



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 610/1
Ημερ. Εισ.: 22-10-1999
Δωρεά: Συγγραφέας
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ
1999
ΙΚΡ

Στους γονείς μου

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως στόχο να παρουσιάσει με τον καλύτερα τεκμηριωμένο τρόπο τις νέες προοπτικές ανάπτυξης που εμφανίζονται για το Νομό μέσω της σύνδεσης του νομού με την Εγνατία Οδό.

Προκειμένου να τεκμηριωθεί η πρόταση εξετάστηκε η συμβολή των οδικών αξόνων μεταφορών στην ανάπτυξη της περιοχής χωροθέτησης τους, τους λόγους για τους οποίους απαιτείται η βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών του Νομού καθώς και τα πλεονεκτήματα της σύνδεσης με την Εγνατία Οδό.

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του νομού εντοπίστηκαν τα προβλήματα της μεγάλης διάρκειας μεταφοράς των τοπικών προϊόντων προς τις διεθνείς αγορές καθώς και η άσχημη κατάσταση των μεταφορικών του υποδομών. Στη συνέχεια επισημαίνεται η έντονη συσχέτιση μεταξύ των τομέων της οικονομίας, ο δυναμικά αναπτυσσόμενος τριτογενής τομέας και οι προοπτικές ανάπτυξης του νομού.

Συνθέτοντας τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την παραπάνω ανάλυση, εκτιμάται πως το υπάρχον μεταφορικό δίκτυο υποδομών δεν ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες του νομού όπως αυτές διαμορφώνονται, οπότε και προτείνεται τόσο η δημιουργία ενός οδικού άξονα που θα τον ενώνει με την Εγνατία Οδό όσο και η αναβάθμιση του υπάρχοντος οδικού δικτύου, θεωρώντας ότι με αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις που θα συμβάλλουν τόσο στην επίλυση πολλών προβλημάτων του αλλά και στην ανάδειξη των δυναμικών παραγωγικών του χαρακτηριστικών.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αν και η διαδικασία συγγραφής της παρούσας εργασίας έγινε εξ' ολοκλήρου από εμένα, προκείμενου να φτάσω σε αυτό το στάδιο πολλοί ήταν εκείνοι που με βοήθησαν τόσο με την παροχή στοιχείων όσο και με την ψυχολογική τους στήριξη.

Ξεκινώντας, λοιπόν, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής, κύριο Παντελή Σκάγιαννη, ο οποίος δέχτηκε να συνεργαστεί μαζί μου και του οποίου η συμβολή στην ολοκλήρωσή της ήταν κάτι παραπάνω από ουσιαστική, με κύριο χαρακτηριστικό της συνεργασίας μας τη δυνατότητα εύκολης επικοινωνίας και συνεννόησης.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά για την ουσιαστική συμβολή τους με την αποστολή σημαντικών στοιχείων την κυρία Παπαδοπούλου Κική, από την Εγνατία Οδό Α.Ε., καθώς και από την Αναπτυξιακή Πέλλας Α.Ε. την κυρία Σέξτου Φόνη και τους κυρίους Μίντση Γιώργο και Λιαλιαμπή Κώστα.

Από πλευράς των δημοσίων υπηρεσιών θα ήθελα να ευχαριστήσω τους υπάλληλους της Νομαρχίας Πέλλας και του ΤΕΕ για όλα τα πολύτιμα στοιχεία που μου παρείχαν. Τέλος, ιδιαίτερες ευχαριστίες προς στον κύριο Πεφτούλη Νικόλαο από το Δήμο Σκύδρας.

Με τον κίνδυνο να γίνω συναισθηματικός, απευθύνω το πιο μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου, στους οποίους είναι και αφιερωμένη η εργασία, καθώς αν δεν υπήρχε η δική τους συμπαράσταση δε θα είχε τρόπο να ολοκληρωθεί. Επίσης, ευχαριστώ τόσο αυτούς όσο και τους φίλους μου, παλιούς αλλά και νέους, ανάμεσα τους οι συμφοιτητές του έτους μου, για την συμπαράσταση και την υπομονή που έδειξαν απέναντί μου, ειδικά κατά τη διάρκεια των τελευταίων εβδομάδων της διπλωματικής που ήταν και οι δυσκολότερες. Τελειώνοντας θα ήθελα να ευχαριστήσω την Αγάπη, η οποία με εμπύχωνε και με παρότρυνε όταν τα πράγματα έδειχναν ότι δυσκόλευαν.

Σας ευχαριστώ όλους.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	I
0.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	II
0.2 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	III
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	1
1.1 Εισαγωγή	2
1.2 Γενικά για τις μεταφορές	2
1.3 Υποδομές μεταφορών και ανάπτυξη	3
1.3.1 Εισαγωγή – πλαίσιο ανάπτυξης θέματος.....	3
1.3.2 Θεωρητικές προσεγγίσεις.....	4
1.3.3 Επιδράσεις χερσαίων μεταφορικών υποδομών.....	9
1.3.4 Συμπεράσματα.....	15
1.4 Ευρωπαϊκή Ένωση και Μεταφορές	18
1.4.1 Εισαγωγή.....	18
1.4.2 Ιστορική αναδρομή.....	18
1.4.3 Συμπεράσματα.....	22
1.5 Εγνατία Οδός	23
1.5.1 Εισαγωγή – Ιστορικά στοιχεία.....	23
1.5.2 Χρηματοδότηση έργου.....	25
1.5.3 Πρόοδος έργου.....	25
1.5.4 Διοίκηση – Διαχείριση έργου.....	26
1.5.5 Εγνατία Οδός και περιβάλλον.....	27
1.5.6 Εγνατία Οδός και Ευρωπαϊκός χώρος.....	28
1.5.7 Εγνατία Οδός και Ελληνικός χώρος.....	29
1.5.8 Εγνατία Οδός και Νομός Πέλλας.....	32
1.5.9 Συμπεράσματα.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ‘ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΠΕΛΛΑΣ’	34
2.1 Εισαγωγή	35
2.2 Γεωγραφικά και γεωφυσικά χαρακτηριστικά	35
2.2.1 Γενικά χαρακτηριστικά - Όρια νομού.....	35
2.2.2 Ανάγλυφο.....	35
2.3 Κλιματολογικά στοιχεία	37
2.3.1 Θερμοκρασία.....	37
2.3.2 Βροχόπτωση.....	39
2.3.3 Άνεμοι.....	39

2.3.3 Ομιχλή	40
2.3.3 Εδαφολογία.....	40
2.4 Οικιστική δομή - Διοικητική διαίρεση	40
2.5 Δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	42
2.5.1 Πληθυσμός.....	42
2.5.2 Σύνθεση – δομή πληθυσμού	46
2.5.3 Πυραμίδες ηλικιών	48
2.5.4 Κατανομή πληθυσμού	48
2.5.5 Ενεργός πληθυσμός – απασχολούμενοι - ανεργία.....	53
2.5.6 Συμπεράσματα	56
2.6 Υποδομές	57
2.6.1 Μεταφορικές υποδομές.....	57
2.6.1.1 Οδικό δίκτυο.....	57
2.6.1.2 Σιδηροδρομικό Δίκτυο	61
2.6.1.3 Αεροδρόμια - Λιμάνια.....	61
2.6.2 Δίκτυο τηλεπικοινωνιών	61
2.6.3 Ενεργειακό Δίκτυο	62
2.6.4 Δίκτυα άρδευσης – ύδρευσης - αποχέτευσης.....	63
2.6.4.1 Ύδρευση - Άρδευση	63
2.6.4.1.α. Ύδρευση	63
2.6.4.1.β. Άρδευση.....	63
2.6.4.2 Αποχέτευση	64
2.6.5 Βιομηχανικές περιοχές.....	65
2.6.5.1 Αναπτυξιακοί νόμοι – ζώνες κινήτρων	65
2.6.6 Τουρισμός	66
2.6.7 Υγεία - Περίθαλψη	70
2.6.8 Εκπαίδευση – επιστημονικό δυναμικό.....	72
2.6.8.1 Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	72
2.6.8.2 Τεχνική – Επαγγελματική Κατάρτιση.....	75
2.6.8.2.α Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Κ.Ε.Κ.)	75
2.6.8.2.β Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.).....	76
2.6.9 Ινστιτούτα – Ερευνητικά Κέντρα.....	76
2.6.9.1 Ινστιτούτο Φυλλοβόλων Δένδρων	76
2.6.9.2 Ινστιτούτο Κτηνοτροφίας.....	76
2.6.9.3 Κρατικός Ιχθυογεννητικός Σταθμός.....	77
2.6.9.4 Κέντρο Επαγγελματικής Γεωργικής Εκπαίδευσης	77
2.6.10 Καταγεγραμμένος Επιστημονικό Δυναμικό	77

2.6.11 Πολιτισμός – Πολιτιστικοί Σύλλογοι.....	78
2.6.12 Αθλητικές Εγκαταστάσεις.....	79
2.6.13 Συμπεράσματα.....	79
2.6.14 Περιβάλλον.....	80
2.14.1 Περιοχές ιδιαίτερου οικολογικού ενδιαφέροντος.....	81
2.6.14.2 Συμπεράσματα.....	83
2.7 Τομείς Παραγωγής και Απασχόλησης.....	83
2.7.1 Πρωτογενής Τομέας.....	86
2.7.1.1 Γεωργία.....	86
2.7.1.2 Κτηνοτροφία.....	88
2.7.1.3 Δάση.....	88
2.7.1.4 Αλιεία.....	90
2.7.2 Δευτερογενής Τομέας.....	91
2.7.2.1 Εξαγωγές.....	92
2.7.3 Τριτογενής Τομέας.....	93
2.7.3.1 Εμπόριο - Υπηρεσίες.....	93
2.7.3.2 Τουρισμός.....	94
2.7.4 Συμπεράσματα.....	96
2.8 Οικονομικά μεγέθη.....	98
2.8.1 Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ).....	98
2.8.2 ΑΕΠ κατά κεφαλή.....	100
2.8.3 Καταθέσεις.....	100
2.9 Συμπεράσματα.....	106
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ–ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΑΣ: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ	111
3.1 Εισαγωγή.....	112
3.2 Υφιστάμενη σύνδεση του νομού με την Εγνατία Οδό.....	112
3.3 Προβλήματα λόγω έλλειψης κατάλληλης υποδομής.....	115
3.3.1 Μεταφορά προϊόντων.....	115
3.3.2 Απομόνωση νομού.....	117
3.3.3 Ποιότητα Υφιστάμενων Μεταφορικών Υποδομών.....	120
3.3.4 Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού.....	121
3.3.4.1 Χιονοδρομικό κέντρο Βόρα.....	121
3.3.4.2 Αρχαιολογικοί χώροι.....	123
3.3.4.3 Ιαματικά λουτρά Λουτρακίου Αριδαίας.....	124
3.3.5 Εμπορευματικά κέντρα.....	125
3.4 Συμπεράσματα.....	127

3.5 Πρόταση	128
3.6 Εναλλακτικές προτάσεις	130
3.7 Κριτήρια χάραξης της νέας οδού ή επαναχάραξης υπάρχουσας	131
3.7.1 Υπαρξη κόμβου.....	131
3.7.2 Υπαρξη οδικού δικτύου.....	132
3.7.3 Καταλληλότητα εδάφους.....	132
3.7.4 Εξυπηρέτηση αναγκών επιχειρήσεων.....	132
3.7.5 Θετική γνώμη τοπικών παραγόντων	133
3.8 Συμπεράσματα	135
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	136
4.1 Συμπεράσματα – Τελικές Διαπιστώσεις	137
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	141
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	141
ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	144
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ (INTERNET)	145
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	146
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΤΑ ΔΗΜΑΡΧΕΙΑ / ΝΟΜΑΡΧΙΑ	147
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	149

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<i>Πίνακας 1: Οι κάθετοι άξονες της Εγνατίας Οδού</i>	31
<i>Πίνακας 2: Κατανομή εκτάσεων (χιλιάδες στρέμματα) και ποσοστό επί της συνολικής έκτασης</i>	37
<i>Πίνακας 3: Μέση ταχύτητα ανέμων ανά μήνα</i>	39
<i>Πίνακας 4: Μέσο αριθμός ημερών ομίχλης ανά μήνα</i>	39
<i>Πίνακας 5.1: Δείκτης γεννητικότητας (‰)</i>	42
<i>Πίνακας 5.2: Δείκτης θνησιμότητας (‰)</i>	44
<i>Πίνακας 6: Μεταβολή πληθυσμού (απόλυτα μεγέθη) νομού Πέλλας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ελλάδος (1961-1991)</i>	44
<i>Πίνακας 7: Ποσοστιαία μεταβολή (%) του πληθυσμού νομού Πέλλας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ελλάδας</i>	46
<i>Πίνακας 8: Μεταβολή των μεγεθών των τριών ηλικιακών κατηγοριών νομού Πέλλας σε απόλυτα μεγέθη και ποσοστά</i>	47

Πίνακας 9 : Δείκτες (%) συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού των μεγάλων ηλικιακών ομάδων.....	47
Πίνακας 10: Ποσοστά κατανομής πληθυσμού νομού Πέλλας.....	52
Πίνακας 11: Απόλυτα μεγέθη (άτομα) και ποσοστιαία διάρθρωση κατανομής πληθυσμού (1991).....	52
Πίνακας 12 : Πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού των πόλεων της παραμεθωρίου ζώνης Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας (1951-1991).....	53
Πίνακας 13 : Διαχρονική μεταβολή ανεργίας – απασχολουμένων - ενεργού πληθυσμού σε Νομό, Περιφέρεια και Χώρα (1971-1997).....	54
Πίνακας 14 : Μεταβολή ποσοστών ανεργίας σε νομό Πέλλας, Κεντρική Μακεδονία και Ελλάδα.....	55
Πίνακας 15: Ποσοστό ενεργού πληθυσμού επί του συνολικού πληθυσμού (1971-1991)	55
Πίνακας 16: Ποσοστό απασχολουμένων επί του συνολικού πληθυσμού(1971-1991)	56
Πίνακας 17α: Μήκος και κατάσταση κατηγοριών οδικού δικτύου Νομού Πέλλας.....	58
Πίνακας 17β: Κατάσταση της οδού από άποψη βατότητας (αποστάσεις σε χλμ)	58
Πίνακας 18 : Πυκνότητα οδικού δικτύου (επί μέρους ειδών και συνολικά) του νομού Πέλλας	60
Πίνακας 19: Ξενοδοχειακό δυναμικό νομού Πέλλας	68
Πίνακας 20: Διανυκτερεύσεις, αριθμός κλινών σε ξενοδοχειακά καταλύματα και αριθμός κλινών ανά 1000 κατοίκους στο νομό Πέλλας, Κεντρική Μακεδονία και Ελλάδα (1985 - 1997)	69
Πίνακας 21: Αριθμός κλινών θεραπευτηρίων, ιατρών, οδοντοτιάτρων, φαρμακείων και ιατρών ανά 1000 κατοίκους σε επίπεδο νομού Πέλλας, Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και Ελλάδας(1981-1995).....	73
Πίνακας 22: Αριθμός δημοτικών σχολείων, γυμνασίων και λυκείων, αριθμός μαθητών και καθηγητών και αριθμός μαθητών ανά καθηγητή και δάσκαλο στο Νομό Πέλλας (1981-1995)	75
Πίνακας 23: Προστατευόμενες περιοχές νομού Πέλλας.....	82
Πίνακας 24 α: Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για το νομό Πέλλας (εκατομμύρια δραχμές) και ετήσιος ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ.....	84
Πίνακας 24β: Ποσοστιαία συμμετοχή των επί μέρους τομέων απασχόλησης στο συνολικό ΑΕΠ του νομού Πέλλας (1980-1994).....	84

<i>Πίνακας 25 : Απασχολούμενοι κατά τομείς οικονομικής δραστηριότητας 1981, 1991: απόλυτα μεγέθη και ποσοστιαία διάρθρωση.....</i>	<i>86</i>
<i>Πίνακας 26: Εκτάσεις καλλιεργειών (στρέμματα) και αγροαναπαύσεως νομού Πέλλας.....</i>	<i>87</i>
<i>Πίνακας 27: Παραγωγή (τόννοι) κυριότερων προϊόντων Νομού Πέλλας (1981-1997).....</i>	<i>87</i>
<i>Πίνακας 28: Προϊόντα ζωϊκής παραγωγής νομού Πέλλας.....</i>	<i>89</i>
<i>Πίνακας 29 : Παραγωγή (κυβικά μέτρα) στρογγυλής ξυλείας και καυσόξυλων (τόννοι) Νομού Πέλλας.....</i>	<i>90</i>
<i>Πίνακας 30: Κύριοι βιομηχανικοί κλάδοι στο νομό Πέλλας σύμφωνα με τον αριθμό καταστημάτων.....</i>	<i>92</i>
<i>Πίνακας 31 : Αφίξεις-αποστολές (εκ.δρχ.) ενδοκοινοτικού εμπορίου (1993-1995).....</i>	<i>94</i>
<i>Πίνακας 32 : Κύκλοι εργασιών (χιλ. δρχ.) χονδρικού-λιανικού εμπορίου και υπηρεσιών (1993-1995).....</i>	<i>94</i>
<i>Πίνακας 33: ΑΕΠ. κατά κεφαλή (δραχμές) σε νομό Πέλλας, Κεντρική Μακεδονία και Ελλάδα (1981-1994).....</i>	<i>102</i>
<i>Πίνακας 34: Λόγος του ΑΕΠ. κατά κεφαλή του νομού Πέλλας προς την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και το σύνολο της χώρας.....</i>	<i>102</i>
<i>Πίνακας 35: Καταθέσεις νομού Πέλλας (εκ. δρχ) (1981-1996).....</i>	<i>104</i>
<i>Πίνακας 36: Κατά κεφαλή καταθέσεις(δρχ) σε νομό Πέλλας, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και Ελλάδα.....</i>	<i>104</i>
<i>Πίνακας 37: Λόγος των κατά κεφαλή καταθέσεων του νομού Πέλλας προς τα αντίστοιχα μεγέθη της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Χώρας.....</i>	<i>104</i>
<i>Πίνακας 38: Αριθμός επισκεπτών και καρτών χιονοδρομικού κέντρου Βόρα.....</i>	<i>122</i>
<i>Πίνακας 39: Εξαγωγές κατά τελωνείο: 1989-1995 (εκατομμύρια δραχμές).....</i>	<i>126</i>
<i>Πίνακας 40: Εισαγωγές κατά τελωνείο: 1989-1995 (εκατομμύρια δραχμές).....</i>	<i>126</i>

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

<i>Σχήμα 1: Η αρχαία Εγνατία Οδός.....</i>	<i>23</i>
<i>Σχήμα 2: Η σημερινή Εγνατία Οδός.....</i>	<i>24</i>

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Προσανατολισμού	36
Χάρτης 2: Γεωφυσικός χάρτης νομού Πέλλας.....	38
Χάρτης 3: Όρια Παλαιών ΟΤΑ.....	41
Χάρτης 4: Δήμοι Καποδίστρια.....	43
Χάρτης 5: Χερσαίο δίκτυο μεταφορών νομού Πέλλας.....	59
Χάρτης 6: Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος νομού Πέλλας.....	67
Χάρτης 7: Περιοχές χωροθέτησης βιομηχανικών εγκαταστάσεων νομού Πέλλας.....	107
Χάρτης 8: Ο νομός Πέλλας στα Βαλκάνια	119
Χάρτης 9: Προτάσεις σύνδεσης	129

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Θετικές και αρνητικές επιπτώσεις των χερσαίων μεταφορικών έργων υποδομής στις περιοχές χωροθέτησής τους	16
Διάγραμμα 2 : Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού γεννήσεων και θανάτων στο νομό Πέλλας (1971-1996).....	45
Διάγραμμα 3: Κατανομή της δομής του πληθυσμού του νομού Πέλλας ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα (1971).....	49
Διάγραμμα 4: Κατανομή της δομής του πληθυσμού του νομού Πέλλας ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα (1981).....	50
Διάγραμμα 5: Κατανομή της δομής του πληθυσμού του νομού Πέλλας ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα (1991).....	51
Διάγραμμα 6: Μεταβολή του αριθμού κλινών ανά 1000 κατοίκους στο νομό Πέλλας, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Ελλάδα (1981-1997).....	71
Διάγραμμα 7: Διαχρονική μεταβολή (%) του ΑΕΠ στο νομό Πέλλας, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Ελλάδα (τρέχουσες τιμές)(Εκ.δρχ.)	99
Διάγραμμα 8: Μεταβολή του ΑΕΠ κατά κεφαλή στο νομό Πέλλας, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Ελλάδα (απόλυτα μεγέθη)(1980-1994)	101
Διάγραμμα 9: Μεταβολή του λόγου του κατά κεφαλή ΑΕΠ του νομού Πέλλας προς τα αντίστοιχα μεγέθη της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Ελλάδας (1981-1994)	103
Διάγραμμα 10: Μεταβολή του λόγου των κατά κεφαλή καταθέσεων του νομού Πέλλας προς τα αντίστοιχα μεγέθη της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Ελλάδας ..	105

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΑΕΠ = Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΑΝ.ΠΕ = Αναπτυξιακή Πέλλας

ΑΠΠ = Ακαθάριστο Περιφερειακό Προϊόν

Γ.Ν.Ν. = Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο

Δ.Ε.Η. = Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού

Δρχ. = δραχμές

Ε.Σ.Σ.Δ = Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών

ΕΖΕΣ = Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών

ΕΣΥΕ = Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

ΕΕ = Ευρωπαϊκή Ένωση

εκ. = εκατομμύρια

Ε.Ο. 2 = Εθνική Οδός 2

ΕΟΚ = Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα

FYROM = Former Yugoslavian Republic of Macedonia

Ι.Ε.Κ = Ινστιτούτο Επαγγελματική Κατάρτισης

κ.α. = και άλλοι, και άλλα

ΚΑΝ = Κανονισμός

Κ.Ε.Κ. = Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης

κλπ = και τα λοιπά

ΚΥΑ = Κοινή Υπουργική Απόφαση

ΚΠΣ = Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

m³ = κυβικά μέτρα

Μ.Μ.Ε. = Μικρομεσαίες επιχειρήσεις

ΜΠΕ = Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Ν.Α. = Νοτιο-ανατολικά

Ο.Α.Ε.Δ. = Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού

Ο.Τ.Α. = Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Ο.Τ.Ε. = Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος

ΠΑΘΕ = οδικός άξονας Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι

Π.Γ.Δ.Μ. = Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας

Π.Δ. = Προεδρικό διάταγμα

Π.Σ.Θ. = Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης

Σ.Ε.Β.Ε. = Σύνδεσμος εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος

ΣΠΑ = Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Στρ. = στρέμματα

τ.χλμ. = τετραγωνικά χιλιόμετρα

Υ.Η.Σ. = Υδροηλεκτρικός Σταθμός

ΥΠΕΧΩΔΕ = Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

ΥΧΟΠ = Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος

Χλμ = χιλιόμετρα

ΧΥΤΑ = Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων

0. Εισαγωγή

Η Εγνατία Οδός, με συνολικό μήκος 680 χλμ και προϋπολογισμό της τάξης του 1 τρις δρχ, αποτελεί το μεγαλύτερο οδικό έργο που έχει γίνει ποτέ στην Ελλάδα, καθώς και το μεγαλύτερο που κατασκευάζεται σήμερα στην Ευρώπη. Ξεκινώντας από τη βορειοδυτική πύλη της Χώρας (Ηγουμενίτσα), διασχίζει όλη τη Βόρεια Ελλάδα καταλήγοντας στο ανατολικό της άκρο (Εβρος), ενώ οι κάθετοι άξονές της εξασφαλίζουν την άμεση οδική πρόσβαση με τις χώρες των Βαλκανίων και κατ' επέκταση της Ευρώπης. Με αυτό τον τρόπο, αναβαθμίζεται ο ρόλος της Ελλάδας στην ευρύτερη περιοχή, ενώ συγχρόνως δημιουργούνται νέες συνθήκες ανάπτυξης του βόρειου ελληνικού χώρου.

Το σημαντικό αυτό έργο διέρχεται ή συνδέεται άμεσα σχεδόν με όλους τους Νομούς της Μακεδονίας και της Θράκης, εκτός του νομού Πέλλας, από τον οποίο δεν διέρχεται ούτε προβλέπεται να έχει άμεση σύνδεση μέσω των αξόνων της. Συγχρόνως, το υφιστάμενο μεταφορικό δίκτυο υποδομών, από το οποίο είναι άμεσα εξαρτώμενη η οικονομική ζωή του Νομού, βρίσκεται σε κακή κατάσταση, δυσχεραίνοντας ακόμη περισσότερο τη θέση του. Με βάση, λοιπόν, αυτά τα δεδομένα εκτιμάται ότι ο Νομός τίθεται εκτός αναπτυξιακής διαδικασίας, καθώς τα οφέλη που θα αποκομίσει από την κατασκευή του έργου είναι λιγότερα σε σχέση με τους υπόλοιπους Νομούς.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι:

- Να παρουσιάσει τις δυνατότητες ανάπτυξης για μία περιοχή, όπως αυτές δημιουργούνται από τη διέλευση ενός οδικού άξονα
- Να εντοπίσει τα γενικότερα προβλήματα του Νομού, εστιάζοντας σε αυτά που οφείλονται στο μεταφορικό δίκτυο του, καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τα οποία θεωρείται ότι μέσω της σύνδεσης θα αναδειχθούν επηρεάζοντας θετικά την προσπάθεια ανάπτυξης
- Να προτείνει τρόπους σύνδεσης του νομού Πέλλας με τον άξονα της Εγνατίας Οδού, εφόσον έχει προηγηθεί η αξιολόγηση των αναπτυξιακών δυναμικών που δημιουργούνται μέσω αυτής.

0.1 Μεθοδολογία

Η διπλωματική εργασία διαιρείται σε 4 μέρη-κεφάλαια.

Το πρώτο κεφάλαιο ασχολείται με τις μεταφορικές υποδομές και τον τρόπο με τον οποίο επιδρούν στην ανάπτυξη μια περιοχής. Έτσι, ξεκινώντας από μία σύντομη αναφορά στις μεταφορές, ακολουθεί η παρουσίαση απόψεων μελετητών για τη σχέση μεταφορικών υποδομών - χώρου, ενώ στη συνέχεια παρουσιάζονται οι εκτιμώμενες επιπτώσεις αυτών σε μια περιοχή. Η όλη ανάλυση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι μεταφορικές υποδομές μπορούν να επιδράσουν πάνω στη διαδικασία ανάπτυξης μιας περιοχής, χωρίς όμως να αποτελούν και το μόνο παράγοντα που συντελεί στη διαμόρφωσή της. Αντίθετα, υιοθετείται η άποψη ότι οι επιδράσεις ποικίλουν ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής, άποψη που αποτελεί και το υπόβαθρο πάνω στο οποίο θα στηριχθούν οι προτάσεις.

Συνεχίζοντας και περνώντας σε ένα πιο ειδικό επίπεδο, αναφέρονται οι εκάστοτε πολιτικές της ΕΕ για τις μεταφορικές υποδομές, ενώ το πρώτο κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την παρουσίαση του έργου της Εγνατίας Οδού, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στα διαφορετικά χωρικά επίπεδα αναφοράς του έργου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια λεπτομερής ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του Νομού Πέλλας. Μέσα από αυτή την ανάλυση εντοπίζεται και επισημαίνεται η έντονη συσχέτιση μεταξύ των τομέων της οικονομίας του νομού, η μεγάλη εξάρτησή τους από τα δίκτυα μεταφορών, τα προβλήματα - γενικότερα αλλά και ειδικότερα - που δημιουργούνται λόγω κακών υποδομών, καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Νομού που αναδεικνύονται και εκτιμάται πως η αξιοποίησή τους θα βοηθήσει την τοπική οικονομία .

Το τρίτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τις προτάσεις σύνδεσης του Νομού με την Εγνατία Οδό. Έχοντας προσδιορίσει, με βάση τόσο τα συμπεράσματα των δύο προηγούμενων κεφαλαίων όσο και στην αρχή του παρόντος, τον τρόπο με τον οποίο βοηθούν οι μεταφορικές υποδομές στην ανάπτυξη μιας περιοχής, καθώς και τα προβλήματα και παράγοντες ανάπτυξης που απαιτούν την ύπαρξή τους (μεταφορικές υποδομές) για την επίλυση και ανάδειξή τους αντίστοιχα, προτείνεται η υιοθέτηση 5 προτάσεων, οι οποίες θεωρούνται τρόποι καλύτερης αντιμετώπισης των προβλημάτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για την υιοθέτηση των προτάσεων συντάχθηκε ερωτηματολόγιο το οποίο εστάλη προς τους διοικητικούς και οικονομικούς παράγοντες

του νομού, προκειμένου να διαπιστωθεί αν η τοπική γνώμη αποδέχεται και στηρίζει την κατασκευή ενός άξονα που να οδηγεί στην Εγνατία Οδό.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται μια σύνθεση των συμπερασμάτων των προηγούμενων κεφαλαίων προκειμένου να παρουσιαστούν τα αποτελέσματά της, να προσδιοριστεί, δηλαδή, το αν η εργασία έχει πετύχει το σκοπό για τον οποίο έγινε καθώς και ποια ερωτήματα δημιουργήθηκαν κατά τη διάρκεια εκπόνησής της.

0.2 Δυσκολίες κατά τη συγγραφή της εργασίας

Οι δυσκολίες οι οποίες παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια της εργασίας, είχαν να κάνουν κυρίως με την επεξεργασία των στοιχείων. Αν και η συλλογή τους ήταν μια σχετικά εύκολη υπόθεση, η επεξεργασία τους ήταν περισσότερο χρονοβόρα και δύσκολη. Υπήρχαν περιπτώσεις όπου η πηγή των στοιχείων ήταν η ίδια αλλά οι αριθμοί για ένα συγκεκριμένο μέγεθος διαφορετικοί. Επίσης, ένα άλλο πρόβλημα ήταν η επιλογή των απαραίτητων στοιχείων μέσα από την πληθώρα αυτών που ήταν διαθέσιμα.

Τέλος, ένα πρόβλημα ήταν το περιορισμένο του χρόνου που είχε σαν αποτέλεσμα τη μη ολοκλήρωση ορισμένων διαδικασιών της εργασίας που είχαν προγραμματιστεί, όπως η συνάντηση με τους τοπικούς φορείς προκειμένου να υπάρξει μια πιο καλή βολιδοσκόπηση των απόψεών τους όσον αφορά στη σύνδεση, καθώς ο αριθμός των ερωτηματολογίων που απαντήθηκαν και επιστράφηκαν δεν θεωρήθηκε ότι ήταν ο πλέον ενδεδειγμένος για την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων.

Το τελικό συμπέρασμα, όμως, που συνηγορεί για τη σύνδεση του νομού με την Εγνατία Οδό, σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις και την ανάλυση παρατίθεται φαίνεται να είναι αρκετά ισχυρό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζονται οι χερσαίες μεταφορικές υποδομές με ιδιαίτερη έμφαση στον προσδιορισμό των επιδράσεων τους στη διαδικασία ανάπτυξης μιας περιοχής. Αρχικά δίνεται ο ορισμός του μεταφορικού δικτύου και παρουσιάζονται διάφορες απόψεις που έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς και αναφέρονται στη σχέση μεταξύ της ανάπτυξης μιας περιοχής και του μεταφορικού της δικτύου υποδομών.

Στη συνέχεια, γίνεται μια παρουσίαση των εκάστοτε πολιτικών της ΕΕ για τις μεταφορές καθώς και για τα μεγάλα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, ενώ στο τελευταίο τμήμα του κεφαλαίου γίνεται μια παρουσίαση της Εγνατίας Οδού.

1.2 Γενικά για τις μεταφορές

“Ξεκινώντας, θα ήταν χρήσιμο να υπενθυμίσουμε την κοινή παραδοχή ότι οι μεταφορές δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά μέσο για την επίτευξη κάποιου σκοπού και επομένως είναι χρήσιμες και αναγκαίες στο βαθμό που εξυπηρετούν τους οικονομικούς και κοινωνικούς στόχους που θέτει η πολιτεία, καθώς και την ανάγκη των πολιτών για μετακίνηση, ανάγκη ατομική, που είναι συγχρόνως συλλογική και κοινωνική” (Κωστοπούλου, 1995: 150).

Το μεταφορικό δίκτυο μιας χώρας αποτελεί ένα σημαντικότατο σύστημα υποδομών (ίσως το σημαντικότερο όλων μέχρι την εμφάνιση των σύγχρονων τηλεπικοινωνιών). Εξασφαλίζοντας τη μεταφορά προσώπων και αγαθών, για λόγους που σχετίζονται με την παραγωγή, την ανταλλαγή και τη διανομή, στηρίζει την ίδια την ύπαρξη των δραστηριοτήτων αυτών και ενισχύει τη δύναμη και την αποτελεσματικότητά τους (Σκάγιαννης, 1994: 218). Οι μεταφορές σε μια σύγχρονη οικονομία, συντελούν στη δημιουργία οικονομιών κλίμακας στο σταθερό κοινωνικό κεφάλαιο, ενώ παρουσιάζουν όλα τα κλασικά χαρακτηριστικά των υποδομών : είναι σταθερές στο έδαφος, η κατασκευή τους έχει μεγάλο χρηματικό κόστος, μεγάλο ευκαιριακό κόστος, η υποδομή έχει μεγάλη διάρκεια ζωής, παρουσιάζει τεχνικές αδαιρετότητες ενώ η λειτουργία του είναι αρτηριακή (εξυπηρετεί ως σύνδεση πολλές παραγωγικές μονάδες) (Σκάγιαννης, 1994: 218-219).

Σήμερα, το κρισιμότερο στοιχείο που καθορίζει τις μεταφορές είναι η εξοικονόμηση χρόνου, αυτό που ονομάστηκε από τον Marx «η εκμηδένιση του χώρου (απόστασης) δια του χρόνου». Και αυτό γιατί η εξοικονόμηση χρόνου στις σύγχρονες

κοινωνίες σημαίνει επιτάχυνση της ανακύκλισης (και κυκλοφορίας) του κεφαλαίου, δηλαδή αύξηση της «αποδοτικότητας» και επίτευξη υψηλότερων επιπέδων κερδών (Σκάγιαννης, 1994: 219).

Όσον αφορά την κατηγοριοποίηση των συστημάτων μεταφορών από πλευράς υποδομής, διακρίνουμε τρεις κατηγορίες : α) τα χερσαία, β) τα εναέρια και γ) τα υδάτινα ενώ η κάθε κατηγορία από αυτές υποδιαιρείται σε διάφορες υποκατηγορίες και περιλαμβάνει ποικίλα στοιχεία.

Στις παραγράφους που ακολουθούν παρουσιάζονται ορισμένες από τις θεωρητικές προσεγγίσεις και μελέτες οι οποίες εξετάζουν τον τρόπο με τον οποίο οι μεταφορικές υποδομές επηρεάζουν την αναπτυξιακή πορεία της περιοχής που βρίσκονται.

1.3 Υποδομές μεταφορών και ανάπτυξη

1.3.1 Εισαγωγή – πλαίσιο ανάπτυξης θέματος

Οι χερσαίες μεταφορικές υποδομές αποτελούν, όπως ειπώθηκε και παραπάνω, τμήμα των μεταφορικών υποδομών. Επομένως, όταν εξετάζουμε τη συμβολή των μεταφορικών υποδομών, στην ανάπτυξη ενός χωρικού επιπέδου (χώρας, περιφέρειας, νομού), συμπεριλαμβάνουμε και τις χερσαίες. Άρα, θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι οι γενικότερες επιδράσεις των μεταφορικών υποδομών στην ανάπτυξη μιας περιοχής γίνονται (αποτελούν) και ειδικότερες της κάθε υποκατηγορίας. Αυτός ο τρόπος σκέψης μπορεί να δικαιολογηθεί ως εξής:

Κάθε χωρικό επίπεδο έχει τα δικά του ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Από πλευράς μεταφορικών υποδομών μπορεί να διαθέτει ή να βρίσκεται κοντά σε μια μεγάλη οδική αρτηρία, σε ένα λιμάνι, σε ένα αεροδρόμιο, σε ένα συνδυασμό των παραπάνω ή να μην συνδέεται άμεσα με καμία από τις παραπάνω υποκατηγορίες μεταφορικών υποδομών. Προκειμένου, λοιπόν, να έρθει σε επαφή με τις υπόλοιπες περιοχές εκμεταλλεύεται το υπάρχον μεταφορικό δίκτυο από το οποίο εξυπηρετείται. Έτσι, χρησιμοποιώντας τις δυνατότητες επικοινωνίας που του παρέχονται από κάθε υποκατηγορία του μεταφορικού δικτύου, ουσιαστικά εκμεταλλεύεται τα πλεονεκτήματα των γενικότερων μεταφορικών υποδομών.

Η χρησιμοποίηση του παραπάνω παραδείγματος θεωρήθηκε σκόπιμη προκειμένου να γίνει αντιληπτό το πλαίσιο συλλογιστικής μέσα στο οποίο θα κινηθεί το παρόν κεφάλαιο. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται τόσο η απομάκρυνση του κινδύνου γενίκευσης της μεθοδολογίας ανάλυσης του συντελεστή “μεταφορικές υποδομές”, όσο και η ευκολότερη κατανόηση του θέματος από τον αναγνώστη.

1.3.2 Θεωρητικές προσεγγίσεις

Αν και η κατασκευή οδικών ή συγκοινωνιακών έργων γενικότερα αποτελούσε πάντοτε μια από τις πρωταρχικές επεμβάσεις για την ανάπτυξη λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών, εν τούτοις δεν υπάρχουν στη διεθνή βιβλιογραφία ολοκληρωμένες προσεγγίσεις, ικανές να προσδιορίσουν και να περιγράψουν τις αναμενόμενες οικονομικές επιπτώσεις σε αυτές. Οι θεωρητικές απόψεις οι οποίες κατά καιρούς έχουν εκφραστεί, συνήθως αναφέρονται σε συγκεκριμένες περιφέρειες και ακολουθούν συμπερασματικά θεωρητικές διερευνήσεις που προηγήθηκαν (Πολύζος, 1998). Επίσης, ελλείπει θεωρητικού υποβάθρου, αρκετές ήταν οι εμπειρικές διερευνήσεις που πραγματοποιήθηκαν γύρω από το θέμα αυτό. Στις έρευνες αυτές, οι μελετητές εξετάζοντας συγκεκριμένες χωρικές ενότητες, μελέτησαν την επίδραση των μεταφορικών υποδομών σε ορισμένους τομείς των ενοτήτων αυτών.

Έτσι, οι G.A. Giannopoulos and G. Boulougaris, θεωρούν ότι η αλληλεπίδραση μεταξύ των μεταφορικών υποδομών και της ανάπτυξης (εκφρασμένη μέσω πολλών παραγόντων όπως η εμφάνιση νέων οργανωτικών σχεδίων της παραγωγής και χωρικής ανάπτυξης), μπορεί να θεωρηθεί ως βασική και «κρίσιμη» γέφυρα για την κατανόηση (capture) των συνδέσεων μεταξύ των γενικών δυνατοτήτων επικοινωνίας και των χωρικών και οικονομικών δυναμικών, χωρίς αυτό να θεωρηθεί ως μια απλή, γραμμική ή μονόδρομη σχέση. Ο καλύτερος τρόπος προσέγγισής του είναι με το να θεωρηθεί ως ένα κυκλικό σύστημα διασυνδέσεων, κάνοντας τον προσδιορισμό των πραγματικών αιτιών αλλαγής δύσκολα ανιχνεύσιμο (Giannopoulos, Boulougaris, 1995: 258-259). Επιπλέον, θεωρούν ότι η σχέση μεταξύ μεταφορών και κοινωνίας, δηλώνει από μόνη της την επίδραση των (μεταφορικών υποδομών) στη χωρική δομή και το οργανωτικό σύστημα του συστήματος παραγωγής (Giannopoulos, Boulougaris, 1995: 258-259) φέρνοντας σαν παράδειγμα το σύστημα παραγωγής just in time.

Ο Retviold παρατηρεί ότι η αμοιβαία σχέση μεταξύ μεταφορών και περιφερειακής ανάπτυξης αποτελεί θέμα συνεχούς σκέψης στο σχεδιασμό. Τονίζει ιδιαίτερα ότι οι μέχρι τώρα έρευνες για τη επιρροή της περιφερειακής ανάπτυξης στη ροή των μεταφορών, είναι περισσότερο επιτυχημένες απ' ότι οι αντίστοιχες που εξετάζουν την αντίθετη φορά της σχέσης (οι μεταφορές την περιφερειακή ανάπτυξη) (Retviold, 1996: 512). Τέλος, θεωρεί πως οι αλλαγές στις μεταφορικές υποδομές δίνει το έναυσμα για αλλαγές στη δυναμική των περιφερειών οι οποίες θα οδηγήσουν στην ανακατανομή της χωροθέτησης της εργασίας ανάμεσα στις περιφέρειες (Retviold, 1996: 512).

Ο Nijkamp διαπιστώνει ότι “είναι προφανές πως τα χωρικά δίκτυα έχουν γίνει τα μοντέρνα οχήματα της προόδου της χωρικής μεταμόρφωσης” (Nijkamp, 1995: 10) ενώ συμπληρώνει πως “όσον αφορά τις υποδομές, όλο και περισσότεροι αναγνωρίζουν ότι η ανάπτυξη των μεταφορών δημιούργησε μια πρωτοφανή ένταση σε μια ισορροπημένη (τόσο στην εξέλιξή της όσο και στην αιφωρία της) ανάπτυξη των περιφερειών της Ευρώπης” (Nijkamp, 1995: 12).

Ο Κ.Γ. Αμπακούμκιν τονίζει ότι ένα αποδοτικό δίκτυο μεταφορών αποτελεί ένα αναγκαίο στοιχείο πάνω στο οποίο στηρίζεται η εξέλιξη της οικονομίας και μάλιστα των λιγότερο αναπτυγμένων χωρών. Παρατηρεί ότι η σχέση μεταφορών - ανάπτυξης καθορίζεται από πολλούς παράγοντες (π.χ. τύπο μεταφορικού δικτύου και βαθμό εξάπλωσής του την εξεταζόμενη περιοχή, τη μορφή της οικονομίας της εξυπηρετούμενης περιοχής, το επίπεδο της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής κατά τον χρόνο που μια δεδομένη μορφή συγκοινωνίας εισέρχεται στο στάδιο της ανάπτυξης) και πως θεωρητικά μπορεί να καθοριστεί για μια ορισμένη περιοχή που βρίσκεται σε ένα ορισμένο στάδιο ανάπτυξης μια ιδανική πυκνότητα μεταφορικών δικτύων που εξυπηρετεί κατά τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες της, χωρίς να προκύπτει κίνδυνος υπερβολικής χρηματοδότησης συγκοινωνιακών έργων (Αμπακούμκιν, 1990: 1.4-1, 1.4-2).

Ο Drew (Πολύζος, 1998: 58) υποστηρίζει ότι η εμπειρία και οι έρευνες τείνουν να δείξουν, ότι ένα καλό μεταφορικό σύστημα δεν είναι επαρκές από μόνο του για την ανάπτυξη περιφερειών, βοηθά όμως στην παράκαμψη εμποδίων (barriers) και δημιουργεί τις προϋποθέσεις ανάπτυξης. Η οικονομική μεγέθυνση μετά την κατασκευή μιας μεταφορικής υποδομής επέρχεται πρώτα στις αστικοποιημένες ή πλησίον αστικών περιοχών περιφέρειες, οι οποίες έχουν τους αναγκαίους ανθρώπινους και φυσικούς

πόρους και εκείνη την οικονομική δομή που βοηθά στην άμεση εκμετάλλευση των υποδομών αυτών. Επίσης, οι επιχειρηματίες επηρεάζονται στις αποφάσεις τους για εγκατάσταση των επιχειρήσεων από τις μεταφορικές διασυνδέσεις των περιφερειών και το συγκριτικό πλεονέκτημα που δημιουργεί για κάθε περιφέρεια το μεταφορικό κόστος, λόγω της προσιτότητας προς τις αγορές και τις πηγές προμήθειας πρώτων υλών. Τα συνολικά όμως οφέλη ποικίλουν από βιομηχανία σε βιομηχανία λόγω της διαφορετικής εξάρτησής τους από το μεταφορικό κόστος. Τέλος, όταν οι υποδομές βοηθούν στην ανάπτυξη της παραγωγικότητας, τότε εξυπηρετούν και την ανάπτυξη αφού είναι φανερός ο δεσμός μεταξύ παραγωγικότητας και οικονομικής μεγέθυνσης.

Υπερασπιστής της θετικής επίδρασης των μεταφορών παρουσιάζεται ο Rostow (1960), ο οποίος στην ερμηνεία του (θεωρία του) για την οικονομική ανάπτυξη υποστηρίζει ότι “ Η εισαγωγή των σιδηροδρόμων ήταν ιστορικά ο ισχυρός παράγοντας του σταδίου της «απογείωσης». Ήταν καθοριστικός στις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Γαλλία, τη Γερμανία, τον Καναδά και τη Ρωσία.”

Ο Σκάγιαννης παρατηρεί ότι ορισμένοι κλάδοι υποδομών έχουν παίξει συγκεκριμένο ρόλο στην ανάπτυξη των καπιταλιστικών σχηματισμών και φέρνει ως παράδειγμα τους σιδηροδρόμους και τον κρίσιμο ρόλο που έπαιξαν στην ανάπτυξη των ΗΠΑ. Ο ρόλος αυτός ήταν γεωγραφικός, τεχνολογικός και οργανωτικός όσο και κρίσιμος για το σχηματισμό των σύγχρονων επιχειρηματικών δομών ακόμα και του τρόπου οργάνωσης της κεντρικής διοίκησης. Πολλή από την εμπειρία των σιδηροδρόμων χρησιμοποιήθηκε και σε άλλους κλάδους των υποδομών, όπως στα τραμ, στις αστικές κατασκευές, στον τηλεγράφο και στην τηλεφωνία (Σκάγιαννης, 1994).

Ο Κόνσολας, αναφέρει πως “τα έργα υποδομής είναι ένα ισχυρό μέσο της οικονομικής πολιτικής γιατί αποτελεί προσδιοριστικό παράγοντα της οικονομικής ανάπτυξης σε όρους ζήτησης, εισοδήματος, παραγωγικότητας και απασχόλησης”. Επσημαίνει την πολύπλευρη σημαντικότητά τους τονίζοντας ότι η χρησιμότητά τους επεκτείνεται σε μια μεγάλη σειρά διαδικασιών υποδομής ενώ ένα άλλο χαρακτηριστικό τους είναι η μη υποκατάσταση. “Αυτό καθορίζει τη σταθερή τους σχέση στο χώρο, με συνέπεια να αποτελούν ουσιαστικό στοιχείο δημιουργίας οικιστικών συγκεντρώσεων και συγκεντρώσεων οικονομικών δραστηριοτήτων κλαδικά προσδιορισμένων. Προσανατολίζουν δηλαδή τη διάρθρωση των οικισμών και των οικονομικών

δραστηριοτήτων, δύο παραγόντων ιδιαίτερης σπουδαιότητας για την οικονομική ανάπτυξη” (Κόνσολας, 1994).

“Η σημασία των έργων υποδομής ειδικά για τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και την εξυπηρέτηση του σκοπού της ισόρροπης ανάπτυξης είναι ουσιαστική από κάθε άποψη. Η υποδομή συμβάλλει στην καλύτερη αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των περιφερειών, ενεργοποιεί ιδιωτικούς πόρους για τη βελτίωση της παραγωγικότητας και την αύξηση της παραγωγής, δημιουργεί οικονομίες κλίμακας, μείωση κόστους και κυρίως κατευθύνει τους επιχειρηματίες στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης με κοινωνικά κριτήρια. Εγκαθίστανται, δηλαδή, οι επιχειρήσεις εκεί που επιθυμεί το κοινωνικό σύνολο, όπως εκφράζεται μέσα από τις διαδικασίες των πολιτικών επιλογών” (Κόνσολας, 1994).

Οι Bergman & Sun υποστηρίζουν ότι “οι υποδομές μεταφορών (και ίσως και οι τηλεπικοινωνιακές υποδομές), προσφέρουν μεγαλύτερη διαπεριφερειακή πρόσβαση που ίσως προκαλέσει την εκμετάλλευση των υποδομών, εκ μέρους των μητροπολιτικών περιοχών λόγω των συγκριτικών τους πλεονεκτημάτων, εις βάρος των λιγότερο αναπτυγμένων γειτονικών περιφερειών. Αν η περιφέρεια παρουσιάζει έλλειψη επαρκών προϋποθέσεων προκειμένου να επωφεληθεί από τις βελτιώσεις των υποδομών που αυξάνουν την προσπελασιμότητα, η παροχή τους (προφανώς των υποδομών) ίσως να βελτιώσει την προσπελασιμότητα αλλά θα επιταχύνει και τα αποτελέσματα διάχυσης της προοδευτικής διαδικασίας, με αποτέλεσμα τη μόνιμη “τιμωρία” των περιφερειών αυτών ως – θεωρητικά - ωφελημένες” (Bergman, Sun, 1996: 18).

Τέλος, ο Πετράκος (1997) συνοψίζοντας τα αποτελέσματα μελετών οι οποίες έγιναν στην Ευρώπη, κωδικοποιεί τα τελικά αποτελέσματα αναφέροντας ότι:

- Τα μεταφορικά δίκτυα είναι ένας από τους τέσσερις προσδιοριστικούς παράγοντες για την ανάπτυξη μιας περιοχής, μαζί με τη θέση της στο γεωγραφικό χώρο (κεντρική ή περιφερειακή), τις υφιστάμενες οικονομίες συγκέντρωσης (agglomeration economies) και την τομεακή σύνθεση της τοπικής παραγωγής και απασχόλησης.
- Οι μεταφορικές υποδομές δεν μπορούν να επιφέρουν σημαντικές μεταβολές στην υφιστάμενη εικόνα και ιεράρχηση των περιφερειών, αφού παρά τις όποιες μεταβολές στις χρονοαποστάσεις των περιμετρικών περιοχών από τις κεντρικές, οι τελευταίες ευνοούνται περισσότερο λόγω του συγκριτικού πλεονεκτήματος των στην αναμενόμενη μεταβολή των συναλλαγών.

- Το μέγεθος των ωφελειών μιας περιμετρικής περιφέρειας, η οποία μειώνει την απόστασή της από τις κεντρικές, εξαρτάται κυρίως από την παραγωγική της βάση και την εξ αυτής απορρέουσα αντίσταση της προς την ελκτική δύναμη (force of attraction) που θα δεχθεί από τις κεντρικές για απορρόφηση της αγοραστικής της δύναμης και του εργατικού της δυναμικού και συνεπώς αρκετών οικονομικών της δυνατοτήτων (Πολύζος, 1998).

Ανακεφαλαιώνοντας, μπορούμε να πούμε ότι η ύπαρξη των μεταφορικών υποδομών είναι ευθέως ανάλογη με τα χωροθετικά πλεονεκτήματα μιας περιοχής και αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε στρατηγική μακροχρόνιας ανάπτυξης. Εντούτοις, η παρουσία τους αποτελεί αναγκαία μεν αλλά όχι και ικανή συνθήκη για την ανάπτυξη των περιφερειών, ιδιαίτερα αυτών που βρίσκονται σε λιγότερο ευνοϊκή θέση και παρουσιάζουν τα μικρότερα χωροθετικά πλεονεκτήματα.

Επίσης, οι επιπτώσεις από την κατασκευή τους, δε θα είναι οι ίδιες για κάθε περιφέρεια καθώς η οικονομία κάθε περιοχής έχει τα δικά της ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τη δική της παραγωγική δομή και τη δική της εξάρτηση από το μεταφορικό κόστος (Πολύζος, 1998). Θα μπορούσε να ειπωθεί, λοιπόν, ότι είναι άμεσα συνδεδεμένες με την παραγωγική (οικονομική) διάρθρωση μιας περιοχής, βοηθούν στην άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων χωρικών ενοτήτων, ευνοούν την ταχύτερη και ασφαλέστερη μετακίνηση προσώπων και αγαθών. Δεν θα πρέπει όμως να θεωρηθεί ότι η ύπαρξη τους σε μια υποανάπτυκτη περιοχή θα αποτελέσει αυτόματα λύση των προβλημάτων της. Η ανάπτυξη της θα προέλθει από τον συνδυασμό πολλών διαφορετικών παραγόντων, ένας από τους οποίους είναι και οι μεταφορικές υποδομές.

1.3.3 Επιδράσεις χερσαίων μεταφορικών υποδομών

Στην προηγούμενη ενότητα αναφέρθηκαν ορισμένες περιπτώσεις ερευνών προκειμένου να δημιουργηθεί μια πρώτη εικόνα της σχέσης μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης. Εστιάζοντας ακόμη περισσότερο στη σχέση αυτή, είναι δυνατόν να εντοπιστούν και να επισημανθούν οι επιπτώσεις - αλλαγές που επιφέρουν σε μια περιοχή η δημιουργία ή η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών της. Οι πιο σημαντικές επιδράσεις είναι οι εξής:

1. Το μεγαλύτερο όφελος που απορρέει από τη βελτίωση ή τη δημιουργία νέων μεταφορικών υποδομών, είναι η **μείωση της χρονοαπόστασης μεταξύ των σημείων προέλευσης και προορισμού**. Όπως αναλύεται και παρακάτω, η συρρίκνωση της απόστασης και η επακόλουθη μείωση του χρόνου έχει μια σειρά ευεργετικών αποτελεσμάτων. Πιο συγκεκριμένα :
 - Γίνεται πιο εύκολη η σύνδεση των επί μέρους περιοχών μιας περιφέρειας με αποτέλεσμα την **αύξηση της εσωτερικής της συνοχής**. Αλλά και μεταξύ των περιοχών (περιφερειών) της ίδιας χώρας ή ακόμη και μεταξύ όμορων ή μη κρατών, η σύνδεση γίνεται αμεσότερη και αποτελεσματικότερη. Πράγματι, μειώνονται οι ενδοπεριφερειακές, διαπεριφερειακές και διακρατικές αποστάσεις, η μετακίνηση γίνεται πιο εύκολα από περιοχή σε περιοχή, με αποτέλεσμα την ισχυροποίηση των δεσμών μεταξύ τους. Παρατηρείται, δηλαδή, **μια ενδυνάμωση της συνεκτικότητας ανάμεσα στα σημεία του χώρου** η οποία λειτουργεί προς όφελος τους και κατ' επέκταση προς όφελος των πολιτών τους, καθώς τους δίνεται η ευκαιρία αμεσότερης επικοινωνίας.
 - Σαν αποτέλεσμα της αύξησης της συνοχής, μπορεί να θεωρηθεί και η **καλύτερη διασυνοριακή συνεργασία**, κυρίως σε επίπεδο περιφερειών όμορων κρατών και κατ' επέκταση των ίδιων των κρατών. Πράγματι, με την διευκόλυνση της μετακίνησης / ανταλλαγής παραγωγικών συντελεστών όπως κεφαλαίου, εργατικού δυναμικού, τεχνολογικού εξοπλισμού και τεχνογνωσίας, διευρύνονται οι ορίζοντες συνεργασίας των περιοχών αυτών, δίνοντας ώθηση στην αναπτυξιακή τους πορεία.
 - Μια άλλη επίπτωση της μείωσης της χρονοαπόστασης είναι η **μείωση του μεταφορικού κόστους** τόσο για τις επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τα δίκτυα μεταφορικών υποδομών για τη μεταφορά των προϊόντων τους όσο και για τους

απλούς πολίτες. Πράγματι, η μείωση της χιλιομετρικής και χρονικής απόστασης οδηγεί σε μείωση των εξόδων που αφορούν τα μεταφορικά π.χ. για βενζίνη, λάστιχα, service, κλπ (Πολύζος, 1998: 33). Για τις επιχειρήσεις που το μεταφορικό κόστος συμμετέχει σε μεγάλο ποσοστό στην διαμόρφωση του τελικού κόστους του παραγόμενου προϊόντος, η μείωση συμβάλλει σημαντικά στη διαμόρφωση του τελικού κόστους παραγωγής. Κάτι ανάλογο ισχύει και για τα άτομα που ταξιδεύουν με δικό τους όχημα, όπου η μείωση της απόστασης τους δίνει τη δυνατότητα είτε να διανύσουν μεγαλύτερες αποστάσεις με βάση το παλιότερο κόστος είτε να ελαττωθεί το κόστος για τις ίδιες αποστάσεις. Στη ουσία, δηλαδή, πρόκειται για αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος των καταναλωτών, διευρύνοντας με αυτόν τον τρόπο το εύρος των δυνατοτήτων επιλογής.

- Απόρροια της μείωσης του μεταφορικού κόστους θα είναι η **αύξηση της κινητικότητας επιβατών και φορτίων** (Πολύζος, 1998: 36). Οι αποστάσεις συρρικνώνονται, δίνοντας στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να πραγματοποιούν περισσότερα δρομολόγια μεταφοράς των προϊόντων τους προς τις εγχώριες και διεθνείς αγορές καθώς το μειωμένο μεταφορικό κόστος τους το επιτρέπει. Ταυτόχρονα, όλο και περισσότεροι ταξιδιώτες, χρησιμοποιώντας δημόσια ή ιδιωτικά μέσα μεταφοράς, θα μπορούν να μετακινηθούν γρηγορότερα και ασφαλέστερα, καλύπτοντας μεγαλύτερες αποστάσεις από ότι πριν.
- **Η μείωση των χωρικών αποστάσεων διευκολύνει την κινητικότητα του παραγωγικού συντελεστή «εργασία» και την καλύτερη αξιοποίησή του.** Τούτο γιατί διευρύνεται η αγορά εργασίας για τους εργαζόμενους, αφού πλέον γίνεται ευκολότερη η μετακίνησή τους και στον ίδιο χρόνο καλύπτουν μεγαλύτερες αποστάσεις (Πολύζος, 1998 :37).
- Ένα άλλο αποτέλεσμα, που θα αποτελέσει πιθανή επίπτωση στην παραγωγική διαδικασία των επιχειρήσεων, είναι η **μείωση των αποθεμάτων (stocks)** , αφού πλέον η τροφοδοσία της κατανάλωσης γίνεται πιο εύκολα (Πολύζος, σελ. 37) αλλά και σε πιο τακτά χρονικά διαστήματα.
- Επίσης, δεδομένη θα πρέπει να θεωρείται η **αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων** λόγω διεύρυνσης της αγοράς. Το μέγεθος της αγοράς γίνεται μεγαλύτερο με αποτέλεσμα να αυξάνονται και οι παραγόμενοι όγκοι προϊόντων προκειμένου να καλυφθούν οι νέες ανάγκες.

- Πολλές περιοχές, κυρίως ορεινές ηπειρωτικές περιοχές, στερούνται διαμετακομιστικών υποδομών προς το εξωτερικό, κυρίως λιμανιών και αεροδρομίων. **Η δημιουργία νέων μεταφορικών υποδομών στις περιοχές αυτές, θα λειτουργήσει υπέρ της ταχύτερης σύνδεσης τους με τα διαμετακομιστικά κέντρα, προσφέροντας ένα άνοιγμα για τα τοπικά προϊόντα προς το εξωτερικό.**
 - Καθώς οι αποστάσεις από τις αγορές θα μειωθούν, τα τοπικά προϊόντα θα γίνουν ανταγωνιστικότερα εφόσον η πρόσβασή τους στις αγορές θα είναι πιο άμεση. Με αυτόν τον τρόπο ενδυναμώνεται η τοπική παραγωγική βάση και αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς η τοπική οικονομία.
 - **Η ύπαρξη ανεπαρκούς μεταφορικού δικτύου σε μια περιοχή, έχει σαν συνέπεια την ατελή αξιοποίηση των τοπικών παραγωγικών συντελεστών.** Έτσι, κύριες παραγωγικές συνιστώσες παραμένουν ανενεργές και η τοπική οικονομία δεν εκμεταλλεύεται το σύνολο των δυνατοτήτων της. **Αντίθετα, μέσω των νέων υποδομών, είναι εφικτή η ταχύτερη μετακίνηση της τεχνογνωσίας και του υλικοτεχνικού εξοπλισμού από τις πιο αναπτυγμένες περιφέρειες προς τις ασθενέστερες, παράγοντες που θα χρησιμοποιηθούν για την ανάδειξη, προβολή και εκμετάλλευση υφιστάμενων ή νέων παραγωγικών πόρων.** Με αυτόν τον τρόπο παρέχεται η δυνατότητα συμμετοχής κάθε οικονομικού τομέα στην αναπτυξιακή διαδικασία.
2. Το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και οδών μπορεί να παρέχει το καλύτερο δίκτυο από κάθε άλλο χερσαίο δίκτυο. Αυτό το γεγονός έχει σαν αποτέλεσμα το άνοιγμα των απομονωμένων περιοχών και την παροχή σε αυτές δημοσίων και ιδιωτικών ανέσεων που είναι διαθέσιμες μόνο τις μεγαλύτερες αστικές περιοχές. Αλλά και γενικότερα, **οι νέες ή βελτιωμένες μεταφορικές υποδομές συνδράμουν στην άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων περιοχών καθώς καθιστούν πιο άμεση τη σύνδεση τους με τα κέντρα αποφάσεων, εγκαταστάσεων και υπηρεσιών.** Οι περιοχές αυτές έχουν πια τη δυνατότητα να είναι συμμετοχές στην διαδικασία λήψης αποφάσεων (π.χ. να ενημερώνονται για κάποια περιφερειακά αναπτυξιακά προγράμματα και να συμμετέχουν στην υλοποίησή τους) ενώ στις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες συγκαταλέγονται οι εγκαταστάσεις υγείας, εκπαίδευσης, εμπορικά κέντρα, κοινωνικά ιδρύματα, εγκαταστάσεις αναψυχής και επιμόρφωσης, υπηρεσίες κοινής ωφελείας, δημόσιοι οργανισμοί και υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης όπως αστυνομία, πυροσβεστική υπηρεσία κλπ.

3. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η εύκολη σύνδεση και προσπελασιμότητα κεντρικών περιοχών από περιμετρικές και αντίστροφα, λειτουργεί ως μέσο ενσωμάτωσης των απομονωμένων περιοχών στον κύριο ιστό ανάπτυξης της χώρας. Με αυτό τον τρόπο ικανοποιείται και το ζητούμενο των ίσων ευκαιριών ανάπτυξης που πρέπει να ισχύει μεταξύ των περιοχών.
4. Η βελτίωση της προσιτότητας των περιοχών, σε συνδυασμό με την αύξηση της παραγωγικότητας, θα έχει σαν αποτέλεσμα την αλλαγή στη διαδικασία της επιλογής του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων. Δίνεται στις επιχειρήσεις η ευκαιρία να δημιουργήσουν περιφερειακά τμήματά τους, καθώς η άρση της απομόνωσης ορισμένων περιοχών αποτελεί γεγονός και θα μπορούν να εγκατασταθούν εκεί χωρίς να στερούνται των υπηρεσιών που τους παρέχουν τα μεγάλα κέντρα καθώς θα έχουν τη δυνατότητα άμεσης πρόσβασης σε αυτά. Ταυτόχρονα αποσυμφορίζονται και τα μεγάλα βιομηχανικά κέντρα καθώς ενδέχεται να μειωθούν τόσο οι κυκλοφοριακοί φόρτοι όσο και η περιβαλλοντική ρύπανση από την λειτουργία των εργοστασίων.
5. Μετεγκατάσταση επιχειρήσεων σημαίνει όμως και την αύξηση των εισερχόμενων κεφαλαίων στην περιοχή εγκατάστασης. Οι επενδύσεις αυτές θα έχουν, κυρίως μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, ευεργετικές επιδράσεις στην τοπική οικονομία καθώς λειτουργούν υπέρ της αξιοποίησης όλων των ευκαιριών ανάπτυξης.
6. Καθώς οι συνδέσεις μεταξύ των χωρών θα βελτιωθούν, η τυχόν συνεργασία τους κυρίως σε επίπεδο επιχειρήσεων, θα πραγματοποιείται ταχύτερα και αποτελεσματικότερα. Ιδιαίτερα στην περίπτωση της Ελλάδος, όπου γειτνιάζει με μια πολλά υποσχόμενη βαλκανική αγορά, η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών με τις γείτονες χώρες θα αποτελέσει βήμα προς της ανάπτυξη. Αυτό θα συμβεί γιατί τα πλεονεκτήματα των χωρών αυτών (φθηνά εργατικά χέρια, γειτνίαση με μεγαλύτερες αγορές (Κεντρική Ευρώπη, Βαλτική κλπ) μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τις ελληνικές επιχειρήσεις οι οποίες θα εγκατασταθούν εκεί, μειώνοντας το κόστος παραγωγής.
7. Οι προδιαγραφές κατασκευής νέων μεταφορικών υποδομών, βελτιώνοντας τα τεχνικά χαρακτηριστικά των υποδομών, εξασφαλίζουν την όσο το δυνατόν ασφαλέστερη μετακίνηση προσώπων και αγαθών, ελαχιστοποιώντας τους

κινδύνους ατυχημάτων. Η διαδρομή για τους ταξιδιώτες γίνεται εκτός από ταχύτερη και - τεχνικά τουλάχιστον - ασφαλέστερη.

8. Μελέτες που έχουν γίνει κατά καιρούς έχουν δείξει ότι οι συγκοινωνιακοί φόρτοι των υφιστάμενων χερσαίων ευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών θα αυξηθούν δραματικά στο μέλλον. Η βελτίωση των υποδομών ή η κατασκευή νέων, θα βοηθήσουν στην εκτόνωση τέτοιων τάσεων και θα βοηθήσουν στην ομαλή διακίνηση προσώπων και προϊόντων.
9. **Η δημιουργία νέων έργων μεταφορικών υποδομών θα λειτουργήσουν υπέρ της μείωσης της ανεργίας, τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής τους όσο και μετά την περάτωσή τους, δηλαδή κατά τη λειτουργία τους.** Κατά το χρονικό διάστημα της κατασκευής τους, θα δημιουργήσουν θέσεις εργασίας, προσφέροντας απασχόληση στο τοπικό εργατικό δυναμικό (βραχυπρόθεσμη επίπτωση στην ανεργία). Επιπλέον, μετά την περάτωσή τους, θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας από τις οικονομικές δραστηριότητες (επιχειρήσεις) που θα εγκατασταθούν παραπλεύρως των υποδομών (μέσο-μακροχρόνια επίπτωση).
10. **Η ανάπτυξη των επί μέρους τομέων της τοπικής (περιφερειακής) οικονομίας, θα έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του μεριδίου τους στο Ακαθάριστο Περιφερειακό Προϊόν (ΑΠΠ).** Οι θετικές μεταβολές των τμημάτων θα επηρεάσουν θετικά και το σύνολο έτσι ώστε, σε μακροχρόνια κυρίως βάση, το συνολικό ΑΠΠ να παρουσιάσει αύξηση.
11. **Είναι γενικά παραδεκτό ότι η διέλευση ενός δρόμου από μια περιοχή έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των τμημάτων γης εκατέρωθεν του δρόμου.** Ήδη έχει αναφερθεί ότι οι επιχειρηματίες επιζητούν να εγκαθιστούν την επιχείρησή τους δίπλα σε έναν (μεγάλο) οδικό άξονα, θεωρώντας ότι η κίνηση τους αυτή αποτελεί έναν πολύ καλό τρόπο διαφήμισης. Η αύξηση της αξίας της γης σε συνδυασμό με την εγκατάσταση νέων μονάδων επιχειρήσεων, θα την κάνει ελκυστικότερη έχοντας σαν αποτέλεσμα την πιθανή εγκατάσταση νέων νοικοκυριών στις περιοχές αυτές, τα οποία με τη σειρά τους θα δημιουργήσουν νέα (αυξημένη) ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών, οπότε θα δημιουργηθούν νέες δραστηριότητες προκειμένου να ικανοποιηθεί η ζήτηση. Δημιουργείται με αυτόν τον τρόπο ένας φαύλος κύκλος που οδηγεί στην ανάπτυξη της υποβαθμισμένης περιοχής.

Μέχρι τώρα αναφέρθηκαν τα πλεονεκτήματα που είναι πιθανό να αποκομίσει μια περιοχή από τις μεταφορικές υποδομές. Υπάρχει όμως και ο αντίλογος, όπου η

βελτίωση των μεταφορικών υποδομών μιας περιοχής εμφανίζεται να λειτουργεί εναντίον της αναπτυξιακής της προσπάθειας μιας υποβαθμισμένης περιοχής. Οι λόγοι που μπορεί να συμβεί αυτό είναι :

- **Η αμεσότερη σύνδεση με τα μεγάλα οικονομικά κέντρα μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα την απορρόφηση του (νεανικού) ενεργού πληθυσμού οπότε και οι δυνατότητες ανάπτυξης των περιοχών αυτών μειώνονται κατά πολύ.** Καθώς οι αποστάσεις μειώνονται, οι νέοι μπορούν να μετακινηθούν ευκολότερα από τις υποανάπτυκτες περιφέρειες προς τις ήδη αναπτυγμένες όπου οι ευκαιρίες εργασίας είναι περισσότερες. Αυτό συνεπάγεται ότι το εισόδημα των λιγότερο ευνοούμενων περιοχών μειώνεται, ενδεχομένως περισσότερο από ότι αυξάνεται στις αναπτυγμένες περιοχές, κάτι που ασφαλώς δεν συμβάλλει στην ανάπτυξη της οικονομίας (Πετράκος, 1996). Επιπλέον, πλήττεται η παραγωγική βάση καθώς οι εναπομείναντες είναι άτομα κυρίως μεγαλύτερης ηλικίας, των οποίων η συμβολή στην προσπάθεια ανάπτυξης της περιοχής δεν μπορεί να υποκαταστήσει αυτή των νέων ατόμων που φεύγουν.
- **Η μείωση του μεταφορικού κόστους μπορεί να αυξήσει τα πλεονεκτήματα των μητροπολιτικών περιοχών, με αποτέλεσμα εξωγενείς κοινωνικοοικονομικοί παράγοντες να καταστήσουν το μητροπολιτικό χώρο ακόμη ελκυστικότερο για εγκατάσταση δυναμικών παραγωγικών δραστηριοτήτων και πιο πολύ ανταγωνιστικό, όσον αφορά τις εμπορικές συναλλαγές απέναντι στις οικονομικά ασθενέστερες περιφέρειες, κάτι το οποίο είναι ασυμβίβαστο με τους στόχους της ομοιόμορφης ανάπτυξης μιας χώρας (Πολύζος, 1998: 38-39).**
- Οι τοπικές επιχειρήσεις θα έχουν να ανταγωνιστούν τις πολυεθνικές που πιθανόν θα εγκαθίστανται στην περιοχή τους. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα τον **άνισο συναγωνισμό** μεταξύ των επιχειρήσεων καθώς οι πολυεθνικές θα έχουν τη δυνατότητα χρησιμοποίησης καλύτερης τεχνογνωσίας, υλικοτεχνικού εξοπλισμού που θα κάνει την παραγωγική τους διαδικασία αρτιότερη και τεχνολογικά πιο εξελιγμένη.
- **Η αύξηση της προσπελασιμότητας συχνά θεωρείται ως αρνητική επίδραση όταν ενθαρρύνει ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες και χρήσεις γης που αντιστρατεύονται του στόχους ενός σχεδιασμού σε περιφερειακή ή τοπική κλίμακα.** Για παράδειγμα, ένα οδικό έργο μπορεί να προκαλέσει εντατική ανάπτυξη

σε κάποιο ανοιχτό χώρο ή μια περιοχή με μεγάλη οικολογική σημασία με αποτέλεσμα την καταστροφή της (Γιαννικαπάνης κ.α., 1988)

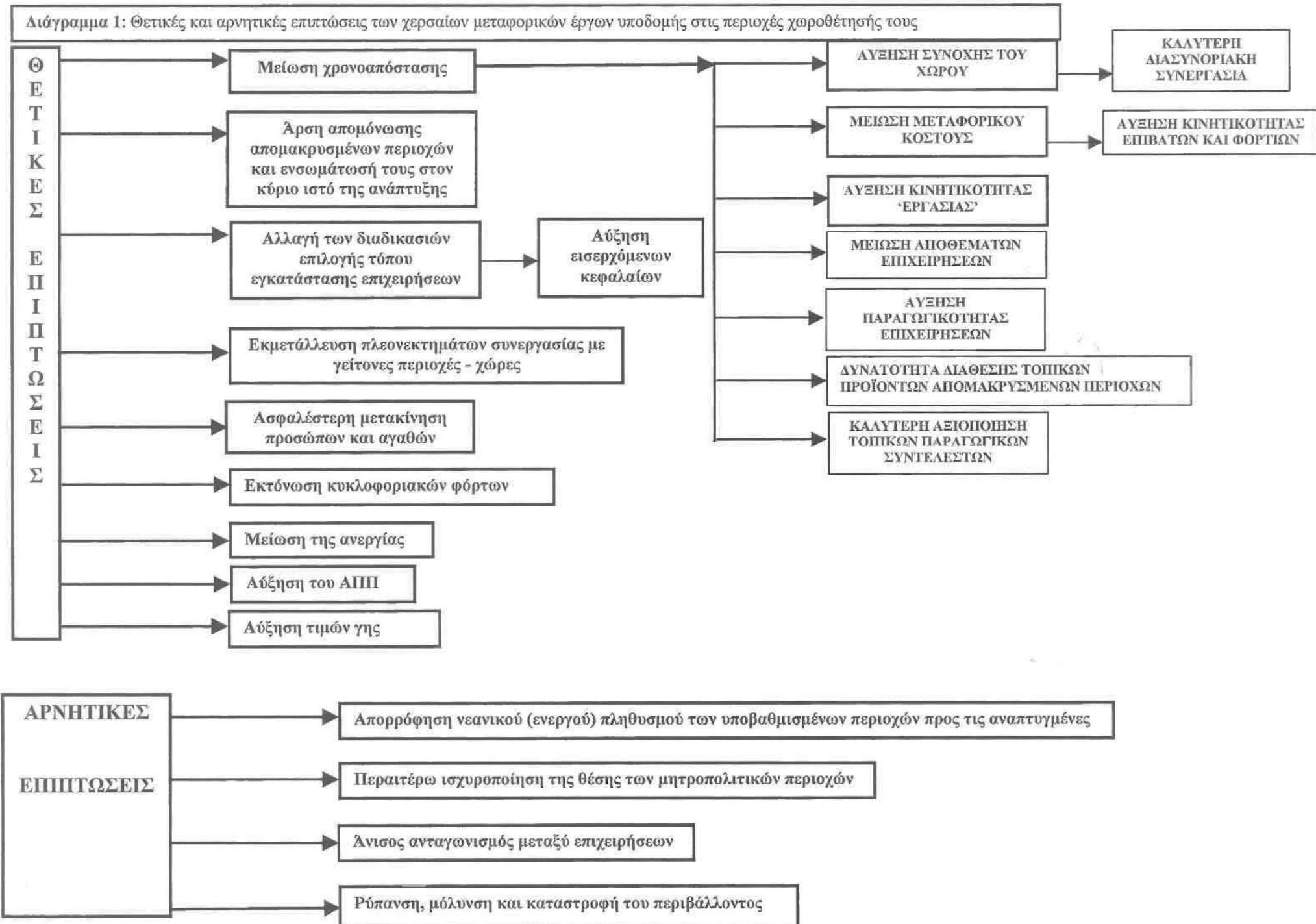
- **Ο θόρυβος, η μόλυνση του αέρα ή/και η οπτική όχληση είναι πολύ πιθανό να έχει αρνητική επίδραση στην αξία των ιδιοκτησιών που βρίσκονται εκατέρωθεν του δρόμου.**

Το σύνολο των επιδράσεων των μεταφορικών υποδομών, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, παρουσιάζονται συνοπτικά στο διάγραμμα 1.

1.3.4 Συμπεράσματα

Η ανάλυση των προηγούμενων παραγράφων μας οδηγεί στις εξής διαπιστώσεις όσον αφορά τις μεταφορικές υποδομές και τη σχέση τους με την ανάπτυξη μιας περιοχής:

- Το μεταφορικό δίκτυο υποδομών είναι άμεσα συνδεδεμένο με την ανάγκη για μετακίνηση τόσο των ατόμων, με σκοπό την αμεσότερη επικοινωνία, όσο και των επιχειρήσεων για την μεταφορά των προϊόντων τους. Από αυτή την οπτική, η οποιαδήποτε νέα κατασκευή ή βελτίωση τους θα συμβάλλει όλο και περισσότερο στην ικανοποίηση των ανωτέρω αναγκών.
- Δε συμβαίνει όμως το ίδιο όταν πρόκειται να υπολογιστούν οι επιπτώσεις στην παραγωγική διάθρωση και την οικονομία της περιοχής. Σε πολλές περιπτώσεις η ύπαρξη ή η δημιουργία μεταφορικών υποδομών λειτουργεί υπέρ την ανάπτυξης. Αν και λιγότερο συχνό φαινόμενο, δεν αποκλείστηκε όμως το ενδεχόμενο να συμβεί και το αντίθετο, δηλαδή ο οικονομικός μαρασμός μιας ήδη υποβαθμισμένης περιοχής. Κατά καιρούς, η κατασκευή ενός νέου δρόμου, σιδηροδρόμου ή λιμανιού σε λιγότερο



αναπτυγμένες περιοχές, απέτυχε να εκπληρώσει τους στόχους των υποστηρικτών και χρηματοδοτών του. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η περιοχή στην οποία έλαβαν χώρα βελτιώσεις στο μεταφορικό της δίκτυο, μπορεί να αποδειχθεί ανίκανη περαιτέρω οικονομικής ανάπτυξης λόγω του δυσμενούς κλίματος (εδαφών και γεωλογικών μορφών) και έτσι η παλιά θεώρηση των μεταφορών ως ‘‘μαγική ράβδος’’ ικανής να ξεπεράσει όλους τους δυσμενείς παράγοντες δεν μπορεί πλέον να γίνει δεκτή.

- Όσον αφορά τις μεταφορικές υποδομές και το περιβάλλον, αν και δεν εξετάζεται αναλυτικά παραπάνω, δε θα μπορούσε παρά θεωρηθεί η ύπαρξη μιας άμεσης συσχέτισης μεταξύ τους. Η σχέση αυτή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί αμφίδρομη καθώς από τη μια πλευρά το περιβάλλον καθορίζει ως ένα βαθμό το σχεδιασμό των μεταφορικών έργων υποδομής (βιότοποι, γεωλογικές συνθήκες κλπ) δέχεται όμως και τις επιδράσεις αυτών τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής τους όσο και κατά τη λειτουργία τους. Καθώς το θέμα αυτό είναι εξίσου πολύπλοκο και σημαντικό προτιμήθηκε να μην υπάρξει σε βάθος εξέτασή του. Απλώς θα πρέπει να επισημανθεί η ανάγκη αναστροφής των ρόλων έτσι ώστε αντί να περιλαμβάνεται το περιβάλλον ως παράμετρος εξέτασης σε κάθε είδους προγραμματισμό έργων, τα έργα να αντιμετωπίζονται σαν τμήμα του περιβάλλοντος.
- Όλα τα παραπάνω δε σημαίνουν βέβαια ότι θα πρέπει να αμφισβητείται η αξία κάθε έργου μεταφορικών υποδομών. Απλώς θα πρέπει να επαναληφθεί κάτι που ειπώθηκε και σε προηγούμενες παραγράφους: η σχέση μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης είναι πολύπλοκη. Η ύπαρξη καλού μεταφορικού δικτύου σε μια περιοχή δεν αποτελεί πανάκεια για τα τυχόν προβλήματα ανάπτυξης που αυτή αντιμετωπίζει. Η παρουσία του, μαζί με μια σειρά άλλων παραγόντων (αναπτυξιακές πολιτικές, τοπικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά κλπ) συγκροτούν μια ομάδα που ενεργεί με σκοπό την προώθηση της ανάπτυξης της.

1.4 Ευρωπαϊκή Ένωση και Μεταφορές

1.4.1 Εισαγωγή

“Οι μεταφορές εντός της Ένωσης αποτελούν ένα αναγκαίο μέσο για την πραγματοποίηση της εσωτερικής αγοράς, διότι δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την άσκηση των θεμελιωδών ελευθεριών και έχουν εκτεταμένες σχέσεις με τη γεωργική και βιομηχανική πολιτική, την πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος και την εμπορική πολιτική της Ένωσης” (Klaus-Dieter Borchadt, 1995:52).

Στη σημερινή πραγματικότητα όμως, ένας αριθμός συνδυαζόμενων παραγόντων οδηγεί σε μια χωρίς προηγούμενο ζήτηση στον τομέα των μεταφορών (η ολοκλήρωση της Ενιαίας Αγοράς, η ανάπτυξη της οικονομίας των υπηρεσιών, οι νέες σχέσεις μεταξύ της Κοινότητας και των χωρών της ΕΖΕΣ και της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης). Το υφιστάμενο κοινοτικό σύστημα των μεταφορών δεν μπορεί όμως να αντεπεξέλθει στις νέες αυτές ανάγκες.

Σε αυτό το σημείο, η αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών αποτελεί σημαντικό παράγοντα στη διαδικασία της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης. Αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό μέρος της προσπάθειας εκσυγχρονισμού και βελτίωσης της υποδομής στις απόκεντρες περιφέρειες, για τη μείωση της αυξανόμενης συμφόρησης στις κεντρικές περιφέρειες και τη βελτίωση της σύνδεσης μεταξύ κέντρου και περιφέρειας (Ευρώπη 2000, 1994: 71).

1.4.2 Ιστορική αναδρομή

Οι πρώτες πρωτοβουλίες (κινήσεις) για τη θέσπιση κοινής πολιτικής μεταφορών εντοπίζονται από τα πρώτα χρόνια ίδρυσης της Ευρωπαϊκής κοινότητας. “Η εξέλιξή της, όμως ήταν αργή καθώς υπήρχαν πολλές περιπτώσεις στις οποίες θα έπρεπε να υπάρχει ειδική παρέμβαση του ευρωπαϊκού δικαστηρίου που να διευκρινίζει και να διαλευκάνει τι ακριβώς εννοείται στη συνθήκη της Ρώμης” (Ναθαναήλ, 1999)

“Στο «Μνημόνιο της Επιτροπής περί του βασικού προσανατολισμού της κοινής πολιτικής μεταφορών» του έτους 1961, αναπτύχθηκε ήδη το πρότυπο μια απελευθερωμένης αγοράς μεταφορών, στο κέντρο της οποίας επρόκειτο να βρίσκεται ο θεμιτός ανταγωνισμός. Όμως το Συμβούλιο δεν ενέκρινε αυτή την εκτεταμένη διατύπωση αλλά περιορίστηκε στη θέσπιση μεμονωμένων μέτρων που αναφέρονται στο πρόγραμμα αυτό.

Το 1973, η Επιτροπή προέβη σε έναν πρώτο απολογισμό, ο οποίος οδήγησε τελικά στην υποβολή μιας «ανακοίνωσης για την περαιτέρω ανάπτυξη της πολιτικής των μεταφορών» στο Συμβούλιο. Στο επίκεντρο της πρωτοβουλίας αυτής βρισκόταν η απαίτηση της Επιτροπής για τη δημιουργία ενός συστήματος μεταφορών, μέσω του οποίου έπρεπε να επιδιωχθεί, κυρίως, η βελτίωση της υποδομής των μεταφορών. Ως συνοδευτικά μέτρα προβλέπονταν η βελτίωση της διάρθρωσης των επιχειρήσεων μεταφορών, η διασφάλιση της κοινωνικής προόδου, το υψηλό επίπεδο ασφάλειας και η πτώση του κόστους.

Στις αρχές του 1983 η Επιτροπή, διατύπωσε στο μνημόνιο της «Πρόοδοι στην πορεία για μια κοινή πολιτική μεταφορών», βασικές πολιτικές κατευθυντήριες γραμμές που ήταν προσανατολισμένες στη δημιουργία μια εκτενούς εσωτερικής αγοράς μεταφορών. Η αντίφαση μεταξύ της απαίτησης κοινής πολιτικής μεταφορών που καθόρισε η Συνθήκη ΕΟΚ και του επιπέδου υλοποίησης της πολιτικής αυτής, ώθησε, εκτός αυτού, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να ασκήσει, περίπου το ίδιο χρόνο, προσφυγή κατά του Συμβουλίου λόγω αδράνειας στον τομέα αυτό ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Klaus-Dieter Borchadt, 1995: 53).

Το 1985 ήταν έτος σταθμός καθώς το ευρωπαϊκό δικαστήριο, με την κατευθυντήρια απόφαση που εξέδωσε, όρισε την έννοια της ελευθερίας στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές (Ναθαναήλ, 1999) κρίνοντας ότι οι ενδοκοινοτικές μεταφορές αγαθών και προσώπων έπρεπε να είναι ελεύθερες για όλες τις επιχειρήσεις στην Κοινότητα (Borchadt, 1995:53), ανεξάρτητα από την έδρα και την εθνικότητα του μεταφορέα που την υλοποιεί (Ναθαναήλ, 1999).

Η απόφαση αυτή συνέπεσε με την προκήρυξη και την δημοσίευση της Λευκής βίβλου από την πλευρά της ευρωπαϊκής επιτροπής, η οποία συμπεριέλαβε και κάποιους κανονισμούς που ευνοούν την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς δηλαδή αυτής της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, με πλήρη κατάργηση διαφόρων διοικητικών, τεχνικών,

φορολογικών, τελωνιακών και άλλων τομέων περιορισμών που υφίστανται και ισχύουν στις μεταφορές, στον τομέα των μεταφορών (Ναθαναήλ, 1999).

Το 1986, δημοσιεύτηκε η πρώτη σχετική αναφορά με την κοινή πολιτική των μεταφορών και το 1988 προκηρύχθηκε το πρόγραμμα δράσης το οποίο, προέβλεπε έξι μέτρα-έργα ευρωπαϊκής σημασίας, τα οποία ήταν:

1. Το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων PBKAL που συνδέει το Παρίσι, τις Βρυξέλλες, την Κολωνία, το Άμστερνταμ και το Λονδίνο.
2. Το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων που συνδέει την Λισσαβόνα, τη Σεβίλλη, τη Μαδρίτη, τη Βαρκελώνη και τη Λυών,
3. Ο εκσυγχρονισμός του αλπικού άξονα διαμετακόμισης, γνωστό ως BREN AROUT,
4. Η βελτίωση του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας,
5. Ο εκσυγχρονισμός του Βρετανικού οδικού άξονα προς την Ιρλανδία και
6. Η ενίσχυση οδικών συνδέσεων προς την Ελλάδα, διότι η Ελλάδα αποτελούσε και αποτελεί πάντα μια χώρα ιδιαίτερης σημασίας της περιφερειακότητάς της σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης.

Το 1990 ιδρύθηκε επίσημα πλέον η αρχή η οποία θα χρηματοδοτούσε όλα τα παραπάνω έργα ενοποίησης καθώς και όλα αυτά που εντάσσονται στην κοινή πολιτική των μεταφορών και το 1992 ολοκληρώθηκε αυτή η κοινή πολιτική με τα εξής βήματα: ανάπτυξη και ολοκλήρωση των μεταφορικών συστημάτων της εσωτερικής αγοράς, ασφάλεια, περιβαλλοντική προστασία, κοινωνική δράση και εξωτερικές σχέσεις.

Ερχόμενοι στην τελευταία δραστηριότητα, της κοινής πολιτικής των μεταφορών το 1995, καθορίστηκε το πλαίσιο για την επόμενη πενταετία 1995 μέχρι 2000, το οποίο προσδιορίστηκε σε επτά πυλώνες (pillars) δράσης, οι οποίοι εντάσσονται σε τρεις επιμέρους περιοχές. Η πρώτη αφορά την βελτίωση της ποιότητας, η δεύτερη την κοινή αγορά και η τρίτη την εξωτερική διάσταση.

Πιο συγκεκριμένα, από την άποψη της χωροταξίας οι προτεραιότητες που καθορίστηκαν για τη διάρθρωση και την ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών αφορούν 4 στόχους:

- την ανταγωνιστικότητα του χώρου ή την ανάγκη ταχύτερων, ασφαλέστερων και φθηνότερων μεταφορών για να διατηρηθεί η ικανότητα ανταγωνισμού με το εξωτερικό, με την απόκτηση υποδομών και εξοπλισμού παρόμοιων με εκείνα των άλλων βιομηχανικών χωρών

- την ισορροπία του χώρου, που συνεπάγεται την ανάγκη χωροταξίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο για να αποφευχθεί η υπερσυγκέντρωση του πλούτου και του πληθυσμού. Ο στόχος αυτός αφορά ιδιαίτερος την ενίσχυση των διασυνδέσεων με τις απομακρυσμένες περιοχές και την αύξηση της προσπελασιμότητας των πιο αραιοκατοικημένων περιοχών της υπαίθρου
- την ποιότητα του χώρου, που επιβάλλει την αναζήτηση των βέλτιστων συνδυασμών των υφιστάμενων μέσων μεταφοράς (συνδυασμένες μεταφορές, διαλειτουργικότητα), για να αυξηθεί η επίδραση παράλληλα με τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- οι συνδέσεις με τις χώρες τις Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου, που είναι απαραίτητες για να αναπτυχθεί η οικονομική εταιρική σχέση και να τονωθούν οι ανταλλαγές.

Με αυτόν τον τρόπο, η ανάπτυξη των μεγάλων διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών μπορεί να συνεισφέρει στην καλύτερη χωρική κατανομή των πληθυσμών και των οικονομικών δραστηριοτήτων της Ένωσης ενισχύοντας τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα των περιφερειακών περιοχών χάρη στη βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους σε σχέση με τις κεντρικές περιοχές (Ευρώπη 2000+, σελ.64).

Ολοκληρώνοντας, θα θέλαμε να αναφέρουμε ένα ενδεικτικό παράδειγμα της σημασίας που δίνει η ΕΕ στα θέματα σύνδεσης περιοχών με μεγάλους οδικούς άξονες. Έτσι, λοιπόν, προβλέπεται όλες οι μεσαίου μεγέθους πόλεις, ο ορισμός των οποίων ποικίλει από χώρα σε χώρα (40000 κάτοικοι ή και λιγότεροι σε πόλεις όπως η Πορτογαλία, η Ιρλανδία και η Ελλάδα) αλλά επίσης εξαρτώνται από την συγκεκριμένη ελκυστικότητα των υπό αμφισβήτηση πόλεων (εμπορικές, βιομηχανικές κλπ), ότι θα πρέπει να απέχουν το πολύ 30 λεπτά από σημείο επαφής με έναν Διευρωπαϊκό Οδικό άξονα .

1.4.3 Συμπεράσματα

Η πολιτική της ΕΕ στον τομέα των δικτύων υποδομών αποσκοπεί στη βελτίωση και επέκταση της υπάρχουσας υποδομής έτσι ώστε όλες οι χώρες μέλη της να συνδέονται μεταξύ τους με ένα κοινό προσπελάσιμο δίκτυο, ένα δίκτυο το οποίο, στη βάση της αρχής της ισότητας, θα εντάσσει αποτελεσματικότερα τις απομακρυσμένες περιφερειακές περιοχές, που παρουσιάζουν υστέρηση στην ανάπτυξη. Το άνοιγμα των συνόρων στο εσωτερικό της ΕΕ και η ανάπτυξη των σχέσεων με τις χώρες της ανατολικής και κεντρικής Ευρώπης δρομολογούν νέες επεκτάσεις υπαρχόντων ή και δημιουργία νέων συνδέσεων, ή ακόμη και ολόκληρων δικτύων, που λείπουν από τη συγκοινωνιακή αλυσίδα και εντοπίζονται κυρίως στις παραμεθόριες περιοχές κατά μήκος των εσωτερικών και εξωτερικών συνόρων της.

Ειδικά για τις εξωτερικές παραμεθόριες περιοχές, οι οποίες βρίσκονται στις απολήξεις των εθνικών αλλά και των κοινοτικών μεταφορικών δικτύων, ο (νέος) σχεδιασμός των μεταφορών προβλέπει τη βελτίωση των συνδέσεων με τα εθνικά δίκτυα για την ενίσχυση της θέσης τους στην περιφέρεια της χώρας και δεύτερον τη βελτίωση ή δημιουργία συνδέσεων με τα διευρωπαϊκά δίκτυα ταχέων μεταφορών για την αναβάθμιση της θέσης τους στην περιφέρεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κωστοπούλου, 1995 :151).

1.5 Εγνατία Οδός

1.5.1 Εισαγωγή – Ιστορικά στοιχεία

Η αρχαία ρωμαϊκή Εγνατία Οδός ήταν προέκταση της Απίας Οδού που κατέληγε στο Μπρίντιζι. Ξεκινούσε από το Δυρράχιο και την Απολλωνία με δύο σκέλη, διέσχιζε τη σημερινή Αλβανία και την Πρωήν Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας και από τις περιοχές της Κοζάνης – Φλώρινας, έμπαινε στην Ελλάδα, διέσχιζε την Πέλλα, τον Αξιό και τον Γαλλικό ποταμό, την περιοχή της Θεσσαλονίκης, το Στρυμόνα, κατέβαινε στους Φιλίππους, διέσχιζε το Νέστο και τη Δυτική Θράκη και κατέληγε στην Κυψέλη, στην σημερινή Τουρκία (Σχήμα 1).

Πήρε το όνομά της από τον Γναίο Εγνάτιο, ανθύπατο (2^{ος} αιώνας π.Χ.), ο οποίος την εμπνεύστηκε. Υπήρξε ένας από τους μεγαλύτερους στρατιωτικούς και εμπορικούς δρόμους των ρωμαϊκών χρόνων και βοήθησε στην ανταλλαγή αντιλήψεων και ιδεών. Έπαιξε σιβαρό ρόλο στις κρίσιμες ιστορικές φάσεις των Ρωμαίων, των Βυζαντινών, των Σέρβων και των Τούρκων που τη χρησιμοποίησαν. Το συνολικό της μήκος ανέρχονταν σε 800 χλμ περίπου.



Σχήμα 1: Η αρχαία Εγνατία Οδός

Η σημερινή Εγνατία Οδός (**Σχήμα 2**), αποτελεί το μεγαλύτερο οδικό έργο που κατασκευάζεται σήμερα στην Ευρώπη με προϋπολογισμό της τάξης του ενός τρισεκατομμυρίου δραχμών. Μαζί με τον άξονα ΠΑΘΕ και τη ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου, είναι 3 έργα της Ελλάδας, από τα 14 συνολικά της Ευρώπης, που έχουν ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά δίκτυα και αποτελούν τη βάση για τα συνδυασμένα Δίκτυα του 21ου αιώνα. Το μήκος της Εγνατίας Οδού, από την Ηγουμενίτσα μέχρι τους Κήπους, ανέρχεται στα 680 χλμ.

Πρόκειται για αυτοκινητόδρομο δύο κλάδων με κεντρική διαχωριστική νησίδα. Κάθε κλάδος έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης, με συνολικό πλάτος καταστρώματος 24,50 μ. ή 22,00 μ. στα δυσχερή (ορεινά) τμήματα.

Για τη γεφύρωση των ποταμών, των μεγάλων χειμάρρων και των χαράδρων θα κατασκευαστούν μεγάλες σήραγγες συνολικού μήκους 40 χλμ.. Επίσης, θα κατασκευαστούν 35 ανισόπεδοι κόμβοι που θα συνδέουν την Εγνατία Οδό με τα αστικά κέντρα της Βορείου Ελλάδος, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια. Η αποκατάσταση της επικοινωνίας των παρόδιων περιοχών εκατέρωθεν της Οδού θα επιτευχθεί με την κατασκευή 335 διαβάσεων και βοηθητικών οδών εξυπηρέτησης συνολικού μήκους 720 χλμ.



Σχήμα 2: Η σημερινή Εγνατία Οδός

1.5.2 Χρηματοδότηση έργου

Από τα 680 χλμ του συνολικού μήκους της Οδού, είχαν κατασκευασθεί κατά τα προηγούμενα χρόνια, πριν την έναρξη του 2ου ΚΠΣ, περίπου 120 χλμ. Για τα έργα της Εγνατίας είχαν εξασφαλιστεί από προγράμματα του 2ου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, του Ειδικού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και του Ταμείου Συνοχής, 430 δις δρχ. Από αυτά το 60% είναι κοινοτικοί πόροι και το 40% εθνική συμμετοχή. Αυτοί οι πόροι είχαν προγραμματιστεί για την κατασκευή περίπου 415 χλμ.

Όταν στην πορεία διαπιστώθηκαν τα μεγάλα περιβαλλοντικά και γεωτεχνικά προβλήματα που καθυστέρησαν την κατασκευή κάποιων τμημάτων από τα 415 χλμ., προτάθηκε από την εταιρεία Εγνατία Οδός Α.Ε. και εγκρίθηκε από την Επιτροπή Παρακολούθησης η ένταξη στο πρόγραμμα και άλλων τμημάτων συνολικού μήκους 100χλμ. περίπου. Παράλληλα αποφασίστηκε από την Κοινοτική και την Ελληνική πλευρά ότι το έργο της Εγνατίας θα μπορεί να χρηματοδοτείται και από το 3ο ΚΠΣ μόλις αρχίσει. Με άλλα λόγια, έχει αρθεί ο περιορισμός των 430 δις. δρχ., με αποτέλεσμα να είναι χωρίς χρηματοδότηση μικρό μόνο ποσοστό της Εγνατίας Οδού, μικρότερο του 10% (Λαμπρόπουλος, 1999).

1.5.3 Πρόοδος έργου

Σήμερα στον οδικό άξονα της Εγνατίας βρίσκονται εγκατεστημένες 46 εργολαβίες σε συνολικό μήκος 403 χλμ ενώ έχουν ανακηρυχθεί μειοδότες σε άλλα τρία έργα συνολικού μήκους 25 χλμ. (Λαμπρόπουλος, 1999).

Η απορρόφηση των κονδυλίων για το έργο της Εγνατίας έχει επιταχυνθεί τα τελευταία χρόνια. Έτσι, από το 1994 έως το 1996 είχαν απορροφηθεί 40 δις δρχ., το 1997 απορροφήθηκαν άλλα 60 δις και το 1998 100 δις δρχ.

Η διάρκεια εκτέλεσης των εργολαβιών είναι 3-4 χρόνια. Αυτό συνεπάγεται ότι ο στόχος της απορρόφησης των εγκεκριμένων κονδυλίων, περίπου 430 δις. δρχ, μέχρι το τέλος του 2001 θα επιτευχθεί, με την προϋπόθεση ότι θα ανταποκριθεί το ελληνικό κατασκευαστικό δυναμικό στο έργο που έχει αναλάβει. Θα πρέπει πάντως να σημειωθούν οι μεγάλες δυσκολίες που παρατηρούνται σήμερα εξαιτίας του παράλογου ανταγωνισμού που είχε επικρατήσει στο παρελθόν (Λαμπρόπουλος, 1999).

Τέλος, μέχρι το 1997 ασφαλοστρώθηκαν 26 χλμ οδού, το 1998 άλλα 37 χλμ ενώ το 1999 αναμένεται να ασφαλοστρωθούν άλλα 60 και να δοθούν στην κυκλοφορία τα πρώτα 50 χλμ.

1.5.4 Διοίκηση – Διαχείριση έργου

Η μελέτη, η κατασκευή η συντήρηση και η εκμετάλλευση του έργου ανατέθηκε σε μια νεοϊδρυθείσα εταιρία, την Εγνατίας Οδό Α.Ε.. Η δημιουργία της Εταιρείας ήταν αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων που είχαν η Ελληνική και η Κοινοτική πλευρά για την προετοιμασία του 2ου ΚΠΣ.

“Κατά τη εκτέλεση του 1ου ΚΠΣ, διαπιστώθηκε η αδυναμία του υπάρχοντος διοικητικού μηχανισμού στην προώθηση των προγραμματισθέντων μεγάλων έργων, η οποία είχε σαν αποτέλεσμα να μεταφερθούν πόροι σε μικρότερα έργα, που από τη φύση τους δεν μπορούν να λειτουργήσουν σαν ατμομηχανή ανάπτυξης. Αποφασίσθηκε λοιπόν η δημιουργία μίας Εταιρείας που θα ακολουθούσε πρότυπα που είχαν ήδη εφαρμοστεί σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες” (Λαμπρόπουλος, 1999)

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. είναι εταιρία του Δημοσίου, λειτουργεί όμως αυτόνομα, με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Σύμφωνα με το καταστατικό της, έχει διάρκεια ζωής 50 χρόνια. Εκτός από τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του δρόμου θα μπορεί να αναλάβει την ευθύνη και του οδικού δικτύου που εξυπηρετεί τον κύριο άξονα (Λαμπρόπουλος, 1999). Διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο με τριετή θητεία που διορίζεται από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ. Ο Γενικός Διευθυντής προσλήφθηκε ύστερα από ανοικτό διεθνή διαγωνισμό για μια πενταετία. (Λαμπρόπουλος, 1999).

Τη διαχείριση της κατασκευής του έργου κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού, ανέλαβε Σύμβουλος Διαχείρισης (Project Manager) η εταιρία Brawn and Root, που είναι ενσωματωμένος στην Εταιρία. Η επίβλεψη της κατασκευής του έργου γίνεται από τρεις Συμβούλους Κατασκευής (Construction Managers) για τους τρεις τομείς της Εγνατίας (Δυτικό, Κεντρικό και Ανατολικό). Πρόκειται για ξένους οίκους, εξειδικευμένους στην επίβλεψη της κατασκευής μεγάλων έργων.

“Το συνολικό ανθρώπινο δυναμικό για τη διαχείριση του έργου είναι σήμερα περίπου 320 άτομα” (Λαμπρόπουλος, 1999).

1.5.5 Εγνατία Οδός και περιβάλλον

Το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον κατά μήκος του έργου είναι εξαιρετικά ποικίλο τόσο στις ορεινές περιοχές της Πίνδου όσο και στις πεδινές περιοχές της Ηπείρου της Μακεδονίας και της Θράκης.

Σε ζώνη ενός χιλιομέτρου εκατέρωθεν του συνολικού μήκους του άξονα της Εγνατίας εντοπίζονται:

- 17 περιοχές Προστασίας Φυσικού Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Δικτύου ‘‘Φύση 2000’’
- 4 Υγρότοποι προστατευόμενοι από τη Διεθνή Σύμβαση Ramsar
- 70 περιοχές προστασίας άγριας ζωής (πρώην καταφύγια θηραμάτων)
- 250 χώροι και μνημεία ιστορικού ενδιαφέροντος

Κατά τη διάρκεια της κατασκευής ορισμένα τμήματα της χάραξης της οδού βελτιώθηκαν ή αντιμετωπίστηκαν από την αρχή λόγω της σοβαρότητας των περιβαλλοντικών προβλημάτων, όπως η περιοχή του αρχαιολογικού χώρου της Δωδώνης, η περιοχή ενδιαίτησης της καφέ αρκούδας, το πέραςμα του Νέστου (σύμβαση Ramsar) οι πηγές και ο ναός της Αευκόπετρας κλπ (<http://www.minenv.gr/4/45/4502/g450201.h>). Σε γενικές γραμμές, η περιβαλλοντική πολιτική της Εγνατίας Οδού Α.Ε. για το έργο περιλαμβάνει τρία βασικά στοιχεία :

- ο Προληπτική προστασία περιβάλλοντος μέσα από κατάλληλη χωροθέτηση και σχεδιασμό του έργου που να ελαχιστοποιεί τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις
- ο Εφαρμογή των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου
- ο Ειδική φροντίδα για την αισθητική της οδού με Εθνική Ταυτότητα, σε συνδυασμό με την απαιτούμενη λειτουργικότητα και ασφάλειά της, ως άξονα μεταφορών διεθνούς σημασίας

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι η Εγνατία Οδός Α.Ε. έχει αποφασίσει να επενδύσει το 7% περίπου του συνολικού προϋπολογισμού του έργου σε μέτρα προστασίας περιβάλλοντος (Βαλιάντζα, 1999).

1.5.6 Εγνατία Οδός και Ευρωπαϊκός χώρος

Σε σχέση με τον Ευρωπαϊκό χώρο, ο ρόλος της Εγνατίας παρουσιάζεται να είναι διττός: λειτουργεί ταυτόχρονα τόσο ως συνδετήριος κρίκος μεταξύ των βιομηχανικών κέντρων της Δύσης με αυτά της Ανατολής όσο και ως αποδέκτης Πανευρωπαϊκών διαδρόμων.

Η γεωστρατηγική σημασία της Εγνατίας στην ευρωπαϊκή επικράτεια είναι μεγάλη. Τρεις σημαντικές γεννήτριες μεταφορικών κινήσεων είναι η Μαύρη Θάλασσα, το Αιγαίο (Ανατολική Μεσόγειος) και η Αδριατική/ Ιόνιο. Η σύνδεση κάθε μίας με τις άλλες, επιτυγχάνεται μέσω ενός οδικού τετραπλεύρου, που περιλαμβάνει την Εγνατία, δύο κάθετους άξονες της, [Αρδάνιο - Ορμένιο - Πύργος (Μπούργκας) και Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή - Πόγραδετς - Τίρανα - Δυρράχιο] καθώς και τον Πανευρωπαϊκό άξονα VIII (Δυρράχιο - Σκόπια - Σόφια - Πύργος (Μπουργκάς), η λεγόμενη Παραεγνατία. Η άμεση κατασκευή των τριών πλευρών, αφού ο άξονας VIII θα καθυστερήσει λόγω ουσιαστικής ανυπαρξίας χρηματοδότησης και επειδή διασχίζει περιοχή πολιτικά ασταθή, θα επιτρέψει την ανάπτυξη των μεταφορών μεταξύ Ανατολής και Δύσης αλλά και ανάμεσα στις χώρες της Βαλκανικής (Λαμπρόπουλος, 1999).

Οι σημαντικές γεωπολιτικές μεταβολές στον Ευρωπαϊκό χώρο και ειδικότερα η επιθυμία των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης να ενταχθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οδήγησε στην επέκταση του διακρατικού σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων έτσι ώστε να καλύπτει το σύνολο της Ευρωπαϊκής ηπείρου. Έτσι, για τις χώρες που δεν ανήκουν στην ΕΕ, καταστρώθηκε ένα πλέγμα βασικών διαδρόμων μεταφορών, το "Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών".

Σε αυτό το πλαίσιο, η Εγνατία Οδός είναι αποδέκτης τριών (3) υιοθετημένων αξόνων του Πανευρωπαϊκού Δικτύου :

1. του (IV) που αρχίζει από το Βερολίνο και μέσω Σόφια καταλήγει στη Θεσσαλονίκη
2. του (IX) που αρχίζει από το Ελσίνκι και καταλήγει στην Αλεξανδρούπολη
3. του (X) που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με την Αυστρία και την Ουγγαρία (Γεωργανόπουλος, 1999) .

Είναι φανερό, λοιπόν, ότι δεν πρόκειται απλά για ένα ακόμη Ευρωπαϊκό οδικό έργο. Η κατασκευή του εκπληρώνει δύο διαφορετικά ζητούμενα : το συνεχές του

χώρου της ΕΕ (με όλα τα ευεργετικά επακόλουθα) καθώς και την ενδυνάμωση των νέων σχέσεων που δημιουργούνται ανάμεσα στην ΕΕ και τις πρώην σοσιαλιστικές χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Το μέγεθός του, σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των περιοχών όπου αναπτύσσεται αλλά και συνδέει, του προσδίδουν έναν ξεχωριστό χαρακτήρα και το κατατάσσουν ως ένα από σημαντικότερα ευρωπαϊκά έργα που υλοποιούνται αυτή τη στιγμή.

1.5.7 Εγνατία Οδός και Ελληνικός χώρος

Η Εγνατία Οδός θα αποτελέσει βασικό άξονα του εθνικού δικτύου του ελληνικού χώρου. Σε συνδυασμό με την ΠΑΘΕ και την Ιόνιο Οδό θα αποτελέσουν βασικό κορμό της οδικής εξυπηρέτησης της χώρας μας.

Ξεκινά από την Ηγουμενίτσα και καλύπτοντας 680 χλμ καταλήγει στους Κήπους του Έβρου. Πρόκειται για έναν άξονα που ενώνει την Ήπειρο, τη Μακεδονία και τη Θράκη, δηλαδή συνδέει όλη τη βόρεια ραχοκοκαλιά της χώρας μας. Συνδέεται με τους δύο σημαντικούς οδικούς άξονες : α) Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι και β) Ιόνιο Οδό (Κακαβιά - Ιωάννινα - Πάτρα). Με την συνεργασία όλων αυτών των αξόνων θα δημιουργηθεί ένα άρτιο, σύγχρονο δίκτυο που θα εξυπηρετεί οδικά πλήρως την Ελλάδα. (Γεωργανόπουλος, 1999).

Η περιοχή επιρροής, μέσα στον ελληνικό χώρο, που εξυπηρετεί το έργο συγκεντρώνει το 36% του συνολικού πληθυσμού της χώρας, συμμετέχει κατά 33% στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν, στον πρωτογενή τομέα καλύπτει το 54% της γεωργικής παραγωγής και το 65% της αρδευόμενης έκτασης, στο δευτερογενή τομέα καλύπτει το 41% της συνολικής απασχόλησης στη βιομηχανία-βιοτεχνία της χώρας, 51% της εξορυκτικής δραστηριότητας (Παπαλαζάρου, 1999). Δημιουργείται, επομένως, η αίσθηση ότι με το έργο αυτό θα αλλάξουν άρδην τα αναπτυξιακά δεδομένα τα οποία υπάρχουν στο Βορειοελλαδικό χώρο.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Εγνατία Οδός αποτελεί την κατάληξη τριών Πανευρωπαϊκών διαδρόμων, λειτουργώντας έτσι ως συλλεκτήριος άξονας των μεταφορών της Βαλκανικής και της Ν.Α. Ευρώπης. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η διασύνδεση της Ελλάδος με τις χώρες των Βαλκανίων, αποφασίστηκε η κατασκευή των εξής 9 κάθετων αξόνων (πίνακας 1):

1. Ιωάννινα – Κακαβιά - Αλβανία
2. Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή - Αλβανία
3. Κοζάνη - Φλώρινα – Νίκη - Π.Γ.Δ.Μ.
4. Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι - Π.Γ.Δ.Μ.
5. Θεσσαλονίκη - Σέρρες - Προμαχώνας - Βουλγαρία
(και Καβάλα - Προμαχώνας)
6. Δράμα - Νευροκόπι – Εξοχή - Βουλγαρία
7. Ξάνθη – Εχίνος - Βουλγαρία
8. Κομοτηνή – Νυμφαίο - Βουλγαρία
9. Αρδάνιο - Ορμένιο –Βουλγαρία

Η διασύνδεση αυτή αφορά ασφαλώς όλες τις περιοχές της Βόρειας Ελλάδος, καθώς, παρά τα προβλήματα των γειτονικών χωρών, θεωρείται βέβαιο πως η ανάπτυξη της περιοχής περνά οπωσδήποτε από την ενίσχυση των δεσμών των διασυνοριακών περιφερειών.

Με το άνοιγμα της Βαλκανικής Αγοράς, η Ελλάδα που έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα, θα δώσει διέξοδο στις επιχειρήσεις της και θα εξάγει παραδοσιακά προϊόντα και υπηρεσίες που έχουν ζήτηση στην αγορά αυτή.

Επιπλέον, αποφασίσθηκε και η κατασκευή καθέτων αξόνων που θα συνδέουν την Εγνατία Οδό με τα οικονομικά κέντρα δράσης του Ελλαδικού χώρου και οι οποίοι είναι:

1. Κόμβος Βόλου - Καλαμπάκας (σύνδεση με λιμάνι του Βόλου)
 2. Σύνδεση με λιμάνι της Θεσσαλονίκης (προβλήτα 6)
 3. Συνδέσεις με αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης (ανατολική και δυτική πρόσβαση)
 4. Σύνδεση με λιμάνι Αλεξανδρούπολης
- (Γεωργανόπουλος, 1999).

Πίνακας 1: οι κάθετοι άξονες της Εγνατίας Οδού					
Κάθετοι άξονες	Σύνδεση με Πανευρωπαϊκό άξονα	Διευρωπαϊκός άξονας	Προϋπολογισμός (δισ. δρχ.)	Μήκος (χλμ)	Πρόσδος
Ιωάννινα- Κακαβιά - Αλβανία		ΝΑΙ	6,5	62	Βελτιώσεις σε μήκος 28 χλμ
Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή - Αλβανία		ΝΑΙ	5	96	Βελτιώσεις σε μήκος 10 χλμ Νέα χάραξη σε μήκος 18 χλμ
Κοζάνη - Φλώρινα - Νίκη - Π.Γ.Δ.Μ.	X		30	94	Βελτιώσεις σε μήκος 66 χλμ
Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι - Π.Γ.Δ.Μ.	X	ΝΑΙ			Ολοκληρωμένο
Θεσσαλονίκη - Σέρρες - Προμαχώνας - Βουλγαρία (και Καβάλα - Προμαχώνας)	IV	ΝΑΙ	11	107	Βελτιώσεις σε μήκος 36 χλμ
Δράμα - Νευροκόπι - Εξοχή - Βουλγαρία			2	51	Βελτιώσεις σε μήκος 10 χλμ
Ξάνθη - Εχίνος - Βουλγαρία			0,3	48	Βελτιώσεις σε μήκος 36 χλμ
Κομοτηνή - Νυμφαίο - Βουλγαρία	IX		5	23	Νέα χάραξη σε μήκος 23 χλμ
Αρδάνιο - Ορμένιο - Βουλγαρία (τμήμα της Εγνατίας Οδού)	IV	ΝΑΙ	55	132	Χρηματοδότηση για νέα χάραξη 53 χλμ Βελτιώσεις σε μήκος 32 χλμ
ΣΥΝΟΛΟ			114,8	613	

Πηγή: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Παρατηρούμε ότι η επιρροή του έργου δεν περιορίζεται μόνο στα γεωγραφικά όρια του κράτους, αλλά ξεπερνώντας τα, δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για συνεργασία με τα υπόλοιπα κράτη της Βαλκανικής. Ταυτόχρονα ισχυροποιεί την συνοχή της ελληνικής οικονομίας συνδέοντας τους ελληνικούς οικονομικούς πόλους μεταξύ τους αλλά και με τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες. Με αυτό τον τρόπο θεωρείται ότι θα ευνοηθεί μια περισσότερο ισόρροπη ανάπτυξη του χώρου της ελληνικής επικράτειας.

1.5.8 Εγνατία Οδός και Νομός Πέλλας

Για τη σύνδεση του νομού Πέλλας με την Εγνατία οδό δεν προβλέπεται η κατασκευή κάθετου οδικού άξονα, ο οποίος θα διασχίζει το νομό και θα οδηγεί προς το εξωτερικό (Π.Γ.Δ.Μ.), όπως προβλέπεται για την περίπτωση άλλων νομών (π.χ. Φλώρινα, Σέρρες, Ροδόπη και άλλων). Αντίθετα θεωρείται ότι μέσω του υπάρχοντος οδικού δικτύου και των κόμβων που εντάσσονται στο έργο και αποσκοπούν στη σύνδεση όμορων νομών με την Εγνατία Οδό, θα είναι δυνατή η πρόσβαση σε αυτή. Πιο συγκεκριμένα, ο νομός Πέλλας θεωρείται ότι “συναντά” την Εγνατία μέσω των εξής διαδρομών:

- Ανισόπεδος κόμβος Βέροιας – Επαρχιακή οδός Βέροιας – Νάουσας – Έδεσσας
- Ανισόπεδος κόμβος Χαλάστρας – Εθνική Οδός προς Π.Γ.Δ.Μ. – επαρχιακή οδός Θεσσαλονίκης – Γιαννιτσών – Σκύδρας – Έδεσσας

Σήμερα, στον άμεσο προγραμματισμό της “Εγνατίας Οδού” Α.Ε., δεν περιέχεται η αναβάθμιση των καθέτων αξόνων και με την έννοια αυτή δεν προγραμματίζονται έργα σύνδεσης του νομού Πέλλας με την Εγνατία Οδό. Όπως θα αναφερθεί και παρακάτω (βλ. παράγραφος 3.2), η σύνδεση αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκής για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του νομού καθώς ούτε άμεση είναι, τα οφέλη που θα αποκομίσει ο νομός θα είναι ελάχιστα ενώ είναι ορατός ο κίνδυνος της δημιουργίας συνθηκών υπανάπτυξης του νομού, λόγω του αποκλεισμού του νομού από τη διαδικασία σχεδιασμού της Οδού.

1.5.9 Συμπεράσματα

Στις προηγούμενες παραγράφους επιχειρήθηκε η ανάλυση του πολυδιάστατου χαρακτήρα της Εγνατίας καθώς και η συμβολή της στην υλοποίηση ορισμένων στόχων που έχουν τεθεί από διαφορετικά χωρικά επίπεδα. Ανακεφαλαιώνοντας, θα μπορούσαμε να σταθούμε στα εξής σημεία:

- Το έργο δεν μπορεί να θεωρηθεί μόνο σαν έργο τοπικής σημασίας. Καθώς εξυπηρετεί τις ανάγκες διαφορετικών χωρικών επιπέδων, η σημαντικότητά του αυξάνει και ξεφεύγει από τον περιορισμό των κρατικών ορίων, λειτουργώντας σε ένα διεθνές πλαίσιο.
- Όσον αφορά την ‘‘ελληνική’’ διάσταση του έργου, η Εγνατία μπορεί να θεωρηθεί ότι λειτουργεί υπέρ της άρσης της απομόνωσης της χώρας από τα μεγάλα ευρωπαϊκά κέντρα αποφάσεων, δίνει τη δυνατότητα ανάδειξης περισσότερων παραγωγικών συντελεστών της οικονομίας, δημιουργεί κατάλληλες συνθήκες συνεργασίας με τις χώρες των Βαλκανίων βοηθώντας με αυτόν το τρόπο την προσπάθεια ανάπτυξης της Ελλάδας.
- Από την πλευρά της ΕΕ, η Εγνατία μπορεί να διασφαλίσει τη διεξαγωγή του εμπορίου, ανεξάρτητα από τις πολιτικές διακυμάνσεις που δημιουργούν προβλήματα στα υπόλοιπα Βαλκάνια, ενώ ταυτόχρονα μπορεί να εγγυηθεί πρόσβαση χαμηλού κόστους στις δημοκρατίες της Μαύρης Θάλασσας (Σκάγιαννης, 1994). Συγχρόνως ικανοποιεί μια σειρά άλλων επιδιώξεων της ΕΕ: άρση απομόνωσης απομακρυσμένων περιφερειών (βλ. Ελλάδα), ισορροπία και συνοχή του ευρωπαϊκού χώρου, εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του χώρου.

Η αξιολόγηση των επιπτώσεων ενός τόσο μεγάλου έργου όσο η Εγνατία οδός είναι πολύ δύσκολο να πραγματοποιηθεί εκ των προτέρων, λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών των χωρικών επιπέδων που θα εξυπηρετήσει. Θεωρείται πάντως σίγουρο ότι η συμβολή της στην αναπτυξιακή διαδικασία των περιοχών αυτών θα είναι θετική. Η διαφορετικότητα των αναπτυξιακών δυναμικών των περιοχών αυτών, θα καθορίσει και την ώθηση (το βαθμό ωφελιμότητας) που θα δεχθούν στην προσπάθεια ανάπτυξης τους, από τη δημιουργία της Εγνατίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ‘ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΠΕΛΛΑΣ’

2.1 Εισαγωγή

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη παρουσίαση των χαρακτηριστικών του νομού Πέλλας, με στόχο τη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης εικόνας της υφιστάμενης σ' αυτόν κατάστασης. Στόχος της ανάλυσης αυτής είναι ο προσδιορισμός των δυναμικών παραγόντων του Νομού προκειμένου να εντοπιστούν οι δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξής του.

Αρχικά γίνεται αναφορά στα γεωγραφικά και διοικητικά χαρακτηριστικά του Νομού, ενώ ακολουθεί η παρουσίαση των στοιχείων για τον πληθυσμό και τις υποδομές. Ακολουθούν τα οικονομικά μεγέθη του Νομού ενώ στο τελευταίο μέρος του κεφαλαίου παρατίθενται οι διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα τα οποία εξάγονται από τη μελέτη και ανάλυση των δεδομένων.

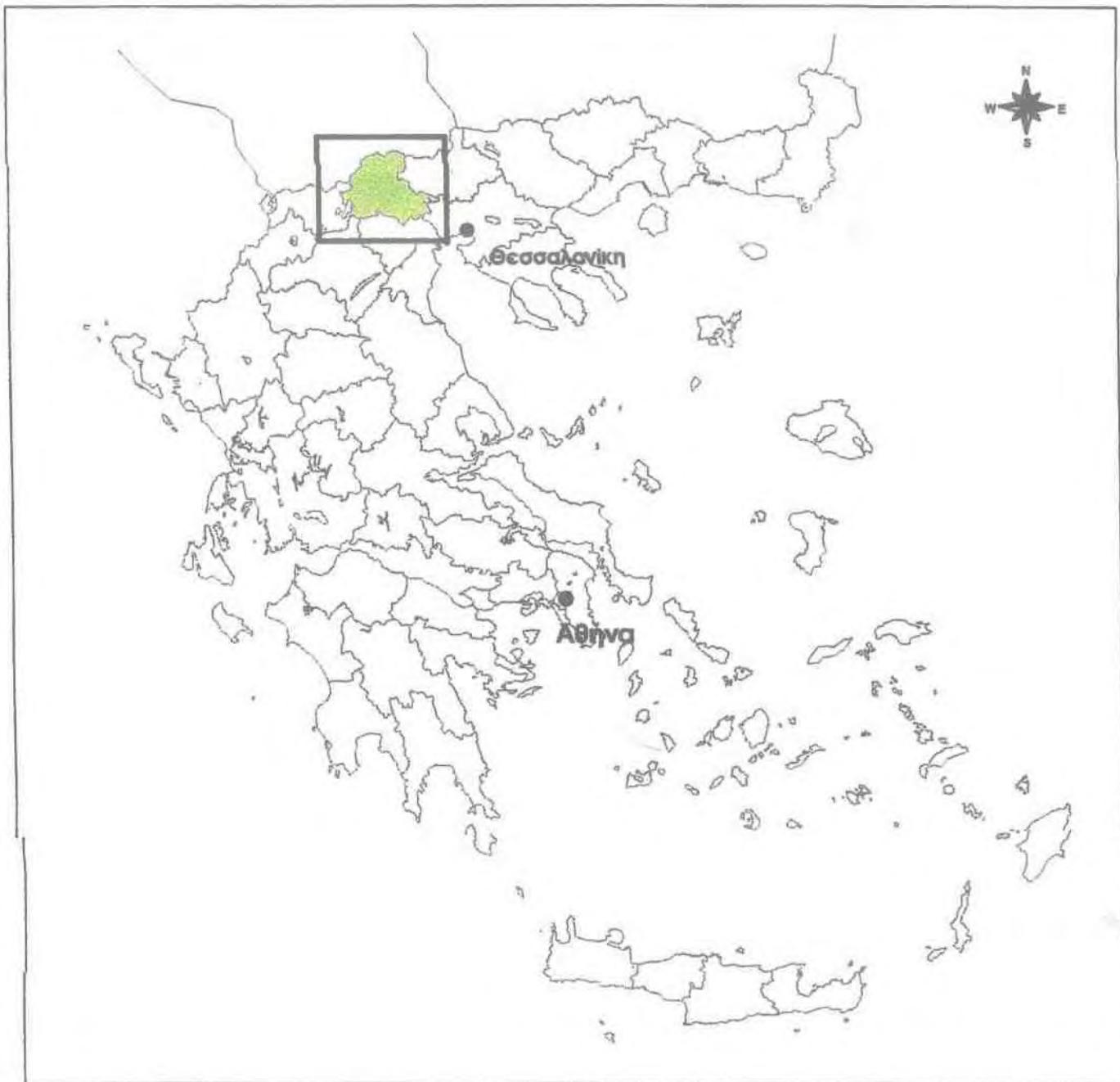
2.2 Γεωγραφικά και γεωφυσικά χαρακτηριστικά

2.2.1 Γενικά χαρακτηριστικά - Όρια νομού

Ο ακριτικός νομός Πέλλας, αποτελεί έναν από τους 7 νομούς της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Βρίσκεται στα βόρεια σύνορα της Ελλάδος και εκτείνεται σε μία έκταση 2.505,8 τ.χλμ (Δήμος Έδεσσας, 1992). Ο Νομός συνορεύει προς το Βορρά με την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας (Π.Γ.Δ.Μ. - ακτίνα συνόρων περίπου 87 χλμ), ανατολικά με το νομό Κιλκίς, ΝΑ με το νομό Θεσσαλονίκης, νότια με το νομό Ημαθίας, νοτιοδυτικά με το νομό Κοζάνης και δυτικά με το νομό Φλώρινας (**Χάρτης 1**).

2.2.2 Ανάγλυφο

Οι ορεινοί όγκοι που υπάρχουν στο βόρειο τμήμα του νομού Πέλλας καθορίζουν τα φυσικά όρια αυτού και εκτείνονται με τη μορφή τόξου, κατά σειρά από τα ανατολικά προς τα δυτικά, το Πάικο (υψόμετρο 1458 μ), η Τζένα (2182 μ.), το Πίνοβο (2154 μ.), ο Βόρας- Καϊμακτσαλάν (2524 μ.) και το Βέρμιο (2027 μ.).



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Διπλωματική εργασία

Αναγκαιότητα σύνδεσης του
Ν. Πέλλας με την Εγνατία Οδό

Ικραμίδης Θεόδωρος

Χάρτης 1

Προσανατολισμού

50 0 50 100 χλμ.

Επίπεδο: Γεωγραφικός 1:000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Όρια Νομών



Περιοχή μελέτης



Αστικά κέντρα

Ο Νομός θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως περιοχή με έντονες εδαφικές αντιθέσεις (έντονο ανάγλυφο / βουνού - πεδιάδας) καθώς το 40,6% (1018,3 τ.χλμ) της έκτασής του καταλαμβάνουν πεδινές εκτάσεις, το 14% (351,2 τ.χλμ.) ημιορεινές και το 45,3% (1136,3 τ.χλμ.) ορεινές (Πίνακας 2). Στο γεωφυσικό χάρτη του νομού (Χάρτης 2), βλέπουμε ότι οι ορεινές-ημιορεινές περιοχές απαντώνται κυρίως στο βόρειο και δυτικό μέρος του νομού ενώ το υπόλοιπο του τμήμα καταλαμβάνουν πεδινές εκτάσεις, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων αποτελούν η πεδιάδα της Αριδαίας, προς στο βόρειο τμήμα του νομού, καθώς και οι πεδιάδες Εδέσσης και Γιαννιτσών που ξεκινούν από την περιοχή της Έδεσσας και καταλαμβάνουν το νοτιοανατολικό τμήμα του νομού.

	Σύνολο χώρας	Κεντρική Μακεδονία	Νομός Πέλλας
Σύνολο έκτασης	131.957,4	19.146,1	2.505,8
Πεδινές εκτάσεις	37.893,4 (28,7%)	9.077,4 (47,4%)	1.018,3 (40,6%)
Ημιορεινές εκτάσεις	38.305,4 (29%)	5.922,8 (30,9%)	351,2 (14%)
Ορεινές εκτάσεις	55.758,4 (42,3%)	4.146,1 (21,7%)	1.136,3 (45,3%)

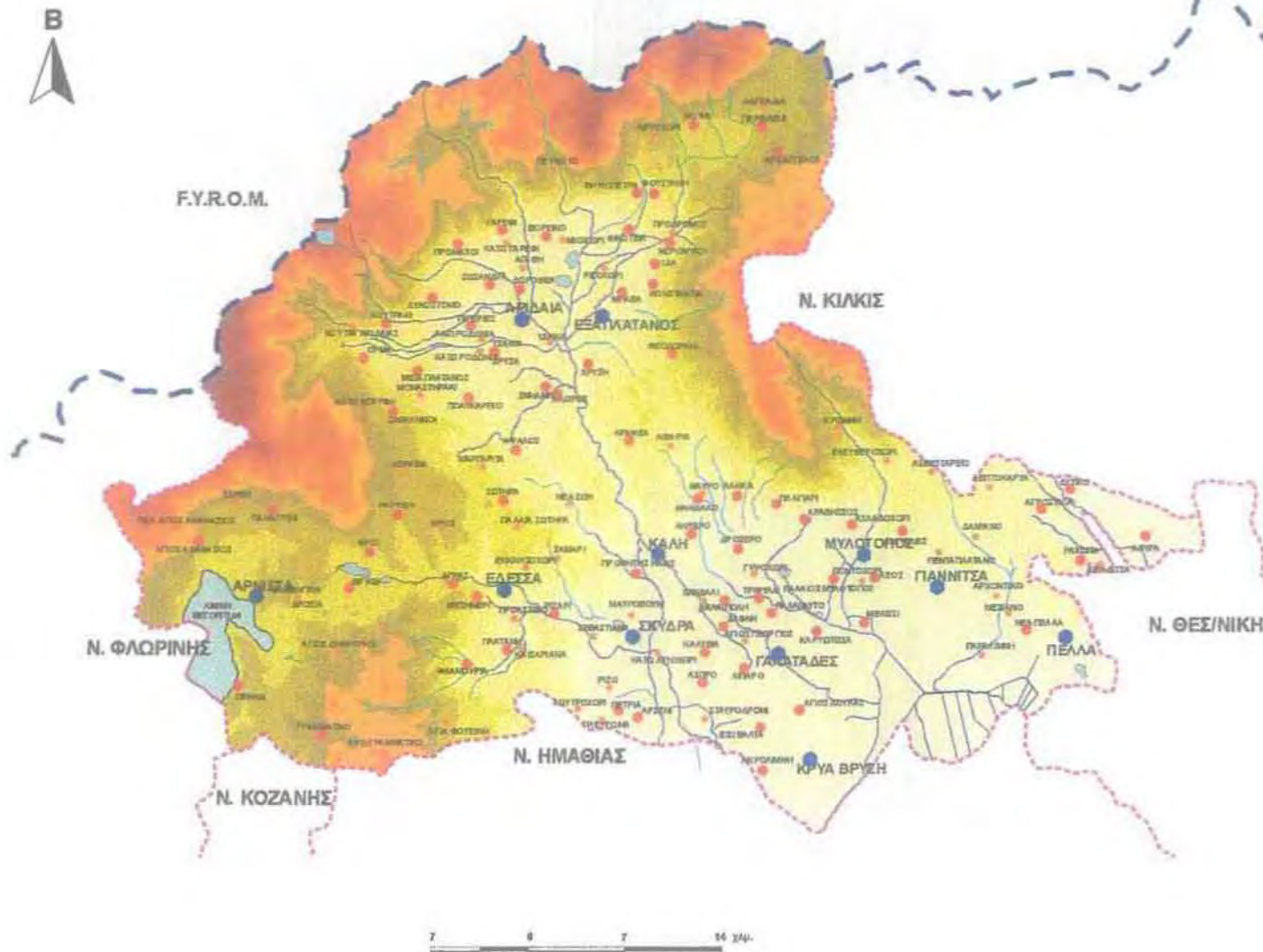
Πηγή: http://rtp.rc.auth.gr/rtp_docs/greek/tech_develop/pb21.html

2.3 Κλιματολογικά στοιχεία

Το κλίμα της περιοχής χαρακτηρίζεται ως ηπειρωτικό, με χαμηλές θερμοκρασίες και παγετό το χειμώνα, μείωση της βροχόπτωσης και αύξηση της θερμοκρασίας την άνοιξη, ζέστη με ελάχιστη βροχόπτωση το καλοκαίρι και πολλές βροχές το φθινόπωρο. Πιο συγκεκριμένα :

2.3.1 Θερμοκρασία

Η μέση ετήσια θερμοκρασία του νομού είναι 15.3 °C, η μέση θερμοκρασία του θερμότερου μήνα ανέρχεται στους 30 °C ενώ του ψυχρότερου στους -2 °C. Εδώ παρουσιάζεται καθαρά το κύριο χαρακτηριστικό του κλίματος του νομού Πέλλας που είναι το μεγάλο θερμοκρασιακό εύρος μεταξύ χειμώνα και καλοκαιριού.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ : Αναγκασιότητα σύνδεσης του νομού Πέλλας
με την Εγνατία Οδό**

ΧΑΡΤΗΣ 2 : Γεωφυσικός Χάρτης νομού Πέλλας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΥΨΟΜΕΤΡΙΑ

2400-2500 μ.	1000-1200 μ.
2200-2400 μ.	800-1000 μ.
2000-2200 μ.	600-800 μ.
1800-2000 μ.	400-600 μ.
1600-1800 μ.	200-400 μ.
1400-1600 μ.	100-200 μ.
1200-1400 μ.	0-100 μ.

- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΝΕΩΝ ΟΤΑ
- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΠΑΛΑΙΩΝ ΟΤΑ
- ΛΟΙΠΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΙΚΡΑΜΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1999

2.3.2 Βροχόπτωση

Το μέσο ετήσιο ύψος βροχής παρουσιάζει μια πτωτική τάση από βορρά προς νότο και συγκεκριμένα είναι: στην Αριδαία 888,3 mm, στην Έδεσσα 794,7 mm και στην Κρύα Βρύση 636,6 mm. Το μεγαλύτερο ύψος βροχής εμφανίζεται το Νοέμβριο, ενώ το μικρότερο τον Αύγουστο. Η μέση σχετική υγρασία ανέρχεται στο 62 %.

(ΜΠΕ Μονάδας Επεξεργασίας Λυμάτων Δήμου Σκύδρας)

2.3.3 Άνεμοι

Ο κυριότερος από πλευράς συχνότητας άνεμος που εμφανίζεται στο νομό έχει κατεύθυνση Β- Ν.ΝΑ και είναι μικρής εντάσεως, δεν υπερβαίνει, δηλαδή, τα 2-3 μποφόρ. Επιπλέον ο Νομός, επηρεάζεται και από το Βαρδάρη, ενώ στην επαρχία Αλμωπίας επικρατεί ένας τοπικός άνεμος, ο Καρατζοβίτης. Στον παρακάτω **πίνακα 3** παρουσιάζεται η μέση ταχύτητα ανέμου ανά μήνα.

Πίνακας 3: Μέση ταχύτητα ανέμων ανά μήνα	
ΜΗΝΕΣ	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΝΕΜΟΥ
Ιανουάριος	0.7
Φεβρουάριος	0.8
Μάρτιος	0.6
Απρίλιος	0.6
Μάιος	0.6
Ιούνιος	0.6
Ιούλιος	0.7
Αύγουστος	0.6
Σεπτέμβριος	0.5
Οκτώβριος	0.5
Νοέμβριος	0.6
Δεκέμβριος	0.6

Πηγή : ΜΠΕ Μονάδας Επεξεργασίας Λυμάτων Σκύδρας

Πίνακας 4: Μέσο αριθμός ημερών ομίχλης ανά μήνα	
ΜΗΝΕΣ	ΜΕΣΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΜΕΡΩΝ / ΜΗΝΑ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	0.9
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	0.5
ΜΑΡΤΙΟΣ	0.8
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	0.2
ΜΑΪΟΣ	0.0
ΙΟΥΝΙΟΣ	0.0
ΙΟΥΛΙΟΣ	0.0
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	0.0
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	0.1
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	0.1
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	0.5
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	0.5

Πηγή: ΜΠΕ Μονάδας Επεξεργασίας Λυμάτων Σκύδρας

2.3.4 Ομίχλη

Ιδιαίτερα αυξημένη ομίχλη παρατηρείται στην πεδιάδα της Αλμωπίας που είναι κλειστό κοίλωμα. Πάντως, ο μέσος όρος ημερών κατά μήνα και για όλη τη διάρκεια του έτους, κατά τις οποίες εμφανίζεται ομίχλη είναι μικρότερος από τη μονάδα (Πίνακας 4).

Χιονοπτώσεις συμβαίνουν κάθε χρόνο, ιδιαίτερα στους ορεινούς όγκους που παραμένουν χιονισμένοι για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Επίσης, παγετοί εμφανίζονται ιδιαίτερα συχνά ενώ κατά τη διάρκεια της άνοιξης και του καλοκαιριού παρατηρούνται χαλαζοπτώσεις. Τα δύο αυτά καιρικά φαινόμενα έχουν πολύ δυσμενείς επιπτώσεις στις περισσότερες από τις καλλιέργειες του Νομού.

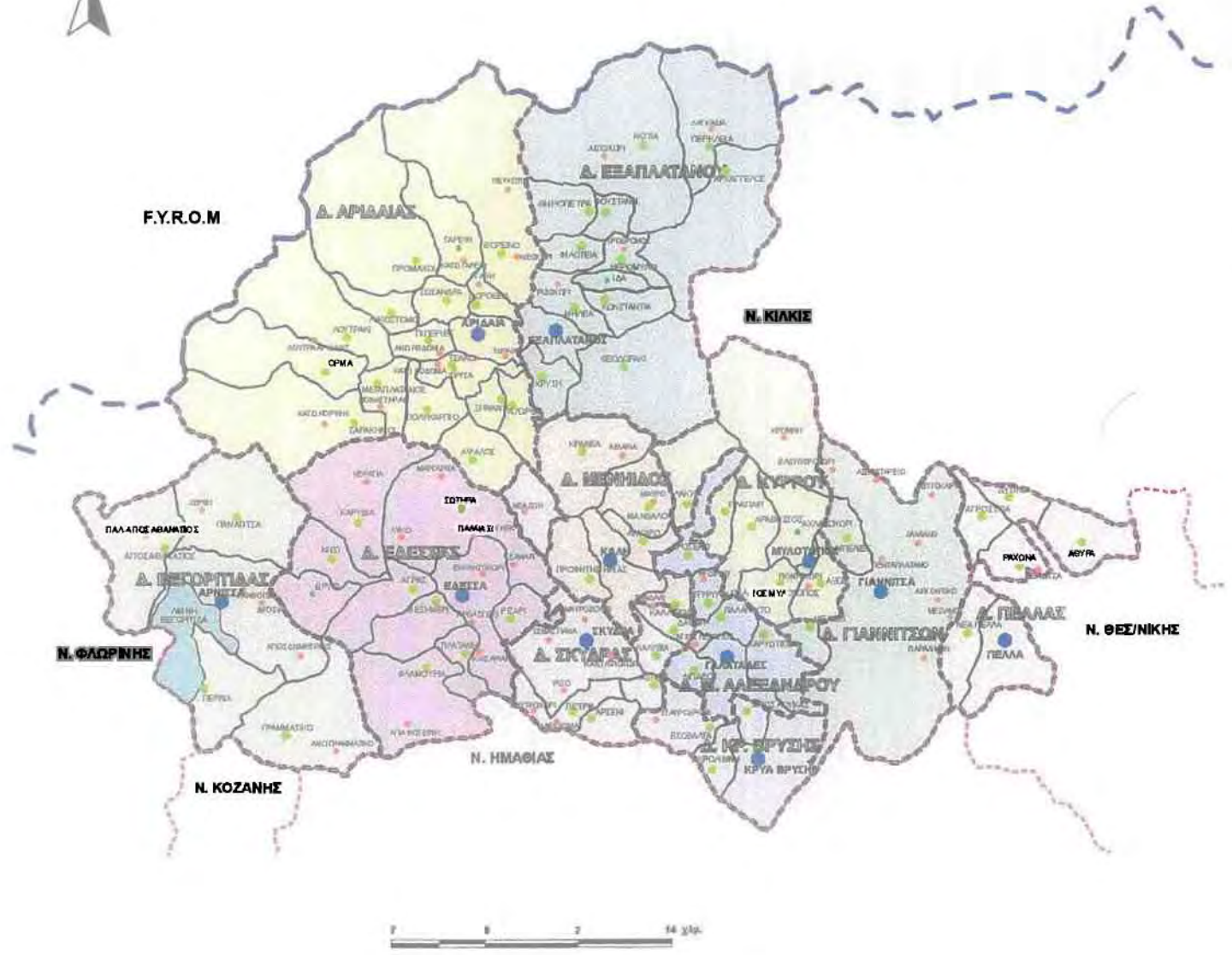
2.3.5 Εδαφολογία

Στο έδαφος του νομού απαντάται μεγάλη ποικιλία γεωλογικών σχηματισμών και πετρωμάτων. Έτσι, οι πεδινές περιοχές έχουν σχεδόν στο σύνολό τους αλλουβιακή προέλευση ενώ στους ορεινούς όγκους συναντώνται, κατά κύριο λόγο, σχιστόλιθοι, γνεύσιοι, αμφιβολίτες, ασβεστόλιθοι, δομολίτες, ψαμμίτες και οφιόλιθοι.

2.4 Οικιστική δομή - Διοικητική διαίρεση

Διοικητικά, ο νομός Πέλλας ανήκει στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και πρωτεύουσα του είναι η Έδεσσα. Στο νομό υπάρχουν 83 οικισμοί, οι οποίοι σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΥΧΟΠ '84, κατατάσσονται σε βαθμίδες μεταξύ του 2^{ου} και του 5^{ου} βαθμού οικισμών. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχει ένας οικισμός 2^{ου} βαθμού, δύο (2) 3^{ου}, εννέα (9) 4^{ου} και 71 οικισμοί 5^{ου} βαθμού.

Πριν από την εφαρμογή του νομοσχεδίου "Καποδίστριας", ο Νομός χωριζόταν σε 3 επαρχίες (Αλμωπίας, Εδέσσης και Γιαννιτσών) ενώ υπήρχαν 6 δήμοι (Αριδαίας, Έδεσσας, Γιαννιτσών, Κρύας Βρύσης, Πέλλας και Σκύδρας) και 77 κοινότητες (Χάρτης 3).



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΘΕΜΑ : Αναγκαιότητα σύνδεσης του Νομού Πέλλας με την Εγνατία Οδό

ΧΑΡΤΗΣ 4 : Δήμοι Καποδίστρια

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- ΟΡΙΑ ΚΡΑΤΟΥΣ**
 - ΟΡΙΑ ΝΟΜΟΥ**
 - ΟΡΙΑ ΠΑΛΙΩΝ ΟΤΑ**
 - ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ**
 - ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΝΕΩΝ ΟΤΑ**
 - ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΠΑΛΙΩΝ ΟΤΑ**
 - ΛΟΙΠΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ**

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : ΙΚΡΑΜΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1999

Μετά τον Οκτώβριο του '98, οπότε και έγιναν οι τελευταίες δημοτικές εκλογές σύμφωνα με το νέο νόμο, στο Νομό υπάρχουν συνολικά 11 νέοι δήμοι: Αριδαίας, Βεγορίτιδος, Γιαννιτσών, Έδεσσας, Εξαπλατάνου, Κρύας Βρύσης, Κύρρου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Μενηίδος, Πέλλας και Σκύδρας (**Χάρτης 4**).

Από τους 83 οικισμούς του νομού οι 51 οικισμοί καταγράφονται ως πεδινοί (61,45%), οι 11 ως ημιορεινοί (13,25%) και οι 21 ως ορεινοί (25,30%).

2.5 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

2.5.1 Πληθυσμός

Ο πληθυσμός του νομού σύμφωνα με τελευταία απογραφή (1991), ανέρχονταν σε 138761 κατοίκους. Την ίδια χρονιά οι δείκτες γεννητικότητας και θνησιμότητας ήταν 11,18 ‰ και 8,89 ‰ αντίστοιχα, κυμαινόμενοι σε παραπλήσια ποσοστά με αυτά της Περιφέρειας και της Ελλάδας. Αν και ο δείκτης γεννητικότητας είναι ελαφρώς υψηλότερος στο νομό, εντούτοις είναι εμφανές ότι διαχρονικά η μείωση του είναι μεγαλύτερη από τα δύο άλλα χωρικά επίπεδα (**Πίνακας 5.1**), αγγίζοντας το 50% σε μια χρονική περίοδο 30 ετών.

Πίνακας 5.1: Δείκτης γεννητικότητας (‰)				
	1961	1971	1981	1991
Πέλλα	22,20	15,93	14,43	11,18
Κ.Μ.	18,33	15,42	14,29	10,04
Ελλάς	17,96	16,08	14,47	9,99
Μεταβολή (%) δείκτη γεννητικότητας (1961-1991)				
	1961-1971	1971-1981	1981-1991	1961-1991
Πέλλα	-28,25%	-9,41%	-22,53%	-49,64%
Κ.Μ.	-15,87%	-7,31%	-29,76%	-45,23%
Ελλάς	-10,46%	-10,02%	-30,97%	-44,38%

Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφή πληθυσμού 1961-1971-1981-1991

Ανάλογα συμπεράσματα μπορούν να εξαχθούν και για τη θνησιμότητα, όπου παρουσιάζει αύξηση για το εξεταζόμενο διάστημα, με το νομό να βρίσκεται και πάλι στην πρώτη θέση μεταξύ των τριών χωρικών επιπέδων (**Πίνακας 5.2**).

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ : *Αναγκαιότητα σύνδεσης του Νομού Πέλλας με την Εργατία Οδό*

ΧΑΡΤΗΣ 3 : Όρια παλαιών ΟΤΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- — — — — ΟΡΙΑ ΚΡΑΤΟΥΣ
- ΟΡΙΑ ΝΟΜΟΥ
- ΟΡΙΑ ΠΑΛΑΙΩΝ ΟΤΑ
- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΝΕΩΝ ΟΤΑ
- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΠΑΛΑΙΩΝ ΟΤΑ
- ΛΟΙΠΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΙΚΡΑΜΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

ΒΟΛΟΣ, Σεπτέμβριος 1999



	1961	1971	1981	1991
Πέλλα	6,97	7,71	8,23	8,89
Κ.Μ.	7,13	7,68	7,95	8,50
Ελλάς	7,61	8,39	8,72	9,26
Μεταβολή (%) δείκτη θνησιμότητας (1961-1991)				
	1961-1971	1971-1981	1981-1991	1961-1991
Πέλλα	10,55%	6,70%	8,11%	27,53%
Κ.Μ.	7,69%	3,49%	6,92%	19,16%
Ελλάς	10,30%	3,84%	6,23%	21,68%

Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφή πληθυσμού 1961-1971-1981-1991

Στο **Διάγραμμα 2** παρουσιάζεται και η μεταβολή του αριθμού γεννήσεων και θανάτων του Νομού Πέλλας κατά το διάστημα 1971-1996, όπου και βλέπουμε τη σταδιακή άμβλυνση της διαφοράς μεταξύ αριθμού γεννήσεων και θανάτων. Σε επόμενη παράγραφο γίνεται η παρουσίαση τόσο των ηλικιακών πυραμίδων όσο και των δεικτών εξάρτησης, γήρανσης και νεότητας (νεανικότητας) του πληθυσμού.

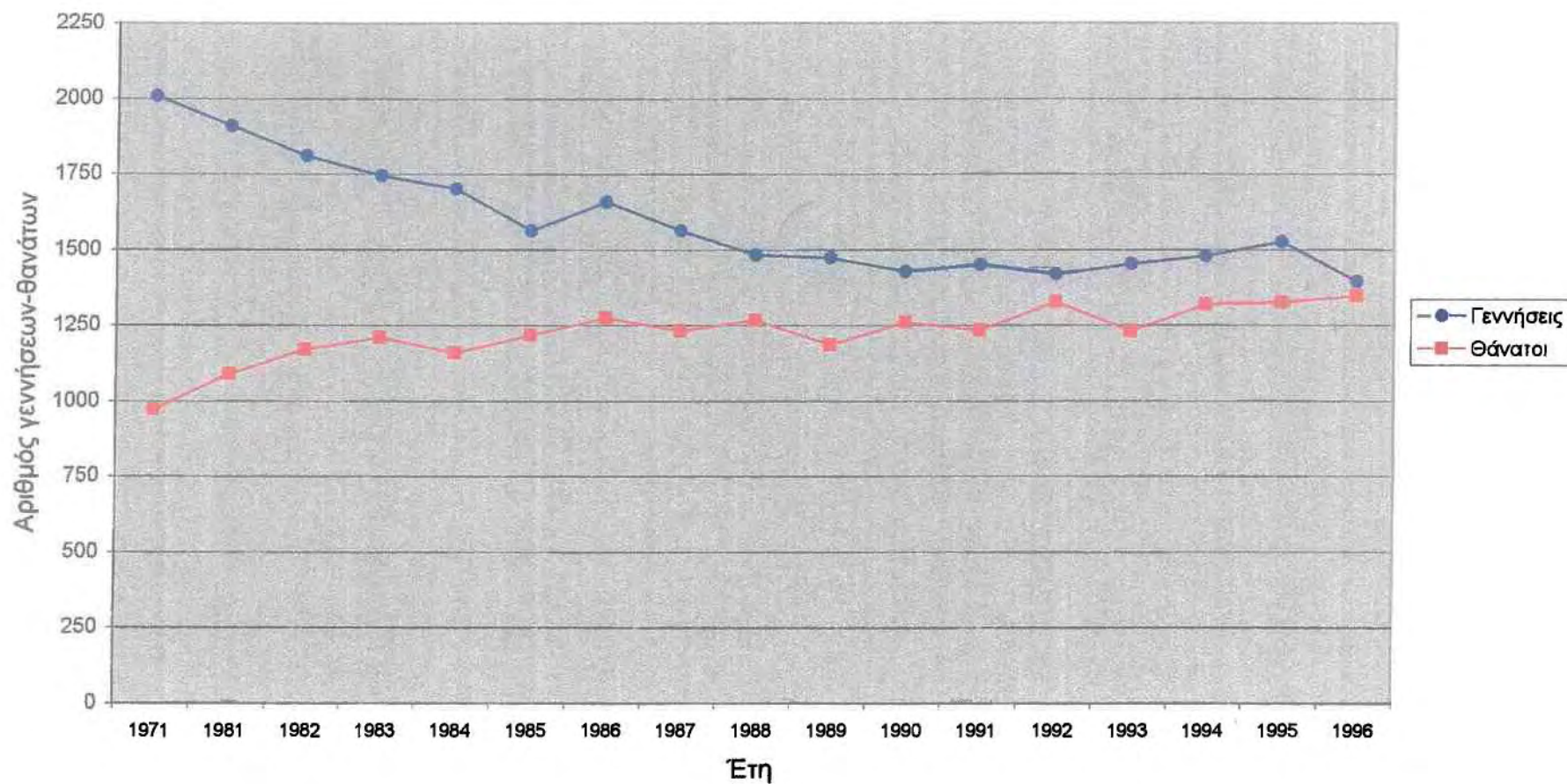
Όσον αφορά τη μεταβολή του μεγέθους του πληθυσμού, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '60 παρουσίασε μια κάμψη, αποτέλεσμα της μετανάστευσης, εσωτερικής και εξωτερικής. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά την προηγούμενη δεκαετία (51-61), ο πληθυσμός του νομού αυξάνει κυρίως λόγω δύο παραγόντων : πρώτον λόγω του σημαντικά υψηλού ποσοστού φυσικής μεταβολής του πληθυσμού και δεύτερον λόγω της ομαλοποίησης του πολιτικού κλίματος που επιτρέπει την επιστροφή πληθυσμών στις επαρχιακές ή αγροτικές εστίες τους (**Πίνακες 6 και 7**).

	1961	1971	1981	1991	1997
Πέλλα	133224	126085	132386	138761	145279
Κεντρική Μακεδονία	1323219	1409123	1602892	1710513	1782420
Ελλάδα	8388553	8768641	9740417	10259900	10486595

Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφές (1961-1971-1981-1991) και εκτίμηση πληθυσμού

Κατά τη δεκαετία '71-'81 ο πληθυσμός αυξάνεται κατά 5% (0,5% ετησίως). Την ίδια περίοδο ο πληθυσμός της Ελλάδας αυξάνει με ετήσιο ρυθμό 1,1% (συνολική μεταβολή 11%) και της κεντρικής Μακεδονίας κατά 1,37% (συνολική αύξηση: 13,75%) (**Πίνακας 7**). Το γεγονός αυτό μπορεί να ερμηνευτεί από το γενικότερο

Διάγραμμα 2: Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού γεννήσεων και θανάτων στο νομό Πέλλας (1971-1996)



ρεύμα παλιννόστησης των μεταναστών της προηγούμενης δεκαετίας, από τους οποίους ένα σημαντικό ποσοστό δεν επιστρέφει στους οικισμούς προέλευσης, αλλά συγκεντρώνονται στα μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Πίνακας 7: Ποσοστιαία μεταβολή (%) του πληθυσμού νομού Πέλλας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ελλάδας				
	'61-'71	'71-'81	'81-'91	'91-'97
Πέλλα	-5,36%	5,00%	4,82%	4,70%
Κεντρική Μακεδονία	6,49%	13,75%	6,71%	4,20%
Ελλάδα	4,53%	11,08%	5,33%	2,21%

Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφές (1961-1971-1981-1991) και εκτίμηση πληθυσμού

Την επόμενη δεκαετία, οι αυξητικές τάσεις συνεχίζονται με ελαφρώς μικρότερους ρυθμούς από αυτούς της προηγούμενης χρονικής περιόδου. Ο ετήσιος ρυθμός αύξησης του πληθυσμού στο νομό είναι 0,48% έναντι 0,53% της χώρας και 0,67% της Κεντρικής Μακεδονίας. Η μείωση των διαφορών στα ποσοστά αύξησης που παρατηρούνται συγκριτικά με τις προηγούμενες δεκαετίες, θα πρέπει να οφείλεται αφενός στην τάση συγκράτησης του ρυθμού αύξησης της Αθήνας κι αφετέρου στην τάση μείωσης της εξόδου από τα μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα προς τα μεγαλύτερα. Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή (1991), ο πληθυσμός του νομού αντιπροσώπευε το 8,11% του πληθυσμού της Κεντρικής Μακεδονίας και το 1,35% του πληθυσμού της Ελλάδος.

Ολοκληρώνοντας, θα θέλαμε να σημειώσουμε ότι αν και παρατηρείται γενικότερα μια μείωση του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού, ο ρυθμός αυτό είναι κατά πολύ μικρότερος στο νομό Πέλλας σε αντίθεση με τις μεγαλύτερες πτώσεις σε περιφέρεια και Χώρα (**Πίνακας 7**). Τέλος, με βάση τις εκτιμήσεις της ΕΣΥΕ για τον πληθυσμό για το 1997 (**Πίνακας 6**), ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού του νομού έχει ξεπεράσει εκείνους της περιφέρειας και της χώρας (**Πίνακας 7**).

2.5.2 Σύνθεση – δομή πληθυσμού

Στηριζόμενοι στα στοιχεία των απογραφών πληθυσμού κατά τα έτη '71, '81 και '91, προχωρήσαμε στο διαχωρισμό του πληθυσμού του νομού σε τρεις μεγάλες κατηγορίες. Σκοπός αυτής της κατηγοριοποίησης ήταν η εξαγωγή, μελέτη και

σχολιασμός βασικών δημογραφικών δεικτών: του δείκτη εξάρτησης, γήρανσης και νεότητας.

Έτσι, λοιπόν, την πρώτη κατηγορία αποτελούν τα άτομα ηλικίας 0 έως 14 ετών, τη δεύτερη τα άτομα ηλικίας 15-64 ετών και την τρίτη τα άτομα με ηλικία από 65 ετών και άνω. Οι μεταβολές των μεγεθών των κατηγοριών που αναφέρθηκαν, κατά το χρονικό διάστημα 1971-1991, παρουσιάζονται στον **Πίνακα 8**.

Αυτό που μπορούμε να διαπιστώσουμε από τη μελέτη του πίνακα, είναι η συνεχής μείωση του μεγέθους της πρώτης κατηγορίας και οι αντίστοιχες αυξήσεις των δύο άλλων κατηγοριών. Η μείωση του αριθμού των ατόμων μεταξύ 0-14 ετών ήταν της τάξεως του 23,27 % κατά το χρονικό διάστημα 1971-1991, σχεδόν δηλαδή κατά το 1/4. Κατά την ίδια χρονική περίοδο, ο πληθυσμός της ενεργούς ηλικίας (15-64) αυξάνεται κατά 22% ενώ η ομάδα των ηλικιωμένων ατόμων (65+) παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση (34,49%).

Πίνακας 8: Μεταβολή των μεγεθών των τριών ηλικιακών κατηγοριών νομού Πέλλας σε απόλυτα μεγέθη και ποσοστά						
Ηλικιακές κατηγορίες	Μεταβολή απολύτων μεγεθών			Μεταβολή (%)		
	1971	1981	1991	1971-1981	1981-1991	1971-1991
0-14	36468	32404	27983	-11,14%	-13,64%	-23,27%
15-64	77668	84183	94715	8,39%	12,51%	21,95%
65+	11944	15599	16063	30,60%	2,97%	34,49%

Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφές πληθυσμού 1971-1981-1991

Οι δείκτες συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού, για κάθε μία από τις τρεις κατηγορίες ηλικιών και για τις τρεις απογραφικές χρονολογίες ('71, '81 και '91) παρουσιάζονται στον παρακάτω **Πίνακα 9**.

Πίνακας 9 : Δείκτες (%) συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού των μεγάλων ηλικιακών ομάδων			
Ηλικιακές ομάδες	1971	1981	1991
0-14 (δείκτης νεότητας)	28,9%	24,5%	20,2%
15-64 (ενεργός ηλικία)	61,6%	63,7%	68,3%
65 και άνω (δείκτης γήρανσης)	9,5%	11,8%	11,6%

Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφές πληθυσμού 1971-1981-1991

Όσον αφορά τον δείκτη εξάρτησης, αυτός ορίζεται ως το πηλίκο του οποίου αριθμητής είναι το άθροισμα των "αδρανών" ηλικιών (0-14 & 65 και άνω) και

παρονομαστής ο πληθυσμός ενεργούς ηλικίας (άνδρες και γυναίκες 15-64 ετών). Για το νομό Πέλλας ο παραπάνω δείκτης παρουσιάζει μια διαχρονική μείωση κατά το διάστημα 1971-1991. Έτσι, ενώ το 1971 ήταν **0,624**, το 1981 υποχωρεί στο **0,57** για να μειωθεί ακόμη περισσότερο την επόμενη δεκαετία και να φτάσει το **0,465** (1991).

Προσπαθώντας να ερμηνευτούν οι μεταβολές των μεγεθών, θεωρήθηκε ότι η διαχρονική μείωση της μικρότερης ηλικιακής ομάδας θα πρέπει να οφείλεται στη μείωση του αριθμού των γεννήσεων (**Διάγραμμα 2**). Η μεσαία κατηγορία παρουσιάζει σταθερή αύξηση του ποσοστού της στο σύνολο, κυρίως λόγω του ότι έχει γίνει αποδέκτης ατόμων από την προηγούμενη ομάδα (0-14), οπότε και αυξήθηκε το μέγεθός της. Τέλος, η “τρίτη” ηλικία αυξάνει το ποσοστό της κατά το διάστημα ‘71-’81 και σταθεροποιείται σε αυτό κατά την επόμενη υποπερίοδο μελέτης. Η “ωρίμανση” του πληθυσμού (αύξηση του ποσοστού της δεύτερης και τρίτης κατηγορίας) θα μπορούσε να αποδοθεί, εν μέρει, και στην επιστροφή των μεταναστών των δεκαετιών του ‘50 και ‘60 καθώς και στο άνοιγμα των συνόρων των πρώην σοσιαλιστικών χωρών (κυρίως της Ε.Σ.Σ.Δ.) και την παλιννόστηση και εγκατάσταση μεγάλου αριθμού ομογενών στους νομούς της Βόρειας Ελλάδος.

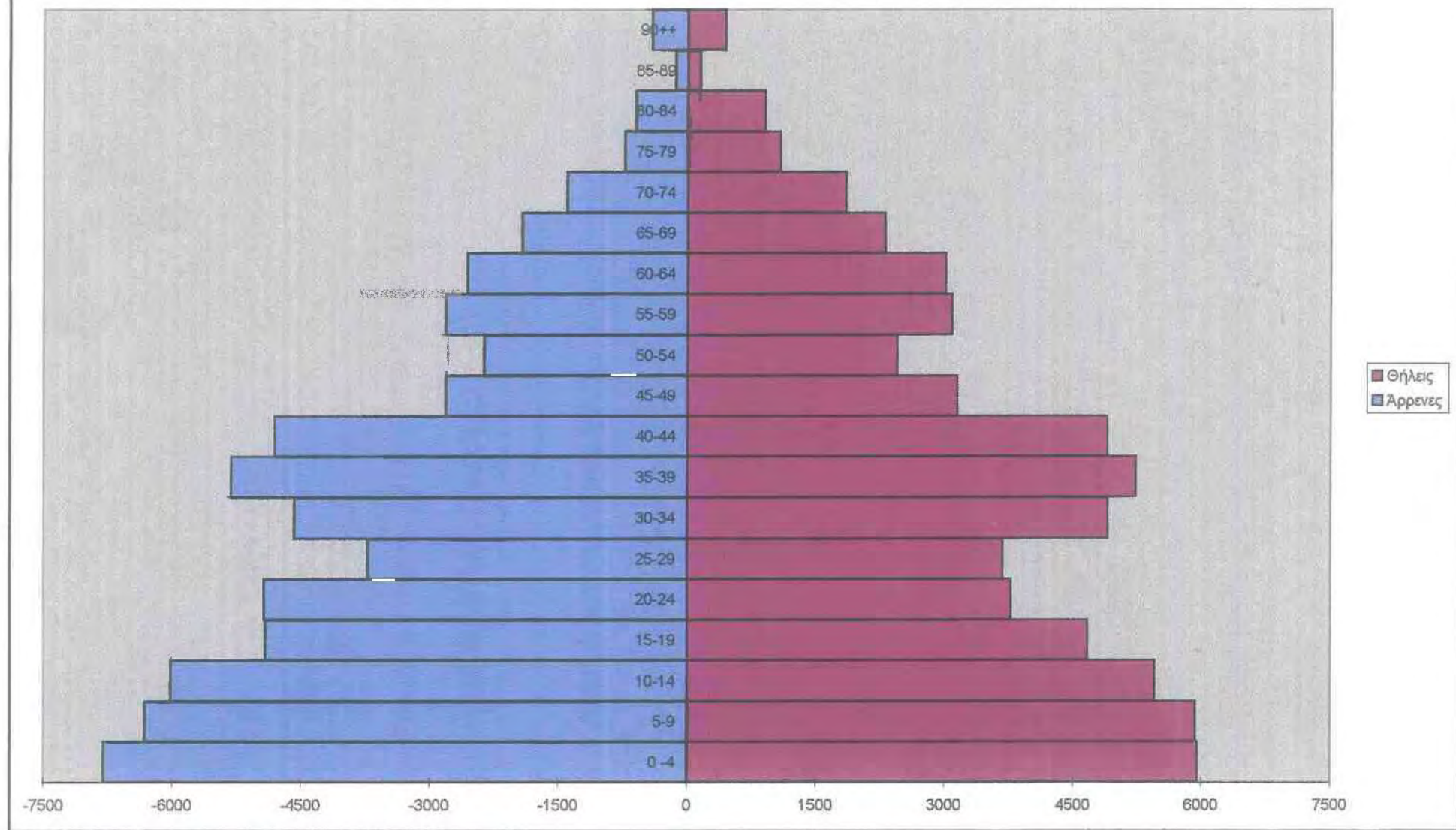
2.5.3 Πυραμίδες ηλικιών

Αναμενόμενο αποτέλεσμα, βάσει όλων όσων ειπώθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο, είναι η διαχρονική συρρίκνωση της βάσης των ηλικιακών πυραμίδων του νομού, καθώς και το συνεχόμενο “άνοιγμα” των ανωτέρων επιπέδων τους. Αυτό, άλλωστε, γίνεται περισσότερο εμφανές στις πυραμίδες των ηλικιών του νομού Πέλλας, για τα έτη 1971, 1981 και 1991 που παρουσιάζονται στα **Διαγράμματα 3, 4 και 5** αντίστοιχα.

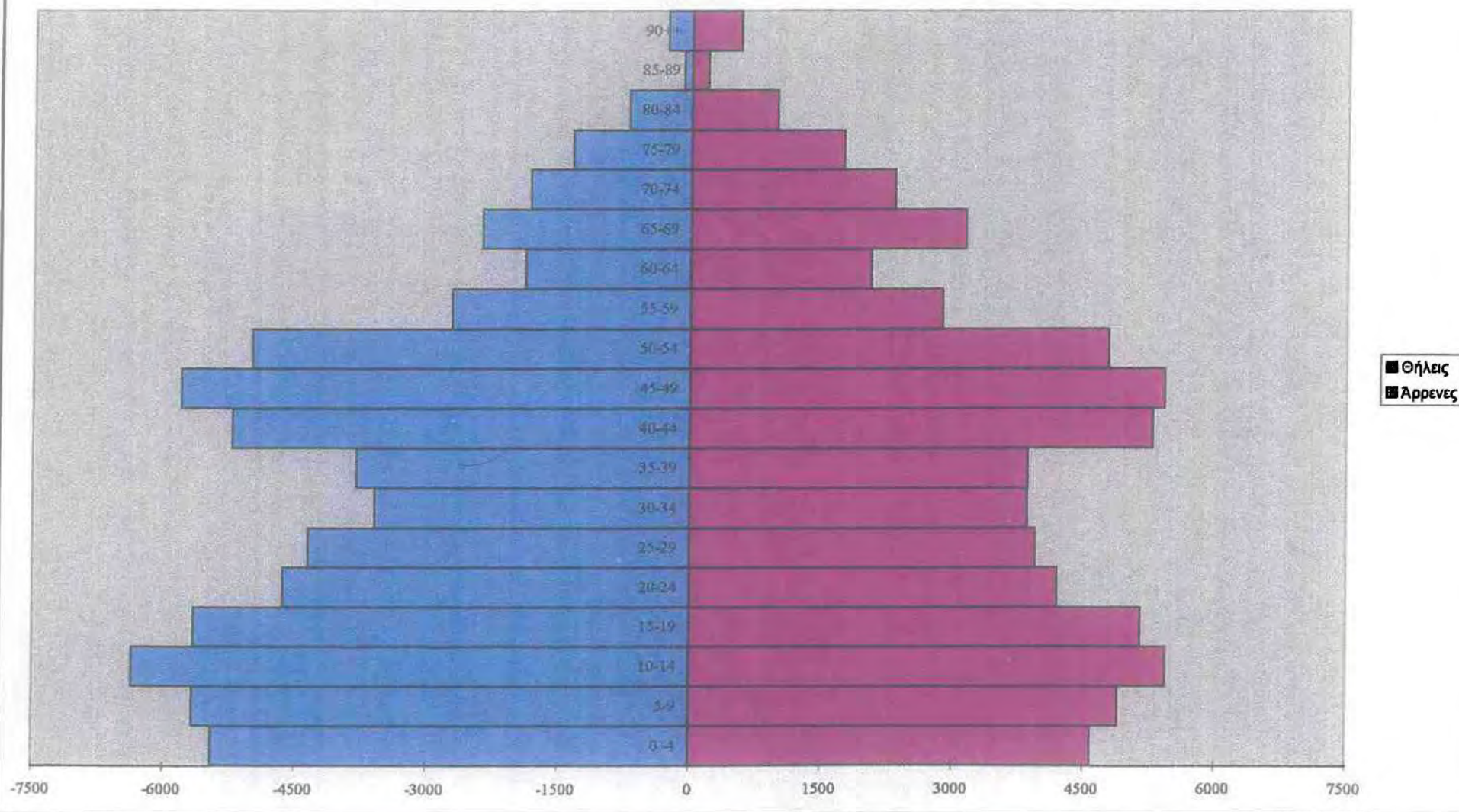
2.5.4 Κατανομή πληθυσμού

Όσον αφορά την κατανομή του πληθυσμού, το 46,92% είναι αγροτικός, το 22,05% ημιαστικός και το 31,03% είναι αστικός (**Πίνακας 10**). Όπως θα δούμε και σε

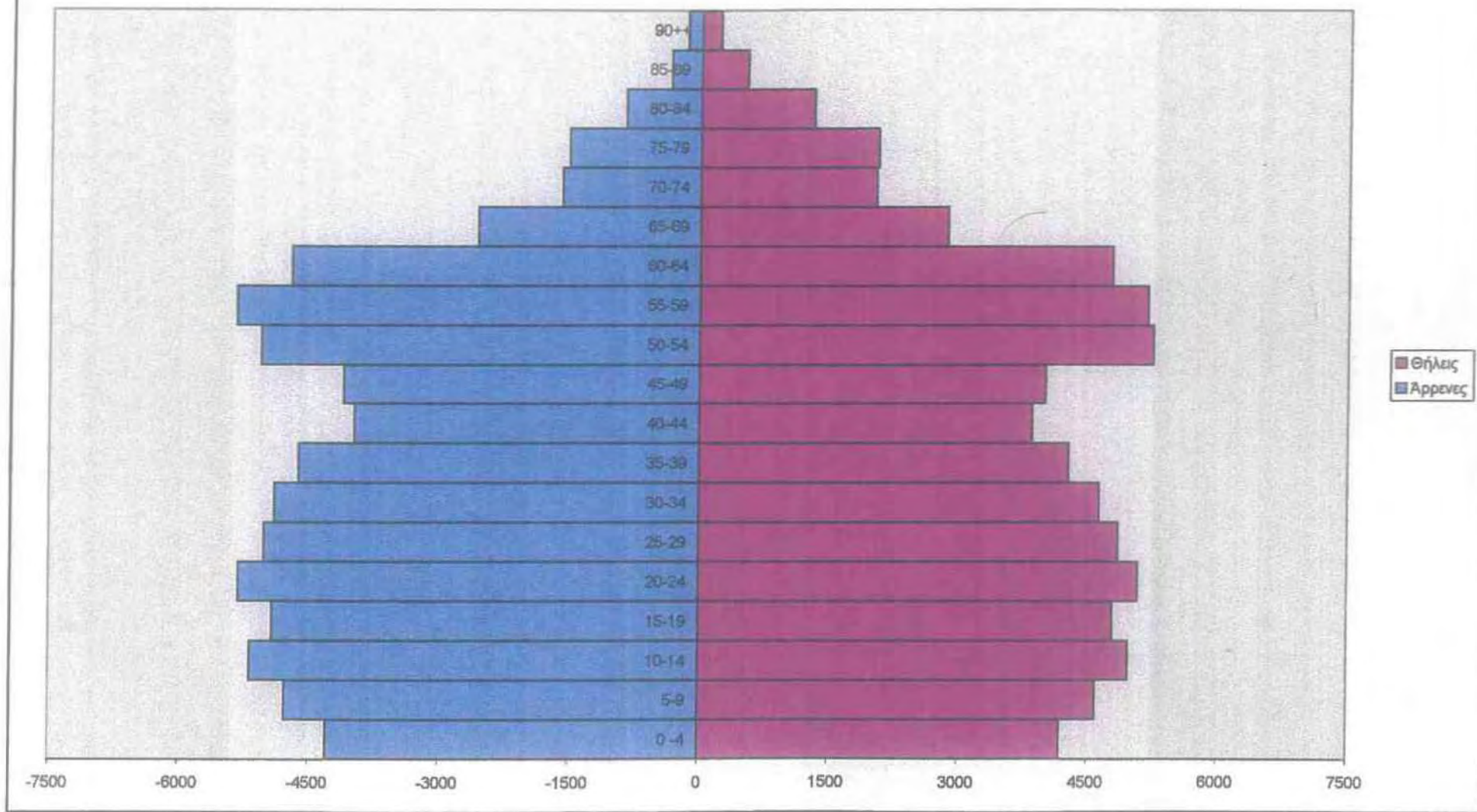
Διάγραμμα 3: Κατανομή της δομής του πληθυσμού του νομού Πέλλας ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα (1971)



Διάγραμμα 4: Κατανομή της δομής του πληθυσμού του νομού Πέλλας ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα (απόλυτα μεγέθη), 1981



Διάγραμμα 5 : Κατανομή της δομής του πληθυσμού του νομού Πέλλας ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα (απόλυτα μεγέθη), 1991



επόμενη παράγραφο, το μεγαλύτερο ποσοστό του ενεργού πληθυσμού απασχολείται στον πρωτογενή τομέα. Πρόκειται, λοιπόν, για έναν αγροτικό νομό του οποίου όμως ο αγροτικός πληθυσμός με βάση τα στοιχεία των απογραφών (Πίνακας 11) συνεχώς μειώνεται, ενώ παρατηρείται και μια ταυτόχρονη αύξηση τόσο του ημιαστικού όσο και του αστικού πληθυσμού.

Πίνακας 10: Ποσοστά κατανομής πληθυσμού νομού Πέλλας

Κατηγορία πληθυσμού	1971	1981	1991
Αστικός	28,44%	30,67%	31,03%
Ημιαστικός	15,43%	15,90%	22,05%
Αγροτικός	56,13%	53,42%	46,92%

Πηγή : ΕΣΥΕ, Απογραφές πληθυσμού 1971, 1981, 1991

Ο βαθμός αστικοποίησης του Νομού (συγκέντρωση πληθυσμού στα αστικά κέντρα), όπως και των υπόλοιπων νομών της Κεντρικής Μακεδονίας, επηρεάστηκε από το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) και τα χαρακτηριστικά ανάπτυξής του. Έτσι, η γρήγορη ανάπτυξη του ΠΣΘ, ιδιαίτερα μέχρι το 1971, δεν επέτρεψε την αστικοποίηση των γύρω νομών και την ενίσχυση των μικρών αστικών κέντρων. Ο βαθμός αστικοποίησης του Νομού είναι χαμηλότερος από αυτόν της Κεντρικής Μακεδονίας και της Χώρας, όπου ο πληθυσμός φτάνει το 57% και 59% αντίστοιχα (πίνακας 11).

Πίνακας 11: Απόλυτα μεγέθη (άτομα) και ποσοστιαία διάρθρωση κατανομής πληθυσμού (1991)

Πληθυσμός	Σύνολο Χώρας	Κεντρική Μακεδονία	Ημαθίας	Θεσ/νίκης	Κιλκίς	Πέλλας	Πιερίας	Σερρών	Χαλκιδικής
Συνολικός	10259900 (100%)	1710513 (100%)	139934 (100%)	946864 (100%)	81710 (100%)	138761 (100%)	116763 (100%)	192828 (100%)	93653 (100%)
Αστικός	6038981 (58,9%)	980888 (57,3%)	72311 (51,7%)	754997 (79,7%)	13128 (16,1%)	43051 (31,0%)	47011 (40,3%)	50390 (26,1%)	0 (0,0%)
Ημιαστικός	1318427 (12,9%)	279575 (16,3%)	14287 (10,2%)	113263 (12,0%)	15684 (19,2%)	30599 (22,1%)	24750 (21,2%)	39345 (20,4%)	41647 (44,5%)
Αγροτικός	2902492 (28,3%)	450050 (26,3%)	53336 (38,1%)	78604 (8,3%)	52898 (64,7%)	65111 (46,9%)	45002 (38,5%)	103093 (53,5%)	52006 (55,5%)
Πυκνότητα πληθυσμού (κατ./τ.χλμ)	77,8	89,3	82,3	257,1	32,4	55,4	77,0	48,6	28,8

Πηγή : http://rtp.rc.auth.gr/rtp_docs/greek/tech_develop/pcl.html

Όπως φαίνεται και από τον πίνακα, ο Νομός Πέλλας παρουσιάζει το μεγαλύτερο βαθμό αστικοποίησης από τους αντίστοιχους των δύο άλλων νομών της παραμεθορίου ζώνης της Κεντρικής Μακεδονίας, δηλαδή τους νομούς Σερρών και Κιλκίς. Αυτό οφείλεται στη δυναμική που παρουσιάζουν τα αστικά και τα ημιαστικά κέντρα του

Νομού. Ωστόσο, ο Νομός Πέλλας υστερεί σε σχέση με τους άλλους δύο νομούς της πεδιάδας της Κεντρικής Μακεδονίας, τους Νομούς Πιερίας και Ημαθίας.

Το γεγονός ότι η αύξηση του ημιαστικού είναι μεγαλύτερη από αυτή του αστικού οφείλεται στο γεγονός ότι στο νομό υπάρχουν μόνο δύο αστικά κέντρα (Γιαννιτσά-Έδεσσα), τα οποία εντούτοις κατάφεραν να συγκρατήσουν πληθυσμό που φεύγει από τις αγροτικές περιοχές, καθώς και να προσελκύσουν παλιννοστούντες από χώρες του εξωτερικού (**Πίνακας 12**)

(Γιαννάκου, 1994 : 135).

Πίνακας 12 : Πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού των πόλεων της παραμεθορίου ζώνης Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας (1951-1991)					
Πληθυσμός (κάτοικοι)					
	1951	1961	1971	1981	1991
Σέρρες	36760	40063	39897	45213	49380
Γιαννιτσά	16640	19693	18151	21082	22504
Έδεσσα	14940	15534	13967	16054	17128
Κιλκίς	9702	10963	10538	11148	12139
Καστοριά	9468	10162	15407	17133	14775
Φλώρινα	12270	11933	11164	12562	12355
ΠΣΘ	302635	380648	557360	706180	749348

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1951-1991

Τέλος, επιστρέφοντας στον **πίνακα 10**, παρατηρούμε ότι η πυκνότητα του πληθυσμού είναι 55 κάτοικοι ανά τ.χλμ., μέγεθος αισθητά μικρότερο από τα αντίστοιχα της Χώρας και της Κεντρικής Μακεδονίας. Η τιμή αυτή κατατάσσει το νομό στο μέσο ακριβώς της κατηγοριοποίησης μεταξύ των νομών της περιφέρειας της Κεντρικής Μακεδονίας.

2.5.5 Ενεργός πληθυσμός – απασχολούμενοι - ανεργία

Σχετικά με τον ενεργό πληθυσμό του νομού αυτός αντιπροσωπεύει το 41,03 % του πληθυσμού ενώ ο αριθμός των απασχολούμενων αντιστοιχεί στο 37,71% (Απογραφή ΕΣΥΕ, 1991). Το ποσοστό ανεργίας σύμφωνα με την τελευταία απογραφή ήταν ίσο με 8,09%. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται στοιχεία για την ανεργία,

τους απασχολούμενους και τον ενεργό πληθυσμό σε τρία χωρικά επίπεδα (Νομό Πέλλας, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και Ελλάδα) καθώς και οι μεταβολές τους.

Πιο συγκεκριμένα, στον **πίνακα 13¹** παρουσιάζονται οι μεταβολές (εκφρασμένες σε απόλυτα μεγέθη) της ανεργίας, των απασχολουμένων και του ενεργού πληθυσμού για το χρονικό διάστημα (1971-1997), στον **πίνακα 14** η μεταβολή του ποσοστού ανεργίας για το ίδιο διάστημα, ενώ στους **πίνακες 15** και **16** παρουσιάζεται η ποσοστιαία συμμετοχή του ενεργού πληθυσμού και των απασχολουμένων, επί του συνολικού πληθυσμού, για την περίοδο 1971-1991.

Πίνακας 13 : Διαχρονική μεταβολή ανεργίας – απασχολουμένων - ενεργού πληθυσμού σε Νομό, Περιφέρεια και Χώρα (1971-1997)									
Ανεργία									
	1971	1981	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Πέλλα	1776	2023	4607	3409	2723	3086	3675	3514	3284
Κεντρική Μακεδονία	21004	28637	51376	41560	47354	48538	44875	37693	43585
Χώρα	101372	155274	314197	202953	202191	210044	220247	210543	246193
Απασχολούμενοι									
	1971	1981	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Πέλλα	49208	50164	52321	34.500	34.500	35.000	35.000	17.404	24.015
Κεντρική Μακεδονία	508256	552317	623378	457.560	462.466	467.393	472.030	414.058	457.687
Χώρα	3141684	3387990	3571426	2.246.096	2.285.399	2.398.468	2.413.147	2.212.844	2.593.941
Ενεργός πληθυσμός									
	1971	1981	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Πέλλα	50984	52187	56928	37.909	37.223	38.086	38.675	20.918	27.299
Κεντρική Μακεδονία	529260	580959	674754	499.120	509.820	515.931	516.905	451.751	501.272
Χώρα	3243394	3543269	3885623	2.449.049	2.487.590	2.608.512	2.633.394	2.423.387	2.840.134

Πηγή: 1)ΕΣΥΕ, απογραφές πληθυσμού-κατοικιών 1971, 1981, 1991

2)ΟΑΕΔ

Η ποσοστιαία μεταβολή της ανεργίας (**Πίνακας 14**) στο Νομό ακολούθησε μια πορεία ανάλογη αυτής της Χώρας. Εντυπωσιακό πάντως μπορεί να θεωρηθεί το γεγονός ότι κατά το διάστημα '81-'91 το ποσοστό ανεργίας του νομού υπερδιπλασιάστηκε. Το πραγματικό ποσοστό ανέργων ενδέχεται να είναι ακόμη μεγαλύτερο αν ληφθεί υπόψη το μεγάλο ποσοστό θέσεων εποχιακής απασχόλησης, το οποίο "καταλαμβάνεται" από αλλοδαπούς (κυρίως Αλβανούς) εργάτες καθώς και η

¹ Τα μεγέθη του πίνακα 12, για τα έτη 1992-1997, έχουν ως πηγή τον ΟΑΕΔ και αφορούν το εγγεγραμμένο σε αυτόν εργατικό δυναμικό, απασχολούμενους και άνεργους και υποεκτιμούν τα αντίστοιχα πραγματικά μεγέθη, καθώς αφορούν μόνο την απασχόληση σε σχέση ιδιωτικού δικαίου ΙΚΑ. Έτσι, οι τιμές τους διαφοροποιούνται από αυτές των απογραφικών στοιχείων αλλά και εκείνων της έρευνας εργατικού δυναμικού. Για το λόγο αυτό, στοιχεία πέραν του 1991 χρησιμοποιήθηκαν μόνο για την περιγραφή της μεταβολής της ανεργίας, θεωρώντας ότι δεν απέχουν από την πραγματικότητα.

υποαπασχόληση στον πρωτογενή τομέα. Η υπόθεση αυτή μπορεί να στηριχθεί και στα στοιχεία για την ανεργία που προέρχονται από τον ΟΑΕΔ και αναφέρονται για τα έτη 1992-1997.

Πίνακας 14 : Μεταβολή ποσοστών ανεργίας σε νομό Πέλλας, Κεντρική Μακεδονία και Ελλάδα (1971-1997)

	1971	1981	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Πέλλα	3,48%	3,88%	8,09%	8,99%	7,32%	8,10%	9,50%	16,80%	12,03%
Κεντρική Μακεδονία	3,97%	4,93%	7,61%	8,33%	9,29%	9,41%	8,68%	8,34%	8,69%
Χώρα	3,13%	4,38%	8,09%	8,29%	8,13%	8,05%	8,36%	8,69%	8,67%

Πηγές : 1)ΕΣΥΕ, απογραφές πληθυσμού-κατοικιών 1971, 1981, 1991
2)ΟΑΕΔ

Όσον αφορά τον ενεργό πληθυσμό του Νομού, αυτός παρουσιάζεται χωρίς μεγάλες διακυμάνσεις και σταθερά υψηλότερος τόσο από τον εθνικό μέσο όρο (πίνακας 15), όσο και από τον μέσο όρο της Περιφέρειας. Η σταθερότητα του ποσοστού πρέπει να οφείλεται στο ότι ο αριθμός των ατόμων που εισέρχονται στην κατηγορία του ενεργού πληθυσμού είναι ανάλογος της αύξησης του συνολικού πληθυσμού.

Πίνακας 15: Ποσοστό ενεργού πληθυσμού επί του συνολικού πληθυσμού (1971-1991)

	1971	1981	1991
Πέλλα	40,44%	39,42%	41,03%
Κεντρική Μακεδονία	37,56%	36,24%	39,45%
Χώρα	36,99%	36,38%	37,87%

Πηγή : ΕΣΥΕ, απογραφές πληθυσμού-κατοικιών 1971, 1981, 1991

Τέλος, παρόμοια είναι και η κατάσταση όσον αφορά τον αριθμό των απασχολουμένων (πίνακας 16). Και σε αυτή την περίπτωση, τα ποσοστά του Νομού είναι μεγαλύτερα από τα αντίστοιχα της Χώρας και της Περιφέρειας. Εν τούτοις, η συνεχόμενη ελαφρά μείωση του, πιθανόν να οφείλεται στο ότι η αύξηση του αριθμού των απασχολουμένων είναι μικρότερη από την αντίστοιχη του συνολικού πληθυσμού.

	1971	1981	1991
Πέλλα	39,03%	37,89%	37,71%
Κεντρική Μακεδονία	36,07%	34,46%	36,44%
Χώρα	35,83%	34,78%	34,81%

Πηγή : ΕΣΥΕ, απογραφές πληθυσμού-κατοικιών 1971, 1981, 1991

2.5.6 Συμπεράσματα

Ανακεφαλαιώνοντας, μπορούμε να καταλήξουμε στα εξής συμπεράσματα για τον πληθυσμό του Νομού:

Η αύξηση του πληθυσμού οφείλεται κατά κύριο λόγο στην παλιννόστηση μεταναστών και ομογενών, καθώς ο αριθμός γεννήσεων μειώνεται ενώ συγχρόνως αυξάνεται ο αριθμός θανάτων. Αποτέλεσμα της ελάττωσης των γεννήσεων θα πρέπει να θεωρηθεί και η διαχρονική μείωση των δεικτών νεότητας και εξάρτησης.

Η απουσία μεγάλων αστικών κέντρων στο νομό σε συνδυασμό με το ότι η πλειοψηφία των απασχολουμένων δραστηριοποιείται στον πρωτογενή τομέα, είχαν σαν αποτέλεσμα το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού να κατοικεί σε αγροτικούς οικισμούς. Ωστόσο, παρουσιάζεται διαχρονικά μια πληθυσμιακή αύξηση των αστικών και ημιαστικών κέντρων (κυρίως των ημιαστικών), η οποία όμως πραγματοποιείται με τέτοια μορφή που να μην οδηγεί σε ερήμωση των αγροτικών περιοχών.

Ως ένα από τα πλεονεκτήματα του νομού θα πρέπει να θεωρηθεί η σταθερότητα που παρουσιάζουν τόσο ο ενεργός πληθυσμός όσο και ο αριθμός των απασχολουμένων. Αυτό υποδεικνύει την ύπαρξη ενός δυναμικού υποβάθρου εργατικού δυναμικού, το οποίο μπορεί να αποτελέσει βασική παράμετρο σε οποιαδήποτε προσπάθεια ανάπτυξης του νομού.

Τέλος, πρόβλημα αποτελεί η αύξηση των ποσοστών της ανεργίας του νομού κυρίως λόγω της εποχικότητας της απασχόλησης αλλά και στη χρησιμοποίηση αλλοδαπών (κατά κύριο λόγο Αλβανών) στον πρωτογενή τομέα.

2.6 Υποδομές

2.6.1 Μεταφορικές υποδομές

2.6.1.1 Οδικό δίκτυο

Ο νομός Πέλλας διασχίζεται από της Εθνική Οδό Θεσσαλονίκης – Έδεσσας (Ε.Ο. 2), η οποία συνεχίζει προς Φλώρινα, σύνορα FYROM-σύνορα Αλβανίας καθώς και προς Πτολεμαΐδα - Κοζάνη. Το τμήμα της Ε.Ο. 2 (συνολικό μήκος: 90χλμ) είναι σε πολύ κακή κατάσταση ενώ επιφορτίζεται, σε όλο το μήκος του, με την αυξημένη κίνηση βαρέων οχημάτων λόγω των εξαγωγών στον τομέα των νωπών και μεταποιημένων οπωροκηπευτικών των Νομών Πέλλας - Ημαθίας, καθώς και με την κίνηση από την Κεντρικο-Ανατολική Βόρεια Ελλάδα προς Φλώρινα-ΠΓΔΜ (Νίκη) και προς Αλβανία (Κρυσταλλοπηγή) (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας 1995-1998). Στην κατηγορία των εθνικών οδών του νομού συμπεριλαμβάνονται ακόμη 42 χλμ, 23 κυκλοφορούμενα και 19 ημιδιανοιγμένα.

Η υπάρχουσα κατάσταση ενδέχεται να επιδεινωθεί, καθώς σύμφωνα με τις προβλέψεις του ΥΠΕΧΩΔΕ (Μελέτη TRADEMCO 1993) για το έτος 2000 η μέση ημερήσια κυκλοφορία στην Ε.Ο.2 θα είναι μεταξύ 4000-7000 οχημάτων, ενώ το έτος 2010 θα είναι μεταξύ 5000-9000 οχημάτων. Τα μεγέθη αυτά είναι ισοδύναμα των μεγεθών προς Ευζώνους, Σέρρες και Δράμα και σημαντικά υψηλότερα άλλων κύριων συνδέσεων στη Βόρεια Ελλάδα (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας 1995-1998).

Επιπλέον, οι δρόμοι του νομού γίνονται ακόμη πιο επικίνδυνοι κατά τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω της ρύπανσης τους από τα υγρά των ροδάκινων και των λοιπών προϊόντων, που σαπίζουν κατά τη μεταφορά τους για απόσυρση. Η ολισθηρότητα αυξάνει κατά πολύ και τα ατυχήματα εξαιτίας αυτής της κατάστασης, τείνουν να αποτελούν απλά μια τραγική συνήθεια.

Όσον αφορά τις υπόλοιπες κατηγορίες οδικού δικτύου, το νομό διασχίζουν 340,4 χλμ νομαρχιακού (επαρχιακού) δικτύου, 318 χλμ δημοτικού-κοινοτικού δικτύου και 1181 χλμ δασικού δικτύου. Το συνολικό μήκος των οδών ανέρχεται σε 1971,4 χλμ.

Η καταλληλότητα των οδών όσον αφορά τη δυνατότητα εξυπηρέτησης του όγκου των οχημάτων που τις διέρχονται, παρουσιάζεται στον **πίνακα 17α** ενώ στον **πίνακα 17β** παρουσιάζεται η κατάσταση των εθνικών και επαρχιακών οδών από άποψη βατότητας. Στον **Χάρτη 5**, παρουσιάζονται το πρωτεύον εθνικό δίκτυο, το επαρχιακό οδικό δίκτυο καθώς και το σιδηροδρομικό δίκτυο του νομού Πέλλας.

Κατηγορία δικτύου	Μήκος δικτύου (χλμ)	Κατάσταση δικτύου		
		Καλή	Κακή	Μέτρια
Εθνικό (Ε.Ο.2)	90	5%	0%	95%
Νομαρχιακό (Επαρχιακό)	340,4	20%	43%	37%
Δημοτικό- Κοινοτικό	318	40%	60%	0%
Δασικό	1181			

Πηγή: Μίντσης, 1999, Νομαρχία Πέλλας, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών

	Καλή	Μέτρια	Κακή	Δυσχερής / περιοδική	Σύνολο
Εθνικό δίκτυο	94	19	0	0	113*
Επαρχιακό δίκτυο	247	91,4	2	0	340,4

*δεν περιλαμβάνονται τα 19 χιλιόμετρα που κατασκευάζονται αυτή την περίοδο

Πηγή: Νομαρχία Πέλλας, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών

Από τον **πίνακα 17α** γίνεται εμφανής η ακαταλληλότητα του οδικού δικτύου του νομού στο σύνολό του. Η κατάσταση των τριών μεγαλύτερων κατηγοριών μπορεί να χαρακτηριστεί από κακή έως μέτρια με το εθνικό να είναι στην χειρότερη κατάσταση. Το 5% του εθνικού δικτύου που παρουσιάζεται στον πίνακα ίσως να αποτελεί πανελλήνιο αρνητικό ρεκόρ. Η κατάσταση δεν παρουσιάζεται βελτιωμένη ούτε για τα άλλα δίκτυα. Πάντως, πέρα από τους αριθμούς, δε θα πρέπει να περάσει απαρατήρητο και κατ' επέκταση ανεκμετάλλευτο, το μεγάλο μήκος του επαρχιακού και δημοτικού δικτύου το οποίο θα μπορέσει να χρησιμοποιηθεί, αφού βελτιωθεί, για την εξυπηρέτηση των αναγκών του νομού.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου του νομού είναι η χαμηλή πυκνότητα των οδών τόσο συνολικά όσο και στα επί μέρους είδη των οδικών δικτύων (**Πίνακας 18**).



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
**ΘΕΜΑ : Αναγκαιότητα σύνδεσης του νομού Πέλλας
με την Εγνατία Οδό**

ΧΑΡΤΗΣ 5: Χερσαίο δίκτυο μεταφορών νομού Πέλλας

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- Όρια Κράτους
 - Όρια Νομού
 - Όρια Δήμων Κοινοτήτων
 - Εθνικό οδικό δίκτυο
 - Επαρχιακό οδικό δίκτυο
 - Σιδηροδρομικό δίκτυο
 - Υπό κατασκευή οδικό δίκτυο

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : ΙΚΡΑΜΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

ΒΟΛΟΣ, Σεπτέμβριος 1999

Πίνακας 18 : Πυκνότητα οδικού δικτύου (επί μέρους ειδών και συνολικά) του νομού Πέλλας		
Είδος οδικού δικτύου	Μήκος (χιλιόμετρα)	Πυκνότητα [χλμ οδικού δικτύου / συνολική έκταση νομού (τ.χλμ.)]
Εθνικό	132	0,053
Νομαρχιακό (Επαρχιακό)	340,4	0,136
Δημοτικό- Κοινοτικό	318	0,127
Δασικό	1181	0,471
Σύνολο	1971,4	0,787

Πηγή: Νομαρχία Πέλλας, Διεύθυνση Τεχνικών υπηρεσιών και επεξεργασία στοιχείων

Όσον αφορά το εθνικό και νομαρχιακό οδικό δίκτυο, οι πυκνότητες σε επίπεδο Ελλάδας (1992) ήταν 0,07 χλμ/τ.χλμ και 0,222 χλμ/τ.χλμ αντίστοιχα (ΕΣΥΕ, στατιστική συγκοινωνιών και μεταφορών, 1992). Παρατηρούμε λοιπόν ότι ο νομός υστερεί σε σχέση με την Ελλάδα, με ενδεχόμενη περαιτέρω επιδείνωσή της θέσης του, λόγω του μεγάλου αριθμού οδικών έργων που έχουν γίνει αλλά και συνεχίζουν να γίνονται πανελλαδικώς από το 1992 και μετά.

Ωστόσο, θα πρέπει να αναφερθούν οι ενέργειες που γίνονται, κυρίως τα τελευταία 3 χρόνια, για τη βελτίωση της κατάστασης των οδικών μεταφορικών υποδομών του νομού. Οι ενέργειες αυτές περιλαμβάνουν δύο είδη παρεμβάσεων: τη διάνοιξη νέων και τη διαπλάτυνση υφιστάμενων οδών.

Έτσι, λοιπόν, 19χλμ εθνικού οδικού δικτύου κατασκευάζονται σήμερα, συνδέοντας το Μελίσσι με το Μαυροβούνι (**χάρτης 5**), ακολουθώντας πορεία σχεδόν παράλληλη με την ΕΟ2. Η νέα αυτή χάραξη (οδός) εξυπηρετεί, μέσω κόμβων, και τους υπόλοιπους οικισμούς που συναντά στο πέρασμά της. Εκτιμάται ότι μέσω αυτής θα μειωθεί ο χρόνος πρόσβασης στα Γιαννιτσή και κατ' επέκταση στη Θεσσαλονίκη.

Συνδυασμός και των δύο μορφών παρέμβασης απαντάται στους οδικούς άξονες του νομού που κατευθύνονται προς τα βόρεια και δυτικά του νομού. Σκοπός των έργων αυτών είναι να (ικανοποιήσουν τις αυξημένες ανάγκες που έχουν δημιουργηθεί και να) διευκολύνουν την ολοένα αυξανόμενη κίνηση προς τα ιαματικά λουτρά Λουτρακίου Αριδαίας και το χιονοδρομικό κέντρο του Βόρα. Συγχρόνως, αίρεται και η απομόνωση των βόρειο-ανατολικών αγροτικών περιοχών.



2.6.1.2 Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Ο νομός Πέλλας διασχίζεται από τη γραμμή Θεσσαλονίκης - Βέροιας - Έδεσσας, η οποία στη συνέχεια διακλαδίζεται και συνεχίζει προς Φλώρινα-σύνορα FYROM και προς Πτολεμαΐδα - Κοζάνη. Οι σιδηροδρομικές αποστάσεις είναι : Έδεσσα - Θεσ/νίκη 112 χλμ και Έδεσσα - σύνορα FYROM 110 χλμ.

Κατά το διάστημα 1994-1999, στα πλαίσια του Β' ΚΠΣ, δεν περιλαμβανόταν κανένα έργο, νέας χάραξης ή βελτίωσης υφιστάμενης, για τη γραμμή Θεσσαλονίκη-Δυτική Μακεδονίας. Εν τούτοις, στο Γ' ΚΠΣ (2000-2006), έχουν προταθεί έργα για τη βελτίωση των υφιστάμενων γραμμών της Δυτικής Μακεδονίας με αποτέλεσμα την απαρχή του εκσυγχρονισμού και του τοπικού σιδηροδρομικού δικτύου.

2.6.1.3 Αεροδρομια - Λιμάνια

Ο νομός Πέλλας στερείται της ύπαρξης αεροδρομίων μετακίνησης επιβατών-εμπορευμάτων. Εξυπηρετείται, κυρίως, από το διεθνές αεροδρόμιο "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" της Θεσσαλονίκης το οποίο απέχει 105 χλμ από την Έδεσσα. Επίσης, υπάρχουν, τα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια της Κοζάνης (89 χλμ από την Έδεσσα) και της Καστοριάς (Άργος Ορεστικό) σε απόσταση 121 χλμ από την Έδεσσα.

Λόγω της μη παράκτιου χαρακτήρος του νομός δεν διαθέτει και λιμάνι. Ο βασικός λιμένας από τον οποίο εξυπηρετείται είναι της Θεσσαλονίκης που απέχει 89 χλμ από την Έδεσσα.

2.6.2 Δίκτυο τηλεπικοινωνιών

Το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο του Νομού Πέλλας, βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση τόσο από πλευράς τηλεφωνικών συνδέσεων όσο και από πλευράς τεχνολογίας.

Ο νομός Πέλλας περιλαμβάνει τρεις κομβικές περιοχές:

- Κομβική περιοχή Έδεσσας με κωδικό κλήσης - 0381
- Κομβική περιοχή Γιαννιτσών με κωδικό κλήσης - 0382
- Κομβική περιοχή Αριδαίας με κωδικό κλήσης - 0384

Το σύνολο της εγκατεστημένης χωρητικότητας στο Νομό Πέλλας είναι 55908 τηλεφωνα, ενώ το σύνολο της κατειλημμένης χωρητικότητας δηλαδή τα λειτουργούντα τηλεφωνα είναι 51340. Ως προς την εφαρμογή των νέων τεχνολογιών, η ψηφιακοποίηση του δικτύου προχωράει με γοργούς ρυθμούς.

Σύμφωνα με τους υπάρχοντες σχεδιασμούς του ΟΤΕ μέχρι το έτος 2000 ο νομός Πέλλας θα έχει ψηφιακοποιηθεί κατά 92%.

Ως προς την τεχνολογία των οπτικών ινών ο Νομός Πέλλας θεωρείται ότι πρωτοπορεί δεδομένου ότι η υπεραστική σύνδεση Έδεσσα – Γιαννιτσά - Θεσσαλονίκη, ήταν η πρώτη η οποία χρησιμοποίησε “ζεύξη” οπτικών ινών. Άλλες συνδέσεις οπτικών ινών στο Νομό είναι οι γραμμές Έδεσσα – Σκύδρα – Γιαννιτσά - Κρύα Βρύση ενώ εντός του 1997 παραδόθηκαν οι γραμμές Έδεσσα - Αριδαία και Έδεσσα - Αμύνταιο. Τέλος, υπάρχει και η σύνδεση Σκύδρα-Βέροια η οποία όμως δεν έχει ενεργοποιηθεί ακόμη.

2.6.3 Ενεργειακό Δίκτυο

Ο Νομός Πέλλας δεν διαθέτει προς το παρόν πρόσβαση στον αγωγό φυσικού αερίου Θεσσαλονίκης-Αθήνας και ο οποίος διέρχεται μερικά χιλιόμετρα ανατολικά των ορίων του Νομού. Ως προς την παραγωγή και διάθεση της ηλεκτρικής ενέργειας ο Νομός Πέλλας είναι διασυνδεδεμένος με το Εθνικό Δίκτυο της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η).

Στο νομό σήμερα υπάρχουν 2 σταθμοί παραγωγής, ο Υ.Η.Σ: "Αγρα" Ισχύος 50 MW και ο Υ.Η.Σ: "Έδεσσαίου" Ισχύος 25 MW, καθώς και 2 υποσταθμοί (Σκύδρας ισχύος 100MW και Πέλλας ισχύος 100 MW)

Το συνολικό μήκος του δικτύου είναι 3126 χλμ. από τα οποία το μήκος του Δικτύου στη μέση τάση (20 KV) είναι 1.553 χλμ. και το μήκος στη χαμηλή τάση (400KV) είναι 1.573 χλμ. Ο συνολικός αριθμός καταναλωτών ανέρχεται σε 67136. (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1998)

2.6.4 Δίκτυα άρδευσης – ύδρευσης - αποχέτευσης

2.6.4.1 Ύδρευση - Άρδευση

Τόσο οι επιφανειακές απορροές όσο και οι υπόγειοι υδροφόροι ορίζοντες εξασφαλίζουν τις υδρευτικές και αρδευτικές ανάγκες όλων των δραστηριοτήτων όπως αυτές εκδηλώνονται στο νομό. Πιο συγκεκριμένα:

2.6.4.1.α. Ύδρευση

Το συνολικό μήκος του δικτύου ύδρευσης στο Νομό ανέρχεται σε 1.364 χιλιόμετρα (31-12-96), από το οποίο εξυπηρετούνται 138.761 άτομα δηλαδή το 100% του πληθυσμού του Νομού (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1998).

Η χρησιμοποιούμενη ποσότητα νερού στην ύδρευση είναι 100 περίπου εκατομμύρια κυβικά νερό από τα οποία πηγαίας προέλευσης είναι τα 33.215.000 κυβικά μέτρα δηλαδή ποσοστό 33%, υπόγεια με άντληση 67 εκατομμύρια περίπου χιλιάδες κυβικά ποσοστό 67%. Ο μέσος όρος του όγκου νερού κατά κάτοικο ανά ημέρα είναι 1,75 κυβικά μέτρα, αρκετά υψηλός καθώς στην πράξη εκτός των υδρευτικών αναγκών ικανοποιούνται και οι αρδευτικές ανάγκες των κήπων, οπότε και εμφανίζεται αυξημένος (Σόντρας, 1999).

2.6.4.1.β. Άρδευση

Από τα 948.842 στρέμματα που είναι η συνολική καλλιεργούμενη γη (1997), αρδεύονται τα 756.352 (ποσοστό 79,71%), με πάνω από το ένα τρίτο αυτών (250.000 στρέμματα περίπου) να αρδεύεται μέσω συστηματικών δικτύων. Η ποσότητα του νερού που καταναλώνεται για άρδευση ανέρχεται στα 400 περίπου εκατομμύρια m^3 , εκ των οποίων τα 216 εκατομμύρια m^3 (ποσοστό 54%) είναι επιφανειακής προέλευσης ενώ τα υπόλοιπα 180 εκατομμύρια m^3 (ποσοστό 46%) προέρχονται από την άντληση υπογείων υδάτων. Εκτιμάται ότι με τις κρατούσες μεθόδους άρδευσης και μετά από βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς του αρδευτικού νερού η απαιτούμενη ποσότητα νερού για την άρδευση της συνολικής έκτασης θα είναι 335 περίπου εκατομμύρια κυβικά μέτρα,

θα υπάρξει, δηλαδή, μια μείωση κατά 65 εκ. κυβικά μέτρα (15,5% περίπου). Αυτή η επισήμανση είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς θα περιοριστεί η άντληση του υδροφορέα κατά 60 εκατομμύρια περίπου κυβικά μέτρα (Σόντρας, 199).

Επίσης, χρησιμοποιούνται περίπου 4 εκ. κυβικά μέτρα, υπόγειας προέλευσης, από τις βιομηχανίες μεταποίησης οπωροκηπευτικών, οι οποίες στην παραγωγική διαδικασία καταναλίσκουν τις σημαντικότερες ποσότητες νερού.

Συνολικά, η χρησιμοποιούμενη ποσότητα νερού για το σύνολο των δραστηριοτήτων του νομού ανέρχεται σε 500 εκ. κυβικά μέτρα, εκ των οποίων τα 249 είναι επιφανειακής προέλευσης και τα 251 υπόγειας.

Σε γενικές γραμμές ο νομός Πέλλας θα μπορούσε να χαρακτηριστεί από τους προνομιούχους νομούς της χώρας, αφού τόσο οι επιφανειακές απορροές όσο και οι υδροφόροι ορίζοντες εξασφαλίζουν τις υδρευτικές και αρδευτικές ανάγκες όλων των δραστηριοτήτων όπως αυτές εκδηλώνονται στο νομό. Τα τελευταία όμως χρόνια έχει παρατηρηθεί μια πτώση της στάθμης των υπογείων υδροφόρων οριζόντων που οφείλεται στην υπερβολική άρδευση των χωραφιών. Επίσης, υπάρχει εκτεταμένη μόλυνση τόσο των επιφανειακών όσο και των υπογείων υδάτων λόγω της αλόγιστης χρησιμοποίησης φυτοφαρμάκων καθώς και της ύπαρξης πολλών ανεξέλεγκτων χωματερών.

2.6.4.2 Αποχέτευση

Δίκτυο αποχέτευσης διαθέτουν 20 ΟΤΑ [εξυπηρετούμενος πληθυσμός 71699 άτομα, 51,67% του συνολικού πληθυσμού (απογραφή 1991)] ενώ η εξυπηρέτηση των αναγκών των υπολοίπων 63 (67.062 άτομα, 48,33% του συνολικού πληθυσμού) οικισμών γίνεται με βόθρους (Μίντσης, 1999). Το συνολικό μήκος του δικτύου αποχέτευσης ανέρχεται σε 208 χλμ. (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1998).

Πιο συγκεκριμένα, στο νομό λειτουργούν σήμερα 29 ημιελεγχόμενοι χώροι διάθεσης στερεών οικιακών απορριμμάτων, ενώ υπάρχει μια πληθώρα μικρότερων χώρων οι οποίοι λειτουργούν εντελώς ανεξέλεγκτα. Από τους 11 Καποδιστριακούς διευρυμένους δήμους μόνο ένας έχει κατασκευάσει και λειτουργεί σύστημα επεξεργασίας αστικών υγρών αποβλήτων (δήμος Κρύας Βρύσης). Οι δήμοι Γιαννιτσών και Σκύδρας κατασκευάζουν συστήματα επεξεργασίας υγρών αποβλήτων και

βρίσκονται στο στάδιο του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, ενώ οι υπόλοιποι δήμοι στερούνται βιολογικών καθαρισμών (Αργυράκης, 1999).

Ολοκληρώνοντας θα πρέπει να πούμε ότι μετά από πρόταση του Συνδέσμου Καθαριότητας Αλμωπίας, εγκρίθηκε και χρηματοδοτήθηκε από το 2^ο ΚΠΣ η κατασκευή του πρώτου Χώρου Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (Χ.Υ.Τ.Α.) του νομού, στην περιοχή της Αλμωπίας (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1998).

2.6.5 Βιομηχανικές περιοχές

Σήμερα στο νομό υπάρχουν 2 Βιομηχανικές περιοχές : η οργανωμένη βιομηχανική περιοχή στην περιοχή Δροσιάς, 16 χλμ βορείως της Έδεσσας και η βιομηχανική περιοχή Πετριάς (εκκρεμεί η χωροθέτησή της καθώς έχει ήδη θεσμοθετηθεί) 18 χλμ ΝΑ της Έδεσσας.

2.6.5.1 Αναπτυξιακοί νόμοι – ζώνες κινήτρων

Με βάση τον τελευταίο αναπτυξιακό Νόμο 2601/98, η Ελληνική επικράτεια έχει χωριστεί σε 4 ζώνες κινήτρων με διαφοροποιημένα ποσοστά επιχορηγήσεων. Για το νομό Πέλλας, ισχύουν τα εξής:

Οι περιοχές με απόσταση είκοσι (20) χιλιομέτρων από τη συνοριακή γραμμή εντάσσονται στη Δ' ζώνη κινήτρων (τεμνόμενες περιοχές) ενώ ο υπόλοιπος νομός εντάσσεται στη Γ' ζώνη κινήτρων. Για τις νέες επιχειρήσεις-φορείς παρέχονται όλα τα είδη ενισχύσεων, εναλλακτικά ως εξής:

1. Επιχορήγηση και επιδότηση τόκων ή / και επιδότηση χρηματοδοτικής μίσθωσης. Για τη Δ' ζώνη ισχύει το 40% για κάθε μια από τις παραπάνω ενισχύσεις ενώ για τη Γ' ζώνη το 30%.
2. Φορολογική απαλλαγή - επιδότηση τόκων : για τη ζώνη Δ' ισχύει το 100% για τη φορολογική απαλλαγή και το 40% για την επιδότηση τόκων ενώ τα ποσοστά για τη Γ' ζώνη είναι 70 % και 30% αντίστοιχα.

Για τις παλιές επιχορηγήσεις-φορείς παρέχονται, για τη ζώνη Δ' 100% για την φορολογική απαλλαγή και το 40% για την επιδότηση τόκων ενώ για τη Γ' ζώνη ισχύει

το 70% για τη φορολογική απαλλαγή και το 30% για την επιδότηση τόκων. (http://www.forthnet.gr/gba-pella/initial_newsletter.html).

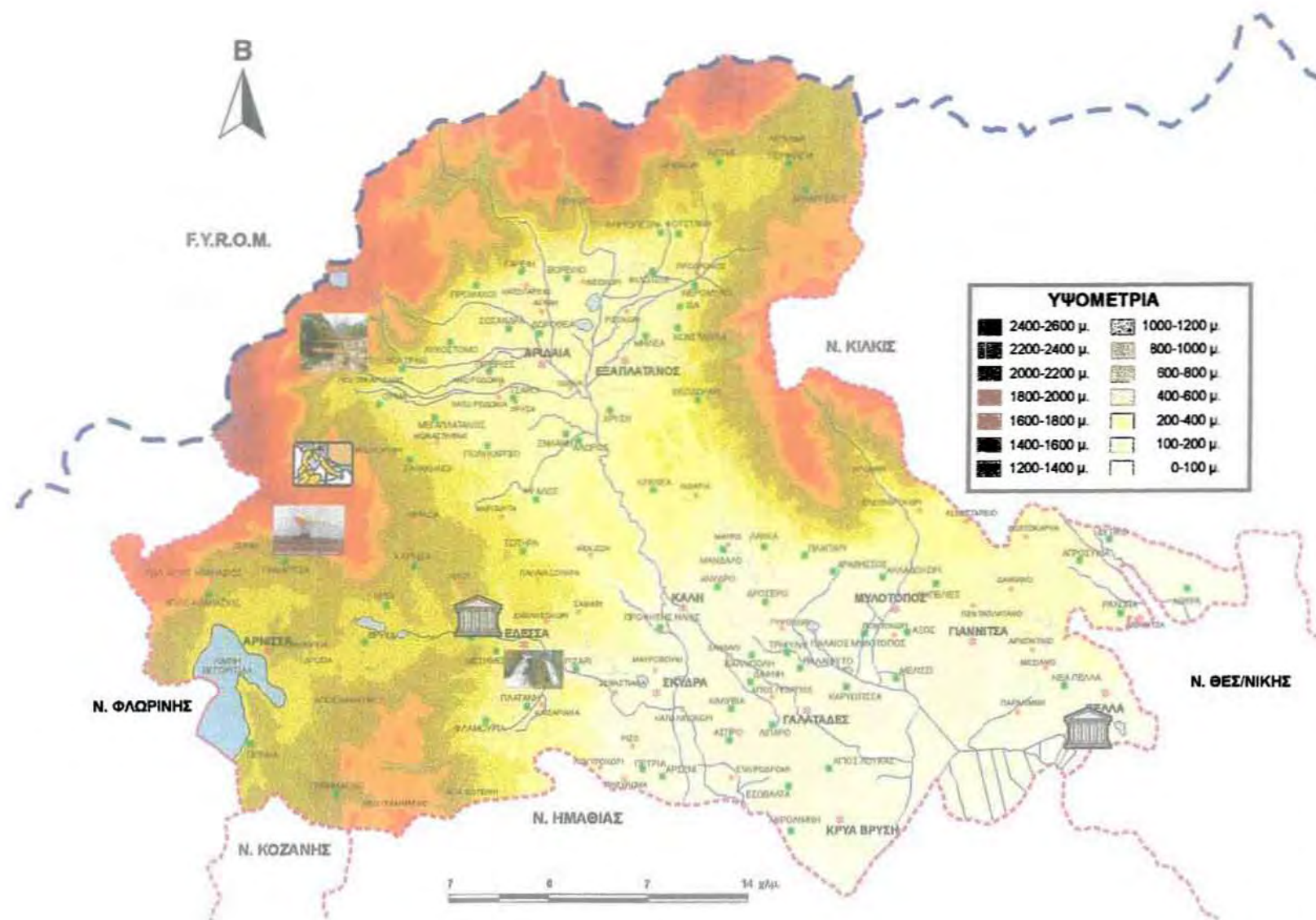
Τέλος, από το 1995, με το Νόμο 2323/95 (άρθρο 58) και την ΚΥΑ 29773/30.11.95 των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, καθορίστηκαν οι περιοχές που χαρακτηρίζονται ως φθίνουσες Βιομηχανικές περιοχές καθώς και το ύψος των παρεχόμενων ενισχύσεων. Για το νομό Πέλλας ως φθίνουσα Βιομηχανική περιοχή χαρακτηρίστηκε ο Δήμος Έδεσσας, όπου το ποσοστό επιχορήγησης και επιδότησης του επιτοκίου όλων των κατηγοριών επενδύσεων ανέρχεται σε 35%. Εξαιρούνται ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις και τουριστικές επενδύσεις που επιχορηγούνται με 30% και 35% κατά περίπτωση (Πετράκος, 1996).

2.6.6 Τουρισμός

Ο Νομός Πέλλας είναι γνωστός για τους πολλούς αρχαιολογικούς του χώρους. Ιδιαίτερα γνωστοί είναι οι Μακεδονικοί Τάφοι του Νομού, στην περιοχή της Πέλλας. Υπάρχουν όμως και άλλοι χώροι που έχουν αναδειχθεί σε τουριστικούς πόλους. Έτσι, ο τουρισμός του Νομού αναπτύσσεται κυρίως στις παρακάτω περιοχές (χάρτης 6):

- Αρχαία Πέλλα (μακεδονικοί τάφοι και άλλα αρχαία ευρήματα)
- Έδεσσα (Παρθεναγωγείο, περιοχή Βαροσίου, Καταρράκτες κλπ)
- Λόγγος της Έδεσσας (αρχαιολογικοί χώροι και Ιερά Μονή Αγίας Τριάδας)
- Ιερά Μονή Μιχαήλ Αρχαγγέλου (Αλμωπία)
- Αεροδρόμιο Παναγίτσας (ερασιτεχνικός αεραθλητισμός)
- Φαράγγι Λουτρακίου Αλμωπίας
- Σπήλαια Λουτρακίου Αλμωπίας
- Λίμνες Βεγορίτιδα και Άγρα – Νησιού - Βρυτών
- Ιαματικές Θερμές πηγές Λουτρακίου Αλμωπίας
- Χιονοδρομικό Κέντρο Βόρα (Καϊμακτσαλάν)
- Παραδοσιακοί Οικισμοί Αγίου Αθανασίου, Ξανθογείων, Αρχαγγέλου και Κρώμνης
(Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1998)

Μεγάλη τουριστική κίνηση παρουσιάζουν οι ιαματικές πηγές Λουτρακίου Αριδαίας κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες και τον Σεπτέμβριο. Το τελευταίο χρονικό



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Θέμα: *Αναγκαιότητα σύνδεσης του Νομού Πέλλας με τη Εγνατία Οδό*

Χάρτης 6 : Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος νομού Πέλλας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Χιονοδρομικό κέντρο



Αρχαιολογικός Χώρος



Καταρράκτες



Αεραθλητισμός



Ιαματικές πηγές Λουτρακίου

ΦΟΓΗΤΗΣ : ΙΚΡΑΜΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1999

διάστημα αναπτύσσεται ραγδαία ο χειμερινός τουρισμός εξαιτίας του χιονοδρομικού κέντρου καθώς επίσης οι νέες μορφές εναλλακτικού τουρισμού όπως αεραθλητικός, φυσιολατρικός, οικολογικός τουρισμός, κλπ. Τέλος, από τον Βόρα διέρχεται και το Ευρωπαϊκό Μονοπάτι E4.

Το υπάρχον ξενοδοχειακό δυναμικό του Νομού παρουσιάζεται στον παρακάτω **πίνακα 19**.

Πίνακας 19 : Ξενοδοχειακό δυναμικό νομού Πέλλας		
Όνομασία Ξενοδοχείου	Κατηγορία	Αριθμός κλινών
ΞΕΝΙΑ	Α'	53 (προβλέπεται η κατασκευή ακόμη 52 κλινών)
ΚΑΤΑΡΡΑΚΤΕΣ	Β'	83
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Β'	45
ΑΛΦΑ	Γ'	64
ΗΡΩ	Γ'	34
ΑΔΩΝΙΣ	Γ'	60
ΠΕΛΛΑ	Δ'	50
ΕΛΕΝΑ	Δ'	76
ΛΗΔΡΑ	Δ'	64
ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΒΟΡΑΣ	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	50
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΝΑΓΙΤΣΑΣ	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	50
ΣΥΝΟΛΟ		629

ΠΗΓΗ : ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΕΛΛΑΣ, 1998

Επίσης, υπάρχουν ενοικιαζόμενα δωμάτια κυρίως στους παραδοσιακούς οικισμούς καθώς και σε ολόκληρο τον ορεινό όγκο που σχετίζεται με το χιονοδρομικό κέντρο και τις ιαματικές πηγές του Λουτρακίου Αλμωπίας, όπου υπάρχει σχετικά καλή υποδομή παροχής φιλοξενίας (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1998.)

Στα πλαίσια του ιαματικού τουρισμού, επαναδραστηριοποιείται η περιοχή του Λουτροχωρίου της Πετριάς καθώς μια νέα υδροθεραπευτική μονάδα συνολικού προϋπολογισμού 400 εκ. δρχ, πρόκειται να κατασκευασθεί σύντομα μετά από συνεργασία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και της Κοινότητας Πετριάς (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1998)

Από τον **Πίνακα 20**, βλέπουμε ότι κυρίως Έλληνες παρά αλλοδαποί επισκέπτονται το Νομό, σε αντίθεση με την περιφέρεια και την χώρα όπου οι ξένοι επισκέπτες είναι περισσότεροι. Επίσης αυτό που μπορούμε να δούμε είναι ότι κατά τη δεκαετία του '90, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων στο νομό σταθεροποιείται σε χαμηλότερα επίπεδα από την προηγούμενη δεκαετία, αποτέλεσμα του μικρότερου όγκου επισκεπτών. Καθώς το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται περισσότερο για να επισκεφτεί κανείς το Νομό είναι το αυτοκίνητο, είναι πιθανόν η μείωση αυτή να

οφείλεται στην κακή κατάσταση του οδικού δικτύου: οι επισκέπτες, εκτιμώντας ότι δεν θα μετακινηθούν με ασφάλεια εντός του νομού, αποφεύγουν να τον επισκεφτούν. Εκτός αυτού, δε θα πρέπει να αποκλειστεί και το ενδεχόμενο μη σωστής (επαρκούς) οργάνωσης συστήματος εξυπηρέτησης των επισκεπτών (χώροι υποδοχής, εξυπηρέτηση των επισκεπτών κλπ).

Τέλος, ανάλογη πτωτική πορεία ακολουθεί και ο αριθμός κλινών, όπου ενώ αρχικά παρουσιάζουν αύξηση, στη συνέχεια ελαττώνονται με αποτέλεσμα να μειωθούν σχεδόν κατά 30% κατά το διάστημα 1990-1997. Ως αποτέλεσμα της μείωσης των κλινών, οι τιμές του δείκτη αριθμού κλινών/1000 κατοίκους, εμφανίζονται κατά πολύ μικρότερες από τον εθνικό μέσο όρο και τον αντίστοιχο μέσο όρο της περιφέρειας (**Διάγραμμα 6**).

2.6.7 Υγεία - Περίθαλψη

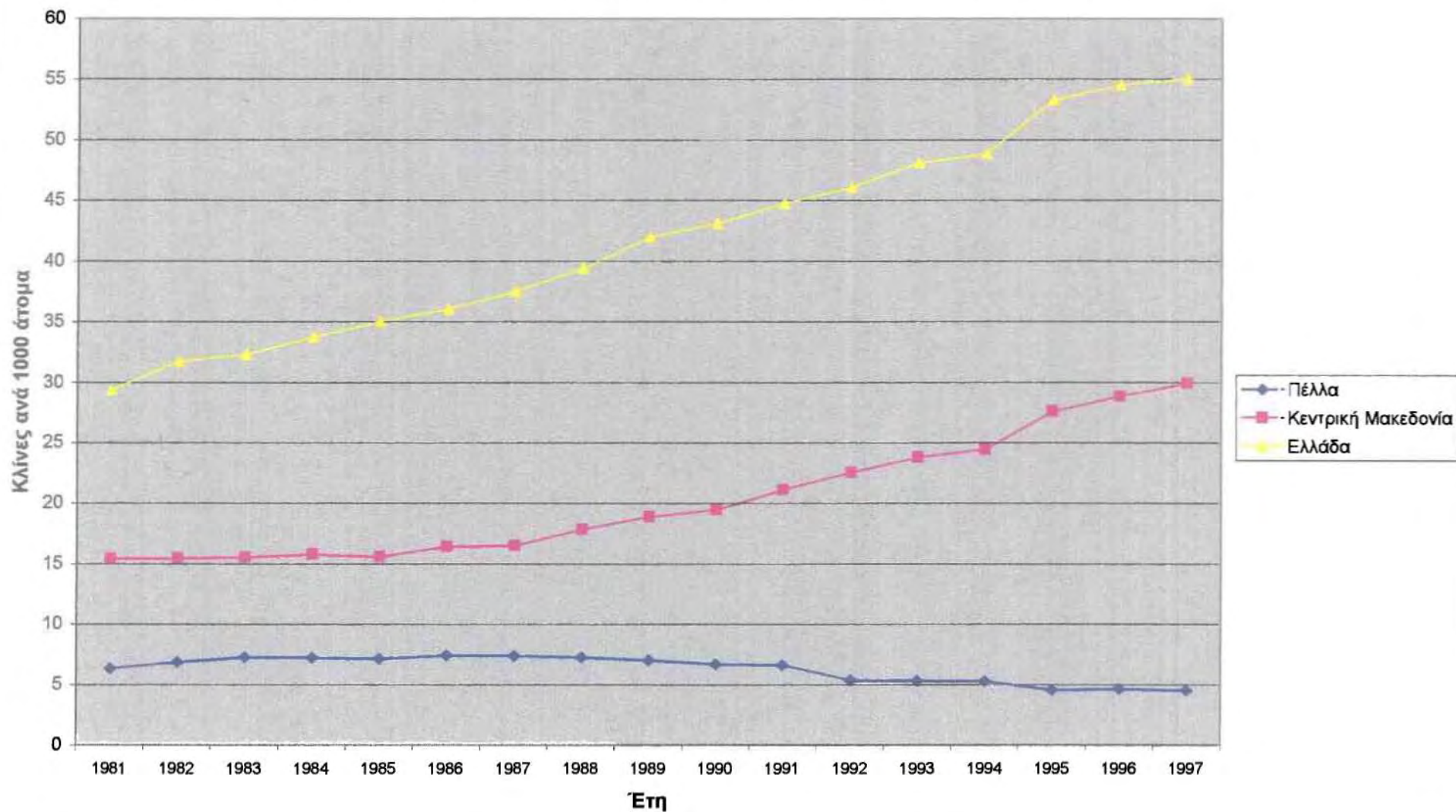
Ως προς τις υγειονομική περίθαλψη, ο Νομός διαθέτει δύο Κρατικά Νοσοκομειακά συγκροτήματα : στην Έδεσσα και στα Γιαννισιά.

Στο Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Έδεσσας υπάρχουν τα Κέντρα Υγείας Αριδαίας και Σκύδρας με 12 και 7 Περιφερειακά Ιατρεία αντίστοιχα, ενώ στο Γ.Ν.Ν. Γιαννισίων υπάρχει το Κέντρο Υγείας Κρύας Βρύσης με 8 Περιφερειακά Ιατρεία. Αξίζει να σημειωθεί ότι ολοκληρώνονται οι εργασίες δύο ακόμη κέντρων υγείας στους οικισμούς Σκύδρα (μετεγκατάσταση του υπάρχοντος) και Άρνισσα.

Πιο αναλυτικά, το Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Έδεσσας διαθέτει 170 κλίνες και 7 τμήματα: παθολογικό, χειρουργικό, ορθοπαιδικό, μαιευτικό-γυναικολογικό, ουρολογικό, παιδιατρικό και εργαστηριακό. Αντίστοιχα, το Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Γιαννισίων διαθέτει 128 κλίνες και 6 τμήματα, Παθολογικό, Χειρουργικό, Καρδιολογικό, Μαιευτικό-Γυναικολογικό, Παιδιατρικό, και το Εργαστηριακό (συμπεριλαμβανομένου και αξονικού τομογράφου).

Ορισμένα τμήματα των νοσοκομείων έχουν χαμηλή πληρότητα, υφίσταται ελλιπής ανάπτυξη εξειδικευμένων μονάδων όπως μονάδων εντατικής θεραπείας, στεφανιαίας και εξειδικευμένης φροντίδας. Όσον αφορά τα μηχανήματα υψηλής τεχνολογίας συνολικά στο νομό υπάρχουν 5 υπερηχοτομογράφοι, 2 υπερηχοκαρδιογράφοι, 1 αξονικός τομογράφος, 1 τεστ κόπωσης, 1 λιθοτρίπτης,

Διάγραμμα 6. Μεταβολή του αριθμού κλινών ανά 1000 κατοίκους στο νομό Πέλλας, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Ελλάδα(1981-1997)



μηχανήματα υψηλής τεχνολογίας που εκτελούν 4,6 εξετάσεις για κάθε ένα μηχάνημα την ημέρα (Καλλέργης, 1999).

Η πρωτοβάθμια περίθαλψη στηρίζεται κυρίως στα εξωτερικά ιατρεία των νοσοκομείων, στα κέντρα υγείας και στα περιφερειακά αγροτικά ιατρεία αγροτικού τύπου. Οι ανάγκες δευτεροβάθμιας περίθαλψης καλύπτονται εξ' ολοκλήρου από τα νοσοκομεία του νομού, χωρίς εξειδικευμένες και αξιόλογες μονάδες υποστήριξης (Καλλέργης, 1999)

Στον **Πίνακα 21**, παρατηρούμε ότι στο Νομό, ο αριθμός κλινών ανά 1000 κατοίκους αυξάνεται ελαφρώς κατά τη δεκαετία 1981-1995 σε αντίθεση με την περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας και την Ελλάδα, όπου το αντίστοιχο μέγεθος παρουσιάζει μια συνεχή πτωτική πορεία. Περισσότερο εντυπωσιακή είναι η αύξηση του αριθμού ιατρών ανά 1000 κατοίκους - κατά την ίδια χρονική περίοδο - όπου ο αριθμός τους σχεδόν τριπλασιάστηκε.

2.6.8 Εκπαίδευση – επιστημονικό δυναμικό

2.6.8.1 Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση

Στο νομό Πέλλας σήμερα λειτουργούν 46 βρεφονηπιακοί σταθμοί που εξυπηρετούν 2420 νήπια. Επίσης, υπάρχουν 139 νηπιαγωγεία που διαθέτουν 156 αίθουσες και που εξυπηρετούν 2597 παιδιά. Το σύνολο των δημοτικών σχολείων του νομού ανέρχεται σε 128 και συνολικό αριθμό μαθητών 9455. Ακόμη, λειτουργούν 26 Γυμνάσια με συνολικό αριθμό μαθητών 5279 και 20 Λύκεια με συνολικό αριθμό μαθητών 5167 (**Πίνακας 22**). Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι στο νομό δε δραστηριοποιείται καμία μονάδα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Όσον αφορά την υλικοτεχνική υποδομή σήμερα η πολιτεία στέλνει αρκετό υλικό χωρίς όμως υποστήριξη. Δηλαδή υλικό που δεν είναι εύκολο στην χρήση του ή ακόμη όταν παρουσιαστούν κάποιες βλάβες είναι δύσκολο να επισκευαστούν λόγω έλλειψης ανταλλακτικών ή σπάνια να βρεθούν ανταλλακτικά. Επίσης, ένα άλλο πρόβλημα είναι η έλλειψη σχολικής στέγης για τα νηπιαγωγεία. Αρκεί να σας πω ότι από τα 12 νηπιαγωγεία της Έδεσσας, μόνο το ένα έχει δική του στέγη (Τσακίρης, 1999).

Πίνακας 21: Αριθμός κλινών θεραπευτηρίων, ιατρών, οδοντοιάτρων, φαρμακείων, κλινών και ιατρών ανά 1000 κατοίκους σε επίπεδο νομού Πέλλας, Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και Ελλάδας (1981-1995)

Νομός Πέλλας	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Κλίνες θεραπευτηρίων.	294	298	274	306	337	317	336	351	353	312	312	332	330	330	340
Αριθμός κλινών ανά 1000 κατοίκους	2,22	2,26	2,06	2,29	2,61	2,38	2,48	2,69	2,59	2,27	2,26	2,36	2,32	2,31	2,36
Αριθμός ιατρών.	125	164	127	156	160	198	211	216	217	249	261	257	291	318	355
Αριθμός ιατρών ανά 1000 κατοίκους	0,94	1,24	0,96	1,18	1,19	1,47	1,56	1,69	1,59	1,81	1,88	1,83	2,06	2,22	2,46
Αριθμός οδοντιάτρων.	63	67	65	66	73	74	73	75	78	84	83	83	83	86	89
Φαρμακεία.	46	55	62	60	67	51	75	80	86	86	88	86	89	91	90
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας															
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Κλίνες θεραπευτηρίων.	9836	9687	9619	9949	9553	9343	9257	9349	9461	9426	9483	9498	9539	9530	9618
Αριθμός κλινών ανά 1000 κατοίκους	6,14	6,02	6,94	6,11	6,86	6,89	6,61	6,64	6,66	6,57	6,54	6,49	6,46	6,43	6,44
Αριθμός ιατρών.	4666	4878	5137	5283	5474	5857	5987	6363	6681	6884	7092	7244	7467	7735	7874
Αριθμός ιατρών ανά 1000 κατοίκους	2,91	3,03	3,17	3,26	3,36	3,67	3,63	3,84	3,99	4,07	4,16	4,19	4,28	4,41	4,46
Αριθμός οδοντιάτρων.	1414	1428	1490	1548	1585	1604	1633	1627	1644	1747	1765	1735	1820	1905	1934
Φαρμακεία.	905	991	1046	1114	1157	1195	1250	1311	1366	1401	1447	1466	1485	1512	1540
Ελλάδα															
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Κλίνες θεραπευτηρίων.	59914	58938	57496	57081	54438	52864	51745	51587	51448	51329	51297	51477	52144	51788	52227
Αριθμός κλινών ανά 1000 κατοίκους	6,16	6,02	6,84	6,77	6,48	6,30	6,17	6,14	6,10	6,06	6,00	4,99	5,02	4,98	6,00
Αριθμός ιατρών.	24724	25913	27607	28212	29103	30491	33290	32145	33151	34333	37238	38739	40123	40487	40971
Αριθμός ιατρών ανά 1000 κατοίκους	2,84	2,86	2,80	2,86	2,93	3,06	3,33	3,20	3,29	3,38	3,63	3,76	3,87	3,89	3,92
Αριθμός οδοντιάτρων.	7727	8007	8222	8379	8737	9080	9114	9206	9628	10038	10264	10403	10731	10865	10633
Φαρμακεία.	4682	5082	5384	5732	5994	6261	6611	6946	7266	7463	7690	7834	7948	8147	8348

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 22: Αριθμός δημοτικών σχολείων, γυμνασίων και λυκείων, αριθμός μαθητών και καθηγητών και αριθμός μαθητών ανά καθηγητή και δάσκαλο στο νομό Πέλλας (1981 - 1997)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Αριθμός δημοτικών σχολείων.	134	134	131	123	131	131	127	128	130	129	130	128	128	129	129	130	128
Διδακτικό προσωπικό δημοτ. σχολείων	545	547	537	545	612	580	572	594	609	645	649	655	610	636	678	713	762
Μαθητές δημοτικών σχολείων.	13.108	12.807	12.634	13.060	12.347	12.072	11.929	11.639	11.457	11.149	10.913	10.586	10.425	10.204	9.534	9.705	9.455
Μαθητές ανά δάσκαλο	24	23	24	24	20	21	21	20	19	17	17	16	17	16	14	14	12
Αριθμός γυμνασίων.	21	23	23	23	23	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	25	26
Διδακτικό προσωπικό γυμνασίων.	231	264	293	299	308	315	323	340	324	349	360	371	378	368	390	413	399
Μαθητές γυμνασίων.	6.246	6.594	6.205	6.091	5.871	5.896	6.165	6.023	5.959	5.790	5.673	5.669	5.453	5.738	5.303	5.539	5.279
Μαθητές ανά καθηγητή γυμνασίου	27	25	21	20	19	19	19	18	18	17	16	15	14	16	14	13	13
Αριθμός Λυκείων (Γενικά-ΤΕΛ-ΕΠΛ-ΕΚΚ)	8	8	8	8	8	9	7	8	9	9	9	12	13	13	13	15	20
Διδακτικό προσωπικό λυκείων.	127	128	139	153	156	184	153	149	205	206	189	255	288	290	358	376	457
Μαθητές λυκείων.	2.412	2.468	2.605	2.838	2.895	2.908	2.550	2.265	2.780	2.553	2.537	4.013	4.169	4.338	4.216	4.476	5.167
Μαθητές ανά καθηγητή λυκείου	19	19	19	19	19	16	17	18	14	12	13	16	14	15	12	12	11

Πηγή: ΕΣΥΕ

Από τον πίνακα 22 παρατηρείται τη συνεχόμενη μείωση του αριθμού μαθητών ανά καθηγητή ή δάσκαλο. Αυτό μπορεί να οφείλεται στην συνεχή αύξηση του αριθμού των καθηγητών / δασκάλων σε συνδυασμό με την ταυτόχρονη μείωση του αριθμού μαθητών. Αναλυτικότερα, βλέπουμε ότι ο αριθμός των μαθητών των δημοτικών σχολείων μειώθηκε κατά 27,9% κατά το διάστημα 1981-1997 ενώ το ίδιο χρονικό διάστημα ο αριθμός δασκάλων αυξήθηκε κατά 39,8%. Αντίστοιχα, ενώ ο αριθμός καθηγητών Γυμνασίου αυξάνεται κατά 72,7%, ο αριθμός των μαθητών μειώνεται κατά 15,5%. Τέλος, ο αριθμός καθηγητών Λυκείου αυξάνεται κατά 260% (!!!) ενώ ο αριθμός μαθητών κατά 114,2%. Η αύξηση αυτή των καθηγητών πιθανόν να είναι το αποτέλεσμα μιας κρατικής πολιτικής που εφαρμόστηκε προκειμένου να καλύψει τις απαιτήσεις για διδακτικό προσωπικό τόσο των προηγούμενων όσο και των νέων σχολικών συγκροτημάτων. Από την άλλη δε θα πρέπει να αποκλειστεί το ενδεχόμενο της ψηφοθηρίας, καθώς οι μεγαλύτερες αυξήσεις καθηγητών παρατηρούνται στις χρονολογίες που είναι κοντά στις χρονιές των εκλογικών αναμετρήσεων.

Όσον αφορά τον αριθμό των σχολείων, τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζουν τα Λύκεια (150%), έπονται τα γυμνάσια (αύξηση 19,2%) ενώ μειώνεται ο αριθμός των δημοτικών σχολείων κατά 6.

2.6.8.2 Τεχνική – Επαγγελματική Κατάρτιση

Στο νομό, επίσης, λειτουργούν ένα Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Κ.Ε.Κ.) και ένα Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.). Αναλυτικότερα :

2.6.8.2.α Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Κ.Ε.Κ.)

Όσον αφορά το ΚΕΚ, ιδρύθηκε από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς και οι καταρτίσεις που έχει υλοποιήσει μέχρι σήμερα είναι αφορούν την οργάνωση και λειτουργία σύγχρονων αγροτικών εκμεταλλεύσεων, την επαγγελματική κατάρτιση ανέργων γυναικών, υπαλλήλων γραφείου πωλητριών και εργαζομένων σε τουριστικές επιχειρήσεις καθώς και την επαγγελματική κατάρτιση ανέργων γυναικών για τη δημιουργία μικρομεσαίων επιχειρήσεων και γυναικείων συνεταιριστικών μονάδων.

Τέλος, το Κ.Ε.Κ Νομού Πέλλας έχει αναλάβει την εκπόνηση μελέτης για την διερεύνηση των αναγκών για τη στήριξη της εκπαίδευσης και της κατάρτισης.

2.6.8.2.β Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ)

Ανήκει στο Υπουργείο Παιδείας, είναι μετα-δευτεροβάθμια εκπαίδευση και λειτουργεί από το 1993 με παραρτήματα εκτός από την Έδεσσα στα Γιαννιτσά και στην Αριδαία. Παρέχει επαγγελματική κατάρτιση σε ειδικότητες που προτείνουν τοπικοί παραγωγικοί φορείς, ειδικότητες που ανταποκρίνονται στις ανάγκες της τοπικής αγοράς. Η εκπαίδευση παρέχεται από καταρτισμένα στελέχη που προέρχονται 35% από το Δημόσιο Τομέα και 65% από τον Ιδιωτικό Τομέα.

2.6.9 Ινστιτούτα – Ερευνητικά Κέντρα

Στο Νομό Πέλλας υπάρχουν 4 Κέντρα - Ινστιτούτα - Σταθμοί του Υπουργείου Γεωργίας που ασχολούνται με έρευνα και εφαρμογές ερευνητικών Προγραμμάτων καθώς και την επιμόρφωση των αγροτών. Συνοπτικά, στο Νομό Πέλλας δραστηριοποιούνται τα παρακάτω Ινστιτούτα:

2.6.9.1 Ινστιτούτο Φυλλοβόλων Δένδρων

Έχει ιδρυθεί το 1961 με έδρα την Νάουσα και δύο παραρτήματα από τα οποία το ένα εδρεύει στην Σκύδρα, καταλαμβάνοντας μια έκταση 360 στρεμμάτων . Πρόκειται για ένα καθαρά ερευνητικό ίδρυμα με αντικείμενο του την εφαρμοσμένη έρευνα επί των φυλλοβόλων, οπωροφόρων δένδρων βελτίωση ποικιλιών, τεχνικές καλλιέργειες κλπ.

2.6.9.2 Ινστιτούτο Κτηνοτροφίας

Ιδρύθηκε το 1952 και έχει έδρα την Παραλίμνη Γιαννιτσών. Καταλαμβάνει μια έκταση 3.480 στρεμμάτων ενώ διαθέτει και εξαιρετική κτιριακή υποδομή που αποτελείται από 55 κτιριακά συγκροτήματα, κυρίως στάβλοι και αποθήκες όπου εκτρέφονται βοοειδή, πρόβατα, χοίροι και γουνοφόρα ζώα. Το Ινστιτούτο διαθέτει τα τμήματα γενετικής και βελτίωσης ζώων, φυσιολογίας, διατροφής, αναπαραγωγής και βοσκών και λειμώνων.

2.6.9.3 Κρατικός Ιχθυογεννητικός Σταθμός

Ιδρύθηκε το 1965 στην Έδεσσα με βασικό στόχο την διάδοση της πεστροφοκαλλιέργειας στην ευρύτερη περιοχή. Σήμερα λειτουργεί ως διοικητική μονάδα του Υπουργείου Γεωργίας και ασχολείται με διάφορα ερευνητικά προγράμματα που έχουν σχέση με την ιχθυοπαραγωγή και την παρακολούθηση του υδάτινου δυναμικού της περιοχής. Επίσης ασχολείται με επιμορφωτικά προγράμματα του Υπουργείου Γεωργίας.

2.6.9.4 Κέντρο Επαγγελματικής Γεωργικής Εκπαίδευσης

Ιδρύθηκε το 1963 και ανήκει στο Υπουργείο Γεωργίας. Η έδρα του βρίσκεται στην περιοχή της Σκύδρας ενώ αντικείμενο δραστηριότητας του Κέντρου είναι η υλοποίηση Προγραμμάτων Κατάρτισης σε θέματα γεωργικά και οικιακής οικονομίας τα οποία επιδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Υπουργείο Γεωργίας.

Αξίζει, τέλος, αναφερθεί και η ύπαρξη του Κέντρου “Ορίζοντας-Περίτεχνο”, το οποίο δραστηριοποιείται στον τομέα τεχνικής εκπαίδευσης-κατάρτισης ατόμων με ειδικές ανάγκες, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας HORIZON.

(Ο νομός Πέλλας σήμερα :

“http://www.forthnet.gr/cgi-bin/hweb?A...~_&&V=usr/hypersystems/main/wcgo.cfg”).

2.6.10 Καταγεγραμμένο Επιστημονικό Δυναμικό

Ο Νομός Πέλλας διαθέτει (επαρκές) ικανό επιστημονικό δυναμικό τόσο στους παραγωγικούς και τεχνικούς κλάδους, όσο και στον τομέα των Υπηρεσιών. Σύμφωνα με τα στοιχεία των διαφόρων Επιστημονικών Συλλόγων του Νομού (1997), το δυναμικό κατανέμεται κατά κλάδους και ειδικότητα ως εξής:

1. Μηχανικοί : 191
2. Γεωτεχνικοί : 259

3. Οικονομολόγοι : 225
4. Δικηγόροι : 149
5. Ιατροί : 310
6. Οδοντίατροι : 91
7. Φαρμακοποιοί : 493

2.6.11 Πολιτισμός – Πολιτιστικοί Σύλλογοι

Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη καταγραφή των πολιτιστικών δεδομένων, που έγινε το Φθινόπωρο του 1997 στα πλαίσια ενός ερευνητικού προγράμματος με τον τίτλο ‘Πολιτιστική Γεωγραφία του Νομού’ που οργανώθηκε από το Υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης, καταγράφηκαν 90 πολιτιστικοί σύλλογοι. Σύμφωνα με τα καταστατικά τους πρόκειται περί πολιτιστικών ή εκπολιτιστικών μορφωτικών ή επιμορφωτικών, λαογραφικών, χορευτικών ή καλλιτεχνικών και πάντα φιλοπρόδων συλλόγων με ιδρυτική τους φιλοδοξία και στόχο την ανάδειξη και προβολή της πολιτιστικής φυσιογνωμίας των παραδοσιακών στοιχείων κάθε τόπου και την αναβάθμιση του πολιτιστικού επιπέδου των κατοίκων του. Η πληθώρα των σωματείων που λειτουργούν ή υπολειτουργούν στο νομό οφείλεται κυρίως στην πολυμορφία και στην πλούσια διαστρωμάτωση ως προς την καταγωγή των κατοίκων κάθε οικισμού (Παπαλαζάρου, 1999).

Στον τομέα της μουσικής έκφρασης υπάρχουν τα Δημοτικά Ωδεία της Έδεσσας και των Γιαννιτσών με τις δημοτικές χορωδίες τους, τις φιλαρμονικές και τα καλλιτεχνικά τους εργαστήρια. Ανάλογα Δημοτικά Ωδεία με λιγότερα τμήματα υπάρχουν και στους δήμους Σκύδρας και Κρύας Βρύσης (Παπαλαζάρου, 1999).

Τρία ανοιχτά θέατρα στη Έδεσσα στα Γιαννιτσά και στη Σκύδρα και ένα υπό κατασκευή στη Χρυσή της Αλμωπίας δίνουν τη δυνατότητα στους κατοίκους να παρακολουθήσουν θεατρικές και καλλιτεχνικές παραστάσεις (Παπαλαζάρου, 1999).

Στο νομό και στον φορέα των ανασκαφών-συντήρησης και ανάδειξης μνημείων δραστηριοποιούνται 4 εφορείες του Υπουργείου Πολιτισμού: η Εφορεία Παλαιοανθρωπολογίας-Σπηλαιολογίας με έδρα την Αθήνα, η ΙΖ’ Εφορεία προκλασικών και κλασικών αρχαιοτήτων με έδρα την Έδεσσα, η 11η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων με έδρα τη Βέροια και η 4η Εφορεία Νεώτερων Μνημείων με έδρα στη Θεσσαλονίκη. Στην Αρχαία Πέλλα και την ευρύτερη περιοχή της Αλμωπίας και

Γιαννιτσών εργάζεται το τμήμα Ιστορίας και αρχαιολογίας με αντικείμενο τους προϊστορικούς οικισμούς του νομού.

(Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1995-1998, σελ.6)

Τέλος, αναφέρουμε ότι στο νομό υπάρχουν 4 μουσεία: το Αρχαιολογικό μουσείο Πέλλας, τα Λαογραφικά μουσεία Γιαννιτσών και Έδεσσας καθώς και το Φυσιολατρικό και Λαογραφικό μουσείο Λουτρακίου.

(Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1995-1998, σελ.6)

2.6.12 Αθλητικές Εγκαταστάσεις

Στις μεγάλες πόλεις του νομού λειτουργούν Εθνικά Στάδια, Αθλητικά κέντρα και Κλειστά γυμναστήρια. Στο όρος Βόρας, όπως έχει ήδη αναφερθεί, λειτουργεί το χιονοδρομικό κέντρο, στην Παναγίτσα το αεραθλητικό κέντρο-αεροδρόμιο όπου η Αερολέσχη Έδεσσας διοργανώνει διεθνείς αγώνες και λειτουργεί σχολές αεραθλημάτων.

Στον ποταμό Λουδία δραστηριοποιείται ο Ναυτικός Όμιλος Γιαννιτσών. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο νομός διεκδικεί τη δημιουργία κωπηλατικού κέντρου στο Λουδία, στα πλαίσια της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες προπόνησης των Ολυμπιακών αθλητών.

2.6.13 Συμπεράσματα

Η σημερινή κατάσταση των υποδομών του νομού παρουσιάζει μια μεικτή εικόνα. Ως "αχίλλειος πτέρνα" του νομού εμφανίζονται να είναι οι μεταφορικές του υποδομές, το οδικό και σιδηροδρομικό του δίκτυο, των οποίων η καταλληλότητα δεν είναι η απαιτούμενη για τη μετακίνηση προσώπων και εμπορευμάτων. Καθώς ο Νομός στερείται λιμανιών και αεροδρομίων, οι βελτιώσεις των παραπάνω μεταφορικών δικτύων καθίστανται αναγκαίες για την καλύτερη σύνδεση του Νομού με τις υπόλοιπες περιοχές, τόσο της χώρας όσο και του εξωτερικού.

Η κατάσταση παρουσιάζεται διαφορετική όσον αφορά το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο του νομού, όπου έχουμε υψηλό αριθμό συνδέσεων ενώ γίνεται χρήση προηγμένου τεχνολογικού εξοπλισμού. Προβλήματα δεν εμφανίζονται στην ύδρευση του πληθυσμού και την άρδευση των χωραφιών λόγω των πολλών επιφανειακών

απορροών και πλούσιων υπογείων υδροφόρων οριζόντων του Νομού. Η υπερβολική άρδευση, όμως, έχει ως αποτέλεσμα την πτώση των υπόγειων υδροφόρων οριζόντων ενώ η συχνή και αλόγιστη χρήση φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων οδήγησε στην μόλυνση αυτών.

Στον τομέα της υγείας, τα τελευταία 10 χρόνια έχει γίνει στο νομό σημαντικά βήματα γύρω από την υποδομή σε νοσοκομειακές κλίνες (Καλλέργης, 1999:91), ενώ η στελέχωση των υπηρεσιών με ιατρικό προσωπικό σε σχέση με τον πληθυσμό βρίσκεται σε ικανοποιητική αναλογία με τα διεθνή δεδομένα και σε απόσταση από τα ελληνικά δεδομένα. (Καλλέργης, 1999:92). Επίσης, υψηλός εμφανίζεται να είναι ο αριθμός ιατρών και φαρμακοποιών.

Στον τομέα της εκπαίδευσης υπάρχει το πρόβλημα της ακαταλληλότητας ορισμένων σχολικών μονάδων ενώ το υπάρχον διδακτικό δυναμικό καλύπτει τις υπάρχουσες ανάγκες. Ένας μεγάλος αριθμός πολιτιστικών συλλόγων δραστηριοποιείται στο νομό, υπάρχει όμως πρόβλημα οργάνωσης των αρχαιολογικών και λοιπών πολιτιστικών χώρων.

2.6.14 Περιβάλλον

Ο Ν. Πέλλας διαθέτει σημαντική βιοποικιλότητα η οποία χαρακτηρίζεται από την εμφάνιση σημαντικών, σπάνιων ή και νέων ακόμη για τη χώρα ειδών της αυτοφυούς χλωρίδας και της άγριας πανίδας. Ειδικότερα στο νομό έχει καταγραφεί η παρουσία σημαντικού αριθμού δέντρων και θάμνων (76 τουλάχιστον είδη) καθώς και η παρουσία 170 σημαντικών φυτικών ειδών και υποειδών τα οποία στην πλειοψηφία τους ανήκουν στον όροφο των ποών, μεταξύ των οποίων 20 είδη βρίσκονται στις σελίδες του Κόκκινου Βιβλίου απειλούμενων ειδών και 33 είδη προστατεύονται από τις διατάξεις του Π.Δ. 67/1981 για την προστασία της αυτοφυούς χλωρίδας και άγριας πανίδας.

Στο νομό απαντώνται επίσης 21 είδη μικρών και μεγάλων θηλαστικών τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα II της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ για την διατήρηση των φυσικών οικοτόπων και τη διατήρηση της άγριας πανίδας και χλωρίδας. Επιπλέον, 15 είδη θηλαστικών προστατεύονται από τη σύμβαση της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης.

φυσικών οικοτόπων και τη διατήρηση της άγρια πανίδας και χλωρίδας. Επιπλέον, 15 είδη θηλαστικών προστατεύονται από τη σύμβαση της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης.

Ιδιαίτερα σημαντικός για την ορνιθοπανίδα εμφανίζεται ο Ν. Πέλλας όπου έχει καταγραφεί η παρουσία 168 ειδών πτηνών μεταξύ των οποίων διακρίνονται ιδιαίτερα σπάνια είδη όπως ο βασιλαετός (*Aquila heliaca*), ο γυπαετός (*Gypaetus barbatus*), και άλλα (Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας, 1999: 17).

Ο ορεινός όγκος του Βόρα, στον οποίο έχει καταγραφεί η παρουσία 143 σημαντικών φυτικών taxa και 137 ειδών της ορνιθοπανίδας μεταξύ των οποίων σπάνια και απειλούμενα είδη, καθώς και οι ορεινοί όγκοι Πίνοβου και Τζένας με την παρουσία 55 σημαντικών φυτικών taxa και 120 ειδών της ορνιθοπανίδας, είναι οι περιοχές του νομού οι οποίες διαθέτουν τη μεγαλύτερη βιοποικιλότητα (Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας, 1999: 17).

Ο νομός παρουσιάζει ιδιαίτερο υδρολογικό πλούτο δεδομένου ότι έχουν καταγραφεί σε αυτόν πολλές πηγές μεταξύ των οποίων και θερμομεταλλικές πηγές με ιαματικές ιδιότητες, μεγάλος αριθμός ρεμάτων, τρεις ποταμοί συνεχούς ροής (Εδεσσαίος, Μογλένιτσας και Λουδίας) και δυο λίμνες, η λίμνη Βεγορίτιδα και η λίμνη Άγρα. Οι δυο λίμνες αντιμετωπίζουν σοβαρότατα προβλήματα σχετίζονται με το υδατικό τους δυναμικό (υπεράνληση, ρύπανση, μόλυνση). Συνέπεια των παραπάνω είναι η υποβάθμιση των οικοσυστημάτων και των δυο λιμνών (Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας, 1999: 17). Επίσης υπάρχουν και οι πηγές Αραβουσού από τις οποίες υδροδοτείται το ΠΣΘ.

2.14.1 Περιοχές ιδιαίτερου οικολογικού ενδιαφέροντος

Στο Ν. Πέλλας υπάρχουν ενδιαφέρουσες περιοχές που ελάχιστα έχουν διαταραχθεί από ανθρωπογενείς επεμβάσεις, καθώς και περιοχές που φιλοξενούν σπάνια είδη πανίδας και χλωρίδας (Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας, 1999: 18). Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται οι περιοχές οι οποίες ήδη τελούν υπό καθεστώς προστασίας.

Πίνακας 23: Προστατευόμενες περιοχές Ν. Πέλλας			
A/a	Κατηγορία προστασίας	Περιοχές προστασίας	Έκταση
1	Διατηρητέα Μνημεία Φύσης	<ul style="list-style-type: none"> • Δάσος Πευκωτού Πέλλας – Θέση “Πλάτσα” • Μικτό Δάσος Προμάχων – Θέση “Πέτερνικ” 	33 στρ. 660 στρ.
2	Καταφύγια θηραμάτων	<ul style="list-style-type: none"> • Έχουν ιδρυθεί σε όλο το νομό 13 καταφύγια θηραμάτων για την προστασία της άγριας πανίδας. 	182.500 στρ.
3	Δίκτυο Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την διατήρηση της άγριας Πανίδας	Έχουν ενταχθεί στο δίκτυο των Ιδιαίτερα Προστατευόμενων Περιοχών (S.P.As) σε εφαρμογή του άρθρου 4 της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ οι περιοχές: <ul style="list-style-type: none"> • Όρος Βόρας • Όρη Πίνοβου & Τζένας • Λίμνη Άγρα 	
4	Δίκτυο Natura 2000 της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ για τη διατήρηση της Βιοποικιλότητας μέσω της Διατήρησης των φυσικών Οικοτόπων και της αυτοφυούς Χλωρίδας & άγριας πανίδας.	Έχουν ενταχθεί 5 περιοχές του Ν. Πέλλας οι οποίες καλύπτουν περίπου το 38% της επιφάνειάς του. <ul style="list-style-type: none"> • Κορυφές όρους Βόρας (GR1240001) • Όρη Τζένα (GR1240002) • Όρος Πάικο (GR1240003) • Στενά Αψάλου-Μογλενίτσας (GR1240005) • Λίμνη και φράγμα Άγρα (GR1240006) • 	403.260 στρ. 125.790 στρ. 355.450 στρ. 61.100 στρ. 13.860 στρ.

Πηγή: Δασαρχεία Έδεσσας & Αριδαίας, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΚΒΥ, Βάση Δεδομένων ΑΝ.ΠΕ. Α.Ε.

Ολοκληρώνοντας, θα πρέπει να πούμε ότι ένα μεγάλο πρόβλημα ρύπανσης του περιβάλλοντος αποτελεί η ανεξέλεγκτη διάθεση των αποσυρόμενων φρούτων (χωματερές). Για το σκοπό αυτό, ήδη έχουν καταργηθεί οι παλιοί ορισμένοι χώροι απόσυρσης και έχουν δημιουργηθεί 3 νέοι πρότυποι χώροι σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 346712 του 1997. Επίσης, για την τρέχουσα μεταποιητική περίοδο προγραμματίζεται η κατασκευή 4 ακόμη χώρων στο Νομό ώστε να καλύπτονται επαρκώς οι ανάγκες διάθεσης αποσυρόμενων οπωρολαχανικών, ακόμη και στις χρονικές στιγμές με υψηλή παραγωγικότητα. Παράλληλα υπάρχουν προτάσεις για την υλοποίηση προγραμμάτων αξιοποίησης βιομάζας και άλλων γεωργικών παραπροϊόντων (Αργυράκης, 1999).

Σε ότι αφορά το περιβάλλον, ο νομός χαρακτηρίζεται από εξαιρετική ποικιλότητα με ιδιαίτερα αξιόλογους φυσικούς πόρους. Η σημαντικότητα των διάφορων βιοτόπων και των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος που απαντώνται στον νομό έχει αναγνωριστεί με την ένταξη τους στο εθνικό και στο κοινοτικό πλαίσιο προστασίας, (38% της έκτασης του νομού χαρακτηρίζεται ως περιοχή Natura 2000) (ΣΠΑ Νομού Πέλλας, 1999: 27).

Το περιβάλλον, λόγω της εξαιρετικής ποιότητάς του, αποτελεί για το νομό Πέλλας προνομιακό πεδίο και σημαντικό κεφάλαιο για την προσέλκυση τουριστών και την ευημερία των κατοίκων της. Άρα οι ενέργειες διατήρησής και βελτίωσής του αποτελούν ενέργειες κορυφαίου ενδιαφέροντος και σημασίας (Σχέδιο Ανάπτυξης της Μαγνησίας για τον 21^ο αιώνα, 1998: 228).

2.7 Τομείς Παραγωγής και Απασχόλησης

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η οικονομία του νομού στηρίζεται κατά κύριο λόγο στον πρωτογενή τομέα. Ο πρωτογενής τομέας συμμετέχει στο συνολικό ΑΕΠ του Νομού με ποσοστό σταθερά άνω του 35%, έχοντας προσεγγίσει ακόμη και το 50% (1984). Εντούτοις με την πάροδο των ετών το ποσοστό αυτό μειώνεται ενώ ταυτόχρονα παρατηρείται μια αύξηση της συμμετοχής του τριτογενή τομέα, με αποτέλεσμα να ξεπεράσει (στοιχεία 1994) και τον παραδοσιακά μεγαλύτερο ποσοστό του πρωτογενή. Τέλος, ο δευτερογενής τομέας παρουσιάζει διακυμάνσεις (δεκαετία '80), για να σταθεροποιηθεί σε ένα ποσοστό της τάξεως 25-28% (δεκαετία '90) γύρω από το οποίο μεταβάλλεται (**Πίνακας 24β**).

Στον (**Πίνακα 25**), ο οποίος μας δείχνει τους απασχολούμενους κατά τομέα, παρατηρούμε ότι πρωτογενής απασχολεί την πλειοψηφία αυτών, παρουσιάζοντας μια σημαντική όμως μείωση (-12,25%) μεταξύ του χρονικού διαστήματος μεταξύ των δύο απογραφών. Αντίθετα, εντυπωσιακή αύξηση παρουσιάζει ο τομέας των υπηρεσιών-εμπορίου, όπου αυξάνει το εργατικό του δυναμικό παραπάνω από το ήμισυ (53%). Όσον αφορά το δευτερογενή τομέα, παρουσιάζει μια μικρή πτώση της τάξης του 5%.

Πίνακας 24α: Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για το νομό Πέλλας (εκατομύρια δραχμές) και ετήσιος ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Γεωργία-κτηνοτροφία-δάση-Αλιεία	9024	11635	12499	14904	23923	29528	25483	27979	35109	35546	49282	67247	59754	64248	77799
Ορυχεία	117	119	146	177	232	267	250	273	281	279	331	369	382	407	438
Μεταποίηση	3861	4556	5452	6717	8564	11674	15395	15101	17160	20951	23512	27014	26058	29354	31232
Επιχειρήσεις ηλεκτρισμού-φωτισμού-ύδατος	301	438	558	704	450	1106	1465	1470	1654	1775	2409	2781	3329	3354	3651
Κατασκευές	2240	3417	2927	3329	3304	4021	4956	5163	6598	8023	10002	11620	12.521	13.993	14931
Μεταφορές-επικοινωνίες	782	1030	1318	1559	1849	2051	2511	2858	3386	3830	4569	4951	6354	7223	8126
Εμπόριο	1927	2400	2950	2868	3510	4310	5237	5781	8149	9526	11040	13193	15280	18290	20028
Τράπεζες-Ασφάλειες-Κτηματικές επιχειρήσεις	193	199	309	412	864	1063	1249	1387	1630	1983	2586	3300	2769	2924	3125
Κατοικίες	811	1163	1395	1573	1812	2155	3114	3838	4862	5795	7091	9474	11983	14932	15932
Δημόσια διοίκηση-Ασφάλεια	564	1751	2469	2821	1941	2543	2932	3214	3928	4770	5842	6659	7.386	8.160	9316
Υγεία-εκπαίδευση	671	814	1055	1188	1465	2104	2583	2957	3965	5230	6515	7785	9.094	10773	12065
Διάφορες υπηρεσίες	711	791	983	1250	1522	1927	2644	3440	3276	4064	4913	5591	7.030	8.602	9763
Σύνολο	21202	28313	32061	37502	49436	62749	67819	73461	89998	101772	128092	159984	161940	182261	206407
Ετήσιος ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ	80-81	81-82	82-83	83-84	84-85	85-86	86-87	87-88	88-89	89-90	90-91	91-92	92-93	93-94	
Πέλλα	33,54%	13,24%	16,97%	31,82%	26,93%	8,08%	8,32%	22,51%	11,34%	26,01%	26,70%	1,22%	12,55%	13,25%	
Κεντρική Μακεδονία	19,73%	23,40%	14,57%	28,12%	26,07%	17,05%	12,69%	22,46%	17,79%	18,23%	20,36%	15,08%	14,74%	11,84%	
Ελλάδα	22,07%	24,23%	18,29%	23,03%	23,03%	17,79%	12,42%	20,84%	18,63%	17,50%	19,86%	13,31%	14,59%	11,28%	
Πηγή: ΕΣΥΕ και ίδια επεξεργασία															

Πίνακας 24β: Ποσοστιαία συμμετοχή των επι μέρους τομέων απασχόλησης στο συνολικό ΑΕΠ του νομού Πέλλας(1980-1994)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Πρωτογενής	43,1%	41,5%	39,4%	40,2%	48,9%	47,5%	37,9%	38,5%	39,3%	35,2%	38,7%	42,3%	37,1%	35,5%	37,9%
Δευτερογενής	30,2%	29,7%	27,9%	28,7%	24,9%	26,8%	32,2%	29,6%	28,2%	30,2%	28,0%	25,9%	25,9%	25,6%	24,1%
Τριτογενής	26,7%	28,8%	32,7%	31,1%	26,2%	25,7%	29,9%	32,0%	32,4%	34,6%	33,2%	31,8%	37,0%	38,9%	38,0%

Πηγή: ΕΣΥΕ και ίδια επεξεργασία

Από τη μεταβολή του αριθμού των απασχολουμένων ανά τομέα, είναι δυνατόν να εξαχθούν τα εξής συμπεράσματα:

1. Ο αγροτικός χαρακτήρας του νομού γίνεται εμφανής από το ότι ο πρωτογενής τομέας εξακολουθεί να έχει τον μεγαλύτερο αριθμό απασχολουμένων. Η διαχρονική μείωση του αριθμού αυτών είναι δυνατόν να οφείλεται στην μετακίνηση τους προς τους άλλους τομείς παραγωγής ή στο γεγονός ότι πολλοί νέοι δεν ενδιαφέρονται να ακολουθήσουν το επάγγελμα των γονιών τους αποφασίζοντας να ακολουθήσουν άλλα επαγγέλματα. Τέλος, ένα άλλο στοιχείο είναι αυτό της εσωτερικής μετανάστευσης: πολλά άτομα, νεαρής κυρίως ηλικίας, προτιμούν για τόπο μόνιμης κατοικίας τις αστικές από τις αγροτικές που διέμεναν μέχρι τώρα.
2. Η στασιμότητα που παρουσιάζει ο δευτερογενής τομέας του Νομού αντικατροπτίζεται και στις μεταβολές του αριθμού των απασχολουμένων του. Η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να αποδοθεί στο ότι η συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων ασχολούνται με την επεξεργασία, μεταποίηση και εμπορία τοπικών αγροτικών προϊόντων του νομού η ζήτηση ορισμένων από αυτά παραμένει στάσιμη ή ακολουθεί φθίνουσα πορεία (π.χ. κορεσμός της αγοράς ροδάκινων). Λογικό είναι, λοιπόν, καθώς υπάρχει άμεση εξάρτηση με τον πρωτογενή οι μεταβολές που συμβαίνουν σ' αυτόν να τις επηρεάζουν.
3. Αναμφισβήτητα, ο τομέας που προβλέπεται να παίζει σημαντικό ρόλο τα επόμενα χρόνια στην οικονομία του Νομού, είναι ο τριτογενής ο οποίος αυξάνει σημαντικά το ποσοστό των απασχολουμένων του. Η θέση του εκτιμάται πως θα ενισχυθεί ακόμη περισσότερο, μέσω των ενεργειών που γίνονται και αφορούν την ανάδειξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Έτσι, λογική θα ήταν μια πρόβλεψη που θα παρουσίαζε μια περαιτέρω αύξηση των απασχολουμένων σε αυτόν.

Παρακάτω θα γίνει μια αναλυτικότερη παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης των επί μέρους τομέων της οικονομίας του νομού.

Πίνακας 25 : Απασχολούμενοι κατά τομείς οικονομικής δραστηριότητας 1981, 1991: απόλυτα μεγέθη και ποσοστιαία διάρθρωση

	1981	1991	μεταβολή 1981-1991
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	29463 (58,70%)	25850 (49,40%)	-3613 (-12,26%)
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	9868 (19,70%)	9314 (17,80%)	-554 (5,61%)
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	10159 (20,30%)	15541 (29,70%)	5382 (52,98%)
ΔΕΝ ΔΗΛΩΣΑΝ	674 (1,30%)	1616 (3,10%)	942 (139,76%)
ΣΥΝΟΛΟ	50164 (100%)	52321 (100%)	2157 (4,30%)

Πηγή: ΕΣΥΕ

2.7.1 Πρωτογενής Τομέας

2.7.1.1 Γεωργία

Ο νομός Πέλλας αποτελεί έναν από τους δυναμικότερους νομούς της Ελλάδος στον τομέα των αγροτικών δραστηριοτήτων. Ιδιαίτερα επιτυχημένες, από άποψη σχεδιασμού, απόδοσης και οικονομικών απολαβών, αγροτικές δραστηριότητες, όπως η καλλιέργεια του ακτινιδίου, του σπαραγγιού κλπ είναι ενδεικτικές της ικανότητας του αγροτικού πληθυσμού της Πέλλας στην αποτελεσματική προώθηση καινοτόμων αγροτικών δραστηριοτήτων.

Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γεωργική απογραφή (1997) στο νομό Πέλλας καλλιεργούνται συνολικά 948.842 χιλ.στρ., δηλαδή το 37,9% της συνολικής επιφάνειας του νομού. Οι βελτιώσεις που έγιναν στις τεχνικές άρδευσης τα τελευταία χρόνια είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της έκτασης της αρδευόμενης γης, με αποτέλεσμα σήμερα να αρδεύεται περίπου το 80% των καλλιεργούμενων εκτάσεων (**πίνακας 26**).

Οι σημαντικότερες καλλιέργειες είναι αυτές που καταλαμβάνουν τα ροδάκινα (επιτραπέζια και συμπύρινα), το βαμβάκι, τα κεράσια, ο καπνός, ο αραβόσιτος και τα σπαράγγια (**πίνακας 27**). Κύριο εξαγωγικό προϊόν του Νομού είναι το ροδάκινο, όπου η παραγωγή του μαζί με αυτήν της Ημαθίας αντιπροσωπεύουν το 95% της ελληνικής παραγωγής ροδάκινων, η οποία κατέχει το 65% των εξαγωγών ροδάκινου παγκοσμίως, μεταποίηση και εξαγωγή αυτών. Ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων-εργοστασίων

Πίνακας 26 : Εκτάσεις καλλιεργειών (στρέμματα) και αγραναπάσεως νομού Πέλλας																	
	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997				
Σύνολο καλλιεργειών	923.966	926.599	933.073	935.648	927.980	928.624	952.653	950.616	951.645	949.416	946.046	944.506	948.842				
Αρδευθείσες καλλιέργειες	617.312	689.310	714.966	636.490	643.300	639.315	680.197	698.467	747.057	728.562	730.352	737.730	756.352				
Αρδευθείσες (%) του συνόλου	66,81%	74,39%	76,62%	68,03%	69,32%	68,85%	71,40%	73,48%	78,50%	76,74%	77,20%	78,11%	79,71%				
Αροτραίες καλλιέργειες	623082	635075	617702	594688	579361	559514	560673	546427	529864	-	-	-	-				
Κηπευτική γη	69.753	53763	57075	60008	57835	68.731	75092	76074	83.392	-	-	-	-				
Αμπέλια και σταφιδάμπελα	2.557	2466	2384	2323	2.269	2.655	2.774	3.092	3.469	-	-	-	-				
Δενρώδεις καλλιέργειες	211.564	220082	237717	258.097	266.041	278.578	298.226	309.401	321.889	-	-	-	-				
Αγρανάπαιση	17010	15213	18.195	20.532	22474	19146	15888	15622	13.031	-	-	-	-				
Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή Γεωργία-Κτηνοτροφία																	
- = δεν υπάρχουν στοιχεία																	
Πίνακας 27 : Παραγωγή (τόννοι) κυριότερων προϊόντων Νομού Πέλλας (1981-1997)																	
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Καπνός	15.613	20.427	18.264	20.913	19.455	16.906	15.502	9.581	7.597	6.627	9.258	13.200	12.232	13.159	13.159	13.400	12.800
Βαμβάκι	16.068	14.631	17.460	20.973	18.115	30.287	29.839	37.648	36.152	31.729	23.980	25.703	33.015	43.378	43.378	45.000	46.000
Σίτος	69.241	69.328	47.120	48.565	42.736	56.541	49.309	43.838	55.205	41.546	65.248	28.624	28.861	49.111	49.111	25.760	26.310
Ρύζι	15	340	390	813	1.287	1.300	1.327	1.181	803	806	886	857	1.375	800	800	1.500	4.500
Μήλα	58.470	49.124	50.159	56.514	41.074	56.025	56.010	52.928	46.607	73.339	20.682	89.438	72.343	80.519	80.519	89.000	45.000
Ροδάκινα	199.532	208.371	211.325	241.131	241.591	267.659	264.877	258.178	274.925	323.817	347.653	441.629	482.974	560.302	560.302	395.000	90.000
Γεώμηλα	21.657	19.796	20.855	18.150	12.763	13.464	10.231	8.504	13.640	4.455	7.239	7.481	8.986	11.354	11.354	12.900	9.300
Τομάτες	159.723	157.187	140.778	210.635	168.010	105.627	96.270	107.107	93.079	111.225	92.972	69.332	72.809	66.983	66.983	72.700	65.200
Κρέας	12.417	12.427	11.919	10.553	10.439	9.553	9.694	9.154	9.528	9.039	9.042	10.288	8.159	9.375	8.495	9.000	9.000
Γάλα	55.030	52.814	51.758	48.465	45.141	46.485	44.720	47.125	48.068	47.550	48.445	49.464	53.878	56.257	56.257	54.500	51.000
Τυρί μαλακό	1.690	1.640	1.775	2.015	1.766	1.857	1.826	2.046	3.469	2.906	2.334	2.045	1.891	2.133	2.133	2.100	1.800
Τυρί σκληρό	244	247	236	314	253	307	234	200	349	409	235	226	197	194	194	193	190
Σπαράγγια	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16105	17292	16447	18641	15450
Κεράσια	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16692	17458	23295	25531	20070
Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή Γεωργία-Κτηνοτροφία																	
- = δεν υπάρχουν στοιχεία																	

ασχολείται με την επεξεργασία ροδάκινων-βερούκοκων τα οποία και εξάγουν είτε νωπά είτε με τη μορφή κομπόστας.

2.7.1.2 Κτηνοτροφία

Στο νομό λειτουργούν κυρίως μικρού και μεσαίου μεγέθους κτηνοτροφικές μονάδες οι οποίες είναι κυρίως οικογενειακής μορφής. Σημαντικότερα κτηνοτροφικά προϊόντα του Ν. Πέλλας είναι το κρέας των βοοειδών και το πρόβειο κατά κύριο λόγο και των πουλερικών, το χοιρινό και το κατσικίσιο κατά δεύτερο, ενώ σημαντική είναι και η παραγωγή αγελαδινού και αιγοπρόβειου γάλακτος (ΣΠΑ Νομού Πέλλας, 1999: 10). Στον **Πίνακα 28** παρατίθενται τα στοιχεία της ζωικής παραγωγής του νομού.

2.7.1.3 Δάση

Ο Ν. Πέλλας, με το 43% της επιφάνειάς του να καλύπτεται από δάση, αποτελεί έναν από τους πλέον ξυλοπαραγωγούς νομούς της χώρας, με σημαντική παραγωγή στρογγυλής ξυλείας (Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας, 1999: 11).

Από τα δασικά είδη, η οξυά και η δρυς παρουσιάζουν ιδιαίτερο οικονομικό ενδιαφέρον δεδομένης της κυριαρχίας τους έναντι των άλλων δασοπονικών ειδών αφού καλύπτουν τουλάχιστον το 80% των δασοσκεπών και μερικώς δασοσκεπών εκτάσεων και συμμετέχουν στην ετήσια ξυλοπαραγωγή με ποσοστό μεγαλύτερο του 90%. Κύρια δασικά προϊόντα είναι η τεχνική ξυλεία οξυάς και τα καυσόξυλα οξυάς και δρυός (Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας, 1999: 11) με την παραγωγή των καυσόξυλων να έχει μειωθεί σημαντικά (**Πίνακας 29**).

Αξίζει να αναφερθεί ότι στα πλαίσια του Καν (ΕΟΚ) 2080/91 ο οποίος επιδοτεί την ίδρυση φυτειών δασικών ειδών σε γεωργικές εκτάσεις, εκτιμάται ότι έχουν δασωθεί την περίοδο 1991-97 εκτάσεις μεγαλύτερες των 35.000 στρ. με ταχυαυξή είδη όπως λεύκη και ακακία καθώς και πολύτιμα δασικά είδη όπως η καστανιά και καρυδιά και αναμένεται να επηρεάσουν την συνολική ξυλοπαραγωγή του νομού την δεκαεπταετία που ακολουθεί (Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας, 1999: 11).

ΠΙΝΑΚΑΣ 28: Προϊόντα ζωϊκής παραγωγής νομού Πέλλας(1993-1997)

ΕΙΔΟΣ	1993		1994		1995		1996		1997	
	Αρ.Ζώων	Παραγωγή (τόννοι)	Αρ.Ζώων	Παραγωγή (τόννοι)	Αρ.Ζώων	Παραγωγή (τόννοι)	Αρ.Ζώων	Παραγωγή (τόννοι)	Αρ.Ζώων	Παραγωγή (τόννοι)
Κρέας Βόειο	13367	3680	14395	4019	13775	3830	14750	4640	14950	3993
Κρέας Πρόβειο	135318	1236	139995	1321	142802	1296	144432	1269	152700	1230
Κρέας Αίγειο	74066	509	75797	613	79829	642	80264	621	80700	622
Κρέας χοιρινό	8954	1154	9445	1323	9355	1213	8620	1250	9400	1067
Κρέας πουλερικών	796290	1194	1060025	1616	1060905	1635	1205540	1803	1E+06	1623
Γάλα αγελαδινό	12829	33274	13360	34114	12894	33916	11806	33039	11700	31200
Γάλα Πρόβειο	118822	11975	121933	12384	123190	12333	138159	13839	135000	13590
Γάλα Αίγειο	63555	7921	66724	8288	66215	8583	71979	9025	72000	8970

Πίνακας 29 : Παραγωγή (κυβικά μέτρα) στρογγυλής ξυλείας και καυσόξυλων (τόννοι) Νομού Πέλλας				
	1971	1981	1991	1992
ΣΤΡΟΓΓΥΛΗ ΞΥΛΕΙΑ				
ΕΛΑΤΟΥ	0	1000	278	369
ΠΕΥΚΟΥ	42	1000	2171	316
ΔΡΥΟΣ	0	900	399	868
ΟΞΥΑΣ	4257	31370	37761	29545
ΛΟΙΠΩΝ ΔΕΝΤΡΩΝ	9213	5635	0	68
ΣΥΝΟΛΟ (κυβικά μέτρα)	13512	39905	40609	31166
ΚΑΥΣΟΞΥΛΑ (τόννοι)	54410	37744	27787	32304

Πηγή: Γεωργική Απογραφή ΕΣΥΕ (1971-1981-1991-1992)

2.7.1.4 Αλιεία

Το βασικό υδάτινο δυναμικό που παρουσιάζει σημαντικό αλιευτικό και υδατοκαλλιεργητικό ενδιαφέρον είναι:

- Η λίμνη Βεγορίτιδα
- Ο υγροβιότοπος Άγρα – Βρυττών – Νησιού
- Οι ποταμοί Εδεσσαίος, Αλμωπαίος, Λουδίας με τους παραποτάμους τους
- Τα νερά του ορεινού όγκου του Βόρα
- Οι πηγές Αραβισσού
- Οι θερμοπηγές Λουτρακίου

Η σημερινή αλιευτική κατάσταση του νομού κάθε άλλο παρά ευοίωνη θα μπορούσε να χαρακτηριστεί. Η συνεχής υποβάθμιση των τεχνητών και φυσικών υδατοσυλλογών που σημειώθηκε στην περιοχή τις τελευταίες δεκαετίες, για διάφορους σε κάθε περίπτωση λόγους, ήταν επόμενο να εκμηδενίσουν ουσιαστικά την επαγγελματική αλιευτική δραστηριότητα με αποτέλεσμα ελάχιστοι πλέον ψαράδες να ασχολούνται επαγγελματικά με την αλιεία (Ευαγγελίδης, 1999).

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της υποβάθμισης αποτελεί η Λίμνη Βεγορίτιδα. Πριν από 45 χρόνια η λίμνη ήταν η τρίτη μεγαλύτερη λίμνη της χώρας και η βαθύτερη. Μέσα στο διάστημα των 45 ετών, η συνολική πτώση της στάθμης της ήταν 32 μέτρα ενώ το υδατικό της δυναμικό μειώθηκε κατά τα 2/3, αποτελέσματα της

υπερβολικής άρδευσης υδάτων για την κάλυψη των γεωργικών αναγκών (Μίντσης, 1999).

Εντούτοις, ο νομός Πέλλας υπήρξε πρωτοπόρος στην ανάπτυξη των υδατοκαλλιεργειών στη χώρα μας αλλά και στις ιχθυοκαλλιέργειες ειδικότερα. Ήδη από τη δεκαετία του 1960 υπήρξαν προσπάθειες εκτροφής υδρόβιων γουνοφόρων ζώων σε ένα οικονομικό περιβάλλον όμως σαφώς δυσμενέστερο, κάτι που ερμηνεύει ως ένα βαθμό και την τελική αποτυχία του εγχειρήματος. Παράλληλα, η κατασκευή και η λειτουργία την ίδια περίπου περίοδο του κρατικού ιχθυονομικού σταθμού στην Έδεσσα έδωσε σημαντική ώθηση στη δημιουργία μονάδων ιχθυοκαλλιέργειας πέστροφας (Ευαγγελίδης, 1999).

Στις δεκαετίες του '70 και του '80, ένας δυσμενής συνδυασμός διαφόρων παραγόντων, έπληξε τις υπάρχουσες πεστροφοκαλλιέργειες του νομού, οι οποίες είτε έκλεισαν, είτε μείωσαν την παραγωγή τους. Η σημερινή κατάσταση χωρίς να μπορεί να χαρακτηριστεί εντυπωσιακή, αρχίζει να εμφανίζει σαφή σημεία ανάκαμψης με τη σταδιακή επαναλειτουργία μονάδων, την δημιουργία νέων χελοκαλλιεργειών, και το ενδιαφέρον για τη λειτουργία νέων μονάδων (Ευαγγελίδης, 1999).

2.7.2 Δευτερογενής Τομέας

Στο νομό Πέλλας παρατηρείται η δημιουργία επιχειρήσεων ελαφριάς βιομηχανίας που αφορούν στην παρασκευή ειδών διατροφής και στην παραγωγή ειδών ένδυσης, ξύλινων και μεταλλικών κατασκευών, βιοτεχνίες εκτύπωσης εντύπων, κατασκευή δομικών υλικών, σκυροδέματος, κεραμικών και ειδών οικιακής χρήσης, κατεργασίας μαρμάρου, παραγωγή μετάλλων, παραγωγή φαρμακευτικών χημικών προϊόντων, χρωμάτων και συρματοποίησης (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1995-1998).

Στον τομέα της παρασκευής ειδών διατροφής διακρίνονται οι βιομηχανίες παραγωγής κονσέρβας φρούτων καθώς και μεταποίησης οπωροκηπευτικών (περίπου 19 βιομηχανίες), οι βιομηχανίες μεταποίησης σαλιγκαριών (3), που είναι άλλωστε και οι μοναδικές στην χώρα μας, καθώς και 3 βιομηχανίες μεταποίησης κερασιών για βιομηχανική χρήση (ζαχαροπλαστική) (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας 1995-1998, 1998).

Από τις παραπάνω βιομηχανίες, την τελευταία πενταετία εξελίσσεται δυναμικά ο κλάδος του σαλιγκαριού, καθώς οι τρεις μονάδες μεταποίησης διακινούν το 40% της παγκόσμιας παραγωγής μεταποιημένου σαλιγκαριού (Τσώτσος, 1999). Ένας κλάδος που επίσης αναπτύσσεται είναι των καταψυγμένων φρούτων και λαχανικών όπως είναι το κεράσι, η φράουλα, το ροδάκινο, ντοματάκι, πιπεριά, κουνουπίδι. Τέλος, στο νόμο βρίσκεται εγκατεστημένη και η μοναδική στην Ελλάδα μονάδα νωπών, αποξηραμένων και μεταποιημένων άγριων μανιταριών, καθώς και αρωματικών και φαρμακευτικών φυτών και βοτάνων (Πίνακας 30).

Πίνακας 30: Κύριοι βιομηχανικοί κλάδοι στο νομό Πέλλας σύμφωνα με τον αριθμό καταστημάτων		
ΕΙΔΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ
Βιοτεχνίες τροφίμων και ποτών	558	17,13
Βιοτεχνίες ξύλινων κατασκευών, επίπλου και χάρτου	487	14,95
Βιοτεχνίες κατασκευής αξεσουάρ αυτοκινήτου και συνεργεία αυτοκινήτων	452	13,88
Βιοτεχνίες ινών – υφασμάτων -ρούχων και υποδημάτων	481	14,77
Βιοτεχνίες μηχανημάτων και μεταλλικών κατασκευών	413	12,68
Κατασκευή-επισκευή ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών, κατασκευή αρδευτικών, υδρευτικών υλικών	261	8,01
Διάφορες βιοτεχνίες	594	18,24
Βιομηχανίες	11	0,34
Σύνολο	3257	100,00

Πηγή: Μίντσης, 1999

2.7.2.1 Εξαγωγές

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Επιμελητηρίου Πέλλας (1997), οι εξαγωγικές επιχειρήσεις στο νομό Πέλλας ανέρχονται στις 188, η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων ανήκει στον κλάδο των τροφίμων. Σχεδόν το 50% της παγκόσμιας παραγωγής κονσερβοποιημένων φρούτων (προφανώς όλων των ειδών) παράγεται στην Πέλλα, όπως επίσης το 40% της παγκόσμιας παραγωγής τυποποιημένων σαλιγκαριών

Όσον αφορά τις εξαγωγές νωπών αγροτικών προϊόντων, πρώτο σε ποσότητα είναι το πορτοκάλι, προϊόν το οποίο δεν παράγεται στην περιοχή, τυποποιείται όμως σε αυτήν δεδομένης της ύπαρξης κατάλληλης υποδομής συσκευαστηρίων-διαλογητηρίων.

Ακολουθεί το σπαράγγι και το ροδάκινο. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο νομός Πέλλας παράγει το 70% των σπαραγγιών της χώρας, ποσότητα η οποία εξάγεται σε χώρες Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά κύριο λόγο (ΣΠΑ Νομού Πέλλας, 1998).

Τέλος, σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος (ΣΕΒΕ), ο νομός βρίσκεται δεύτερος στην κατάταξη των νομών της Βορείου Ελλάδος με συνολικό τζίρο εξαγωγών (κατά το 1995) 33,5 δις προς τις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Πηγή: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας 1995-1998, 1998).

2.7.3 Τριτογενής Τομέας

Ο αριθμός των απασχολουμένων στον τριτογενή έχει αυξηθεί θεαματικά κατά το διάστημα 81-91 (πίνακας 25), ενώ ανάλογη πορεία ακολουθεί η συμμετοχή του στο συνολικό ΑΕΠ του νομού (πίνακας 24β). Θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο τριτογενής τομέας είναι ένας τομέας όπου ο Νομός Πέλλας επιδίδεται τα τελευταία χρόνια με μεγάλη επιτυχία. Τα πλούσια φυσικά του αποθέματα καθώς και τα πλούσια ανθρωπογενή αποθέματα επιτρέπουν ανάπτυξη υπηρεσιών ιδιαίτερα στους τομείς του τουρισμού και του πολιτισμού, σε ότι αφορά δε την εμπορική εκμετάλλευσή τους, οι τομείς λειτουργούν συμπληρωματικά (Μίντσης, 1999).

2.7.3.1 Εμπόριο - Υπηρεσίες

Όσον αφορά το εμπόριο τα κυριότερα εμπορικά κέντρα είναι η Έδεσσα, τα Γιαννιτσία, η Σκύδρα, η Αριδαία και η Κρύα βρύση. Το εξαγωγικό εμπόριο παρουσιάζει μεγάλη δραστηριότητα στο νομό και πραγματοποιείται από 188 εξαγωγικές επιχειρήσεις. Τα κυριότερα εξαγώγιμα προϊόντα είναι :

- νωπά γεωργικά προϊόντα : ακτινίδια, μήλα, σταφύλια, κεράσια, ροδάκινα, νεκταρίνια, εσπεριδοειδή, σπαράγγια
- κονσερβοποιημένα φρούτα : ροδάκινα, βερίκοκα, φρουτοσαλάτα
- βαμβάκι, βαμβακέλαιο, μαρμελάδες, τουρσιά, σαλιγκάρια
- έτοιμα ενδύματα, κλωστοϋφαντουργικά είδη, μεταποιημένα υποδήματα
- αλλαντικά, κρέατα κατεψυγμένα (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, 1994-1998, 1998).

Οι εξαγωγές γίνονται προς όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά κυρίως σε Γερμανία, Ολλανδία, Γαλλία και Αυστρία (**Πίνακας 31**). Επίσης εξάγει και προς την ΠΓΔΜ, τη Ρωσία, τη Βουλγαρία, την Αλβανία, τη Σερβία, την Ιαπωνία, την Αυστραλία, το Μεξικό, τη Σαουδική Αραβία και τη Βραζιλία.

Ακόμη στο Νομό υπάρχει ένας αρκετά σημαντικός αριθμός υποκαταστημάτων τραπεζών (29), οι οποίες εντοπίζονται στα αστικά και ημιαστικά κέντρα του (Εδεσσα, Γιαννιτσά, Αριδαία, Σκύδρα, Κρύα Βρύση).

Στον παρακάτω **πίνακα 31** παρουσιάζονται οι αφίξεις και αποστολές ενδοκοινοτικού εμπορίου για τα έτη 1993-1995. Αντίστοιχα, ο **πίνακας 32** μας δίνει στοιχεία για τους κύκλους εργασιών για τις εμπορικές επιχειρήσεις καθώς και για τις επιχειρήσεις υπηρεσιών, για το διάστημα 1993-1995.

Πίνακας 31 : Αφίξεις-αποστολές (εκ.δρχ.) ενδοκοινοτικού εμπορίου (1993-1995)			
	1993	1994	1995
Αποστολές	34905	33438	36188
Αφίξεις	9569	6241	9137

Πηγή: ΕΣΥΕ, Αφίξεις- Αποστολές (ενδοκοινοτικού εμπορίου), κατά γεωγραφικό διαμέρισμα και νομό (1993, 1994, 1995)

Πίνακας 32 : Κύκλοι εργασιών (χιλ. δρχ.) χονδρικού-λιανικού εμπορίου και υπηρεσιών (1993-1995)			
	1993	1994	1995
Κύκλος εργασιών			
Χονδρικό εμπόριο	49848	62131	59775
Λιανικό εμπόριο	28246	36750	40366
Υπηρεσίες	30211	41996	33137

Πηγή: ΕΣΥΕ

2.7.3.2 Τουρισμός

Ο νομός Πέλλας, χαρακτηρίζεται παραδοσιακά, από την επικράτηση των παραγωγικών εκείνων δραστηριοτήτων, που ανήκουν στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα και γενικότερα σκιαγραφούν το παραγωγικό προφίλ ενός κατ' εξοχήν αγροτικού χώρου. Παρ' όλα αυτά όμως, η μορφολογία της περιοχής, η γεωγραφική θέση του νομού και κύρια η ιστορία και παράδοση του τόπου, διαμορφώνουν ένα ανεκτίμητο σύνολο φυσικών και ανθρωπογενών πόρων, τουριστικά αξιοποιήσιμο σε βαθμό τέτοιο ώστε πλέον ο τριτογενής τομέας παραγωγής, και ιδιαίτερα ο χώρος των τουριστικών

υπηρεσιών, να προβάλλει ως μια ιδιαίτερα αξιόλογη και εναλλακτική των άλλων λύση για την υλοποίηση των αναπτυξιακών στόχων του νομού (Δήμτσης, 1999).

Χαρακτηριστικό του προγράμματος τουριστικής ανάπτυξης του νομού Πέλλας, είναι ότι δεν στηρίζεται όπως είναι φυσικό, λόγω της γεωγραφικής θέσης του Νομού, στον παραδοσιακά παράκτιο τουρισμό, αλλά αφορά στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων στο χώρο των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπου τα διαθέσιμα του Νομού επιτρέπουν την ενασχόληση με δράσεις συμπληρωματικές μεταξύ τους (Δήμτσης, 1999).

Επιπλέον, η ύπαρξη ιδιαίτερα αξιόλογων τουριστικών πόρων, επιτρέπει την ανάπτυξη ποικίλων δραστηριοτήτων, οι οποίες εντάσσονται στις παρακάτω μορφές εναλλακτικού τουρισμού: αρχαιολογικός, ιστορικός τουρισμός, χειμερινός τουρισμός, ορειβατικός τουρισμός, οικολογικός, φυσιολατρικός, εκπαιδευτικός, αθλητικός, ιαματικός (Δήμτσης, 1999).

Οι τουριστικοί πόροι του νομού (**Χάρτης 6**) μπορούν να ταξινομηθούν στις εξής κατηγορίες:

- 1. περιοχές αρχαιολογικού, ιστορικού, πολιτιστικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος :** ο νομός Πέλλας, είναι γεμάτος από αρχαιολογικούς χώρους, χώροι οι οποίοι αναζητούν αποκάλυψη και προβολή σε τέτοιο βαθμό, ώστε να χαρακτηρίζεται από την αρμόδια εφορία προϊστορικών και κλασσικών αρχαιοτήτων, ως νομός αρχαιολογικά αντίστοιχης σημασίας με αυτούς της Ηλείας, Ολυμπία, και Φωκίδας, λόγω των Δελφών. Επιγραμματικά αναφέρουμε ως αξιόλογες περιοχές και κτήρια τις Αρχαίες Αίγες, τους μακεδονικούς τάφους περιοχής Γιαννιτσών-Πέλλας, τον προϊστορικό οικισμό Ραχόνας, το παλιό κάστρο Χρυσής, Αλμωπίας, οι οικισμοί Πενταπλατάνου και Ραβισού, το Αρχοντικό Αγριοσυκιάς, η παραδοσιακή συνοικία Βαροσίου Έδεσσας, οι παραδοσιακοί οικισμοί Άγρα, Γλυκοστόμου, Κρόνης, οι περιοχές Παλαιών Μήλων Έδεσσας καθώς και τα βιομηχανικά κτήρια της Έδεσσας.
- 2. περιοχές ιδιαίτερου κάλλους:** στις περιοχές αυτές συγκαταλέγονται οι καταρράκτες της Έδεσσας, τα όρη Βόρας, Τζένα, Πάϊκο, Βέρμιο, η περιοχή Λουτρών Αουτρακίου Αλμωπίας, οι λίμνες Βεγορίτιδα και Άγρα – Νησιού – Βρυττών, ποτάμια και φαράγγια νομού και δάση ιδιαίτερης σημασίας όπως το Μαύρο Δάσος, το σύμπλεγμα Μπλάτσα και άλλα.

3. **Ιαματικές Πηγές:** υπάρχουν στον νομό Πέλλας αξιόλογες ιαματικές πηγές με υψηλό τουριστικό και ιαματικό τουρισμό αλλά και με πολύ μεγαλύτερες προοπτικές. Είναι τα Ιαματικά Λουτρά του Λουτρακίου (ιαματικά λουτρά τοπικής σημασίας) και τα Θεραπευτικά Λουτρά του Λουτροχωρίου.
4. Χώροι ειδικών τουριστικών αθλητικών δραστηριοτήτων και ειδικών ενδιαφερόντων: θα πρέπει να αναφέρουμε στον νομό Πέλλας βρίσκονται σε εξέλιξη προγράμματα αξιοποίησης περιοχών με αντικείμενο την ανάπτυξη ειδικών μορφών αλλά ήπιου τουρισμού. Αυτά είναι τα εξής:
 - Το πρόγραμμα τουριστικής αξιοποίησης πλέγματος χιονοδρομικού κέντρου Καϊμάκτσαλαν, λίμνης Βεγορίτιδας, Ιαματικά Λουτρά Λουτρακίου, Αθλητικό Κέντρο Παναγίτσας (Πρόγραμμα LEADER I, Μέτρο 1: Τεχνική Στήριξη Ανάπτυξης, Ενέργεια 2, Δράση 3, Φορέας υλοποίησης Δήμος Έδεσσας), Υγροβιότοπος Άγρα – Νησιού – Βρυττών (Πρόγραμμα LEADER I, Μέτρο 1: Τεχνική Στήριξη Ανάπτυξης, Ενέργεια 2, Δράση 2, Φορέας υλοποίησης Τ.Ο.Ε.Β. Έδεσσας)

Πρόγραμμα ανάπτυξης ορεινού τουρισμού στους όγκους Πάικου και Τζένας
 - Πρόγραμμα δημιουργίας κωπηλατικού κέντρου στον Λουδία στην περιοχή Γιαννιτσών
 - Πρόγραμμα ανάπτυξης ειδικών μορφών οικολογικού τουρισμού στο οικολογικό αγρόκτημα Κρύας Βρύσης (Πρόγραμμα LEADER I, Μέτρο 4: Ενίσχυση των Μ.Μ.Ε. Ανάπτυξη Παρεχόμενων Υπηρεσιών, Αξιοποίηση, Εμπορία Αγροτικών Προϊόντων, Ενέργεια 2, Φορέας υλοποίησης Δήμος Κ. Βρύσης).

2.7.4 Συμπεράσματα

Ο αγροτικός χαρακτήρας του νομού εμφανίζεται και στη διάρθρωση της οικονομίας του, καθώς μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού απασχολείται στον πρωτογενή τομέα και ειδικότερα στη γεωργία. Αν και αντιμετωπίζει ορισμένα προβλήματα ορθολογικής και αποτελεσματικής διαχείρισης, ο πρωτογενής τομέας συνεχίζει να αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα του νομού.

Όσον αφορά το δευτερογενή τομέα, αν και ένας αρκετά μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων (ελαφριάς κυρίως βιομηχανίας) δραστηριοποιούνται σε αυτόν,

παρουσιάζει μια στασιμότητα κυρίως λόγω της αδυναμίας του να προσαρμοστεί στα σύγχρονα δεδομένα της αγοράς. Πάντως, η πολυμορφία (διαφορετικότητα) των κλάδων δραστηριοποίησης των επιχειρήσεων καθώς και ο σημαντικός όγκος των εξαγωγών των μονάδων, υπενθυμίζουν τη δυναμική του τομέα και τον κάνει υπολογίσιμο συντελεστή ανάπτυξης.

Δυναμικά ανερχόμενος παρουσιάζεται ο τριτογενής τομέας. Η ανάδειξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού σε συνδυασμό με την παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών, αποτελούν ευκαιρία αξιοποίησης ανενεργών παραγωγικών συντελεστών και δημιουργούν προϋποθέσεις ανάπτυξης για το Νομό. Αν και παρατηρείται μια έλλειψη κατάλληλων υποδομών καθώς και στασιμότητα στην προσφορά υπηρεσιών στον τριτογενή τομέα, γίνονται σημαντικές προσπάθειες προς αυτήν την κατεύθυνση προκειμένου να μη χαθεί η ευκαιρία ανάπτυξης που παρουσιάζεται.

Αυτό που θα πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα, καθώς εκτιμάται πως είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα του νομού, είναι η στενή συσχέτιση μεταξύ των τομέων της οικονομίας του. Προκειμένου να γίνει καλύτερα αντιληπτή αυτή η συσχέτιση θεωρήθηκε αναγκαία η παράθεση ενός παραδείγματος.

Πολλές επιχειρήσεις του νομού δραστηριοποιούνται στην επεξεργασία και μεταποίηση των τοπικών αγροτικών προϊόντων. Συμβαίνει, δηλαδή, η πρώτη ύλη και ο χώρος επεξεργασίας αυτής να είναι σε άμεση γειτνίαση, γεγονός πολύ σημαντικό για τις επιχειρήσεις καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος μεταφοράς. Συγχρόνως, όμως, η κατάσταση αυτή δείχνει και το βαθμό εξάρτησης του δευτερογενή τομέα από τον πρωτογενή: αν η χρονιά ήταν καλή για τους αγρότες τότε και η παραγωγικότητα των επιχειρήσεων θα έχει ανάλογη θετική πορεία. Η παραπάνω σχέση θα πρέπει να θεωρηθεί και αμφίδρομη καθώς μέσω διαπραγματεύσεων με τις επιχειρήσεις καθορίζονται και οι τιμές αγοράς των αγροτικών προϊόντων.

Ο πρωτογενής τομέας βρίσκεται, όμως, και σε άμεση εξάρτηση με τον τριτογενή. Αυτό συμβαίνει γιατί οι αγρότες καταφεύγουν κάθε χρόνο στις τράπεζες προκειμένου να εξασφαλίσουν ένα δάνειο για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των αναγκών τους (λιπάσματα, φυτοφάρμακα, έξοδα μηχανημάτων παραγωγής κλπ).

Η έντονη καθετοποίηση που παρατηρείται μεταξύ των τομέων μπορεί να αποτελεί πλεονέκτημα το οποίο θα πρέπει να βοηθηθεί μέσω της δημιουργίας ενός κατάλληλου δικτύου υποδομών. Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί και η αναγκαιότητα ενός μεταφορικού δικτύου ικανού να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις τόσο του

πρωτογενή όσο και του δευτερογενή τομέα. Η ύπαρξη ενός τέτοιου δικτύου ισχυροποιεί περισσότερο το συγκριτικό πλεονέκτημα καθώς:

- Ο πρωτογενής τομέας γιατί τα προϊόντα θα φτάνουν έγκαιρα και όχι καθυστερημένα οπότε και οι τιμές διάθεσής τους θα είναι υψηλότερες, με άμεση επίπτωση στο εισόδημα των αγροτών.
- Ο δευτερογενής τομέας καθώς έχοντας μειώσει στο ελάχιστο το κόστος μεταφοράς από την πηγή στην επεξεργασία, μια μείωση στο κόστος μεταφοράς προς τις αγορές θα αποτελέσει μια οικονομική ανάσα για τις επιχειρήσεις.
- Ο τριτογενής τομέας γιατί μεγαλύτερος αριθμός επισκεπτών θα μπορεί να έρχεται στο νομό με αποτέλεσμα την αύξηση των εσόδων από αυτόν τομέα της οικονομίας δίνοντας μια ώθηση στην προσπάθεια ανάπτυξης του νομού.

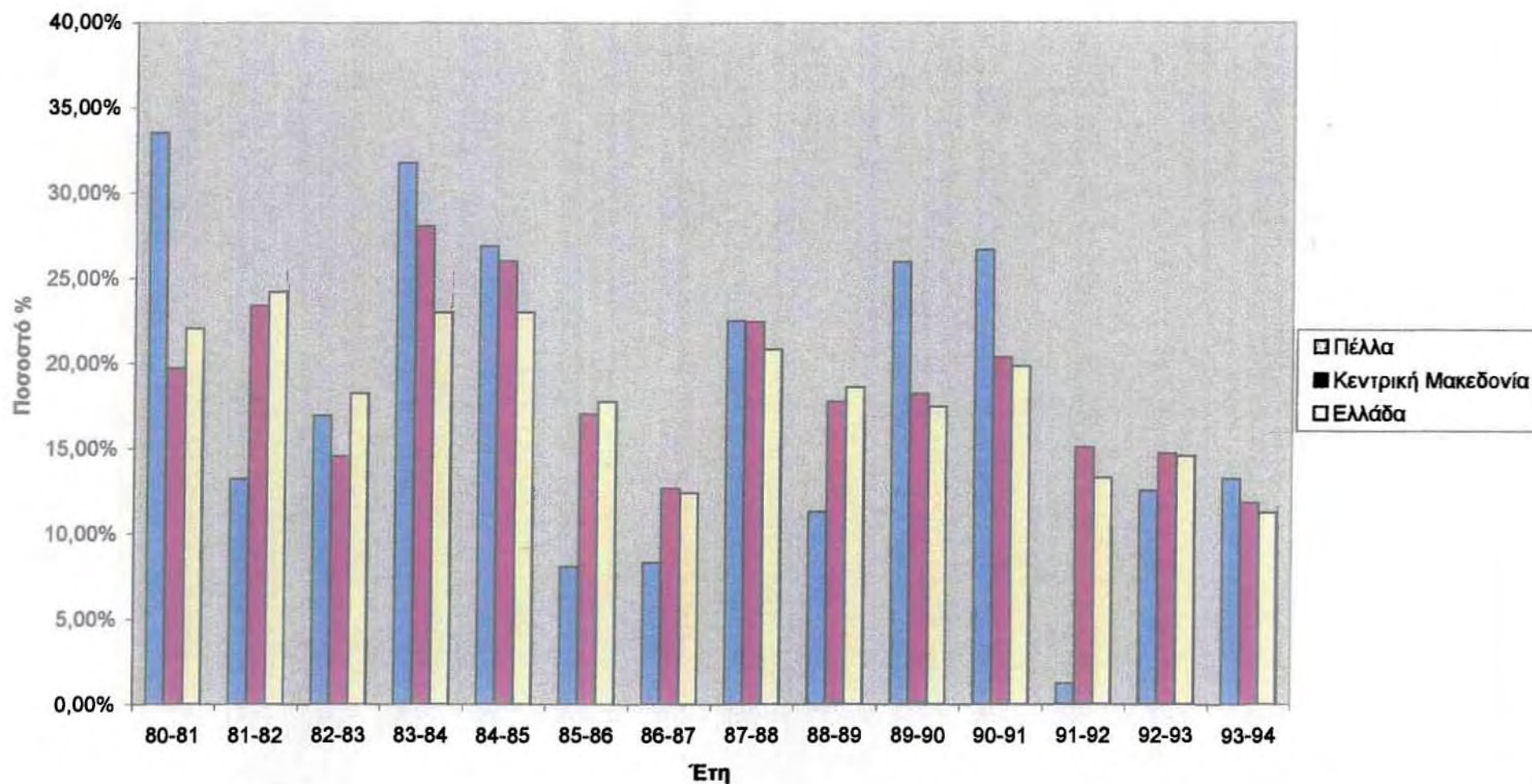
2.8 Οικονομικά μεγέθη

2.8.1 Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ)

Το συνολικό ΑΕΠ του Νομού παρουσιάζει μια συνεχή αύξηση (**Πίνακας 24α**), αντιπροσωπεύοντας το 7,83% του ΑΕΠ της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και το 1,29% του εθνικού ΑΕΠ (στοιχεία 1994). Εμφανίζεται όμως να παρουσιάζει περισσότερο απότομες διαχρονικές διακυμάνσεις από αυτές της Περιφέρειας και της Χώρας (**Διάγραμμα 7**). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η οικονομία του Νομού στηρίζεται κυρίως στον πρωτογενή τομέα, ο οποίος με τη σειρά του εξαρτάται άμεσα από τα καιρικά φαινόμενα. Τις χρονιές όπου οι καιρικές συνθήκες ήταν καλές και ευνοούσαν την παραγωγή, ο ετήσιος ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ ήταν υψηλότερος παρά όταν συνέβαινε το αντίθετο.

Με την πάροδο των ετών και την συνεχή αύξηση της συμμετοχής του τριτογενή τομέα στο συνολικό ΑΕΠ, οι μεταβολές του ΑΕΠ σταθεροποιούνται. Οι παραπάνω απόψεις τεκμηριώνονται στους **πίνακες 24α** και **24β** όπου παρουσιάζονται η ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ και η μεταβολές των ΑΕΠ των τριών τομέων της

Διάγραμμα 7: Διαχρονική μεταβολή (%) του ΑΕΠ στο νομό Πέλλας, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Ελλάδα (τρέχουσες τιμές, εκ. δρχ)(1980-1994)



οικονομίας. Βλέπουμε ότι όταν ο πρωτογενής τομέας παρουσιάζει πτώση, η μεταβολή του ΑΕΠ είναι μικρότερη σε σχέση με άλλες χρονιές όπου δεν υπήρχαν προβλήματα.

2.8.2 ΑΕΠ κατά κεφαλή

Σταθερά ανοδική είναι η πορεία του κατά κεφαλή ΑΕΠ τόσο του Νομού όσο και της Περιφέρειας και της Χώρας, για το χρονικό διάστημα που εξετάζεται (1980-1994) (**Διάγραμμα 8, πίνακας 33**). Συγκρίνοντας τα μεγέθη και των τριών χωρικών επιπέδων, μπορούμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

- Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980, το κατά κεφαλή ΑΕΠ του νομού παρουσιάζεται να είναι αρκετά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο μέγεθος της Περιφέρειας. Από το 1987 και έπειτα σταθεροποιείται σε χαμηλότερα από πριν επίπεδα, κοντά στο μέσο όρο της Κεντρικής Μακεδονίας (**διάγραμμα 9**).
- Ανάλογη είναι και η συσχέτιση του μεγέθους στο νομό με τον εθνικό μέσο όρο. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80, το κατά κεφαλή ΑΕΠ του νομού ήταν ελαφρώς μεγαλύτερο από αυτό της Ελλάδος. Τέλος, κατά το διάστημα 1998-1994, αρχικά παρουσιάζει μια αύξηση, στη συνέχεια όμως ελαττώνεται για να σταθεροποιηθεί στα επίπεδα του εθνικού μέσου όρου (**πίνακας 34, διάγραμμα 9**).

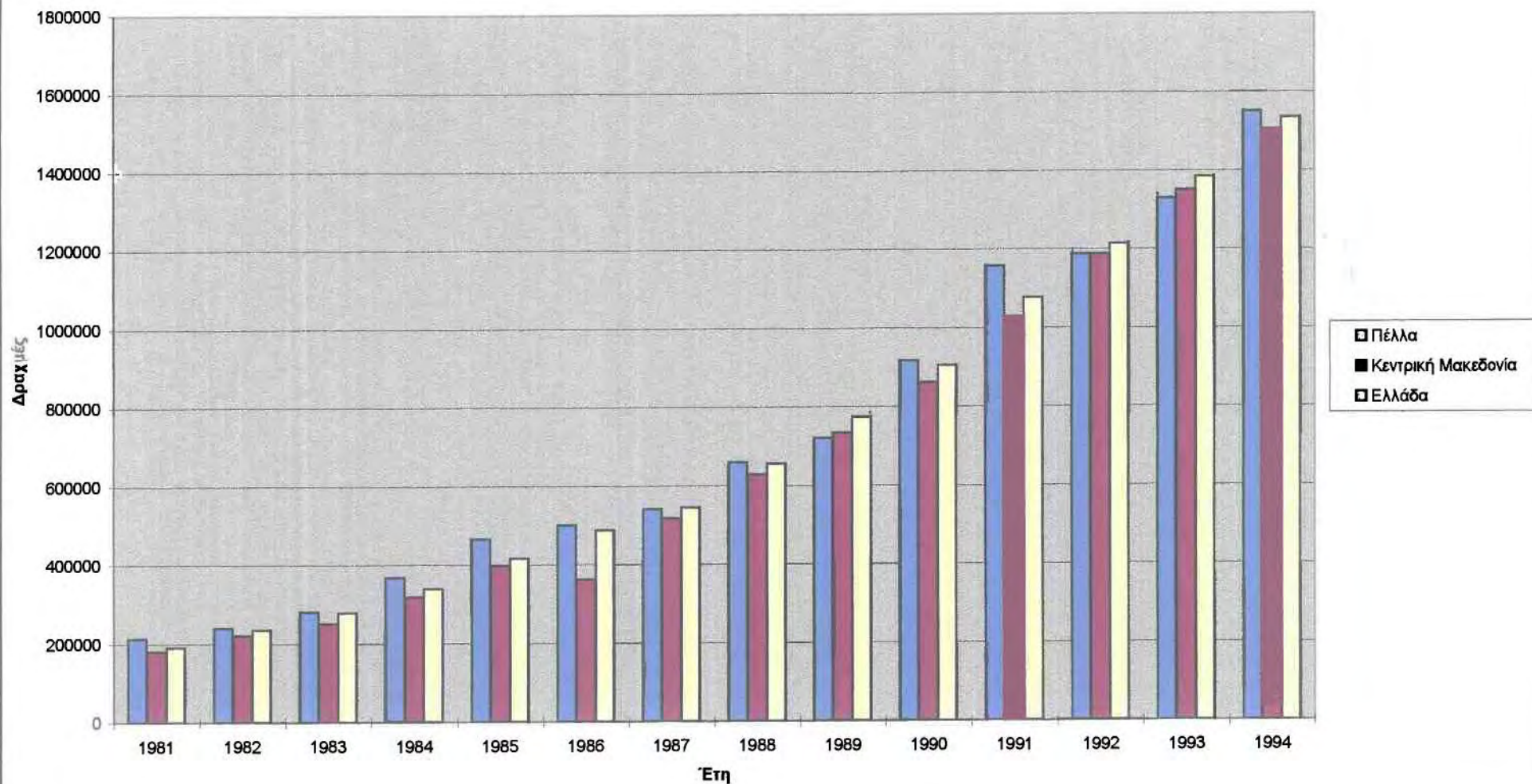
Όσον αφορά την ερμηνεία των διακυμάνσεων του κατά κεφαλή ΑΕΠ, αυτή μπορεί να θεωρηθεί πως έχει δοθεί στην προηγούμενη παράγραφο περιγραφής του συνολικού ΑΕΠ. Έτσι, σε άμεση σύνδεση (εξαρτώμενο) με το συνολικό ΑΕΠ, το κατά κεφαλή ακολουθεί αντίστοιχη πορεία και μεταβολές.

2.8.3 Καταθέσεις

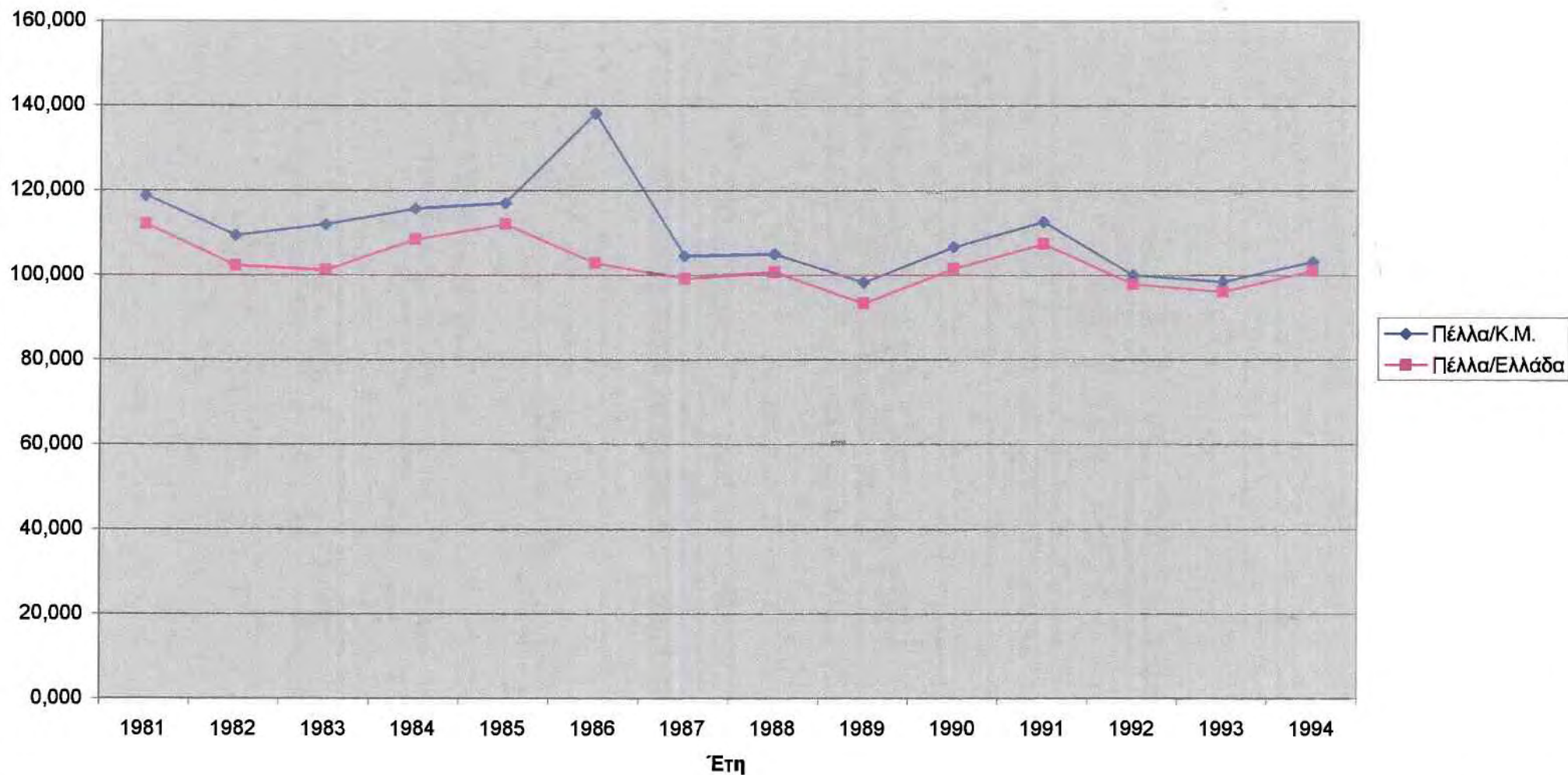
Όπως βλέπουμε και στον **πίνακα 35** ο όγκος των καταθέσεων στο νομό Πέλλας παρουσιάζει μια συνεχή αύξηση με ετήσιο ρυθμό αύξηση μεγαλύτερο του 15%. Εντούτοις, οι κατά κεφαλήν καταθέσεις του νομού εμφανίζονται μικρότερες από τις αντίστοιχες της Κεντρικής Μακεδονίας και της Ελλάδας (**πίνακας 36**).

Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με την Κεντρική Μακεδονία, η Πέλλα βρίσκεται σε χαμηλότερη θέση, με τον δείκτη να κυμαίνεται μεταξύ 67% και 76% του μέσου όρου της περιφέρειας (**πίνακας 37, διάγραμμα 10**). Η θέση του νομού παρουσιάζεται

Διάγραμμα 8: Μεταβολή του ΑΕΠ κατά κεφαλή στο νομό Πέλλας, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Ελλάδα (απόλυτα μεγέθη)(1980-1994)

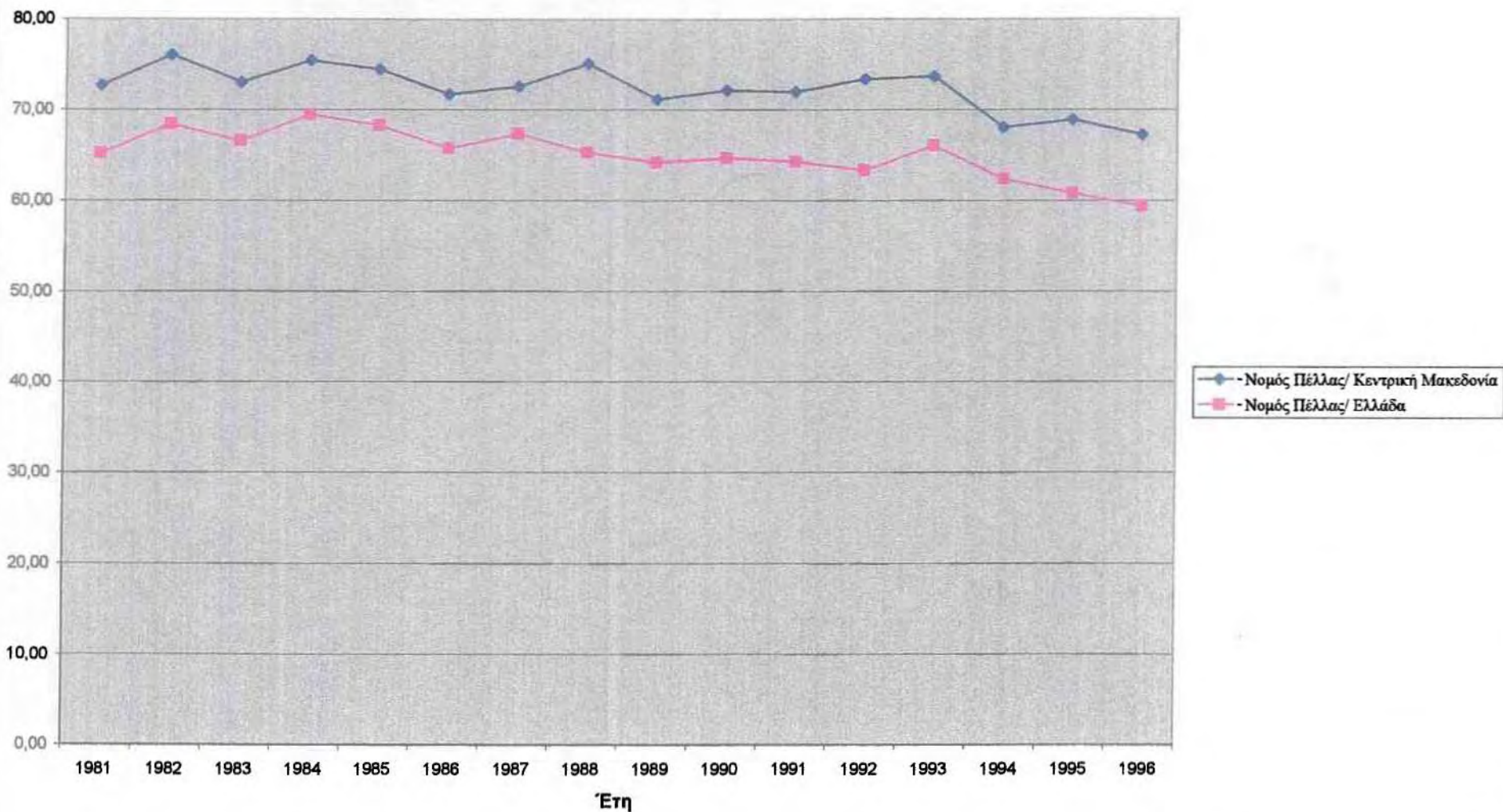


Διάγραμμα 9: Μεταβολή του λόγου του κατά κεφαλή ΑΕΠ του νομού Πέλλας προς τα αντίστοιχα μεγέθη της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Ελλάδας (1981-1994)



Πίνακας 35: Καταθέσεις νομού Πέλλας (εκ. δρχ) (1981-1996)																
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Ταμειευτήριον	5.973	8.291	9.818	13.687	17.396	19.864	25.697	31.474	39.684	45.974	53.342	57.186	63.767	78.475	90.715	104.860
Προθεσμίας	3.509	4.747	5.725	7.427	9.725	11.534	14.486	16.701	19.446	20.648	19.716	21.918	21.924	27.042	29.845	29.542
Εύνολο Αποταμιευτικών	9.482	13.038	15.543	21.114	27.121	31.398	40.183	48.175	59.130	66.622	73.058	79.104	85.691	105.517	120.560	134.402
Οψεως	490	593	665	1.195	841	1.211	1.907	2.291	1.854	3.162	2.757	3.098	8.099	5.041	3.754	4.229
Εύνολο καταθέσεων	9.972	13.631	16.208	22.309	27.962	32.609	42.090	50.466	60.984	69.784	75.815	82.202	93.790	110.558	124.318	138.631
	81-82	82-83	83-84	81-85	85-86	86-87	87-88	88-89	89-90	90-91	91-92	92-93	93-94	94-95	95-96	
Ετήσια μεταβολή (%)	36.69%	18.91%	37.64%	25.34%	16.62%	29.07%	19.90%	20.84%	14.43%	8.64%	8.42%	14.10%	17.88%	12.45%	11.51%	
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος και ίδια επεξεργασία																
Πίνακας 36: Κατά κεφαλή καταθέσεις(δρχ) σε νομό Πέλλας, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και Ελλάδα																
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Νομός Πέλλας	75325	102820	121696	166745	208159	241960	311197	371899	448092	508563	546371	584033	659652	773403	862930	957251
Κεντρική Μακεδονία	103597	135144	166547	221052	279523	337425	428819	495191	630067	705071	759120	795794	895247	1136338	1252767	1423799
Ελλάδα	115510	150348	182838	240033	305062	368241	462067	570129	698749	786812	850576	922903	998644	1240350	1420508	1614650
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος και ίδια επεξεργασία																
Πίνακας 37: Λόγος των κατά κεφαλή καταθέσεων του νομού Πέλλας προς τα αντίστοιχα μεγέθη της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Χώρας																
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Νομός Πέλλας/ Κεντρική Μακεδονία	72,71	76,08	73,07	75,43	74,47	71,71	72,57	75,10	71,12	72,13	71,97	73,39	73,68	68,06	68,88	67,23
Νομός Πέλλας/ Ελλάδα	65,21	68,39	66,56	69,47	68,23	65,71	67,35	65,23	64,13	64,64	64,24	63,28	66,05	62,35	60,75	59,29
Πηγή: Πίνακας 35																

Διάγραμμα 10: Μεταβολή του λόγου των κατά κεφαλή καταθέσεων του νομού Πέλλας προς τα αντίστοιχα μεγέθη της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Ελλάδας (1981-1994)



ακόμη πιο δυσμενής σε σχέση με τη Χώρα καθώς δεν καταφέρνει να ξεπεράσει το 70% του εθνικού μέσου όρου, ενώ σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (1996) υπολείπεται αυτού κατά 40,7%.

2.9 Συμπεράσματα

Λαμβάνοντας υπ' όψιν όλα όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως για την υφιστάμενη κατάσταση του νομού, θα μπορούσαμε να συνοψίσουμε κύρια χαρακτηριστικά του στα εξής κύρια σημεία:

- Ο νομός Πέλλας χαρακτηρίζεται από πολυμορφία σ' ότι αφορά τη μορφολογία αλλά και την οικονομική συνοχή. Πρόκειται κατά βάση για αγροτικό νομό, δεδομένου ότι περίπου το 90% της επιφάνειας του καταλαμβάνεται από καλλιεργήσιμη γη, βοσκότοπους και δάση. Ο πρωτογενής τομέας συμμετέχει σε σημαντικό ποσοστό στη διαμόρφωση του ακαθάριστου τοπικού προϊόντος (Α.Ε.Π. Νομού Πέλλας). Η γεωργία είναι ανεπτυγμένη και ο νομός χαρακτηρίζεται από υψηλό ποσοστό αρδευόμενων εκτάσεων. Χαρακτηριστική όμως είναι η έλλειψη σχεδιασμού στη διάρθρωση των καλλιεργειών ενώ η γεωργική πρόσοδος φαίνεται να εξαρτάται κύρια από την παραγωγή προϊόντων που βρίσκονται "υπό διωγμό" όπως το ροδάκινο, ο καπνός, το μήλο, το βαμβάκι κτλ.
- Στο δευτερογενή τομέα ο Νομός χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μονάδων ελαφριάς βιομηχανίας οι οποίες δραστηριοποιούνται στους κλάδους των ειδών διατροφής, ένδυσης, ξύλινων και μεταλλικών κατασκευών. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση των ΜΜΕ παρατηρείται στις περιοχές Γιαννιτσών, Έδεσσας, και Σκύδρας με την συντριπτική πλειοψηφία αυτών να απασχολούν μόνιμο προσωπικό μικρότερο από 10 άτομα (**Χάρτης 7**). Ιδιαίτερα σημαντική είναι η ανάπτυξη της αγροτοβιομηχανίας η οποία αξιοποιεί ένα σημαντικό μέρος της πρωτογενούς παραγωγής του Νομού με κυρίαρχο προϊόν της μεταποιημένης παραγωγής το κονσερβοποιημένο φρούτο. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αδυναμία του δευτερογενούς τομέα να προσαρμοσθεί στα σύγχρονα δεδομένα της αγοράς. Ενδεικτικά στοιχεία της υστέρησης αυτής είναι η απουσία νέων προϊόντων, προϊόντων ποιότητας, διαδικασιών τυποποίησης και ελέγχου ποιότητας και γενικά πρωτοβουλιών προς την κατεύθυνση της διαφοροποίησης της δευτερογενούς












**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ : *Αναγκαιότητα σύνδεσης του νομού Πέλλας με την Εγνατία Οδό*

ΧΑΡΤΗΣ 7 : *Περιοχές χωροθέτησης βιομηχανικών εγκαταστάσεων νομού Πέλλας*

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Όρια Κράτους
-  Όρια Νομού
-  Όρια Δήμων Καποδιστρια
-  Εθνικό οδικό δίκτυο
-  Επαρχιακό οδικό δίκτυο
-  Σιδηροδρομικό δίκτυο
-  Υπό κατασκευή οδικό δίκτυο
-  Πρωτεύουσες Δήμων Καποδιστρια
-  Βιομηχανικές εγκαταστάσεις

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΙΚΡΑΜΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1999



παραγωγής με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των προϊόντων και ως εκ τούτο των επιχειρήσεων.

- Ο τουρισμός και ο πολιτισμός προβάλλουν τα τελευταία χρόνια ως τομείς με ιδιαίτερη σημασία για το κοινωνικό και οικονομικό γίνεσθαι του νομού. Το φιλόδοξο πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης του ορεινού όγκου του νομού (Βόρας – Λουτράκι – Έδεσσα) παράλληλα με τις πρωτοβουλίες για την ανάδειξη και αξιοποίηση των περιοχών ιδιαίτερης πολιτιστικής σημασίας (Πέλλα- Λόγγος- Έδεσσα κτλ.) δημιουργούν νέες προοπτικές για την ανάπτυξη του νομού, ιδιαίτερα δε για το μειονεκτικό ορεινό τμήμα αυτού. Παρ' όλα όμως τα παραπάνω που προσδιορίζονται ως σημαντικά κύρια στον τομέα των αντίστοιχων υποδομών είναι γεγονός το χαμηλό επίπεδο προσφοράς ή ακόμη η ανυπαρξία των απαραίτητων υπηρεσιών στον τριτογενή τομέα. Ως χαρακτηριστικότερες αναφέρονται οι περιπτώσεις της ανυπαρξίας πρωτοβουλιών για την παροχή απαιτούμενης υπηρεσίας σε θέματα νέων προϊόντων, νέων τεχνικών, προβολής – προώθησης στο χώρο της πρωτογενούς και δευτερογενούς παραγωγής όπως και η έλλειψη σωστά δομημένων αντίστοιχων υπηρεσιών στον τομέα του τουρισμού με έμφαση στην πληροφόρηση, την προβολή, την οργάνωση τουριστικού προϊόντος και την αποτελεσματική του διάθεση στην αγορά.
- Αν και γεωγραφικά κεντρικός νομός στη Βόρεια Ελλάδα, ο νομός Πέλλας φαίνεται να είναι ουσιαστικά απομονωμένος από την υπόλοιπη χώρα αλλά και την ευρύτερη Βαλκανική αφού σ' όλη αφορά το βασικό δίκτυο μεταφορών παρουσιάζεται πλήρως απομονωμένος. Η Ε.Ο. 2 (Θεσ/νίκη - Έδεσσα - Φλώρινα - Νίκη) αποτελεί πλέον κορεσμένη 'περαστική οδό με ιδιαίτερα χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης γεγονός που συνιστά στοιχείο αρνητικής ανταγωνιστικότητας για τα προϊόντα και την ανάπτυξη γενικά του νομού. Όμοια, η ανυπαρξία άμεσης σύνδεσης με τις όμορες χώρες της Βαλκανικής δε βοήθα την ανάπτυξη διακρατικών σχέσεων και την εισδοχή (μετακίνηση) των επιχειρηματιών και των προϊόντων του νομού στις γειτονικές Βόρειες αγορές. Ακόμη και στο επίπεδο νομαρχιακών-επαρχιακών δικτύων η μη ολοκλήρωση των βασικών αξόνων επικοινωνίας μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην ενίσχυση της άποψης περί απομόνωσης του νομού και ιδιαίτερα περιοχών αυτού και ιδιαίτερα των ορεινών (Αλμωπία, Έδεσσα).

- Οι κοινωνικές υποδομές παρά την συνεχή βελτίωση που παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια, κύρια σε επίπεδο έργων υποδομής όπως σχολικές αίθουσες, νοσοκομειακή υποδομή, κέντρα υγείας, κέντρα δημιουργικής απασχόλησης ατόμων με ειδικές ανάγκες κτλ., εμφανίζει ελλείψεις, η κάλυψη των οποίων θεωρείται απαραίτητη για την επίτευξη των επιθυμητών λειτουργικών συνθηκών. Η αξιοποίηση των πόρων των κοινοτικών πρωτοβουλιών για την στήριξη των μειονεκτικών κοινωνικά ομάδων παράλληλα με το πρόγραμμα ενίσχυσης των υποδομών και των δομών υγείας και πρόνοιας, διαμορφώνουν κατάλληλες συνθήκες για την λειτουργία ενός αξιοπρεπούς συστήματος κοινωνικών υπηρεσιών στον νομό με την προϋπόθεση ενίσχυσης σε εξειδικευμένο προσωπικό και σε απαραίτητο εξοπλισμό.
- Η ανεργία αποτελεί πλέον και για τον νομό Πέλλας σημαντικό πρόβλημα αφού τα τελευταία χρόνια σύμφωνα με τα στοιχεία του Ο.Α.Ε.Δ. αγγίζει το 16% του ενεργού πληθυσμού με ιδιαίτερα θιγόμενους τους νέους και τις γυναίκες. Η έλλειψη νέων προϊόντων και συμπληρωματικού εισοδήματος στις αγροτικές περιοχές, η στασιμότητα του δευτερογενούς τομέα και η βραδύτητα που παρατηρείται στην αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων του νομού, στους τομείς του τουρισμού και του πολιτισμού, συμβάλουν στην αύξηση της ανεργίας και μέσω αυτής στην απογύμνωση πληθυσμιακά των αγροτικών περιοχών του νομού.
- Ιδιαίτερα χαρακτηριστική είναι η ανυπαρξία συνολικής στρατηγικής, για την προστασία, την ανάδειξη και την αξιοποίηση του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος του νομού. Η σταθερή υποβάθμιση τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά της Λίμνης Βεγορίτιδας καθώς και η μη αξιοποίηση των πέντε περιοχών Natura 2000, η συνεχιζόμενη, αλλά σαφώς μειωμένη ρύπανση των μεγάλων αποδεκτών του νομού, η συνεχής άναρχη χρήση του υδάτινου δυναμικού του νομού, η ανυπαρξία στρατηγικής σχεδίου ανάπτυξης χώρων ταφής των αστικών απορριμμάτων και των αγροτικών αποσυρόμενων προϊόντων, η απουσία ολοκληρωμένων δικτύων αποχέτευσης και συστημάτων βιολογικού καθαρισμού στους σημαντικούς οικισμούς του νομού καθώς και η μη παρακολούθηση σε συνεχή βάση των παραμέτρων της ποιότητας του περιβάλλοντος και της υγιεινής των κατοίκων αποτελούν σαφή δείγματα της υστέρησης του νομού στα ζητήματα που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και στην αξιοποίηση των φυσικών πόρων μέσα από μια διαρκή και βιώσιμη διαδικασία.

- Ανάλογης με τα προηγούμενα σημασίας είναι και η απουσία μιας σαφούς πολιτικής χρήσεων γης στον νομό τόσο στις αγροτικές όσο και στις αστικές περιοχές, όπου οι αναπτυξιακές δυνατότητες θα προσδιορίζονται με χωροταξικούς όρους με στόχο την συγκέντρωση των πόρων, την ύπαρξη συγκεκριμένα των απαραίτητων υποδομών, και υπηρεσιών αλλά και την προστασία του πολύτιμου φυσικού περιβάλλοντος του νομού.
- Ο νομός Πέλλας χαρακτηρίζεται από σπάνια πολιτιστική κληρονομιά και παράδοση με ιδιαίτερη σημασία για την περιοχή και την χώρα. Παρατηρείται σημαντική υστέρηση στην ανάδειξη και αξιοποίηση των πολύτιμων αυτών στοιχείων του πολιτισμού της περιοχής γεγονός που αποδυναμώνει την αναπτυξιακή διαδικασία στον νομό καθώς και την κοινωνική του συνοχή.
- Σε ότι αφορά τα θέματα διαχείρισης της ανάπτυξης, ο νομός Πέλλας, όπως και η χώρα στο σύνολο της, χαρακτηρίζεται από αναχρονισμό σε θέματα δημόσιας διοίκησης και γενικότερα μηχανισμών υποστήριξης της αναπτυξιακής διαδικασίας. Η ύπαρξη ευέλικτων και αποτελεσματικών δομών όπως είναι οι αναπτυξιακές εταιρείες, οι δημοτικές επιχειρήσεις, και τα γραφεία υποστήριξης παραγωγικών τομέων συντελούν ως ένα βαθμό στην εξυπηρέτηση των σύγχρονων αναγκών δίχως όμως να συγκροτούν από κοινού ένα ενιαίο μηχανισμό υποστήριξης

Συνολικά διαπιστώνεται ότι ο νομός Πέλλας παρουσιάζει μια ιδιαίτερη φυσική και οικονομική ποικιλομορφία, με ξεχωριστούς φυσικούς πόρους και ανθρωπογενείς παρεμβάσεις, στοιχεία που αποτελούν σημαντικές προϋποθέσεις για την βελτίωση της ποιότητας των κατοίκων του νομού. Η παραγωγική ισχύς του νομού στον πρωτογενή τομέα, η ύπαρξη πρωτογενούς ύλης για μεταποίηση, οι φυσικοί πόροι, η ιστορία και η παράδοση του τόπου, αποτελούν στοιχεία που επιτρέπουν την προσδοκία και την αισιοδοξία για καλύτερες συνθήκες ζωής (ΣΠΑ Νομού Πέλλας, Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000-2006).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

'ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ – ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΑΣ: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ'

3.1 Εισαγωγή

Έχει ήδη αναφερθεί ότι για την ανάπτυξη μιας περιοχής, αποτελεί αναγκαία αλλά όχι και ικανή συνθήκη η παρουσία σε αυτήν ενός σύγχρονου μεταφορικού δικτύου υποδομών. Η παρουσία ενός τέτοιου δικτύου, σε συνδυασμό με τη δημιουργία κατάλληλων προϋποθέσεων ανάπτυξης μέσω ενεργειών όπως η ανάδειξη και αξιοποίηση των δυναμικών παραγωγικών της συντελεστών καθώς και η εύρεση λύσης για τα προβλήματα της υπό εξέταση περιοχής, διαμορφώνουν μια πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια για την ανάπτυξη της.

Έχοντας προηγηθεί η παρουσίαση της σχέσης μεταξύ μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης όπως και του έργου της Εγνατίας (Κεφάλαιο 1), καθώς και της υφιστάμενης κατάστασης του νομού (Κεφάλαιο 2), στο παρόν τμήμα της εργασίας επιχειρείται η συνένωση των συμπερασμάτων των κεφαλαίων που προηγήθηκαν.

Στόχος της ένωσης αυτής είναι η δημιουργία του κατάλληλου υποβάθρου πάνω στο οποίο θα βασιστεί η πρόταση της εργασίας. Η πρόταση αποτελεί το τελικό στάδιο μιας προσπάθειας που γίνεται μέσω της εργασίας, να αποδειχθεί ότι η διέλευση της Εγνατίας Οδού πλησίον του νομού Πέλλας και η άμεση σύνδεση του μαζί της, μέσω ενός οδικού άξονα που θα ξεκινάει νότια του νομού και θα τον διασχίζει καταλήγοντας στις περιοχές κοντά στα σύνορα με την Π.Γ.Δ.Μ., θα δημιουργήσει νέα δεδομένα ανάπτυξης για αυτόν, καθώς εκτιμάται πως θα διαμορφωθούν ευνοϊκότερες συνθήκες τόσο για τη δραστηριοποίηση των υφιστάμενων παραγωγικών συντελεστών όσο και για τον απεγκλωβισμό και ενεργοποίηση ανενεργών παραγωγικών πόρων.

3.2 Υφιστάμενη σύνδεση του νομού με την Εγνατία Οδό

Προτού γίνει η παρουσίαση των προβλημάτων και των παραγόντων δυναμικού του νομού, καθώς και του τρόπου με τον οποίο εκτιμάται πως θα βοηθήσει η σύνδεση με την Εγνατία Οδό στην επίλυση και ανάδειξή τους αντίστοιχα, θα πρέπει να γίνει η παρουσίαση των λόγων σύμφωνα με τους οποίους θεωρήθηκε ότι η προβλεπόμενη σύνδεση δεν ικανοποιεί όσο θα έπρεπε τις ανάγκες και απαιτήσεις του νομού για ανάπτυξη, περιορίζοντας ταυτόχρονα και τις αντίστοιχες δυνατότητες του.

Σύμφωνα με τον υπάρχοντα σχεδιασμό της Εγνατίας, προβλέπεται ότι ο Νομός θα μπορεί να έχει πρόσβαση σε αυτή μέσω των έργων (ανισόπεδοι κόμβοι του κυρίως έργου) που γίνονται στους γειτονικούς νομούς Ημαθίας και Θεσσαλονίκης. Ξεκινώντας από νότια, ως πρώτο σημείο σύνδεσης παρουσιάζεται ο ανισόπεδος κόμβος της Εγνατίας στη Βέροια. Από εκείνο το σημείο είναι δυνατή η σύνδεση με την επαρχιακή οδό Βέροιας – Νάουσας – Έδεσσας και κατ' επέκταση με το νομό Πέλλας.

Η συγκεκριμένη επαρχιακή οδός, θα μπορούσε να διαδραματίσει αυτό το ρόλο, αν δεν βρισκόταν σε πολύ κακή κατάσταση. Πρόκειται για έναν άξονα διπλής κατεύθυνσης, με μια λωρίδα (!) ανά κατεύθυνση, με το πλάτος της να μην ξεπερνά τα 8 μέτρα ενώ σε όλη τη διαδρομή συναντώνται κακοτεχνίες στο οδόστρωμα (λακκούβες, καταστρεμμένη άσφαλτος), ελλιπής φωτισμός, παράγοντες που δυσχεραίνουν την κίνηση των οχημάτων. Επιπλέον, τους καλοκαιρινούς μήνες όπου μεγάλες ποσότητες προϊόντων που προορίζονται για απόσυρση μεταφέρονται στις χωματερές, αυξάνει η ολισθηρότητα της οδού λόγω των υγρών που δημιουργούνται από την παρατεταμένη έκθεση των προϊόντων στον ήλιο. Τα υγρά αυτά κατακάθονται στην άσφαλτο, καθιστώντας το οδόστρωμα εξαιρετικά επικίνδυνο, ειδικά όταν αρχίζουν οι βροχές, με αποτέλεσμα να γίνονται πολλά ατυχήματα.

Το δεύτερο σημείο σύνδεσης είναι ανατολικότερα και εντοπίζεται στον κόμβο της Εγνατίας στην Χαλάστρα του νομού Θεσσαλονίκης. Μέσω της Εθνικής οδού 2, η οποία συνδέει το Νομό με το νομό Θεσσαλονίκης, θεωρείται πως θα είναι δυνατή η πρόσβαση στην Εγνατία. Από την παρουσίαση του μεταφορικού δικτύου του νομού (παράγραφος 1.6.1.1), έχει γίνει σαφές ότι η κατάσταση της οδού και σε αυτή την περίπτωση δεν είναι η ενδεδειγμένη για την εξυπηρέτηση του όγκου των μετακινούμενων οχημάτων.

Εκτός των τεχνικών ατελειών που παρατηρούνται σήμερα στο οδικό δίκτυο του νομού, υπάρχουν επιπλέον στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι η επίδραση της Εγνατίας Οδού στα οικονομικά δρώμενα του Νομού, με βάση τους υφιστάμενους τρόπους σύνδεσης, είναι μικρή και σε ορισμένες περιπτώσεις αρνητική. Προκειμένου να στοιχειοθετηθούν οι παραπάνω απόψεις, θεωρήθηκε σκόπιμο να παρουσιαστούν τα συμπεράσματα μελετών που εξετάζουν τις επιπτώσεις της Εγνατίας στην οικονομία των νομών.

Σύμφωνα με τον Πολύζο² και το μοντέλο που χρησιμοποιεί στη μελέτη του, ο νομός Πέλλας εμφανίζεται ελάχιστα ευνοημένος από τον υπάρχον σχεδιασμό της Εγνατίας, ενώ οι τομείς της οικονομίας του, όσον αφορά τη μεταβολή της παραγωγικότητάς τους, ωφελούνται περισσότερο από το σύνολο των υπό κατασκευή οδικών έργων παρά από την Εγνατία Οδό.

Πιο αναλυτικά, στην υποθετική περίπτωση που κατασκευαζόταν μόνο η Εγνατία από το σύνολο των μεγάλων οδικών έργων, θα μειώνονταν σημαντικά η χιλιομετρική (και κατ' επέκταση και η χρονική) απόσταση του Νομού από την ανατολική και δυτική πύλη της χώρας, δηλαδή του νομούς Πρέβεζας και Έβρου αντίστοιχα. Αντίθετα, οι αποστάσεις από την Θεσσαλονίκη και την Αθήνα δεν επηρεάζονται από την κατασκευή της Εγνατίας ενώ δεν παρουσιάζεται καμιά εκτίμηση για τη μείωση του χρόνου προς τις χώρες της Ευρώπης. Γίνεται, λοιπόν, αντιληπτό από αυτή την παρατήρηση ότι η κατασκευή της Εγνατίας έστω και υπό αυτούς τους όρους μειώνει σημαντικά τις αποστάσεις του νομού από τις υπόλοιπες εγχώριες και διεθνείς περιοχές.

Περνώντας, όμως, στους οικονομικούς τομείς, η επίδραση της υπάρχουσας σύνδεσης με την Εγνατία δεν επηρεάζει καθόλου τη συνολική αύξηση του παραγόμενου προϊόντος. Αντίθετα, μέσα από τα στοιχεία της μελέτης προκύπτει ότι η αύξηση του συνολικού παραγόμενου προϊόντος από την κατασκευή του συνόλου των έργων είναι σημαντική (Πολύζος, 1998: 300).

Όσον αφορά το ΑΕΠ του Νομού, η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τόσο βραχυχρόνια όσο και μακροχρόνια το ΑΕΠ μεταβάλλεται αρνητικά στην περίπτωση που εξετάζεται, με τη μακροχρόνια μεταβολή να είναι δυσμενέστερη από τη βραχυχρόνια (Πολύζος, 1998: 333).

Υπάρχει όμως και η αντίθετη άποψη, σύμφωνα με την οποία ο νομός θα έχει οφέλη από την Εγνατία Οδό. Σύμφωνα με την Κακάνη και το μοντέλο το οποίο χρησιμοποιεί, παρουσιάζεται ο νομός Πέλλας να επωφελείται της διέλευσης της Εγνατίας καθώς εκτιμάται ότι θα αυξηθεί το ΑΕΠ του εξαιτίας της κατασκευής της. Πιο συγκεκριμένα, εκτιμάται ότι η ποσοστιαία αύξηση του ΑΕΠ θα ανέλθει σε **4,78%**,

² Η επιλογή της μελέτης του Πολύζου έγινε γιατί εξετάζει τις μεταβολές στις οικονομίες της πλειοψηφίας των νομών της Ελλάδος (39 από τους 52), σε δύο περιπτώσεις: α) αν κατασκευαστεί το σύνολο των οδικών έργων και β) αν κατασκευαζόταν μόνο η Εγνατία Οδός. Τα αποτελέσματα της μελέτης αυτής χρησιμοποιήθηκαν καθώς θεωρήθηκε ότι η Εγνατία Οδός θα αποτελέσει τη γρηγορότερη οδό για τη μεταφορά των τοπικών προϊόντων στο εξωτερικό αλλά και μια δίοδο για τη μετακίνηση των τουριστών από το εξωτερικό προς το νομό. Επομένως, εξετάζοντας την περίπτωση όπου κατασκευαζόταν μόνο η Εγνατία από το σύνολο των έργων, γίνεται εμφανής η επίδραση του έργου στο νομό.

ποσοστό αρκετά υψηλό δεδομένου ότι η αντίστοιχη αύξηση των υπολοίπων νομών της Κεντρικής Μακεδονίας είναι μικρότερη.

Αυτό που παρατηρείται, λοιπόν, είναι ότι με βάση τις παραπάνω μελέτες η απλή διέλευση της Εγνατίας Οδού νοτίως του νομού Πέλλας, χωρίς να υπάρχει άμεση σύνδεση με αυτόν, δεν έχει καμία ουσιαστική θετική επίπτωση στην προσπάθεια ανάπτυξης του νομού Πέλλας, σε αντίθεση με τους άλλους νομούς τους οποίους ο οδικός αυτός άξονας διασχίζει.

3.3 Προβλήματα λόγω έλλειψης κατάλληλης υποδομής

Έχοντας προηγηθεί η παρουσίαση της θέσης ότι η υπάρχουσα υποδομή και σύνδεση με την Εγνατία Οδό δεν επαρκεί για την σωστή ανάπτυξη του νομού, θεωρήθηκε σκόπιμο να γίνει μια παρουσίαση των προβλημάτων που εμφανίζονται και έχουν να κάνουν με αυτή την έλλειψη κατάλληλης υποδομής. Τα προβλήματα αυτά εντοπίζονται τόσο στους τομείς της οικονομίας που είναι ενεργοί όσο και στις προσπάθειες ενεργοποίησης και αξιοποίησης παραγωγικών συντελεστών που θεωρείται ότι θα βοηθήσουν θετικά στην ανάπτυξη του νομού. Πιο συγκεκριμένα, οι δυσκολίες (προβλήματα) εμφανίζονται στις εξής περιπτώσεις:

3.3.1 Μεταφορά προϊόντων

Η μεταφορά των προϊόντων του νομού παρουσιάζει δυσκολίες λόγω της απομόνωσης του από τα μεγάλα οδικά δίκτυα. Έτσι, η μετακίνησή τους προς τις διεθνείς αγορές γίνεται με καθυστέρηση, με αποτέλεσμα να βρίσκονται σε δυσμενέστερη θέση, όσον αφορά την έγκαιρη άφιξή τους, έναντι των προϊόντων των άλλων κρατών. Από τις διεθνείς αγορές, κύριοι αγοραστές των αγροτικών προϊόντων του νομού είναι η ΕΕ καθώς και οι χώρες της Βαλκανικής, ενώ πρόσφατα ξεκίνησαν οι μεταφορές και προς τη Ρωσία.

Ξεκινώντας από την ΕΕ, η διαδρομή που ακολουθούνταν για τη μεταφορά των προϊόντων ήταν μέσω του οδικού δικτύου της Πρώην Γιουγκοσλαβίας, οπότε έφταναν σε Αυστρία, Γερμανία και Γαλλία καθώς και στις χώρες του πρώην ανατολικού μπλοκ. Την τελευταία δεκαετία, όμως, η διαδρομή αυτή ουσιαστικά δεν υφίσταται λόγω της

εμπόλεμης κατάστασης που επικρατούσε. Ακόμη και όταν σταμάτησαν οι πολεμικές συρράξεις το οδικό δίκτυο των νέων πια χωρών ήταν κατεστραμμένο. Επιπλέον, οι μεταφορείς των προϊόντων θα έπρεπε να διέλθουν από περισσότερα του ενός κράτη, γεγονός που συνεπαγόταν περισσότερους συνοριακούς ελέγχους και τεράστιες καθυστερήσεις στα τελωνεία των κρατών. Η κατάσταση επιδεινώθηκε και πάλι πριν από λίγους μήνες με την επίθεση του ΝΑΤΟ προς τη Νέα Γιουγκοσλαβία.

Για να γίνει περισσότερο κατανοητή η δυσμενής κατάσταση όσον αφορά τη μεταφορά των τοπικών προϊόντων στις διεθνείς αγορές αναφέρεται χαρακτηριστικά πως οι ξένοι ανταγωνιστές - στην παραγωγή ροδάκινων – Ιταλοί και Ισπανοί, έχουν το πλεονέκτημα της άμεσης πρόσβασης στις μεγάλες Ευρωπαϊκές αγορές (Γαλλία, Γερμανία, Αγγλία, Ολλανδία). Το κόστος μεταφοράς είναι μικρότερο για τους Ιταλούς κατά 35 δραχμές ανά κιλό περίπου ενώ οι τιμές πώλησης των προϊόντων είναι 15 δραχμές τουλάχιστον υψηλότερες λόγω έγκαιρης άφιξης των εμπορευμάτων τους.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα οι μόνες διέξοδοι για τη μεταφορά των τοπικών προϊόντων προς την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Ηγουμενίτσας, κυρίως το δεύτερο. Θεωρώντας ότι η διαδρομή Ηγουμενίτσα-Θεσσαλονίκης θα μειωθεί λόγω της Εγνατίας, απομένει να υπάρξει σύνδεση του νομού με την Εγνατία και κατ' επέκταση με τα διαμετακομιστικά κέντρα που αναφέρθηκαν.

Όσον αφορά τη Ρωσία, οι συναλλαγές με αυτήν αλλά και με τις χώρες της Βαλτικής που αναπτύχθηκαν τα τελευταία χρόνια, βρίσκονται ακόμη σε πρώιμο στάδιο και αντιμετωπίζουν προβλήματα. Παρ' όλα τα προβλήματα όμως, το ενδιαφέρον των τοπικών επιχειρηματιών συνεχίζεται για την εν λόγω αγορά καθώς το πληθυσμιακό μέγεθος της περιοχής θεωρείται ότι θα απορροφήσει ακόμη περισσότερες παραγόμενες ποσότητες προϊόντων (πάνω από 200 εκ κάτοικοι). Η σύνδεση με τις χώρες αυτές θεωρείται ότι θα επιτευχθεί μέσω κάθετων αξόνων της Εγνατίας. Ο Νομός Πέλλας, όμως, στερείται άμεσης σύνδεσης με την Εγνατία ενώ δεν προβλέπεται η κατασκευή κανενός άξονα στο άμεσο μέλλον.

Τέλος, είναι γνωστό από την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, ότι ένα μεγάλο τμήμα των γεωργικών προϊόντων κατευθύνεται προς τα ΠΓΔΜ και τις άλλες χώρες της Βαλκανικής χερσονήσου. Και αν η σύνδεση με τις χώρες της Ανατολικής Βαλκανικής μπορούμε να πούμε ότι θα γίνει μέσω των κάθετων αξόνων της Εγνατίας (αν και υπάρχουν τα γνωστά προβλήματα για το νομό), δεν υπάρχει δίοδος για τη ΠΓΔΜ με την οποία ο νομός βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση (!!!!), με περαιτέρω

βλέψεις για τις βορειότερες αγορές. Για τη μεταφορά των τοπικών προϊόντων στις περιοχές αυτές θα πρέπει να ακολουθείται μια κυκλική διαδρομή, οπότε και θα μεταφέρονται μέσω των νομών Φλωρίνης ή Κιλκίς.

3.3.2 Απομόνωση νομού

Η απομόνωση του νομού αποτελεί έναν από τους παράγοντες που λειτουργούν αρνητικά στην προσπάθεια ανάπτυξης του. Με τον όρο ‘απομόνωση’ εννοείται τόσο η μη δυνατότητα του νομού να έχει πρόσβαση σε υπηρεσίες και αγαθά που είναι δυνατόν να χρησιμεύσουν στην ανάπτυξη του, όσο και τα αποτελέσματα (επακόλουθα) της κατάστασης αυτής. Για παράδειγμα, ο νομός Πέλλας, δεν έχει άμεση πρόσβαση στην Εγνατία Οδό αλλά και σε κανένα άλλο μεγάλο οδικό έργο (απομόνωση ως αίτιο αποκλεισμού). Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να επωφεληθεί των πλεονεκτημάτων που παρέχουν τα παραπάνω δίκτυα (απομόνωση ως αποτέλεσμα αποκλεισμού). Αυτό, λοιπόν, που πρέπει να εξεταστεί πρωτίστως είναι τα αίτια που οδήγησαν σε αυτή την κατάσταση, ξεκινώντας από τη γεωγραφική θέση του νομού.

Αλήθεια που βρίσκεται ο νομός Πέλλας; Βρίσκεται μακριά από τα κέντρα αποφάσεων και τις περιοχές ανάπτυξης ή όχι; Είναι, τελικά, η θέση του στο χώρο, ο λόγος που τον οδήγησε στην απομόνωση;

Προκειμένου να απαντηθούν τα παραπάνω ερωτήματα θα πρέπει εξεταστεί η θέση του νομού σε δύο διαφορετικές γεωγραφικές κλίμακες: την ελληνική επικράτεια και το Βαλκανικό χώρο. Δε συμπεριλήφθηκε η διάσταση της ΕΕ, καθώς σε αυτή την περίπτωση η θέση του νομού θεωρείται ότι ταυτίζεται μαζί με τη θέση της Ελλάδας, δηλαδή είναι απομακρυσμένη και απομονωμένη από τον πυρήνα της Ένωσης.

Κοιτάζοντας, λοιπόν, έναν χάρτη της Ελληνικής επικράτειας θα δούμε ότι πρόκειται για έναν ακριτικό νομό της ηπειρωτικής Ελλάδος. Βρίσκεται κοντά σε μεγάλο οικονομικό κέντρο, τη Θεσσαλονίκη, ενώ όσον αφορά την αναπτυξιακή του προσπάθεια, αυτή στηρίζεται κυρίως στον πρωτογενή τομέα και δευτερευόντως στον ανερχόμενο τριτογενή. Ως ένα μειονέκτημα του καταγράφεται η μεγάλη απόσταση του από την Αθήνα, το **σημερινό** κέντρο των αποφάσεων, μειονέκτημα το οποίο όμως θα αντισταθμιστεί με τη γειτνίασή του με την Θεσσαλονίκη. Το γιατί εξηγείται αμέσως παρακάτω.

Μετά την πτώση των σοσιαλιστικών καθεστώτων των χωρών των Βαλκανίων, νέες ισορροπίες και σχέσεις διαμορφώθηκαν μεταξύ των χωρών αυτών και της Ελλάδος. Η αλλαγή του πολιτικού σκηνικού της Βαλκανικής ενδοχώρας, επέδρασε και στις ισορροπίες (σχέσεις) που είχαν αναπτυχθεί μεταξύ των διαφόρων περιοχών του ελληνικού χώρου, καθώς θεωρείται ότι θα υπάρξει μια μετατόπιση του πυρήνα ανάπτυξης προς τα βόρεια. Έτσι, μετά από πολλά χρόνια, κέντρο της ανάπτυξης του ευρύτερου ελληνικού χώρου δεν μπορεί να θεωρηθεί μόνο Αθήνα αλλά και η Θεσσαλονίκη μαζί με τους υπόλοιπους νομούς της βόρειου Ελλάδος. Αυτή η επισήμανση ενισχύεται από τις κατά καιρούς διατυπωμένες απόψεις σύμφωνα με τις οποίες θα πρέπει να υπάρξει μια αποκέντρωση αρμοδιοτήτων και ευθυνών, με στόχο την ενδυνάμωση της περιφέρειας.

Στην ευρύτερη, λοιπόν, περιοχή των Βαλκανίων, η θέση του νομού (Χάρτης 8³) αλλά και του υπόλοιπου βορειοελλαδίτικου χώρου ισχυροποιείται, καθώς ενώ δεν χάνει την επαφή με τα ελληνικά κέντρα πολιτικών αποφάσεων (Θεσσαλονίκη – Αθήνα) αυτόματα εμφανίζεται με ένα ισχυρότατο πλεονέκτημα, αυτό της άμεσης γειτνίασης σε χώρες προσφοράς ευκαιριών ανάπτυξης για τις τοπικές επιχειρήσεις. “Οι βόρειες περιοχές της χώρας έχουν σήμερα την ιστορική ευκαιρία να μετατρέψουν το παραδοσιακό μειονέκτημα της απομακρυσμένης περιφέρειας, σε πλεονέκτημα εγγύτητας στον νέο οικονομικό χάρτη που διαμορφώνεται και να αναδειχθούν σε πόλους ανάπτυξης και ευημερίας” (Σημίτης, 1996).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ελάττωση της απόστασης από την Αθήνα (λόγω ΠΑΘΕ), παρουσιάζεται να είναι φαινομενική παρά πραγματική και ότι δεν συνεπάγεται μια σημαντική αλλαγή της θέσης του νομού στην ιεραρχία της χώρας. Πράγματι, όσο η συντριπτική πλειοψηφία των αρμοδιοτήτων θα συνεχίσει να βρίσκεται συγκεντρωμένη στην Αθήνα, τόσο ο Νομός θα συνεχίσει να είναι (μακριά) αποκεντρωμένος από τα κέντρα αποφάσεων. Οι νέες πολιτικές καταστάσεις, όμως, όπως διαμορφώνονται δείχνουν να ευνοούν μια διαδικασία αναβάθμισης του ρόλου της Θεσσαλονίκης, με τη μετατόπιση αρμοδιοτήτων και υπηρεσιών προς αυτή, έχοντας ως λογικό επακόλουθο οι δυνατότητες και ευκαιρίες ανάπτυξης του νομού να αυξάνονται.

³ Ο χάρτης 8 είναι το αποτέλεσμα της ίδιας επεξεργασίας ενός χάρτη που απεικόνιζε την ανατολική Ευρώπη. Στην προσπάθεια ‘απομόνωσης’ των χωρών των Βαλκανίων προκειμένου να δημιουργηθεί ένας νέος χάρτης, στάθηκε αδύνατο να μην συμπεριληφθεί η Ουγγαρία, η οποία όμως δεν ανήκει στις Βαλκάνια, καθώς σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση δε θα παρουσιάζονταν



Χάρτης 8: Ο νομός Πέλλας στα Βαλκάνια

Με βάση, λοιπόν, τα παραπάνω δεν μπορεί να επικρατεί πλέον η παραδοσιακή αντίληψη ότι ο νομός αποτελεί τέρμα δικτύων, είτε επρόκειτο για οδικά είτε για σιδηροδρομικά είτε για άλλα δίκτυα. Σήμερα βασίμως θα μπορεί να θεωρηθεί ως κόμβος αλλά και αρχή δικτύων (Λιάσκας, 1999).

Η ανάλυση που προηγήθηκε οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η γεωγραφική θέση του νομού πρέπει να θεωρείται (λαμβάνεται ως) πλεονέκτημα παρά (ως) τροχοπέδη στην προσπάθεια ανάπτυξης του. Το πλεονέκτημα της θέσης, όμως, αντισταθμίζεται από δύο παράγοντες: την κακή ποιότητα του οδικού δικτύου που συνδέει το νομό με τη Θεσσαλονίκη αλλά και την Ελλάδα γενικότερα, καθώς και η ανυπαρξία οδικού άξονα που να συνδέει το νομό με τα Βαλκάνια. “Και είναι πράγματι απορίας άξιο πως δεν υπάρχει μια οδική διέξοδος προς τα πάνω όταν υπάρχουν 13 αψύλακτες διαβάσεις αλλά δεν υπάρχει καμία επίσημη δίοδος” (Πασχαλίδης, 1999).

3.3.3 Ποιότητα Υφιστάμενων Μεταφορικών Υποδομών

Ήδη έχει γίνει κατανοητό από προηγούμενες αναφορές, ότι η κατάσταση του οδικού δικτύου από τεχνικής πλευράς, δεν είναι η κατάλληλη για τον αριθμό των μετακινούμενων σε αυτό οχημάτων. Η τελευταία φορά όπου έγιναν εργασίες συντήρησής του ήταν πριν 15 χρόνια με αποτέλεσμα σήμερα να απαιτούνται 300.000.000 δραχμές για την πραγματοποίηση τέτοιου είδους εργασιών (Πέτσος, 1999). Επίσης, έχει καταστεί (παρ.1.6.1.1, 3.2) σαφές ότι τους καλοκαιρινούς μήνες η διάσχισή τους γίνεται ακόμη πιο επικίνδυνη λόγω του αυξημένου αριθμού φορτηγών που μεταφέρουν τα τοπικά προϊόντα αλλά και της ολισθηρότητας τους.

Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο του νομού, γίνονται προσπάθειες αναβάθμισής του, ως τμήμα του δικτύου της Δυτικής Μακεδονίας, οπότε και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για να αυξηθεί ο αριθμός επισκεπτών που θα έρθουν στο νομό. Οι ευνοϊκές συνθήκες για αύξηση του τοπικού εισοδήματος μέσω του τουρισμού που δημιουργούνται με αυτόν τον τρόπο, αντισταθμίζονται από την ενέργεια του ΟΣΕ να καταργήσει την απευθείας σύνδεση Αθήνα - Έδεσσα - Κοζάνη ως αντιοικονομική, αποκόπτοντας ουσιαστικά την άμεση σύνδεση που είχε ο νομός από τη κεντρική και νότιο Ελλάδα. Έτσι, σήμερα για να μπορέσει κάποιος επισκέπτης να έρθει

σιδηροδρομικώς στο Νομό, θα πρέπει να κατεβαίνει στο Πλατύ (Ημαθίας), να περιμένει 2 ώρες μέχρι να περάσει η ανταπόκριση που κατευθύνεται για Πέλλα.

Είναι προφανές, μετά τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, ότι το μεταφορικό δίκτυο του νομού δεν είναι σε κατάσταση να ικανοποιήσει τις υπάρχουσες ανάγκες για μετακίνηση ατόμων και μεταφορά προϊόντων.

3.3.4 Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού

Η κακή ποιότητα του μεταφορικού δικτύου του νομού, έχει αρνητική επίδραση και στις όποιες προσπάθειες ανάπτυξής του. Τα τελευταία χρόνια, έχοντας συνειδητοποιήσει οι τοπικοί παράγοντες το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσουν τα φυσικά και ανθρωπογενή χαρακτηριστικά που διαθέτει ο νομός στην προσπάθεια για περαιτέρω ανάπτυξή του, προχώρησαν μια σειρά ενεργειών ανάδειξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Εντούτοις, αν και υπάρχουν πλούσια αποθέματα πόρων που μπορούν να αξιοποιηθούν, η όλη διαδικασία εκμετάλλευσης (αξιοποίησης) παραμένει στάσιμη ή προχωρά με αργούς ρυθμούς για διάφορους λόγους. Παρακάτω θα γίνει μια παρουσίαση εκείνων που θεωρείται πως σχετίζονται με την κακή ποιότητα του μεταφορικού δικτύου του Νομού και τον αποκλεισμό του από την Εγνατία Οδό.

3.3.4.1 Χιονοδρομικό κέντρο Βόρα

Το 1983 ξεκίνησε ένα σχέδιο ανάπτυξης του ορεινού όγκου του Βόρα (Καϊμάκτσαλαν) με τη δημιουργία ενός χιονοδρομικού κέντρου. Χρειάστηκε να περάσουν 11 χρόνια για να ολοκληρωθεί αυτό το πρόγραμμα πάνω για το οποίο δαπανήθηκαν 2.300 εκ δρχ. Τα αποτελέσματα ήταν θεαματικά: ο αριθμός των επισκεπτών αυξήθηκε με γεωμετρική πρόοδο (πίνακας 38) κατά τη διάρκεια των 6 χρόνων λειτουργίας του, ωθώντας όλη την ορεινή περιοχή σε τροχιά ανάπτυξης.

Πίνακας 38: Αριθμός επισκεπτών και καρτών χιονοδρομικού κέντρου Βόρα		
Περίοδος	Αριθμός επισκεπτών	Αριθμός χιονοδρομικών καρτών
1993-1994	4882	
1994-1995*	27400	2800
1995-1996**	56800	1700
1996-1997	73600	40000
1997-1998***	100000	35000
1998-1999***	120000	35000
* πειραματική λειτουργία μόνο Σαββατοκύριακα		
** Δύσκολες συνθήκες πρόσβασης (μη ασφαλτοστρωμένη συνδετήρια οδός)		
*** Εκτιμήσεις		

Πηγές: Βάση Αναπτυξιακών Δεδομένων ΑΝ.ΠΕ. Α.Ε,
 Ν.Α. Πέλλας, Δημοτική Επιχείρηση Καταρρακτών Έδεσσας, Όμιλος Χιονοδρόμων
 Έδεσσας
 ΕΟΤ, ΕΣΥΕ, Σωματείο ιδιοκτητών ξενοδόχων Πέλλας

Συγχρόνως αναπτύχθηκε και η περιοχή γύρω από το κέντρο, μια περιοχή που ήταν για χρόνια ξεχασμένη και που τώρα έχουν γίνει επενδύσεις συνολικού ύψους 1,5 δις δραχμών. Οι επενδύσεις αφορούν την κατασκευή εγκαταστάσεων υποδοχής των επισκεπτών, στους οικισμούς κοντά στο χιονοδρομικό. Είναι, λοιπόν, εμφανές ένα κεφάλαιο το οποίο τόσα χρόνια ήταν αναξιοποίητο, ενεργοποιήθηκε και τώρα αποδίδει.

Ποιες θα είναι όμως οι προοπτικές για τη συνέχιση αυτής της προσπάθειας ανάπτυξής του, όταν με την κατασκευή της Εγνατίας και τη μη σύνδεση του νομού με αυτή ένας όταν μεγάλος αριθμός επισκεπτών θα προτιμάει να πηγαίνει στα γειτονικά χιονοδρομικά κέντρα, στα 3-5 πηγάδια Ναούσης και τη Βασιλίτσα Γρεβενών, λόγω ταχύτερης σε αυτά πρόσβασης ; Και βέβαια κάτι τέτοιο θα γίνει γιατί ο ταξιδιώτης που θα ξεκινάει από Θεσσαλονίκη θα μπορεί να είναι σε 1 ώρα και ένα τέταρτο στη Βασιλίτσα ενώ με την υπάρχουσα υποδομή του νομού θα θέλει τουλάχιστον δύο ώρες για να φτάσει στο Βόρα.

Γίνεται επομένως αντιληπτό, ότι μια ουσιαδής συνιστώσα ανάπτυξης του νομού, ενδεχομένως να παραμείνει ανεκμετάλλευτη χωρίς την ύπαρξη μέρους των κατάλληλων υποδομών που θα τη στηρίξουν. Δεδομένου ότι έχουν ολοκληρωθεί σχεδόν στο σύνολό τους τα έργα για το χιονοδρομικό κέντρο (ηλεκτρικό δίκτυο αναβατήρα, δρόμοι πρόσβασης, ξενώνες υποδοχής επισκεπτών και άλλα), απομένει να πραγματοποιηθούν και τα έργα που θα εξασφαλίζουν την ταχεία και ασφαλή μεταφορά των επισκεπτών από τις υπόλοιπες περιοχές της Ελλάδος. Σε αυτή την κατηγορία υπάγονται η βελτίωση του υπάρχοντος οδικού δικτύου καθώς και η σύνδεση του νομού με τα μεγάλα διαπεριφερειακά οδικά έργα και δη την Εγνατία Οδό.

3.3.4.2 Αρχαιολογικοί χώροι

Σε όλη την έκταση του Νομού υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός μνημείων και χώρων από όλες τις περιόδους της ελληνικής ιστορίας, που μαρτυρούν την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά του ενώ η αξιοποίηση τους ως τουριστικούς πόρους μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό (παράγοντα) κεφάλαιο για την ανάπτυξη του .

Σήμερα, από την πλευρά της πολιτείας επιχειρείται μια προσπάθεια κοινωνικής ανάδειξης των αρχαιολογικών χώρων. Με τον όρο ‘κοινωνική ανάδειξη’ νοείται η προσπάθεια ενδυνάμωσης της σχέσης επαφής του κοινού με τον χώρο και το μνημείο, με προϋπόθεση πάντα το σεβασμό στο μνημείο και με στόχο την ανάδειξη και προβολή της πολιτιστικής και διαχρονικής αξίας του. Δίνεται δηλαδή μεγαλύτερη έμφαση στην κατανόηση του αντικειμένου από το κοινό, αφ’ ενός μέσα από την όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη μορφή του αφ’ ετέρου μέσα από τη σωστή πληροφόρηση (Λιλιμπάκη-Ακαμάτη, 1999).

Το Υπουργείο Πολιτισμού, βάσει των απαιτήσεων αυτών, προχώρησε στην εφαρμογή πιλοτικών προγραμμάτων συνολικής ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων με κύριο στόχο την αντιστροφή της αντίληψης που θέλει το μνημείο και τον αρχαιολογικό χώρο να συνδέονται με μουσειακού τύπου λειτουργία, αποκομμένη από τη σύγχρονη ζωή και κοινωνική συμμετοχή (Γεωργοπούλου, 1999).

Το πρώτο πιλοτικό πρόγραμμα που ξεκίνησε με αυτή τη φιλοσοφία αφορά το αρχαιολογικό τρίγωνο Πέλλα - Δίον - Βεργίνα. Η δυναμική ανάπτυξη του τριγώνου αυτού θα τροφοδοτήσει αλλά και θα συμπληρωθεί από την ανάπτυξη των υπολοίπων αρχαιολογικών χώρων της Μακεδονίας που είναι ανάλογης σημασίας αλλά μικρότερης δυναμικής. Θα συμβάλλει επίσης στον επαναπροσδιορισμό των οικονομικών σχέσεων και την διανομή και ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος.

Δημιουργείται ή σωστότερα ενεργοποιείται, ένας δυναμικός παράγοντας ανάπτυξης, αυτός του αρχαιολογικού τουρισμού, προσθέτοντας μια ακόμη παράμετρο που συμβάλλει ουσιαστικά στην προσπάθεια ανάπτυξης του νομού. Η ενέργεια αυτή θα πρέπει να θεωρηθεί ως μια από τις προϋποθέσεις επιτυχίας του εγχειρήματος καθώς το ίδιο αναγκαία είναι και η ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών πρόσβασης σε αυτούς του χώρους, παράμετρος που αποτελεί ένα από τα αδύναμα σημεία του Νομού. Επιπλέον ο νομός Πέλλας παρουσιάζει ένα σοβαρό μειονέκτημα σε σχέση με τους δύο άλλους

νομούς: στερείται σύνδεσης με τους μεγάλους οδικούς άξονες. (και επιπλέον το υπάρχον μεταφορικό του δίκτυο δεν είναι ικανό να ικανοποιήσει τις νέες ανάγκες).

Το νομό Πιερίας διασχίζει ο οδικός άξονας Πάτρα – Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (ΠΑΘΕ), με το Δίον να είναι σε άμεση γειτνίαση με αυτόν (σχεδόν πάνω σε αυτόν), ενώ ο νομός Ημαθίας εκτός του ότι περιλαμβάνει ένα τμήμα του ΠΑΘΕ, σύμφωνα με τον υπάρχοντα σχεδιασμό θα διασχίζεται και από την Εγνατία Οδό. Έτσι, η μετακίνηση των επισκεπτών προς αυτές τις περιοχές θα γίνεται ταχύτερα και ασφαλέστερα.

Στον αντίποδα βρίσκεται ο νομός Πέλλας, ο οποίος δε συνδέεται άμεσα με κανέναν από τους παραπάνω οδικούς άξονες προκειμένου να εξυπηρετηθεί. Επιπλέον, δε έχει προγραμματιστεί η κατασκευή κανενός έργου που να καλύπτει αυτή την ανάγκη. Επομένως, θα πρέπει να θεωρείται ως λογικό επακόλουθο πως ο αριθμός των επισκεπτών στη περιοχή της Πέλλας, θα είναι συγκριτικά μικρότερος σε σχέση με τους δύο άλλους νομούς με αποτέλεσμα τα οφέλη να είναι πολύ λιγότερα από τα αναμενόμενα.

3.3.4.3 Ιαματικά λουτρά Λουτρακίου Αριδαίας

Τα τελευταία χρόνια παράλληλα με την ανάπτυξη του χιονοδρομικού κέντρου δόθηκε έμφαση την ανάδειξη και ενός άλλου ανενεργού κεφαλαίου του νομού, των ιαματικών λουτρών Λουτρακίου. Κάθε χρόνο, ιδιαίτερα κατά τους μήνες Ιούλιο – Σεπτέμβριο, μεγάλος αριθμός τουριστών επισκέπτονταν τα λουτρά, είτε για ιατρικούς λόγους, είτε για αναψυχή.

Οι υπάρχουσες υποδομές όμως δεν ήταν επαρκείς για την ικανοποίηση της τουριστικής κίνησης. Χαρακτηριστικά αναφέρεται το γεγονός ότι μέχρι πριν από 10 χρόνια οι δύο οδικοί άξονες που οδηγούσαν στα λουτρά ήταν σε μια κακή γεωτεχνική κατάσταση. Ο ένας μάλιστα εκ των δύο ήταν χωματόδρομος, που κάποια στιγμή διέρχονταν μέσα από ένα ποτάμι με αποτέλεσμα όταν το ποτάμι είχε πού νερό να διακοπτόταν η σύνδεση με τα λουτρά.

Την τελευταία 7ετια, όμως, έχουν γίνει μια σειρά από έργα τόσο στο χώρο των Λουτρών (κατασκευή ξενοδοχειακών συγκροτημάτων, δημιουργία parking, δημιουργία χώρων αναψυχής κλπ) όσο και στον περιβάλλοντα χώρο (βελτίωση οδικής σύνδεσης, διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου κλπ).

Έχοντας, λοιπόν, ολοκληρωθεί ένα σύνολο έργων που στηρίζουν την ανάδειξη της περιοχής, το μόνο που απομένει είναι η δημιουργία των κατάλληλων υποδομών που θα εξασφαλίζουν τις κατάλληλες συνθήκες πρόσβασης σε αυτήν.

3.3.5 Εμπορευματικά κέντρα

Η 16η Γενική διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με χρηματοδοτήσεις του ταμείου Συνοχής, δημιούργησε μια μελέτη στη χώρα για το ελληνικό δίκτυο εμπορευματικών κέντρων (Μίντσης, 1999). Η σχετική μελέτη εκπονήθηκε με ευθύνη του Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ) (Ανάπτυξη, Βάσω Χαραλαμπίδου, Το Βήμα) και ερευνά κατά κύριο λόγο τη διαμόρφωση ενός ιεραρχημένου δικτύου τριών διαφορετικών κατηγοριών: εμπορευματικού κέντρου, εμπορευματικών σταθμών και εμπορευματικών κόμβων. Κάθε κατηγορία θα διαφέρει ως προς το εύρος των υπηρεσιών που θα προσφέρει και ως προς τη γεωγραφική εμβέλεια εξυπηρέτησης.

Ειδικότερα, τα εμπορευματικά κέντρα θα προσφέρουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και χαμηλού κόστους για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών ροών σε διεθνή, εθνική και τοπική κλίμακα. Οι εμπορευματικοί Σταθμοί καλούνται να ικανοποιήσουν ανάγκες που προκύπτουν σε εθνική, διαπεριφερειακή αλλά και τοπική κλίμακα ενώ οι εμπορευματικοί κόμβοι θα προσφέρουν τις βασικές υπηρεσίες για τη διαχείριση των εμπορευμάτων ενδοπεριφερειακής και κυρίως τοπικής κλίμακας. Με αυτόν τον τρόπο εκτιμάται πως η καλύτερη οργάνωση και η ορθολογική διαχείριση των ροών που θα επιφέρει η λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για μια γενικότερη ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων σε όλη την χώρα και ιδιαίτερα στις περιοχές εγκατάστασης των κέντρων του δικτύου.

Τα κριτήρια επιλογής των περιοχών για την εγκατάσταση των εμπορευματικών κέντρων ήταν : α) η απόσταση από τα Ευρωπαϊκά Δίκτυα, β) η απόσταση από τις μεγάλες πύλες εισόδου - εξόδου και γ) η ποσότητα, ο όγκος των προϊόντων (προφανώς που μετακινούνται) (Μίντσης, 1999).

Είναι εμφανές πως ο Νομός υστερεί στα δύο από τα τρία κριτήρια, καθώς δε συνδέεται άμεσα με κανέναν από τους κύριους οδικούς άξονες της χώρας (ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑ) και κατ' επέκταση με τις πύλες της χώρας και τα ευρωπαϊκά δίκτυα. Η θέση

του παρουσιάζεται καλύτερη στην ποσότητα μεταφερόμενων προϊόντων καθώς από το Τελωνείο Σκύδρας μετακινούνται μεγάλες ποσότητες προϊόντων (πίνακες 39 και 40). Τα προϊόντα αυτά προέρχονται κυρίως από την τοπική αγροτική παραγωγή και εξάγονται είτε νωπά είτε έχοντας υποστεί επεξεργασία (π.χ. κονσέρβα) στις βιομηχανίες του νομού. Αξίζει να αναφερθεί ότι υπάρχουν και περιπτώσεις προϊόντων από την Πελοπόννησο που εξάγονται από το εν λόγω τελωνείο.

	1989	1990	1991	1992	1993 ⁴	1994 ⁴	1995 ⁴
Τελωνεία							
Βέροιας	32979	33317	60762	52651	14512	21097	18659
Σερρών	7038	7734	8527	10529	3652	4745	7292
Σκύδρας	29300	35989	42220	51290	14274	9179	7571
Φλωρίνης	1774	1599	1409	3268	2933	2739	5188

Πηγή: ΕΣΥΕ

	1989	1990	1991	1992	1993 ⁴	1994 ⁴	1995 ⁴
Τελωνεία							
Βέροιας	16257	18853	20032	20678	7789	7920	7266
Σερρών	4978	5886	6178	9445	3087	3698	3374
Σκύδρας	10452	10649	15251	16257	5097	6380	6744
Φλωρίνης	1251	1592	2048	2520	920	183	616

Πηγή: ΕΣΥΕ

Με βάση, λοιπόν, αυτά τα κριτήρια η Πέλλα δε θα μπορούσε να επιλεγεί ως χώρος εμπορευματικού κέντρου. Εντούτοις η Πέλλα κατατάσσεται στη δεύτερη θέση πίσω από μεγάλους βιομηχανικά νομούς της χώρας (έπειτα από την Αθήνα, τη Λάρισα, τη Βοιωτία, τη Φθιώτιδα, την Κοζάνη και τη Θεσσαλονίκη) αλλά η μη σύνδεσής της με τα παραπάνω δίκτυα της στερεί το δικαίωμα να δημιουργηθεί διαμετακομιστικό εμπορευματικό κέντρο. Έτσι, η μελέτη προβλέπει τη δημιουργία ενός κόμβου, ενός εμπορευματικού σταθμού δηλαδή, τρίτου επιπέδου, σε ότι αφορά την εμπορευματική κίνηση.

Αν και στην περίπτωση που ο νομός είχε τη δυνατότητα άμεσης πρόσβασης σε κάποιο μεγάλο οδικό άξονα θα ανέρχονταν στη σχετική κλίμακα με αποτέλεσμα οι προοπτικές ανάπτυξής του να ήταν περισσότερες, η δημιουργία του κόμβου θα πρέπει

να θεωρηθεί ως ένα θετικό βήμα, μικρότερης (κατώτερης) δυναμικής, προς την κατεύθυνση αυτή.

3.4 Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας σε γενικές γραμμές τις αναλύσεις που προηγήθηκαν, μπορούν να εξαχθούν τα εξής συμπεράσματα:

Η κατάσταση του υφιστάμενου οδικού δικτύου του νομού χαρακτηρίζεται ως ακατάλληλη για την γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση ατόμων καθώς και την έγκαιρη μεταφορά των τοπικών προϊόντων - κυρίως - προς τις διεθνείς αγορές. Στην κακή κατάσταση των μεταφορικών υποδομών θα πρέπει να αποδοθεί και η φαινομενική απομόνωση του νομού καθώς γεωγραφικώς βρίσκεται σε μια πολλά υποσχόμενη για οικονομική ανάπτυξη περιοχή.

Το τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια συνδυασμένη προσπάθεια τοπικών διοικητικών φορέων και ιδιωτών για την ανάδειξη και αξιοποίηση των ανθρωπογενών και φυσικών πόρων του νομού. Έχοντας παραμείνει υποβαθμισμένοι (ανενεργοί) για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, αναγνωρίστηκαν τελευταίως ως σημαντικές (βοηθητικές) παράμετροι ανάπτυξης του νομού και για το σκοπό αυτό έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες, μέσω εξειδικευμένων προγραμμάτων, ενεργοποίησης και αξιοποίησης τους. Καθώς το πεδίο των τομέων που υλοποιούνται τα προγράμματα αυτά (εναλλακτικές μορφές τουρισμού, μεταφορές αγαθών κλπ) εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την υφιστάμενη μεταφορική υποδομή, η όποια προσπάθεια γίνεται βρίσκει σαν εμπόδιο τις ακατάλληλες συνθήκες μετακίνησης που προσφέρουν οι υπάρχουσες υποδομές. Επιπλέον, η ανυπαρξία άμεσης πρόσβασης σε ένα από τα μεγάλα οδικά δίκτυα, ελαττώνει την ανταγωνιστικότητα τόσο των τοπικών προϊόντων όσο και των προϊόντων τουρισμού.

⁴ Από 1-1-93, λόγω της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης, καταργήθηκαν τα Τελωνεία μεταξύ των χωρών της ΕΕ. Στον πίνακα Ω και Ω', για τα έτη 1993-1995, αναφέρεται η κίνηση με τις εκτός ΕΕ χώρες.

3.5 Πρόταση

Λαμβάνοντας υπόψιν όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, προτείνεται:

- Η κατασκευή ενός νέου οδικού άξονα ο οποίος θα ξεκινάει νότια συνδεδόμενος με την Εγνατία Οδό, θα διασχίζει το νομό και θα καταλήγει στην Αριδαία (Φούστανη) (Χάρτης 9). Η σύνδεση του άξονα με την Εγνατία Οδό θα γίνεται μέσω του ανισόπεδου κόμβου που προγραμματίζεται να κατασκευαστεί στο ύψος της Βέροιας και η πρόταση αυτή ουσιαστικά παρουσιάζεται με δύο εναλλακτικές χαράξεις: είτε τη δημιουργία εξ' ολοκλήρου από την αρχή ενός νέου άξονα Βέροιας – Σκύδρας – Αριδαίας – Φούστανης, είτε την επαναχάραξη της υπάρχουσας επαρχιακής οδού Βέροιας - Έδεσσας. Την προέκταση του άξονα από τη Σκύδρα μέχρι την Φούστανη, θα αποτελέσει το αναβαθμισμένο επαρχιακό οδικό δίκτυο, λόγω των εργασιών που γίνονται αυτήν την εποχή γι' αυτόν το λόγο, Μαυροβούνι – Άψαλος - Αριδαία. Όσον αφορά τα τεχνικά του χαρακτηριστικά, θα πρόκειται για έναν κλειστό αυτοκινητόδρομο, με μία λωρίδα κυκλοφορίας και μια βοηθητική λωρίδα ανά κατεύθυνση.
- Επαναχάραξη του τμήματος της ΕΟ2 που συνδέει την Έδεσσα με τη Φλώρινα (Χάρτης 9). Ήδη έχει αναφερθεί ότι η ΕΟ2 σε όλο το μήκος της βρίσκεται σε άσχημη κατάσταση. Βελτιώνοντας τα τεχνικά χαρακτηριστικά της οδού, αυτή αναβαθμίζεται παρέχοντας καλύτερες συνθήκες μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων. Επιπλέον, θα υπάρξει ταχύτερη σύνδεση με τον κάθετο άξονα της Εγνατίας που προβλέπεται να κατασκευαστεί για να συνδέει την Κοζάνη με τη Νίκη, συνδέοντας ουσιαστικά το νομό με την Π.Γ.Δ.Μ., τη δυτική Βαλκανική και κατ' επέκταση την Ευρώπη.
- Η βελτίωση της επαρχιακής οδού Γιαννιτσών - Κρύας Βρύσης καθώς και της επέκτασή της προς την Κουλούρα όπου προβλέπεται να υπάρξει ανισόπεδος κόμβος της Εγνατίας Οδού. Και σε αυτή την περίπτωση, μέσω της αναβάθμισης ή επαναχάραξης του υπάρχοντος επαρχιακού οδικού δικτύου θα εξυπηρετηθεί μια περιοχή στην οποία εντοπίζονται δύο από τους μεγαλύτερους δήμους του νομού ενώ δραστηριοποιείται σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων, παρέχοντας άμεση πρόσβαση τόσο στην Εγνατία Οδό όσο και στον ΠΑΘΕ.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ : Αναγκαιότητα σύνδεσης Νομού Πέλλας
με την Εγνατία Οδό**

ΧΑΡΤΗΣ 9: Προτάσεις σύνδεσης

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- — — — — ΟΡΙΑ ΚΡΑΤΟΥΣ
- — — — — ΟΡΙΑ ΝΟΜΟΥ
- — — — — ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ ΚΑΠΟΔΩΣΤΡΙΑ
- — — — — ΕΘΝΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- — — — — ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- — — — — ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- — — — — ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ■ ■ ■ ■ ΝΕΕΣ ΧΑΡΑΞΕΙΣ ΟΔΩΝ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΙΚΡΑΜΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΣΚΑΠΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1999



- Βελτίωση τμήματος ΕΟ2 Πέλλας – Χαλκηδόνας: σε απόσταση μερικών (10) χιλιομέτρων από την Χαλκηδόνα συναντάται ο ολοκληρωμένος κάθετος άξονας της Εγνατίας Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι, ο οποίος αποτελεί και κοινό τμήμα της Εγνατίας και του ΠΑΘΕ. Βελτιώνοντας το τμήμα Πέλλα – Χαλκηδόνα, ουσιαστικά προσφέρεται μια ακόμη δυνατότητα σύνδεσης του νομού τόσο προς βορρά (Π.Γ.Δ.Μ., Βαλκάνια, Ευρώπη) όσο και νότια μέσω του ΠΑΘΕ.
- Βελτίωση των γεωμετρικών συνθηκών του επαρχιακού δρόμου Γιαννιτσών – Γουμένισσας με σκοπό τη σύνδεση με τον άξονα Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι. Με αυτόν τον τρόπο θα αποκτήσουν πρόσβασης οι ανατολικές περιοχές του νομού στον κάθετο άξονα της Εγνατίας.

3.6 Εναλλακτικές προτάσεις

Πριν παρουσιαστούν τα κριτήρια χάραξης της νέας οδού ή επαναχάραξης υφιστάμενης, θεωρήθηκε ότι θα πρέπει να γίνει μνεία και στις 2 εναλλακτικές προτάσεις που εξετάστηκαν αλλά τελικά απορρίφθηκαν.

Μία από τις προτάσεις πρότεινε απλά (μόνο) ο οδικός άξονας που θα δημιουργούνταν να ξεκινούσε από την Εγνατία (Κόμβος Βέροιας), να διέσχιζε το νομό και να κατέληγε είτε στα βόρεια και κεντρικά του είτε στα βορειοανατολικά του συνδέοντας τον νομό απευθείας με την Π.Γ.Δ.Μ.. Στην πρόταση αυτή των δύο εναλλακτικών απολήξεων, δόθηκε περισσότερο βάρος στο κριτήριο των γεωλογικών συνθηκών οι οποίες συναντώνται στις αντίστοιχες περιοχές και οι οποίες ευνοούν την κατασκευή ενός οδικού έργου.

Η πρόταση αυτή απορρίφθηκε για τρεις λόγους: πρώτον γιατί με την προτεινόμενη χάραξη (ανεξαρτήτως απολήξεως), θεωρήθηκε ότι θα δημιουργηθεί ένα ισχυρό κεντρικό άξονα ανάπτυξης από το οποίο, εφόσον δεν προτεινόταν μια αναβάθμιση των υφιστάμενων οδών προκειμένου να λειτουργήσουν ως συλλεκτήριες του, θα αποκόπτονταν τόσο το δυτικό όσο και το ανατολικό τμήμα του νομού.

Ο δεύτερος λόγος απόρριψης είναι ότι οι γεωλογικές συνθήκες δεν εμφανιζόταν το ίδιο ευνοϊκές και από την πλευρά της Π.Γ.Δ.Μ. όπου το ανάγλυφο είναι πιο έντονο. Τέλος, ένας άλλος λόγος ήταν η μη ύπαρξη κατάλληλου οδικού δικτύου από την πλευρά της Π.Γ.Δ.Μ. με το οποίο θα συνδεόταν ο προτεινόμενος άξονας έτσι ώστε να παρείχε την επιθυμητή σύνδεση με το Βορρά.

Η δεύτερη πρόταση δεν πρότεινε τη δημιουργία κάποιου άξονα αλλά την πλήρη αναβάθμιση όλων των κατηγοριών του υπάρχοντος οδικού δικτύου. Ιδιαίτερη σημασία δινόταν στην αναβάθμιση του δασικού οδικού δικτύου καθώς θεωρήθηκε πως μια ενδεχόμενη αναβάθμισή του θα ικανοποιούσε το αίτημα για άμεση σύνδεση με την Π.Γ.Δ.Μ. Η ιδέα αυτή τελικά δεν υιοθετήθηκε εφόσον οποιαδήποτε παρέμβαση στο δασικό δίκτυο, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι προδιαγραφές, εκτιμήθηκε πως θα είχε σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στο περιβάλλον.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί η θέση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Πέλλας η οποία εκτιμά πως τα υπάρχοντα οδικά δίκτυα μπορούν να διασφαλίσουν με νέες χαράξεις σε ορισμένα τμήματα ή με βελτιώσεις των γεωμετρικών τους στοιχείων, την επικοινωνία με την Π.Γ.Δ.Μ. Η πρόταση αυτή δεν εξετάστηκε καθώς θεωρήθηκε ότι συμπίπτει με την πρώτη περίπτωση που αναλύθηκε.

3.7 Κριτήρια χάραξης της νέας οδού ή επαναχάραξης υπάρχουσας

Όπως είναι φυσικό η επιλογή της διαδρομής του νέου οδικού άξονα που προτείνεται δεν έγινε τυχαία αλλά ελήφθησαν υπόψιν ορισμένοι παράγοντες. Τα κριτήρια επιλογής της διαδρομής διέλευσης του άξονα είναι τα εξής :

3.7.1 Ύπαρξη κόμβου

Έχει πολλάκις αναφερθεί ότι η Εγνατία δεν διέρχεται από το νομό Πέλλας. Προκειμένου, λοιπόν, να βρεθεί ένα σημείο επαφής με την οδό, επιλέχθηκε η λύση της σύνδεσης μαζί της μέσω του κόμβου της Βέροιας. Καθώς το σημείο του κόμβου θα βρίσκεται κοντά στο νομό και θα παρέχει όλες τις προϋποθέσεις για τη σωστή σύνδεση με την Εγνατία εκτιμήθηκε πως θα πρέπει να αξιοποιηθεί το πλεονέκτημα της άμεσης πρόσβασης που προσφέρεται υπό αυτές τις συνθήκες.

3.7.2 Ύπαρξη οδικού δικτύου

Η πρόταση επαναχάραξης του άξονα Βέροιας – Νάουσας - Έδεσσας ουσιαστικά αποτελεί αναφέρεται στη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της υπάρχουσας οδού. Στην περίπτωση αυτή εκτιμήθηκε πως οι διαδικασίες κατασκευής του έργου θα είναι ταχύτερες και λιγότερο πολύπλοκες, ιδιαίτερα στη φάση του σχεδιασμού (όχι νέος σχεδιασμός, όχι διαδικασίες εξασφάλισης γης κλπ) καθώς και με μικρότερο κόστος.

3.7.3 Καταλληλότητα εδάφους

Από τους Χάρτες 2 και 9 μπορεί κανείς να προσέξει ότι ο προτεινόμενος άξονας ακολουθεί μια διαδρομή διερχόμενος από περιοχές όπου το ανάγλυφο δεν είναι έντονο αλλά ομαλό, ευνοώντας την κατασκευή ενός τέτοιου έργου.

Πράγματι, ξεκινώντας από νότια (κόμβος Βέροιας), ο άξονας διασχίζει το κεντρικό - πεδινό - τμήμα του νομού και διαγράφει μια πορεία σχεδόν παράλληλη του υφιστάμενου οδικού δικτύου, καταλήγοντας στο κέντρο του βόρειου τμήματος. Από τον γεωφυσικό χάρτη της Πέλλας διαπιστώνεται ότι τα υψόμετρα σε εκείνες τις περιοχές δεν είναι υψηλά, οπότε και δε θα υπάρξει σημαντικό πρόβλημα στη διάνοιξη της οδού.

3.7.4 Εξυπηρέτηση αναγκών επιχειρήσεων

Οι περιοχές από τις οποίες θα διέρχεται ο άξονας είναι και οι περιοχές όπου έχουμε τη μεγαλύτερη συγκέντρωση επιχειρήσεων. Έχει ήδη αναφερθεί από την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης ότι ο μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων βρίσκεται στον άξονα Σκύδρα - Αριδαία (Χάρτης 7). Λαμβάνοντας υπόψη την παραπάνω παράμετρο, προτάθηκε η χάραξη της οδού να έχει τη μορφή που προτείνεται, έτσι ώστε να εξυπηρετηθούν άμεσα όσο το δυνατόν περισσότερες επιχειρήσεις. Η εξυπηρέτησή τους έχει να κάνει με την ταχύτερη μεταφορά των προϊόντων τους τόσο στην εγχώρια όσο και τις διεθνείς αγορές.

3.7.5 Θετική γνώμη τοπικών παραγόντων

Η γνώμη της τοπικής κοινωνίας, εκφρασμένη μέσα από τους διοικητικούς και οικονομικούς φορείς της, για τις ενέργειες που πιθανόν να γίνουν σε μια περιοχή, αποτελούν έναν πολύ σημαντικό παράγοντα και πρέπει να λαμβάνονται πολύ σοβαρά υπ' όψιν στην διαδικασία σχεδιασμού και εφαρμογής πολιτικών.

Προκειμένου, λοιπόν, να βολιδοσκοπηθούν οι απόψεις των τοπικών παραγόντων, θεωρήθηκε απαραίτητη η σύνταξη ενός ερωτηματολογίου μέσα από το οποίο θα ήταν δυνατόν να εξαχθούν κάποια χρήσιμα συμπεράσματα όσον αφορά την αντίδραση των φορέων σε μια υποθετική κατασκευή ενός οδικού άξονα που να συνδέει το νομό με την Εγνατία. Το ερωτηματολόγιο στάλθηκε σε 90 επιχειρήσεις του νομού, στους 11 νεοσύστατους δήμους που συστάθηκαν μετά τις εκλογές του περασμένου Οκτώβρη καθώς και στη Νομαρχία Πέλλας.

Η δομή των ερωτηματολογίων δεν ήταν η ίδια για τις επιχειρήσεις και του δήμους αλλά διαμορφώθηκε ανάλογα με το αντικείμενο δραστηριοποίησης του κάθε τομέα. Έτσι, το περιεχόμενο των ερωτηματολογίων που απευθύνονταν προς τους διοικητικούς φορείς ήταν γενικότερης φύσεως δίνοντας έμφαση σε ζητήματα τόσο οικονομικής όσο και κοινωνικής και περιβαλλοντικής φύσεως. Στις επιχειρήσεις, οι ερωτήσεις είχαν να κάνουν κυρίως με τη δραστηριοποίηση αυτών και το πως θεωρούν ότι θα ωφεληθούν από τη δημιουργία του προτεινόμενου άξονα.

Σχετικά με τις απαντήσεις, αυτές βαθμολογούνταν από τους ερωτηθέντες σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5 : 1 αν θεωρούσε ότι η σημαντικότητα (αναγκαιότητα) του άξονα στο θέμα που διαπραγματεύονταν η ερώτηση ήταν μικρή και 5 αν θεωρούσε ότι ήταν μεγάλη.

Από τα 102 ερωτηματολόγια, συμπληρώθηκαν και επιστράφηκαν μόνο τα 25 (24,5%). Πιο συγκεκριμένα, από τις 90 επιχειρήσεις απάντησαν οι 18 (20%), από τους 11 δήμους οι 6 (54,5%) καθώς και η νομαρχία Πέλλας. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ερωτηματολόγια δε συμπληρώθηκαν από τους τρεις μεγαλύτερους δήμους του νομού: Εδέσσης, Γιαννιτσών και Κρύας Βρύσης.

Καθώς το μέγεθος του δείγματος είναι πολύ μικρό για την εξαγωγή γενικότερων συμπερασμάτων, η ανάλυση τους έχει ως σκοπό να τα παρουσιάσει ως ένα σχετικά αντιπροσωπευτικό δείγμα της γνώμης των τοπικών φορέων. Ενδεχομένως προγραμματισμένες συνεντεύξεις με τους τοπικούς φορείς ίσως να λειτουργούσαν

θετικά στη διαμόρφωση μιας πιο ολοκληρωμένης εικόνας όσον αφορά την άποψή τους. Το περιορισμένο του χρόνου διεκπεραίωσης της εργασίας, όμως, σε συνδυασμό με ορισμένους κακούς χειρισμούς στην εκμετάλλευσή του, αποτέλεσαν τους κύριους λόγους όπου δεν έγιναν αυτές οι συνεντεύξεις. Επομένως τα συμπεράσματα τα οποία θα παρουσιαστούν επιδέχονται ελέγχου και κριτικής.

Ξεκινώντας από τις απαντήσεις των διοικητικών φορέων, θεωρούν θετική τη δημιουργία ενός καθέτου άξονα που να διασχίζει το Νομό και να καταλήγει στην Εγνατία. Εκτιμούν πως ο άξονας αυτός θα μειώσει τις αποστάσεις από τα κέντρα ανάπτυξης, θα ενδυναμώσει το ρόλο του Νομού στην Ελλάδα αλλά και στη Βαλκανική ενδοχώρα, ενώ πιστεύουν ότι θετικές θα είναι και οι επιδράσεις στην ασφάλεια της μετακίνησης του πολίτη, στη μείωση της ανεργίας και την αύξηση του αριθμού νέων επενδύσεων. Αξιοσημείωτο πάντως είναι ότι σε όλα ερωτηματολόγια των δήμων και της νομαρχίας θεωρήθηκε (χωρίς να δικαιολογηθεί) ότι το περιβάλλον δε θα επηρεαστεί από τη δημιουργία του άξονα καθώς και ότι δε θα υπάρξει περίπτωση μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων από τα μέρη μας σε Π.Γ.Δ.Μ. και Αλβανία λόγω καλύτερης σύνδεσης και εκμετάλλευσης της ευκαιρίας των φθηνότερων εργατικών χεριών. Σε αυτή την περίπτωση πιθανόν να υπερίσχυσε το πολιτικό κόστος παρά η παράμετρος του περιβάλλοντος.

Προχωρώντας στα ερωτηματολόγια των επιχειρήσεων, από τις απαντήσεις τους γίνεται εμφανές ότι δέχονται θετικά την υποθετική κατασκευή ενός οδικού άξονα. Θεωρούν ότι θα μειώσει τις αποστάσεις από τις αγορές (διεθνείς και εγχώριες) με επακόλουθο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των προϊόντων τους καθώς και την ενίσχυση της συνεργασίας με επιχειρήσεις που ήδη συνεργάζονται ή και με νέες επιχειρήσεις.

Σχετικά με την πιθανότητα μετεγκατάστασης ή δημιουργίας νέας μονάδας σε χώρες όπως η Π.Γ.Δ.Μ. και η Αλβανία, (το μικρό μέγεθος του δείγματος καθώς και το μοιρασμένο των απαντήσεων) δεν υπάρχει μια ξεκάθαρη εικόνα καθώς ορισμένες επιχειρήσεις εκδήλωσαν ενδιαφέρον ενώ άλλες είχαν αρνητική στάση, με τον αριθμό των τελευταίων να υπερτερεί ελαφρώς (10 έναντι 8). Τέλος, σχεδόν στο σύνολο τους οι επιχειρήσεις θεώρησαν θετικό το γεγονός του ανοίγματος της τοπικής αγοράς προς νέες επιχειρήσεις καθώς και ότι η στρατηγική τους δε θα επηρεαστεί από μια πιθανή αύξηση των τιμών γης, αποτέλεσμα της διέλευσης του οδικού άξονα.

Λαμβάνοντας υπόψιν τα περιορισμένα αυτά στοιχεία και με κάθε επιφύλαξη, θεωρήθηκε ότι, σε γενικές γραμμές, θα γίνει αποδεκτή από τους διοικητικούς και οικονομικούς παράγοντες η δημιουργία του καθέτου άξονα καθώς αποτελεί γενική πεποίθηση ότι θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της περιοχής.

3.8 Συμπεράσματα

Τα αποτελέσματα των προηγούμενων παρουσιάσεων, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η βελτίωση της υφιστάμενης μεταφορικής υποδομής σε συνδυασμό με την κατασκευή ενός άξονα που θα οδηγεί στην Εγνατία Οδό θα δημιουργήσει νέα δεδομένα ανάπτυξης για το Νομό. Έτσι, αναβαθμίζεται η θέση του Νομού στην ευρύτερη περιοχή ενώ ο ρόλος της προτεινόμενης σύνδεσης εμφανίζεται να είναι διττός, προσφέροντας λύσεις τόσο στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παραγωγικοί τομείς όσο και στην διαδικασία ανάδειξης δυναμικών παραγωγικών πόρων του Νομού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

4.1 Συμπεράσματα – Τελικές Διαπιστώσεις

Αναγνωρίζοντας την αδιαμφισβήτητη αξία και σημασία ενός έργου όπως η Εγνατία Οδός στην προσπάθεια ανάπτυξης μιας περιοχής, τέθηκε το θέμα αναγκαιότητας σύνδεσης μιας συγκεκριμένης περιοχής της Ελλάδος (νομός Πέλλας) με αυτήν.

Θέλοντας, λοιπόν, να τεκμηριωθεί κατάλληλα η αναγκαιότητα σύνδεσης, αρχικά δημιουργήθηκε το θεωρητικό υπόβαθρο στήριξης του θέματος, όπου αναπτυσσόταν η θέση ότι ένα οδικό έργο υποδομής επιδρά θετικά στη διαδικασία ανάπτυξης της περιοχής που βρίσκεται. Στη συνέχεια και μέσω της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης του νομού, εντοπίστηκαν τα προβλήματα που αυτός αντιμετωπίζει καθώς και οι παράγοντες που, με αργούς αλλά σταθερούς ρυθμούς, αναδεικνύονται και αξιοποιούνται, παίζοντας σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια οικονομικής ανάκαμψης του Νομού.

Ειδικότερα, από την ανάλυση προέκυψε ότι η σύνθεση της παραγωγικής δομής του νομού και η μοναδική σχέση εξάρτησης που παρατηρείται ανάμεσα στους τομείς του, είναι δυνατόν να αποτελέσουν τη βάση για οποιαδήποτε προσπάθεια ανάπτυξης. Το πλεονέκτημα, όμως, αυτό φαίνεται να αντισταθμίζεται από την άσχημη κατάσταση στην οποία βρίσκεται το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών, το οποίο, αν και αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες στη διαδικασία δραστηριοποίησης των τομέων, εντούτοις λειτουργεί ως τροχοπέδη στη λειτουργία τους. Επιπλέον, η κατάσταση του δικτύου μεταφορών, εμφανίζεται να επιδρά αρνητικά και στην προσπάθεια εφαρμογής εναλλακτικών μορφών τουρισμού η οποία πραγματοποιείται μέσω της ανάδειξης των τοπικών φυσικών πόρων.

Έχοντας αξιολογήσει την υπάρχουσα κατάσταση, η εργασία καταλήγει στο συμπέρασμα της αναγκαιότητας άμεσης σύνδεσης του Νομού με την Εγνατία, καθώς εκτιμάται ότι οι δυνατότητες ανάπτυξης που δημιουργούνται στην περίπτωση αυτή θα ήταν πολύ περισσότερες εν συγκρίσει με τον υπάρχοντα σχεδιασμό. Ταυτόχρονα προτείνεται και η αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου μεταφορών από το οποίο είναι άμεσα εξαρτημένη η απρόσκοπτη λειτουργία των παραγωγικών τομέων του Νομού. Προς αυτή, λοιπόν, την κατεύθυνση προτείνονται τρόποι σύνδεσης του Νομού με την Εγνατία Οδό ενώ μέσα στις προτάσεις γίνεται λόγος και για την χρησιμοποίηση του, αναβαθμισμένου πλέον, οδικού δικτύου για το σκοπό αυτό.

Εκτός των συμπερασμάτων στα οποία καταλήγει η διπλωματική, μέσω αυτής τίθενται και ορισμένα ερωτήματα, τα οποία προέκυψαν κυρίως από τη μελέτη των στοιχείων για την διεκπεραίωσή της και αφορούν τη διαδικασία σχεδιασμού μεγάλων έργων όπως η Εγνατία Οδός.

Ένα, λοιπόν, ερώτημα το οποίο προκύπτει είναι κατά πόσο ελήφθη υπόψιν, κατά το σχεδιασμό της Εγνατίας Οδού, η κατάσταση των υφιστάμενων οδικών δικτύων των περιοχών από τις οποίες διέρχεται ή συνδέεται ο άξονας. Ο ρόλος των δικτύων αυτών είναι πολύ σημαντικός καθώς θεωρείται ότι θα αποτελέσουν τον συνδετήριο κρίκο μεταξύ του άξονα και κάθε σημείου των περιοχών από τις οποίες διέρχεται. Ένας ανισόπεδος κόμβος δε συνδέει όλη την περιοχή με τον κύριο οδικό άξονα, αλλά παρέχει τη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτόν. Αντίθετα το ρόλο αυτό επωμίζονται τα οδικά δίκτυα κάθε περιοχής, η κατάσταση των οποίων καθορίζει και την ποιότητα της σύνδεσης. Επομένως, αν η κατάστασή τους δεν είναι καλή, η σύνδεση παρουσιάζει προβλήματα, οπότε δεν μπορεί να αναμένεται τα αποτελέσματα επίδρασης από τη διέλευση του άξονα στην περιοχή να είναι τα προσδοκώμενα θετικά.

Εκτιμάται, λοιπόν, ότι του σχεδιασμού της Εγνατίας αλλά και γενικότερα κάθε μεγάλου οδικού έργου, θα έπρεπε να έχει προηγηθεί μια λεπτομερής **μελέτη ανάλυσης της κατάστασης του εκάστοτε τοπικού οδικού δικτύου**. Η ανάλυση αυτή, εντοπίζοντας τις ατέλειες του δικτύου και εκτιμώντας τις δυνατότητές του, θα αποφανθεί στο αν είναι κατάλληλο ή όχι για το ρόλο που καλείται να αναλάβει στο μέλλον. Στην περίπτωση που κριθεί ως ανεπαρκές θα πρέπει να υπάρξουν ενέργειες αναβάθμισής του μετά την ολοκλήρωσή των οποίων θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις νέες καταστάσεις.

Μία άλλη προβληματική που εμφανίζεται και έρχεται, μάλιστα, σε αντίθεση με τις βασικές θέσεις της εργασίας, έχει να κάνει με τις προοπτικές ανάπτυξης οι οποίες δημιουργούνται για κάθε περιοχή λόγω του έργου. Όπως αναφέρθηκε και στο θεωρητικό τμήμα της εργασίας, ένα δίκτυο μεταφορικών υποδομών επιδρά κατά βάση θετικά στην αναπτυξιακή διαδικασία μιας περιοχής. Στην άποψη αυτή στηρίζεται όλη η εργασία. Υπάρχει, όμως, και το ενδεχόμενο αρνητικών επιπτώσεων στις περιοχές από τις οποίες διέρχεται ένας μεγάλος οδικός άξονας.

Το ερώτημα, λοιπόν, που τίθεται είναι αν κατά το σχεδιασμό του έργου η εξέταση των αρνητικών επιπτώσεων γίνεται σε βάθος ή απλά εκτιμάται ότι τα θετικά θα υπερισχύσουν. Μήπως θα πρέπει, τελικά, να υπάρξει διαχωρισμός όσον αφορά την εξέταση των θετικών και αρνητικών επιπτώσεων, να παρουσιαστούν, δηλαδή, δύο

διαφορετικές μελέτες οι οποίες θα εξετάζουν ξεχωριστά, σε μακροχρόνια πάντα βάση, τις επιδράσεις ενός έργου σε μια περιοχή?

Μέσα από αυτή την περισσότερο εξειδικευμένη ανάλυση, εκτιμάται ότι θα υπάρξει καλύτερη αξιολόγηση των πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων (θετικών και αρνητικών), τα οποία δημιουργούνται από την κατασκευή ενός τόσο μεγάλου έργου όσο η Εγνατία.

Ένα τρίτο ερώτημα, και ίσως το πιο σημαντικό από αυτά που προκύπτουν, έχει να κάνει με το πόσο αναγκαία θεωρείται ότι είναι η κατασκευή αυτού του έργου για την Ελλάδα. Πράγματι, θα μπορούσε κάποιος να ισχυριστεί ότι αν το ίδιο ποσό που δαπανάται για την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, δαπανούταν για την βελτίωση του υφιστάμενου οδικού δικτύου, τότε τα αποτελέσματα ίσως να ήταν ακόμα πιο εντυπωσιακά από αυτά που αναμένονται από την κατασκευή της Εγνατίας. Η συνολική αναβάθμιση του οδικού δικτύου θα ικανοποιούσε τις ανάγκες περισσότερων περιοχών από αυτές που εξυπηρετούνται σήμερα από την κατασκευή της Εγνατίας. Επιπλέον, δε θα εμφανιζόταν προβλήματα αντίστοιχα της σύνδεσης Εγνατίας - τοπικών οδικών δικτύων, το οποίο και αναπτύχθηκε παραπάνω.

Η απάντηση στο παραπάνω ερώτημα πιθανόν να έχει να κάνει με την ΕΕ και τους στόχους που έχει θέσει. Θέλοντας να ενισχύσει τη συνοχή του Ευρωπαϊκού Χώρου, η ΕΕ ακολουθεί και εφαρμόζει ορισμένες πολιτικές όπως την παροχή οικονομικής βοήθειας προς τις οικονομικά ασθενείς περιφέρειες, την κατάργηση των συνόρων μεταξύ των χωρών – μελών με σκοπό την ελεύθερη μετακίνηση προσώπων και προϊόντων κλπ. Η κατασκευή ενός μεγάλου έργου όπως η Εγνατία Οδός εξυπηρετεί αυτό το στόχο καθώς μειώνει την απόσταση της, απομακρυσμένης από τον πυρήνα της Ένωσης, Ελλάδας. Ίσως δε θα πρέπει να θεωρηθεί τυχαίο ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (60%) για τη χρηματοδότηση του έργου προέρχεται από τα ταμεία της ΕΕ.

Ολοκληρώνοντας, θα πρέπει να τονισθεί ότι τα παραπάνω ερωτήματα - απόψεις, τέθηκαν σε μια προσπάθεια διαφορετικής θεώρησης ορισμένων καταστάσεων οι οποίες αντιμετωπίζονται ως δεδομένες δίχως να εξετάζονται σε βάθος. Χωρίς να επιχειρείται η μείωση της αξίας έργων όπως η Εγνατία Οδός, άλλωστε σε αυτή την πεποιθήση στηρίχθηκε όλη η εργασία, θεωρήθηκε σκόπιμο να υπάρξει και η παρουσίαση μιας σχετικά αντίθετης άποψης, με στόχο κυρίως τον έλεγχο, μέσω της αμφισβήτησης, της φιλοσοφίας τέτοιων αποφάσεων σχεδιασμού έργων αυτού του επιπέδου.

Με αυτό τον τρόπο, εκτιμάται πως τα συμπεράσματα της εργασίας σε συνδυασμό με την αναφορά στις παραπάνω απόψεις, είναι σε θέση να προβληματίσουν όσον αφορά την ορθότητα των διαδικασιών προγραμματισμού και σχεδιασμού τόσο σημαντικών έργων και να θέσουν τη βάση για περαιτέρω έρευνα γύρω από το θέμα αυτό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Αμπακούμκιν, Κ.Γ., (1990): *Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων (Μεταφορές Ι)*. Αθήνα: Συμμετρία
2. Αργυράκης, Στ. (1999): “Περιβαλλοντικός Χάρτης Νομού Πέλλας”. 1^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Νομού Πέλλας, Έδεσσα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 23-25 Απριλίου.
3. Βαλιάντζα, Ε. (1999): “Περιβαλλοντικά θέματα”. Ημερίδα ΑΠΘ/ Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών & “Έγνατία Οδός” Α.Ε., με θέμα: *Έγνατία Οδός*. Θεσσαλονίκη, 29 Απριλίου
4. Borchard Klaus-Rieter (1995): “Ευρωπαϊκή Ενοποίηση: Η δημιουργία και ανάπτυξη της ΕΕ”. Ευρωπαϊκά Κείμενα
5. Γεωργανόπουλος, Χ.(1999): “Χωροθέτηση-γεωμετρικά χαρακτηριστικά”. Ημερίδα ΑΠΘ/ Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών & “Έγνατία Οδός” Α.Ε., με θέμα: *Έγνατία Οδός*. Θεσσαλονίκη, 29 Απριλίου
6. Γιαννακού, Α. (1994): “Μικρά αστικά κέντρα της παραμεθόριας ζώνης και τοπικές αγορές εργασίας: η περίπτωση της Έδεσσας”. Διεθνές Συνέδριο Συνδέσμου Ελλήνων Περιφερειολόγων, με θέμα: *Παραμεθόριες περιοχές, Ανάπτυξη-Δημιουργία Απασχόλησης-Διασυνοριακή Συνεργασία*. Θεσσαλονίκη, 9-11 Μαΐου, Αθήνα: ΥΠΠΟ, 1995
7. Γιαννικαπάνης Δ., Αλτ Α., Ανδρεσκέλας Ν. : «Χωρικές επιδράσεις στον σχεδιασμό αστικών οδών». Διπλωματική εργασία, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, τομέας Συγκοινωνιακών Έργων και Μεταφορών, Ξάνθη, 1988
8. Δήμος Έδεσσας (1992): *Έδεσσα, η πόλη των νερών*. Αθήνα: Καστανιώτη
9. Διεύθυνση Τεχνικών υπηρεσιών Νομαρχίας Πέλλας
10. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1992): *Ευρώπη 2000: Προοπτικές ανάπτυξης του Κοινοτικού εδάφους*, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
11. ΕΣΥΕ, απογραφές πληθυσμού 1961-1971-1981-1991 και εκτίμηση πληθυσμού
12. Ευαγγελίδης, Δ. (1999): “Ίχθυοκαλλιέργειες και αλιευτικό δυναμικό, σημερινή κατάσταση, μελλοντικές προοπτικές”. 1^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Νομού Πέλλας,

- Έδεσσα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 23-25 Απριλίου.
13. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1994): *Ευρώπη 2000: Συνεργασία για τη χωροταξία στην Ευρώπη*, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1995
 14. Θεοδωρή-Μακρογιαννάκη, Ε., Καββαδία, Π., Κατοχιανού, Δ. (1996): *Βασικά στοιχεία κατά νομό και περιφέρεια*. Αθήνα: ΚΕΠΕ
 15. Κακάνη, Μ.(1998): "Μελέτη σκοπιμότητας Εγνατίας Οδού και ΠΑΘΕ με συνεκτίμηση παραμέτρων περιφερειακής ανάπτυξης". Διπλωματική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, τομέας Συγκοινωνιών και Οργάνωσης, Θεσσαλονίκη
 16. Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (1990): *Η ανάπτυξη της Ελλάδος: Παρελθόν, Παρόν και Προτάσεις Πολιτικής*, Αθήνα
 17. ΚΕΠΕ (1988): Γλύτσος, Π.Ν., Περιφερειακές ανισότητες στην Ελλάδα: Δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά. (Επιστημονικές Μελέτες, Ν.27). Αθήνα
 18. ΚΕΠΕ (1995): Αθανασίου, Α. Λ., Καββαδία, Α.Π., Κατοχιανού, Ν.Δ., Τονικίδου, Ι.Π.: *Διαπεριφερειακή Ανάλυση και πολιτική και βασικά στοιχεία κατά περιφέρεια και νομό*, (Εκθέσεις, Ν. 19). Αθήνα
 19. Κόνσολας, Ν. (1994): "Οικονομική Ανάπτυξη", Διεθνές Συνέδριο Επιστημονικού Πάρκου Πατρών, με θέμα: *Μεγάλα έργα Υποδομής και Περιφερειακή Ανάπτυξη*. Πάτρα, 25-26 Νοεμβρίου, Τυροτάμα, 1995
 20. Κωστοπούλου, Στ. (1994): "Μεταφορές και ανάπτυξη παραμεθόριων περιοχών: η μεθόριος του Αιγαίου". Διεθνές Συνέδριο Συνδέσμου Ελλήνων Περιφερειολόγων, με θέμα: *Παραμεθόριες περιοχές, Ανάπτυξη-Δημιουργία Απασχόλησης-Διασυνοριακή Συνεργασία*. Θεσσαλονίκη, 9-11 Μαΐου, Αθήνα: ΥΠΠΟ, 1995
 21. Λαμπρόπουλος, Σ. (1999): "Γενική παρουσίαση του έργου και της εταιρίας". Ημερίδα ΑΠΘ/ Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών & "Εγνατία Οδός" Α.Ε., με θέμα: *Εγνατία Οδός*. Θεσσαλονίκη, 29 Απριλίου
 22. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Μονάδας Επεξεργασίας Λυμάτων Δήμου Σκύδρας
 23. Μίντσης, Γ. (1999): "Ο νομός Πέλλας σήμερα: σημερινή κατάσταση, εξέλιξη, δυνατότητες, αναπτυξιακές προοπτικές". 1^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Νομού Πέλλας,

- Έδεσσα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 23-25 Απριλίου.
24. Ναθαναήλ, Τ. (1999): “Οι προοπτικές αναβάθμισης οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων της Βαλκανικής στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων”. 1^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Νομού Πέλλας, Έδεσσα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 23-25 Απριλίου.
25. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας (1998): 1995-1998
26. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Ερευνητικό πρόγραμμα, Σχέδιο Ανάπτυξης της Μαγνησίας για τον 21^ο αιώνα, Επιστημονικοί υπεύθυνοι: Γεώργιος Πετράκος, Παντελής Σκάγιαννης, Βόλος 1998
27. Πετράκος, Γ. (1996): Σημειώσεις μαθήματος “Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική” Βόλος
28. Πολυζος, Γ. (1998): “Διαπεριφερειακά οδικά έργα και η συμβολή τους στην ανάπτυξη: μια θεωρητική και μεθοδολογική προσέγγιση” Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
29. Πόνιας, Α. (1999): “Η γεωργία σήμερα”. 1^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Νομού Πέλλας, Έδεσσα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 23-25 Απριλίου.
30. Πρακτικά Συνεδρίου ΕΜΠ, ΠΘ, Ν.Α. Μαγνησίας υπό την αιγίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ, με θέμα: Διευρωπαϊκά δίκτυα και Μεσαίου Μεγέθους Αστικά Κέντρα. 11-13 Απριλίου 1997
31. Προφυλλίδης, Β.(1993): *Οικονομική των Μεταφορών*, Γιαχούδη-Γιαπούλη, Θεσσαλονίκη
32. Σκάγιαννης, Π. (1994): *Πολιτική προγραμματισμού των υποδομών*. Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλης
33. Σόντρας,Ι. (1999): “Υδατικό δυναμικό και σύστημα ορθολογικής διαχείρισης των υδάτινων πόρων”. 1^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Νομού Πέλλας, Έδεσσα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 23-25 Απριλίου.
34. Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας
35. Σκούντζος Θ. (1993): "Περιφερειακή ανάλυση και πολιτική". Τόμος Α, Σταμούλης, Αθήνα

36. Σκούντζος Θ. (1993): "Περιφερειακή ανάλυση και πολιτική: Τεχνικές ανάλυσης". Τόμος Β. Τεχνικές ανάλυσης. Σταμούλης, Αθήνα
37. Ταπεινός, Φ.Γ. (1993): Στοιχεία Δημογραφίας: Ανάλυση, κοινωνικό-οικονομικοί παράγοντες και ιστορία των πληθυσμών. Μετάφραση: Βουλέλης, Ν., Επιμέλεια: Μπάκαβος, Χ., Αθήνα: Παπαζήση
38. Τσώτσος, Ι. (1999): "Εμπόριο-Βιομηχανία". 1^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Νομού Πέλλας, Έδεσσα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 23-25 Απριλίου.
39. Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής, Τόμος 2, Χωροταξική Θεώρηση, Εκτιμήσεις Κοινωνικο-οικονομικών μεγεθών, Μελέτη Τεχνικής Υποστήριξης, Μάιος 1993
40. Φραντζεσκάκης Ι.Μ., Γιαννόπουλος Γ.Α. (1986): "Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή τεχνική". Τόμος 1, Γ' έκδοση, Παρατηρητής

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Button, J.K. (1993b): *Transport Economics*. Edward Elgar Publishing Limited, UK (1995)
2. CEC (1986): *The contribution of infrastructure to regional development, Final report*. Luxemburg: 1986
3. Giannopoulos G.A., Boulougaris, G. (1995) "Overcoming isolation and the role of Transport: the Case of the Aegean Islands". Στο Coccossis H., Nijkamp P. (eds) *Overcoming isolation, Information and Transportation Networks in Development Strategies for Peripheral Areas. Advanced in spatial science*. Tokyo: Springer
4. Impact of Transeuropean Road Networks on spatial, regional and economic area development
5. Nijkamp, P.(1996): "Infrastructure and regional development: a multidimensional Policy analysis". Στο Berechman, J., Khono, H., Button, J.K., Nijkamp, P. (Eds) *Transport and Landuse, Modern Classics in regional science*, Edward Elgar Publishing Limited, UK
6. Perchel, K. (Ed.) (1989): *Infrastructure and the Space-Economy*. Essays in honor of Rolf Funck, Springer-Verlag:1990

7. Retvield, P.(1996): 'Employment effects of changes in transportation infrastructure: methodological aspects of the gravity model". Στο Berechman, J., Khono, H., Button, J.K., Nijkamp, P. (Eds) *Transport and Landuse, Modern Classics in regional science*, EdwardElgar Rublishing Limited, UK
8. E.M. Bergman, E.M., Sun, D., (1996): "Infrastructure and manufacturing Productivity: Regional Accessibility and Development Level Effects". Στο Batten B.F., Karlsson C.(eds). *Infrastructure and the complexity of Economic Development*, Springer

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. http://tovima.dolnet.gr/demo/owa/tobhm..._unique?e=B&f=12504&mD12&aa=1&cookie=
2. http://rtp.rc.auth.gr/rtp_docs/greek/action_plan/text_b.htm
3. http://rtp.rc.auth.gr/rtp_docs/greek/tech_develop/pb21.html
4. <http://teeserver.tee.gr:80/online/epikaira/1999/2047/pg022.shtml>
5. <http://www.egnatia.gr/Gr/Company.htm>
6. http://www.forthnet.gr/cgibin/hweb?A...~_&&V=/usr/hypersystems/main/wcgo.cfg
7. <http://www.minenv.gr/4/45/4502/g450201.h>
8. http://www.mne.gr/greek_site/frames_gr/ak01/ak01_prosv3.html
9. http://www.mne.gr/greek_site/frames_gr/ak05/kentriki_makedonia/zoi_k_mak.html
10. http://www.mne.gr/greek_site/frames_gr/ak05/kentriki_makedonia/zoi_k_mak1.html
11. http://www.mne.gr/greek_site/frames_gr/ak05/kentriki_makedonia/zoi_k_mak2.html
12. <http://www.hol.gr/greece/events/e...pasok/simitis/speeches/thesal.htm>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ερωτηματολόγιο προς τη Δημαρχεία/ Νομαρχία

Η Εγνατία Οδός, σύμφωνα με τον ισχύοντα προγραμματισμό, διέρχεται από τους συνορεύοντες νομούς Φλωρίνης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης και Κιλκίς. Στο νομό Πέλλας δεν προγραμματίζεται διέλευση της Εγνατίας Οδού ούτε όμως και άμεση κάθετη διασύνδεση με την Εγνατία οδό σε επίπεδο αυτοκινητοδρόμου.

Θα θέλαμε τις απόψεις σας για την υποθετική περίπτωση που θα κατασκευαζόταν κάθετος άξονας σε επίπεδο αυτοκινητοδρόμου : "Αριδαία – Έδεσσα – Σκύδρα – Γιαννιτσά – Εγνατία".

Βάσει των παραπάνω βαθμολογήστε, κάθε μια από τις απαντήσεις, βάζοντας έναν κύκλο σε έναν από του αριθμούς από το 1 ως το 5, όπου

1 = καθόλου

2 = ελάχιστα

3 = αρκετά

4 = πολύ

5 = πάρα πολύ

ανάλογα με το βαθμό που πιστεύετε ότι θα επηρεαστεί ο νομός από ένα τέτοιο κάθετο άξονα.

- Αναγκαιότητα κάθετου άξονα " Αριδαία – Έδεσσα –Σκύδρα – Γιαννιτσά"

1 2 3 4 5

- αξιοποίηση όσο το δυνατόν περισσότερων παραγωγικών δυνατοτήτων του νομού

1 2 3 4 5

- διεύρυνση της παραγωγικής βάσης του νομού με τη επέκταση των υπαρχόντων επιχειρήσεων ή την εγκατάσταση νέων μονάδων

1 2 3 4 5

- ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων

1 2 3 4 5

- μεγαλύτερη προσιτότητα προς τα κέντρα οικονομικών και διοικητικών αποφάσεων

1 2 3 4 5

- ενδυνάμωση της ρόλου του νομού στην Ελλάδα αλλά και στη Βαλκανική ενδοχώρα

1 2 3 4 5

- τα τοπικά προϊόντα γίνονται περισσότερο ανταγωνιστικά καθώς οι αποστάσεις από τις αγορές θα μειωθούν

1 2 3 4 5

- βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς των πολιτών

1 2 3 4 5

- εγγύτητα απομακρυσμένων περιοχών-άρση αποκλεισμού

1 2 3 4 5

- μείωση της ανεργίας λόγω νέων θέσεων εργασίας σε νέες μονάδες ή στα υπό κατασκευή έργα

1 2 3 4 5

- αύξηση των επενδύσεων σε νέες επιχειρήσεις

1 2 3 4 5

- άλλος τρόπος

ή θα λειτουργήσει αρνητικά λόγω:

- της πιθανής μετεγκατάστασης επιχειρήσεων σε Σκόπια-Αλβανία, που θα προτιμήσουν τις γειτονικές χώρες από την τοπική αγορά καθώς η οδική σύνδεση θα γίνει καλύτερη, τα εργατικά χέρια είναι φθηνότερα, οπότε και είναι πιο συμφέρουσα η δημιουργία μιας μονάδας επεξεργασίας προϊόντων σε αυτές τις χώρες.

1 2 3 4 5

- Επιβάρυνση του περιβάλλοντος λόγω κυκλοφοριακών φόρτων

1 2 3 4 5

- Ανεπιθύμητες αναδιαρθρώσεις του οικιστικού ιστού (π.χ. πιέσεις για μετεγκατάσταση κατοίκων και παραγωγικών δραστηριοτήτων)

1 2 3 4 5

Ερωτηματολόγιο προς τις επιχειρήσεις

Παρακαλούμε συμπληρώστε τα στοιχεία της επιχείρησής

Επωνυμία επιχείρησης	Είδος	Υπεύθυνος	Αριθμός απασχολουμένων	Κύκλος εργασιών (τελευταίος)	Κωδικός

Η Εγνατία Οδός, σύμφωνα με τον ισχύοντα προγραμματισμό, διέρχεται από τους συνορεύοντες νομούς Φλωρίνης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης και Κιλκίς. Στο νομό Πέλλας δεν προγραμματίζεται διέλευση της Εγνατίας Οδού ούτε όμως και άμεση κάθετη διασύνδεση με την Εγνατία οδό σε επίπεδο αυτοκινητοδρόμου.

Θα θέλαμε τις απόψεις σας για την υποθετική περίπτωση που θα κατασκευαζόταν κάθετος άξονας σε επίπεδο αυτοκινητοδρόμου : "Αριδαία – Έδεσσα – Σκύδρα – Γιαννιτσά – Εγνατία".

Βάσει των παραπάνω, βαθμολογήστε κάθε μια από τις απαντήσεις, βάζοντας έναν κύκλο σε έναν από του αριθμούς από το 1 ως το 5, όπου

- 1 = καθόλου
- 2 = ελάχιστα
- 3 = αρκετά
- 4 = πολύ
- 5 = πάρα πολύ

ανάλογα με το βαθμό που πιστεύετε ότι θα ευνοηθεί η επιχείρησή από μια επικείμενη διέλευση της Εγνατίας οδού είτε ως είτε ως κύριο τμήμα της οδού είτε ως κάθετος οδικός άξονας που θα διασχίζει το νομό και θα οδηγεί σε αυτή (σημειώστε σε μία ή περισσότερες από τις παρακάτω απαντήσεις):

- Αναγκαιότητα κάθετου άξονα " Αριδαία – Έδεσσα –Σκύδρα – Γιαννιτσά"

1 2 3 4 5

- Μείωση της χρονοαπόστασης από τις εγχώριες αγορές

1 2 3 4 5

- Μείωση της χρονοαπόστασης από τις διεθνείς αγορές

1 2 3 4 5

- Ενίσχυση της συνεργασίας με επιχειρήσεις που ήδη συνεργάζεστε η και με νέες επιχειρήσεις

1 2 3 4 5

- Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των προϊόντων της επιχείρησής (καθώς θα φτάνουν γρηγορότερα στις αγορές)

1 2 3 4 5

- Άνοιγμα της τοπικής αγοράς προς νέες επιχειρήσεις

1 2 3 4 5

- Κατασκευή νέας μονάδας της επιχείρησης στο νομό

1 2 3 4 5

- Πιθανή μετεγκατάσταση υπάρχουσας μονάδας της επιχείρησης ή κατασκευή νέας στα Σκόπια ή την Αλβανία, όπου το κόστος παραγωγής είναι μικρότερο - φθηνότερα εργατικά χέρια - και οι νέοι οδικοί άξονες κάνουν ταχύτερη την επικοινωνία με τις χώρες αυτές

1 2 3 4 5

- Μια αλλαγή των τιμών της γης (πιθανή αύξηση της) θα επηρεάσει την επιχείρησή σας και με ποιο τρόπο?



- Άλλη επίπτωση