρια των Ελλήνων μετά από σφοδρές μάχες με τους Τούρκους. Ιδιαίτερα από το 1853 μέχρι το 1856 σημειώθηκαν συγκρούσεις στο Βόλο, Δομοκό στα Φάρσαλα και στην Καλαμπάκα (από 5-9 Μαΐου 1854) της οποίας η μάχη έληξε με πανωλεθρία των Τούρκων. Λόγοι ανεξάρτητοι ανάγκαζαν πάντα τους Έλληνες να υποχωρούν.

Από την απελευθέρωση της περιοχής το 1881, η οικονομική άνθηση άρχισε μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου ενώ λόγω κυρίως της ύπαρξης των Μετεώρων κατέστη σύντομα τουριστικό κέντρο της Θεσσαλίας.

2.3.3.2. Η πόλη από τις αρχές του 20ου αιώνα μέχρι σήμερα.

Η Καλαμπάκα από τον μικρό αγροτικό οικισμό στις αρχές του αιώνα με τον πληθυσμό απασχολημένο στις αγροτικές του δραστηριότητες μετατράπηκε σε λίγα χρόνια σε ένα σημαντικό οικιστικό κέντρο που όμως η σημασία του ήταν υποβαθμισμένη (με την κάλυψη ορισμένων βασικών αναγκών της ευρύτερης περιοχής), αφού δεν έπαυε να αποτελεί το "ενδιάμεσο" σημείο του Θεσσαλικού κάμπου πριν από τα Τρίκαλα.

Από τα τέλη της δεκαετίας του '50 και για πολλά χρόνια η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού σε συνδυασμό με τους αργούς ρυθμούς εκσυγχρονισμού των παραγωγικών δομών στο πρωτογενή τομέα, προσδιόρισε την δημογραφική εξέλιξη της πόλης με την μετακίνηση προς αυτή σημαντικού τμήματος αγροτικού πληθυσμού.

Τα τελευταία είκοσι χρόνια η Καλαμπάκα λειτουργεί ως σημαντικό κέντρο στην απασχόληση, την προσφορά νέων θέσεων εργασίας και ως τόπος κατοικίας για τον πληθυσμό της ενδοχώρας. Παράλληλα αυξάνεται με γοργούς ρυθμούς ο τουρισμός, ο κοινωνικός εξοπλισμός ενώ ο βαθμός εξάρτησης από τα Τρίκαλα συνεχώς μειώνεται.

Η συγκέντρωση υπηρεσιών και λειτουργιών στην πόλη επηρεάζει άμεσα την επιλογή του τόπου εγκατάστασης και της απασχόλησης του πληθυσμού καθώς και των νέων δραστηριοτήτων.

Η νέα κατάσταση που τείνει να διαμορφωθεί σήμερα σε παγκόσμιο επίπεδο θέτει νέους περιορισμούς αλλά ανοίγει και νέες προοπτικές. Η παγκοσμιοποίηση, η χρήση νέων τεχνικών και τεχνολογιών των μέσων μεταφοράς και επικοινωνίας είναι δυνατόν να αξιοποιηθεί από την πόλη και τους τοπικούς φορείς κυρίως για τον τουρισμό αλλά και για άλλους τομείς της τοπικής οικονομίας.

2.4. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ - ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.

2.4.1. Πληθυσμός-Δημογραφική εξέλιξη.

Ο πληθυσμός της περιοχής μελέτης ανέρχεται σύμφωνα με την απογραφή του 1991 στους 28.465 κατοίκους σημειώνοντας σε σχέση με την απογραφή του 1981 μείωση 2,53%. Αν ληφθεί υπόψη ότι κατά την διάρκεια της δεκαετίας 1981-1991 η Ελλάδα αλλά και η Θεσσαλία σημείωσαν αύξηση 5,34 και 5,63% αντίστοιχα γίνεται αμέσως ορατή η μειονεκτική θέση της περιοχής.

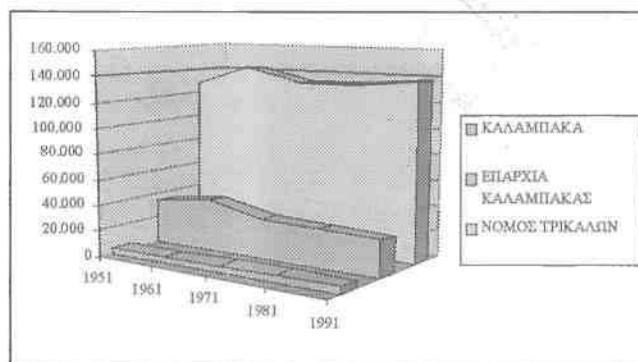
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Πληθυσμιακή εξέλιξη και ρυθμός μεταβολής (%).

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ					ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ				
	1951	1961	1971	1981	1991	1951-1961	1961-1971	1971-1981	1981-1991	
ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ	128.227	142.781	132.519	134.207	138.946	11,35%	-7,19%	1,27%	3,53%	
ΕΠΑΡΧΙΑ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	34.133	39.638	31.449	29.203	28.465	16,13%	-20,66%	-7,14%	-2,53%	
ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	4.041	4.640	5.453	5.692	5.699	14,82%	17,52%	4,38%	0,12%	

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ιδία επεξεργασία.

Γενικά παρατηρείται ότι μετά την μεγάλη αύξηση του πληθυσμού κατά την δεκαετία 1951-1961 έχουμε μια συνεχή μείωση η οποία βέβαια είναι μικρότερη την τελευταία δεκαετία και ίσως σήμερα (και συγκεκριμένα για την περίοδο 1991-2000) να μιλάμε για αντιστροφή της αρνητικής αυτής εξέλιξης και σταθεροποίησης του πληθυσμού.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Γραφική απεικόνιση της πληθυσμιακής μεταβολής ανά δεκαετία (ο πληθυσμός σε άτομα).



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ιδία επεξεργασία.

Κρίνεται όμως ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα η εξέταση του παραπάνω πίνακα, και η εξαγωγή ορισμένων χρήσιμων συμπερασμάτων.

Κατά την περίοδο 1951-1961 η περιοχή υφίσταται μία πληθυσμιακή αύξηση (κυρίως στα Χάσια και Αντιχάσια με ποσοστό πάνω από 20%). Η αύξηση θα πρέπει να αποδοθεί στην

υψηλή γεννητικότητα, όπως επίσης και στη επιστροφή ενός μεγάλου μέρους του πληθυσμού μετά τον εμφύλιο πόλεμο από τα αστικά κέντρα όπου είχε συγκεντρωθεί (Michel Sivignon, 1992).

Την επόμενη δεκαετία 1961 –1971 αλλά και για τα επόμενα χρόνια η μείωση του πληθυσμού είναι ορατή και οι καθαρά αγροτικές περιοχές υφίστανται το μεγαλύτερο πλήγμα με την Επαρχία Καλαμπάκας να χάνει το 20% του πληθυσμού της ενώ αυτής των Τρικάλων μόλις το 2% κυρίως εξαιτίας της πληθυσμιακής ενίσχυσης των Τρικάλων (Michel Sivignon, 1992).

Η μείωση είναι ιδιαίτερα μεγάλη στην περιοχή των Χασίων και Αντιχασίων, και οφείλεται στην έξοδο του αγροτικού πληθυσμού που παρατηρείται στην περιοχή (και γενικότερα στον Ελλαδικό χώρο) με κυριότερο αποδέκτη την πρωτεύουσα ενώ ένα σημαντικό τμήμα προτίμησε την μετανάστευση (κυρίως προς Γερμανία). Μικρό συγκριτικά ήταν το ποσοστό του πληθυσμού που απορρόφησε την ίδια περίοδο η πρωτεύουσα του νομού, τα Τρίκαλα. Τα βαθύτερα αίτια αυτής της εξόδου πρέπει να αναζητηθούν τόσο στους αργούς ρυθμούς εκσυγχρονισμού των παραγωγικών δομών του πρωτογενή τομέα, τάση που επιδεινώθηκε με την πληθυσμιακή αύξηση στο διάστημα αυτό, όσο και στην προσέλκυση του πληθυσμού από τα κυριότερα αστικά κέντρα (για την αναζήτηση καλύτερων συνθηκών ζωής) (Michel Sivignon, 1992).

Μεγάλο επίσης μεταναστευτικό ρεύμα υπήρξε από τα χωριά, τα οποία βρίσκονται γεωγραφικά, μεταξύ Καλαμπάκας και Τρικάλων (δηλαδή στο ανατολικό τμήμα της περιοχής μελέτης), χωρίς να συμπεριλαμβάνεται σε αυτά η περιοχή της Πίνδου. Μάλιστα χαρακτηριστικά μπορεί να αναφερθεί ότι ο αριθμός των διαβατηρίων που εκδίδονται την εποχή αυτή αντιστοιχεί για την Επαρχία Καλαμπάκας στο 10% του πληθυσμού της. Έτσι δικαιολογείται γιατί η περίοδος 1950 – 1980 χαρακτηρίζεται για την περιοχή ως ή περίοδος της μεγάλης αγροτικής εξόδου.

Από την άλλη πλευρά τα Τρίκαλα την εποχή αυτή σημειώνουν σημαντική αύξηση του πληθυσμού τους (από 27.876 το 1961 σε 38.740 το 1971 δηλαδή αύξηση κατά 35%) και αναδεικνύονται σταδιακά σε εμπορικό, κοινωνικό κέντρο ολόκληρης της Δυτικής Θεσσαλίας. Από το 1971 και μετά η μείωση για την Επαρχία βαίνει συνεχώς ελαττούμενη και παρατηρείται μία σταθεροποιητική τάση ενώ την ίδια περίοδο η Καλαμπάκα σημειώνει πληθυσμιακή αύξηση την οποία οφείλει κυρίως στην εμπορική και διοικητική δραστηριότητα.

Από το 1981 και έπειτα ενισχύεται σημαντικά η θέση της Καλαμπάκας αφού πλέον ο αγροτικός πληθυσμός είχε αρχίσει να εγκαθίσταται σ' αυτή, εξαιτίας της παρουσίας υπηρεσιών και επιλογών απασχόλησης στον τριτογενή κυρίως τομέα.

Σήμερα τα κυριότερα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- στη σημαντική συγκέντρωση πληθυσμού στην πόλη της Καλαμπάκας και της ενδοχώρας της (χωριά σε ακτίνα 10-15 χλμ. από αυτή) και την ανάδειξη της πρώτης σε οικονομικό και κοινωνικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής,
- στη συνεχόμενη μείωση (έστω και με μικρότερους ρυθμούς) του μόνιμου πληθυσμού στις ορεινές-ημιορεινές περιοχές και τη σημαντική γήρανση του και
- στη σταθεροποίηση του πληθυσμού στις πεδινές-όμορες ημιορεινές χωρίες να μεταβληθούν όμως σημαντικά οι δημογραφικές δομές.

Μιλώντας για τη δομή-σύνθεση του πληθυσμού πρέπει να σταθούμε στην εξαγωγή των ποσοτών ορισμένων δημογραφικών δεικτών δηλαδή των δεικτών γήρανσης (άτομα ηλικίας πάνω από 65 έτη) και νεότητας (ηλικία μικρότερη των 15 ετών). Έτσι από τον πίνακα διαπιστώνεται ότι ο δείκτης νεότητας για την Επαρχία Καλαμπάκας ανέρχεται στο 18% όταν για τον Νομό είναι 20% ενώ ο δείκτης γήρανσης παρουσιάζεται αυξημένος και ανέρχεται στο 18% από 15% που είναι για το Νομό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Ηλικιακές ομάδες και ποσοστά (%) για το 1991.

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	Επαρχία Καλαμπάκας	%	Νομός Τρικάλων	%
Ηλικιακές ομάδες	28465	100	138946	100
0 - 14	5168	18	27753	20
15-64	18192	64	90210	65
65+	5105	18	20983	15

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ιδία επεξεργασία.

Ένα ζήτημα που θα μας απασχολήσει στη συνέχεια είναι η πραγματική πληθυσμιακή σύνθεση των ορεινών κυρίως περιοχών η οποία είναι διαφορετική από αυτή των επίσημων στατιστικών (όπως διαπιστώνεται και από την επιτόπια έρευνα).

2.4.2. Απασχόληση.

Η διάρθρωση της απασχόλησης τόσο για την Επαρχία Καλαμπάκας όσο και για το Νομό Τρικάλων κατά την δεκαετία 1981-1991 φαίνεται χαρακτηριστικά στον παρακάτω πίνακα. Από την μελέτη του και τη σχετική βιβλιογραφία μπορούν να εξαχθούν τα εξής χρήσιμα συμπεράσματα:

- Στην περιοχή Καλαμπάκας-Μετεώρων και της ενδοχώρας της, λόγω των ποικίλων δραστηριοτήτων η απασχόληση καλύπτει σε μεγάλο ποσοστό τους τομείς της οικονομίας. Σημαντικό ποσοστό απασχολείται αποκλειστικά στον τουρισμό, κυρίως στην Καλαμπάκα και το Καστράκι, λόγω φυσικά των Μετεώρων.
- Η σημαντική αύξηση των απασχολουμένων για την περιοχή μελέτης στον τριτογενή τομέα φανερώνει ότι σιγά σιγά εξελίσσεται στον πιο δυναμικό παραγωγικό τομέα για την οικονομία της και για τα εισοδήματα των κατοίκων.

- Η βιομηχανική παραγωγή στην περιοχή είναι σχεδόν ανύπαρκτη και ο έντονος δασικός και γεωργοκτηνοτροφικός χαρακτήρας της, προσδιορίζουν σαφώς και το χαρακτήρα της απασχόλησης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Διάρθρωση απασχόλησης στην Επαρχία Καλαμπάκας και τον Νομό Τρικάλων για το 1981-1991.

	Επαρχία Καλαμπάκας			Νομός Τρικάλων		
	1981	1991	Μεταβολή 1981-91	1981	1991	Μεταβολή 1981-91
1ο γενή τομέα	6750	3498	-48,2		15743	
2ο γενή τομέα	1617	1750	8,2		9040	
3ο γενή τομέα	2021	3070	51,9		18116	
Δε δήλωσαν που δουλεύουν	486	499			2135	
Σύνολο απασχολουμένων	10310	8817	-14,5	48674	45034	-7,5
Άνεργος πληθυσμός	564	689	22,2	2117	4005	89,2
Οικονομικά ενεργός πληθυσμός	10874	9506	-12,6	50791	49039	-3,4
Ενεργός πληθυσμός <25		1188			6766	

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία.

Ασφαλώς εντύπωση παρουσιάζει το γεγονός της μεγάλης μείωσης στον πρωτογενή τομέα που μεταφράζεται σε εγκατάλειψη σημαντικού ποσοστού απασχόλησης στην γεωργία, μείωση που ανέρχεται και στο 48% από το αντίστοιχο του 1981. Ασφαλώς ένα τμήμα οδηγήθηκε στην πρόωρη σύνταξη και ένα άλλο κατευθύνθηκε προς τον τριτογενή τομέα και συγκεκριμένα στον τουρισμό. Η μείωση όμως στο σύνολο των απασχολουμένων δεν ξεπερνά το 25%. Ο πρωτογενής τομέας παρά την σημαντική του μείωση θα εξακολουθήσει να είναι σημαντικός για τις οικονομικές εξελίξεις στην περιοχή, τόσο από άποψη συμμετοχής στην απασχόληση όσο και επειδή παρέχει σημαντικές πρώτες ύλες κυρίως στον κλάδο της μεταποίησης.

- Ένα ιδιαίτερο γενικά χαρακτηριστικό τόσο της περιοχής όσο και του αγροτικού χώρου γενικότερα είναι η εμφάνιση της πολυδραστηριότητας του εργατικού δυναμικού. Συγκεκριμένα στην Καλαμπάκα και την ενδοχώρα της η απασχόληση αφορά κυρίως τον 2ο γενή και 3ο γενή τομέα, στις περιοχές των Χασίων-Αντιχασίων, η δραστηριότητα του ενεργού πληθυσμού επικεντρώνεται στους τομείς της γεωργίας και της κτηνοτροφίας, ενώ στον Ασπροπόταμο η απασχόληση αφορά κυρίως τα δάση, την κτηνοτροφία και τον τουρισμό, και συμπληρωματικά τη γεωργία.

2.4.3. Ενεργός πληθυσμός.

Πρέπει να αναφερθεί ότι οι εξελίξεις στο ανθρώπινο δυναμικό και ιδιαίτερα στη αγορά εργασίας στην περιοχή μελέτης έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής. Σε γενικές γραμμές, ένα υψηλής ποιότητας, εξειδίκευσης και κατάρτισης ανθρώπινο δυναμικό δημιουργεί τις προϋποθέσεις, τόσο για ενδογενή ανάπτυξη όσο και για προσέλκυση δραστηριοτήτων αιχμής στην περιοχή (Σ.Π.Α. Θεσσαλίας 2000-2006, 1999).

Ο ενεργός πληθυσμός της Επαρχίας Καλαμπάκας, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 1981 ήταν 10.874, ποσοστό 37,23% του συνολικού αριθμού των κατοίκων. Από αυτούς απασχολούμενοι είναι 10.310 και άνεργοι 564 (5,2%).

Για το 1991 το ποσοστό του ενεργού πληθυσμού σημείωσε μείωση 12,6%. Ενώ το σύνολο των απασχολούμενων ανήλθε στους 8.817 (μείωση 15% περίπου), και οι άνεργοι αυξήθηκαν κατά 22,2%. Η εξέλιξη στην δεκαετία 1981-1991 φαίνεται ότι είναι αρνητική. Στο σύνολο του Νομού αξίζει να παρατηρήσουμε την μεγάλη αύξηση της ανεργίας κατά την δεκαετία '81-'91 που σχεδόν διπλασιάστηκε.

Η απασχόληση κατανέμεται για το 1991 στο μεγαλύτερο ποσοστό 40% στον πρωτογενή τομέα, ενώ στο 2^ο γενή και 3^ο γενή τα ποσοστά είναι 20% και 35% αντίστοιχα (ένα 5% δεν δήλωσε τομέα).

2.5. ΤΟΜΕΑΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ.

2.5.1. Γεωργία.

Τα γεγονότα που σημάδεψαν μεταπολεμικά τον γεωργικό τομέα στην περιοχή μελέτης και καθόρισαν την πορεία του για τις επόμενες δεκαετίες ήταν κυρίως

- η σημαντική αύξηση των καλλιεργούμενων εκτάσεων από το 1950 έως το 1961 (έως 47% στην επαρχία Καλαμπάκας),
- η υψηλή σε ποσοστά συμμετοχή της αγρανάπαυσης των καλλιεργούμενων εκτάσεων (ενδεικτικά για το 1950 φθάνει και το 70% της καλλιεργούμενης επιφάνειας), ενώ τα επόμενα χρόνια μειώνεται συνεχώς υπέρ των καλλιεργούμενων (μείωση που οφείλεται κυρίως στη χρήση λιπασμάτων, φυτοφαρμάκων κ.λ.π.) (M.Sivignon, 1992).
- Πολύ σημαντική είναι τα χρόνια αυτά και η συμβολή της χρήσης των μηχανικών μέσων που σταδιακά αλλάζει την εικόνα. Περιληπτικά πρέπει να αναφερθεί ότι το πέρασμα από το 1960 και μετά στην εντατική καλλιέργεια ήταν συνέπεια κυρίως της χρήσης λιπασμάτων, επιλογής ποικιλιών μεγαλύτερης απόδοσης και της χρήσης των μηχανημάτων (τρακτέρ, αλωνιστικές μηχανές κ.α.)

Η περιοχή μελέτης, όπως αναφέρθηκε, είχε ανέκαθεν μεγάλη σημασία για την αγροτική παραγωγή του Ν. Τρικάλων, όμως τα τελευταία 10–15 χρόνια υπήρξαν σημαντικές μεταβολές τόσο στον όγκο της παραγωγής όσο και στις εκτάσεις που καλλιεργούνται.

Από την στιγμή που άρχισε η ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού η παραγωγή άρχισε σταδιακά να ελαττώνεται.

Σήμερα παρατηρείται σημαντική εγκατάλειψη των καλλιεργειών ενώ τα προϊόντα που εξακολουθούν να παράγονται καλύπτουν επαρκώς τις ανάγκες της περιοχής όπως και αυτές των τουριστών. Μικρές είναι οι ποσότητες που εξάγονται στο εξωτερικό ή τροφοδοτούνται στους άλλους νομούς.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Αριθμός εκμεταλλεύσεων και καλλ/μες εκτάσεις (σε στρ.) στην Επαρχία Καλαμπάκας και στο Νομό Τρικάλων για το 1991.

	Επαρχία Καλ/κας	Νομός Τρικάλων		Επαρχία Καλ/κας	Νομός Τρικάλων
Αριθμός εκμεταλλεύσεων			Καλλιεργείσιμες εκτάσεις		
Σύνολο εκμ/σεων	5105	18539	Σύνολο	156362	708861
Κτηνοτροφικές Εκμ/σεις.	93	565	Αρδευθείσες	40631	370972
Εκμ/σεις με καλλ/νες εκτάσεις	5012	17974	Γεωργικών εκμ/σεων	70274	337167
Μικτές εκμ/σεις.	2344	8224	εκτάσεις που αντιστοιχούν στις μικτές εκμ/σεις	86088	371694
Γεωργικές εκμ/σεις.	2668	9750	καλλιεργούμενες	161724	558695
Δενδρώδεις καλλιέργειες.	1455	3041	Με δενδρώδεις καλλιέργειες	6784	21601
Εκμ/σεις με αμπέλια	2147	4728	Με αμπέλια	3821	10798
Εκμ/σεις με ετήσιες καλλιέργειες.	3999	16030	Με ετήσιες καλλιέργειες.	108814	471703

Πηγή: Εργαστήριο Αγροτικού Χώρου, ΕΣΥΕ, και Ιδία επεξεργασία.

Έτσι από τον πίνακα φαίνεται ότι από το σύνολο των 5.105 γεωργικών εκμεταλλεύσεων μόνο οι 93 είναι κτηνοτροφικές ενώ οι 5.012 με καλλιεργούμενες εκτάσεις. Από αυτές το 47% αφορούν μικτές εκμεταλλεύσεις και το 53% γεωργικές. Επίσης ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι ο αριθμός των δενδρωδών καλλιεργειών ανέρχεται στο ήμισυ αυτών του Νομού Τρικάλων αλλά παρατηρώντας την αντίστοιχη έκταση είναι μόλις το 1/3 του συνόλου. Επίσης μεγάλος είναι και ο αριθμός για το 1991 των εκμεταλλεύσεων με αμπέλια ενώ τα επόμενα χρόνια μειώνεται αισθητά και από 3.821 στρ. πέφτει στα 1613 στρ. (Πίνακας). Γενικά η συμμετοχή της Επαρχίας Καλαμπάκας στην γεωργική παραγωγή του Νομού Τρικάλων μπορεί να χαρακτηριστεί ως μέτρια. Αυτό οφείλεται και κατά ένα ποσοστό στο μικρό μέγεθος αγροτικής εκμετάλλευσης (μικρού κλήρου) που υφίσταται στην περιοχή, και τα μικρότερα ποσοστά κλήρου ανά κάτοικο εμφανίζονται κυρίως στην περιοχή του Ασπροποτάμου, Κλεινοβού.

Όσον αφορά στα κυριότερα προϊόντα που παράγει η περιοχή αυτά είναι κυρίως τα δημητριακά, τα κτηνοτροφικά φυτά, οι δενδρώδεις καλλιέργειες και σε μικρότερο ποσοστό ο καπνός και το βαμβάκι.

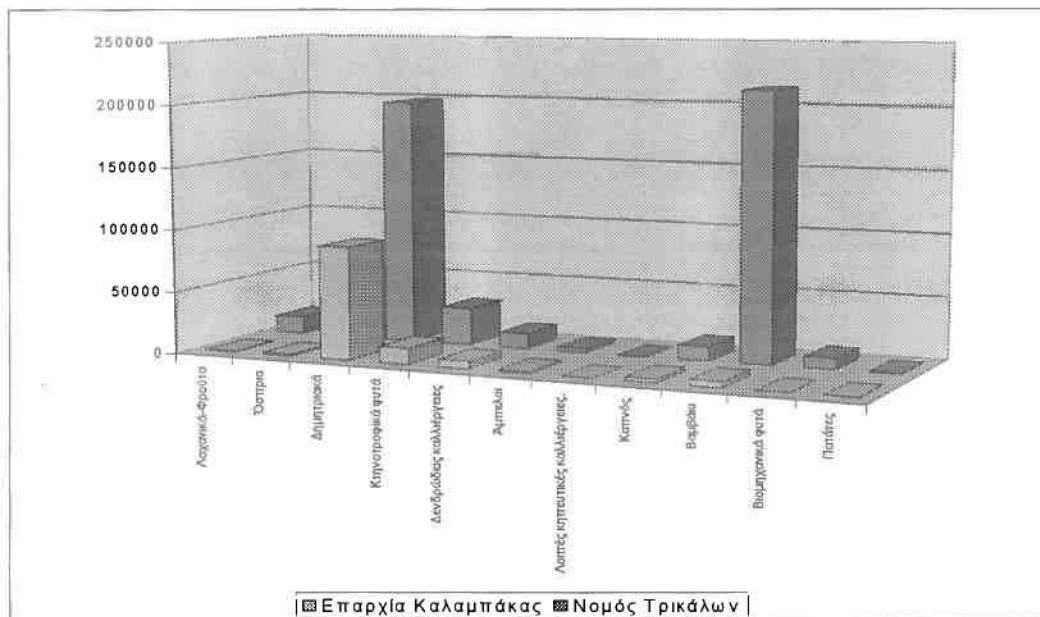
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Εκτάσεις (σε στρ.) γεωργικών ειδών και άλλων χρήσεων γης για το 1997 σε επίπεδο Επαρχίας και Νομού.

ΕΙΔΟΣ	Νομός Τρικάλων	Επαρχία Καλ/κας	ΕΙΔΟΣ	Νομός Τρικάλων	Επαρχία Καλ/κας
Λαχανικά-Φρούτα	13877	705	Λειβαδική γη	14142	6628
Όσπρια	1763	1477	Βοσκότοποι	61830	26129
Δημητριακά	198112	90161	Αγρανάπαυση	9803	9096
Κτηνοτροφικά φυτά	30089	12698	Καπνός	11580	3128
Δενδρώδεις καλλιέργειες	12356	5938	Βαμβάκι	214818	4715
Άμπελοι	3385	1613	Βιομηχανικά φυτά	8961	94
Λουπές κηπευτικές καλλιέργειες	52	4	Πατάτες	754	430
			ΣΥΝΟΛΟ	581522	162816

Πηγή: Εργαστήριο Αγροτικού Χώρου, Μητρώο Αγροτών 1997.

Αναλυτικότερα μπορούμε να πούμε ότι οι δενδρώδεις καλλιέργειες αποτελούν την πλέον παραδοσιακή και προσοδοφόρα δραστηριότητα στην περιοχή, παρόλο που οι φυτείες είναι παλαιάς φύτευσης και μικρής απόδοσης. Ειδικότερα για την καλλιέργεια μηλιάς, οι παραγόμενες ποσότητες μήλων σήμερα πλεονάζουν και αντιμετωπίζεται το πρόβλημα της διάθεσης. Τα παραγόμενα προϊόντα διατίθενται τόσο στην τοπική όσο και στην ευρύτερη αγορά.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Η διάρθρωση στην κατανομή των καλλιεργειών ειδών της Επαρχίας Καλαμπάκας στο νομό (η έκταση σε στρ.).



Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Η αμπελοκαλλιέργεια αντίθετα σημείωσε τα τελευταία χρόνια σημαντική μείωση εξαιτίας του αρνητικού κλίματος που επικράτησε στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τα προϊόντα της.

Η μόνη καλλιέργεια που παρουσίασε αύξηση τις τελευταίες δεκαετίες ήταν αυτή του καλαμποκιού εξαιτίας φυσικά και των πολιτικών στήριξης.

2.5.2. Κτηνοτροφία.

Η κτηνοτροφία έχει επίσης σημαντικά προβλήματα, που εκφράζονται με την μείωση της ζωικής παραγωγής και του ζωικού κεφαλαίου χοίρων και βοοειδών κατά το διάστημα 1991-1997.

Υπάρχουν όμως σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, κυρίως στον τομέα της αιγοπροβατοτροφίας, που επίσης παρουσιάζει μείωση τόσο στον αριθμό των εκτρεφόμενων ζώων όσο και στα παραγόμενα προϊόντα.

Η αρνητική εξέλιξη φαίνεται παραστατικά στον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Το ζωϊκό κεφάλαιο στην Επαρχία Καλαμπάκας και στο Νομό Τρικάλων για το 1991 και 1997.

Είδος	Νομός Τρικάλων		Επαρχία Καλ/κας	
	1991	1997	1991	1997
Βοοειδών	23738	5385	16658	4954
Προβάτων	276420	92225	189730	72849
Αιγοειδών	129366	51149	91150	44835
Χοίροι	48635	6443	49290	1961

Πηγή: Εργαστήριο Αγροτικού Χώρου, Μητρώο Αγροτών και ίδια επεξεργασία.

Είναι πάντως παραδεκτό ότι η κτηνοτροφία στην περιοχή συνέχισε να ασκείται με την παραδοσιακή οικογενειακή μορφή με αποτέλεσμα οι υπάρχουσες κτηνοτροφικές μονάδες να μην εκσυγχρονιστούν.

Ασφαλώς οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στα πλαίσια της ΚΑΠ) αναμένεται ότι θα επιδεινώσουν την ήδη αρνητική τάση με μείωση του αγροτικού εισοδήματος.

2.5.3. Δάση-δασοπονία.

Δύο από τα στοιχεία που καθορίζουν την περιοχή μελέτης και γενικότερα όλο το νομό είναι η δασοκάλυψη και η δασική παραγωγή, μιας και η μισή έκταση της Επαρχίας καλύπτεται από δάση, κυρίως ελάτης (συνολικής έκτασης 200.000 στρ.), δρυός (με έκταση 511.650 στρ.) και οξιάς.

Είναι γεγονός ότι το δάσος αποτέλεσε και αποτελεί κοινωνικό αγαθό μεγάλης σημασίας για την οικονομία και την κοινωνική ζωή, και οι δυνατότητες περαιτέρω βελτίωσης και ανάπτυξης του δασικού τομέα είναι πολύ μεγάλες.

Σήμερα η υλοτομία και η διαμόρφωση των δασικών προϊόντων, γίνονται με βενζινοπρίονα, ενώ η μετατόπιση των διαμορφωμένων στο υλοτομίο προϊόντων γίνεται κυρίως στα ορεινά με ζώα σύρσεως και φόρτου και όπου είναι δυνατόν με την χρήση μηχανικών μέσων. Τα παραγόμενα δασικά προϊόντα διατίθενται κυρίως στις βιομηχανίες-βιοτεχνίες ξύλου του Νομού Τρικάλων, αλλά σε μεγάλο ποσοστό και εκτός Νομού.

Η ύπαρξη των δασών σε περιοχές που είναι κυρίως προβληματικές είναι από τη μία ένας παράγοντας μη επαρκούς ανάπτυξης του τομέα (κυρίως λόγω έλλειψης σε υποδομές) αλλά ταυτόχρονα από την άλλη επιτρέπει την χρησιμοποίησή του στο πλαίσιο των αναπτυξιακών διαδικασιών που πρέπει να γίνουν για την περιοχή.

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στην κρατική βιομηχανία ξύλου της Καλαμπάκας που λειτουργεί από το 1950 και περνώντας από διάφορα στάδια εξέλιξης προσαρμόζεται κατά

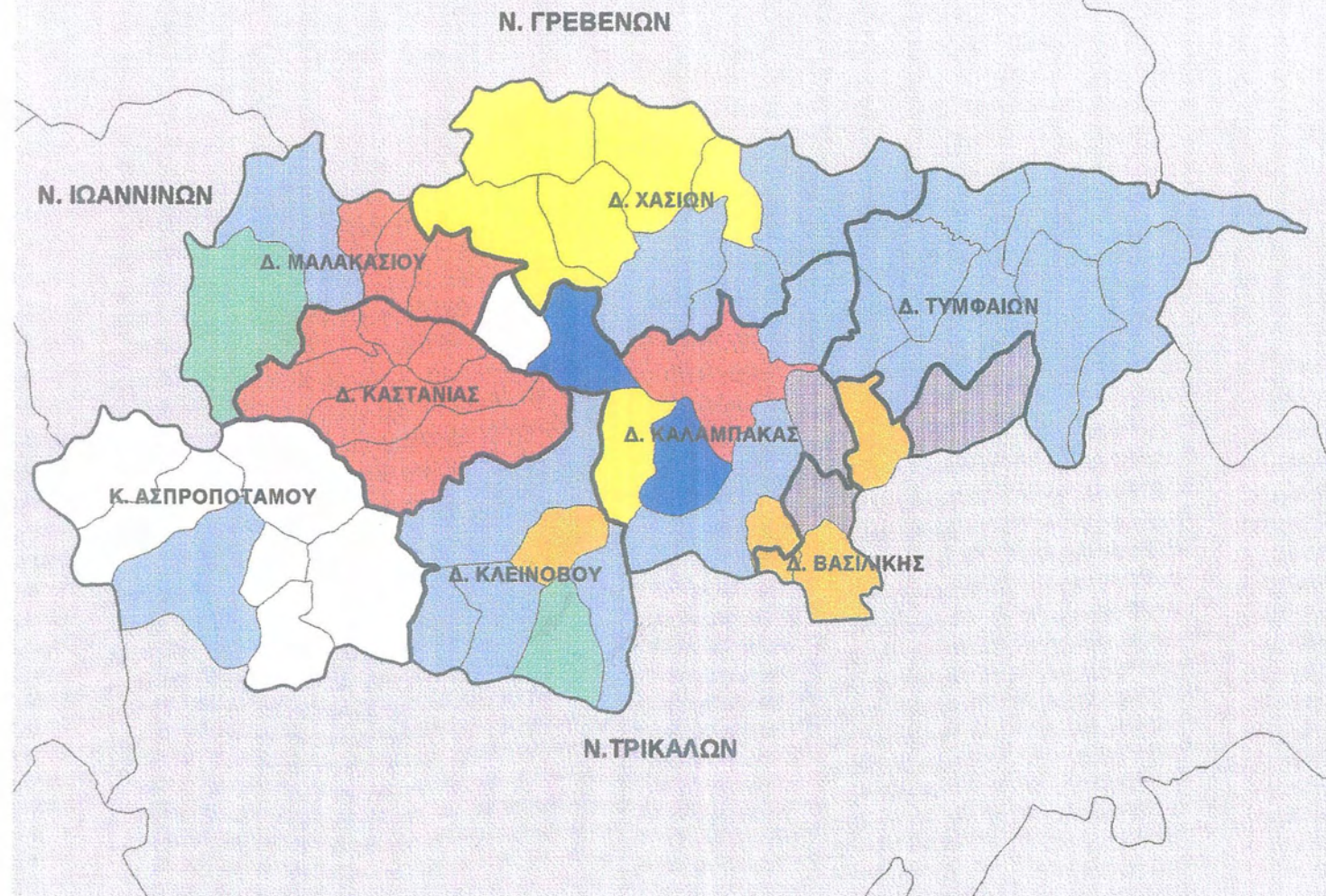
περιόδους, στις νέες για τα ελληνικά δεδομένα, τεχνολογίες κυρίως στους τομείς κρίσης (σχίσισμο), τεχνητής ζήρασης, εμποτισμού με άλατα και προκατασκευών εμποτισμένου ξύλου.

Τα προϊόντα της στην πλειονότητα τους δεν παράγονται από ιδιωτικές βιομηχανίες αλλά τροφοδοτούν και καλύπτουν τις ανάγκες άλλων δασικών υπηρεσιών της χώρας καθώς και όμοιες του στρατού, των Ο.Τ.Α., ιδιωτών και άλλων φορέων του δημοσίου.

2.5.4. Αλιεία.

Η περιοχή του Ασπροποτάμου φημίζεται για την πέστροφα, στην οποία και λειτουργεί ήδη μία μονάδα πεστροφοκαλλιέργειας και μία μονάδα παραγωγής γόνου του Δασαρχείου Καλαμπάκας, ενώ πολλοί είναι εκείνοι που ασχολούνται ερασιτεχνικά με την αλιεία της πέστροφας.

Σημαντικά επίσης είναι τα περιθώρια βελτίωσης και της περαιτέρω ανάπτυξης της αλιείας. Οι νεώτερες μορφές αλιείας (ιχθυοκαλλιέργειες) αποτελούν ένα βασικό άξονα για την ανάπτυξη του τομέα.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
& ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΤΣΙΑΝΑΚΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Ενσωμάτωση των μειονεκτικών περιοχών της υπαίθρου στις νέες χωροταξικές πολιτικές της Ελλάδας: Το παράδειγμα της Επαρχίας Καλαμπάκας

Χάρτης 2: Παραγωγική κατεύθυνση των παλαιών Ο.Τ.Α. της Επαρχίας Καλαμπάκας.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όρια Επαρχιών
- Όρια παλαιών Ο.Τ.Α.
- Όρια νέων Δήμων
- ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ**
- Δημητριακά
- Καπνός
- Κτηνοτροφία
- Λοιπές Αροτραίες
- Λοιπές μόνιμες καλλιέργειες
- Πολυκαλλιέργειες
- Μικτή Φυτική και Ζωϊκή παραγωγή
- Ημινομαδική κτηνοτροφία

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΓΟΥΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2000

2.6. ΤΟΜΕΑΣ ΜΗ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ.

2.6.1. Μεταποίηση – Μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Λόγω του αγροτικού χαρακτήρα της ορεινής-ημιορεινής περιοχής, οι περισσότερες μονάδες μεταποίησης σχετίζονται με τα προϊόντα του πρωτογενή τομέα. Ο μεταποιητικός τομέας της περιοχής παράγει μάλλινα, βαμβακερά, τυροκομικά, αλλαντικά και προϊόντα ξύλου. Η λειτουργία αλευροβιομηχανιών, τυροκομείων, του εργοστασίου ξυλείας του Δασαρχείου Καλαμπάκας, πολλών πριστηρίων, βιοτεχνιών καθώς και η ιδιαίτερα ανεπτυγμένη οικοτεχνία, το είδος και το μέγεθος της αγροτικής παραγωγής, επιβεβαιώνουν το χαρακτήρα της μεταποίησης, που στην συντριπτική της πλειοψηφία συγκεντρώνεται στην Καλαμπάκα και στην περιοχή της ενδοχώρας της.

Μάλιστα στην πόλη της Καλαμπάκας πολλές μεταποιητικές επιχειρήσεις είναι της τάξης των 15-30 εργαζομένων. Οι επιχειρήσεις αυτές αποτελούν για την περιοχή σημαντικό αναπτυξιακό παράγοντα αφού απασχολούν μεγάλο τμήμα του εργατικού της δυναμικού και παράγουν τοπικά παραδοσιακά προϊόντα. Οι κυριότερες δραστηριότητες συγκεντρώνονται στον οδικό άξονα Μετεώρων-Καλαμπάκας- Θεόπετρας και είναι βιοτεχνίες εικόνων και ειδών λαϊκής τέχνης, βιοτεχνίες ειδών ένδυσης, βιομηχανία ξύλου και ξυλουργία.

Σήμερα κρίνεται απολύτως αναγκαία η συντονισμένη προσπάθεια του δημοσίου τομέα και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων-βιοτεχνιών και των όποιων βιομηχανικών μονάδων της περιοχής, για την υλοποίηση ολοκληρωμένων δράσεων υποστήριξης καθώς και βελτίωσης των βασικών υποδομών, για να ανταπεξέλθει στον αυξημένο διεθνή ανταγωνισμό (με την εφαρμογή καινοτομιών κ.λ.π.).

2.6.2. Εξόρυξη.

Στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχει εξορυκτική δραστηριότητα ενώ στοιχεία για τα εκμεταλλεύσιμα αποθέματα όπως και για την χρήση αδρανών υλικών στην κατασκευή της Εγνατίας Οδού δεν υπάρχουν.

Οι όποιες παρεμβάσεις γίνουν για την αξιοποίηση των φυσικών πόρων της περιοχής θα πρέπει να μην έχουν αρνητικές συνέπειες στο φυσικό περιβάλλον κάτι που μπορεί να επιτευχθεί με την λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την προστασία του (μελέτες, κ.λ.π.).

2.6.3. Τουρισμός.

2.6.3.1. Η σημασία του τουρισμού για την περιοχή.

Έχει αποδειχθεί ότι ο τουρισμός κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, αποτελεί μοχλό ανάπτυξης για πολλές περιφέρειες των αναπτυσσόμενων κυρίως χωρών. Ο τουρισμός όμως επηρεάζει αποτελεσματικά και τον τομέα της απασχόλησης, καθ' ότι δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας τόσο στους κλάδους που συνδέονται άμεσα μαζί του όσο και στους κλάδους που δραστηριοποιούνται για την αντιμετώπιση της πρόσθετης ζήτησης από τον τουρισμό.

Οι επενδύσεις που απαιτούνται σχετικά με άλλους τομείς είναι μικρές αλλά τα αποτελέσματα είναι άμεσα τόσο στην εργατική απασχόληση, όσο και σε κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα που συνδέεται με αυτήν. Μ' αυτόν τον τρόπο, ο τουρισμός μπορεί να συμβάλλει στη συγκράτηση του πληθυσμού της υπαίθρου, αμβλύνοντας το πρόβλημα της εσωτερικής μετανάστευσης και αστικοποίησης (Δ. Λαγός, 1998).

Στην περιοχή μελέτης οι μοναδικοί βράχοι των Μετεώρων και τα ιστορικά τους μοναστήρια κέντρο του μοναχισμού και της Ορθοδοξίας, το μοναδικό περιβάλλον των Χασίων και Αντιχασίων και τα δασοσκεπή βουνά της Πίνδου με τα φαράγγια του Ασπροποτάμου, συνθέτουν μία εικόνα ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς και μεγάλου τουριστικού ενδιαφέροντος.

Η περιοχή των Μετεώρων είναι από τις πλέον σημαντικές τουριστικά περιοχές της Ελλάδας. Μαζί με την ευρύτερη περιοχή του Περτουλίου, του Ασπροποτάμου και των Χασίων αποτελούν τους πόλους έλξης χιλιάδων Ελλήνων και ξένων τουριστών που επισκέπτονται κάθε χρόνο την περιοχή. Η άνθηση που σημείωσε ο τουρισμός την τελευταία κυρίως εικοσαετία αναμένεται να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια και μάλιστα με πιο εντατικούς ρυθμούς.

Παρόλα αυτά η ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή μελέτης παραμένει συνολικά περιορισμένη (σε σύγκριση με τις υπάρχουσες δυνατότητες) και ταυτόχρονα άνισα κατανομημένη χωροταξικά.

Κύριοι ανασταλτικοί παράγοντες είναι: α) οι ανεπάρκειες των υπερτοπικών συγκοινωνιακών συνδέσεων, β) η ανεπαρκής τουριστική υποδομή, γ) το μεσαίο επίπεδο των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών και δ) η υπανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού, παρά την καταλληλότητα της περιοχής γι' αυτές (περιηγητικός τουρισμός, οικοτουρισμός, ορεινός τουρισμός, συνεδριακός τουρισμός κλπ).

2.6.3.2. Τουριστικό δυναμικό-Τουριστική κίνηση.

Το τουριστικό δυναμικό της περιοχής ανέρχεται σε 1.863 κλίνες (για το 1998) από τις οποίες οι 1.758 βρίσκονται σε ξενοδοχειακές μονάδες στην περιοχή της Καλαμπάκας και του Καστρακίου (ποσοστό 95%). Υπάρχουν επίσης κάμπινγκ καθώς και αυξημένη προσφορά ενοικιαζόμενων δωματίων που ανέρχονται περίπου στις 300 κλίνες (Καλαμπάκα-Καστράκι).

Το σύνολο των τουριστικών καταλυμάτων συμπληρώνει ένας μικρός αριθμός από ξενώνες σε χωριά του Ασπροποτάμου, Χασιών.

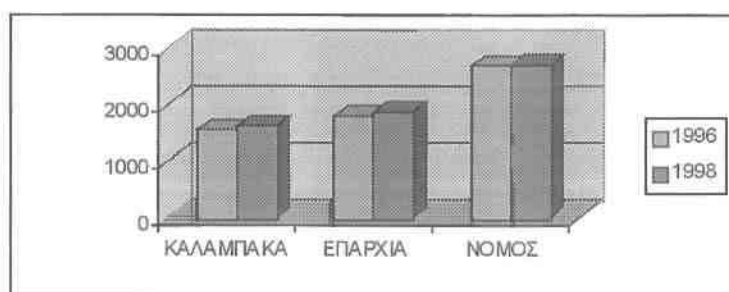
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Ξενοδοχειακό δυναμικό ανά περιοχή της Επαρχίας Καλαμπάκας, και σύνολο Νομού για τα έτη 1996, 1998.

	ΜΟΝΑΔΕΣ	1996		ΜΟΝΑΔΕΣ	1998	
		ΣΥΝΟΛΟ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΚΛΙΝΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΚΛΙΝΩΝ
ΚΑΛΑΜΠΙΑΚΑ	19	828	1555	21	863	1625
ΚΑΣΤΑΝΙΑ	2	26	45	2	26	45
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	4	69	133	4	69	133
ΚΑΝΕΑΣ	1	6	14	1	6	14
ΤΡΥΓΟΝΑΣ	1	11	22	1	11	22
ΜΑΛΑΚΑΣΙΟΥ	1	11	24	1	11	24
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΑΡΧΙΑΣ	28	951	1793	30	986	1863
ΣΥΝΟΛΟ ΝΟΜΟΥ	45	1408	2682	48	1412	2699

Πηγή: ΕΟΤ, ίδια επεξεργασία.

Σημαντικά συνέβαλε η δημιουργία νέων ξενοδοχειακών καταλυμάτων στα πλαίσια των προγραμμάτων LEADER I & II .

Διάγραμμα 3: Αναλογία των τουριστικών κλινών στην Καλαμπάκα - Επαρχία και στο Νομό για το 1996 και 1998.



Πηγή: Ε.Ο.Τ., Ιδία επεξεργασία.

Η κατάσταση που επικρατεί όσον αφορά τις διανυκτερεύσεις-αφίξεις ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών δεν κρίνεται καθόλου ικανοποιητική. Οι διανυκτερεύσεις σπάνια υπερβαίνουν την μία ανά άφιξη, και η κατάσταση τα τελευταία χρόνια έχει επιδεινωθεί.

Το σημαντικότερο που θα έπρεπε να απασχολήσει όλους τους τοπικούς φορείς είναι η εξεύρεση λύσης στο πρόβλημα της μικρής διάρκειας παραμονής των τουριστών με ενέργειες που θα μεταβάλουν την δυσάρεστη κατάσταση και θα έχουν ως απώτερο στόχο την αύξηση της διάρκειας παραμονής αφενός και αφετέρου την επέκταση της τουριστικής ζήτησης και σε άλλες περιοχές.

Στην επόμενη παράγραφο, γίνεται μία εκτενής αναφορά στους παράγοντες που χαρακτηρίζουν και διαμορφώνουν τον τουρισμό στην περιοχή μελέτης.

2.6.3.3. Η σημερινή κατάσταση στον τουρισμό της περιοχής μελέτης.

- Η ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή μελέτης βασίζεται αποκλειστικά στην ύπαρξη των βράχων των Μετεώρων και των μοναστηριών, και οι άλλες περιοχές της Επαρχίας παραμένουν στους περισσότερους άγνωστες. Υπάρχει δηλαδή ανάγκη διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος της περιοχής το οποίο σήμερα μονοπωλούν τα Μετέωρα.
- Η οργάνωση της διακίνησης των τουριστών στην περιοχή των Μετεώρων βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο, παρά τα όποια προβλήματα αυτή παρουσιάζει.
- Διαπιστώνεται γενικά έλλειψη προβολής των Μετεώρων και της ευρύτερης περιοχής. Η διαφήμιση και η προώθηση της περιοχής γίνεται μόνο από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, ή από το ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π., και λιγότερο από τα ξενοδοχεία.
- Γίνεται προφανές ότι οι τεχνικές υποδομές παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο, και σίγουρα όσον αφορά την περιοχή μελέτης το επίπεδο των τεχνικών υποδομών, αφήνει πολλά περιθώρια βελτίωσης του. Έτσι όποιο και αν είναι το επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών από τις μεμονομένες τουριστικές μονάδες η συνολική εικόνα που διαμορφώνει σήμερα ο επισκέπτης στην περιοχή δυστυχώς δεν είναι και η καλύτερη.
- Τα προβλήματα στην τουριστική ανάπτυξη δεν οφείλονται τόσο στην έλλειψη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, ή δυνατοτήτων ανάπτυξης, όσο στην οργάνωση και προώθηση αυτών. Μάλιστα η σημαντικότερη αδυναμία της τουριστικής προσφοράς είναι η έλλειψη συντονισμού των αρμόδιων φορέων.
- Εναλλακτικές μορφές τουρισμού που αναπτύσσονται ήδη στην περιοχή (κυρίως από επενδύσεις των leader) είναι ο Πολιτιστικός τουρισμός, της Αναρρίχησης, του

Ανεμοπτερισμού, ο Χιονοδρομικός, ο πεζοπορικός, ο Κυνηγετικός, αλλά και μορφές λιγότερο διαδεδομένες όπως η ιππασία, το ποδήλατο βουνού κ.λ.π.

- Η περιοχή της Πίνδου με τη φυσική της διαμόρφωση προσφέρει μοναδικές δυνατότητες συνδυασμένων ορεινών αθλητικών δραστηριοτήτων και ευκαιριών αναψυχής, και θα πρέπει τα βουνά αυτά να καταστούν ένας εναλλακτικός τουριστικός πόρος ποιότητας που να προσελκύει ένα μέρος των επισκεπτών των Μετεώρων για μεγαλύτερες περιόδους διαμονής, οι οποίες έχουν πραγματικά θετικές οικονομικές συνέπειες (ενημ. τεύχος *leader*, 1998).

2.6.4. Η σημασία του Κοινοτικού Αναπτυξιακού Προγράμματος LEADER για την περιοχή.

2.6.4.1. Το τοπικό πλαίσιο δράσης του προγράμματος.

Τα προγράμματα LEADER I & II αναφέρονται στο σύνολο της επαρχίας Καλαμπάκας όπως επίσης και σε μεγάλο τμήμα αυτής των Τρικάλων (κυρίως το ορεινό) και αντιμετωπίζονται για την περιοχή ως μία “ευκαιρία” για την ανάπτυξη της σε συνεργασία πάντα με τον τοπικό πληθυσμό.

Ως βασική κατεύθυνση της αναπτυξιακής πολιτικής της περιοχής στο πρόγραμμα του LEADER I αναφέρεται η οργανική επανένταξη της ορεινής περιοχής στην ενιαία αναπτυξιακή ενότητα του Νομού Τρικάλων. Όμως εκτός από την εισοδηματική ενίσχυση και στήριξη των επιμέρους αναπτυξιακών πρωτοβουλιών αναζητείται ένας νέος ρόλος και μία νέα λειτουργικότητα της περιοχής στα πλαίσια της ευρύτερης περιφέρειας. Οι ενέργειες αυτές δεν θα εξυπηρετήσουν μόνο την περιοχή του προγράμματος αλλά θα δώσουν και απάντηση σε πολλά αναπτυξιακά προβλήματα του Νομού.

Στα πλαίσια του προγράμματος του LEADER I που πραγματοποιήθηκε την περίοδο 1992-1994, συνολικού ύψους 3 δις δρχ., ήρθαν σε αποπεράτωση πολλές τομεακές παρεμβάσεις οι κυριότερες εκ των οποίων αφορούσαν:

- Ενίσχυση μικρών επιχειρήσεων (ξυλουργεία, αγιογραφία, μεταποιητικές μονάδες, κλπ)
- Αξιοποίηση και εμπορευματοποίηση της πρωτογενούς παραγωγής (μεταλλικό νερό, εκθεσιακά κέντρα τοπικών προϊόντων, αρωματικά φυτά και βότανα, ιχθυοκαλλιέργεια).
- Μέτρα υποστήριξης (Σύστημα κρατήσεων δωματίων, έκδοση χαρτών και τουριστικού οδηγού).

- Σύνταξη Τοπικών Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών
- Επαγγελματική κατάρτιση (αγροτών, επανεκπαίδευση εργαζομένων σε επιχειρήσεις, στελεχών επιχειρήσεων, αγροτουρισμό, κλπ.).
- Αγροτουριστικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού (αγροτουριστικά καταλύματα και ξενώνες, Κέντρο Τουριστικών Υπηρεσιών, Κέντρο ανεμοπτερισμού, Κέντρο Αναρρίχησης, Κέντρα Ορεινών δραστηριοτήτων).

Το LEADER II επιχειρεί να κάνει συγκεκριμένες τις δυνατότητες που δίνουν οι παρεμβάσεις αυτές και με δύο λόγια η αναπτυξιακή φιλοσοφία του σε σχέση με το πρώτο LEADER παραμένει ή ίδια. Ο συνολικός του προϋπολογισμός ανέρχεται στα 2,2 δις δρχ. για το αρχικό και 1,5 για το συμπληρωματικό πρόγραμμα και έχει ως χρονικό διάστημα υλοποίησης του την 31/12/2000.

Η Κοινοτική πρωτοβουλία LEADER II χωρίζεται σε δύο σκέλη:

A' ΣΚΕΛΟΣ: Περιλαμβάνει καινοτόμα προγράμματα για την αγροτική ανάπτυξη με επιμέρους δράσεις κυρίως για:

- Την επαγγελματική κατάρτιση και εκπαίδευση.
- Τον αγροτικό Τουρισμό. Τις μικρές επιχειρήσεις την βιοτεχνία και τις παρεχόμενες τοπικές υπηρεσίες.
- Την επιτόπια αξιοποίηση και εμπορευματοποίηση της γεωργικής και δασοκομικής παραγωγής.
- Την προστασία του περιβάλλοντος και του περιβάλλοντος χώρου.

B' ΣΚΕΛΟΣ: Διακρατική συνεργασία.

Αφορά δράσεις που υλοποιούνται με άλλες περιοχές LEADER της Ευρώπης και μέχρι σήμερα έχει καθοριστεί με το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Αγώνων Περιπέτειας.

2.6.4.2. Φορέας Διαχείρισης.

Ο Φορέας Διαχείρισης και Υλοποίησης του Προγράμματος LEADER για την περιοχή Καλαμπάκας-Πύλης είναι το **Κέντρο Ανάπτυξης Καλαμπάκας Πύλης (ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π.)**.

Το ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π. είναι ανώνυμη, διαδημοτικού χαρακτήρα, αναπτυξιακή εταιρεία λαϊκής βάσης με νομική υπόσταση (ΠΔ 410/95, Νόμος 2339/1995). Αποτελεί εταιρεία συμβούλων και υπηρεσιών της τοπικής αυτοδιοίκησης, με μεγάλη συμβολή στην τοπική ανάπτυξη και αποτελεί το κυρίως επιτελικό όργανο αυτής..

Οι στόχοι και οι κατευθύνσεις του ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π. προκύπτουν, αφ' ενός από την αναγκαιότητα να λειτουργεί ως Τοπική Ομάδα Δράσης στα πλαίσια υλοποίησης των Κοινοτικών

Πρωτοβουλιών LEADER και αφ' ετέρου από τους αντίστοιχους στόχους και κατευθύνσεις των Ο.Τ.Α. και των επιχειρήσεων της περιοχής, ενώ γενικά δραστηριοποιείται σε πολλούς τομείς⁵.

2.6.4.3. Χωροθέτηση των επενδύσεων στην περιοχή μελέτης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Οι επενδύσεις του προγράμματος LEADER (I και II) ανά δήμο στην Επαρχία Καλαμπάκας.

	Επαγγελματική κατάρτιση και ενισχύσεις για την απασχόληση.		Αγροτικός τουρισμός		Μικρές επιχειρήσεις-Βιοτεχνία.		Αξιοποίηση επιτόπου και εμπορία γεωργικής και δασοκομικής παραγωγής.		Διατήρηση και βελτίωση του περιβάλλοντος και του περιβάλλοντος γάρου.		Διακρατική συνεργασία		Σύνολο κατά δήμο	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II		
ΧΑΣΙΩΝ			70.7	104.3	10.6	5.7			3.6		11.3		206.2	
ΜΑΛΛΣΙΟΥ											24.2		24.2	
ΚΛΕΙΝΟΒΟΥ			2.3	249.5	74.1	78.3		96	11		16.8		528	
ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ			89.8	66.1		1					4.7		161.6	
ΚΑΛΚΑΣ	29.2	32	449.4	115	393.9	100.5		267.5			31		1463.5	
ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ				70.2		34	52.5	57.3	50				264	
ΑΣΠΡ/ΤΑΜΟΥ			39	159.46							35		233.46	
Σύνολο κατά δράση	29.2	32	651.2	764.56	513.6	237	153.3	332.1			123		45	2880.96

Πηγή: ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π., ίδια επεξεργασία.

Από την εξέταση του πίνακα διαπιστώνονται τα εξής:

- Τα μεγαλύτερα ποσά απορροφήθηκαν στους τομείς του αγροτικού τουρισμού κατά πρώτο λόγο και κατά δεύτερο στην ενίσχυση των μικρών επιχειρήσεων –βιοτεχνιών καθώς και της αξιοποίησης επιτόπου και εμπορίας γεωργικής και δασοκομικής παραγωγής.
- Οι συνολικές επενδύσεις και στα δύο LEADER ανήλθαν στο ποσό των 2.880.960.000 δρχ. ποσό που κρίνεται αρκετά σημαντικό, αλλά το ήμισυ αυτού πήγε στο δήμο της Καλαμπάκας. Ένα σημαντικό ποσό κατανεμήθηκε στο δήμο Κλεινοβού όμορου δήμου με αυτόν της Καλαμπάκας.
- Μία άμεση διαπίστωση είναι ότι οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στους άλλους δήμους μπορεί να θεωρηθούν αποσπασματικές και φυσικά δεν αποτελούν την συμβολή που όλοι θα θέλανε στην τοπική ανάπτυξη.

⁵ Άλλες δραστηριότητες του ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π. είναι οι εξής: Συμμετέχει στο πρόγραμμα TERRA της Ε.Ε., που αφορά το σχεδιασμό μιας χωροταξικής αναπτυξιακής πολιτικής για την Ορεινή Πίνδο, συνολικού προϋπολογισμού ύψους 1 δις δρχ.

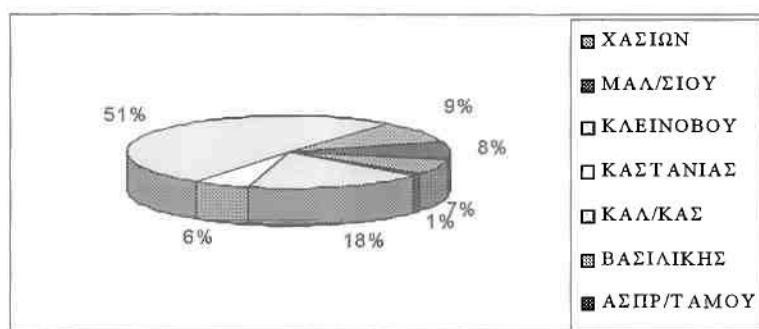
Ίδρυσε το Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Κ.Ε.Κ.) σε συνεργασία με το Εργατικό Κέντρο Καλαμπάκας και υλοποιεί προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης από το Περιφερειακό .Επιχειρησιακό .Πρόγραμμα Θεσσαλίας.

Ανάλαβε πρόσφατα το πρόγραμμα LEONARDO DA VINCI σε συνεργασία με την ΑΝΩΣΙΣ ΕΠΕ, το Πανεπιστήμιο Αθηνών και εταίρους από τη Γαλλία και την Πορτογαλία.

Συμμετέχει ως Ελληνικός Έταρος στο πρόγραμμα PACTE που συνίσταται κυρίως στην ανταλλαγή εμπειρίας και μεταφοράς τεχνολογίας και αφορά στη συγκεκριμένη περίπτωση την δημιουργία ενός δικτύου Ευρωπαϊκών πόλεων που έχουν μοναστήρια.

- Τέλος, τα ποσά για την διατήρηση και βελτίωση του περιβάλλοντος και του περιβάλλοντος χώρου δεν χαρακτηρίζονται επαρκή.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: Ποσοστό (%) των ποσών που απορρόφησαν οι δήμοι μέσω των προγραμμάτων LEADER I & II.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Και από το διάγραμμα διαπιστώνεται γραφικά ότι από το σύνολο των επενδύσεων στην περιοχή μελέτης το μεγαλύτερο ποσοστό που ανέρχεται στο 51%, πραγματοποιήθηκε στο Δήμο Καλαμπάκας ενώ δεύτερος σε ποσά έρχεται ο δήμος Κλεινοβού με 18%.

Δυστυχώς οι υπόλοιποι δήμοι δεν ωφελήθηκαν σε σημαντικό ποσοστό αφού το σύνολο των επενδύσεων κυμάνθηκε από 1 έως 9%. Επίσης στο δήμο Τυμφαίων μέσω των προγραμμάτων leader I & II, δεν πραγματοποιήθηκε καμία επένδυση.

Σαν συμπέρασμα πρέπει να υποθεί ότι οι επενδύσεις των LEADER I & II αποτελούν σημαντική προσπάθεια για την τοπική ανάπτυξη αλλά κρίνονται σε μεγάλο βαθμό αποσπασματικές και συγκεντρωτικές, και ενέχουν τον κίνδυνο περαιτέρω απομόνωσης ορισμένων δήμων.

2.7. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ.

2.7.1. Μεταφορικές υποδομές.

2.7.1.1. Οδικό δίκτυο.

Η κατάσταση στο σύστημα των οδικών υποδομών για την περιοχή μελέτης και για τον Νομό Τρικάλων γενικότερα παραμένει μέχρι σήμερα προβληματική. Η κάλυψη των ενδοκοινοτικών μετακινήσεων και πολύ περισσότερο των υπερτοπικών παρουσιάζει αρκετές δυσκολίες παρά τις σημαντικές και φιλόδοξες προσπάθειες που γίνονται τα τελευταία κυρίως χρόνια για την βελτίωση του.

Συγκεκριμένα το υπάρχον βασικό οδικό δίκτυο διακρίνεται σε εθνικό και επαρχιακό και χαρακτηρίζεται από μία ποικιλία διαφορετικών γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών όχι μόνο ανάμεσα σε διαφορετικούς οδικούς άξονες, αλλά ακόμα και ανάμεσα στα επιμέρους τμήματα του ίδιου άξονα. Κοινό χαρακτηριστικό είναι η μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση στην Εθνική οδό, με κακή κατάσταση οδοστρώματος, ενώ το επαρχιακό οδικό δίκτυο σε πολλές περιπτώσεις εγκυμονεί κινδύνους για τους οδηγούς (ολισθηρότητας λόγω παγετού και βροχής, λακούβες, στενές γέφυρες, απότομες κλειστές στροφές, ανυπαρξία σήμανσης).

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: Οδικό δίκτυο κατά δήμο για το 1997.

ΔΗΜΟΣ	Μήκος κύριου οδικού δικτύου					Χρειάζεται επισκευή	Αγροτικοί οδοί	δασικοί οδοί
	Σύνολο	Εθνική οδός	Επαρχιακή οδός	Κοινοτική οδός	Με άσφαλτο			
Κ. ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	79,3	0	52,5	26,8	57	22	0	230
ΜΑΛΑΚΑΣΙΟΥ	26	17	0	9	26	9	135	199
ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	12	5	2	5	12	4	185	8
ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	59	24	15	20	58	16	218	126
ΧΑΣΙΩΝ	59	10	49	0	59	8	250	61
ΤΥΜΦΑΙΩΝ	66	0	24	42	59	10	290	120
ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ	76	0	47	29	65	11	75	110
ΚΛΕΙΝΟΒΟΥ	92	0	50	42	85	7	150	184
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΑΡΧΙΑΣ	469,3	56	239,5	173,8	421	87	1303	1038

Πηγή: Προτάσεις των Δήμων για το ΕΠΤΑ, ίδια επεξεργασία.

Από την μελέτη του πίνακα, φαίνεται ότι από το σύνολο των 470 χλμ. του κύριου οδικού δικτύου τα 56 ανήκουν στην Εθνική οδό, τα 240 περίπου στην επαρχιακή, και τα 173 στο κοινοτικό οδικό δίκτυο. Ασφαλτρωστρωμένο είναι το 90% του συνολικού κύριου οδικού δικτύου, ενώ σύμφωνα με τους Δήμους χρειάζονται επισκευή τα 87 χλμ. Σε χειρότερη φυσικά κατάσταση είναι το οδικό δίκτυο της περιοχής Ασπροποτάμου.

Η ταχύτητα με την οποία μπορεί κανείς να μετακινηθεί στο οδικό δίκτυο της Επαρχίας, είναι ιδιαίτερα χαμηλή και σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει για το εθνικό τα 80 με 100 χλμ/ώρα, και για το επαρχιακό τα 60χλμ./ώρα. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση του πίνακα που δείχνει την μέση απόσταση και το μέσο χρόνο των οικισμών του ίδιου δήμου από την έδρα του δήμου. Έτσι φαίνεται ότι η κατάσταση είναι άσχημη, στους περισσότερους δήμους. Αν υποθέσουμε μία μέση ταχύτητα 60 χλμ/ώρα, βλέπουμε ότι οι ταχύτητες είναι ακόμη μικρότερες και κυμαίνονται από 40 έως 50 χλμ/ώρα. Η κατάσταση είναι καλύτερη στους δήμους Καλαμπάκας, Τυμφαίων ενώ χειρότερη παρουσιάζεται στους δήμους, Μαλακασίου, Κλεινοβού και Κ.Ασπροποτάμου.

Ένα επίσης σοβαρό ζήτημα το οποίο επιδεινώνει την υπάρχουσα κατάσταση είναι η ελλειπής σύνδεση μεταξύ πολλών οικισμών κυρίως διαφορετικών δήμων του Ι.Καποδίστρια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: Μέση απόσταση και χρόνος των οικισμών από την έδρα του κάθε νέου δήμου.

ΔΗΜΟΣ	Μέσος Χρόνος (σε min)	Μέση Απόσταση (σε χλμ)
Κ. ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	13,12	10,4
ΜΑΛΑΚΑΣΙΟΥ	17,5	11,25
ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	10	7,5
ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	11,8	11,1
ΧΑΣΙΩΝ	15	11,6
ΤΥΜΦΑΙΩΝ	13,3	10,8
ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ	21	17,7
ΚΛΕΙΝΟΒΟΥ	20,3	14,25

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Όσον αφορά το αγροτικό και δασικό δίκτυο το συνολικό τους μήκος δεν είναι το απαραίτητο ενώ χαρακτηριστικά η υπάρχουσα μέση πυκνότητα του δεύτερου ανέρχεται σύμφωνα με τον δασάρχη Καλαμπάκας στα 12 τ.μ/εκτάριο που είναι το μισό από την άριστη πυκνότητα (24 τ.μ./εκτάριο).

2.7.1.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο.

Μέχρι τον Ιούνιο του 1998 λειτουργούσε η μετρική γραμμή Καλαμπάκας-Βόλου με σύνδεση στον Παλαιοφάρσαλο για Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Η γραμμή εξυπηρετούσε τις μετακινήσεις ολόκληρης της περιοχής παρά τα όποια σημαντικά προβλήματα παρουσίαζε (παλαιότητα δικτύου, επιζήμια γραμμή). Εδώ και μερικούς μήνες ο Ο.Σ.Ε⁶ ξεκίνησε πάλι την λειτουργία του με δρομολόγια λεωφορείου που καταλήγουν στον Παλαιοφάρσαλο.

⁶ Ο Ο.Σ.Ε. από το 1990 έχει προμηθευτεί ηλεκτροκίνητες μηχανές SIEMENS, τις οποίες και προόριζε για την τροφοδότηση της γραμμής, αλλά λόγω του κακού σχεδιασμού και των συνεχών αναβολών του έργου παρέμειναν αχρησιμοποίητες, χωρίς μέχρι σήμερα να έχει ξεκαθαριστεί αν θα τεθούν σε υπηρεσία.

Σήμερα κατασκευάζεται με εντατικούς ρυθμούς το τμήμα Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας μήκους περίπου 80 χλμ. κανονικού πλάτους γραμμής (1,44 μ.) ενώ αναμένεται ότι μέχρι τον προσεχή Μάιο θα τεθεί σε λειτουργία, δημιουργώντας νέες προϋποθέσεις ανάπτυξης για την περιοχή.

Για την διετία 1998-99 οι εργασίες κατασκευής, της υποδομής στα υπολειπόμενα τμήματα, συνεχίστηκαν με κανονικούς ρυθμούς, ενώ εκπονήθηκε και η μελέτη για τον επιβατικό σταθμό Τρικάλων. Η συνολική δαπάνη του έργου αναμένεται ότι θα ξεπεράσει τα 3 δις δρχ.

2.7.1.3. Αεροδρόμια – Λιμάνια.

Η περιοχή μελέτης δεν διαθέτει αεροδρόμιο. Η έλλειψη αεροδρομίου δεν γίνεται αισθητή μόνο σε επίπεδο νομού αλλά και σε επίπεδο περιφέρειας.

Το 1995 γερμανική εταιρία προώθησε την κατασκευή αεροδρομίου στην περιοχή Σαρακίνας Καλαμπάκας με υποδομή και για πτήσεις τσάρτερ από το εξωτερικό (με προδιαγραφές διαδρόμου 2.200 μ.) καθώς και την υποχρέωση ολοκλήρωσης των σχετικών μελετών (περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αποκατάστασης περιβάλλοντος χώρου κ.λ.π.) και απορρόφησης εργατικού δυναμικού από την περιοχή. Μέχρι σήμερα, καμία σημαντική εξέλιξη στην κατασκευή ή μη του έργου δεν υπήρξε.

Λιμενική υποδομή στον νομό δεν υφίσταται αφού είναι ηπειρωτικός, αλλά με την κατασκευή των νέων οδικών αξόνων αναμένεται να αναβαθμιστεί σημαντικά η σημασία για την περιοχή μελέτης των πλησιέστερων σ' αυτόν λιμάνια (του Βόλου και της Ηγουμενίτσας).

2.7.2. Τηλεπικοινωνίες.

Είναι γνωστό ότι κυρίως στα πλαίσια του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, έγιναν σημαντικές βελτιώσεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών συνολικού ύψους 122 δις δρχ. σε εθνικό επίπεδο. Οι βελτιώσεις αυτές αφορούν στην ψηφιοποίηση του δικτύου, στις μεγαλύτερες ταχύτητες μετάδοσης φωνής-εικόνας-δεδομένων, στην αναβάθμιση των υπηρεσιών στις απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές, στις σύγχρονες υπηρεσίες και στις νέες τεχνολογίες.

Συνολικά στο Νομό Τρικάλων υπάρχουν 45 αστικά και κομβικά κέντρα, πολλά εξ' αυτών στην πρώην Επαρχία Καλαμπάκας. Μάλιστα η πόλη της Καλαμπάκας αποτελεί κομβική περιοχή με κωδικό κλήσης - 0432, και συνδέεται με τα Τρίκαλα μέσω οπτικής ίνας.

Στην Επαρχία Καλαμπάκας αντιστοιχούσαν για το 1997, 13.000 ψηφιακές παροχές, ενώ οι προβλέψεις για το 2000 ανέρχονται σε διπλάσιο αριθμό.

Τα ιδιαίτερα προβλήματα του τηλεπικοινωνιακού δικτύου στην περιοχή δεν είναι αξεπέραστα αλλά σχετίζονται περισσότερο με την ύπαρξη σε πολλούς οικισμούς του εναέριου κυκλώματος και την έλλειψη επενδυτικών σχεδίων (κυρίως για την ορεινή περιοχή) από τον Ο.Τ.Ε.

2.7.3. Ενέργεια.

Ως προς την παραγωγή και διάθεση της ηλεκτρικής ενέργειας η περιοχή μελέτης είναι διασυνδεδεμένη με το εθνικό Δίκτυο της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η.)

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: Αριθμός συνδέσεων της Δ.Ε.Η.

Έτος	Σύνολο Επαρχίας				Καλαμπάκα			
	ΟΙΚΙΑΚΑ	ΕΜΠΟΡΙΚΑ	ΒΙΟΜ/ΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΟΙΚΙΑΚΑ	ΕΜΠΟΡΙΚΑ	ΒΙΟΜ/ΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ
1985	12433	1416	260	14612	2228	675	125	3129
1989	13361	1641	264	15880	2417	765	125	3419
1994	14124	1923	275	17018	*	*	*	3580
1998	14811	2313	299	18525	*	*	*	4000

Πηγή: Δ.Ε.Η. Καλ/κας, ίδια επεξεργασία.

* δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

Από τον πίνακα παρατηρείται ότι ο αριθμός των συνδέσεων με την Δ.Ε.Η. ακολουθεί ανοδική πορεία τόσο για το σύνολο της Επαρχίας και της Καλαμπάκας, όσο και για επιμέρους συνδέσεις (οικιακές, εμπορικές και βιομηχανικές).

2.7.4. Αποχέτευση – Διαχείριση απορριμάτων.

Σε όλη την περιοχή μελέτης δεν υπάρχει Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (Χ.Υ.Τ.Α.) και μετά την απόθεση των απορριμμάτων στις χωματερές ακολουθεί η καύση τους. Δυστυχώς με τον τρόπο αυτό ο κίνδυνος τόσο για το περιβάλλον όσο και για την μόλυνση των ποταμών και του υδροφόρου ορίζοντα είναι μεγάλος. Σε ελάχιστες περιπτώσεις τα απορρίμματα καλύπτονται περιστασιακά με χώμα. Γενικά δεν τηρούνται ούτε οι στοιχειώδεις αρχές της Υγειονομικής ταφής των Απορριμμάτων όπως π.χ. συμπίεση και κάλυψη.

Επίσης κανείς βιολογικός καθαρισμός δεν λειτουργεί στην Επαρχία και μόνο τα τελευταία 2 χρόνια γίνονται εργασίες στην πόλη της Καλαμπάκας για την κατασκευή αποχευτικού δικτύου και μονάδας βιολογικού καθαρισμού κοντά στον οικισμό Σαρακίνας.

2.7.5. Εκπαίδευση.

Είναι γεγονός ότι η εξέλιξη του αριθμού των μαθητών, αλλά και των σχολείων της Πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης που λειτούργησαν και λειτουργούν σήμερα, αποτελεί, σημαντικό δείκτη για την χωρική κατανομή των δημογραφικών εξελίξεων στο εσωτερικό του αγροτικού χώρου (Γούσιος 1999:185).

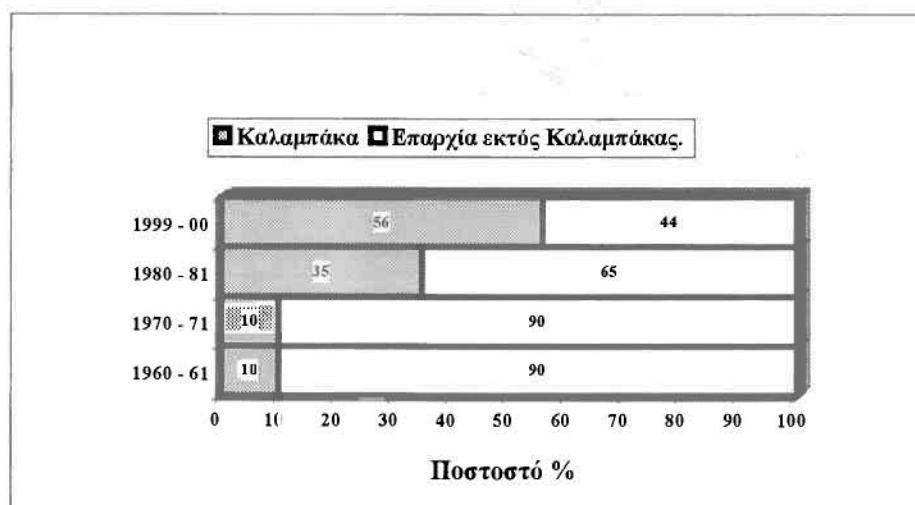
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: Εξέλιξη αριθμού μαθητών της 6ης τάξης των Δημοτικών Σχολείων της Επαρχίας Καλαμπάκας και της πόλης της Καλαμπάκας.

	1960 - 61	%	1970 - 71	%	1980 - 81	%	1999 - 00	%	Μεταβολή μεταξύ 1960 και 1999
Καλαμπάκα	79	10,27	81	9,85	142	34,30	104	56,83	31,60%
Λοιπή επαρχία	690	89,73	741	90,15	272	65,70	79	43,17	-88,50%
Σύνολο επαρχίας	769	100	822	100,00	414	100,00	183	100,00	-76,20%

Πηγή: Γραφείο Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Καλαμπάκας, ίδια επεξεργασία.

Έτσι από την εξέταση του παραπάνω πίνακα διαπιστώνεται ότι η μείωση του αριθμού των μαθητών της 6^{ης} τάξης των δημοτικών σχολείων στην περιοχή μελέτης και η συγκέντρωση του πιο μεγάλου τμήματος του σήμερα στην πόλη της Καλαμπάκας είναι κάτι περισσότερο από εμφανές. Το ποσοστό των μαθητών των σχολείων της Καλαμπάκας σε σχέση με το συνολικό αριθμό μαθητών της περιοχής μελέτης αυξάνεται εντυπωσιακά και από 10,27% που είναι το 1961, ανέρχεται στο 10% το 1971 και σήμερα έχει ανέλθει στο 56,8%(!).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: Συμμετοχή της Καλαμπάκας στην Επαρχία στον αριθμό των μαθητών της 6ης τάξης για το 1960-1999.



Πηγή: Γραφείο Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Καλαμπάκας, ίδια επεξεργασία.

Αντιστρόφως ανάλογη είναι η πορεία που ακολούθησε ο αριθμός των μαθητών στην υπόλοιπη επαρχία (εκτός δηλαδή της Καλαμπάκας) και κυρίως στην ορεινή περιοχή. Έτσι η μείωση των μαθητών κατά το διάστημα 1960 – 1999 ανήλθε στο εκπληκτικό 88,5% (όπως φαίνεται παραστατικά και από το διάγραμμα).

Η εξέλιξη στην μεταβολή του αριθμού των σχολείων είναι ιδιαίτερα τραγική. Από τα 72 σχολεία που λειτουργούσαν την χρονιά 1960-61 σήμερα λειτουργούν μόνο 26, πολλά εκ των οποίων δεν έχουν μαθητές, (ή λειτουργούν με δύο-τρεις μαθητές).

Αποτέλεσμα των προβλημάτων της εκπαίδευσης και γενικότερα της παραπαιδείας (φροντιστήρια) είναι η συγκέντρωση πληθυσμού στην Καλαμπάκα, και η απομόνωση των ορεινών κυρίως οικισμών.

2.7.6. Χωροθέτηση Υπηρεσιών και λειτουργιών.

Από τον πίνακα διαπιστώνεται ότι η υπερ-συγκέντρωση των υπηρεσιών και λειτουργιών στον Δήμο Καλαμπάκας και συγκεκριμένα στην πόλη της Καλαμπάκας ήταν η αιτία που οδήγησε σταδιακά τα προηγούμενα χρόνια στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης ή και απασχόλησης μεγάλου τμήματος του αγροτικού πληθυσμού, στην πόλη.

Επιταχύνθηκε με αυτό τον τρόπο η ερήμωση των απομακρυσμένων από την Καλαμπάκα οικισμών. Σήμερα οι υπηρεσίες οι οποίες βρίσκονται στους Δήμους της Επαρχίας Καλαμπάκας (εκτός του Δήμου Καλαμπάκας) περιορίζονται σε αγροτικά ιατρεία, αστυνομικούς σταθμούς και ταχυδρομείο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: Υπηρεσίες που λειτουργούν στους δήμους, για το έτος 1997.

ΔΗΜΟΣ	ΥΠΗΡΕΣΙΑ			
Κ. ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ			
ΜΑΛΑΚΑΣΙΟΥ	ΑΣΤΥΝΟΜΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ		
ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ	ΕΛ.ΤΑ	ΑΣΤΥΝΟΜΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΧΑΣΙΩΝ	ΚΤΗΝΙΑΤΡΕΙΟ	ΕΛ.ΤΑ	ΑΣΤΥΝΟΜΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ
ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ			
ΤΥΜΦΑΙΩΝ	ΔΑΣΑΡΧΕΙΟ	ΕΛ.ΤΑ	ΑΣΤΥΝΟΜΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ
ΚΑΛΚΑΣ	ΠΟΛΕΟΔ. ΓΡΑΦΕΙΟ	ΕΛ.ΤΑ	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ	ΟΑΕΔ
	ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ Δ.Ε.Η	Δ.Ο.Υ.	ΔΑΣΑΡΧΕΙΟ	ΤΡΑΠΕΖΕΣ
	ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ Ο.Τ.Ε.	ΑΣΤΥΝΟΜΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΓΡΟΝΟΜΕΙΟ	ΣΥΜΒΟΛΙΟΓΡΑΦΕΙΟ
	ΚΑΠΗ	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ	ΚΤΗΝΙΑΤΡΕΙΟ	ΥΠΟΘΗΚΟΦΥΛΑΚΕΙΟ
	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	ΓΙΝΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ				
ΚΛΕΙΝΟΒΟΥ	ΑΣΤΥΝΟΜΣΤΑΘΜΟΣ	ΔΑΣΑΡΧΕΙΟ	ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	

Πηγή: Προτάσεις των δήμων για το Ε.Π.Τ.Α. (1997), ίδια επεξεργασία.

2.8. Η ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΟΡΕΙΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.

2.8.1. Εισαγωγή.

Η ανάλυση της περιοχής μελέτης που προηγήθηκε, εμφανίζει την συγκέντρωση της ανάπτυξης γύρω από την πόλη της Καλαμπάκας. Η κατάσταση στην υπόλοιπη ενδοχώρα είναι υποδιέστερη τόσο οικονομικά όσο και δημογραφικά.

Τόσο η έλλειψη στοιχείων σε επίπεδο οικισμών όσο και η παλαιότητα των υφιστάμενων (1991) μας ώθησαν στον σχεδιασμό και στην εφαρμογή της επιτόπιας έρευνας για να διαφανεί από τη μία πλευρά, η συνέχεια της αρνητικής δημογραφικής εξέλιξης στην αγροτική ορεινή ενδοχώρα, και από την άλλη πλευρά, ο μεγάλος βαθμός εγκατάλειψης αυτών των περιοχών.

2.8.2. Επιτόπια έρευνα και επιλογή οικισμών.

Η επιτόπια έρευνα και η προσπάθεια καταγραφής του μόνιμου πληθυσμού καθώς και συλλογή επιμέρους στοιχείων που αφορούν κυρίως κλάδους παραγωγικών δραστηριοτήτων πραγματοποιήθηκε σε 11 αντιπροσωπευτικά χωριά της πρώην Επαρχίας Καλαμπάκας.

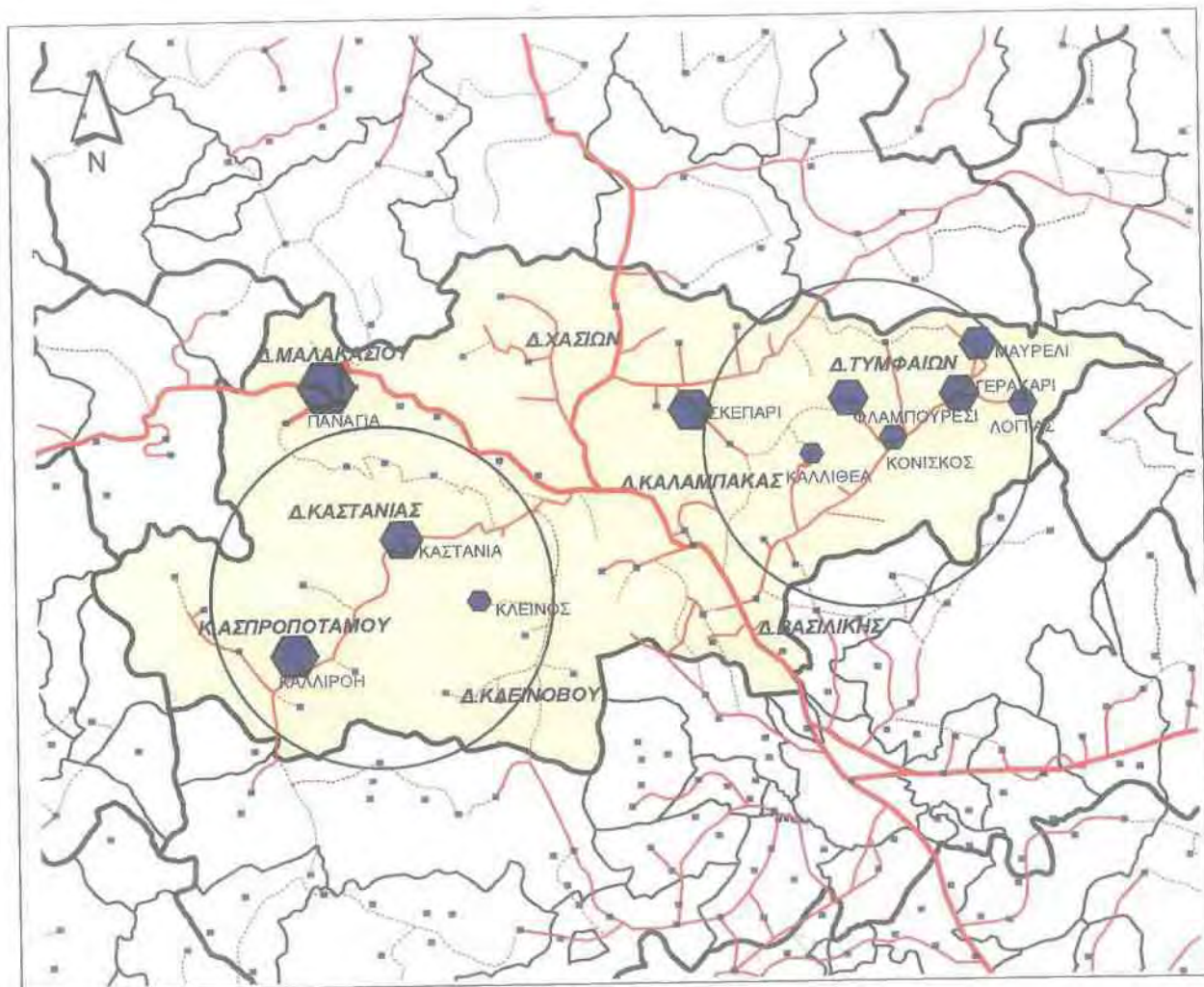
Η επιλογή της επιτόπιας έρευνας έγινε και για τους εξής επιπλέον λόγους:

Είναι γνωστό ότι στην Ελλάδα οι απογραφές πληθυσμού αποβλέπουν πολύ περισσότερο στην καταγραφή της εκλογικής δύναμης μιας κοινότητας και μιας περιοχής παρά στον πραγματικό πληθυσμό που διαβιεί εκεί. Έτσι η καταγραφή του μόνιμου πληθυσμού μιας αγροτικής περιοχής, όπως είναι αυτή της περιοχής μελέτης, αποτελεί πολύ χρήσιμη πληροφορία.

Επίσης η προσφορά της επιτόπιας έρευνας στον προσδιορισμό των χωροταξικών και αναπτυξιακών προβλημάτων της ελληνικής υπαίθρου μπορεί να θεωρηθεί σημαντικότερη εξ' αιτίας τόσο της έλλειψης επαρκών ποσοτικών στοιχείων, όσο και του γεγονότος ότι τα ποιοτικά στοιχεία που θα έρθουν στην επιφάνεια θα συμβάλλουν καθοριστικά στον προσδιορισμό των ιδιομορφιών, των προβλημάτων αλλά και των δυνατοτήτων του συγκεκριμένου χώρου.

Η επιτόπια έρευνα επικεντρώθηκε στους οικισμούς που ανήκουν στο ορεινό-ημιορεινό τμήμα της Επαρχίας (με υψόμετρο που υπερβαίνει τα 500μ) και ιδιαίτερα το Ανατολικό και Δυτικό (βλέπε Χάρτη 3). Τα τμήματα αυτά αποτελούν το πιο ευαίσθητο κομμάτι στις μεταβολές που πραγματοποιούνται σήμερα στον αγροτικό χώρο αντιπροσωπεύοντας περίπου το μισό πληθυσμό της περιοχής μελέτης.

ΧΑΡΤΗΣ 3: Οι περιθωριοποιημένες περιοχές, οι οικισμοί της επιτόπιας έρευνας και το μέγεθος της μεταβολής του πληθυσμού από την απογραφή του 1991.



Πηγή: Επιτόπια έρευνα Π.Θ., ίδια επεξεργασία.

Επίσης σαν δεύτερο βήμα, έγινε ο διαχωρισμός των οικισμών αυτών σε τρεις πληθυσμιακές ομάδες⁷:

- ✓ Στην 1η ομάδα ανήκουν οι οικισμοί με πληθυσμό από 104-217 κατοίκους (σύμφωνα με την απογραφή του 1991).
- ✓ Στη 2η ομάδα με πληθυσμό από 230 έως 394 κατοίκους, και
- ✓ Στην 3η ομάδα με πληθυσμό από 449 έως 716 κατοίκους.

Το ποσοστό που κρίθηκε ως αξιόπιστο για να πραγματοποιηθεί η επιτόπια έρευνα καθορίστηκε στο 25 με 30% επί του συνόλου των τελικών οικισμών που επιλέχθηκαν.

⁷ Οι πληθυσμιακές ομάδες δεν είναι συνεχόμενες, όχι λόγω επιλογής για την διεξαγωγή της έρευνας αλλά από τα πραγματικά στοιχεία των απογραφών.

Η επιτόπια καταγραφή πληθυσμού πραγματοποιήθηκε τελικά όπως αναφέρθηκε, σε 11 οικισμούς και είχε ως κύριο στόχο όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω να διαπιστώσει τις τάσεις που επικρατούν σήμερα στην ορεινή-ημιορεινή ζώνη της Επαρχίας. Η επιλογή των οικισμών αυτών έγινε και με την βοήθεια του στατιστικού προγράμματος SPSS.

2.8.3. Μορφή ερωτηματολογίου – Ερωτήσεις.

Όσον αφορά στην μορφή του ερωτηματολογίου οι ερωτήσεις που περιλαμβάνονται σ' αυτό αναφέρονται κυρίως:

1. Στον προσδιορισμό των μόνιμων κατοίκων των Οικισμών, στον αριθμό μελών των οικογενειών τους, καθώς και στην απασχόληση και τόπο απασχόλησης τους.
2. Στην αναλυτική καταγραφή της αγροτικής δραστηριότητας και στο είδος γεωργικής-κτηνοτροφικής απασχόλησης όπως και στον αριθμό αυτών.
3. Στην αναφορά από τους μόνιμους κατοίκους των οικογενειών ή ατόμων που πηγαίνουν για εργασία στο χωριό, την αιτία και το έτος μετακίνησης τους, τον νέο τόπο κατοίκησης καθώς και την απασχόληση τους στην νέα μόνιμη κατοικία.
4. Στη προσπάθεια να αναζητηθούν οι νέες δραστηριότητες ή η επέκταση παλαιότερων.
5. Τέλος, στη περίπτωση να επιστρέψει κάποιος από τους συγγενείς των μόνιμων κατοίκων στο χωριό.

ΣΧΗΜΑ 1: Ερωτηματολόγιο επιτόπιας έρευνας.

Αριθμός Νοικοκυριού							
Μόνιμοι κάτοικοι του Οικισμού							
Φύλο	Όνοματεπώνυμο	Ηλικία	Συγγένεια	Τόπος Εργασίας	Εργασία		
Γνωρίζετε οικογένειες ή άτομα που έρχονται για εργασία στο χωριό;							
Όνοματεπώνυμο	Έτος μετακίνησης	Αιτία μετακίνησης	Τόπος μόνιμης κατοικίας	Αριθμός μελών	Εργασία στη μόνιμη κατοικία	Εργασία στο χωριό	Ηλικία αρχηγού
Αγροτική δραστηριότητα.							
Γεωργική (είδος)	Στρέμματα	Κτηνοτροφική(είδος ζώου)	Αριθμός ζώων	Άλλο είδος			
Νέα δραστηριότητα ή επέκταση παλαιότερης(5ετία, 10ετία)							
Υπάρχει περίπτωση να επιστρέψει κάποιος από τους συγγενείς σας στο χωριό (ποιος, γιατί, ηλικία):							

Πηγή:Επιτόπια έρευνα Π.Θ., ίδια επεξεργασία.

2.8.4. Διαδικασία επιτόπιας έρευνας.

Τα κυριότερα στάδια ολοκλήρωσης της επιτόπιας έρευνας ήταν τα εξής:

- ✓ Καθορισμός οικισμών επιτόπιας έρευνας στην περιθωριοποιημένη ορεινή-ημιορεινή ζώνη.
- ✓ Δημιουργία ομάδας επιτόπιας έρευνας και ενημέρωση τρόπου καταγραφής μόνιμου πληθυσμού και διεξαγωγή της από 5 μέχρι 16 Οκτωβρίου 1999.
- ✓ Συγκέντρωση και επεξεργασία των προτογενών στοιχείων στο Εργαστήριο Αγροτικού Χώρου από 16 Οκτωβρίου έως 15 Νοεμβρίου, (δημιουργία βάσης δεδομένων κ.λ.π.)

Τα αποτελέσματα «φωτογραφίζουν» το τμήμα αυτό της Επαρχίας και επιβεβαιώνουν το χαρακτηρισμό του ως μειονεκτικό και περιθωριοποιημένο.

2.8.5. Αποτελέσματα επιτόπιας έρευνας.

2.8.5.1. Πληθυσμός και δημογραφικά χαρακτηριστικά.

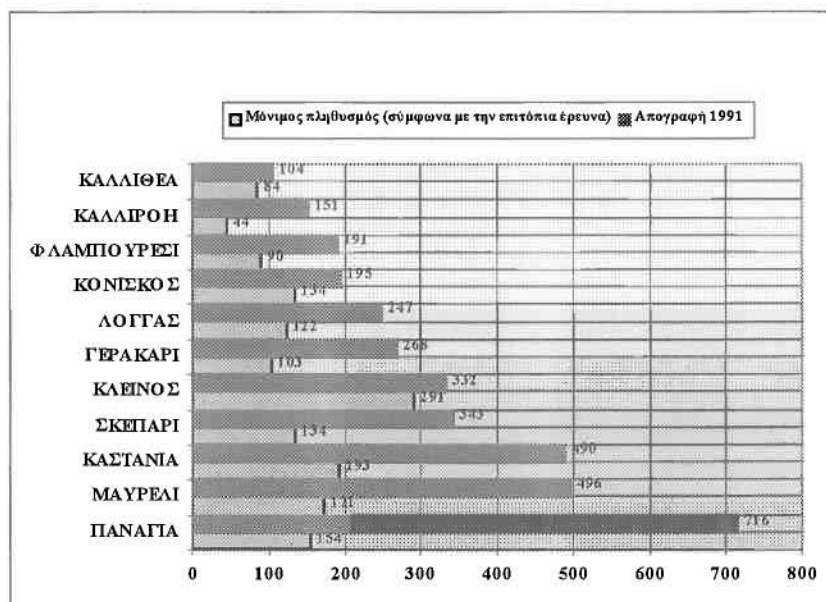
ΠΙΝΑΚΑΣ 15: Οι πληθυσμιακές ομάδες των ορεινών της επαρχίας Καλαμπάκας και οι οικισμοί επιτόπιας έρευνας.

ΟΙΚΙΣΜΟΣ	Πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 1991	Υψόμετρο	Πληθυσμός σύμφωνα με την επιτόπια έρευνα.	Μεταβολή μεταξύ απογραφής '91 και επιτόπιας έρευνας	ΟΙΚΙΣΜΟΣ	Πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 1991	Υψόμετρο	Πληθυσμός σύμφωνα με την επιτόπια έρευνα.	Μεταβολή μεταξύ απογραφής '91 και επιτόπιας έρευνας
1η ΟΜΑΔΑ									
ΚΑΛΙΘΕΑ	104	630	84	-19%	ΦΛΑΜΠΟΥΡΕΣΙ	191	840	90	-53%
ΣΤΑΓΙΑΔΕΣ	135	780			ΚΟΝΙΣΚΟΣ	195	820	134	-31%
ΚΑΛΛΙΒΡΥΧΗ	151	1040	44	-70%	ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ	197	720		
ΝΕΑΣΟΗ	162	500			ΑΜΠΕΛΟΧΩΡΙ	200	800		
ΨΗΛΟΜΑ	163	680			ΠΟΛΥΘΕΑ	215	1100		
ΑΗΔΩΝ	179	840			ΜΑΤΟΝΕΡΙ	217	840		
ΑΧΛΑΔΕΑ	187	540			ΟΡΕΘΟΥΝΙ	217	650		
2η ΟΜΑΔΑ									
ΓΛΥΚΟΜΗΛΕΑ	230	640			ΘΕΟΤΟΚΟΣ	273	600		
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΙ	246	980			ΜΕΓ. ΚΕΡΑΣΙΑ	283	500		
ΛΟΓΓΑΣ	247	970	122	-50.60%	ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	330	900		
ΚΑΛΟΓΡΙΑΝΗ	259	840			ΚΛΕΙΝΟΣ	332	880	291	-12.3%
ΠΕΥΚΗ	261	840			ΒΛΑΧΑΒΑ	333	900		
ΓΕΡΑΚΑΡΙ	268	830	103	-61.50%	ΕΛΑΦΙ	335	600		
ΚΑΚΟΓΙΛΕΥΡΙ	271	880			ΣΚΕΠΑΡΙ	343	560	134	-61%
					ΤΡΥΤΩΝΑ	394	790		
3η ΟΜΑΔΑ									
ΦΩΤΕΙΝΟ	449	1020			ΟΞΥΝΕΙΑ	654	520		
ΚΑΣΤΑΝΕΑ	490	800	193	-60%	ΑΣΤΡΟΚΚΛΗΣΙΑ	628	590		
ΜΑΥΡΕΛΙ	496	1130	171	-65%	ΑΠΟΦΥΛΛΟ	621	600		
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ	508	760			ΑΓΝΑΝΤΙΑ	601	720		
ΜΑΛΑΚΑΣΙ	513	950			ΓΙΩΝΑΓΙΑ	716	800	154	-78%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Επιτόπια έρευνα Π.Θ. και ίδια επεξεργασία.

Από τον παραπάνω πίνακα σαν πρώτη παρατήρηση διαπιστώνουμε την μεγάλη απόκλιση της απογραφής του 1991 και της καταγραφής μόνιμου πληθυσμού, σύμφωνα με την επιτόπια έρευνα. Τα ποσοστά αυτά κυμαίνονται μεταξύ 78% και 12,3% και φυσικά αφορούν μείωση πληθυσμού.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: Απόκλιση αριθμού κατοίκων των οικισμών της επιτόπιας έρευνας και της απογραφής του 1991.



Πηγή: Επιτόπια έρευνα, Ιδία επεξεργασία.

Η απόκλιση για κάθε έναν από τους οικισμούς οφείλεται συνήθως σε τοπικές ιδιομορφίες, χαρακτηριστικά και ενδεικτικά αναφέρεται ότι η διαφορά του 78% για τον οικισμό Παναγίας οφείλεται στο μεγάλο μέρος του ημιμόνιμου πληθυσμού της (λόγω κυρίως της πρακτικής των Βλάχων κτηνοτρόφων και συνταξιούχων που κατοικούν εκεί από το Μάρτιο μέχρι και το τέλος Οκτωβρίου).

Ο ενεργός αγροτικός πληθυσμός (και συγκεκριμένα οι απασχολούμενοι στην γεωργία και κτηνοτροφία) συρρικνώνεται όλο και περισσότερο, και μετακινείται για ανέρευση μόνιμης κατοικίας εκτός του τόπου καταγωγής του. Η αναλογία οικονομικά ενεργού πληθυσμού και συνολικού πληθυσμού είναι σήμερα η μικρότερη των τελευταίων δεκαετιών.

Ένα συμπέρασμα που εξάγεται από την ανάλυση του διαγράμματος είναι ότι η μείωση δεν είναι ανάλογη του μεγέθους του πληθυσμού του 1991 για τον κάθε οικισμό. Πολλοί πλέον από τους οικισμούς δεν είναι βιώσιμοι αν ληφθεί υπόψη το σύνολο των κατοίκων αλλά και το σημαντικό ποσοστό των μεγάλων ηλικιών.

Η ηλικιακή διάρθρωση που προέκυψε από την επιτόπια έρευνα (και οι συνολικές τάσεις για τις τρεις ομάδες) είναι οι εξής:

- ✓ Από το σύνολο των οικισμών της απογραφής στην ηλικιακή ομάδα 0-14 ετών κυμαίνεται το 5% με 8%,

- ✓ Από 15-64 ετών (ενεργός πληθυσμός) κυμαίνεται το 51% και 54%.
- ✓ Από 65+ ετών, (δείκτης γήρανσης) το 38 και 43%.

Τα ποσοστά για τον δείκτη νεότητας είναι ιδιαίτερα χαμηλά σε σχέση με εκείνο της Επαρχίας (που είδαμε πιο πάνω), όπως επίσης και της ενεργού ηλικίας 15-64 ετών από το 64% που είναι για την επαρχία (σύμφωνα με την απογραφή του '91).

Αντίθετα το ποσοστό του δείκτη γήρανσης (σε σχέση με το συνολικό πληθυσμό του ορεινού-ημιορεινού χώρου) είναι ιδιαίτερα μεγάλο από το 18% της Επαρχίας. Αν θελήσουμε να διαπιστώσουμε ποιοι οικισμοί είναι κοντά στα ποσοστά της Επαρχίας θα λέγαμε ότι αυτοί ανήκουν στην 3η ομάδα (449-716) κατοίκους.

Φαίνεται με αυτόν τον τρόπο ότι στην ορεινή-ημιορεινή ζώνη της Επαρχίας Καλαμπάκας ο πληθυσμός είναι ιδιαίτερα γηρασμένος και η περιοχή έχει χάσει τα τελευταία χρόνια ένα μεγάλο μέρος των “ενεργών” κατοίκων της.

2.8.5.2. Ενεργός πληθυσμός - Απασχολούμενοι.

Ιδιαίτερα υψηλά είναι τα ποσοστά των συνταξιούχων (στην πλειοψηφία αγροτών και κτηνοτρόφων) και ανέρχονται σε περισσότερους από τους μισούς κατοίκους των οικισμών της έρευνας, (από 53,5 μέχρι 57%).

Παρατηρείται επίσης ότι η μέση ηλικία συνταξιοδότησης έχει μειωθεί αισθητά τα τελευταία κυρίως χρόνια, και έχει σταθεροποιηθεί σήμερα μεταξύ 52-55 ετών, (αυτό συμπεραίνεται και από την σύγκριση με την ηλικιακή διάρθρωση).

Όσον αφορά στον ενεργό πληθυσμό σε όλους τους οικισμούς ανέρχεται από 20% μέχρι 32,5% του συνολικού πληθυσμού. Επίσης από τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό το ποσοστό των ανέργων είναι ιδιαίτερα υψηλό (κυμαίνεται μεταξύ 15,5-24,5%) και φυσικά υπερβαίνει κατά πολύ το ποσοστό της Επαρχίας.

Όπως ήταν αναμενόμενο από το σύνολο των απασχολούμενων το μεγαλύτερο τμήμα (από 60 μέχρι και 85%) ασχολείται με τον πρωτογενή τομέα και ιδιαίτερα την κτηνοτροφία. Η γεωργία παρουσιάζει μικρότερη συμμετοχή στην διαμόρφωση του εισοδήματος της ορεινής ζώνης, ενώ οι άλλοι τομείς της οικονομίας κυμαίνονται σε ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά.

2.8.5.3. Παραγωγικές δραστηριότητες.

Αναλυτικά για την απασχόληση στον πρωτογενή τομέα και συγκεκριμένα για τη γεωργία – κτηνοτροφία παρατηρήθηκαν τα εξής:

- Εγκατάλειψη των κτηνοτροφικών μονάδων με χοίρους που οφείλεται βασικά στην έλλειψη επιδοτήσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- Σημαντικός αριθμός αγιοπροβάτων και στις τρεις πληθυσμιακές ομάδες (ιδιαίτερα στην 3η), και λιγότερος αριθμός των βοοειδών.
- Αγροτικές εκτάσεις χρησιμοποιούνται ως βοσκότοποι σε πολλά χωριά, ενώ η αγρανάπαυση παρατηρείται έντονα στις δύο πρώτες ομάδες.
- Μεγάλο είναι επίσης το ποσοστό ενοικίασης των αγροτικών εκμεταλλεύσεων κυρίως από γεωργούς που προέρχονται συνήθως όχι από τον τόπο που βρίσκεται η γη αλλά από κοντινά χωριά.
- Η κληρονομικότητα της γεωργικής γης, και το πέρασμα της από τον αρχηγό της οικογένειας στους πρώτους συγγενείς (συνήθως γιος, κόρη).
- Τα κυριότερα γεωργικά προϊόντα που παράγονται σήμερα είναι το σιτάρι, καλαμπόκι και βρώμη (Βλέπε παραγωγική διάρθρωση στο χάρτη 3).

Επίσης οι δασικοί υπάλληλοι και γενικά όσοι απασχολούνται με την δασοπονία εμφανίζονται σε ικανοποιητικό ποσοστό επί του συνόλου των απασχολούμενων.

Ακόμη και σήμερα στις ημιωρεινές περιοχές κυριαρχούν οι εκτατικές καλλιέργειες και με δεδομένη τη στενότητα της γης, αυτό συνεπάγεται άμεσα περιορισμένες δυνατότητες αύξησης του αγροτικού εισοδήματος.

2.8.5.4.Νοικοκυριά ,αρχηγοί οικογενειών.

Είναι γνωστό ότι το αγροτικό νοικοκυριό⁸ διακρίνεται για το ρόλο του ως συνεκτικού κοινωνικού, οικονομικού και πολιτισμικού κυττάρου. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας διάρθρωσης των γεωργικών – κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων της ΕΣΥΕ του 1989 στο σύνολο της χώρας, ο μέσος όρος των ατόμων που αντιστοιχούσε σε κάθε νοικοκυριό ανερχόταν σε 3,06 άτομα.

Οι αριθμοί αυτοί για τα έτη 1977, 1983 και 1985 ήταν αντίστοιχα 3,43 – 3,40 και 3,31. Παρατηρείται δηλαδή μία συνεχής μείωση του μέσου όρου. Από την επιτόπια έρευνα διαπιστώθηκε ότι ο μέσος όρος κυμαίνεται σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα από 2,1 έως 2,4 άτομα ανά νοικοκυριό. Το μεγαλύτερο ποσοστό αντιστοιχεί στις οικογένειες δύο ατόμων όπως φαίνεται και από το διάγραμμα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 16: Ποσοστό των μελών ανά νοικοκυριό σε κάθε πληθυσμιακή ομάδα.

Ομάδα οικισμών της έρευνας.	Ποσοστό % αριθμού μελών ανά νοικοκυριό					
	1	2	3	4	5	6+
1η (104-217)	19	55	12	9	4	1
2η (230-394)	23	56	8	4,5	4,5	4
3η (449-716)	25	55	13	5	1	1

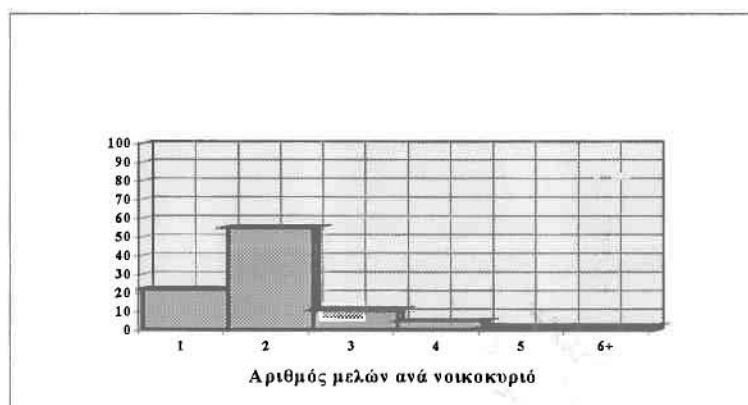
Πηγή: Επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

⁸ Νοικοκυριό θεωρήθηκε σύμφωνα και με τον ορισμό της ΕΣΥΕ κάθε πρόσωπο που ζούσε μόνο, σε χωριστή κατοικία και κάθε ομάδα δύο ή περισσότερων προσώπων (συγγενών ή μη), τα οποία ζούσαν στην ίδια κατοικία και τα οποία λάμβαναν μαζί τα γεύματά τους. Κάθε πρόσωπο που έμενε και έτρωγε μαζί με ιδιωτικό νοικοκυριό θεωρήθηκε ως μέλος του.

Για τους αρχηγούς των οικογενειών από την επιτόπια έρευνα προέκυψαν τα εξής σημαντικά στοιχεία:

- ✓ Πάνω από το 80% είναι άντρες και μόλις το 15-20% γυναίκες.
- ✓ Έως 65 ετών είναι το 35-43% του συνόλου των αρχηγών ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό αντιστοιχεί σε ηλικίες άνω των 65 ετών.
- ✓ Το συντριπτικό ποσοστό των αρχηγών απάντησαν ότι έχουν ως τόπο εργασίας τον τόπο μόνιμης κατοικίας.
- ✓ Το ποσοστό των συνταξιούχων στο σύνολο των αρχηγών είναι ιδιαίτερα υψηλό. Χαρακτηριστικά στους 10 αρχηγούς οικογενειών οι 7 είναι συνταξιούχοι.
- ✓ Η απασχόληση των αρχηγών συγκεντρώνεται κυρίως στην κτηνοτροφία και σε μικρότερο βαθμό στη γεωργία. Στην περίπτωση όμως της τρίτης ομάδας των οικισμών παρουσιάζεται απασχόληση μόνο 20% στον πρωτογενή τομέα, κάτι που μπορεί να οφείλεται εν μέρει από την δραστηριοποίηση των αρχηγών σε επιχειρήσεις εκτός οικογενειακής εκμετάλλευσης, συνήθως εμπόριο, τουρισμό.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: Ποσοστό (%) του αριθμού μελών ανά νοικοκυριό για το σύνολο των οικισμών της επιτόπιας έρευνας.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

2.8.5.5. Άλλες διαπιστώσεις...

Στην ερώτηση που περιλαμβανόταν στο ερωτηματολόγιο για δημιουργία νέας δραστηριότητας ή επέκταση παλαιότερης, οι εννέα στις δέκα απαντήσεις ήταν αρνητικές. Οι περιπτώσεις στις οποίες δημιουργήθηκαν νέες δραστηριότητες αφορούσαν σε επέκταση σταύλων ή δημιουργία νέων (σπάνια περίπτωση) καθώς και κατασκευή αποθήκης κυρίως από κτηνοτρόφους και γεωργούς.

Στην ερώτηση αν γνωρίζουν οικογένειες ή άτομα που έρχονται για εργασία στο χωριό το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων δεν απάντησε λόγω άγνοιας. Οι όποιες απαντήσεις

δόθηκαν αφορούσαν άτομα που ενοικίαζαν γεωργικές εκτάσεις με πολλά στρέμματα από κοντινά κυρίως χωριά.

Στην περίπτωση αν υπάρχει κάποιος από τους συγγενείς τους που θα επιστρέψει στο χωριό για μόνιμη κατοικία η συντριπτική πλειοψηφία των απαντήσεων ήταν αρνητική.

Τέλος στην αναζήτηση πολυδραστηριότητας αυτή υφίσταται σε ορισμένους από τους οικισμούς της επιτόπιας καταγραφής, και αφορά συνήθως τον πρωτογενή τομέα. Δηλαδή όσοι δήλωσαν ως κύρια εργασία την κτηνοτροφία συνήθως ασχολούνται και με την γεωργία και το αντίστροφο. Λίγες είναι οι περιπτώσεις που η πολυδραστηριότητα κατευθύνεται και εκτός του πρωτογενή τομέα.

Η εκπαίδευση και ειδικότερα η παραπαιδεία επηρεάζει άμεσα τον αγροτικό πληθυσμό που ωθείται προς τη μικρή πόλη, (όταν οι μαθητές πηγαίνουν γυμνάσιο ή λύκειο).

2.9. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΙΑΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΑΕΤΗΣ.

Από την επιτόπια έρευνα διαπιστώθηκε και επιβεβαιώθηκε ότι το ορεινό τμήμα της επαρχίας Καλαμπάκας απομονώθηκε ιδιαίτερα από το πεδινό τμήμα της και η σημερινή κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει χαρακτηρίζεται από τάσεις εγκατάλειψης τόσο των παραγωγικών δραστηριοτήτων που αφορούν κυρίως τον πρωτογενή τομέα, όσο και του πληθυσμού που προτιμά την εγκατάσταση του στην πόλη.

Η στρατηγική ανάπτυξης των περιοχών αυτών κρίνεται αναγκαία και έχει ιδιαίτερη προτεραιότητα. Το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή μπορεί να γίνει με την επιλογή ομοιογενών γεωγραφικών περιοχών με ορισμένα κριτήρια και συγκεκριμένα:

- ♦ Με τον διαχωρισμό των περιοχών από τις οποίες διέρχονται οι νέες οδικές υποδομές και αναμένεται ότι θα επηρεαστούν άμεσα από εκείνες που δεν θα ωφεληθούν παρά (τουλάχιστον από την αρχή της λειτουργίας τους) έμμεσα.
- ♦ Με την επιτόπια έρευνα και την πιστοποίηση των περιοχών ως περιθωριοποιημένων και με ειδικά προβλήματα, λαμβάνοντας υπόψη τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά που διαμορφώθηκαν ιστορικά στην περιοχή και στον ορεινό κυρίως χώρο αυτής με απότερο στόχο των προσδιορισμό συνεκτικών περιοχών που θα μπορούσαν να παρέχουν μία ποικιλία ολοκληρωμένων δραστηριοτήτων και υπηρεσιών για την ανάπτυξη τους.
- ♦ Την επίδραση κάποιων άλλων σημαντικών παραγόντων όπως την απόσταση από το κέντρο-πόλη της Επαρχίας, την υφιστάμενη τουριστική υποδομή και τους τουριστικούς πόρους που διαθέτουν.

Συμπερασματικά, όσον αφορά το περιθωριοποιημένο τμήμα της Επαρχίας εξελίσσεται γύρω από ένα υφιστάμενο πόλο έλξης δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή τους (εννοώντας φυσικά την Καλαμπάκα και τα Μετέωρα), και διαφοροποιείται σημαντικά ως προς την έκταση τους, την ένταση και ποικιλία των τουριστικών και φυσικών τους πόρων, και το δίκτυο των βασικών υποδομών.

Για τον καθορισμό των περιθωριοποιημένων περιοχών, ελήφθησαν υπόψη αφενός η γεωργική-κτηνοτροφική τάση απασχόλησης των κατοίκων όπως παρουσιάζεται στο χάρτη, τα όρια των νέων δήμων και Κοινοτήτων του προγράμματος Καποδίστρια, όπως επίσης και τα κοινά μορφολογικά χαρακτηριστικά τους.

Με βάση τα όσα προαναφέρθηκαν μπορούν να προσδιορισθούν στο ορεινό τμήμα της Επαρχίας Καλαμπάκας οι χωρικές ενότητες που ορίζονται ως χωρικές ενότητες ή περιοχές (βλέπε χάρτη 3).

1^Η ΠΕΡΙΟΧΗ: Η περιοχή των Αντιχασίων στα ανατολικά της περιοχής μελέτης περιλαμβάνει τους οικισμούς που ανήκουν στο Δήμο Τυμφαίων, όπως και αυτούς που ανήκουν στο Νότιοανατολικό τμήμα του Δήμου Χασίων.

Πρόκειται για ορεινή-ημιορεινή περιοχή, σχετικά χαμηλών υψομέτρων και γι' αυτό μερικά δασοσκεπή σε ορισμένες περιοχές. Από την επιτόπια έρευνα η οποία περιλάμβανε αρκετούς οικισμούς της περιοχής έδειξε ότι η εν λόγω περιοχή χαρακτηρίζεται κυρίως από τον έντονο γεωργοκτηνοτροφικό χαρακτήρα της, (ο οποίος χαρακτηρίζεται από εκτατικές καλλιέργειες και μικρό ποσοστό ενεργού οικονομικά πληθυσμού) ο δε τουρισμός της είναι μόνο παραθεριστικός από ντόπιους απόδημους. Επίσης το επίπεδο των υποδομών είναι ικανοποιητικό αν και χρειάζεται περαιτέρω βελτίωση.

Ολόκληρη η περιοχή βρίσκεται μέσα στην κυνηγετική ζώνη του Ν. Τρικάλων και παρατηρείται σχετική δραστηριότητα κατά τις κυνηγετικές περιόδους.

2^Η ΠΕΡΙΟΧΗ: Η ενότητα του Ασπροποτάμου που περιλαμβάνει κυρίως κοινότητες του ορεινού όγκου της Πίνδου. Ξεκινάει από την Διευρυμένη Κοινότητα Ασπροποτάμου και περιλαμβάνει και τους Δήμους Καστανέας και Κλεινοβού.

Η περιοχή αυτή χαρακτηρίζεται από την έντονη δασοκάλυψη και τις ιδιαίτερου κάλλους φυσικές ομορφιές προσελκύοντας κάθε χρόνο κυρίως παραθεριστικό τουρισμό από ντόπιους απόδημους. Από την επιτόπια έρευνα και τον χάρτη γεωργοκτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων διαπιστώνεται ότι η γεωργία (κυρίως με εσπεριδοειδή) και η κτηνοτροφία αποτελούν την βασική απασχόληση των μόνιμων κατοίκων της.

Ήδη αναπτύσσεται ένας τουρισμός μικρής διάρκειας (ορεινός, αθλητικός τουρισμός και τουρισμός αναψυχής από Έλληνες και αλλοδαπούς). Τα τελευταία χρόνια στην περιοχή έχει αυξηθεί ο τουρισμός, κυρίως από παρεμβάσεις μικρής κλίμακας στα πλαίσια των προγραμμάτων LEADER I & II.

Για την περιοχή αυτή μπορεί να αναφερθεί ότι διαθέτει μία πλειάδα τουριστικών πόρων που δεν έχουν ακόμη αξιοποιηθεί, κάτι που πιστεύεται ότι μπορεί να επιτευχθεί στο άμεσο μέλλον. Ο τομέας των υποδομών χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα ελλειπής.

2.10. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Η Επαρχία Καλαμπάκας αποτελεί ένα ιδιαίτερης αξίας γεωγραφικό και φυσικό χώρο που γνώρισε την μεγάλη αγροτική έξοδο, και την εγκατάλειψη των παραγωγικών τομέων, ενώ άλλοι όπως ο τουρισμός την ανάδειξη και σταδιακή ανάπτυξη τους.

Ιδιαίτερα όμως η ορεινή ζώνη παρουσιάζει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά, της ερήμωσης, της φθίνουσας γεωργικής παραγωγής και της μείωσης των ενεργών πληθυσμιακών της μονάδων, όπως επιβεβαιώνεται και από την επιτόπια έρευνα. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι:

- ◆ Πληθυσμιακή συρρίκνωση τις τελευταίες δεκαετίες,
- ◆ Συνεχόμενη μείωση του μόνιμου πληθυσμού στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές καθώς και σημαντική γήρανση.
- ◆ Αύξηση της απασχόλησης μόνο στον τριτογενή τομέα (κυρίως λόγω του τουρισμού) και σημαντική μείωση απασχόλησης-παραγωγής στο πρωτογενή τομέα.
- ◆ Μείωση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και σταθερό δευτερογενή τομέα σε επίπεδα που είναι ανάγκη για περαιτέρω βελτίωση.

Ωστόσο η πόλη της Καλαμπάκας αποτέλεσε τα τελευταία κυρίως χρόνια το κέντρο της Επαρχίας και ο ρόλος της αναβαθμίστηκε σημαντικά ως κέντρο απασχόλησης, κατοικίας και συγκέντρωσης υπηρεσιών.

Οι μεγάλες αναπτυξιακές δυνατότητες της Επαρχίας αναγνωρίζονται στον τομέα του τουρισμού και έπειτα στην ανάπτυξη του πρωτογενή (μέσω κυρίως της μετατροπής) - δευτερογενή τομέα ενώ οι νέες χωροταξικές πολιτικές, που εκφράζονται κυρίως με τις οδικές υποδομές αποτελούν για την περιοχή μία ευκαιρία προσαρμογής και ανασύνταξης του δυναμικού της.

3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΟΙ ΝΕΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ Η ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Η Επαρχία Καλαμπάκας αναμένεται τα προσεχή χρόνια να αναβαθμιστεί σημαντικά εξαιτίας των νέων οδικών αξόνων που κατασκευάζονται και των δευτερευόντων που πρόκειται να κατασκευαστούν. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μία περιγραφή της Εγνατίας Οδού και των νέων οδικών αξόνων που θα κατασκευαστούν στην περιοχή, και εξετάζονται οι πιθανές επιπτώσεις από την λειτουργία αυτών των έργων.

Οι προτάσεις για την επανένταξη των περιθωριοποιημένων κυρίως τμημάτων της σε μια αναπτυξιακή διαδικασία, που παρατίθενται στη συνέχεια, έχουν ως στόχο την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, την ανάπτυξη του έμφυχου κεφαλαίου της υπαίθρου και την εγκατάσταση εναλλακτικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

3.2. Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.

3.2.1. Η σπουδαιότητα της Εγνατίας Οδού.

Η σημασία της Εγνατίας Οδού στον ευρύτερο Βαλκανικό χώρο είναι μεγάλη αφού αποτελεί τον ένα από τους τέσσερις οδικούς άξονες που θα συνδέσουν μελλοντικά τα κυριότερα σημεία του. Όσον αφορά την σπουδαιότητα της διαπιστώνεται κυρίως σε διαφορετικά χωρικά επίπεδα:

➤ Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο η Εγνατία ενώνει τα βιομηχανικά κέντρα της Δύσης με την Ανατολή και η λειτουργία της εντάσσεται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Εξασφαλίζεται έτσι η διαρκής και σταθερή κινητικότητα προσώπων και αγαθών υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες ασφάλειας, η παροχή στους χρήστες υποδομών υψηλής ποιότητας ενώ συνδυάζονται τα διάφορα μέσα μεταφοράς λαμβάνοντας υπόψη τα διάφορα πλεονεκτήματά τους. Λειτουργεί ταυτόχρονα ως συλλεκτήριος οδικός άξονας των μεταφορών της Βαλκανικής και της Ν.Α. Ευρώπης. Σ' αυτή καταλήγουν οι Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι IV, IX, ενώ εννέα κάθετοι οδικοί άξονες εξασφαλίζουν την σύνδεση της Ελλάδας με τις χώρες της Βαλκανικής (Α.Π.Θ., *Ημερίδα: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ, 1999*).

➤ Σε **Εθνικό επίπεδο** η σημασία και η σκοπιμότητα του άξονα αυτού για την Ελλάδα είναι πολύπλευρη αφενός γιατί αποκτά επιτελικό ρόλο ενδιάμεσου (ή τελικού) προορισμού σε κάθε δραστηριότητα που πραγματοποιείται μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών της Ανατολής. Παράλληλα θα πραγματοποιείται μέσω της Ελλάδας μεγάλος αριθμός οδικών συνδέσεων της Δυτικής Ευρώπης με τις Βαλκανικές χώρες (Αλβανία, Σκόπια, Βουλγαρία).

Αφετέρου γιατί αποτελεί την “αιχμή του δόρατος” των οδικών μεταφορών στη Βόρεια Ελλάδα, και βγάζει από την απομόνωση την Ήπειρο, τη Δυτική Μακεδονία και τη Θράκη. Θα δώσει την ευκαιρία νέων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών, της βιομηχανίας και του τουρισμού.

➤ Σε **τοπικό επίπεδο**. Παρόλο ότι η Εγνατία Οδός προορίζεται να εξυπηρετήσει κυρίως Διευρωπαϊκές μετακινήσεις δεν παύει να παίζει καθοριστικό ρόλο σε Εθνικό και ειδικότερα σε περιφερειακό-τοπικό επίπεδο αφού άρει την απομόνωση απομακρυσμένων περιοχών και δημιουργεί τις προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάπτυξη των άλλων παραγωγικών συντελεστών.

3.2.2. Γενικά στοιχεία για το έργο.

Η Εγνατία Οδός είναι το μεγαλύτερο οδικό έργο που κατασκευάζεται σήμερα στην Ευρώπη με προϋπολογισμό της τάξης του 1 τρις δραχμών. Το μήκος της ανέρχεται σε 680 χλμ. και διασχίζει την Βόρεια Ελλάδα από την Ηγουμενίτσα μέχρι τους Κήπους.

Πρόκειται για αυτοκινητόδρομο⁹ δύο κλάδων με κεντρική διαχωριστική νησίδα, με 2 έως 3 λωρίδες κυκλοφορίας προς κάθε κατεύθυνση και συνολικό πλάτος οδοστρώματος από 22 (σε ορεινές περιοχές) μέχρι 24,5 μ.

Επίσης για την επικοινωνία των παρόδιων περιοχών εκατέρωθεν της οδού κατασκευάζονται 353 διαβάσεις και βοηθητικοί δρόμοι (συνολικού μήκους 720 χλμ) και 33 κόμβοι εισόδου-εξόδου¹⁰. Η βασική ταχύτητα με την οποία μελετήθηκε η Εγνατία Οδός είναι 120 χλμ./ώρα. Ομως εξαιτίας της μορφολογίας του εδάφους και των γεωτεχνικών προβλημάτων παρουσιάστηκε ανάγκη σε συγκεκριμένα τμήματα, να γίνει αποδεκτή μικρότερη ταχύτητα μελέτης. (όπως από σήραγγα Ανηλίου έως Παναγία που έγινε αποδεκτή μία ταχύτητα 80 χλμ./ώρα).

Παράλληλα με την λειτουργία της Εγνατίας Οδού έχουν ενταχθεί στο σχεδιασμό και πρόκειται να κατασκευασθούν 9 κάθετοι άξονες που θα συνδέσουν το δρόμο με όλα τα οικονομικά κέντρα δράσης του Ελλαδικού χώρου και των Βαλκανίων.

⁹ Η κατηγορία στην οποία συγκαταλέγεται η Εγνατία οδός, σύμφωνα με την μελέτη για το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής- Ελλάδα 2010 (ΥΠΕΘ.Ο 1993), είναι η ΑΙ και αντιστοιχεί στο Βασικό Διαπεριφερειακό Οδικό Δίκτυο.

¹⁰ Δηλαδή περίπου ανά 25 χλμ ενώ στην περιοχή της Πίνδου οι κόμβοι θα διατάσσονται λίγο πυκνότερα, ανά 20 χλμ, περίπου.

Το 1996 υπήρχε η εκτίμηση ότι η ολοκλήρωση του έργου θα είχε πραγματοποιηθεί μέχρι το 2000 ενώ σήμερα σύμφωνα με όλες τις εκτιμήσεις μέχρι το τέλος του 2001 θα έχει ολοκληρωθεί κατά το ήμισυ. Όσον αφορά τα ορεινά τμήματα του έργου και τα προβλήματα που είχαν προκύψει κυρίως στο Βέρμιο και στη Πίνδο (Γρεβενά-Παναγία-Ιωάννινα) ως χρονικός ορίζοντας αποπεράτωσης έχει ορισθεί το 2004.

Από τα 680 χλμ. του συνολικού μήκους της Εγνατίας τα 415 χρηματοδοτήθηκαν από το Β' Κ.Π.Σ. ενώ άλλα 120 είχαν κατασκευασθεί πιο πριν. Το έργο θα ολοκληρωθεί με χρηματοδότηση από το Γ' Κ.Π.Σ., όπως και η κατασκευή των κάθετων αξόνων καθώς και οι συνδέσεις της Εγνατίας με τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, εκτιμώμενου κόστους 280 δις. δρχ.

Ο φορέα διαχείρισης είναι η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. εταιρία του Δημοσίου, λειτουργεί όμως αυτόνομα, με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Την διαχείριση της κατασκευής του έργου ανέλαβε ξένος οίκος (Project Manager) και το προσωπικό της ανέρχεται σήμερα σε 320 άτομα. (Ημερίδα: Εγνατία Οδός, Α.Π.Θ. Τμήμα Π.Μ. & ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., 1999).

Πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι η Εγνατία Οδός είναι ένα από τα πρώτα μεγάλα δημόσια έργα που εφαρμόζει περιβαλλοντική διαχείριση δηλαδή μέθοδο οργάνωσης και εφαρμογής των μέτρων προστασίας περιβάλλοντος.

3.2.3. Η χάραξη της Εγνατίας Οδού στην περιοχή.

Η Εγνατία Οδός ξεκινώντας από την Ηγουμενίτσα σε μία διαδρομή 120 χλμ. διέρχεται από την πρώην Επαρχία Μετσόβου και καταλήγει στον οικισμό Παναγία, της Επαρχίας Καλαμπάκας: Στην Παναγία, ο αυτοκινητόδρομος αυτός επιμερίζεται σε δύο κλάδους:

Ο πρώτος, μήκους 730 χλμ., στρέφεται προς Βορρά και, διερχόμενος από τη Θεσσαλονίκη, οδηγείται στα τουρκικά σύνορα, ενώ ο δεύτερος είναι αποκλειστικά αφιερωμένος στην στρατηγική σύνδεση της Ευρώπης με τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, και καταλήγει στο λιμάνι του Βόλου έπειτα από μία διαδρομή 220 χλμ.

Ο δεύτερος ανήκει στις προοπτικές ένταξης των οδικών αξόνων Παναγίας-Βόλου και Παναγίας-Δομοκού (Λαμίας) στο Γ' Κ.Π.Σ. και αποτελεί τμήμα του διευρωπαϊκού άξονα E65 (Ηγουμενίτσα – Βόλου),

Έχει αποφασισθεί η χρηματοδότηση του τμήματος Παναγίας - Καρδίτσας-Δομοκού-Λαμίας (συνολικού ύψους 185 δις δρχ.) και έχει εγκριθεί μέχρι στιγμής το τμήμα Παναγίας – Καλαμπάκας, ενώ η κατασκευή των υπολοίπων τμημάτων παραπέμπεται σε επόμενο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Μάλιστα το τμήμα που έχει εγκριθεί αναμένεται να κατασκευασθεί με μειωμένο πλάτος χάνοντας την αρχική του αξία και σημασία (Ενημ. Δελτίο ΤΕΕ 6/99).

Η ταχύτητα με την οποία υπολογίζεται ότι θα διέρχεται κανείς την περιοχή χρησιμοποιώντας την E65 και στην συνέχεια την Εγνατία Οδό κυμαίνεται από 80 μέχρι 120 χλμ./ώρα. Έχει εκτιμηθεί ότι για το τμήμα της Εγνατίας Ηγουμενίτσας-Ιωαννίνων μήκους 70

χλμ., θα απαιτούνται κατά μέσο όρο 38 λεπτά, ενώ για το επόμενο τμήμα Ιωάννινα-Παναγιά, μήκους 58 χλμ., λόγω των μειωμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών της χάραξης, θα απαιτούνται 44 λεπτά. **Διαπιστώνεται ότι το ταξίδι Ιωαννίνων-Καλαμπάκας θα είναι υπόθεση το πολύ μιας ώρας.**

Όσον αφορά τις συνδέσεις με την Αλβανία από τη δημιουργία των 2 κάθετων αξόνων¹¹ της Εγνατίας Οδού, έχουν για την περιοχή μελέτης ιδιαίτερη σημασία αφού πλέον ανοίγεται μία νέα αγορά στον ευρύτερο χώρο των Βαλκανίων.

Οι δύο κύριοι άξονες που θα συνδέσουν την Ελλάδα και ειδικότερα την Επαρχία Καλαμπάκας με την Αλβανία και την ευρύτερη Βαλκανική είναι:

1. Ο οδικός άξονας Ιωάννινα –Καλπάκι-μεθοριακός σταθμός Κακαβιάς μήκους 62χλμ.

Ο κάθετος αυτός άξονας αποτελεί τμήμα του δυτικού άξονα Κακαβιάς-Καλαμάτας, ο οποίος έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Συνδυασμένων Μεταφορών και ως εκ τούτου αναμένεται να σχεδιασθεί με τεχνικά χαρακτηριστικά σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου σε όλο του το μήκος και με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, και

2. Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή μήκους 95,6 χλμ.

Στη χάραξη των παραπάνω συνδέσεων πρέπει να υπάρξει προσεκτικός σχεδιασμός, ώστε να αποτελούν λειτουργικές οδικές αρτηρίες συνδυάζοντας ταυτόχρονα και την αποφυγή μεγάλης οδικής αρτηρίας που δεν θα συμβαδίζει με την υπάρχουσα και μελλοντική ζήτηση.

Μία γενική διαπίστωση για την χάραξη των νέων οδικών υποδομών στην περιοχή μελέτης είναι ότι θα διέλθουν στις ίδιες περίπου χαράξεις των παλαιότερων και υπάρχει ο κίνδυνος της περαιτέρω απομόνωσης των ήδη περιθωριοποιημένων τμημάτων της που δεν αποκτούν άμεση επαφή.

3.2.4. Η συμβολή των οδικών έργων των Δήμων στο 3ο Κ.Π.Σ. στην σύνδεση και αξιοποίηση της Εγνατίας και των άλλων οδικών αρτηριών με την ενδοχώρα της.

Οι προτάσεις των Δήμων για το 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης φανερώσουν την μεγάλη σημασία, (ιδιαίτερα όσων είναι πιο απομακρυσμένοι από τις νέες οδικές υποδομές), στην άρση της απομόνωσης τους αλλά και την ανάγκη σύνδεσης τους με την Εγνατία οδό η οποία μπορεί κατά ένα μέρος να επιτευχθεί με τα οδικά έργα που προτείνονται. Τα έργα αυτά είναι στο στάδιο της έγκρισης και των μελετών και ο πιθανός χρόνος αποπεράτωσης τους ανέρχεται σε μία πενταετία. Κρίνεται δηλαδή ότι τα έργα αυτά θα αποτελέσουν από την αρχή της λειτουργίας της Εγνατίας οδού σημεία επικοινωνίας.

Οι δήμοι που βλέπουν ως προτεραιότητα τους την σύνδεση με Εγνατία οδό είναι οι δήμοι Κλεινοβού, Ασπροποτάμου, Χασίων φυσικά Μαλακασίου και Καστανιάς και τα έργα που προτείνουν συγκεκριμένα είναι:

- ✓ Η σύνδεση της Δ.Κ.Ασπροποτάμου από τον οικισμό Χαλικίου με το Ν. Ιωαννίνων και συγκεκριμένα το Μέτσοβο (σύνδεση με Εγνατία Οδό).
- ✓ Η σύνδεση του Δήμου Καστανιάς με το Δήμο Μαλακασίου μία σύνδεση που θα φέρει ως φυσικό επακόλουθο την επαφή με την Εγνατία Οδό.
- ✓ Η απευθείας σύνδεση του Δήμου Χασίων με την Εγνατία οδό.

Επίσης άλλοι Δήμοι όπως ο Δήμος Τυμφαίων, Ασπροποτάμου και Μαλακασίου βλέπουν προς νέες οδικές συνδέσεις και την επαφή τους με δήμους που μέχρι σήμερα δεν είχαν επικοινωνία και την πίστη ότι με αυτόν τον τρόπο θα ξεφύγουν από τον απεγκλωβισμό τους και από τις υπάρχουσες εμπορικές και κοινωνικές συνεργασίες που είχαν αναπτύξει τα προηγούμενα χρόνια, και κατά κάποιο τρόπο ήταν η αιτία περιθωριοποίησης τους.

Τα έργα του χαρακτήρα αυτού είναι:

- ✓ Η σύνδεση από τον οικισμό Ανθούσα της Δ.Κ.Ασπροποτάμου με τον Ν.Ιωαννίνων στις Καλλαρύτες και Συρράκο.
- ✓ Η κατασκευή-σύνδεση οδικού άξονα Καλαμπάκας-Δήμου Τυμφαίων με την Ελασσόνα.
- ✓ Η σύνδεση του Δήμου Μαλακασίου με το Δήμο Γόργιανης στο Νομό Γρεβενών.
- ✓ Η βελτίωση και ασφαλτόστρωση οδού: Κρανιά Ασπροποτάμου- Παλαιοχωρίου Δήμου Κλεινοβού.
- ✓ Η σύνδεση Καλαμπάκας-Κόζιακα (Πρόταση του δήμου Κόζιακα).

¹¹ Προβλέπεται η κατασκευή δύο κυρίων αξόνων και τριών δευτερευόντων.

Συμπερασματικά η σημασία των προτάσεων των δήμων για τα οδικά έργα παρουσιάζει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον και μπορεί να ερμηνευθεί πολύπλευρα:

- 1. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην σύνδεση των δήμων με της Εγνατία Οδό μία σύνδεση που αφενός θα μειώσει τις αποστάσεις μεταξύ των υπερτοπικών κυρίως συνδέσεων και αφετέρου θα δώσει νέες προοπτικές στη διακίνηση προσώπων και κυρίως αγαθών. Επίσης πιστεύεται ότι η σύνδεση τους με την Εγνατία οδό θα τους βγάλει από την απομόνωση και θα τους δώσει νέες προοπτικές ανάπτυξης.*
- 2. Ασφαλώς στην προοπτική των Δήμων είναι και η σύνδεση με τους όμορους Δήμους των γειτονικών Νομών (κυρίως του Ν. Ιωαννίνων και του Ν. Λαρίσης) μία σύνδεση που θα τονώσει την εμπορική κίνηση και θα αναδειξει νέες συνεργασίες. Επίσης με την ίδια προοπτική γίνονται και οι προτάσεις σύνδεσης μεταξύ των δήμων της Επαρχίας Καλαμπάκας.*
- 3. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται και στη βελτίωση του υπάρχοντος Εθνικού οδικού δικτύου Τρικάλων –Ιωαννίνων, ώστε σε περίπτωση που καθυστερήσει περισσότερο η κατασκευή της κάθετης σύνδεσης με την Εγνατία Οδό να μην δημιουργηθούν προβλήματα επικοινωνίας με τον αυτοκινητόδρομο .*

3.3. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Συνοπτικά στην περίληψη του Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Θεσσαλίας (1996) για τις επιπτώσεις των νέων οδικών αξόνων στην ευρύτερη ορεινή ζώνη αναφέρονται τα εξής: «Η ευρύτερη ορεινή ζώνη που βρίσκεται κατά μήκος του προβλεπόμενου νέου άξονα ανάπτυξης από Θεσσαλία προς Ηγουμενίτσα θα απορροφήσει ασφαλώς ένα μέρος των συνακόλουθων πολλαπλασιαστικών επιπτώσεων. Το μειονέκτημα του υψομέτρου και των κλίσεων μπορεί να αντισταθμιστεί, τουλάχιστον για ορισμένες κατηγορίες δραστηριοτήτων, από τη μεγαλύτερη εγγύτητα στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, και στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων. Το τελευταίο σημείο, που συχνά παραβλέπεται στην ανάλυση των επιπτώσεων της διασύνδεσης Θεσσαλίας – Ηγουμενίτσας, μπορεί να αποτελέσει πολύ σημαντικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη στο Δ-ΒΔ τμήμα της περιφέρειας δραστηριοτήτων που επηρεάζονται από το χρόνο μεταφορών (όπως τουρισμός, ευαίσθητα γεωργικά προϊόντα...»).

Όσον αφορά στις κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις των νέων οδικών υποδομών στην περιοχή μελέτης αυτές επικεντρώνονται κυρίως:

- ✓ Αρχικά στο στάδιο κατασκευής των νέων οδικών αξόνων, και εντοπίζονται κυρίως στις εισοδηματικές επιδράσεις (θέσεις εργασίας, κ.λ.π.).
- ✓ Αναμένεται ότι η λειτουργία των νέων οδικών αξόνων θα επηρεάσει την γεωργική παραγωγή από πλευράς αύξησης της ταχύτητας διακίνησης ιδιαίτερα προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και μείωσης του κόστους της διακίνησης αυτής. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Τρικάλων η μεταβολή αυτή θα επέλθει κυρίως στον τομέα των οπωροκηπευτικών.
- ✓ Στις υπηρεσίες και δραστηριότητες που υφίστανται στην περιοχή μελέτης και αξιοποιούνται περισσότερο και πιο ανταγωνιστικά λόγω της νέας οδού. Κατά μήκος των αξόνων οι οποίοι θα συνδέουν το Επαρχιακό και το Εθνικό οδικό δίκτυο, με την Εγνατία, αναμένεται ότι θα αναπτυχθούν μονάδες παροχής υπηρεσιών όπως βενζινάδικα, εστιατόρια κ.λ.π. τα οποία θα μειώσουν κατά ένα μικρό ποσοστό την καλλιεργήσιμη γη, χωρίς όμως αυτό να έχει άμεσες επιπτώσεις στις χρήσεις γης.
- ✓ Δεν αναμένεται ότι θα επέλθουν σημαντικές αλλαγές στην οικιστική και δημογραφική ανάπτυξη των πλησιέστερων οικισμών.
- ✓ Υπάρχει πρόβλεψη ότι θα αυξηθούν οι πωλήσεις νέων ιδιωτικών και αγροτικών αυτοκινήτων μιας και στην περιοχή μελέτης υπάρχει μεγάλος αριθμός μανδρών μεταχειρισμένων και αντιπροσωπειών αυτοκινήτων, αλλά ο αριθμός τους είναι δύσκολος να προβλεφθεί.
- ✓ Θα αναβαθμιστούν οι περιοχές πλησίον των αξόνων ως τόπων εγκατάστασης νέων οικονομικών δραστηριοτήτων. Γενικά οι επιδράσεις αυτές είναι μεγαλύτερες στις

περιοχές που έχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα και είναι ευθέως ανάλογες του βαθμού του σημερινού γεωγραφικού τους αποκλεισμού.

- ✓ Επίσης θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας ιδιαίτερα στις περιοχές που γειτνιάζουν με τους νέους οδικούς άξονες, θέσεις οι οποίες θα καλύπτουν κυρίως τις βιοτεχνίες καθώς και τις υπηρεσίες και ιδιαίτερα τον τουρισμό. Οι επιχειρήσεις αυτές θα ωφεληθούν σημαντικά. Προβλέπεται μάλιστα κατά μήκος της Εγνατίας και των συνδετήριων κλάδων της να αναπτυχθούν βιομηχανικοί κλάδοι όπως:
 - Ξύλου,
 - Αδρανών υλικών,
 - Οικοδομικών υλικών,
 - Επεξεργασίας προϊόντων γάλακτος και
 - Επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων.
- ✓ Ο τουρισμός θα ωφεληθεί σημαντικά από την Εγνατία Οδό και ιδιαίτερα από τον κλάδο Παναγίας-Βόλου και ιδιαίτερα όσον αφορά την τουριστική κίνηση. Περιοχές όπως τα Μετέωρα, ο Ασπροπόταμος αλλά και τα άλλα ορεινά τμήματα της Επαρχίας (όπως Μαλακασίου) και η γύρω από αυτή περιοχή (εξαιτίας της δημιουργίας μεγάλου συγκοινωνιακού κόμβου στην Παναγία), θα γνωρίσουν αλματώδη ανάπτυξη.
- ✓ Όσον αφορά την περιοχή μελέτης οι δυνατότητες που προσφέρουν οι νέες υποδομές αλλά ταυτόχρονα η έλλειψη αεροδρομίου στην ευρύτερη περιοχή στο μέλλον δεν θα έχει ίσως τα επιθυμητά αποτελέσματα της προσέλκυσης μεγάλων Ελληνικών και κυρίως Ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.
- ✓ Μπορεί επίσης να προσφέρει διάφορες εναλλακτικές δυνατότητες και συνδυασμούς σε ότι αφορά τον τύπο της επαγγελματικής απασχόλησης και της κατοικίας. Η ευκολία πρόσβασης και οι σχετικά κοντινές αποστάσεις επιτρέπουν σε πολλούς κατοίκους της περιοχής να συνδυάζουν την κατοικία ή και την επαγγελματική απασχόληση μοιράζοντας τη ζωή και τις δραστηριότητες τους ανάμεσα στο αστικό κέντρο και τον αγροτικό οικισμό.

3.4. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ.

Σήμερα κρίνεται αναγκαίος ο σχεδιασμός ενός τοπικού και επαρχιακού προγράμματος επανένταξης ειδικά των περιθωριοποιημένων τμημάτων της Επαρχίας Καλαμπάκας σε μία αναπτυξιακή διαδικασία που θα αξιοποιεί το συνολικό δυναμικό της και θα εκμεταλλευτεί τις όποιες ωφέλειες από τους νέους οδικούς άξονες.

Κρίθηκε λοιπόν απαραίτητο να προχωρήσουμε στην διατύπωση ορισμένων προτάσεων, η συμβολή των οποίων θα αξιοποιηθεί καλύτερα τις νέες οδικές συνδέσεις και θα αποκτήσει η περιοχή μελέτης όλες εκείνες τις προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάπτυξη.

Οι προτάσεις που ακολουθούν αναφέρονται αρχικά στις γενικές κατευθύνσεις που πρέπει να ακολουθήσει η Επαρχία Καλαμπάκας και στη συνέχεια σε προτάσεις αφενός για την περιοχή της Καλαμπάκας και αφετέρου στις περισσότερο μειονεκτικές και περιθωριοποιημένες περιοχές.

3.4.1. Προτάσεις και γενικές κατευθύνσεις για την Επαρχία Καλαμπάκας.

3.4.1.1. Προτάσεις στον τομέα του τουρισμού.

Ο τουρισμός είναι αναμφίβολα για την περιοχή η «βαριά» βιομηχανία και αν θα έπρεπε να γίνουν προτάσεις για ένα παραγωγικό τομέα αυτός θα 'πρεπε κατά προτεραιότητα να είναι ο τουρισμός. Οι προτάσεις αξιοποίησης των νέων οδικών υποδομών και της μεγιστοποίησης των όποιων ωφελειών αυτές συνεπάγονται για την περιοχή θα πρέπει να έχουν ως αρχή και τέλος την ανάπτυξη του τουρισμού.

Πριν αναφερθούμε στις προτάσεις πάνω στον τομέα του τουρισμού θα ήταν σκόπιμο να γίνει αναφορά σε δύο πρωταρχικούς παράγοντες που πρέπει να τηρούνται:

- Στην οργάνωση και το συντονισμό τόσο της υφιστάμενης τουριστικής προσφοράς και ζήτησης όσο και στην ανάπτυξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Οι κατευθύνσεις αναφορικά με την οργάνωση και τον συντονισμό θα πρέπει να αφορούν:
 - Στην αύξηση της διάρκειας παραμονής των τουριστών,
 - Στην χωρική διασπορά των επισκέψεων και διανυκτερεύσεων,
 - Την επέκταση της εποχής προσέλευσης των τουριστών σε περιόδους χαμηλών αφίξεων,
 - Την προσφορά ποιοτικού τουρισμού.
 - Την προώθηση στους τουρίστες τοπικών προϊόντων.
 - Την διατήρηση ή αναβάθμιση της φυσιογνωμίας των ορεινών/ ημιορεινών χωριών και του παραδοσιακού τους χαρακτήρα.
- Στο ρόλο της προβολής και της διαφήμισης της περιοχής όχι μόνο των Μετεώρων αλλά και των υπολοίπων πόλων τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής, με συλλογική

προσπάθεια όχι μόνο των επιχειρήσεων αλλά και των φορέων που έχουν άμεσο ή έμμεσο όφελος από την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή.

Οι προϋποθέσεις που απαιτούνται για την προώθηση της τουριστικής δραστηριότητας είναι λίγο-πολύ γνωστές: Φυσικές-κλιματολογικές, γεωγραφικές, προσπελάσεως, οικονομικές, διαβίωσης και πολιτιστικές (Ο. Χριστοπούλου, 1998).

Οι παραπάνω προϋποθέσεις αποτελούν τη βάση της τοπικής οικονομίας πάνω στην οποία θα στηριχθεί ή όλη προσπάθεια ανάπτυξης της τουριστικής δραστηριότητας. Για να διασφαλιστεί, περαιτέρω, η σταθερότητα της τουριστικής ανάπτυξης είναι αναγκαίο να συνυπάρχουν και τα παρακάτω στοιχεία:

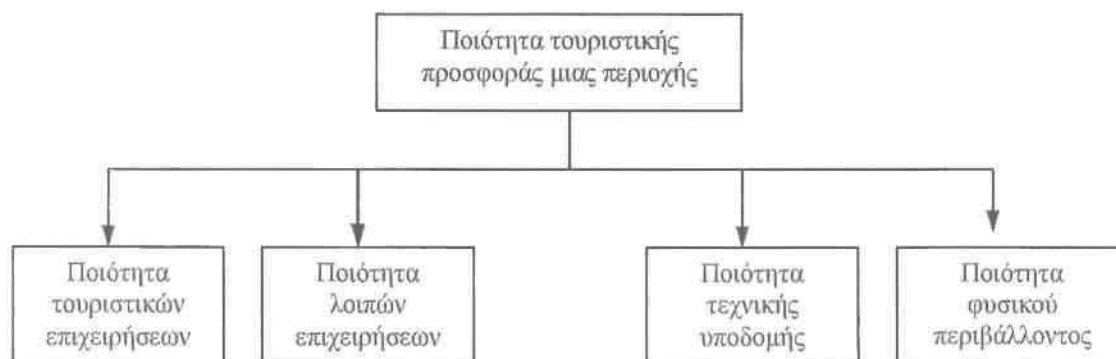
- Πολλές και μικρές επιχειρήσεις υπό τοπικό έλεγχο,
- Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και των ιδιαίτερων στοιχείων αυτού στο κάθε οικισμό.
- Η κατάλληλη κρατική τουριστική πολιτική και όχι υπερειδίκευση στον τομέα του τουρισμού (Δ. Λαγός, 1998).

Στις περιοχές αυτές θα δίνονται οι δυνατότητες πολλών τουριστικών δραστηριοτήτων και η τουριστική υποδομή θα αναπτυχθεί ανάλογα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η κάθε μία.

3.4.1.1.ι. Ποιοτική αναβάθμιση της τουριστικής προσφοράς.

Η βελτίωση των οδικών υποδομών δεν επαρκεί από μόνη της να αναβαθμίσει ποιοτικά την τουριστική προσφορά, αλλά η λειτουργία αυτών πρέπει να συνοδευτεί και από την ποιοτική αναβάθμιση τόσο στις υπηρεσίες των καταλυμάτων, όσο και στις υπηρεσίες όλων των άλλων επιχειρήσεων που προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες προς τους τουρίστες αλλά και στην γενικότερη υποδομή της περιοχής, (ολοκλήρωση οδικής σύνδεσης μεταξύ των οικισμών, ύδρευση, αποχέτευση, τηλεπικοινωνίες κ.λ.π.) και την ποιότητα του περιβάλλοντος.

Σχήμα 2: Παράμετροι προσδιορισμού ποιότητας τουρισμού σε μία περιοχή.



Πηγή: ίδια επεξεργασία.

3.4.1.2. Χρήση τεχνολογικών υπηρεσιών.

Ασφαλώς πολύ σημαντικός παράγοντας για τον αγροτικό χώρο της περιοχής μελέτης είναι η πρόσβαση του σε νέες τεχνολογίες και τεχνογνωσίες καθώς και σε νέες αγορές παρά η παραδοσιακή επιμονή για μονόπλευρη ανάπτυξη των φυσικών υποδομών (που επικρατεί μέχρι σήμερα).

Ιδιαίτερα όταν είναι γνωστό ότι οι σχέσεις που διατηρούν σημαντικά τμήματα του αγροτικού χώρου με κοινωνικές ομάδες στα αστικά κέντρα της Ελλάδας και του εξωτερικού μπορούν με την απαραίτητη οργανωτική τεχνολογία να μετατραπούν σε μέσα και πόρους για τον απεγκλωβισμό τους.

Μία πρώτη ενέργεια για την προώθηση, της πρότασης είναι η δημιουργία δικτύου πληροφορικής μέσω της διαδημοτικής εταιρείας (που θα αναλύσουμε σε επόμενη παράγραφο) στην πόλη της Καλαμπάκας με εισαγωγή στο Internet και ενημέρωση σε θέματα τουριστικά και μή, καθώς και την διασφάλιση ηλεκτρονικής επικοινωνίας με κάθε νέο δήμο της Επαρχίας αλλά και άλλων νομών.

3.4.1.3. Προώθηση της Διαδημοτικής συνεργασίας.

Η αναγκαιότητα για συνολικές παρεμβάσεις στον ορεινό-ημιορεινό χώρο που συνιστά γεωγραφική ενότητα, οι οποίες θα εστιάζονται όχι μόνο στην γεωργική ανάπτυξη αλλά και στην αξιοποίηση και άλλων πόρων με στόχο την διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων στο εσωτερικό του και την προστασία του περιβάλλοντος, μπορεί να οδηγήσει μέσω της διαδημοτικής συνεργασίας στην υπέρβαση των εμποδίων που θέτουν τα υφιστάμενα όρια διοικητικών ενοτήτων αλλά και η αδυναμία προσαρμογής στην τοπική πραγματικότητα των κατά τομέα μηχανισμών ανάπτυξης.

Μέσα από την προώθηση της διαδημοτικής συνεργασίας, κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση του ρόλου της Καλαμπάκας στη διαμόρφωση αλλά και στην υλοποίηση τοπικών αναπτυξιακών πολιτικών και κυρίως επανένταξης των περιθωριοποιημένων τμημάτων της σε αναπτυξιακή «τροχιά».

Ως ένα πρώτο βήμα, για την ανάπτυξη της περιοχής, η πόλη οφείλει (μέσω φυσικά των παραγόντων της) να φανεί πρωτοπόρος σε ζητήματα που αφορούν την ενδοχώρα της άμεσα, όπως η συγκράτηση του αγροτικού πληθυσμού, η αύξηση της απασχόλησης στο εσωτερικό της αλλά και στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση.

3.4.1.3.ι. Σύσταση φορέα διαδημοτικής – τουριστικής ανάπτυξης.

Προτείνεται, η σύσταση εταιρείας στα πλαίσια της λειτουργίας της αναπτυξιακής ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π. με τη συμμετοχή του Δήμου, του εμπορικού συλλόγου, των ξενοδόχων, των ιδιοκτητών ενοικιαζομένων δωματίων, κ.λ.π. με σκοπό την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των δήμων της περιοχής, του Νομού Τρικάλων αλλά και ευρύτερα (για παράδειγμα Δεσκάτης, Μετσόβου, Ελλάσοντας).

Η εταιρεία μπορεί να λειτουργήσει ως ενδιάμεσος φορέας μεταξύ της ορεινής κυρίως ζώνης και των νομαρχιακών υπηρεσιών συμβάλλοντας από τη πλευρά της στο συντονισμό, και την από κοινού αντιμετώπιση των προβλημάτων, την συνεργασία στους τομείς του εμπορίου, πολιτισμού, τουρισμού και περιβάλλοντος.

Ο φορέας αυτός της διαδημοτικής συνεργασίας θα πρέπει να στελεχωθεί με δυναμικό διεπιστημονικής σύνθεσης ικανό να στηρίζει την υλοποίηση μελετών διάγνωσης της περιοχής και την επεξεργασία-υλοποίηση ανά τομέα δράσεων ανάπτυξης.

Ειδικότερα η κύρια μέριμνα του φορέα στον τομέα του τουρισμού θα είναι η επιβολή και ο έλεγχος κανόνων που αφορούν την ποιότητα των χώρων, των υπηρεσιών και του τρόπου λειτουργίας. Επίσης θα αναλάβει την προβολή της περιοχής σε εκθέσεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό (ιδιαίτερα στις Βαλκανικές χώρες), και την έκδοση εύχρηστων τουριστικών οδηγών και διαφημιστικών εντύπων, για την πληροφόρηση και ενημέρωση των τουριστών.

Όσον αφορά τον τομέα της γεωργίας¹² θα έχει ως σκοπό την εκπαίδευση και ενημέρωση των αγροτών για αξιοποίηση των διαρθρωτικών προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την άμεση επαφή με τα κέντρα των αποφάσεων, και τέλος την πραγματοποίηση συνεργασιών και επαφών τόσο σε περιφερειακό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Στον τομέα του περιβάλλοντος θα μεριμνήσει για την προστασία του, με διενέργεια ελέγχου και πληροφόρηση των κατοίκων (για παράδειγμα επιπτώσεις της αλλόγοις χρήσης φυτοφαρμάκων, μόλυνση υδροφόρου ορίζοντα και των ποταμών, παραβάσεις κ.λ.π.)

Τα κονδύλια για την λειτουργία θα καληφθούν κυρίως από την χρηματοδότηση των Δήμων που θα πάρουν μέρος στην εταιρεία.

¹² Δυστυχώς μέχρι σήμερα τα μόνα κοινοτικά προγράμματα που μπόρεσαν να υλοποιηθούν και αφορούν ένα μέρος των κτηνοτρόφων είναι όσα εμπίπτουν στις αρμοδιότητες, τις γνώσεις και την τεχνογνωσία των γεργικών υπηρεσιών της Νομαρχίας. Πρόκειται στην ουσία για την βελτίωση των σταυλικών εγκαταστάσεων και την προστασία του περιβάλλοντος (Μελέτη-Έρευνα του Αγροτικού Χώρου, Α' τόμος: 95).

3.4.1.4. Ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα.

Ασφαλώς στα πλαίσια ανάπτυξης της περιοχής και ειδικότερα της ορεινής είναι η αξιοποίηση της τοπικής γεωργικής και δασικής παραγωγής, η δημιουργία και η εγκατάσταση στην περιοχή νέων κτηνοτροφικών μονάδων, που θα αποβλέπουν όχι μόνο στην κάλυψη των τοπικών αναγκών αλλά και των αγορών του εξωτερικού.

3.4.1.5. Μεταφορικές υποδομές.

3.4.1.5.i. Πρόταση ιεράρχησης του ρόλου των τοπικών και υπερτοπικών οδικών υποδομών.

Η πρόταση ιεράρχησης του οδικού δικτύου και ο ρόλος του κάθε κλάδου κρίνεται αναγκαία για να μην υπάρχουν προβλήματα, και στην παρούσα πρόταση είναι κυρίως ενδεικτική.

Αρχικά ο επισκέπτης θα φθάνει στην Καλαμπάκα με το ταχύτερο δυνατό μέσο ή διαδοχή μέσων που είναι ένα σύμπλεγμα, αεροδρομίων (κυρίως Ιωαννίνων, Σπάτων), οδικών υποδομών όπως είναι ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ και η Εγνατία αλλά και οι κάθετοι συνδετήριοι άξονες, του σημερινού αλλά και μελλοντικού (Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Βόλος) σιδηροδρομικού δικτύου, όπως και των λιμανιών της Ηγουμενίτσας και του Βόλου. Η Καλαμπάκα δηλαδή για όλο τον ορεινό χώρο καλείται να παίξει το ρόλο της πύλης και να τον συνδέσει με τα κύρια κέντρα του ευρύτερου χώρου που ξεφεύγει από τα εθνικά σύνορα (Ευρώπη, Ανατολική Μεσόγειος, Βαλκάνια κλπ.).

Σε δεύτερο βήμα, με την ιεράρχηση και βελτίωση της οδικής υποδομής μέσα στον ίδιο τον ορεινό χώρο ο οποίος βασίζεται κυρίως στο οδικό δίκτυο και συνδέει νομούς και δήμους. Ο πρωτεύων ρόλος του θα είναι η ανάδειξη του ορεινού χώρου και η διασύνδεση όλων των τουριστικών περιοχών χωρίς να είναι απαραίτητη η επιστροφή σε ίδιες περιοχές, όπου το τοπίο, το περιβάλλον τους και η γενικότερη χωροταξική εικόνα του τόπου, ξεφεύγει από την έννοια του ορεινού χώρου, και των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλους.

Μια χαμηλότερη σε ιεραρχία κατάταξη οδικού δικτύου είναι οι πάσης φύσεως χωματόδρομοι, δασικοί και αγροτικοί δρόμοι. Οι δρόμοι αυτοί δεν προτείνονται για σημαντικές βελτιώσεις γιατί δεν θα πρέπει να υποκαταστήσουν τη λειτουργία του δικτύου που περιγράφηκε στις παραπάνω κατηγορίες.

Το χαρακτηριστικό τους είναι ότι ποικίλουν σε λειτουργικότητα, επικινδυνότητα και παρουσιάζουν αδυναμία πρόσβασης για κοινά μέσα, και μόνο για τουριστικές δραστηριότητες μπορούν να χρησιμεύσουν.

3.4.1.5.ii. Εισαγωγή νέων τεχνολογιών στις οδικές υποδομές.

Τα οφέλη που θα προκύψουν από την εισαγωγή πληροφοριακών συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας, όπως είναι η τηλεματική μεταφορών, είναι πολλά και αναμένεται ότι θα δοθούν λύσεις σε προβλήματα του οδικού δικτύου. Η ασφάλεια και ενημέρωση στους δρόμους με περιορισμένη ορατότητα και με δύσκολες συνθήκες οδήγησης μπορούν να αντιμετωπιστούν σε καλό βαθμό από την σύγχρονη τηλεματική (Π.Θ., *Ερευν. πρόγραμμα, Σ.Α.Μ. για τον 21ο αιώνα, 1998*).

Η διαχείριση του συστήματος θα είναι ευθύνη της διαδημοτικής εταιρείας, και θα έχει ως έδρα την πόλη της Καλαμπάκας.

3.4.1.6. Προσέλκυση – Ενίσχυση επιχειρήσεων.

Απαραίτητη κρίνεται η προσπάθεια προσέλκυσης και δημιουργίας βιοτεχνιών και μικρών βιομηχανικών μονάδων που θα έχουν ως απώτερο σκοπό την κάλυψη αφενός των τοπικών αναγκών και εξαγωγών, και αφετέρου την αξιοποίηση τοπικών φυσικών πόρων.

Σαν πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή προτείνεται η εκπόνηση μελέτης πιστοποίησης πλεονεκτημάτων στον δευτερογενή τομέα της ευρύτερης περιοχής που θα δώσει τις γενικές κατευθύνσεις για περαιτέρω ανάπτυξη πολιτικών καθώς και ανάπτυξης του τομέα. Την ευθύνη και τον έλεγχο θα έχει η αναπτυξιακή εταιρεία ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π.

Παρά τα όποια προβλήματα παρουσιάζουν σήμερα οι επιχειρήσεις κατεργασίας ξύλου, παραμένουν από τις αξιόλογες αναπτυξιακές δυνάμεις της περιοχής και με την αναβάθμιση των οδικών αξόνων πιστεύεται ότι θα ωφεληθούν άμεσα.

Η ενίσχυση των μονάδων αυτών δεν πρέπει να πραγματοποιηθεί με τη «πολιτική» απόκτησης νεότερων μηχανημάτων αλλά με την μορφή ενός ολοκληρωμένου «πακέτου» εξειδικευμένου εξοπλισμού, που δεν θα σκοπεύει στην αύξηση της παραγωγικής τους ικανότητας, αλλά στη βελτίωση των αποδόσεων τους, τη διαφοροποίηση και τη δημιουργία συγκριτικών πλεονεκτημάτων.

Ο τομέας των βιοτεχνιών μπορεί να ωφεληθεί ποικιλοτρόπος από την λειτουργία των νέων οδικών αξόνων. Μπορεί να υπάρξει οικονομική κυρίως ενίσχυση τέτοιων επιχειρήσεων, ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα τους και να αυξηθούν οι εξαγωγικές τους δραστηριότητες. Ασφαλώς όπως είδαμε και πιο πάνω με τη λειτουργία των νέων οδικών αξόνων θα δημιουργηθούν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις για την προσέλκυση βιοτεχνιών

κυρίως κατά μήκος της οδού Καλαμπάκας-Παναγίας όσο και παρεσδίας της Εγνατίας οδού, και στους δήμους Βασιλικής, Καλαμπάκας και Μαλακασίου.

3.4.1.7. Περιβαλλοντικές υποδομές. – Προστασία του περιβάλλοντος.

Ασφαλώς δεν θα πρέπει να παραβλεφθεί ότι όλες οι παραπάνω ενέργειες στην προσπάθεια αξιοποίησης των νέων οδικών υποδομών, θα έχουν ως στόχο και σκοπό την προστασία και βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος.

Ο ρόλος των νέων δήμων ως ενός εκ των βασικών φορέων του σχεδιασμού για το περιβάλλον και την ανάπτυξη είναι σημαντικός γιατί το περιβάλλον είναι πρωτίστως τοπικό ζήτημα και πρόβλημα και αν πολλές φορές δεν μπορεί να συνειδητοποιηθεί και να κατανοηθεί σε τοπικό επίπεδο, μπορεί όμως να επιλυθεί και κυρίως να προληφθεί. Πρέπει να τονιστεί ότι στις όποιες προσπάθειες των τοπικών παραγόντων, «εμπόδιο» στέκεται η κεντρική διοίκηση του κράτους με την αρνητική στάση της στην παραχώρηση εξουσίας και αρμοδιοτήτων, καθώς και στις διαρθρωτικές αδυναμίες των ίδιων των τοπικών φορέων.

Σημαντικοί παράγοντες διαχείρισης περιβαλλοντικών ζητημάτων είναι η ευαισθητοποίηση και η ενεργοποίηση του ανθρώπου, η ανάγκη ενημέρωσης και πληροφόρησης των ίδιων των φορέων, και η άριστη γνώση του χώρου πάνω στον οποίο γίνονται οι όποιες παρεμβάσεις.

3.4.1.7.i. Η δημιουργία ΧΥΤΑ σε επίπεδο νομού.

Η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί σήμερα σε όλους τους νέους δήμους της πρώην Επαρχίας Καλαμπάκας στην αποκομιδή και διάθεση των απορριμμάτων είναι «τραγική», όπως άλλωστε αναλύθηκε και προηγουμένως, παρά των λίγων εξαιρέσεων (όπως της χωματερής Πεύκης Μαλακασίου, που κατασκευάστηκε με τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές).

Προτείνεται η λειτουργία Χώρων Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων σε επίπεδο νομού, σε θέση που θα αποφασισθεί έπειτα από τις σχετικές μελέτες (όπως μελέτη χωροθέτησης), και την συνεργασία όλων των αρμόδιων φορέων, αλλά κυρίως της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Τρικάλων. Σημαντικό ρόλο θα παίζει το νέο οδικό δίκτυο που ασφαλώς θα κάνει πιο εύκολη την συλλογή και διάθεση στο χώρο Υγειονομικής Ταφής των Απορριμμάτων, αφού δεν θα είναι απαραίτητη η κατασκευή της σε αποστάσεις κοντινές στους οικισμούς.

Επίσης όπου αυτό είναι δυνατό προτείνεται η συλλογή υλικών για ανακύκλωση, με την προμήθεια κατάλληλων μηχανημάτων και για την πρωτογενή επεξεργασία τους.

3.4.2. Προτάσεις για την περιοχή της Καλαμπάκας και των Παρόδιων Δήμων.

Από τις νέες οδικές συνδέσεις πιστεύεται ότι θα ωφεληθούν περισσότερο οι παρόδιοι δήμοι δηλαδή οι δήμοι Μαλακασίου, Καλαμπάκας και Βασιλικής, και Χασίων αλλά για την αξιοποίηση αυτών των ωφελειών πρέπει να δραστηριοποιηθούν και τους οικονομικούς τομείς στους οποίους παρουσιάζουν συγκριτικά πλεονεκτήματα

3.4.2.1. Πρόταση Ανάπτυξης του πολιτιστικού τουρισμού, στην περιοχή της Καλαμπάκας και των Μετεώρων.

Στα πλαίσια της έννοιας πολιτιστικός τουρισμός περιλαμβάνεται ο θρησκευτικός, αρχαιολογικός, ο μουσειακός, ο συνεδριακός, ο εκθεσιακός καθώς και οι μορφές εκδηλώσεων που σχετίζονται με τα ήθη-έθιμα και γενικά την παράδοση. Έτσι στο συγκριτικό πλεονέκτημα που δίνει η φήμη των Μετεώρων μπορούν να πραγματοποιηθούν και μια σειρά ενεργειών όπως είναι:

α. Η διενέργεια Συνεδρίων και Σεμιναρίων πολιτιστικού, θρησκευτικού περιεχομένου στο πολιτιστικό κέντρο και στο θερινό θέατρο Καλαμπάκας, καθώς και η καθιέρωση σε Πανελλαδικό ή ακόμη και σε παγκόσμιο επίπεδο Θρησκευτικού συνεδρίου που θα διεξάγεται στην Καλαμπάκα.

β. Οργάνωση σε ετήσια βάση πολιτιστικών εκδηλώσεων, σε όλους τους δήμους (καθιέρωση πολιτιστικής εβδομάδας κ.λ.π.)

γ. Εκθέσεις (π.χ. λαϊκής τέχνης, ζωγραφικής κ.λ.π.).

δ. Εκδηλώσεις στους βράχους των Μετεώρων του χαρακτήρα «Ηχος και Φως» σε ειδικό χώρο που θα διαμορφωθεί γι' αυτή ακριβώς την εκδήλωση.

3.4.2.2. Δημιουργία χώρων σταύθμευσης και σταθμού (travel-stop) στον οικισμό Παναγία.

Τα τελευταία χρόνια η κατακόρυφη αύξηση της κυκλοφορίας ιδιαίτερα στην περιοχή μελέτης, χωρίς παράλληλη βελτίωση των παράπλευρων υπηρεσιών του οδικού άξονα, καθιστά αναγκαία την δημιουργία ενός μεγάλου σταθμού, (travel-stop).

Κρίνεται απαραίτητη η κατασκευή και λειτουργία ενός τέτοιου σταθμού εξυπηρέτησης των ταξιδιωτών στον οικισμό Παναγία που αποτελεί και τον οδικό κόμβο για τις μετακινήσεις τόσο προς την Δυτική Μακεδονία όσο και προς την Θεσσαλία. Σε ένα τέτοιο σταθμό οι διερχόμενοι θα μπορούν να προμηθευθούν καύσιμα και λιπαντικά, τρόφιμα, και σχετικά είδη καθώς και πληροφοριακό υλικό για την περιοχή και τις δραστηριότητες που προσφέρει. Ως δεύτερη εναλλακτική λύση προτείνεται θέση κοντά στον οικισμό Μουργκάνι

Καλαμπάκας (που αποτελεί και διασταύρωση της Εθνικής Οδού Τρικάλων –Ιωαννίνων με Γρεβενά). Στόχος είναι η προσπάθεια συγκράτησης των αυτοκινήτων που διασχίζουν την περιοχή χωρίς να σταματήσουν σ' αυτή ώστε να επωφεληθούν οι τοπικές επιχειρήσεις που θα εγκατασταθούν στο σταθμό και σε βαθύτερη ανάλυση να απορροφήσει μέρος των περαστικών.

Απαραίτητη επίσης κρίνεται η δημιουργία ορισμένων χώρων στάθμευσης τόσο στην πόλη της Καλαμπάκας όσο και σε επιλεγμένα σημεία του οδικού δικτύου, χωρίς φυσικά να δημιουργεί περιβαλλοντικά προβλήματα και αλλοίωση του τοπίου και της παραδοσιακής ταυτότητας των οικισμών.

Όλα τα προτεινόμενα έργα πρέπει να συνοδεύονται και από τις μελέτες χωροθέτησης, περιβαλλοντικών επιπτώσεων κ.λ.π. ενώ η χρηματοδότηση τους μπορεί να προέλθει από την ενίσχυση των δήμων από το Ε.Π.Τ.Α. και άλλων πόρων (κυρίως ιδιωτικών).

3.4.2.3. Δημιουργία βιομηχανικών μονάδων Τυροκομικών και γαλακτοκομικών προϊόντων στην περιοχή.

Είναι γνωστό ότι τόσο η περιοχή μελέτης όσο και ο Νομός Τρικάλων φημίζεται για την ποιότητα των τυροκομικών της προϊόντων.

Σήμερα οι κτηνοτρόφοι αντιμετωπίζουν προβλήματα με τις τιμές πώλησης και τη διάθεση του γάλακτος, εξαιτίας των εισαγωγών από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παρά την αρνητική εξέλιξη των τελευταίων ετών η ζήτηση τυροκομικών προϊόντων αυξάνεται συνεχώς και κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία μονάδων παραγωγής τυροκομικών και γαλακτοκομικών προϊόντων, κυρίως παροδίας της Ε65, όπου οι προϋποθέσεις άμεσης διάθεσης είναι μεγαλύτερες.

3.4.2.4. Η ολοκλήρωση των έργων βιολογικού καθαρισμού Καλαμπάκας στα πλαίσια της αναβάθμισης των τεχνικών υποδομών.

Πρωταρχικός στόχος είναι η εντατικοποίηση και ο συντονισμός των ενεργειών του Δήμου Καλαμπάκας για τη απρόσκοπτη συνέχιση και αποπεράτωση των εργασιών και λειτουργία της Αποχέτευσης, Βιολογικού καθαρισμού, μέχρι και το 2002.

3.4.3. Προτάσεις για την περιοχή των Χασίων- Αντιχασίων.

3.4.3.1. Ανάπτυξη του Αγροτουρισμού.

Ο αγροτουρισμός δεν συναντάται άμεσα στην περιοχή μελέτης και ειδικά στην περιοχή των Αντιχασίων, ενώ δεν εμφανίζεται πουθενά με τη μορφή διακοπών σε αγροκτήματα και μόνο η παραμονή σε ξενώνες ή ενοικιαζόμενα δωμάτια θα μπορούσε να χαρακτηριστεί έμμεσα ως αγροτουριστική μορφή. Ασφαλώς πρέπει στον τομέα αυτόν να πραγματοποιηθούν ορισμένες ενέργειες από τις οποίες οι σημαντικότερες είναι:

Η δημιουργία αγροτουριστικών καταλυμάτων στην περιοχή για τους κυνηγούς και τους τουρίστες και την εξυπηρέτηση αυτών, στους οικισμούς Μαυρέλι, Λογγά, Γερακάρι και Αγναντιάς.

Επίσης προτείνεται η οργάνωση σε ετήσια βάση πολιτιστικών εκδηλώσεων, σε όλους τους δήμους (καθιέρωση πολιτιστικής εβδομάδας κ.λ.π.)

3.4.3.2. Διατήρηση και ανάπτυξη της ζωικής παραγωγής και παραγωγή προϊόντων ποιότητας.

Μπορεί να επιτευχθεί με την ορθολογική διαχείριση των βοσκοτόπων στην περιοχή, με την δημιουργία έργων υποδομής, την αναβάθμιση του ζωϊκού κεφαλαίου, την συστηματική παραγωγή ζωοτροφών κυρίως με την καλλιέργεια κτηνοτροφικών φυτών, καθώς επίσης και με την προώθηση της μεταποίησης και εμπορίας των παραγόμενων κτηνοτροφικών προϊόντων.επίσης με την σταδιακή στροφή σε καλλιέργειες εντατικό τύπου και όχι εκτατικές, πρόβλημα που οδήγησε όπω είδαμε και πιο πάνω στον κορεσμό της γεωργικής παραγωγής.

Οι προτεινόμενες δράσεις που εμφανίζονται πιο πάνω είναι ενδεικτικές, και μόνο με τον ορθολογικό σχεδιασμό και όχι με την αποσπασματική αντιμετώπιση των προβλημάτων θα επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Επίσης θα πρέπει να προωθηθεί στην περιοχή και η ανάπτυξη ορισμένων παραδοσιακών κλάδων παραγωγής στα οποία παρουσιάζει συγκριτικά πλεονεκτήματα .

Ειδικά για την περίπτωση των ορεινών και μειονεκτικών περιοχών που παρουσιάζουν χαμηλή οικονομική αποδοτικότητα λόγω των ειδικών κλιματολογικών συνθηκών και επιβάλλουν την εκτατική άσκηση της γεωργίας, η στροφή προς την καλλιέργεια βιολογικών αγροτικών προϊόντων είναι μία λύση.

Στην Επαρχία Καλαμπάκας οι περιοχές που ευνοούν την βιολογική γεωργία είναι κυρίως η περιοχή των Αντιχασίων, τόσο λόγω της σύστασης του εδάφους όσο και της χρησιμοποιούμενης μεθόδου λίπανσης.

3.4.3.3. Δημιουργία Δασικών χωριών.

Αξίζει να σημειωθεί πως τα δύο τελευταία χρόνια η παραγωγή του Δασαρχείου Καλαμπάκας σε λυόμενα οικήματα διατίθεται αποκλειστικά για την δημιουργία δασικών χωριών σε διάφορους νομούς της Ελλάδας. Ήδη άρχισε η δημιουργία τέτοιων χωριών στην περιοχή του Δασαρχείου Καρδίτσας και του Δασαρχείου Σπερχειάδας. Πρόκειται για επιλεγμένες θέσεις της Ελλάδας όπου θα εγκατασταθούν από 20 λυόμενα στα οποία θα μπορούν να φιλοξενοούνται επισκέπτες του δάσους. Προτείνεται και η δημιουργία στην περιοχή του Αντιχασίων οικισμών αυτού του τύπου, με ευθύνη του Δασαρχείου για την εξυπηρέτηση των τουριστών και των κυνηγών, κ.λ.π.

3.4.4. Προτάσεις για την περιοχή του Ασπροποτάμιου.

Η περιοχή αυτή όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω χαρακτηρίζεται από την έντονη δασοκάλυψη και τις ιδιαίτερου κάλλους φυσικές ομορφιές προσελκύνοντας κάθε χρόνο κυρίως παραθεριστικό τουρισμό από ντόπιους απόδημους. Από την άλλη πλευρά η γεωργία είναι αισθητά περιορισμένη και περιορίζεται στην παραγωγή εσπεριδοειδών. Οι προτάσεις αξιοποίησης του δυναμικού της περιοχής συνοψίζονται στις εξής:

3.4.4.1. Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού

3.4.4.1.i. Ανάπτυξη του Ορεινού χειμερινού τουρισμού.

Ο Ορεινός χειμερινός τουρισμός περιλαμβάνει την ορειβασία, περνήγηση και την ορεινή παραθερίση. Αναμένεται να παρουσιάσει ιδιαίτερη αύξηση σε όλη την περιοχή μελέτης μετά και την ίδρυση της ορειβατικής λέσχης Καλαμπάκας και την χάραξη του Ευρωπαϊκού μονοπατιού E4 στον Κόζιακα.

Το LEADER μέσα από την στρατηγική του δημιούργησε καταλύματα σε απομακρυσμένες περιοχές που παρά τα όποια πλεονεκτήματα είχε η κατασκευή αυτών (δυνατότητα παραμονής, διασπορά καταλύματων, τουριστική υποδομή) εγκυμονεί κινδύνους λόγω του κόστους ανέγερσης και της μικρής ζήτησης.

Ασφαλώς στην ευρύτερη περιοχή την κάλυψη στον τομέα αυτόν καλύπτει επαρκώς το χιονοδρομικό κέντρο Πετρουλίου αλλά η περιοχή μελέτης δεν επωφελείται άμεσα. Έτσι κρίνεται αναγκαία η μελέτη και δημιουργία ενός χιονοδρομικού κέντρου στον Δήμο Κλεινοβού της περιοχής Ασπροποτάμιου που θα βοηθήσει σημαντικά στην προώθηση του χειμερινού ορεινού τουρισμού.

Το χιονοδρομικό κέντρο προτείνεται να κατασκευαστεί στην κορυφή της Τριγιάς σε υψόμετρο που ξεπερνά τα 2.000 μ. Το έργο αναμένεται ότι θα αναμορφώσει ολόκληρη την περιοχή, ενώ τα πλεονεκτήματα της τοποθεσίας είναι πολλά, όπως η θέα προς τα Μετέωρα και των θεσσαλικό κάμπο, η μεγάλη περίοδος χιονοκάλυψης και το σχετικά χαμηλό κόστος κατασκευής (λόγω μορφολογίας).

3.4.4.1.ii. Ανάπτυξη του Ορεινού θερινού τουρισμού.

Στα πλαίσια ανάπτυξης του ορεινού θερινού τουρισμού προτείνονται τα εξής:

- Δημιουργία ορειβατικών καταφυγίων, πεζοπορικών μονοπατιών με συνεκτίμηση των αναγκών και των δυνατοτήτων.
- Προώθηση ορειβασίας μέσω της ορειβατικής λέσχης Καλαμπάκας.
- Δημιουργία κατασκηνώσεων σε περιοχές κυρίως των δήμων Κλεινοβού και Καστανιάς.

3.4.4.1.iii. Ανάπτυξη των Τουριστικών Αθλητικών δραστηριοτήτων.

Η φυσική διαμόρφωση της ορεινής περιοχής του Ασπροποτάμου, με την σχετικά εύκολη πρόσβαση που έχουν σ' αυτήν οι κάτοικοι της πεδινής περιοχής, προσφέρει μοναδικές δυνατότητες συνδυασμένων ορεινών αθλητικών δραστηριοτήτων και ευκαιρίες αναψυχής, και στην κατεύθυνση του ορεινού αθλητικού τουρισμού και του τουρισμού αναψυχής, ως ειδικών μορφών τουρισμού μικρής διάρκειας, όπως είναι ο ανεμοπτερισμός, η αναρρίχηση και ο κινηγετικός τουρισμός.

3.4.4.1.iv. Ανάπτυξη του Αγροτουρισμού,

Προτείνεται η δημιουργία αγροτουριστικών καταλυμάτων και η σταδιακή προώθηση τους προς τους τουρίστες, και συγκεκριμένα στους οικισμούς του Ασπροποτάμου και Κλεινοβού (Καλλιρόης, Κρανέας και Κατάφυτου).

3.4.4.2. Η κατασκευή μικρών φραγμάτων και αξιοποίηση των υδάτινων αποθεμάτων.

Η κατασκευή μικρών φραγμάτων και στην περιοχή αυτή θα οδηγήσει στην σταδιακή επίλυση του προβλήματος άρδευσης και ύδρευσης, και θα δώσει μεγάλη ώθηση στην γεωργία και κτηνοτροφία.

Σαν παράδειγμα αναφέρουμε το φράγμα Αογγά στον Δ. Τυμφαίων, την ορεινή περιοχή Αντιχασίων, που θα εξασφαλίσει την άρδευση 1.000 περίπου στρεμμάτων αγροτικής έκτασης, ενώ θα συντελέσει και στην επίλυση του υδρευτικού προβλήματος.

Έτσι προτείνεται η κατασκευή μικρών φραγμάτων στους δήμους Μαλακασίου και Κλεινοβού. Επίσης για την αξιοποίηση των υδάτινων αποθεμάτων προτείνεται στους ίδιους δήμους η εξέταση λειτουργίας μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

3.4.4.3. Προστασία των παραδοσιακών στοιχείων των οικισμών.

Η εγκατάλειψη που παρατηρήθηκε στο σύνολο της ορεινής ζώνης κατά τις περασμένες δεκαετίες, εκτός των αρνητικών επιπτώσεων στην οικονομική και κοινωνική ζωή αυτών των περιοχών, είχε και ως επακόλουθο αποτέλεσμα την χαμηλή ποιότητα των ανθρωπογενών επεμβάσεων στα οικιστικά χαρακτηριστικά των κοινοτήτων.

Αποτέλεσμα ήταν από την μία πλευρά να χαρακτηρίζεται η ορεινή περιοχή από ένα εξαιρετικής ομορφιάς φυσικό περιβάλλον αλλά οι κοινότητες να μην έχουν διατηρήσει ένα

συγκεκριμένο οικιστικό τύπο βασισμένο στην τοπική αρχιτεκτονική παράδοση με αποτέλεσμα την αλλοίωση της φυσιογνωμίας τους.

Προτείνεται η αποκατάσταση και προστασία των παραδοσιακών στοιχείων των κοινοτήτων (όπως πλατείες, παραδοσιακές βρύσες, αρχοντικά κ.α) χωρίς όμως οι ενέργειες που θα πραγματοποιηθούν να έχουν αποσπασματικό και ευκαιριακό χαρακτήρα. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε τους οικισμούς στην περιοχή του Ασπροποτάμου

3.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Οι κυριότερες επιπτώσεις των νέων οδικών υποδομών στην περιοχή μελέτης αφορούν στις εισοδηματικές επιδράσεις κυρίως πριν αλλά και μετά από την λειτουργία τους.

- ✓ Επίσης επιτυγχάνεται αύξηση της ταχύτητας διακίνησης της γεωργικής παραγωγής προς την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση και μείωση του κόστους αυτής..
- ✓ Αναβάθμιση των περιοχών πλησίον των αξόνων ως τόπων εγκατάστασης νέων οικονομικών δραστηριοτήτων.
- ✓ Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας ιδιαίτερα στις περιοχές που γειτνιάζουν με τους νέους οδικούς άξονες, και κατά μήκος της Εγνατίας της ανάπτυξης ορισμένων βιομηχανικών κλάδων (ξύλειας κ.λ.π.).
- ✓ Η αύξηση των τουριστών και η περαιτέρω ανάπτυξη του τουριστικού τομέα.

Οι προτάσεις των Δήμων για το 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης φανερώνουν την μεγάλη σημασία, στην άρση της απομόνωσης τους που εκφράζεται μέσω της ανάγκης σύνδεσης με την Εγνατία οδό. Την αναγνωρίζουν ουσιαστικά ως το μέσο για την αναπτυξιακή ώθηση που επιζητούσε η Επαρχία κυρίως στα περιθωριοποιημένα τμήματα της.

Η δημιουργία όμως των υποδομών θα φανεί ουσιαστική για την περιοχή αν συνδυαστεί και από το σχεδιασμό ενός τοπικού και επαρχιακού προγράμματος επανένταξης ειδικά των περιθωριοποιημένων τμημάτων, σε μία αναπτυξιακή διαδικασία που θα πρέπει να αξιοποιεί το συνολικό δυναμικό της και να ενδυναμώνει τον ρόλο των τοπικών φορέων.

Οι προτάσεις για την αξιοποίηση αυτού του δυναμικού επικεντρώνονται για την Επαρχία Καλαμπάκας κυρίως μέσω:

- ✓ Ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων και ιδιαίτερα του πρωτογενή τομέα, με εξαγωγικό προσανατολισμό.
- ✓ Ιδιαίτερα στις προϋποθέσεις και στους μηχανισμούς ανάπτυξης του τουρισμού και κυρίως των εναλλακτικών μορφών του.
- ✓ Με την διαδημοτική συνεργασία και την αναβάθμιση μέσω αυτής του ρόλου της Καλαμπάκας.

Σε γενικότερα πλαίσια απαιτείται η συνεργασία δημοσίων και ιδιωτικών τοπικών φορέων γύρω από το πρόγραμμα ανάπτυξης και η ελαστικότητα των δημόσιων πολιτικών, όπως η συμμετοχή και πληροφόρηση των κατοίκων.

4ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Από την ανάλυση που προηγήθηκε μπορεί να εξαχθούν ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα που συνοψίζονται στα εξής:

- ♦ Ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο αγροτικός χώρος είναι οι ανεπάρκειες πολιτικών που να απαντούν στις πραγματικές συνθήκες και ιδιαιτερότητες στη βάση γεωγραφικών και όχι διοικητικών ενοτήτων.
- ♦ Η κατανομή από την άλλη των κοινωνικών και επαγγελματικών εξελίξεων στο εσωτερικό του δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά με το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού να απασχολείται στη γεωργία και να εμφανίζεται έντονα η περιθωριοποίηση των ορεινών κυρίως τμημάτων του.
- ♦ Η ενίσχυση (οικονομική και δημογραφική) παράλληλα των μικρών κέντρων – πόλεων, πεδίο επένδυσης, απασχόλησης τις τελευταίες κυρίως δεκαετίες, είχε ως αποτέλεσμα την προσέλκυση μεγάλου τμήματος του αγροτικού πληθυσμού και την αντίσταση στη μεταφορά κεφαλαίων στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα. Σήμερα κρίνεται απαραίτητη η αναζήτηση ενός νέου ρόλου της πόλης και καλείται να αποτελέσει την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη της υπαίθρου και ιδιαίτερα των περιθωριοποιημένων τμημάτων της.
- ♦ Ο μετασχηματισμός της υπαίθρου, από τη στιγμή μάλιστα που η γεωργία σαν βασική και κυρίαρχη παραγωγική και οικονομική δραστηριότητα, εμφανίζεται να έχει εξαντλήσει τα αναπτυξιακά της περιθώρια, μπορεί να επιτευχθεί με τις νέες χωροταξικές προσεγγίσεις και πολιτικές.
- ♦ Η εξέλιξη του υπαίθρου χώρου από την παρελθούσα αντίληψη της κλαδικής ανάπτυξης σε μία νέα που στηρίζεται στη διαφοροποίηση των λειτουργιών του και τη μη περιθωριοποίηση των τμημάτων του, με νέες χωροταξικές προσεγγίσεις και πολιτικές αποτελεί πλέον ανάγκη και επιτακτικότητα. Παρόλο που στην Ελλάδα παραμένουν μέχρι σήμερα στα πρώιμα στάδια αναζήτησης, οι νέες χωροταξικές προσεγγίσεις και πολιτικές εκφράζονται κυρίως με την πορεία προς την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, τις δυνατότητες για ‘άνοιγμα’ προς τα Βαλκάνια και τη στροφή της Κ.Α.Π. προς μία πολυλειτουργική γεωργία, και τις υποδομές.

Ιδιαίτερα και όσον αφορά την περιοχή μελέτης οι νέες οδικές υποδομές μπορούν να αποτελέσουν ένα από τα βασικότερα μέσα για να επιτευχθεί ο μετασχηματισμός.

- ♦ Το ζητούμενο δεν είναι να χρησιμοποιηθούν μονόπλευρα αυτές οι χωροταξικές πολιτικές, για την ανάπτυξη της υπαίθρου αλλά να αποτελέσουν παράγοντες δραστηριοποίησης των ενδογενών δυναμικών.
- ♦ Γενικά, ο αγροτικός χώρος και ιδιαίτερα τα πιο απομακρυσμένα-περιθωριοποιημένα τμήματα του επωφελούνται με διαφορετικό τρόπο από τις νέες οδικές υποδομές. Οι κυριότερες επιπτώσεις από την δημιουργία των οδικών υποδομών στον αγροτικό χώρο είναι:
 - Η μείωση των χρονοαποστάσεων που συνεπάγεται από την μείωση των αποστάσεων και η ποιοτική βελτίωση των οδών.
 - Μία άλλη άμεση επίπτωση είναι και η μείωση του μεταφορικού κόστους μεταξύ των περιοχών που συνδέουν. Το χαμηλό κόστος συνεπάγεται αυτόματα την επίδραση στη διαδικασία παραγωγής των επιχειρήσεων.
 - Μία ακόμη ωφέλεια είναι η μείωση των αποθεμάτων των επιχειρήσεων αφού πλέον η τροφοδοσία γίνεται πιο γρήγορα και εύκολα.
 - Ο παραγωγικός συντελεστής «εργασία» θα αποκτήσει μεγαλύτερη κινητικότητα με αποτέλεσμα και την καλύτερη αξιοποίηση του.
 - Ασφαλώς θα επιφέρει αλλαγές στην προσιτότητα των περιοχών κυρίως αυτών που είναι πιο απομονωμένες. Προϋπόθεση για τα παραπάνω αποτελεί η δημιουργία ενός πυκνού πλέγματος δευτερευόντων αξόνων και κόμβων που θα επιτρέπει την εξυπηρέτηση του δικτύου των μεσαίων και μικρών πόλεων.

Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η δημιουργία νέων οδικών υποδομών δεν σημαίνει αυτόματα ανάπτυξη των περιοχών από τις οποίες διέρχονται αλλά πολλές φορές εγκυμονεί τον κίνδυνο για περαιτέρω περιθωριοποίηση τους. Είναι ευθύνη λοιπόν των τοπικών κυρίως φορέων να αναγνωρίσουν τις αρνητικές επιπτώσεις και να εκμεταλλευτούν τις ωφέλειες.

- ♦ Η Επαρχία Καλαμπάκας αποτελεί ένα κομμάτι του υπαίθρου χώρου που γνώρισε, ιδιαίτερα στην ορεινή ενδοχώρα, την περιθωριοποίηση και την εγκατάλειψη, ειδικά τις τελευταίες δεκαετίες, και μεταφράζεται κυρίως με:
 - Φθίνουσα γεωργική παραγωγή και μείωση των ενεργών πληθυσμιακών μονάδων, όπως άλλωστε επιβεβαιώνεται και από την επιτόπια έρευνα.
 - Πληθυσμιακή συρρίκνωση σε επίπεδο Επαρχίας τις τελευταίες δεκαετίες,

- Συνεχόμενη μείωση του μόνιμου πληθυσμού στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές καθώς και σημαντική γήρανση αυτού, που οδηγεί σε χαμηλό βαθμό αναπαραγωγής.
- Μείωση απασχόλησης-παραγωγής στο πρωτογενή τομέα με παράλληλη αύξηση στον τριτογενή τομέα (κυρίως λόγω του τουρισμού) στην περιοχή της Καλαμπάκας.

Από την άλλη πλευρά η πόλη της Καλαμπάκας αποτέλεσε ιστορικά το κέντρο της ενδοχώρας. Η συγκέντρωση υπηρεσιών και λειτουργιών στην πόλη επηρεάζει άμεσα και την επιλογή του τόπου εγκατάστασης και της απασχόλησης του αγροτικού πληθυσμού.

- ♦ Σήμερα οι μεγάλες αναπτυξιακές δυνατότητες της Επαρχίας αναγνωρίζονται στο φυσικό περιβάλλον και ιδιαίτερα στον τομέα του τουρισμού ενώ η ανάπτυξη του πρωτογενή-δευτερογενή τομέα μπορεί να επέλθει μέσω των κατάλληλων μηχανισμών και αναπτυξιακών πολιτικών.
- ♦ Ωστόσο οι νέοι κύριοι οδικοί άξονες που διασχίζουν ή πρόκειται να διασχίσουν την Επαρχία, αναμένεται ότι θα συμβάλλουν στην άρση της απομόνωσης με τον έξω κόσμο αλλά και της πρωτεύουσά της με την ορεινή ενδοχώρα. Η Εγνατία Οδός και οι προτάσεις των οδικών έργων των Δήμων δείχνουν μία αναπτυξιακή κατεύθυνση για την περιοχή με την επίδραση τους κυρίως στους παραγωγικούς τομείς:
- ✓ Στην γεωργική παραγωγή, με την δυνατότητα νέων αγορών και προοπτικών για τον τομέα .
- ✓ Στις υπηρεσίες και δραστηριότητες που υφίστανται στην περιοχή μελέτης και αξιοποιούνται περισσότερο και πιο ανταγωνιστικά λόγω της νέας οδού.
- ✓ Με την αναβάθμιση των περιοχών πλησίον των αξόνων ως τόπων εγκατάστασης νέων οικονομικών δραστηριοτήτων.
- ✓ Με τις νέες θέσεις εργασίας κυρίως στις βιοτεχνίες καθώς και τις υπηρεσίες και ιδιαίτερα τον τουρισμό.
- ✓ Με την αναμενόμενη άνοδο στην τουριστική κίνηση.

Ο τουρισμός προβλέπεται να ωφεληθεί σημαντικά από την Εγνατία Οδό και ιδιαίτερα από τον κλάδο Παναγίας-Βόλου και των κάθετων αξόνων της.

- ♦ Οι νέες χωροταξικές πολιτικές και ιδιαίτερα οι οδικές υποδομές αποτελούν για την περιοχή μία ευκαιρία ενεργοποίησης των ενδογενών δυνάμεων και ανασύστασης της περιοχής με τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας και της ενίσχυσης του ρόλου της μικρής πόλης στην διαμόρφωση και στην υλοποίηση τοπικών αναπτυξιακών πολιτικών.
- ♦ Η στρατηγική για συγκράτηση του αγροτικού πληθυσμού και ανάπτυξη του χώρου του, από τη στιγμή που βασίζεται σε νέες δραστηριότητες και λειτουργίες, δεν μπορεί να βασισθεί, μόνο σε πολιτικές υπηρεσιών, αλλά πολύ περισσότερο οφείλει να

περιλαμβάνει όλες τις συμμετοχικές διαδικασίες, δίκτυα συνεργασίας και μηχανισμούς υποστήριξης και προπαντός σύνδεση με νομαρχιακά και περιφερειακά κέντρα.

- ◆ Με άλλα λόγια ένα τοπικό αλλά και Επαρχιακό πρόγραμμα επανένταξης των περιθωριοποιημένων τμημάτων της σε μία αναπτυξιακή διαδικασία δεν μπορεί παρά να αξιοποιεί το συνολικό δυναμικό της περιοχής..
- Οι προτάσεις για την αξιοποίηση αυτού του δυναμικού επικεντρώνονται για την Επαρχία Καλαμπάκας κυρίως:
 - ✓ στη μετατροπή της γεωργίας στις περιοχές που υπάρχουν δυνατότητες, με την ανάπτυξη εγχώριων προϊόντων υψηλής ποιότητας (και την υπόθεση ότι θα δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για να διατεθούν στην αγορά).
 - ✓ Ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων, με εξαγωγικό προσανατολισμό.
 - ✓ Ιδιαίτερα στις προϋποθέσεις και στους μηχανισμούς ανάπτυξης του τουρισμού και κυρίως των εναλλακτικών μορφών του.
 - ✓ Με την διαδημοτική συνεργασία και την αναβάθμιση μέσω αυτής του ρόλου της Καλαμπάκας και τέλος,
 - ✓ Με την αξιοποίηση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς ώστε να αποτελέσει πόλο έλξης και δραστηριοτήτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.

Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος (1996): Περιαστικός Αγροτικός Χώρος (Λειτουργίες-Μεταμορφώσεις-Προοπτικές) Μελέτες Αγροτικής Οικονομίας, Αθήνα.

Ανδρικοπούλου, Ε. (1994): Οι περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εξέλιξη της περιφερειακής πολιτικής από τη συνθήκη της Ρώμης έως το Maastricht., Θεμέλιο, Βιβλιοθήκη των Ευρωπαϊκών θεμάτων, Αθήνα.

Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Εγνατία Οδός Α.Ε., τ.Π.Μ., (1999): Ημερίδα: Εγνατία Οδός, Θεσσαλονίκη.

Βλαστός, Θ. Ψαριανός, Β. Τσαΐλας, Κ (1998): «Οδικό δίκτυο της Επαρχίας Μετσόβου. Προβλήματα, ανάγκες, προτάσεις.» στο 'Το Ε.Μ.Π. για το Μέτσοβο. επιστρέφοντας ένα μέρος του χρέους'. Πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα.σσ.618-627.

Γούσιος, Δ.(1998): «Υπαιθρος Αγροτικός χώρος και Μικρή Πόλη: Από τη γεωργοποίηση στην τοπική ανάπτυξη», στο: Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων, επιμελητές: Δ.Οικονόμου, Γ.Πετράκος, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας-GUTENBERG. Βόλος.

Γούσιος, Δ.(1999): Σημειώσεις μαθήματος στο τμήμα Διαχείρισης Αγροτικού Περιβάλλοντος και φυσικών πόρων.Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.

Γούσιος, Δ.(1999): Τοπική Ανάπτυξη και ανθρωπίνι πόροι, σημειώσεις μαθήματος, Τμήμα μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1994) : Ευρώπη 2000+: Συνεργασία για τη Χωροταξία στην Ευρώπη. Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Βρυξέλλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1997) : Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου(Σ.Α.Κ.Χ.) Πρώτο Επίσημο Σχέδιο Έκθεσης, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Βρυξέλλες.

Κακάνη, Μ.(1998): «Μελέτη σκοπιμότητας Εγνατίας Οδού και ΠΑΘΕ με συνεκτίμηση παραμέτρων περιφερειακής ανάπτυξης». Διπλωματική εργασία, Αριστοτέλιο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική σχολή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, τομέας συγκοινωνιών και οργάνωσης, Θεσσαλονίκη.

Κατσούλης, Δ. (1998): Δημόσια διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση, σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος.

ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π.(1993):«Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Μετεώρων-Καστρακίου», Καλαμπάκα.

ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π. (1996): «Μελέτη Ανάπτυξης Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού και Αξιοποίησης Τοπικών Προϊόντων Καλαμπάκας-Πύλης» , Καλαμπάκα.

ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π.(1995): «Μελέτη Ανάπτυξης της Μικροπεριφέρειας «Ορεινή Καλαμπάκα» Καλαμπάκα.

ΚΕΝ.Α.ΚΑ.Π., (1998): Ενημερωτικό τεύχος, Το πρόγραμμα LEADER I& II Καλαμπάκας-Πύλης-Φαρκαδόνας-Οιχαλίας, Καλαμπάκα.

Λαγός, Δ. (1998): «Ο τουρισμός ως παράγοντας προώθησης της περιφερειακής ανάπτυξης» στο ΤΟΠΟΣ. επιθεώρηση Αστικών και περιφερειακών μελετών 14/98, σσ. 47-65.

Λουκίσσας, Φ. – Μπεριάτος, Η.(1997): Σημειώσεις Χωροταξίας II Περιφερειακές και τομεακές ρυθμίσεις, Βόλος. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Μπεριάτος, Η. (1996): Χωροταξία II, Σημειώσεις μαθήματος, Βόλος. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Μπεριάτος, Η. (1996): Χωροταξία III, Περιβαλλοντικός προγραμματισμός: Διαχείριση φυσικών πόρων, Σημειώσεις μαθήματος, Βόλος. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Μπεριάτος, Η.(1994): «Η διοικητική Αναδιάρθρωση σε τοπικό επίπεδο: η Πολιτική της ανακυττάρωσης των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (1984-1994)» στο ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών, τευχος 8 σσ. 41-70.

Μπεριάτος, Η.(1995): «Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός και η διαχείριση του: Το πρόβλημα των διοικητικών και οργανωτικών δομών». Εισήγηση στο επιστημονικό συνέδριο Περιφερειακή Ανάπτυξη. Χωροταξία και περιβάλλον στο πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης. Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.

Οικονόμου, Δ. (1999): Πολεοδομία III , σημειώσεις μαθήματος, Βόλος Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, (1998): Ερευνητικό πρόγραμμα, Σχέδιο Ανάπτυξης της Μαγνησίας για τον 21ο αιώνα, Επιστημονικοί υπεύθυνοι: Γεώργιος Πετράκος, Παντελής Σκάγιαννης, Βόλος. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Πάπυρος, Λαρούς, Μπριτάνικα (1988): Εγκυκλοπαίδεια, Αθήνα.

Περιφέρεια Θεσσαλίας (1999): Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Θεσσαλίας 2000-2006, Περιφέρεια Θεσσαλίας, Λάρισα.

Πετράκος, Γ. (1999): Σημειώσεις μαθήματος 'Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική' Βόλος. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Πολύζος, Σ. (1998): «Διδακτορική διατριβή, Διαπεριφερειακά Οδικά δίκτυα και η συμβολή τους στην Περιφερειακή ανάπτυξη. Μία θεωρητική και μεθοδολογική προσέγγιση». Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος.

Σκάγιαννης, Π. (1994): Πολιτική Προγραμματισμού των Μεταφορών. Αθήνα-Πειραιάς: εκδ. Σταμούλης.

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (1998): Επιχειρησιακό πρόγραμμα Περιβάλλον (Ε.Π.ΠΕΡ) Α' φάση-περίληψη. Σύμπραξη μελετητών:Κ.Δασκαλάκης-Σ. Τσακίρης, Αθήνα.

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (1998): 'Επιχειρησιακό πρόγραμμα Τουρισμός - Πολιτισμός, Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης Πίνδου', Αθήνα.

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.(1997): «Μελέτη-Έρευνα του Αγροτικού Χώρου», Επιτόπια έρευνα, ζώνη ορεινών-ημιορεινών περιοχών. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Επιμελητής: Γούσιος Δημήτριος,

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (1998): Χωροταξικό σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας, Α' φάση-Περίληψη Σύμπραξη μελετητών Δασκαλάκης, Κ.Τσακίρης Σ.Αθήνα.

ΥΠ.ΕΘ.Ο.-Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.(1995): Τάσεις Ανάπτυξης του Ελληνικού Χώρου-2015, Πρώτο προσωρινό σχέδιο. Αθήνα.

Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, (1993): Ελλάδα 2010, Στρατηγικό σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής, Τόμος 3, Οδικό Δίκτυο.

Υφαντίδης, Ι. (1998): Διπλωματική Εργασία, Τοπική Ανάπτυξη και μικρή πόλη. Η περίπτωση της Αλεξάνρειας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος.

Χριστοπούλου, Ο. (1997): Ανάπτυξη Αγροτικού Χώρου, σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.

Sivignon, M. (1992): Θεσσαλία. Γεωγραφική Ανάλυση μιας ελληνικής Περιφέρειας, Αθήνα: Μορφωτικό Ινστιτούτο Αγροτικής Τράπεζας

TERRA (1996): «Κοινή Ευρωπαϊκή Χωροταξική και Αναπτυξιακή Πολιτική των ορεινών περιοχών του νότου. Πίνδος-Άλπεις-Πυρηναία-Σιέρα Μορένα.» Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας-Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Βόλος.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ.

<http://www.tanea.dolnet.gr> (Εφημερίδα τα νέα, Αθήνα).

<http://www.tovima.dolnet.gr> (Εφημερίδα το βήμα, Αθήνα).

<http://www.eyrope.eu.com> (Ευρωπαϊκή Ένωση).

<http://www.egnatia.gr> (Εγνατία οδός Α.Ε.).

<http://www.kepe.gr>

<http://www.kedke.gr> (Κεντρική Ένωση Δήμων Κοινοτήτων Ελλάδας).

<http://www.eetaa.gr/> (Ελληνική Εταιρία τοπικής ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης).

<http://www.lib.uth.gr/ghomepage.htm> (Βιβλιοθήκη Π.Θ.)

<http://www.ypes.gr/kapodistriasis/greek/kapo/program.htm>.

<http://www.minagr.gr/> (Υπουργείο Γεωργίας)

[http://www.mimenv.gr.](http://www.mimenv.gr/) (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον.).

<http://www.gnto.gr/> (Ε.Ο.Τ.).

<http://www.teeserver.gr> (ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 7/12/98)

<http://www.mne.gr/> (Κοινοτικό πλαίσιο στήριξης)

<http://www.statistics.gr/> (Ε.Σ.Υ.Ε.)

<http://www.creations.gr/soma/> (Ορειβατικός Σύλλογος Μετεώρων-Καλαμπάκας).

