



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

**Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας &
Περιφερειακής Ανάπτυξης**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ

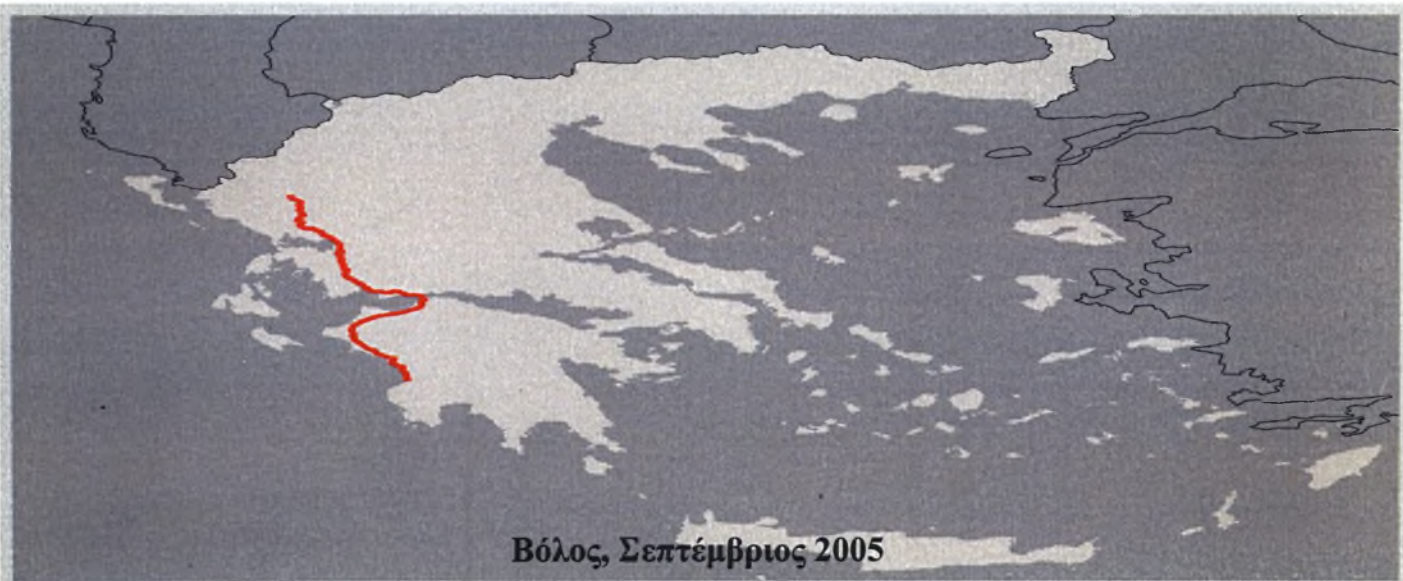
**Βλαχοπούλου Χριστίνα
Παπαθεογάρη Θεοδώρα**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ

Δημήτρης Οικονόμου

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Οι χωροταξικές συνέπειες των Διευρωπαϊκών Δικτύων
Μεταφορών στις περιοχές διέλευσης τους
Η περίπτωση της Ιόνιας Οδού**





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

Αριθ. Εισ.: 3833/1
Ημερ. Εισ.: 14-10-2005
Δωρεά: Συγγραφείς
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ
2005
ΒΛΑ

Στις οικογένειές μας

Ευχαριστίες

Η διεξαγωγή και ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας δε θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς την επίβλεψη του κ. Δημήτρη Οικονόμου, Καθηγητή Χωροταξίας, στον οποίο οφείλουμε ιδιαίτερες ευχαριστίες για τις πολύτιμες συμβουλές και παρατηρήσεις του. Ακόμη, ένα πολύ σημαντικό τμήμα της εργασίας ολοκληρώθηκε χάρη στην παροχή πλήθους σημαντικών στοιχείων και καθοδηγητικών συμβουλών από τον κ. Σεραφείμ Πολύζο, Λέκτορα Αστικής και Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης και Πολιτικής. Ευχαριστούμε, επίσης, για την παροχή στοιχείων και τις συμβουλές του τον κ. Παντελή Σκάγιαννη, Αναπληρωτή Καθηγητή Πολιτικής των Υποδομών. Παράλληλα, στη συλλογή οποιονδήποτε λοιπών στοιχείων συνέβαλαν και πολλοί άλλοι καθηγητές του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Επιπλέον, ευχαριστούμε τους υπαλλήλους της εταιρείας ΕΥΔΕ/ΟΑΠ για το χρόνο που διέθεσαν για τη διεξαγωγή προσωπικών συνεντεύξεων, καθώς και για την παροχή στοιχείων σχετικά με τα κατασκευαστικά, χρηματοδοτικά κτλ χαρακτηριστικά του έργου μελέτης (Ιόνια Οδός). Τέλος, η εργασία αυτή δε θα μπορούσε να διεξαχθεί χωρίς τη συνεχή στήριξη των οικογενειών μας, τους οποίους ευχαριστούμε ολόψυχα.

Σύντομη περίληψη

Μεταξύ των σπουδαιότερων πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έχουν ως σκοπό την επίτευξη της σύγκλισης και ολοκλήρωσης του ευρωπαϊκού χώρου, συγκαταλέγονται τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Η πολιτική αυτή κατεύθυνση προωθείται ιδιαίτερα και στον ελλαδικό χώρο, όπου τη σημαντικότερη θέση κατέχουν οι Οδικές Μεταφορές. Στη δυτική Ελλάδα, η οποία αποτελεί προβληματική περιφέρεια τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη γενικότερα, χρησιμοποιείται αυτή η πολιτική των μεταφορών ως πρωταρχικό μέσο άρσης της μειονεκτικής της θέσης. Για το λόγο αυτό, η πραγματοποίηση της Ιόνιας Οδού θεωρείται ως ένα από τα κυριότερα έργα προώθησης της ανάπτυξης της περιοχής. Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι χωρικές συνέπειες του Άξονα και εξετάζονται ως προς το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, τις χρήσεις γης και το οικιστικό δίκτυο, καθώς και την αναδιάρθρωση αυτών στις περιοχές διέλευσής του. Η οικονομική ευημερία αποτελεί ευρύτερη έννοια και, καθώς αποτελεί πηγή πρόκλησης των εκάστοτε χωρικών φαινομένων, εξετάζεται με χρονικά ορίζοντα αναφοράς την τρέχουσα δεκαετία. Η παραπάνω μελέτη παρουσιάζει τη νεοδημιουργηθείσα χωρική δομή.

Abstract

Trans-European Networks are considered to be one of the most important policies of the European Union that aim at spatial and economic integration. That is why transport policies and especially interregional roads are widely promoted in Greece. Transport policies are used in order to change western Greece's disadvantaged role in a national and european level. Ionian Road could lead to a higher level of development, causing a serious amount of spatial impacts. This study examines the effects on natural and cultural environment, land use and residential network, through the economic development that causes them, and presents the results for the next ten years.

Λέξεις κλειδιά: Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, Χωροταξικές Συνέπειες, Φυσικό και Πολιτιστικό Περιβάλλον, Χρήσεις Γης, Οικιστικό Δίκτυο, Οικονομική Ευημερία

Key words: Trans-European Networks, Spatial Impacts, Natural and Cultural Environment, Land Use, Residential Network, Economic Development

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

σελ.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
-----------------	----------

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ: ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1.1. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ	7
1.1.1. ΓΕΝΙΚΑ	7
1.1.2. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ	9
1.2. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	12
1.2.1. ΓΕΝΙΚΑ	12
1.2.2. ΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ	14
1.2.2.1. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	14
1.2.2.2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	15
1.3. ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	20
1.3.1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	20
1.3.2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	22
1.3.3. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	23
1.3.4. ΥΔΑΤΙΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΟΤΑΜΙΕΣ)	24
1.4. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	26
1.4.1. ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ	26
1.4.2. ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ	27
1.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥΣ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ	32
2.2. ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ	33
2.3. ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	35
2.4. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΕΡΓΩΝ	39
2.4.1. Ο ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ - ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ	43
2.4.2. Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ	46
2.4.3. Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ	47
2.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	53

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΤΑ ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΟΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ

σελ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ

3.1. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ	57
3.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	57
3.1.2. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ	58
3.1.3. Η ΑΝΑΓΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ	61
3.1.4. Ο ΔΥΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ	63
3.2. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	64
3.2.1. ΤΟ ΒΟΡΕΙΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ: ΚΟΜΒΟΣ ΙΟΝΙΑΣ-ΕΓΝΑΤΙΑΣ - ΑΝΤΙΡΡΙΟ	64
3.2.2. Η ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	66
3.2.3. ΤΟ ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ: ΡΙΟ-ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ	67
3.3. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	69
3.3.1. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	69
3.3.2. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	71
3.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	72

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ

4.1. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	74
4.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	74
4.1.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	75
4.1.2.1. ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	75
4.1.2.2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	77
4.1.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ	80
4.1.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	80
4.1.4.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	80
4.1.4.2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	81
4.1.4.3. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	82
4.1.4.4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	82
4.1.5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	83
4.1.5.1. ΓΕΝΙΚΑ	83
4.1.5.2. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	83
4.1.5.3. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	84
4.1.5.4. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	85
4.1.5.4. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	86

4.2. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	87
4.2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	87
4.2.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	88
4.2.2.1. ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	88
4.2.2.2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	89
4.2.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ	94
4.2.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	95
4.2.4.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	95
4.2.4.2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	96
4.2.4.3. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	96
4.2.4.4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	97
4.2.5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	97
4.2.5.1. ΓΕΝΙΚΑ	97
4.2.5.2. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	98
4.2.5.3. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	99
4.2.5.4. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	100
4.2.5.4. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	101
4.3. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	103
4.3.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	103
4.3.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	104
4.3.2.1. ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	104
4.3.2.2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	105
4.3.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ	108
4.3.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	109
4.3.4.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	109
4.3.4.2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	110
4.3.4.3. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	110
4.3.4.4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	111
4.3.5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	112
4.3.5.1. ΓΕΝΙΚΑ	112
4.3.5.2. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	112
4.3.5.3. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	113
4.3.5.4. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	114
4.3.5.4. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	115
4.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	115

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΟΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ

5.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ	117
5.1.1. ΑΜΕΣΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	117
5.1.2. ΕΜΜΕΣΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	118
5.2. ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	120
5.2.1. ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ	120
5.2.2. ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	123
5.2.3. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	127

5.3. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΥΗΜΕΡΙΑ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ	129
5.3.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟΥ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	129
5.3.2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΣΤΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	149
5.3.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	150
5.4. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	152
5.4.1. ΓΕΝΙΚΑ	152
5.4.2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	153
5.4.3. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ	155
5.4.3.1. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ	155
5.4.3.2. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	161
5.5. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	162
5.5.1. ΓΕΝΙΚΑ	162
5.5.2. ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	163
5.5.3. ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	164
5.5.4. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ	167
5.5.5. ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ	171
5.6. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	173
5.6.1. ΓΕΝΙΚΑ	174
5.6.2. ΔΕΙΚΤΕΣ	174
5.6.2.1. ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ	175
5.6.2.2. ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΛΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ	176
5.6.2.3. ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΛΞΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	177
5.6.3. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ	178
5.7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	180

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	182
---------------------	------------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	190
---------------------	------------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	197
--------------------	------------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1^ο: ΠΕΡΙ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	198
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2^ο: ΠΙΝΑΚΕΣ	207
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3^ο: ΧΑΡΤΕΣ	216

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

	σελ.
<u>Κεφάλαιο 2^ο</u>	
Πίνακας 2.1: Τα 14 σχέδια προτεραιότητας (Essen, Δεκέμβριος 1994)	39
Πίνακας 2.2: Τα 30 έργα προτεραιότητας (2003)	41
Πίνακας 2.3: Το κόστος των σιδηροδρομικών και οδικών διαδρόμων σε χιλιάδες ECU	45
<u>Κεφάλαιο 5^ο</u>	
Πίνακας 5.1: Πρώτη Εφαρμογή-Η εκτίμηση της επίδρασης των παραγόντων στην οικονομική ευημερία	144
Πίνακας 5.2: Δεύτερη Εφαρμογή-Η εκτίμηση της επίδρασης των παραγόντων στην οικονομική ευημερία	145
Πίνακας 5.3: Τρίτη Εφαρμογή-Η εκτίμηση της επίδρασης των παραγόντων στην οικονομική ευημερία	146
Πίνακας 5.4: Η οικονομική ευημερία των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού τα έτη 2001 και 2010 και ποσοστιαία αύξησή της	150
Πίνακας 5.5: Η οικονομική ευημερία των ηπειρωτικών νομών της Ελλάδας για όλα τα έργα για τα έτη 2001 και 2010 και ποσοστιαία αύξηση της	151
Πίνακας 5.6: Οι περιβαλλοντικοί δείκτες	153
Πίνακας 5.7: Ποσοστό αύξησης επιχειρήσεων για το έτος 2010 με εφαρμογή του παράγοντα 'Άμεσο Δυναμικό'	167
Πίνακας 5.8: Ποσοστό αύξησης επιχειρήσεων για το έτος 2010 με εφαρμογή του παράγοντα 'Εμμεσο Δυναμικό'	170
Πίνακας 5.9: Χρονοαποστάσεις μεταξύ των νομών επιρροής της Ιόνιας Οδού πριν τη δημιουργία της (έτος 2001 - μονάδες μέτρησης: λεπτά)	175
Πίνακας 5.10: Χρονοαποστάσεις μεταξύ των νομών επιρροής της Ιόνιας Οδού μετά τη δημιουργία της (έτος 2010 - μονάδες μέτρησης: λεπτά)	175

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

σελ.

Κεφάλαιο 1^ο

Γράφημα 1.1:	Επιβατικές μεταφορές - Επιδόσεις ανά μέσο μεταφοράς - Ε.Ε-15: 1970-1999	21
Γράφημα 1.2:	Μεταφορές εμπορευμάτων - Επιδόσεις ανά μέσο μεταφοράς - Ε.Ε-15: 1970-1998	26

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Κεφάλαιο 1^ο

Διάγραμμα 1.1:	Η συμβολή των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην αναπτυξιακή διαδικασία	11
Διάγραμμα 1.2:	Διάγραμμα στόχων της εξισορροπημένης και αειφόρου χωρικής ανάπτυξης	14
Διάγραμμα 1.3:	Τα είδη των Διευρωπαϊκών Δικτύων	20
Διάγραμμα 1.4:	Οι επιδράσεις των Διευρωπαϊκών Δικτύων	29

Κεφάλαιο 2^ο

Διάγραμμα 2.1:	Η κατηγοριοποίηση των χρήσεων γης	38
----------------	-----------------------------------	----

Κεφάλαιο 3^ο

Διάγραμμα 3.1:	Οι εξελίξεις της χάραξης της Ιόνιας Οδού	60
Διάγραμμα 3.2:	Οι κυριότερες μορφές των συμβάσεων παραχώρησης	70

Κεφάλαιο 5^ο

Διάγραμμα 5.1:	Η κατηγοριοποίηση των συνεπειών της Ιόνιας Οδού	117
Διάγραμμα 5.2:	Η αλληλεπίδραση των μεταφορών και των χρήσεων γης	163
Διάγραμμα 5.3:	Η αμφίδρομη σχέση μεταξύ των χρήσεων γης και των μεταφορικών υποδομών	164
Διάγραμμα 5.4:	Η επιρροή της Ιόνιας Οδού στον πληθυσμό της περιοχής μελέτης	177

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

σελ.

Κεφάλαιο 1^ο

Εικόνα 1.1:	Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας	8
Εικόνα 1.2:	Τα είδη των ΔΕΔ-Μ: Οδικές, Σιδηροδρομικές, Αερομεταφορές και Υδάτινες Μεταφορές	12
Εικόνα 1.3:	Σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης («bottlenecks»)	17
Εικόνα 1.4:	Τα έργα προτεραιότητας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (Πρόγραμμα ΤΙΝΑ)	19

Κεφάλαιο 2^ο

Εικόνα 2.1:	Τα ΔΕΔ Οδικών Μεταφορών - Οι συνδέσεις της Ελλάδας με τις Βαλκανικές χώρες (χρονικός ορίζοντας 2010)	34
Εικόνα 2.2:	Η Ευρώπη με την ολοκλήρωση των ΔΕΔ-Μ σε χάρτες με κλίμακα τη χρονοαπόσταση	35
Εικόνα 2.3:	Σχέδιο Προτεραιότητας 8: Πολυτροπικός Άξονας Πορτογαλίας-Ισπανίας- Κεντρικής Ευρώπης	43
Εικόνα 2.4:	Ο Άξονας E18 ως τμήμα του Σκανδιναβικού Τριγώνου	46
Εικόνα 2.5:	Ένας υψηλής ποιότητας μεταφορικός άξονας που εξυπηρετεί ολόκληρη την κοινωνία	47
Εικόνα 2.6:	Η Εγνατία Οδός, ως συλλεκτήριος οδικός άξονας των μεταφορών της Βαλκανικής και της Ν.Α Ευρώπης	49
Εικόνα 2.7:	Η Εγνατία Οδός κατά την κατασκευή	49
Εικόνα 2.8:	Οι Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού	50

Κεφάλαιο 3^ο

Εικόνα 3.1:	Η χάραξη της Ιόνιας Οδού	57
Εικόνα 3.2:	Τα σημαντικά έργα υποδομής της Ελλάδας (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός, Ιόνια Οδός)	62
Εικόνα 3.3:	Ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας θα εξυπηρετεί πάνω από 1,5 εκατ. Κατοίκους	63
Εικόνα 3.4:	Η παράκαμψη Αργινίου (αριστερά) και η παράκαμψη Άρτας-Φιλιπιάδας (δεξιά)	66
Εικόνα 3.5:	Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου	66
Εικόνα 3.6:	Η πρόσοψη της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου	67
Εικόνα 3.7:	Η Παράκαμψη Πάτρας	68

Κεφάλαιο 4^ο

Εικόνα 4.1:	Η Περιφέρεια Ηπείρου	74
Εικόνα 4.2:	Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	87
Εικόνα 4.3:	Η Περιφέρεια Πελοποννήσου	103

Κεφάλαιο 5^ο

Εικόνα 5.1:	Χάρτης Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων	121
Εικόνα 5.2:	Αδριατικός Διάδρομος	122
Εικόνα 5.3:	Εγνατία Οδός: Τμήμα Στρώμη - Κομοτηνή	124
Εικόνα 5.4:	Ο ΠΑΘΕ	125
Εικόνα 5.5:	Το νέο λιμάνι της Πάτρας	125
Εικόνα 5.6:	Το νέο λιμάνι της Πάτρας	126
Εικόνα 5.7:	Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου	127
Εικόνα 5.8:	Η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας	128
Εικόνα 5.9:	Λιμάνι Ηγουμενίτσας	129
Εικόνα 5.10:	Η γέφυρα του Άραχθου	158

Κεφάλαιο 6^ο

Εικόνα 6.1:	Το σ ανάπτυξης του ελληνικού χώρου	184
Εικόνα 6.2:	Το σ ανάπτυξης του ελληνικού χώρου	185

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

ΑΕ	:	Ανώνυμη Εταιρεία
ΑΕΙ	:	Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
ΑΕΠ	:	Ακαθάριστο εγχώριο Προϊόν
ΒΙΠΕ	:	Βιομηχανική Περιοχή
ΓΓΔΕ	:	Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων
ΔΕΔ	:	Διευρωπαϊκά Δίκτυα
ΔΕΔ-Μ	:	Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών
ΔΕΗ	:	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
ΔΣ	:	Διοικητικό Συμβούλιο
ΕΕ	:	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΚ	:	Εκδόσεις Επιτροπής Κοινοτήτων
ΕΖΕΣ	:	Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών
ΕΚ	:	Ευρωπαϊκή Κοινότητα
ΕΟ	:	Εθνική Οδός
ΕΟΚ	:	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΕΣΥΕ	:	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
ΕΤΕπ	:	Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων
Ε&Τ	:	Έρευνα & Τεχνολογία
ΕΥΔΕ	:	Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων
ΗΒ	:	Ηνωμένο Βασίλειο
ΙΧ	:	Ιδιωτική Χρήση
ΚΑΠ	:	Κοινή Αγροτική Πολιτική
ΚΠΣ	:	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
ΛΕΑ	:	Λοφίδα Έκτακτης Ανάγκης
ΜΕΔΕ	:	Μεγάλα Έργα Δυτικής Ελλάδας
ΜΜΕ	:	Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις
ΝΑΒΙΠΕ	:	Ναυτιλιακή Βιομηχανική Περιοχή
ΟΑΠ	:	Οδικοί Άξονες Παραχώρησης
ΠΑΘΕ	:	Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι

ΠΑΧΩΕ	:	Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων
ΠΓΔΜ	:	Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία Μακεδονίας
ΠΔΕ	:	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
ΠΗ	:	Περιφέρεια Ηπείρου
ΠΠ	:	Περιφέρεια Πελοποννήσου
ΣΑΚΧ	:	Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου
ΣΕΑ	:	Σταθμός Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων
ΣΠΜΕ	:	Συμβούλιο Πολιτικών Μηχανικών Ευρώπης
ΤΕΕ	:	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας
ΤΕΙ	:	Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
ΤΕΟ	:	Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας
ΥΠΕΘΟ	:	Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
ΥΠΕΧΩΔΕ	:	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΟΙ ΟΡΟΙ

BOO	:	Built-Own-Operate
BOOT	:	Built- Own-Operate-Transfer
BOT	:	Built-Operate- Transfer
ECU	:	Economy Current Union
EUNET	:	European Networks
FYROM	:	Former Yugoslav Republic of Macedonia
INTERREG	:	InterRegional
MARPOL	:	Marine Pollution
SASI	:	Socio-Economic and Spatial Impacts
SOLAS	:	Safety Of Life At Sea
SPESP	:	Study Program of European Spatial Planning
SPSS	:	Statistical Package for the Social Sciences
TINA	:	Transport Infrastructure Needs Assessment

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πολλές περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λόγω της γεωγραφικής τους απομόνωσης από το κέντρο της Ευρώπης, *αδυνατούν να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες που επιβάλλει η Κοινότητα, η βασικότερη των οποίων είναι η επίτευξη της περιφερειακής σύγκλισης.* Μια από τις σπουδαιότερες πολιτικές της ΕΕ που καλούνται να αντιμετωπίσουν αυτό το πρόβλημα είναι η πολιτική των μεταφορών, που έχει σκοπό την αποτελεσματική σύνδεση των περιοχών της Κοινότητας.

Ο τομέας των μεταφορών επιλέγεται στην Ελλάδα από τις εκάστοτε κυβερνήσεις ως η σημαντικότερη πολιτική κατεύθυνση για την άρση της απομόνωσης των προβληματικών περιφερειών της, όπως είναι οι Περιφέρειες Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδας. Τα τελευταία χρόνια επικράτησε η ιδέα δημιουργίας ενός διευρωπαϊκού οδικού άξονα που θα διασχίζει σχεδόν ολόκληρη τη δυτική Ελλάδα και θα βελτιώσει τη θέση της τόσο στον ελλαδικό όσο και στον ευρωπαϊκό χώρο. Αυτός ο άξονας ονομάστηκε «Ιόνια Οδός» ή «Δυτικός Άξονας» και αναμένεται να αποτελέσει τη *ραχοκοκαλιά της συγκοινωνιακής υποδομής της δυτικής Ελλάδας.* Ωστόσο, η πραγματοποίηση αυτού του έργου αποτέλεσε κατά καιρούς αντικείμενο αμφισβήτησης και έντονου προβληματισμού, που βασίστηκε κυρίως στα θέματα της χρηματοδότησης και της τελικής του χάραξης. Για αυτό το λόγο κρίθηκε ενδιαφέρουσα η μελέτη του Δυτικού Άξονα, σε συνδυασμό με την ένταξή του στο ευρύτερο Δίκτυο των Διευρωπαϊκών Μεταφορών.

Το βασικό ερώτημα της παρούσας εργασίας είναι οι χωρικές επιδράσεις της διέλευσης των Διευρωπαϊκών Οδικών Μεταφορών που εντοπίζονται στον ευρωπαϊκό και ελλαδικό χώρο. Για αυτό, στόχος της είναι ο χωρικός εντοπισμός των συνεπειών που θα επιφέρει ένα τόσο σημαντικό αναπτυξιακό έργο, όπως είναι η Ιόνια Οδός, για την οποία χρησιμοποιείται εναλλακτικά ο όρος Δυτικός Άξονας, καθώς η αναφορά στο εν λόγω έργο έχει επικρατήσει να γίνεται και με τους δύο αυτούς όρους γενικότερα. Η τοποθέτηση των συνεπειών του έργου στο χώρο γίνεται με βάση τρεις κύριες θεματικές ενότητες της Χωροταξίας: το περιβάλλον, τις χρήσεις γης και το οικιστικό δίκτυο εντός ενός συγκεκριμένου χρονικού ορίζοντα (δέκα περίπου χρόνια). Από την παραπάνω

μελέτη δε θα μπορούσε να απουσιάζει η ευρύτερη έννοια της οικονομικής ευημερίας, η οποία θεωρείται η κύρια πηγή απόρροιας των οποιωνδήποτε χωρικών φαινομένων.

Κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της εργασίας παρουσιάστηκαν ορισμένα προβλήματα. Αυτά οφείλονται καταρχήν στις καθυστερήσεις των μελετών και των γενικότερων διαδικασιών δρομολόγησης του έργου και στις πρόσφατες και συνεχείς αλλαγές (κυρίως στη χάραξη) οι οποίες δεν επιτρέπουν τη δημοσιοποίηση των στοιχείων (αναγνωριστικές, οδοποιίας, περιβαλλοντικές κτλ). Σε αυτές τις περιπτώσεις και, όπου ήταν δυνατόν, η συλλογή στοιχείων έγινε με συνεντεύξεις των υπεύθυνων φορέων. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι η τελευταία επικοινωνία με τους αρμόδιους φορείς για τη συλλογή στοιχείων σχετικά με τις εξελικτικές διαδικασίες του έργου ορίστηκε ως η 1^η Αυγούστου 2005. Όποιες εξελίξεις σημειώθηκαν από τότε και στο εξής δεν εξετάζονται στην παρούσα εργασία.

Τέλος, η εξέταση των συνεπειών σημειώνεται χωρικά σε επίπεδο νομού, εξαιτίας του μεγάλου γεωγραφικού μεγέθους της περιοχής μελέτης, καθώς και της δυσκολίας διεξαγωγής έρευνας σε μικρότερο (αναλυτικότερο) χωρικό επίπεδο.

Δομή εργασίας

Η παρούσα εργασία χωρίζεται σε δύο μέρη (**Μέρος Α΄ και Μέρος Β΄**), εκ των οποίων το πρώτο περιγράφει και μελετά το θεωρητικό πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), και ειδικότερα των διαπεριφερειακών οδικών αξόνων, ενώ το δεύτερο εξετάζει και αναλύει την περίπτωση της Ιόνιας Οδού, ως προς τα γενικά της *χαρακτηριστικά*, αλλά και ως προς τις χωροταξικές συνέπειες που αναμένεται να επιφέρει η δημιουργία της στην περιοχή μελέτης.

Συγκεκριμένα, το Μέρος Α΄ αποτελείται από δύο κεφάλαια (Κεφάλαια 1 και 2). Στο **Κεφάλαιο 1**, αντικείμενο μελέτης αποτελεί το θεωρητικό πλαίσιο θεσμοθέτησης των Διευρωπαϊκών Δικτύων (ΔΕΔ) συνολικά, ενώ περισσότερη προσοχή δίνεται στα ΔΕΔ-Μ, μιας και αυτά παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον κυρίως λόγω της χωρικής διάστασης που λαμβάνουν. Στο κεφάλαιο αυτό δεν παραλείπονται οι αναφορές στις γενικές επιδράσεις των ΔΕΔ-Μ, που είναι τόσο θετικές όσο και αρνητικές όσον αφορά τη συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη και τη χωρική διαμόρφωση.

Στο **Κεφάλαιο 2**, γίνεται αναφορά στο μεταφορικό σύστημα της Βαλκανικής Χερσονήσου, καθώς αποτελεί μείζονος σημασίας θέμα για τον ελλαδικό χώρο. Η κατανόηση των προβλημάτων στον τομέα των μεταφορών των Βαλκανίων αποτελεί σημαντικό βήμα για την αποτελεσματική αντιμετώπισή τους, γεγονός που θα βοηθήσει την Ελλάδα να άρει τη γεωγραφική της απομόνωση από την υπόλοιπη Ευρώπη. Επιπλέον, σημαντικό εργαλείο αποτίμησης των επιδράσεων ενός διαπεριφερειακού οδικού άξονα αποτελεί και η παρατήρηση παρόμοιων παραδειγμάτων του ευρωπαϊκού χώρου. Για το λόγο αυτό, στο Κεφάλαιο 2, γίνεται περιγραφή τριών διευρωπαϊκών αξόνων, που εντάσσονται στα πλαίσια των ευρωπαϊκών πολιτικών.

Το Μέρος Β΄ περιλαμβάνει τέσσερα κεφάλαια (Κεφάλαιο 3, 4, 5 και 6). Στο **Κεφάλαιο 3**, περιγράφονται αναλυτικά τα γενικά και τεχνικά χαρακτηριστικά της Ιόνιας Οδού, που αποτελεί το ειδικό αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας. Ακόμη, γίνεται αναφορά στις εξελίξεις που αφορούν τη χάραξή της, καθώς και στη σημασία της δημιουργίας της. Ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας είναι, επίσης, ένα κρίσιμο θέμα, καθώς η δημιουργία του αποτελεί έως σήμερα αντικείμενο έντονων συζητήσεων.

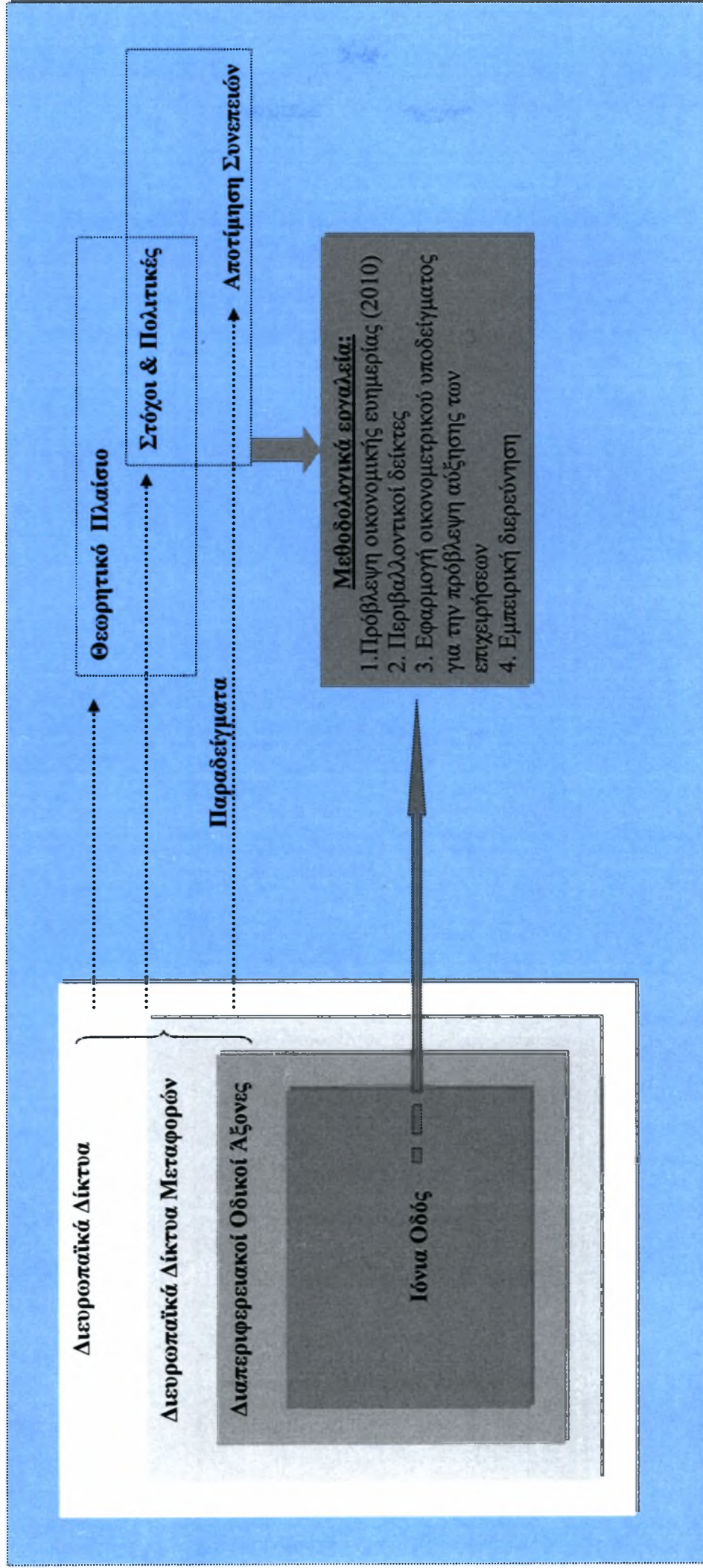
Η περιγραφή της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας των Περιφερειών Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου γίνεται στο **Κεφάλαιο 4**. Συγκεκριμένα, εξετάζεται η υφιστάμενη κατάσταση αυτών όσον αφορά τη χωροταξική τους διάρθρωση (φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, χρήσεις γης και οικιστικό δίκτυο), αλλά και οικονομικούς τομείς (απασχόληση και παραγωγική διάρθρωση) των περιοχών μελέτης. Τέλος, η μελέτη της κατάστασης των μεταφορικών τους υποδομών είναι χρήσιμη για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη μεταβολή της αναπτυξιακής τους φυσιογνωμίας μετά τη διέλευση της Ιόνιας Οδού.

Στο **Κεφάλαιο 5**, η κατηγοριοποίηση των συνεπειών των διαπεριφερειακών οδικών αξόνων εξυπηρετεί την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με το χρόνο εμφάνισης και το χωρικό επίπεδο αναφοράς των επιδράσεων της Ιόνιας Οδού στις περιοχές διέλευσης της. Ακόμη, η πρόβλεψη της οικονομικής ευημερίας αυτών των περιοχών κατά το έτος 2010, επιτρέπει την εξαγωγή συμπερασμάτων για την εξέλιξη επιμέρους χαρακτηριστικών της περιοχής, αλλά και για τη νέα χωρική της διάρθρωση. Τρεις είναι οι σημαντικότερες κατηγορίες συνεπειών χωρικού τύπου που εξετάζονται βάσει της χρήσης και εφαρμογής τόσο οικονομετρικών υποδειγμάτων όσο και δεικτών: οι

επιδράσεις στο φυσικό και πολιτιστικό προβάλλον, οι επιδράσεις στις χρήσεις γης και οι επιδράσεις στο οικιστικό δίκτυο.

Τέλος, η αποτίμηση όλων των παραπάνω γίνεται στο **Κεφάλαιο 6**, που αποτελεί το Κεφάλαιο των συμπερασμάτων.

Διάγραμμα του περιεχομένου της εργασίας



ΜΕΡΟΣ Α΄

**ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ: ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1.1. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

1.1.1. ΓΕΝΙΚΑ

Σημαντικότερη θέση μεταξύ των θεμάτων που αφορούν την περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) κατέχει η πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων (ΔΕΔ). Η ιδέα των ΔΕΔ πρωτοεμφανίστηκε στα τέλη της δεκαετίας του '80, σε συνδυασμό με την τότε προταθείσα ενιαία αγορά και καθορίζεται στο νέο τίτλο XII που προστίθεται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ) με τα άρθρα 129B έως 129Δ (ΕΕΚ-Γ, σ.51-52) (Ανδρικοπούλου, 1995: 181). Μάλιστα, τονίζεται ιδιαίτερα ότι οι συζητήσεις για τη μεγάλη αγορά -με ελεύθερη κυκλοφορία προϊόντων, προσώπων και υπηρεσιών- δε θα είχαν νόημα χωρίς την επαρκή σύνδεση των περιοχών και των εθνικών δικτύων που συγκροτούν αυτή την αγορά με σύγχρονες και αποτελεσματικές υποδομές.

Ο προσδιορισμός της έννοιας των Διευρωπαϊκών Δικτύων, καθώς και ο στόχος στον οποίο αποβλέπουν παραμένει αναλλοίωτος και εμφανίζεται με το ίδιο περιεχόμενο τόσο στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου και διαμορφώνεται για πρώτη φορά η αντίληψη ότι η αντιμετώπιση των έργων υποδομής στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών χρίζει ιδιαίτερης οργάνωσης, υπό το πρίσμα μιας ενιαίας και αποτελεσματικής πολιτικής, όσο και στο πρόσφατο Σχέδιο Συνθήκης για τη Θέσπιση Συντάγματος της Ευρώπης.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα παραπάνω, «η Ένωση συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη Διευρωπαϊκών Δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των **μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας**». Η δράση αυτή της Κοινότητας, όπως αναφέρεται στο ίδιο σημείο, εξυπηρετεί ταυτόχρονα τους στόχους της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και

«επιτρέπει στους πολίτες της Ένωσης, στους οικονομικούς φορείς, καθώς και στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής διοίκησης, να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα» (Ανδρικοπούλου, 1995: 181). Συγκεκριμένα, στα πλαίσια του συστήματος ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών, η δράση της Ένωσης αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά. Λαμβάνεται, ειδικότερα, υπόψη η ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης.

Εικόνα 1.1: Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001)

Για να προωθήσει την πραγματοποίηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων, η Κοινότητα:

- Καθορίζει προσανατολισμούς, οι οποίοι προσδιορίζουν τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις μεγάλες γραμμές δραστηριότητας και καλύπτουν κυρίως σχέδια κοινού ενδιαφέροντος.
- Παίρνει τα αναγκαία μέτρα, ιδίως για την εναρμόνιση των τεχνικών προτύπων.
- Ενισχύει τις χρηματοδοτικές προσπάθειες των κρατών-μελών για σχέδια κοινού ενδιαφέροντος, ιδίως με τη βοήθεια μελετών σκοπιμότητας, εγγυήσεων δανείων ή επιδοτήσεων επιτοκίου.
- Συμμετέχει στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων σχεδίων στον τομέα της υποδομής μεταφορών μέσω του Ταμείου Συνοχής.

Τα **χρηματοδοτικά μέσα**, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη διευκόλυνση της υλοποίησης των δικτύων, είναι, ιδίως, το Ταμείο Συνοχής, ορισμένες δραστηριότητες των διαρθρωτικών ταμείων, τα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και οι εγγυήσεις δανείων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων (ΕΤΕΠ). Ο κανονισμός που καθορίζει τους νομικούς κανόνες για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής υποστήριξης στο πεδίο των Διευρωπαϊκών Δικτύων είναι η νομική βάση για τη

χορήγηση της κοινοτικής χρηματοοικονομικής στήριξης. Ο κανονισμός ενθαρρύνει το συντονισμό δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων και καθορίζει τις μορφές κοινοτικής παρέμβασης, τα κριτήρια επιλογής των σχεδίων και τις διαδικασίες εξέτασης, αξιολόγησης και παρακολούθησης των αιτήσεων δανείων και, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τις επιδοτήσεις των επενδύσεων (Μούσης, 2003: 110).

1.1.2. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Στην προηγούμενη ενότητα εξετάστηκε το περιεχόμενο της πολιτικής των Διευρωπαϊκών Δικτύων, η δρομολόγηση της οποίας προέκυψε από την ανάγκη αντιμετώπισης των τομέων των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών υπό το πρίσμα μίας ενιαίας και αποτελεσματικής οργάνωσης και στρατηγικής. Ακόμη, η βελτίωση, δημιουργία ή ύπαρξη ΔΕΔ καθορίστηκε ως ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες προώθησης της ανάπτυξης των ευρωπαϊκών περιφερειών και ορίστηκε ως πρωταρχικός στόχος αυτών η εξασφάλιση εκείνων των προϋποθέσεων που θα καταστήσουν την οικονομία της Ευρώπης περισσότερο αποτελεσματική, επιτυγχάνοντας παράλληλα την εσωτερική συνοχή και την προώθηση της ανάπτυξης των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών.

Καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη των παραπάνω στόχων, και ιδιαίτερα όσον αφορά την ανάπτυξη, παίζει και η προώθηση της *ανταγωνιστικότητας* των περιοχών. Για το λόγο αυτό, κρίνεται σκόπιμο σε αυτό το σημείο να γίνει μια μικρή αναφορά στην ανταγωνιστικότητα των περιφερειών και το ρόλο των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην επίτευξη της προώθησής της.

Οι λόγοι για τους οποίους τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα κατέχουν σημαντική θέση μεταξύ των συντελεστών που διαμορφώνουν την ανταγωνιστικότητα μιας περιφέρειας είναι εμφανείς, εφόσον οι μεταφορές -μαζί με τις τηλεπικοινωνίες- αποτελούν το κατ' εξοχήν μέσο των διαφόρων περιφερειών της Κοινότητας και κυρίως των μειονεκτικών περιοχών της, για την ολοκλήρωση και την ενσωμάτωσή τους με την υπόλοιπη Ευρώπη. Σύμφωνα μάλιστα με πολλούς επιστημονικούς κύκλους, ως ο

καθοριστικότερος παράγοντας ορίζεται ιεραρχικά η ύπαρξη σύγχρονου και αποτελεσματικού δικτύου μεταφορών και τηλεπικοινωνιών (Τσέτσης, 1996: 51).

Αξιολογώντας, ακόμη, την κινητικότητα της εργασίας ως ένα ζωτικής σημασίας συντελεστή περιφερειακής ανταγωνιστικότητας, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι συμβάλλει στη δημιουργία ενός ευέλικτου εργατικού δυναμικού, ικανού να αντιμετωπίσει τους απαραίτητους μετασχηματισμούς μιας αναπτυσσόμενης περιοχής. Επιπλέον, η έλλειψη ενός σύγχρονου δικτύου μεταφορών αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας (Τσέτσης, 1996: 51).

Η διασφάλιση, επομένως, της απρόσκοπτης, συνεχούς, ασφαλούς και με λογικό κόστος σύνδεσης των περιοχών με αναπτυξιακή καθυστέρηση, οι οποίες είναι κυρίως γεωγραφικά περιμετρικές (στόχος 1), αποτελεί βασικό συντελεστή ανάπτυξης των περιοχών αυτών (Τσέτσης, 1996: 51).

Δε θα μπορούσε, ακόμη, να παραληφθεί και η συμβολή των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην πορεία προς την *Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση*, η οποία προκύπτει ως αποτέλεσμα της επίτευξης οικονομικής αποτελεσματικότητας και εσωτερικής συνοχής της Κοινότητας.

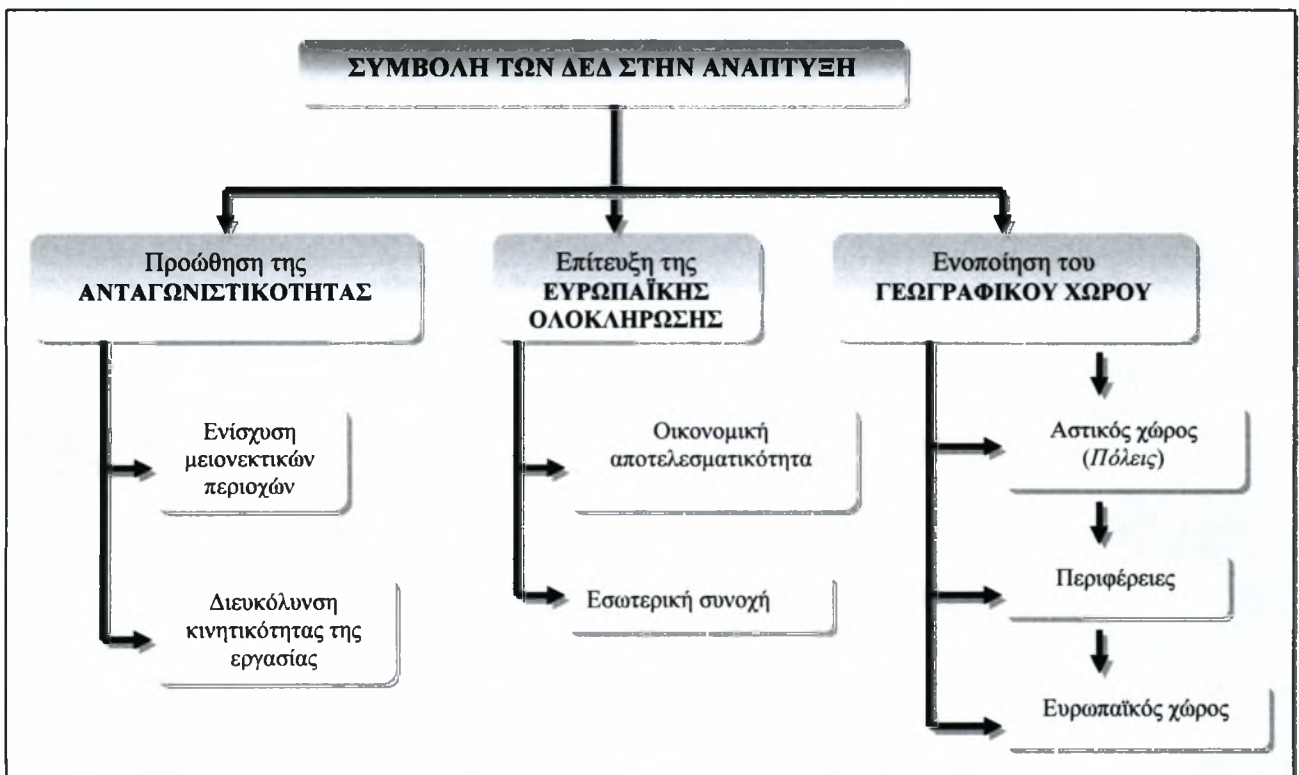
Ένας από τους βασικότερους στόχους της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η δημιουργία και βελτίωση των απαραίτητων υποδομών σε κάθε περιφέρεια, καθώς οι υποδομές συμβάλλουν στην αποτελεσματική σύνδεση μεταξύ των αναπτυγμένων και λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών. Αποτέλεσμα της σύνδεσης αυτής αποτελεί η επίτευξη των όρων σύγκλισης που οδηγεί στην «Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση» (Σκάγιαννης, 1994: 143).

Πρωταρχικό στόχο, λοιπόν, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελεί η ενοποίηση των εθνικών οικονομιών, καθώς και η επίτευξη ομοιογένειας και συνοχής, τόσο οικονομικής όσο και κοινωνικής, μεταξύ των κρατών-μελών της. Η δημιουργία, επομένως, ενός ενιαίου οικονομικοκοινωνικού και γεωγραφικού χώρου αποτελεί το σημαντικότερο παράγοντα υλοποίησης της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης.

Τέλος, πέρα από τα θετικά αποτελέσματα που, όπως συμπεραίνεται εύλογα, τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα προκαλούν σε επίπεδο περιφερειακό, είναι σκόπιμο να εξεταστούν και οι θετικές τους επιδράσεις σε επίπεδο πόλεως, μιας και οι *πόλεις*, είτε αποτελούν μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα των περιφερειών είτε αποτελούν τους μικρότερους οικισμούς των περιφερειών, είναι η βασική δομή αυτών και υφίστανται τα τελικά αποτελέσματα, θετικά ή αρνητικά των περιφερειακών πολιτικών.

Οι πόλεις δεν αποτελούν μεμονωμένα σημεία του ευρωπαϊκού χώρου. Αντίθετα, είναι τα κομβικά σημεία των μεταφορών, ενεργειακών και πληροφοριακών δικτύων, που συνθέτουν τον καμβά της Ευρώπης. Αυτά συνδέονται με τα δίκτυα των περιφερειών και εκείνα με τη σειρά τους με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, προορισμός των οποίων, μεταξύ άλλων, είναι να προωθήσουν την άρθρωση σε αυτά και τη συνδυασμένη λειτουργία με αυτά των τοπικών δικτύων, έτσι ώστε η πρόσβαση στα ΔΕΔ να διευκολυνθεί όσο γίνεται περισσότερο. Ο στόχος, λοιπόν, των ΔΕΔ δεν είναι απλά λειτουργικός. Μέσω αυτών επιδιώκεται ένας μεγάλος κοινωνικός και πολιτικός στόχος: η ενιαία λειτουργία του πολιτικού χώρου της Ενωμένης Ευρώπης (Αραβαντινός, 1997: 122-3).

Διάγραμμα 1.1: Η συμβολή των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην αναπτυξιακή διαδικασία



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

1.2. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Το μεταφορικό δίκτυο μιας χώρας εξασφαλίζει τη μετακίνηση προσώπων και αγαθών και στηρίζει όλες εκείνες τις συμπληρωματικές δραστηριότητες που ενισχύουν την αποτελεσματικότητά του, σχηματίζοντας ένα ενιαίο σύστημα υποδομών (Σκάγιαννης, 1994: 218). Ακόμη, πέρα από τα πλεονεκτήματα που παρέχει στην ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων, το μεταφορικό δίκτυο συμβάλλει ουσιαστικά στη διεύρυνση, διακίνηση, ανταλλαγή κοινωνικών και πολιτισμικών στοιχείων και παραγόντων.

Εικόνα 1.2: Τα είδη των ΔΕΔ-Μ: Οδικές, Σιδηροδρομικές, Αερομεταφορές και Υδάτινες Μεταφορές



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001)

Σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, οι στόχοι των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) είναι: 1.Εξασφάλιση κινητικότητας προσώπων και αγαθών, 2.Προσφορά στους χρήστες υποδομών υψηλής ποιότητας, 3.Στήριξη στο σύνολο των τρόπων μεταφοράς, 4.Αριστη χρησιμοποίηση του υφιστάμενου δυναμικού, 5.Διαλειτουργικότητα ως προς όλα τα στοιχεία του, 6.Κάλυψη όλου του κοινοτικού εδάφους, 7.Πρόβλεψη επέκτασής του προς τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τις μεσογειακές χώρες.

Ο ρόλος των μεταφορικών υποδομών αντιμετωπίστηκε, ήδη από τα πρώτα χρόνια σύστασης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, με την ευρύτερη έννοια του όρου, ως ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες προώθησης της περιφερειακής ανάπτυξης. Το γεγονός αυτό βασίστηκε γενικά στην επικρατέστερη αντίληψη ότι οι μεταφορικές υποδομές, και ειδικότερα ένα σύγχρονο σύστημα αξόνων οδηγεί στη μείωση του κόστους μεταφοράς, καθώς και στη βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιφερειών. Στα παραπάνω πλεονεκτήματα προστέθηκε αργότερα και η αντίληψη ότι η δημιουργία δικτύων μεταφοράς στον ευρωπαϊκό χώρο αποφέρει περαιτέρω θετικές συνέπειες και συγκεκριμένα την αποτελεσματική σύνδεση αναπτυγμένων με λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές, καθώς και στη διάχυση της ανάπτυξης στις ενδιάμεσες περιοχές.

Πέρα όμως από τα παραπάνω προφανή πλεονεκτήματα των μεταφορικών υποδομών, στον κύκλο των επιστημών υπάρχει έντονος προβληματισμός σχετικά με τη διαδικασία λειτουργίας αυτών, το είδος των μεταφορικών υποδομών και ακόμη τις περιπτώσεις όπου η εφαρμογή τους λειτουργεί αποδοτικά. Οι χωρικές συνέπειες, λοιπόν, των μεταφορικών υποδομών, που εντοπίζονται κυρίως στη διαμόρφωση των χρήσεων γης και του οικιστικού δικτύου, καθώς και σε αλλαγές στο ευρύτερο περιβάλλον, αποτελούν κρίσιμο τομέα προβληματισμού και μελέτης, εφόσον αυτές παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις αναφερόμενες σε διαφορετικές περιοχές και για διαφορετικούς λόγους.

Παρακάτω ακολουθούν τα ευρωπαϊκά προγράμματα και οι πολιτικές που ορίζονται από την Κοινότητα για τη διευθέτηση των ζητημάτων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Συγκεκριμένα, αναφέρεται η σημασία και οι επιδράσεις των πολιτικών σε θέματα που αφορούν το χώρο της Κοινότητας, όπως αυτές ορίζονται στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), καθώς και στις λοιπές ευρωπαϊκές πολιτικές (μεταφορών).

1.2.2. ΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

1.2.2.1. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

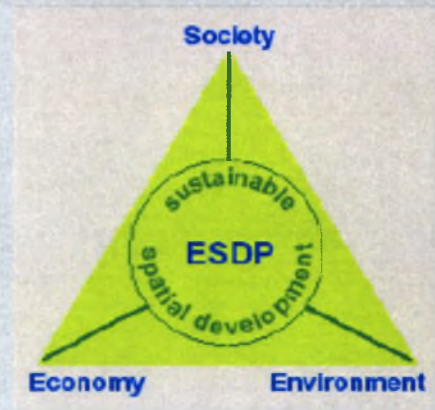
Τον Ιούνιο 1997 δημοσιοποιήθηκε το πρώτο κείμενο του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1997), όπου επισημάνθηκε για πρώτη φορά η σημασία και οι επιδράσεις των ευρωπαϊκών πολιτικών σε θέματα που αφορούν το χώρο της Κοινότητας. Το κείμενο αυτό οριστικοποιήθηκε και υιοθετήθηκε στην άτυπη συνάντηση των αρμοδίων για τη χωροταξία υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Potsdam το Μάιο 1999. Σύμφωνα, λοιπόν, με το ΣΑΚΧ ορίζονται τρεις βασικοί στόχοι της ευρωπαϊκής πολιτικής:

1. η οικονομική και κοινωνική συνοχή
2. η διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς και
3. η ισόρροπη ανταγωνιστική ικανότητα του ευρωπαϊκού χώρου (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999).

Στις παραπάνω βασικές αρχές θα πρέπει να αποδοθεί η ίδια βαρύτητα, ενώ ακόμη αυτές θα πρέπει να διέπουν όλες τις τομεακές και περιφερειακές πολιτικές της Κοινότητας στο πλαίσιο ενός κοινού (ενδεικτικού) σχεδίου μιας ευρωπαϊκής χωροταξικής πολιτικής.

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα συγκαταλέγονται μεταξύ των επτά πολιτικών¹ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) με χωρικές επιπτώσεις. Από τα ΔΕΔ, τα δίκτυα των μεταφορών είναι τα πιο σημαντικά τόσο από την άποψη της

Διάγραμμα 1.2: Διάγραμμα στόχων της εξισορροπημένης και αειφόρου χωρικής ανάπτυξης



Πηγή: ΣΑΚΧ (1999)

¹ 1. Κοινοτική Πολιτική Ανταγωνισμού, 2. Διευρωπαϊκά Δίκτυα, 3. Διαρθρωτικά Ταμεία, 4. Κοινή Αγροτική Πολιτική, 5. Πολιτική Περιβάλλοντος, 6. Έρευνα, Τεχνολογία και Ανάπτυξη, 7. Δανειοδοτικές Δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΣΑΚΧ, 1999).

πολιτικής χωρικής ανάπτυξης όσο και από χρηματοοικονομική άποψη και απορροφούν πάνω από το 80% του συνολικού προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ² (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999). Ζήτημα βαρύνουσας σημασίας αποτελεί η προστασία του περιβάλλοντος, επομένως η χρήση αειφορικών συστημάτων μεταφοράς καθίσταται απαραίτητη, ενώ τέλος, η εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών θα συμβάλει αποτελεσματικά στον παραπάνω στόχο.

Οι κατευθύνσεις που ορίζει το ΣΑΚΧ είναι προαιρετικές και τα κράτη-μέλη της Κοινότητας καλούνται να τις χρησιμοποιήσουν ως εργαλείο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή των επιμέρους πολιτικών τους με τρόπο συμπληρωματικό και όχι ανταγωνιστικό. Τα παραπάνω αποσκοπούν στη διαμόρφωση ενός κοινού σχεδίου οργάνωσης του ευρωπαϊκού χώρου.

1.2.2.2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η εξελικτική πορεία της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών ακολουθεί την εξελικτική πορεία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, καθώς ήδη από τη **Συνθήκη της Ρώμης (1957)** διατυπώθηκαν ζητήματα σχετικά με την υιοθέτηση κοινών πολιτικών στον τομέα των μεταφορών. Η δημοσίευση της Λευκής Βίβλου το 1985, για την ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς μέσω βασικών αρχών, οδήγησε στην περαιτέρω ώθηση της πολιτικής μεταφορών. Συγκεκριμένα, διαμορφώθηκαν οι εξής αρχές:

1. Απελευθέρωση διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων με πλήρη ελευθερία εγκατάστασης υπηρεσιών από το ένα κράτος-μέλος στο άλλο (cabotage). Παρόμοιες ελευθερίες υπάρχουν ή πρόκειται να ξεκινήσουν για τις ναυτιλιακές, τις σιδηροδρομικές και τις αεροπορικές υπηρεσίες.
2. Καθιέρωση κανόνων ασφαλείας και ορίων ταχύτητας για φορτηγά και λεωφορεία και περιορισμός των κινδύνων από τη μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων.

² Οι πιστώσεις που χορηγήθηκαν με βάση τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ για το έτος 2001 ανέρχονται σε 563 εκατ. ευρώ για τις μεταφορές, 19 εκατ. ευρώ για την ενέργεια και 30,4 εκατ. ευρώ για τις τηλεπικοινωνίες.

3. Σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το οποίο θα συνδέεται με τις χώρες τις κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου (ο στόχος αυτός καθοδηγεί στη συνέχεια την πολιτική για τα διευρωπαϊκά και τα πανευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών).
4. Καλύτερη ισορροπία μεταξύ οδικών μεταφορών και άλλων μέσων μεταφοράς ώστε να μειωθεί η μόλυνση του περιβάλλοντος και ο συνωστισμός και να αυξηθεί η ασφάλεια (Καυκαλάς και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2004: 19).

Την περίοδο 1992-2000, η **Λευκή Βίβλος**, προκειμένου να εναρμονιστεί με τις νέες απαιτήσεις περί περιβαλλοντικής αειφορίας και κοινωνικής συνοχής, συμπεριέλαβε στο περιεχόμενό της μια σειρά από σημαντικές *πρωτοβουλίες* (Λευκή Βίβλος του 1992).

Το 1992, με τη **Συνθήκη του Μάαστριχτ**, οι μεταφορές αντιμετωπίστηκαν ως σημαντικότερο μέσο για την επίτευξη της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, γεγονός που οδήγησε στη θέσπιση των Διευρωπαϊκών Δικτύων, στους τομείς των οδικών μεταφορών, των συνδυασμένων μεταφορών και των εσωτερικών πλωτών (ποτάμιων μεταφορών).

Προβλήματα σε «σημεία συμφόρησης» ή σε «ελλείποντες κρίκους» της υποδομής του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών αντιμετωπίστηκαν από **14 Σχέδια Προτεραιότητας**³, τα οποία διαμορφώθηκαν το 1994, ενώ από το 1996 κι έπειτα, και λόγω της διεύρυνσης της ΕΕ προς την ανατολική Ευρώπη, προτεραιότητα δόθηκε στην επέκταση των ΔΕΔ μέσω των λεγόμενων σχεδίων αξόνων και του δικτύου **TINA** (Transport Infrastructure Needs Assessment) (Καυκαλάς και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2004: 20).

³ Το 2003, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε νέο κατάλογο 30 έργων προτεραιότητας, προκειμένου να συμπεριλάβει στο πλαίσιο των πολιτικών της δράσεων τη *νέα διεύρυνση* της ΕΕ (αναλυτικά βλ. κεφάλαιο 2^ο).

Εικόνα 1.3: Σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης («bottlenecks»)

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001)

Κατά την περίοδο αυτή, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται σε ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας, μέσω της δημιουργίας βιώσιμων μεταφορικών υποδομών, ενώ προωθείται ολοένα και περισσότερο η χρήση των σιδηροδρόμων και των μέσων ναυσιπλοΐας, καθώς επίσης και οι συνδυασμένες μεταφορές⁴.

Το Σεπτέμβριο 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επαναδημοσίευσε τη Λευκή Βίβλο με τίτλο: «Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», όπου ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε πλέον όχι στην ανάληψη νέων προτεραιοτήτων, αλλά στην υιοθέτηση από τα κράτη-μέλη της Ένωσης αυτών των μέσων που θα οδηγήσουν στην εξάλειψη κυρίως περιβαλλοντικών, αλλά και άλλων προβλημάτων. Συγκεκριμένα, η Κοινότητα οφείλει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, των περιβαλλοντικών οχλήσεων και των ατυχημάτων, τα οποία επιβαρύνουν τόσο τους χρήστες όσο και την οικονομία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2002). Ακόμη, και σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τα κράτη-μέλη θα καθορίσουν τις ακριβείς λεπτομέρειες των έργων, τις χαράξεις τους, τη χρηματοδότησή τους και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσής τους. Η κοινοτική δράση θα υποστηρίζει τις δραστηριότητες που διεξάγονται σε εθνικό επίπεδο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996).

⁴ Το δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών συντίθεται κυρίως από πλωτές και σιδηροδρομικές οδούς, οι οποίες, με την ενδεχόμενη αρχική ή/και τελική οδική διαδρομή τους, καθιστούν δυνατή τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλη απόσταση και την εξυπηρέτηση όλων των κρατών-μελών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996).

Η νέα Λευκή Βίβλος έθεσε τους εξής νέους στόχους:

1. Επανεξισορρόπηση των τρόπων μεταφοράς.
2. Εξάλειψη των σημείων συμφόρησης.
3. Τοποθέτηση των χρηστών στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών.
4. Έλεγχος της παγκοσμιοποίησης των μεταφορών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2002).

Τα νέα στοιχεία της Λευκής Βίβλου του 2001 σχετικά με την κοινή πολιτική μεταφορών είναι:

α) Ο καθορισμός των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών μεταφορών με στόχο την προώθηση της διατροπικότητας⁵ και, κατά συνέπεια, η πρόταση για την ανάπτυξη των λεγόμενων «θαλάσσιων λεωφορείων» για τη διοχέτευση των μεταφορών μέσω διαβάσεων των Άλπεων οδικών προς τη θάλασσα.

β) Η αναθεώρηση των κατευθύνσεων για τα ΔΕΔ-Μ προκειμένου να συμπεριληφθούν νέα έργα ή αναθεωρήσεις των υφιστάμενων προτάσεων προτεραιότητας.

γ) Η επανεξέταση των αεροπορικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά την προσφορά, τη χρήση και τη χρέωση των αεροπορικών υπηρεσιών, τις δυνατότητες διασύνδεσης των αεροπορικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών, την καλύτερη ολοκλήρωση των αεροπορικών δικτύων και την ένταξη αυτών σε ένα αεροπορικά βιώσιμο πλαίσιο, καθώς και την εναρμόνιση των συστημάτων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

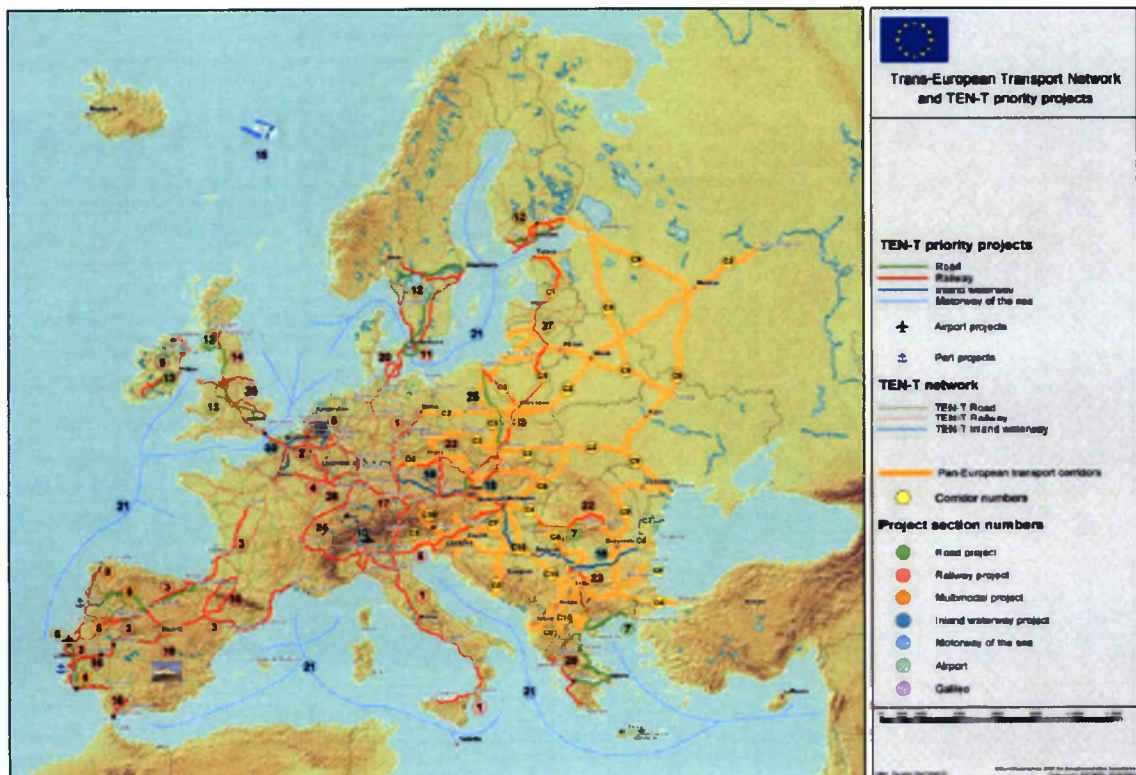
δ) Η κοινή αντιμετώπιση των μεταφορών και των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών και με τον τρόπο αντιμετώπισης αυτών σε σχέση με τις μεταφορές (Καυκαλάς και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2004: 21).

Τέλος, μια σειρά από διεθνικού χαρακτήρα **ερευνητικά προγράμματα** προσπαθούν να επιλύσουν προβλήματα σχετικά με τα ζητήματα κόστους-οφέλους της λειτουργίας των μεταφορικών υποδομών, της ανταποδοτικότητας της επένδυσης, της στρατηγικής συμβολής τους στο πλαίσιο ευρύτερων προγραμμάτων κτλ.

⁵ Με τον όρο «διατροπικότητα» εννοείται η συνεχής και διαλειτουργική σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ των κρατών-μελών που δεν εμποδίζεται από τεχνικές διαφοροποιήσεις των μεταφορικών συστημάτων και εξυπηρετείται από ένα ενιαίο και εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου και χειρισμού.

Παράδειγμα αποτελεί το *ερευνητικό πρόγραμμα ASSEMBLING* της ΕΕ, όπου τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται επιτρέπουν τη λήψη αποφάσεων με τη χρήση μιας σειράς δεικτών. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά των δεικτών αυτών είναι η σχέση τους με συγκεκριμένους στόχους που επιτρέπουν την ικανοποίηση συγκεκριμένων πολιτικών. Ένα ακόμη πρόγραμμα, το **EUNET** (European Networks), προτείνει μια *στρατηγικού χαρακτήρα σύνθεση κοινωνικοοικονομικών, περιβαλλοντικών και δεικτών λειτουργίας οδού* προκειμένου να ιεραρχηθούν και να ποσοτικοποιηθούν μια σειρά από κρίσιμες παραμέτρους. Σε αυτήν *την κατεύθυνση προσανατολίζεται και το πρόγραμμα SASI* (Socio-Economic and Spatial Impacts of Trans-European Transport Networks), το οποίο επιδιώκει την εφαρμογή ενός μοντέλου στρατηγικής αποτίμησης των χωρικών συνεπειών των ΔΕΔ στο σύνολο του ευρωπαϊκού χώρου (Wegener και Bokemann, 1998). Τέλος, το πρόγραμμα **SPESP** (Study Program of European Spatial Planning) εξετάζει σειρά δεικτών που συνδέονται με το υποσύστημα των μεταφορών με την προώθηση της γεωγραφικής συνοχής του ευρωπαϊκού χώρου (Καυκαλάς και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2004: 21-3).

Εικόνα 1.4: Τα έργα προτεραιότητας των ΔΕΔ-Μ (Πρόγραμμα ΤΙΝΑ)



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2002)

1.3. ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Παραπάνω περιγράφηκε η σημασία του συνόλου των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Ωστόσο, και κατά γενική ομολογία, τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών συμβάλλουν περισσότερο στην επίτευξη των στόχων της Κοινότητας για οικονομική και κοινωνική συνοχή, εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων και ανάπτυξη. Για το λόγο αυτό, στην παρούσα φάση θα περιγραφούν μόνο τα είδη των ΔΕΔ-Μ, ενώ από αυτά θα μελετηθούν εκτενώς οι οδικές μεταφορές, των οποίων ο ρόλος είναι ιδιαίτερα σημαντικός και κυρίως για τον ελλαδικό χώρο.

Διάγραμμα 1.3: Τα είδη των Διευρωπαϊκών Δικτύων



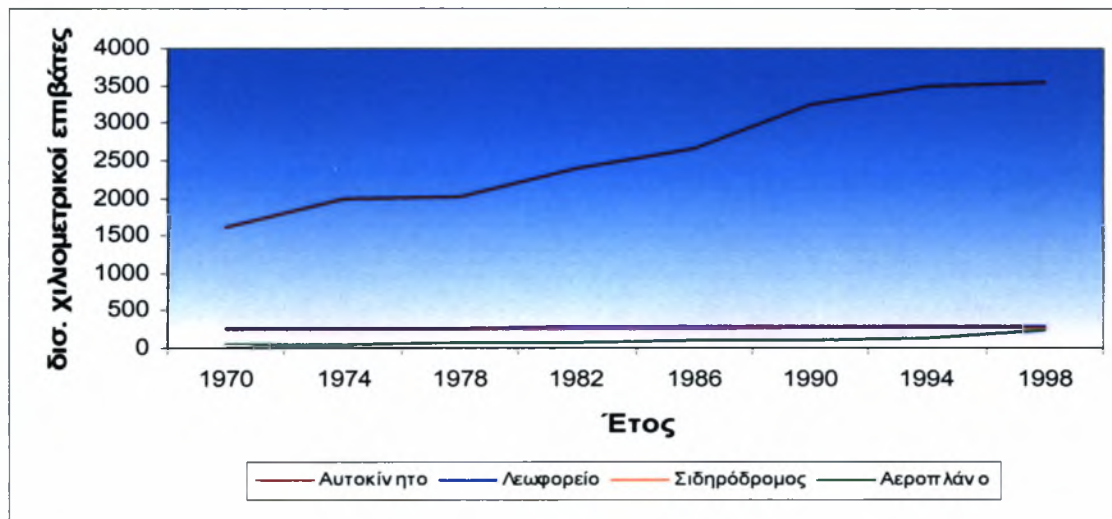
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

1.3.1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι οδικές μεταφορές κυριαρχούν στις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Το 1998, η οδική κυκλοφορία καταλάμβανε το ήμισυ περίπου των μεταφορών εμπορευμάτων (44%) και πάνω από τα δύο τρίτα των μεταφορών επιβατών (79%). Η ευελιξία του αυτοκινήτου -που άνοιξε πράγματι το δρόμο για τη μαζική μετακίνηση- παραμένει ένα από τα σύμβολα της ατομικής ελευθερίας στη σύγχρονη κοινωνία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2002). Αυτή η εκτεταμένη διαχρονικά χρήση του ιδιωτικού μέσου μεταφοράς είναι εμφανής στο γράφημα που ακολουθεί, όπου παρατηρείται ότι η χρήση του λεωφορείου, του σιδηρόδρομου και του αεροπλάνου είναι πολύ

περιορισμένη σε σχέση με τη χρήση του αυτοκινήτου. Σημειώνεται ακόμη, ότι αυτή η κατάσταση παραμένει σχεδόν ίδια διαχρονικά.

Γράφημα 1.1: Επιβατικές μεταφορές - Επιδόσεις ανά μέσο μεταφοράς - ΕΕ-15: 1970-1999



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999)

Σημείωση: Χιλιομετρικός επιβάτης: μεταφορά ενός επιβάτη για ένα χιλιόμετρο

Η οδική υποδομή καλύπτει τις ανάγκες οργανωμένης κίνησης των οδικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, μαζικών μεταφορών και μεταφοράς φορτίων. Διακρίνεται στο δίκτυο οδών διαφόρων κατηγοριών, στις σημειακές πάγιες εγκαταστάσεις και στα τεχνικά έργα. Η οδική υποδομή, σε περιφερειακό επίπεδο, αποτελείται από τους αυτοκινητόδρομους και το εθνικό, επαρχιακό και τοπικό δίκτυο οδών. Ακόμη, στο δίκτυο των οδών εντάσσεται και η σήμανση των οδών με σκοπό την οργανωμένη κυκλοφορία και την ενεργοποίηση διατάξεων του κώδικα κυκλοφορίας. Οι σημειακές πάγιες εγκαταστάσεις είναι στοιχεία της οδικής κυκλοφορίας, που περιλαμβάνουν κάθε εγκατάσταση που σχετίζεται άμεσα με την ύπαρξη και την κυκλοφορία των οχημάτων και την παροχή σχετικών απαραίτητων υπηρεσιών. Παράδειγμα αποτελούν οι χώροι στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, φορτηγών και λεωφορείων, οι σταθμοί εφοδιασμού και εξυπηρέτησης (εδώ ανήκουν και οι ΣΕΑ-Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων, του δικτύου των Εθνικών Οδών, που δημιουργήθηκαν από το ΤΕΟ), οι σταθμοί (μετ)επιβίβασης στα μαζικά μέσα μεταφοράς, οι σταθμοί (μετα)φόρτωσης εμπορευμάτων και οι σταθμοί διοδίων. Τέλος, στην οδική υποδομή εντάσσονται και τα τεχνικά έργα, όπως οι γέφυρες και οι σήραγγες, όπου απαιτούνται, καθώς και τεχνικά έργα εδαφομηχανικής και υδραυλικής, που είναι απαραίτητα για την κατασκευή των αστικών και υπεραστικών οδών (Σκάγιαννης, 1994: 221-2).

Οι εσωτερικές εμπορευματικές οδικές μεταφορές της Κοινότητας κάλυπταν το 1990 το 70% περίπου του μεριδίου της αγοράς σε σχέση με το 1970, όπου κατείχαν το 50% του συνόλου των κοινοτικών μεταφορών (Μούσης, 2003: 429). Η ΕΕ στοχεύει στην επίτευξη υγιέστερου ανταγωνισμού, που θα πρέπει να ελαχιστοποιεί τη συνέπεια του σκληρού ανταγωνισμού λόγω της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Ωστόσο, οι οδικές μεταφορές συναντούν σήμερα σημαντικές δυσκολίες, γεγονός που ώθησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προβεί στο σχεδιασμό μια σφαιρικής στρατηγικής για τον κλάδο (www.europa.eu.int/scadplus). Η προσέγγιση αυτή της Κοινότητας στοχεύει όχι μόνο στην εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού και στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλά, επίσης, *και στην οδική ασφάλεια*, η οποία γίνεται ένα όλο και πιο σοβαρό πρόβλημα μέσα στην ΕΕ. Η αυξανόμενη αυτή ανάγκη για μεγαλύτερη ασφάλεια απαιτεί τη δρομολόγηση δράσεων προστασίας της ασφάλειας των εργαζομένων⁶ και των χρηστών στους δρόμους.

1.3.2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η σιδηροδρομική υποδομή ή γενικότερα η υποδομή μέσων σταθερής τροχιάς διαιρείται στο δίκτυο γραμμών, τις σημειακές πάγιες εγκαταστάσεις και τα τεχνικά έργα. Όσον αφορά το δίκτυο γραμμών, τα σιδηροδρομικά μέσα μεταφοράς απαιτούν, επιπρόσθετα του δικτύου που χρησιμοποιείται για τις συνδέσεις, αρκετά σημαντικό μήκος δικτύου γραμμών για την υπηρεσιακή μετακίνησή τους, εκτός δημόσιας λειτουργίας. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των μεταφορικών υποδομών, που συναντάται και στην περίπτωση των οδικών μεταφορών είναι ότι οι ανάγκες για την οργάνωση της κυκλοφορίας για λόγους ασφάλειας και αποδοτικότητας, απαιτούν την ύπαρξη ηλεκτρικών, ηλεκτρονικών, τηλεπικοινωνιακών, ακόμη και τηλεματικών δικτύων (Σκάγιαννης, 1994: 222-3).

Η αποτελεσματικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ζωτική σημασία. Εντούτοις, οι επιδόσεις τους θα πρέπει να βελτιωθούν ώστε να φθάσουν σε επίπεδο αντίστοιχο με εκείνο των άλλων μέσων μεταφοράς. Οι σιδηρόδρομοι, που ήταν άλλοτε το βασικό μεταφορικό μέσο, περιέπεσαν σε δεύτερη

⁶ Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat (1997), οι απασχολούμενοι στις οδικές μεταφορές ανέρχονταν στους 100 χιλιάδες, ενώ στις σιδηροδρομικές, τις αερομεταφορές και τις υδάτινες μεταφορές στους 13, 70 και 30 χιλιάδες αντίστοιχα.

μοίρα, μετά το θρίαμβο του αυτοκινήτου κατά τη δεκαετία του '60. Η βαριά οργάνωση των σιδηροδρόμων αποτέλεσε το σημαντικότερο λόγο για τον οποίο δε διαφοροποιήθηκε αρκετά η διάρθρωση της προσφοράς τους για να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις της ζήτησης, στην «ευρωπαϊκή διάσταση» και στον ανταγωνισμό των άλλων μεταφορικών μέσων. Τα τρένα μεγάλης ταχύτητας, που εμφανίστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '90 αποτελούν ένα μέσο αναζωογόνησης των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων και επιβάλλουν την ελευθέρωση της αγοράς.

Η Κοινότητα, μέσα από μια σειρά οδηγιών, στοχεύει στη διευκόλυνση των σιδηροδρομικών λειτουργιών, την αποτελεσματικότερη χρήση τους, την ενεργό συμμετοχή των δημοσίων και ιδιωτικών εταιρειών στη χρηματοοικονομική τους στήριξη κ.ά. Επιπλέον, τα κράτη-μέλη της Ένωσης θέσπισαν κοινούς κανόνες σχετικά με τις ενέργειές τους σε θέματα που αφορούν τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Ακόμη, η Επιτροπή καθορίζει τις γενικές γραμμές δράσης και το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής μιας στρατηγικής για την αναζωογόνηση των κοινοτικών σιδηροδρόμων (Μούσης, 2003: 430-2). Τέλος, η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού χώρου προϋποθέτει την καθιέρωση μιας ελεγχόμενης κοινής τεχνικής ρύθμισης.

1.3.3. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η υποδομή των εναέριων μεταφορών αποτελείται από τις εγκαταστάσεις των αεροδρομίων (και ελικοδρομίων). Τα βασικά στοιχεία των αερολιμένων περιλαμβάνουν αφενός τους διαδρόμους (απογείωσης-προσγείωσης και τροχοδρόμησης), τις πίστες και τις υπηρεσιακές οδούς και αφετέρου τους πύργους ελέγχου και τα κελύφη που διακρίνονται σε κελύφη στάθμευσης και επισκευών και σε κελύφη λοιπών εξυπηρετήσεων διακίνησης επιβατών και εμπορευματικών φορτίων. Όπως και στις χερσαίες μεταφορές, έτσι και στις αερομεταφορές, η τηλεπικοινωνιακή υποδομή και το υπολογιστικό κέντρο αποτελούν το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (Σκάγιαννης, 1994: 224).

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα επιτεύχθηκε σταδιακά μεταξύ 1987 και 1992 με τρεις δέσμες κανονισμών. Με την τρίτη δέσμη κανονισμών πραγματοποιήθηκε η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο εσωτερικό της ΕΕ, η τεχνική και οικονομική εναρμόνιση και ο ελεύθερος καθορισμός των τιμών (Μούσης, 2003: 435-9). Ο κανονισμός αυτός αποβλέπει στον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων ασφάλισης σε ό,τι αφορά τους αερομεταφορείς και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, δηλαδή τόσο για τις εμπορικές όσο και για τις ιδιωτικές πτήσεις, έναντι των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και τρίτων. Ακόμη, εφαρμόζεται σε όλους τους αερομεταφορείς και όλες τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός ή εκτός του εδάφους κράτους-μέλους (www.europa.eu.int/scadplus).

1.3.4. ΥΔΑΤΙΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΟΤΑΜΙΕΣ)

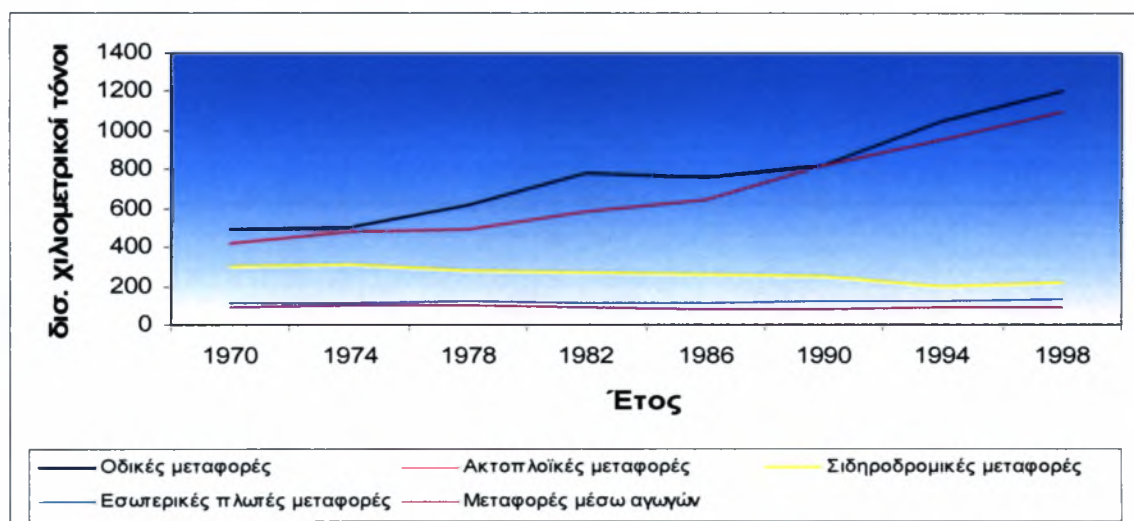
Η υποδομή υδάτινων μεταφορών διακρίνεται στην υποδομή των **θαλάσσιων** μεταφορών και στην υποδομή των **ποτάμιων και λιμναίων** μεταφορών. Στις δύο αυτές περιπτώσεις, η υποδομή διακρίνεται στις γενικές κατηγορίες των λιμένων και μαρίνων, οι οποίες με τη σειρά τους περιλαμβάνουν διάφορα τεχνικά έργα και κελύφη, καθώς και κλείδες αλλαγών στάθμης σε ποτάμια και διώρυγες. Ιδιαίτερα στις ποτάμιες μεταφορές, οι φυσικοί οδοί τους οποίους αποτελούν οι ποταμοί, σε πολλές περιπτώσεις έχουν συμπληρωθεί από δίκτυα διωρύγων, οι οποίες συνίστανται σε τεράστιας έκτασης υποδομές και αποτελούν τεχνητές οδούς που συνδέουν ποταμούς και υδάτινες λεκάνες μεταξύ τους. Η σημασία τέτοιων υποδομών είναι πάρα πολύ μεγάλη για πολλές χώρες στην περιοχή της Ευρώπης (Σκάγιαννης, 1994: 223).

Η ΕΕ ορίζει ότι οι υδάτινες μεταφορές μπορούν να συμβάλουν στον περιορισμό της αύξησης των οδικών μεταφορών, στην ανακατανομή του ειδικού βάρους των επιμέρους τρόπων μεταφοράς, στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και στην υποβοήθηση της αειφόρου ανάπτυξης και της ασφάλειας (www.europa.eu.int/scadplus).

Στις αρχές της δεκαετίας του '90 ολοκληρώθηκε η εσωτερική αγορά των θαλάσσιων μεταφορών και λειτουργεί ικανοποιητικά. Το 1986 εφαρμόστηκε η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών, η οποία επεκτάθηκε το 1992 στο εσωτερικό των κρατών-μελών. Ακόμη, λεπτομερείς κανόνες ορίζουν τον τρόπο εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ ώστε να μη νοθεύεται ο ανταγωνισμός μέσα στην κοινή αγορά. Επιπλέον, στην Κοινότητα εφαρμόζονται οι διεθνείς κανόνες ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, ενώ ακόμη, οι διεθνείς συμβάσεις SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL (Marine Pollution), για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία αντίστοιχα, εφαρμόζονται από τα κράτη-μέλη (Μούσης, 2003: 432-5).

Όσον αφορά τις ποτάμιες μεταφορές, αυτές έχουν σημειώσει μείωση, καθώς κατά τη δεκαετία του '90 αντιπροσώπευαν μόλις το 9% των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών της Κοινότητας, σε σχέση με το 14% κατά τη δεκαετία του '70. Ωστόσο, και παρά τη μείωση, οι ποτάμιες μεταφορές είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικές για τις μεταφορές ογκωδών εμπορευμάτων και έχουν τη δυνατότητα να απορροφήσουν ένα πολύ μεγαλύτερο όγκο μεταφορών, υπό τον όρο ότι θα γίνουν επενδύσεις για τη συντήρηση και τη βελτίωση του δικτύου (Μούσης, 2003: 432).

Στο γράφημα που ακολουθεί φαίνεται η συμμετοχή του κάθε είδους μεταφορών στη διακίνηση των εμπορευμάτων της Κοινότητας, από όπου και συμπεραίνεται ότι οι οδικές μεταφορές έχουν τη μεγαλύτερη συμμετοχή, γεγονός που τις καθιστά ιδιαίτερα σημαντικές. Ακολουθούν οι ακτοπλοϊκές, ενώ μικρότερη συμμετοχή εμφανίζουν οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι μεταφορές μέσω αγωγών.

Γράφημα 1.2: Μεταφορές εμπορευμάτων - Επιδόσεις ανά μέσο μεταφοράς - ΕΕ-15: 1970-1998

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999)

Σημείωση: Χιλιμετρικός τόνος: μεταφορά ενός τόνου για ένα χιλιόμετρο

1.4. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στη συνέχεια θα γίνει μια προσπάθεια εντοπισμού των επιδράσεων της λειτουργίας των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Συγκεκριμένα, θα γίνει αποτίμηση των αποτελεσμάτων, θετικών και αρνητικών, κυρίως των υποδομών μεταφοράς, μιας και αυτός ο τομέας φαίνεται να επηρεάζει, περισσότερο από τους υπόλοιπους τομείς, τις χωρικές δομές και διαρθρώσεις.

1.4.1. ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

Οι εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των νέων τεχνολογικών μετασχηματισμών και της καπιταλιστικής ανάπτυξης, συνέβαλαν στη μείωση των χρονοαποστάσεων και, κατά συνέπεια, στη συρρίκνωση του γεωγραφικού χώρου και την άρση της απομόνωσης των διαφόρων περιοχών.

Οι παραπάνω επιδράσεις προκάλεσαν με τη σειρά τους ποικίλους χωρικούς ή μη μετασχηματισμούς, όπως είναι η (ανα)κατανομή του πληθυσμού, η ανάπτυξη των πόλεων, η αναδιάρθρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και η ανάπτυξη νέων

κοινωνικών δομών. Παράλληλα, συνετέλεσαν στη βελτίωση της κινητικότητας και κατέστησαν πιο άμεση την πρόσβαση σε μεγαλύτερο εύρος πηγών πληροφόρησης.

Τέλος, η συμβολή των μεταφορών δε θα μπορούσε παρά να περιλαμβάνει έμμεσα την καινοτομία με την έννοια της ανάπτυξης νέων τεχνικών και προϊόντων κυρίως στη βιομηχανία, που προσφέρει τον εξοπλισμό, και στον κατασκευαστικό τομέα, που υλοποιεί τις υποδομές (Λαμπριανίδης, 2002: 43-69).

1.4.2. ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

Πέρα από τους σκοπούς που επιδιώκει να εξυπηρετήσει η πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων, καθώς και τις θετικές επιδράσεις αυτής, οι οποίες περιγράφηκαν παραπάνω, σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν και τα αρνητικά αποτελέσματα που αποφέρει η ύπαρξη δικτύων υψηλής απόδοσης, καθώς η μείωση των χρονοαποστάσεων οδήγησε και σε άλλα πέραν των επιθυμητών αποτελεσμάτων. Σε αυτό συνηγορούν πολλά παραδείγματα, όπου αποδεικνύεται ότι η αποτελεσματική δικτύωση των περιοχών και των περιφερειών, λειτουργώντας ως ανασταλτικός παράγοντας προώθησης της ανάπτυξής τους, οδήγησε στη δημιουργία εξωστρεφούς παραγωγικής δραστηριότητας, στην απώλεια ανθρώπινου δυναμικού και εισοδήματος, στην ισχυρή εξάρτηση από τις γειτονικές περιοχές και άλλα.

Με την εφαρμογή της πολιτικής των ΔΕΔ, λοιπόν, επιτεύχθηκε η συρρίκνωση του χώρου. Ωστόσο, αυτή η συρρίκνωση δεν πραγματοποιήθηκε με ομοιόμορφο τρόπο. Ενώ ολοκληρώθηκε η ενοποίηση ενός σημαντικού μέρους του ευρωπαϊκού χώρου, κάποιες περιοχές περιθωριοποιήθηκαν ακόμη περισσότερο, εφόσον η δημιουργία μη ικανοποιητικής και αποτελεσματικής δικτύωσης σε αυτές είχε ως αποτέλεσμα την απομόνωσή τους από τις υπόλοιπες περιοχές.

Συγκεκριμένα, και όσον αφορά το δίκτυο μεταφοράς, αποδεικνύεται ότι βραχυπρόθεσμα υποβοηθά τις μετακινήσεις, αλλά το βασικό του αποτέλεσμα είναι ότι επηρεάζει την επακόλουθη ανάπτυξη και δομή της οικονομίας του χώρου μέσω της λειτουργίας της γεωγραφικής αδράνειας και σωρευτικής αιτιότητας. Το μεταφορικό δίκτυο (οδικό και σιδηροδρομικό) μιας χώρας ή περιφέρειας αποτελεί ένα από τους

κυριότερους αναπτυξιακούς της παράγοντες. Μεγάλη σημασία δεν έχει μόνο η δημιουργία νέων δικτύων, αλλά και η βελτίωση των υφιστάμενων, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα ενιαίο σύστημα που θα επηρεάζει καθοριστικά την οικιστική δομή και την οργάνωση των δραστηριοτήτων κατά μήκος του. Βέβαια, υπάρχει ο κίνδυνος δημιουργίας πολώσεων και ανισοτήτων πρόσβασης, καθώς ανάλογα με την απόσταση και το ανάγλυφο του εδάφους, ορισμένες περιοχές αποκτούν ευκολότερη πρόσβαση στο βασικό δίκτυο μεταφορών (Λαμπριανίδης, 2002: 64-5).

Ακόμη, τα συστήματα μεταφοράς, και ιδίως το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι άμεσα συνδεδεμένα με την οργάνωση του δικτύου των οικισμών. Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα επιτρέπουν την πύκνωση των σχέσεων μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων από τα οποία διέρχονται, μειώνουν κατά πολύ τη σχετική απόσταση και αυξάνουν την επικοινωνία μεταξύ τους. Η ύπαιθρος και οι μικρότεροι οικισμοί επωφελούνται με διαφορετικό τρόπο από το δίκτυο μεταφορών. Το ερώτημα εδώ βρίσκεται περισσότερο στο κατά πόσο οι κύριοι άξονες και οι κόμβοι μεταφορών συνδέονται με ένα πυκνό και αξιόπιστο πλέγμα δευτερευόντων αξόνων και κόμβων που επιτρέπουν την εξυπηρέτηση του δικτύου των μικρών και μεσαίων πόλεων. Εκείνο που θα πρέπει να επισημανθεί είναι ότι τα μεγάλα δίκτυα μεταφορών δημιουργούν διάφορα προβλήματα στους μικρότερους οικισμούς και την ύπαιθρο. Τα προβλήματα αυτά συναρτώνται με δύο βασικά φαινόμενα: 1. Το φαινόμενο της «σήραγγας» και 2. Το φαινόμενο της «άντλησης» (βλ. Κεφάλαιο 5^ο).

Διάγραμμα 1.4: Οι επιδράσεις των Διευρωπαϊκών Δικτύων



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

1.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αξιολογώντας το περιεχόμενο της πολιτικής των Διευρωπαϊκών Δικτύων, συμπεραίνεται ότι πρωταρχικός στόχος αυτών είναι η επίτευξη ικανοποιητικής και αποτελεσματικής λειτουργίας της ευρωπαϊκής αγοράς, καθώς και η διαμόρφωση εκείνων των συνθηκών που θα ευνοήσουν τη δημιουργία κλίματος «εσωτερικής» συνοχής στην Κοινότητα. Κινούμενη στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, η περιφερειακή πολιτική των ΔΕΔ στοχεύει στην εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων και την επίτευξη της σύγκλισης σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Σημαντικό μερίδιο σε αυτή τη διαδικασία της ανάπτυξης των περιφερειών κατέχει η δημιουργία συνθηκών οικονομικού ανταγωνισμού, ενώ επιχειρείται η ισόρροπη ενίσχυση των οικιστικών δομών των περιφερειών.

Τα θετικά αποτελέσματα που επέφερε η λειτουργία των Διευρωπαϊκών Δικτύων είναι εμφανή και θα μπορούσαν να συνοψισθούν στη μείωση των χρονοαποστάσεων, τη γενικότερη χωρική ενοποίηση και τη διευκόλυνση της κινητικότητας ανθρώπων, αγαθών, υπηρεσιών, πληροφοριών και κοινωνικοπολιτιστικών παραγόντων.

Παρά τις αρχικές της όμως επιδιώξεις, η πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων επέφερε και εξακολουθεί να επιφέρει σημαντικά αρνητικά αποτελέσματα, πολλά εκ των οποίων προκάλεσαν τις αντίθετες από τις αναμενόμενες επιδιώξεις. Ως κυριότερα αυτών θα μπορούσαν να αναφερθούν η αύξηση των ανισοτήτων μεταξύ των μητροπολιτικών κέντρων και των περιμετρικών τους περιοχών, η αύξηση των ανισοτήτων μεταξύ κέντρου και περιφέρειας γενικότερα ως αποτέλεσμα της ελκτικής δύναμης που ασκούν οι πρώτες στις δεύτερες, οι τάσεις υπερσυγκέντρωσης πληθυσμών, εισοδήματος, παραγωγικών δραστηριοτήτων σε συγκεκριμένους και ήδη αναπτυγμένους πόλους, η απομόνωση άλλων περιοχών και η απώλεια θέσεων εργασίας σε αυτές ή η αφαίμαξη της αγροαστικής τους δύναμης κ.ά. Γενικότερα, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η ίδια η ευρωπαϊκή εμπειρία ανάπτυξης υποδομών -κυρίως μεταφορικών- δείχνει ότι η συμβολή τους στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων είναι μάλλον περιορισμένη, γεγονός που οφείλεται κυρίως στο ότι οι νέες υποδομές τείνουν να αφορούν ενδοπεριφερειακές υποδομές αναπτυγμένων περιφερειών, είτε διαπεριφερειακές υποδομές μεταξύ αναπτυγμένων περιφερειών, παρά υποδομές είτε εσωτερικές είτε διασύνδεσης μεταξύ λιγότερο ευνοημένων περιφερειών (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004: 150-232).

Ακόμη, η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων μεταθέτει τα προβλήματα του υπερσυγκεντρωτισμού και της ορθολογικότερης κατανομής του πληθυσμού, των εξουσιών και των δραστηριοτήτων στο χώρο σε ορισμένους μόνο πόλους-πόλεις/αστικές συναθροίσεις, από εθνικό σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επομένως, ορισμένες περιοχές της κοινοτικής Ευρώπης εμφανίζουν μια δυναμική, αναδεικνύοντας/καθιερώνοντας αναπτυξιακούς «άξονες υπεροχής» (Τσέτσης, 1996: 238).

Αδιαμφισβήτητα, βέβαια, η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων είναι ουσιαστική για την ανταγωνιστικότητα, αλλά και για τις εμπορικές, οικονομικές και πολιτιστικές συναλλαγές και σχέσεις, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην καλύτερη επαφή των Ευρωπαίων πολιτών μεταξύ τους και, ως κοινή πολιτική, αποτελούν μία από τις βάσεις

του ευρωπαϊκού έργου. Λαμβανομένων όμως υπόψη των σημαντικών αρνητικών αποτελεσμάτων που επιφέρουν, είναι σκόπιμο η περαιτέρω δρομολόγηση της περιφερειακής πολιτικής των ΔΕΔ να ενταχθεί σε ένα νέο και επαναπροσδιοριστικό πλαίσιο. Έτσι, από αναπτυξιακή άποψη, πλέον, κατάλληλες είναι εκείνες οι μεταφορικές υποδομές που ευνοούν συσπειρώσεις μεταξύ περιφερειακών πόλεων, ώστε να αντιπαρατεθούν με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στην παραγωγική ισχύ των μητροπόλεων. Ακόμη, η αναβάθμιση του εθνικού μεταφορικού δικτύου θα πρέπει να συνοδεύεται από αντισταθμιστικά μέτρα περιφερειακής πολιτικής, που θα ενισχύουν την παραγωγική δομή των διαρθρωτικά αδύνατων περιφερειών, οι οποίες είναι και οι πλέον εκτεθειμένες στο διαπεριφερειακό ανταγωνισμό (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004: 235).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥΣ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Όπως προαναφέρθηκε, η αλληλεπίδραση μεταξύ μεταφορικών υποδομών και χωρικής ανάπτυξης αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά και καιρία ζητήματα έρευνας και συζήτησης μεταξύ των επιστημόνων. Μάλιστα, αυτή η αλληλεπίδραση είναι και ιστορικά αποδεδειγμένη, καθώς οι περισσότερες πόλεις στο παρελθόν αναπτύσσονταν είτε γεωγραφικά είτε οικονομικά κοντά σε μεταφορικά δίκτυα ή σε σημεία κατάληξης τους (Σκάγιαννης, 1994: 219). Ακόμη, υπάρχει η γενική διαπίστωση ότι η βελτίωση των υποδομών αυξάνει τόσο την προσπελασιμότητα όσο και τις οικονομικές ευκαιρίες των περιφερειών (Corpus, 1999).

Ο προβληματισμός σχετικά με την κατασκευή μεταφορικών υποδομών έγκειται κυρίως στα τεχνικά τους χαρακτηριστικά, καθώς και στους όρους χρηματοδότησής τους¹. Η ουσιαστική όμως συζήτηση θα πρέπει να αφορά τα αναμενόμενα αποτελέσματα από τη λειτουργία των νέων υποδομών στο περιβάλλον, την οικονομία, την ποιότητα ζωής και την οργάνωση των δραστηριοτήτων στις περιοχές που άμεσα ή/και έμμεσα επηρεάζονται από αυτές (Καυκαλάς και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2004: 312).

Πέρα από το ζήτημα της σχετικής επίδρασης, υπάρχει και ο προβληματισμός σχετικά με την απόλυτη επίδραση της νέας μεταφορικής υποδομής, η οποία εξαρτάται κυρίως από ενδογενείς αναπτυξιακούς παράγοντες των περιοχών κατασκευής και λειτουργίας των μεταφορικών υποδομών. Άλλωστε, όπως είναι γνωστό, στις θεωρίες χωρικής ανάπτυξης, καμία παρέμβαση (π.χ. επενδυτικά κίνητρα, προγράμματα κατάρτισης, κοινωνικές και μεταφορικές υποδομές κτλ) δεν αποτελεί από μόνη της εγγύηση για την (οικονομική) αποδοτικότητα των περιφερειών. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η διέλευση

¹ Η κοινοτική πολιτική επιδιώκει -χωρίς ωστόσο ικανοποιητικά αποτελέσματα- τη διαμόρφωση μέτρων που τείνουν στην προσέγγιση των οικονομικών συνθηκών και διαρθρώσεων σε όλα τα κράτη-μέλη (Μούσης, 2003: 419-20).

ενός σημαντικού οδικού άξονα επηρεάζει άμεσα τις χρήσεις γης τόσο γύρω από τον άξονα όσο και σε διαφορετικό, βέβαια, βαθμό σε μια πολύ ευρύτερη περιοχή. Τα αποτελέσματα αυτής της επίδρασης σε μια σειρά από βασικά μεγέθη, όπως για παράδειγμα την κατανομή εισοδήματος, την ποιότητα του περιβάλλοντος, τις θέσεις εργασίας και τη συγκέντρωση του πληθυσμού, διαφοροποιούνται ανάλογα με την ένταση επιρροής του άξονα. Η διαφοροποίηση αυτή δεν ακολουθεί κοινές τάσεις για όλα τα μεγέθη και όλες τις περιοχές, αλλά μεταβάλλεται σε σχέση με τις ζώνες επιρροής του άξονα και ακόμα σε σχέση με επιμέρους εδαφικές ενότητες εντός αυτών των ζωνών. Το φαινόμενο αυτό αποτελεί το κεντρικό ζήτημα της προσπάθειας για την ερμηνεία των χωρικών επιπτώσεων (Καυκαλάς και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2004: 15-7). Για τους παραπάνω λόγους και προκειμένου να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με την απόλυτη επίδραση των μεταφορικών υποδομών -και συγκεκριμένα των οδικών- παρακάτω θα εξεταστούν μερικά παραδείγματα διαπειφερειακών οδικών αξόνων που ανήκουν στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών της ΕΕ.

2.2. ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ

Στην ενότητα αυτή επιχειρείται μια αναφορά στην κατάσταση που επικρατεί στο χώρο των Βαλκανίων, εφόσον η Ελλάδα χωρίζεται από την υπόλοιπη Ευρώπη μέσω αυτών των χωρών. Η ανάλυση αυτής της κατάστασης θεωρείται πολύ σημαντική, καθώς τοποθετεί την Ελλάδα και τα Βαλκάνια στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αποδεικνύει τη σημαντικότητα των ΔΕΔ-Μ για τη χώρα (Σκάγιαννης και Σκυργιάννης, 2002).

Από μελέτες που έχουν γίνει, έχει αποδειχθεί ότι οι μεταφορικές, αλλά και γενικότερα οι υποδομές στην περιοχή των Βαλκανίων, έχουν αναπτυχθεί πολύ λιγότερο από τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό οφείλεται κυρίως: α) στους πολέμους των τελευταίων δεκαετιών που είχαν να αντιμετωπίσουν τα δυτικά Βαλκάνια και στην αδυναμία βελτίωσης των υποδομών στα ανατολικά και βόρεια Βαλκάνια και β) στις ενέργειες για βελτίωση των υποδομών που έγιναν κατά τη δεκαετία του '90, οι οποίες δεν ήταν καλά σχεδιασμένες ώστε να δημιουργήσουν μεταφορικά δίκτυα που θα καθιστούσαν τις χώρες αυτές ανταγωνιστικές (Σκάγιαννης και Σκυργιάννης, 2002).

Εικόνα 2.1: Τα ΔΕΔ Οδικών Μεταφορών - Οι συνδέσεις της Ελλάδας με τις Βαλκανικές χώρες (χρονικός ορίζοντας 2010)



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2002

Η κατάσταση που επικρατεί σήμερα όσον αφορά τα μεταφορικά δίκτυα στα Βαλκάνια είναι απογοητευτική. Στην πλειοψηφία τους τα δίκτυα δεν είναι ολοκληρωμένα και χρειάζονται σημαντικές βελτιώσεις και αναβαθμίσεις. Για την καταπολέμηση όμως των παραπάνω προβλημάτων δεν είναι απαραίτητα μόνο τα δραστικά μέτρα για την βελτίωσή τους, αλλά και η διαφορετική αντιμετώπιση κάποιων θεμάτων, όπως είναι τα πολιτικά και νομοθετικά ζητήματα, όπως για παράδειγμα η διεθνής

συνεργασία, η ιδιωτικοποίηση μεταφορικών εταιρειών, η συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα για κατασκευές, δασμολογικά και συνοριακά ζητήματα κ.ά.

Η σημασία των ΔΕΔ για τα Βαλκάνια είναι πολύ μεγάλη διότι, όπως έχει αποδειχθεί, οι συνεχείς και έντονες οικονομικές σχέσεις μεταξύ γειτονικών χωρών, είτε αυτές προσδιορίζονται χωρικά είτε όχι, αποφέρουν σε αυτές σημαντικά πλεονεκτήματα. Έτσι, λοιπόν, η συνοχή μεταξύ των χωρών των Βαλκανίων αλλά και με τις γειτονικές τους χώρες είναι απαραίτητη για την οικονομική τους ευημερία. Η έλλειψη όμως δικτύων που θα συνδέσουν αυτές τις χώρες, σε συνδυασμό με τις μεγάλες αποστάσεις, επιβαρύνουν πολύ τη θέση τους στον ευρωπαϊκό χώρο.

Τα οδικά μεταφορικά δίκτυα στα Βαλκάνια μπορούν να διαχωριστούν σε εσωτερικά και εξωτερικά. Τα **εσωτερικά** μπορούν να διαχωριστούν σε εκείνα που έχουν διεθνή σημασία, δηλαδή, οι ευρωπαϊκοί αυτοκινητόδρομοι, που ξεκινούν και καταλήγουν στα Βαλκάνια, όπως οι πανευρωπαϊκοί διάδρομοι και οι ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι

Εγνατία και Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (ΠΑΘΕ), και αυτούς που τους διατρέχουν. Τα παραπάνω όμως δίκτυα φαίνονται να δημιουργούν ένα μεταφορικό σύστημα εξωτερικό, μέσω του οποίου τα Βαλκάνια υποτίθεται ότι πρέπει να εδραιώσουν τη θέση τους στον ευρωπαϊκό χώρο.

2.3. ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Οι μεταφορικές υποδομές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην περιφερειακή ανάπτυξη, ενώ η δημιουργία τους αποτελεί μία από τις πρωταρχικές αρχές της

Εικόνα 2.2: Η Ευρώπη με την ολοκλήρωση των ΔΕΔ-Μ σε χάρτες με κλίμακα τη χρονοαπόσταση



Πηγή: Vickermann κ.ά. (1999)

περιφερειακής οικονομικής. Όπως είναι γνωστό, οι περιφέρειες με καλύτερη προσπελασιμότητα σε αγορές και παραγωγικές δραστηριότητες *ceteris paribus* γίνονται περισσότερο παραγωγικές και ανταγωνιστικές από εκείνες που είναι πιο απομονωμένες (Schurmann κ.ά.,2002).

Τρεις είναι οι κυριότερες και εμφανέστερες συνέπειες της δημιουργίας μεταφορικών υποδομών και ειδικότερα διαπεριφερειακών οδικών έργων:

1. η μείωση της χρονοαπόστασης
2. η μείωση του κόστους μεταφοράς
3. η μείωση των ατυχημάτων

Επομένως, η καλύτερη, φθηνότερη και ασφαλέστερη κυκλοφορία επιτυγχάνει τη βελτίωση της παραγωγικής (ειδικότερα της βιομηχανικής) δραστηριότητας, καθώς και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Ένωσης (Μούσης, 2003: 421). Ακόμη, από τα παραπάνω εξάγεται εύκολα το συμπέρασμα ότι, οι διαπεριφερειακοί οδικοί

άξονες ασκούν μεγάλη επιρροή στη φυσιολογία των περιοχών διέλευσής τους. Η παραπάνω μείωση της χρονοαπόστασης, του μεταφορικού κόστους και των ατυχημάτων ουσιαστικά επηρεάζει χωρικά τις περιοχές, μεταβάλλοντας την οικιστική δομή, τις χρήσεις και τις αξίες γης, εφόσον προσδίδει σε αυτές διαφορετική φυσιολογία και ιδιότητες και επηρεάζει το ρόλο τους είτε σε τοπικό είτε σε περιφερειακό είτε σε εθνικό επίπεδο (Τρανός, 2004: 56-61).

Οι επιδράσεις μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- Σε επιδράσεις στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον
- Σε επιδράσεις στις χρήσεις και τις αξίες γης
- Σε επιδράσεις στο οικιστικό δίκτυο.

Όλα τα μέσα μεταφοράς δημιουργούν προβλήματα στο **φυσικό περιβάλλον**, με μόνη εξαίρεση το σιδηρόδρομο, που θεωρείται το *‘φιλικότερο περιβαλλοντικά μέσο’*. Όσον αφορά τους οδικούς άξονες, παρατηρούνται επιβαρύνσεις τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά τη λειτουργία του δρόμου². Στην περίπτωση όμως που αυτές οι διαδικασίες εντάσσονται σε ένα πλαίσιο αυστηρών σχεδιαστικών προδιαγραφών, τότε οι περιβαλλοντικές αυτές επιβαρύνσεις δεν ξεπερνούν το ανώτατο όριο μόλυνσης, ενώ είναι απαραίτητος τόσο ο έλεγχος όσο και οι διαδικασίες περιβαλλοντικής αποκατάστασης. Για αυτό το σκοπό, είναι κοινά αποδεκτό από τους επιστημονικούς κύκλους ότι η πολιτική των μεταφορών και του περιβάλλοντος θα πρέπει να συνδυάζονται με αποτέλεσμα τη συμμετοχή του παράγοντα *‘περιβάλλον’* στην πολιτική μεταφορών και του παράγοντα *‘μεταφορές’* στην περιβαλλοντική πολιτική (Feitelson και Verhoef, 2001)

Η σχέση των μεταφορών με το **πολιτιστικό περιβάλλον** δεν είναι άμεση. Σε ορισμένες όμως περιπτώσεις, η λειτουργία τους μπορεί να προκαλέσει προβλήματα σε αρχαιολογικούς και άλλους χώρους πολιτισμού. Τέλος, τα δίκτυα μεταφορών θα πρέπει να εξασφαλίζουν την αναγκαία πρόσβαση στους χώρους αυτούς.

² Πιο ρυπαντικές για το περιβάλλον είναι οι οδικές μεταφορές, οι οποίες καταναλώνουν περισσότερο από 80% της συνολικής ενέργειας που χρησιμοποιείται στον τομέα των μεταφορών και εκπέμπουν περισσότερο από το 75% των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂).

Σύμφωνα με τον Οικονόμου (2002), υπάρχει μια άμεση σχέση ανάμεσα στη **χρήση γης** και σε κάθε δραστηριότητα που *χωροθετείται* σε ένα συγκεκριμένο τμήμα του εδάφους. Όταν μάλιστα η δραστηριότητα αυτή αφορά την κατασκευή και λειτουργία ενός οδικού άξονα, σε συνδυασμό με όλες εκείνες τις συμπληρωματικές δραστηριότητες που θα επιφέρει, η σχέση αυτή είναι ξεκάθαρη και στην περίπτωση των μεταφορικών συστημάτων εκφράζεται διττά. Από τη μια μεριά, το σύστημα των χρήσεων γης, δηλαδή, το είδος, η κατανομή τους στο χώρο, η πυκνότητα κτλ καθορίζει σε σημαντικό βαθμό τη ζήτηση για μεταφορές, όπως επίσης και τη μορφή και το μέγεθος των μεταφορικών συστημάτων. Από την άλλη μεριά, το σύστημα των μεταφορών, με τις συγκεκριμένες ωφέλειες θέσης, επηρεάζει την επιλογή της θέσης εγκατάστασης των διαφόρων χρήσεων γης (Φραντζεσκάκης και Γιαννόπουλος, 1986: 41-3).

Οι χρήσεις γης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε ευρύτερες ομάδες. Έτσι, ανάλογα με το χωρικό επίπεδο αναφοράς τους, μπορεί να είναι είτε αστικές είτε εξωαστικές, ενώ ανάλογα με το είδος τους, μπορεί να περιλαμβάνουν περιοχές αγροτικής εκμετάλλευσης, προστατευόμενες (περιβαλλοντικά, ιστορικά) περιοχές, περιοχές δραστηριοποίησης του δευτερογενούς τομέα, περιοχές τουριστικών χρήσεων, κατοικίες κτλ. Από τις παραπάνω ομάδες, περισσότερο ενδιαφέρον εμφανίζουν οι αστικές χρήσεις γης, καθώς η λειτουργία του αστικού χώρου είναι πολύπλευρη και εμφανίζει ποικίλα προβλήματα. Ωστόσο, στην περίπτωση του αστικού χώρου, αυτός δεν επηρεάζεται σημαντικά από τη δημιουργία ενός οδικού άξονα εθνικής-πανευρωπαϊκής εμβέλειας. Νέα δεδομένα δημιουργούνται μόνο στην περίπτωση, όπου ο οδικός άξονας διέρχεται ή παρακάμπτει σε κοντινή απόσταση τον οικιστικό χώρο, όπου και πάλι οι αλλαγές που πραγματοποιούνται στη δομή των χρήσεων γης δεν είναι μεγάλες και *ουσιαστικές*.

Έτσι, λοιπόν, η δημιουργία ενός διαπεριφερειακού οδικού άξονα επηρεάζει κυρίως το σύστημα των χρήσεων γης του εξωαστικού χώρου. Και σε αυτή την περίπτωση, δεν είναι απίθανο να δημιουργούνται συγκρούσεις, καθώς ο άξονας μπορεί να διέρχεται από γεωργικές εκτάσεις υψηλής παραγωγικότητας ή από ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές κ.ά. Σε άλλες περιπτώσεις, τα αποτελέσματα μπορεί να είναι θετικά, όπως για παράδειγμα όταν η δημιουργία οδικού άξονα συμβάλλει στην προώθηση της ανάπτυξης υφιστάμενων βιομηχανικών περιοχών ή στη δημιουργία νέων κτλ. Τα κομβικά σημεία, καθώς και οι παρόδιες ζώνες υφίστανται τις μεγαλύτερες αλλαγές στη δομή των

χρήσεων γης. Αυτή η δομή, ωστόσο, δε διαμορφώνεται από μόνη της, αλλά επεμβαίνουν αρμόδιοι φορείς που κατευθύνουν και καθορίζουν τις νέες αναδιαθρώσεις.

Διάγραμμα 2.1: Η κατηγοριοποίηση των χρήσεων γης



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τέλος, οι υποδομές, και ειδικότερα οι οδικές, αποτελούν κατά πολλούς έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες προσέλκυσης επενδύσεων και γενικότερα αναπτυξιακών δραστηριοτήτων. Η αύξηση αυτή των επενδύσεων ακολουθείται από μια αλληλουχία άλλων διαδικασιών, που με τη σειρά τους συμβάλλουν στην αναδιάρθρωση των χρήσεων γης. Οι αξίες γης είναι ένας επιπλέον τομέας που δέχεται σημαντικές επιδράσεις και, όπως είναι ευρύτερα γνωστό, η διέλευση οδικών αξόνων προκαλεί τη αύξησή τους. Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, δε θα εξεταστεί αυτή η κατηγορία επιδράσεων για λόγους έλλειψης ή/και δυσκολίας εύρεσης στοιχείων για μια τόσο μεγάλης έκτασης περιοχή μελέτης.

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, και, ιδίως, οι οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, έχουν άμεσες επιδράσεις στην αναδιάρθρωση του **οικιστικού συστήματος** και την οργάνωση του υπαιθρου/εξωοικιστικού χώρου. Συγκεκριμένα, η επίτευξη καλύτερης οδικής σύνδεσης -που εξετάζεται στην παρούσα εργασία- επιτρέπει την **πύκνωση των σχέσεων** μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων από τα οποία διέρχεται ένας μεγάλος οδικός άξονας, μειώνοντας κατά πολύ την απόσταση και αυξάνοντας τη μεταξύ τους επικοινωνία.

Στην περίπτωση σύνδεσης μικρότερων αστικών κέντρων, τα αποτελέσματα είναι περίπου τα ίδια, με τη διαφορά ότι εμφανίζονται με μικρότερη ένταση. Ακόμη, διαφορετική αναδιάρθρωση από αυτήν των μεγάλων αστικών κέντρων εμφανίζουν οι μικρότεροι οικισμοί του ύπαιθρου χώρου. Η σημασία εδώ βρίσκεται στο κατά πόσον οι κύριοι άξονες και οι κόμβοι μεταφορών συνδέονται με ένα πυκνό και αξιόπιστο πλέγμα δευτερευόντων αξόνων και κόμβων που επιτρέπουν την εξυπηρέτηση του δικτύου των μεσαίων και μικρών πόλεων (www.minenv.gr). Επιπλέον, είναι απαραίτητη και η ύπαρξη ενδιαφέροντος, όπως τουριστικοί, φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι στους μικρότερους οικισμούς. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να επισημανθούν τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν από τη διέλευση μεγάλων οδικών αξόνων από μικρότερους οικισμούς και *συναπτόνται* με δύο βασικά φαινόμενα: **1) το φαινόμενο της σήραγγας και 2) το φαινόμενο της άντλησης**, τα οποία περιγράφονται στο 5^ο Κεφάλαιο. Δυστυχώς, στις περισσότερες περιπτώσεις, κυρίως στην Ελλάδα, η διέλευση ενός μεγάλου άξονα προκαλεί την εγκατάλειψη των πιο απομακρυσμένων από αυτόν περιοχών (Καρακώτσου και Κούκος, 2001).

2.4. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

Όπως αναφέρθηκε στο 1^ο κεφάλαιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο διαμόρφωσε, στο Essen της Γερμανίας το Δεκέμβριο 1994, 14 σχέδια προτεραιότητας τα οποία αφορούν τον τομέα των ευρωπαϊκών μεταφορών με σκοπό την αντιμετώπιση προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης και ελλείψεων υποδομής. Συγκεκριμένα, αυτά τα σχέδια προτεραιότητας αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 2.1: Τα 14 σχέδια προτεραιότητας (Essen, Δεκέμβριος 1994)

1.	Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές Βορρά-Νότου
2.	Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας/(Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο)
3.	Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας Νότου
4.	Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας Παρίσι-Δυτική Γαλλία-Νότια Γερμανία (Συμπεριλαμβανομένου του τμήματος Metz-Λουξεμβούργου)
5.	Συμβατικός σιδηρόδρομος/συνδυασμένες μεταφορές-Γραμμή Betuwe
6.	Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές Γαλλία-

	Ιταλία (Λυόν-Τορίνο, Τορίνο-Μιλάνο, Βενετία-Τριέστη)
7.	Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδός
8.	Σύνδεση συνδυασμένων μεταφορών Πορτογαλία-Ισπανία-Κεντρική Ευρώπη
9.	Συμβατική σιδηροδρομική σύνδεση Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer
10.	Αεροδρόμιο Malpensa, Βόρεια Ιταλία
11.	Σταθερή σιδηροδρομική-οδική σύνδεση μεταξύ Δανίας και Σουηδίας-Σταθερή Σύνδεση Oresund
12.	Σκανδιναβικό τρίγωνο
13.	Οδικός άξονας Ιρλανδία-Ηνωμένο Βασίλειο-Μπενελούξ
14.	Σιδηροδρομική γραμμή «Κύριος άξονας δυτικής ακτής» (Ηνωμένο Βασίλειο)-σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές Βορρά-Νότου.

Πηγή: www.europa.eu.int/comm/transport

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προέβλεπε ότι τα παραπάνω σχέδια προτεραιότητας θα βρίσκονται σε εξέλιξη κατά την περίοδο 2000-2006, με τα μεγαλύτερα τμήματα των έργων στη φάση της πλήρους κατασκευής τους.

Το καθένα από τα παραπάνω έργα έχει τα δικά του ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και είναι δύσκολο να εξαχθούν γενικά συμπεράσματα. Στο σύνολό τους, ωστόσο, μπορεί να ειπωθεί ότι, έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος, καθώς τρία από τα έργα έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί, όλα βρίσκονται υπό κατασκευή ή/και σε ένα υψηλό επίπεδο προετοιμασίας και τα περισσότερα είναι πιθανόν να ολοκληρωθούν γύρω στο έτος 2005 (www.europa.eu.int/comm/transport). Ωστόσο, έχουν δημιουργηθεί προβλήματα σε ορισμένα έργα, των οποίων οι δυσκολίες οφείλονται στην πολυπλοκότητά τους, αφού αντιμετωπίζονται τεχνικά, νομοθετικά, νομικά και χρηματοδοτικά εμπόδια και πρέπει να ληφθούν υπόψη οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους (www.europarl.eu.int/summits).

Στη συνέχεια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να εντάξει στο πλαίσιο των πολιτικών της κατευθύνσεων τη διάσταση της νέας διεύρυνσης, συνέταξε το 2003 νέο κατάλογο 30 έργων προτεραιότητας, τα οποία αναμένεται να ξεκινήσουν πριν από το 2010. Σκοπός αυτών είναι να διαμορφωθούν σχέδια βιωσιμότερης κινητικότητας, με τη συγκέντρωση των επενδύσεων στις σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές, ενώ τέλος, χαρακτηρίζονται ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, προκειμένου να επιταχυνθεί η κατασκευή των διασυνοριακών τμημάτων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003). Αναλυτικά, τα έργα φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 2.2: Τα 30 έργα προτεραιότητας (2003)

1.	Σιδηροδρομικός άξονας Βερολίνο-Βερόνα/Μιλάνο-Μπολώνια-Νάπολη-Μεσσίνα-Παλέρμο
2.	Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο
3.	Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας της νοτιοδυτικής Ευρώπης
4.	Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας-ανατολικός κλάδος (περιλαμβάνει τη γραμμή Παρίσι-Στρασβούργο/Λουξεμβούργο)
5.	Συμβατικός σιδηρόδρομος/συνδυασμένες μεταφορές (ή γραμμή Betuwe) (2007)
6.	Σιδηροδρομικός άξονας Λυών-Τεργέστη-Ντιβάτσα/Κόπερ-Ντιβάτσα-Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη-Ουκρανικά σύνορα
7.	Οδικός άξονας Ηγουμενίτσα/Πάτρα-Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη
8.	Πολυτροπικός άξονας Πορτογαλία/Ισπανία-υπόλοιπη Ευρώπη
9.	Σιδηροδρομικός άξονας Κορκ-Δουβλίνο-Μπέλφαστ-Στράνραρ
10.	Αεροδρόμιο Μαλπένσα (Μιλάνο) (ολοκληρώθηκε το 2001)
11.	Σταθερή ζεύξη Oresund (ολοκληρώθηκε το 2000)
12.	Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομικός/οδικός άξονας)
13.	Οδικός άξονας ΗΒ/Ιρλανδία/Μπενελούξ (2010)
14.	Σιδηροδρομική γραμμή «Κύριος άξονας δυτικής ακτής» (2007)
15.	Παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης και προσδιορισμού θέσης GALILEO (2008)
16.	Εμπορικός σιδηροδρομικός άξονας μέσω των Πυρηναίων Σίνες/Αλγκεθίρας-Μαδρίτη-Παρίσι
17.	Σιδηροδρομικός άξονας Παρίσι-Στρασβούργο-Στουτγάρδη-Βιέννη-Μπρατισλάβα
18.	Άξονας εσωτερικής ναυσιπλοΐας Ρήνος/Μόζας-Μάιν-Δούναβης
19.	Διαλειτουργικότητα σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας της ιβηρικής χερσονήσου
20.	Σιδηροδρομικός άξονας του Fehmarn Belt μεταξύ Γερμανίας και Δανίας
21.	«Θαλάσσιες αρτηρίες»: Βαλτική Θάλασσα, Ατλαντικό Τόξο, νοτιοανατολική Ευρώπη, δυτική Μεσόγειος
22.	Σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη/Δρέσδη
23.	Σιδηροδρομικός άξονας Γκντάνσκ-Βαρσοβία-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη
24.	Σιδηροδρομικός άξονας Λυών/Γένοβα-Βασιλεία-Ντούισμπουργκ-Ρότερνταμ/Αμβέρσα
25.	Οδικός άξονας Γκντανσκ-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη
26.	Σιδηροδρομικός/οδικός άξονας Ιρλανδία/Ηνωμένο Βασίλειο/ηπειρωτική Ευρώπη
27.	«Σιδηροδρομική γραμμή Βαλτικής»: άξονας Βαρσοβία-Κάουνας-Ρίγα-Τάλιν-Ελσίνκι
28.	«Eurocarail» στον σιδηροδρομικό άξονα Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο-Στρασβούργο
29.	Σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής
30.	Εσωτερική πλωτή οδός Seine-Scheldt.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2003)

Από την παρατήρηση των πινάκων 2.1 και 2.2 προκύπτει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση στοχεύει, μέσω της πολιτικής μεταφορών, στην προώθηση της ανάπτυξης σιδηροδρομικών κυρίως συνδέσεων μεταξύ των κρατών-μελών της. Αυτό συμβαίνει διότι δίνεται βαρύτητα στην προσπάθεια για χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς με αντίστοιχη μείωση των ιδιωτικών μέσων, όπως φορτηγών και αυτοκινήτων. Τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου είναι εμφανή και εντοπίζονται κυρίως σε περιβαλλοντικά ζητήματα, μιας και τα τρένα είναι φιλικότερα προς το περιβάλλον, ενώ ακόμη, η παρεχόμενη ασφάλεια είναι πολύ μεγαλύτερη από οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς.

Επιπλέον, στις περιπτώσεις όπου δεν είναι εφικτή η πραγματοποίηση ενός είδους μεταφοράς, η σύνδεση των περιοχών επιλέγεται να γίνει με συνδυασμένες μεταφορές, που περιλαμβάνουν τόσο οδικούς άξονες όσο και σιδηρόδρομους, υδάτινες και εναέριες μεταφορές.

Επειδή, λοιπόν, η δημιουργία οδικών αξόνων δεν προωθείται ιδιαίτερα από την ΕΕ, δεν υπάρχουν πολλά παραδείγματα αυτοκινητοδρόμων, η εξέταση των οποίων θα βοηθούσε στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την αποτελεσματικότητα και τις συνέπειες παρόμοιων -με την Ιόνια Οδό- έργων. Ένα ακόμη πρόβλημα που δημιουργείται στην παρούσα φάση είναι και ότι τα παραπάνω σχέδια προτεραιότητας δεν έχουν ολοκληρωθεί έως σήμερα, γεγονός που καθιστά αδύνατη την παρατήρηση και καταγραφή των αποτελεσμάτων τους.

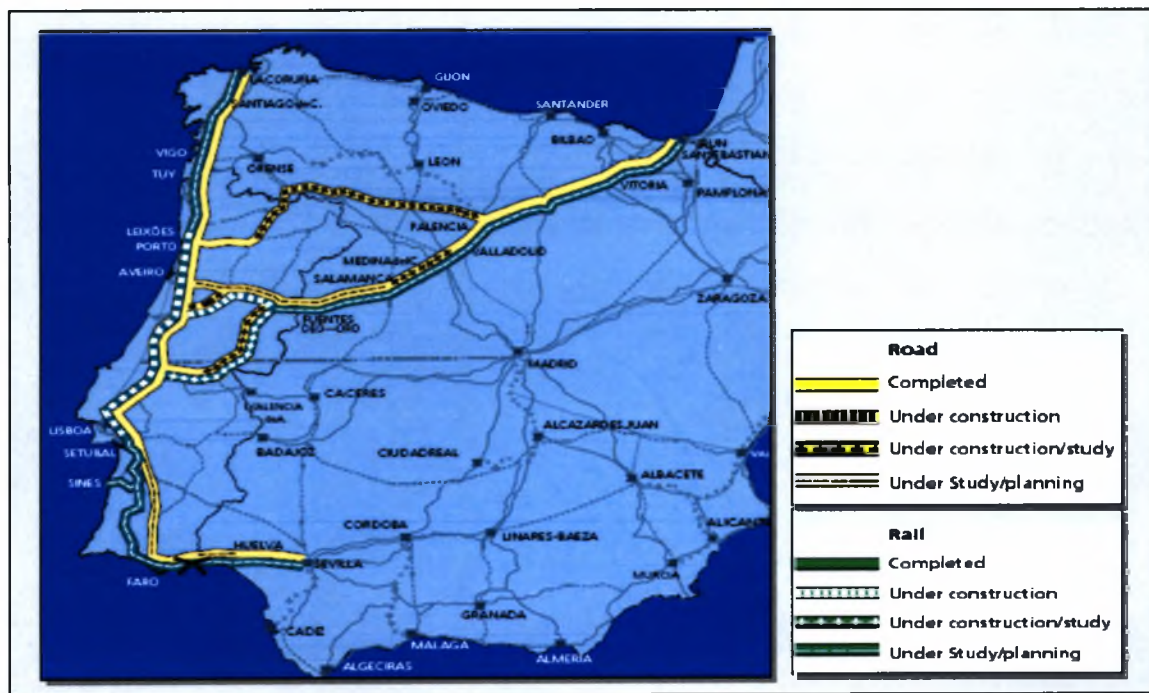
Οι παραπάνω λόγοι οδήγησαν στην επιλογή για περιγραφή στο παρόν κεφάλαιο τριών παραδειγμάτων οδικών αξόνων που ανήκουν στα ΔΕΔ-Μ. Το πρώτο είναι το **Σχέδιο Προτεραιότητας 8**, που αποτελείται από οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις και στοχεύει στη σύνδεση της Πορτογαλίας, της Ισπανίας και της Κεντρικής Ευρώπης. Το δεύτερο παράδειγμα είναι ο **Ευρωπαϊκός Άξονας E18**, το οποίο αποτελεί τμήμα του Σκανδιναβικού Τριγώνου. Ο άξονας αυτός δεν έχει ολοκληρωθεί και για το λόγο αυτό δεν προσφέρονται για μελέτη στοιχεία και αποτελέσματα από τη λειτουργία του. Ωστόσο, έχει επιλεχθεί να παρουσιαστεί διότι εμφανίζει πολλά κοινά χαρακτηριστικά με την περίπτωση της Ιόνιας Οδού. Τέλος, περιγράφεται συνοπτικά η περίπτωση της **Εγνατίας Οδού**, η οποία παρουσιάζει τα εξής πλεονεκτήματα:

- Αποτελεί έργο του ελλαδικού χώρου και προσφέρει τη δυνατότητα συγκρίσεων με την Ιόνια Οδό, μιας και το χωρικό επίπεδο αναφοράς είναι το ίδιο, δηλαδή το εθνικό.
- Τα δεδομένα της ελληνικής πραγματικότητας δεν αλλάζουν, ιδίως ό,τι αφορά στη διάρθρωση της παραγωγής, τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά κτλ.
- Ακόμη, η Εγνατία Οδός έχει, σχεδόν, στο σύνολό της ολοκληρωθεί και οι πρώτες έρευνες και μελέτες σχετικά με τη λειτουργία της παρέχουν πλήθος δεδομένων από όπου μπορούν να εξαχθούν χωρικού τύπου συμπεράσματα.

2.4.1. Ο ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ - ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Το Σχέδιο Προτεραιότητας 8 αποτελεί σύνδεση πολυμορφικού τύπου μεταξύ της Πορτογαλίας, της Ισπανίας και της υπόλοιπης Ευρώπης. Στόχος αυτού του σχεδίου είναι η συμπλήρωση, καθώς και η αναδιάρθρωση των σιδηροδρομικών, οδικών, υδάτινων και εναέριων συνδέσεων στα δυτικά της Ιβηρικής Χερσονήσου.

Εικόνα 2.3: Σχέδιο Προτεραιότητας 8: Πολυτροπικός Άξονας Πορτογαλίας-Ισπανίας-Κεντρικής Ευρώπης



Πηγή: www.europa.eu.int/comm/transport/themes/network

Το σχέδιο περιλαμβάνει τρεις κύριους Ιβηρικούς διαδρόμους:

1. Γαλικία (La Coruña) / Πορτογαλία (Lisbon)
2. Ισπανία (Irún) / Πορτογαλία (Lisbon) και
3. Νοτιοανατολικός Διάδρομος (Lisbon-Seville).

Το παραπάνω σχέδιο προτεραιότητας αποτελείται από επιμέρους τμήματα-προτεραιότητες, που αφορούν την κατασκευή δρόμων, σιδηρόδρομων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορικών υποδομών, καθώς και τις υποδομές διασύνδεσης αυτών των μορφών μεταξύ τους. Τα επιμέρους τμήματα προτεραιότητων αποτελούν υποδομή κοινού ενδιαφέροντος, όπως ορίστηκε από τις Κοινοτικές Οδηγίες για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών για την Πορτογαλία και την Ισπανία. Αυτή η υποδομή συνδέει τα κύρια σημεία συνόρων της Πορτογαλίας και Ισπανίας με τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, καθώς και με τα κύρια αστικά κέντρα της Πορτογαλίας, και συγκεκριμένα με τις μητροπολιτικές περιοχές Πόρτο και Λισσαβόνα. Το συνολικό κόστος του σχεδίου υπολογίζεται ότι ανέρχεται σε περισσότερα από 6200 χιλιάδες ECU (www.europa.eu.int/comm/transport/themes/network).

Οι αναμενόμενες ωφέλειες του σχεδίου εντοπίζονται γενικά στη βελτίωση της αποδοτικότητας ολόκληρου του συστήματος μεταφορών στην εν λόγω περιοχή. Ακόμη, η εξασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας ατόμων και αγαθών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους στόχους. Λαμβανομένης της χωρικής διάστασης του σχεδίου, αυτό θεωρείται ως έργο μεγάλης σπουδαιότητας, μιας και περιλαμβάνει όλους τους κύριους Ιβηρικούς Άξονες, ενώ ακόμη επιτυγχάνει τη διασύνδεση αυτών μεταξύ τους. Επιπλέον, ενδυναμώνεται η σύνδεση μεταξύ των μεταφορικών δικτύων της Ιβηρικής Χερσονήσου με τη δυτική και νότια Γαλλία, τονίζοντας τη σημασία ολόκληρης της περιοχής της Χερσονήσου ως της Δυτικής Πύλης της Ευρώπης. Ευνοϊκές θα είναι και οι εξελίξεις στον τομέα του εμπορίου, καθώς οι εμπορικές δραστηριότητες μεταξύ της Χερσονήσου και της υπόλοιπης Ευρώπης αναμένεται να αυξηθούν, ενώ ακόμη, βελτιώσεις θα πραγματοποιηθούν και στον τομέα της διεθνούς κυκλοφορίας. Θα επιτευχθεί σημαντική μείωση των χρονοαποστάσεων και θα αυξηθεί η ασφάλεια στις μετακινήσεις. Επιπρόσθετα, στα παραπάνω πρέπει να συμπεριληφθεί η αύξηση, είτε άμεση είτε έμμεση, των θέσεων εργασίας. Παρακάτω, παρατίθεται ο πίνακας με το κόστος των σιδηροδρομικών και οδικών διαδρόμων σε χιλιάδες ECU, από όπου μπορεί εύκολα να συμπεράνει κανείς ότι η ΕΕ στοχεύει κυρίως στην προώθηση των

σιδηροδρομικών μεταφορών, ως τις ασφαλέστερες και φιλικότερες προς το περιβάλλον (www.europa.eu.int/comm/transport/themes/network).

Πίνακας 2.3: Το κόστος των σιδηροδρομικών και οδικών διαδρόμων σε χιλιάδες ECU

ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ (χιλ. ECU)	ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ (χιλ. ECU)
Lisbon - La Coruña • Τμήμα Πορτογαλίας • Τμήμα Ισπανίας	617 283	542 234
Lisbon - Irún • Τμήμα Πορτογαλίας • Τμήμα Ισπανίας	1192 187	849 791
Lisbon - Sevilla • Τμήμα Πορτογαλίας • Τμήμα Ισπανίας	0 0	346 201
ΣΥΝΟΛΟ: • Πορτογαλία • Ισπανία	1809 470	1737 1226
ΣΥΝΟΛΟ:	2279	2963

Πηγή: www.europa.eu.int/comm/transport/themes/network

Από τα παραπάνω υπομήματα του σχεδίου προτεραιότητας, κάποια χαρακτηρίζονται ως άκρως σημαντικά για την επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων και κάποια ως λιγότερο σημαντικά, ωστόσο απαραίτητα για την ολοκλήρωση του. Ακόμη, κάποια από αυτά βρίσκονται υπό κατασκευή, ενώ κάποιων άλλων οι προετοιμασίες θα αρχίσουν άμεσα. Τέλος, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, είναι απαραίτητη η συνεργασία μεταξύ των αρχών της Πορτογαλίας και Ισπανίας για τη διευθέτηση επιμέρους ζητημάτων (www.europa.eu.int/comm/transport/themes/network).

Συγκεκριμένα, για την περίπτωση της Ισπανίας, το εθνικό δίκτυο της οποίας έχει αρχίσει να αναπτύσσεται ουσιαστικά πρόσφατα, αποτελέσματα μελετών που έχουν πραγματοποιηθεί για τις επιδράσεις των μεγάλων αξόνων αποδεικνύουν ότι η κατασκευή οδικών μεταφορών διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εγκατάσταση επιχειρήσεων και γενικά στη μεταβολή των χρήσεων γης. Παράλληλα, η ύπαρξη διαπεριφερειακών οδικών αξόνων αυξάνει την ελκυστικότητα των περιοχών ανάλογα με την απόστασή τους από το έργο, συμβάλλοντας συγχρόνως στην απομάκρυνση των επιχειρήσεων από τα αστικά κέντρα και τις περιοχές συγκέντρωσης βιομηχανικών δραστηριοτήτων εξαιτίας της καλύτερης προσπελασιμότητας (Holl, 2004).

2.4.2. Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ E18

Ο Ευρωπαϊκός Άξονας E18 στη Φιλανδία συνδέει τα λιμάνια των πόλεων Turku και Naantali, μέσω της μητροπολιτικής περιοχής του Ελσίνκι, με τη συνοριακή πόλη Vaalimaa, που αποτελεί περιοχή τομής με τη Ρωσία. Λόγω της μεγάλης εθνικής και διεθνούς σημασίας του Άξονα E18, έχει καταστεί αναγκαίος ο προσδιορισμός του ρόλου του, καθώς και της αναπτυξιακής στρατηγικής του ως τμήμα του συστήματος μεταφορών (www.tiehallinto.fi).

Ο Άξονας E18 αποτελεί κεντρικό κομμάτι του Σκανδιναβικού Τριγώνου, το οποίο συνδέει τις πρωτεύουσες των Σκανδιναβικών χωρών μεταξύ τους, ενώ συγχρόνως, πραγματοποιεί τη σύνδεση αυτών με τη Ρωσία και την Κεντρική Ευρώπη. Η κατασκευή και λειτουργία του εν λόγω άξονα αποτελεί μία από τις βασικές προτεραιότητες της ΕΕ σε θέματα μεταφορών. Στη Φιλανδία, το Σκανδιναβικό Τρίγωνο καλύπτει τις οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις από το Turku έως τα ανατολικά σύνορα μέσω της περιφέρειας πρωτεύουσας (www.tiehallinto.fi).

Εικόνα 2.4: Ο Άξονας E18 ως τμήμα του Σκανδιναβικού Τριγώνου



Πηγή: www.tiehallinto.fi

Σύμφωνα με το Σχέδιο Στρατηγικής Ανάπτυξης του E18, πρωταρχικός στόχος είναι η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Turku-Helsinki-Hamina σε δύο στάδια μέχρι το έτος 2015. Τα τμήματα Turku-Helsinki καθώς και το τμήμα Hamina θα είναι έτοιμα το έτος 2008 και το τμήμα Helsinki-Hamina το έτος 2015. Επιπλέον, το τμήμα Hamina-

Vaalimaa θα επανασχεδιασθεί σταδιακά και θα έχει προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κυκλοφοριακής κίνησης (www.tiehallinto.fi).

Η αποδοτικότητα του έργου θα αποτελέσει το κλειδί για την επιτυχία του. Ακόμη, είναι απαραίτητη η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση του άξονα, ενώ τέλος, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, μέσω δανειοδοτικών δραστηριοτήτων, θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη δημιουργία του (www.tiehallinto.fi).

Εικόνα 2.5: Ένας υψηλής ποιότητας μεταφορικός άξονας που εξυπηρετεί ολόκληρη την κοινωνία



Πηγή: www.tiehallinto.fi

Σχετικά με τις επιδράσεις του E18, τόσο οι ανάγκες για μεταφορές όσο και οι κοινωνικές ανάγκες γενικά προωθούν την ανάπτυξη του Σκανδιναβικού Τριγώνου και κατά συνέπεια του E18, που αποτελούν ζωτικής σημασίας έργα στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας του φιλανδικού εμπορίου και κυρίως των εξαγωγών. Ακόμη, το έργο θα τροφοδοτήσει τόσο τις αστικές όσο και τις εξωαστικές περιοχές, καθιστώντας τις εκσυγχρονισμένες και βιώσιμες. Τέλος, η δημιουργία του E18 θα βελτιώσει την ασφάλεια στις μετακινήσεις (www.tiehallinto.fi).

2.4.3. Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

Το μεγαλύτερο έργο οδοποιίας που πραγματοποιείται στον ελλαδικό και ένα από τα μεγαλύτερα στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο, είναι η Εγνατία Οδός που αποτελεί ιστορική συνέχεια της Ρωμαϊκής Εγνατίας Οδού. Η Εγνατία Οδός είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος, μήκους 680 χλμ, που πρόκειται να αποτελέσει τη μοναδική, ίσως, οδική και κατ' επέκταση επικοινωνιακή γέφυρα ανάμεσα στα ανατολικά και δυτικά σύνορα του βόρειου τμήματος της Ελλάδας. Ξεκινά από την Ηγουμενίτσα, διασχίζει τους Νομούς Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Γρεβενών, Κοζάνης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Σερρών, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου και καταλήγει στους Κήπους, στα σύνορα με την Τουρκία. Συμπληρώνεται με 9 κάθετους οδικούς άξονες που συνδέουν την Ελλάδα με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ (FYROM), τη Βουλγαρία και την Τουρκία. Ο

κύριος άξονας πλαισιώνεται με παρόδιους βοηθητικούς δρόμους συνολικού μήκους 720 χλμ. Η Εγνατία Οδός σχεδιάστηκε σύμφωνα με τις προδιαγραφές των Διευρωπαϊκών Δικτύων, διατομής κλειστού αυτοκινητόδρομου, με δύο ανεξάρτητους κλάδους κυκλοφορίας με διαχωριστική νησίδα, δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μία έκτακτης ανάγκης ανά κλάδο, συνολικού πλάτους οδοστρώματος 24,50 μ., στο μεγαλύτερο μήκος της, με εξαίρεση μικρά ορεινά τμήματά της. Το γεγονός που την καθιστά από τα πλέον ενδιαφέροντα τεχνικά δρώμενα της Ελλάδας είναι, επίσης, το πλήθος των τεχνικών έργων που περιλαμβάνονται κατά μήκος του άξονά της (www.egnatia.gr).

Σε **εθνικό επίπεδο**, η Εγνατία Οδός αποτελεί τη ραχοκοκαλιά (οριζόντια) του συστήματος μεταφορών της Βόρειας Ελλάδας και βγάζει από την απομόνωση την Ήπειρο, τη Δυτική Μακεδονία και τη Θράκη. Θα δώσει την ευκαιρία συμπληρωματικών επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών (π.χ. εμπορευματικά κέντρα), της βιομηχανίας και του τουρισμού και θα αποτελέσει άξονα ανάπτυξης της Βόρειας Ελλάδας. Σε **ευρωπαϊκό επίπεδο**, η Εγνατία ενώνει τα βιομηχανικά κέντρα της Δύσης με αυτά της Ανατολής. Όσο περισσότερο διαμορφώνεται ένας μεγάλος πολιτικός και οικονομικός σχηματισμός, τόσο περισσότερο γίνονται αναγκαίες οι ακτινικές συνδέσεις από το κέντρο προς την περιφέρεια. Για το λόγο αυτό, η Εγνατία χρηματοδοτείται με μεγάλα ποσά από την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς συγχρόνως, αποτελεί συλλεκτήριο οδικό άξονα των μεταφορών της Βαλκανικής και της Ν.Α Ευρώπης. Σε αυτήν καταλήγουν οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV (Βερολίνο-Σόφια-Θεσσαλονίκη), IX (Ελσίνκι με κατάληξη την Αλεξανδρούπολη) και X (Βιέννη-Βελιγράδι-Θεσσαλονίκη) (www.egnatia.gr).

Οι εννέα κάθετοι άξονες της Εγνατίας οδού εξασφαλίζουν τη διασύνδεση της Ελλάδας με τις χώρες των Βαλκανίων. Η γεωστρατηγική σημασία της Εγνατίας στην περιοχή είναι μεγάλη. Τρεις σημαντικές γεννήτριες μεταφορικών κινήσεων είναι η Μαύρη Θάλασσα, το Αιγαίο (Ανατολική Μεσόγειος) και η Αδριατική/το Ιόνιο (www.egnatia.gr).

Εικόνα 2.6: Η Εγνατία Οδός, ως συλλεκτήριος οδικός άξονας των μεταφορών της Βαλκανικής και της Ν.Α Ευρώπης



Πηγή: www.egnatia.gr

Η κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού αποτέλεσαν αντικείμενο έρευνας και μελέτης του Παρατηρητηρίου Χωρικών Επιπτώσεων της Εγνατίας Οδού (ΠΑΧΩΕ), το οποίο εξήγαγε σημαντικά συμπεράσματα σχετικά με τις χωρικές συνέπειες του άξονα στις περιοχές διέλευσής του. Συγκεκριμένα, η μεθοδολογία που χρησιμοποίησε περιελάμβανε: τη δημιουργία ενός ‘Θεωρητικού

Εικόνα 2.7: Η Εγνατία Οδός κατά την κατασκευή



Πηγή: www.egnatia.gr

Μοντέλου’ για τη σχέση μεταφορικών υποδομών και χωρικής ανάπτυξης, τον καθορισμό διαδοχικών ‘Ζωνών Επιρροής’ του άξονα καθώς και ‘Στόχων Πολιτικής’ που αποτελούν το μέτρο αξιολόγησης των χωρικών επιπτώσεων και τέλος, τη χρήση ενός ‘Συστήματος Δεικτών’ χωρικών επιπτώσεων. Παρακάτω, θα γίνει αναφορά στα αποτελέσματα της έρευνας αυτής.

Εικόνα 2.8: Ζώνες Επιρροής Εγνατίας Οδού



Πηγή: ΠΑΧΩΕ, 2004

Σύμφωνα, λοιπόν, με την έκθεση του ΠΑΧΩΕ ορίστηκαν πέντε στόχοι που θα πρέπει να επιτευχθούν με την κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού, οι οποίοι είναι:

1. Παροχή ενός ελάχιστου επιπέδου προσπελασιμότητας σε κάθε ζώνη ή εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης σε όλες τις ζώνες ή βελτίωση της προσπελασιμότητας κάποιων ή όλων των ζωνών.

2. Εξασφάλιση μιας ισόρροπης πολυκεντρικής δομής του οικιστικού δικτύου που να παρέχει ικανοποιητικές προϋποθέσεις ανάπτυξης σε όλες τις βαθμίδες οικισμών, από τους μικρότερους έως τους μεγαλύτερους.
3. Διατήρηση και προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος με τρόπο που να παρέχει τις προϋποθέσεις για τη βιώσιμη λειτουργία και ανάπτυξη των επιμέρους περιοχών.
4. Προώθηση της εισοδηματικής σύγκλισης και της ανταγωνιστικότητας των περιοχών και
5. Καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού και αύξηση της απασχόλησης ως κεντρική συνιστώσα της προσπάθειας για κοινωνική και οικονομική συνοχή (Καυκαλάς και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2004: 260-316).

Αναλυτικότερα, και σε σχέση με τους στόχους, έχουν εξαχθεί τα εξής συμπεράσματα όσον αφορά τις χωρικές συνέπειες της Εγνατίας οδού:

- Επιτεύχθηκε η βελτίωση των συνολικών χρονοαποστάσεων και κατά συνέπεια η προσπελασιμότητα μεταξύ πόλεων, τερματικών σταθμών και ειδικών χρήσεων γης, με μεγαλύτερη τη διαφορά σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση στις περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου. Όσον αφορά τον ωφελούμενο πληθυσμό, τονίζεται ο κομβικός ρόλος των αστικών κέντρων της Κοζάνης και της Θεσσαλονίκης και αντίστοιχα των περιφερειών Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι με την υλοποίηση της Εγνατίας Οδού επιτυγχάνεται η βελτίωση της προσπελασιμότητας κάποιων ή όλων των επιμέρους ζωνών, με διαφοροποιήσεις ανάμεσα στις περιφέρειες τόσο λόγω των εδαφικών χαρακτηριστικών, αλλά και της διαφορετικής συγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων, η οποία αναμένεται σε επόμενη χρονική στιγμή να δημιουργήσει την επιθυμία για νέες μετακινήσεις.
- Σχετικά με τη διαμόρφωση του οικιστικού δικτύου, σημειώνεται ότι, ο κεντρικός ρόλος της Θεσσαλονίκης αναδεικνύεται ακόμη περισσότερο. Επιπλέον, ικανοποιητική είναι και η παρουσία των υπολοίπων αστικών κέντρων που παρουσιάζουν αξιόλογο δυναμισμό. Ακόμη, δεν παρατηρούνται πλώσεις, καθώς οι διαφορές ανάμεσα στις ζώνες και τις περιφέρειες είναι μικρές. Οι πιέσεις που αναπτύσσονται στο δίκτυο των οικισμών είναι γενικά εντονότερες στην Κεντρική Μακεδονία και την Ανατολική Μακεδονία και Θράκη και ηπιότερες στην Ήπειρο και τη Δυτική Μακεδονία. Επομένως, η παρουσία της Εγνατίας Οδού φαίνεται ότι

ενισχύει όλα τα παραπάνω αποτελέσματα και προσελκύει αναμφισβήτη δραστηριότητες, ενώ συνακόλουθα, μπορεί να δημιουργήσει συνθήκες πίεσης και αλλαγή των χρήσεων γης από αγροτικές σε βιομηχανικές ή αστικές. Περιοχές με αυξημένη πιθανότητα εμφάνισης τέτοιων φαινομένων είναι κυρίως οι περιαστικές ζώνες σε γειτνίαση με τον άξονα ή οι κόμβοι πρόσβασης σε οικισμούς. Τέλος, υπογραμμίζεται η απουσία έντονων πολωτικών φαινομένων, ενώ παράλληλα, επιτρέπεται η έγκαιρη διάγνωση τυχόν εμφανίσεώς τους στο μέλλον.

- Όσον αφορά τον τρίτο στόχο για την προστασία και διατήρηση του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, σε αρκετές περιπτώσεις φαίνεται ότι ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η λειτουργία της Εγνατίας Οδού, παρά τον αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο, οδηγεί σε συνθήκες που είναι σημαντικά καλύτερες από την προ Εγνατίας κατάσταση. Οι περιβαλλοντικές πιέσεις και η μεταβολή της έντασης ορισμένων κρίσιμων μεγεθών μπορούν να παρακολουθούνται και να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά τυχόν εμφανιζόμενες αρνητικές τάσεις.
- Η παρουσία και η προοπτική ολοκλήρωσης της Εγνατίας Οδού επηρεάζει θετικά την προώθηση της εισοδηματικής σύγκλισης και της ανταγωνιστικότητας των περιοχών. Ωστόσο, με την πλήρη λειτουργία του άξονα θα γίνουν φανερές οι τάσεις σύγκλισης και πέραν των μηχανισμών εισοδηματικής εξομάλυνσης που έχουν ήδη εκδηλωθεί. Ήδη διαπιστώνεται ότι οι περιοχές διέλευσης της Οδού παρουσιάζουν τάσεις εκσυγχρονισμού της παραγωγικής τους δομής με βάση τη σχετική παρουσία των οικονομικών τομέων. Η ολοκλήρωση της Εγνατίας αναμένεται να ενισχύσει περαιτέρω τις τάσεις εκσυγχρονισμού και σύγκλισης με τα εθνικά και ευρωπαϊκά μεγέθη, ενώ ακόμη, είναι αναγκαία η συνεχής παρακολούθηση για τον εντοπισμό τυχόν αρνητικών φαινομένων με σκοπό την έγκαιρη διορθωτική παρέμβαση.
- Σε αντίθεση με τους παραπάνω τέσσερις στόχους, ο στόχος πέντε φαίνεται να μην καλύπτεται ικανοποιητικά, καθώς τα αποτελέσματα της έρευνας καταδεικνύουν ισχυρές τάσεις αύξησης της ανεργίας στο σύνολο της περιοχής. Οι ισχυρές αυτές τάσεις φαίνεται να μην επηρεάζονται, ωστόσο, από την Εγνατία Οδό, καθώς καταγράφονται ανεξάρτητα από την πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του έργου. Από την άλλη πλευρά, σημειώνεται ο ταχύτερος ρυθμός εκσυγχρονισμού της κλαδικής σύνθεσης της απασχόλησης στη ζώνη διέλευσης του άξονα. Αναμένεται, λοιπόν, ότι το παραπάνω, σε συνδυασμό με την ευρύτερη οικονομική συγκυρία, θα οδηγήσει σε θετικές εξελίξεις και στους δείκτες απασχόλησης και ανεργίας (Καυκαλάς και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2004: 260-316).

Συμπερασματικά, υπάρχουν έντονες αλληλεξαρτήσεις μεταξύ της Εγνατίας Οδού με τη χωρική διάρθρωση των περιοχών διέλευσής της. Συγκεκριμένα, και μέσω της έρευνας που διεξήχθη από το ΠΑΧΩΕ, προέκυψαν θετικά-αυξητικά αποτελέσματα για καθένα από τα χωρικά ζητήματα που εξετάστηκαν. Έτσι, οι έννοιες της προσπελασιμότητας και της κινητικότητας έχουν ενισχυθεί σημαντικά από τη λειτουργία του άξονα, καθώς η παροχή αυτής της νέας συγκοινωνιακής υποδομής προκάλεσε αύξηση των δυνατοτήτων μετακίνησης ή/και πρόσβασης από και προς διάφορες δραστηριότητες και περιοχές. Ακόμη, η Εγνατία Οδός αποτελεί κεντρική συνιστώσα στη διαμόρφωση συγκεκριμένων αστικών δικτύων, συμβάλλοντας καθοριστικά στη δομή του δικτύου οικισμών. Επιπλέον, το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον δεν πλήττεται ανεπανόρθωτα, καθώς κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου πληρούνται όλες οι περιβαλλοντικές προϋποθέσεις. Η διέλευση του άξονα συμβάλλει στην προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής σύγκλισης, ενώ ο τομέας της απασχόλησης μάλλον δεν επηρεάζεται από τη λειτουργία του έργου, χωρίς ωστόσο να αποκλείονται θετικές εξελίξεις στους τομείς της απασχόλησης και της ανεργίας. Εκτιμάται, ακόμη, ότι τα αποτελέσματα του αναπτυξιακού άξονα της Εγνατίας θα είναι ανάλογα του επιπέδου ανάπτυξης και του υπάρχοντος αναπτυξιακού δυναμισμού των περιφερειών και των τοπικών παραγωγικών συστημάτων.

Τέλος, η Εγνατία Οδός δεν αποτελεί μόνο σημαντικό μεταφορικό άξονα που συνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα, αλλά αναμένεται να διαδραματίσει ένα πολύ ευρύτερο αναπτυξιακό ρόλο ως άξονας διασύνδεσης της χώρας με τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο, αλλά και τη Μεσόγειο και τις χώρες της Μέσης Ανατολής.

2.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Πέρα από τις επιδράσεις των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη, οι οποίες παρουσιάστηκαν στο 1^ο κεφάλαιο, οι μεταφορικές υποδομές, και ειδικότερα οι οδικές συνδέσεις επιφέρουν αλλαγές χωρικού τύπου. Συγκεκριμένα, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αναδιάρθρωση των χρήσεων γης, καθώς και του οικιστικού δικτύου των περιοχών από όπου διέρχονται, αλλά και των γειτονικών τους.

Σχετικά με το περιβάλλον, και ειδικότερα το φυσικό, η κατασκευή και λειτουργία οδικών αξόνων επιφέρει περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις και μπορεί να προκαλέσει σοβαρές μολύνσεις. Μάλιστα, τονίζεται ιδιαίτερα ότι οι οδικοί άξονες αποτελούν το λιγότερο φιλικό προς το περιβάλλον μεταφορικό είδος. Όσον αφορά το πολιτιστικό περιβάλλον, αυτό δεν επηρεάζεται άμεσα από τη δημιουργία οδικών έργων, ωστόσο δεν είναι λίγες οι φορές κατά τις οποίες δημιουργούνται συγκρούσεις στις περιπτώσεις όπου η διέλευση ενός άξονα καταπατά χώρους μεγάλης ιστορικής ή/και πολιτιστικής αξίας.

Οι εμφανέστερες συνέπειες της οδικής σύνδεσης περιοχών συνοψίζονται στη μείωση των αποστάσεων, το οποίο με τη σειρά του επιφέρει θετικά οικονομικά αποτελέσματα, δηλαδή τη μείωση του μεταφορικού κόστους. Ακόμη, η δημιουργία οδικών έργων μεγάλης εμβέλειας, λόγω των υψηλών κατασκευαστικών τους προδιαγραφών, εξασφαλίζει μεγαλύτερη οδική ασφάλεια. Τα παραπάνω ζητήματα μπορούν να προκαλέσουν, επιπλέον, και μη επιθυμητά αποτελέσματα, όπως η μείωση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών ειδών, η αυξημένη χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης και κατά συνέπεια η αύξηση της περιβαλλοντικής μόλυνσης κτλ. Μόνο μια ενιαία κοινοτική πολιτική και νομοθεσία μπορεί να επέμβει αποτελεσματικά στα παραπάνω ζητήματα.

Ένας χώρος που χρίζει ιδιαίτερης προσοχής αποτελούν τα Βαλκάνια, καθώς βρίσκονται σε αναπτυξιακή υστέρηση σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Το αυξημένο ενδιαφέρον για τη Βαλκανική Χερσόνησο έγκειται κυρίως στο γεγονός ότι αποτελεί το ενδιάμεσο χώρο σύνδεσης της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη, καθώς και λόγω της πρόσφατης ένταξης των περισσότερων χωρών της στην ΕΕ³. Σε ό,τι αφορά την Ελλάδα, η μακροχρόνια γεωγραφική της απομόνωση από τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Κοινότητας αποτέλεσε αναμφισβήτητο έναν κύριο παράγοντα παρεμπόδισης της αναπτυξιακής της διαδικασίας. Επομένως, οδικά έργα πανευρωπαϊκής εμβέλειας, όπως είναι η Εγνατία Οδός, η Ιόνια Οδός κ.ά. θα συμβάλουν σημαντικά στην προώθηση της εναρμόνισης της αναπτυξιακής της κατάστασης με τα αναπτυγμένα κράτη-μέλη της ΕΕ. Επιπλέον, η επίτευξη καλύτερης σύνδεσης μεταξύ των Βαλκανικών χωρών θα επαναπροσδιορίσει τις εμπορικές, οικονομικές και άλλες σχέσεις τους.

³ Νέα διεύρυνση της ΕΕ (2003): Τσεχία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Πολωνία, Σλοβενία, Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Κύπρος.

Τέλος, είναι εύλογο ότι για την εκτίμηση των (χωρικών) αποτελεσμάτων ενός έργου, επικοινωνιακή αποδεικνύεται η μελέτη άλλων παρόμοιων έργων. Στην περίπτωση της Ιόνιας Οδού, που θα μελετηθεί εκτενώς στη συνέχεια, το παράδειγμα της Εγνατίας Οδού προσφέρεται κυρίως για ουσιαστική μελέτη.

ΜΕΡΟΣ Β΄

**ΤΑ ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΟΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ
ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ

3.1. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ

3.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Εικόνα 3.1: Η χάραξη της Ιόνιας Οδού



Πηγή: <http://portal.tee.gr>

Η Ιόνια Οδός αποτελεί έργο μεταφορικής υποδομής μείζονος εθνικής σημασίας, αλλά και αναπτυξιακής σπουδαιότητας και προοπτικής, αφού μαζί με την Εγνατία Οδό, τον ΠΑΘΕ και τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου ανοίγει νέες αναπτυξιακές προοπτικές για τις περισσότερες περιφέρειες της Ελλάδας. Ακόμη, δε θα πρέπει να παραληφθεί ότι συμμετέχει σημαντικά και στην προώθηση της διεθνούς εμβέλειας της χώρας, αφού μέσω της Εγνατίας, συνδέεται με τις Βαλκανικές χώρες, ενώ τέλος, πραγματοποιεί συνδέσεις με τις διεθνείς πύλες της δυτικής Ελλάδας, την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα, και από εκεί με τις χώρες της δυτικής Ευρώπης.

Η Ιόνια Οδός προορίζεται να έχει μήκος 365 χλμ. Πρόκειται για τον τρίτο μεγαλύτερο αυτοκινητόδρομο της χώρας μετά τον ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό. Αναμένεται να αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά της συγκοινωνιακής υποδομής της δυτικής Ελλάδας και θα συνδέει τις περιοχές από την Πελοπόννησο ως την Ήπειρο, συμπεριλαμβάνοντας ένα από τα σημαντικότερα έργα σε όλη την Ευρώπη, τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Πιο συγκεκριμένα, η Ιόνια Οδός θα αποτελείται από τα εξής τρία τμήματα: 1) το βόρειο τμήμα (κόμβος Ιόνιας-Εγνατίας - Αντίρριο), 2) τη ζεύξη

Ρίου-Αντιρρίου και 3) το νότιο τμήμα (Ρίο-Κυπαρισσία) (Τεχνικά Χρονικά, Νοέμβριος-Δεκέμβριος, 2003: 10). Για το οδικό τμήμα του άξονα, θα χρησιμοποιηθούν κοινοτικοί πόροι και ιδιωτικά κεφάλαια μέσω συμβάσεων παραχώρησης. Η ανάληψη του έργου έχει γίνει από διαφορετικές εταιρείες και το ίδιο το έργο έχει χωριστεί σε πολλά τμήματα.

Η δημιουργία της Ιόνιας Οδού, πέρα από τα θετικά αποτελέσματα που θα προσφέρει στο σύνολο της χώρας, αναμένεται να προσδώσει διαφορετική αναπτυξιακή φυσιογνωμία και στις περιοχές διέλευσής της, καθώς και να συντελέσει στην άρση της γεωγραφικής και αναπτυξιακής απομόνωσης της περιοχής, η οποία προέρχεται από την ιδιαίτερη γεωγραφική της θέση μακριά από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη). Για το λόγο αυτό η Ιόνια Οδός αποτελεί ένα αισιόδοξο έργο.

3.1.2. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ

Μετά την απόφαση ένταξης της Ιόνιας Οδού στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, επικράτησε μια στασιμότητα στις εξελίξεις που αφορούν τη χάραξή της. Οι καθυστερήσεις στην έναρξη των κατασκευών οφείλονταν στις αντικρουόμενες προσεγγίσεις των εκπροσώπων της Κυβέρνησης, το επίπεδο τεχνικής προετοιμασίας και ωριμότητας του έργου, τη διαδικασία κατασκευής του, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και τις δυνατότητες χρηματοδότησης. Αποτέλεσμα αυτών ήταν και οι διαφορετικές χαράξεις. Ωστόσο, η εθνική σημασία του έργου, καθώς και η προγραμματισμένη και δεσμευτική χρονικά ολοκλήρωσή του, επέφερε την αναγκαιότητα επιτάχυνσης των διαδικασιών και την έναρξη της κατασκευής του.

Η αναγκαιότητα του έργου επιβεβαιώθηκε ομόφωνα από το σύνολο των εκπροσώπων της πολιτικής ηγεσίας, των κομμάτων, της αυτοδιοίκησης και της επιστημονικής κοινότητας στη διημερίδα που οργάνωσε το Τεχνικό Επιμελητήριο στις 14 και 15 Μαΐου 2004 στην Πρέβεζα με θέμα «Ιόνια Οδός: Στοίχημα Περιφερειακής Ανάπτυξης». Τα αποτελέσματα των συζητήσεων ήταν ότι η αναγκαιότητα του έργου είχε πλέον τεκμηριωθεί πλήρως κοινωνικά, οικονομικά, τεχνικά και πολιτικά. Έτσι, αποφασίστηκε η ολοκλήρωση των παρακάμπσεων Αγρινίου και Άρτας-Φιλιππιάδας, η προγραμματισμένη, από τριετίας, διαδικασία ανάθεσης της κατασκευής του έργου με

σύμβαση παραχώρησης και η χρηματοδότηση και ολοκλήρωση των τεχνικών υποστηρικτικών και περιβαλλοντικών μελετών του έργου. Τέλος, οι συζητήσεις ολοκληρώθηκαν με την ελπίδα ότι οι παραπάνω διαδικασίες θα μπορέσουν να δραστηριοποιήσουν την τοπική κοινωνία ώστε να εκμεταλλευτεί προς όφελός της, και τελικά, προς όφελος της περιοχής γενικότερα, τη διέλευση ενός τόσο σημαντικού οδικού άξονα, προσελκύοντας τις απαραίτητες επενδύσεις και δραστηριότητες που θα ενδυναμώσουν τη φυσιογνωμία της περιοχής (ΤΕΕ, 2004, τεύχος 2304: 30-31).

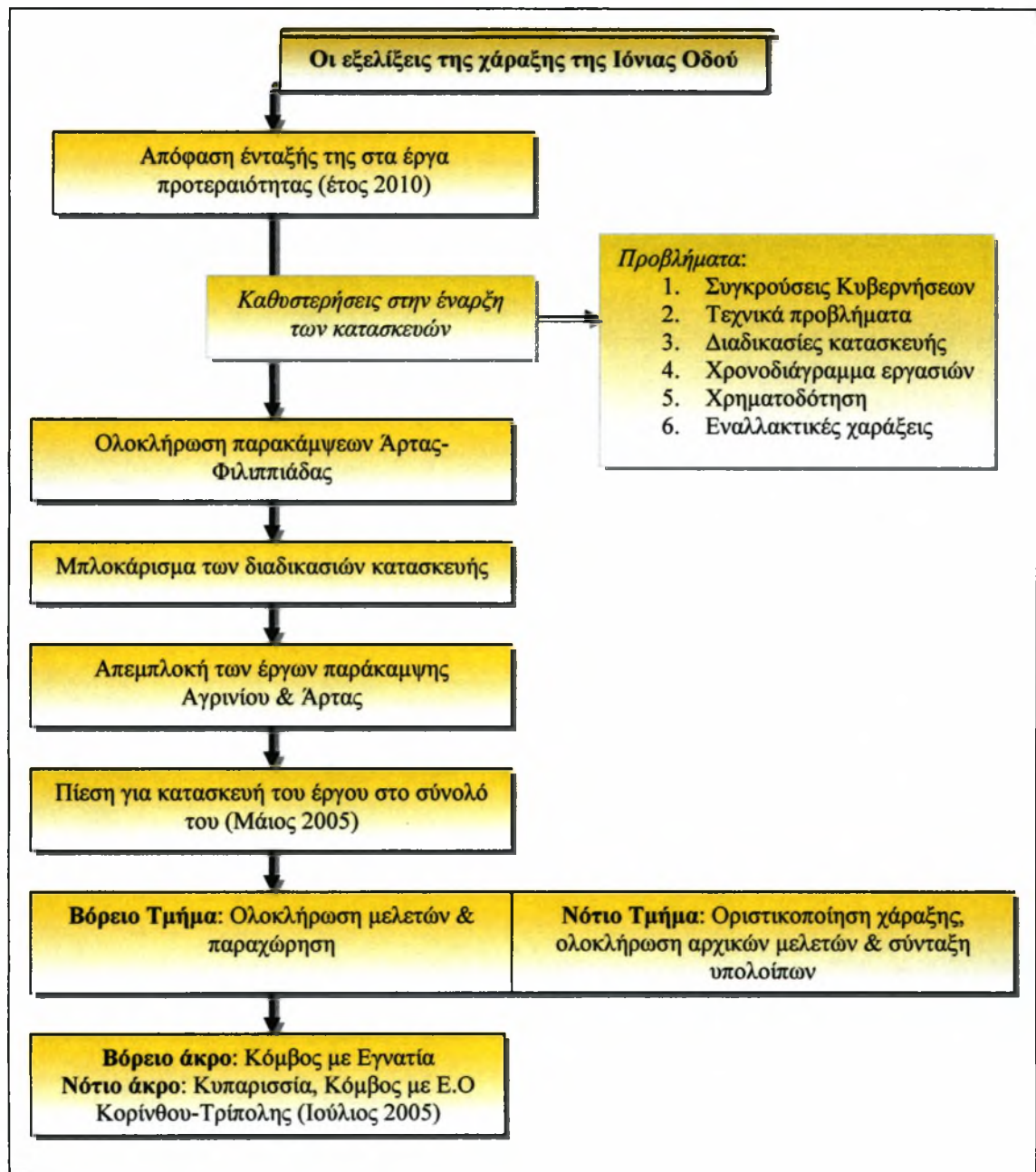
Παρόλα αυτά, οι κατασκευές του έργου δεν προχώρησαν πολύ, με αποτέλεσμα να μπλοκαριστούν οι διαδικασίες κατασκευής των επιμέρους έργων της Οδού. Από τους δύο πρώτους μήνες του έτους 2005, οι φορείς των περιοχών διέλευσής της άρχισαν να ασκούν και πάλι πιέσεις για την απεμπλοκή στην εξέλιξη των έργων παράκαμψης Αγρινίου και παράκαμψης Άρτας, με αφορμή την εξαγγελία του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΠΕΧΩΔΕ) ότι ο ανάδοχος για την Ιόνια Οδό θα οριστεί μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2006 (ΤΕΕ, 2005, τεύχος 2331: 19).

Το Μάιο 2005, σε επιστολή του προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, ο Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ)-Τμήματος Ηπείρου τόνισε ότι κατά τη συζήτηση στο Νομαρχιακό Συμβούλιο για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων του τμήματος της Ιόνιας Οδού που διέρχεται από το νομό Ιωαννίνων, διαπιστώθηκε ότι το έργο δεν ανταποκρινόταν στην παραπάνω λογική διότι η σύμβαση παραχώρησης αφορά μόνο το τμήμα από το Αντίρριο έως τον κόμβο με την Εγνατία, *αναθεωρώντας* την αρχική αντίληψη. Για αυτό το λόγο, θεώρησαν ότι η Ιόνια Οδός έπρεπε να κατασκευαστεί στο σύνολό της και οποιαδήποτε υπαναχώρηση στο σχεδιασμό της θα αποτελεί υπαναχώρηση στο διακηρυγμένο στρατηγικό ρόλο της Ηπείρου (ΤΕΕ, 2005, τεύχος 2344: 24).

Τους τελευταίους μήνες, το ενδιαφέρον για την κατασκευή του έργου έχει αυξηθεί, κυρίως εξαιτίας των πιέσεων της τοπικής κοινωνίας και της χρονικής πίεσης για την ολοκλήρωση του έργου. Έτσι, λοιπόν, πρόσφατα οριστικοποιήθηκε η χάραξη του νότιου τμήματος, η οποία για πολύ καιρό βρισκόταν υπό μελέτη. Μάλιστα, πραγματοποιήθηκε μια σημαντική αλλαγή σύμφωνα με την οποία το νότιο άκρο του έργου δε θα αποτελεί η Καλαμάτα, αλλά η Κυπαρισσία στον κόμβο με την Εθνική Οδό Κορίνθου-Τρίπολης. Παράλληλα, ολοκληρώθηκαν οι αρχικές μελέτες του έργου

(αναγνωριστικές) και ξεκίνησε η σύνταξη των υπόλοιπων μελετών (περιβαλλοντικές, οδοποιίας), κυρίως για το νότιο τμήμα των οποίων η σύνταξη καθυστερούσε σε σύγκριση με το υπόλοιπο έργο.

Διάγραμμα 3.1: Οι εξελίξεις της χάραξης της Ιόνιας Οδού



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Τέλος, στα τέλη του Ιουλίου 2005, επιβεβαιώθηκαν οι αμφιβολίες για τη χάραξη του έργου (τμήμα Ηπείρου). Αποφασίστηκε, δηλαδή, το βορειότερο άκρο της Ιόνιας Οδού να αποτελέσει ο κόμβος με την Εγνατία Οδό. Σύμφωνα με την εταιρεία κατασκευής, οι

λόγοι που οδήγησαν σε αυτό το γεγονός είναι καθαρά οι αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας. Τα παραπάνω όμως έρχονται σε αντίθεση με τις δηλώσεις των υπεύθυνων του ΤΕΕ, που για πολύ καιρό υποστήριζαν θερμά τη συνέχιση του έργου έως την Κακκαβιά (ελληνοαλβανικά σύνορα). Με την απόφαση αυτή το μήκος του έργου μειώθηκε κατά 77 χλμ. και πλέον, η Ιόνια Οδός, στο σύνολό της, έχει ως αφετηρία-πέρας την Κυπαρισσία και πέρας-αφετηρία τον κόμβο που δημιουργεί με την Εγνατία Οδό.

Όσον αφορά την πορεία των μελετών, έως την 1^η Αυγούστου 2005, για το βόρειο τμήμα έχουν ολοκληρωθεί όλες οι μελέτες και μάλιστα έχουν παραδοθεί όλες στους παραχωρησιούχους. Για το νότιο τμήμα, έχουν ολοκληρωθεί οι Προμελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, έχουν κατατεθεί οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και ως τα τέλη του Αυγούστου αναμένεται η ολοκλήρωση της Μελέτης Οδοποιίας.

3.1.3. Η ΑΝΑΓΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ

Η ίδια η φυσιογνωμία της περιοχής, καθώς και το γενικότερο πλαίσιο κοινωνικό-πολιτικών εξελίξεων στην Ελλάδα επιβάλλουν τη δημιουργία αναπτυξιακών αξόνων ευρωπαϊκών προδιαγραφών, που θα βελτιώσουν τη θέση της χώρας στο ευρωπαϊκό στερέωμα και θα βοηθήσουν τις περιφέρειές της που αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα.

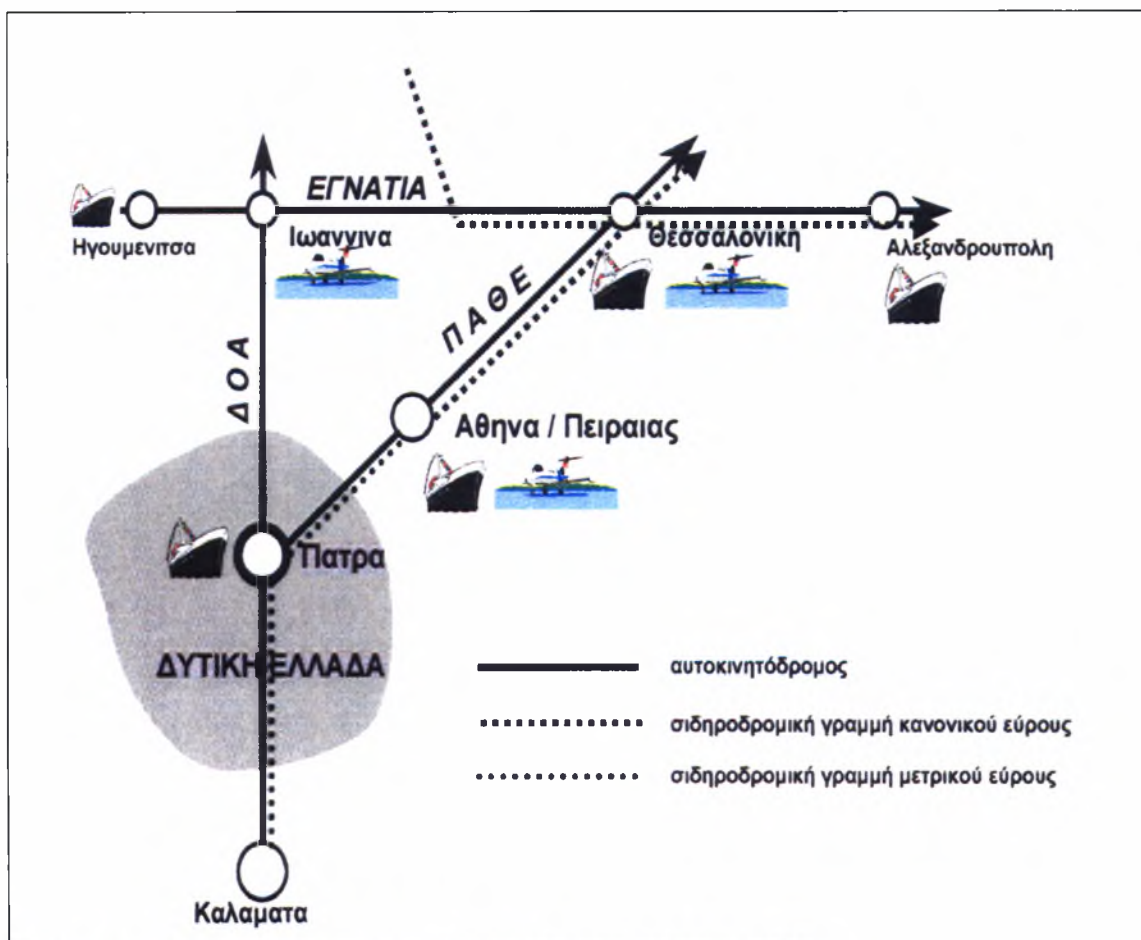
Η περίπτωση της Ιόνιας Οδού αποτελεί κλασική περίπτωση «φαύλου κύκλου». Από τη μια πλευρά, τα προβλήματα που παρουσιάζει η περιοχή τοποθέτησης του έργου εμποδίζουν την κατασκευή του, ενώ από την άλλη, η καθυστέρηση κατασκευής του δημιουργεί περισσότερα αναπτυξιακά προβλήματα στην περιοχή (Τεχνικά Χρονικά, Νοέμβριος-Δεκέμβριος, 2003: 10).

Παρόλα αυτά, η ανάγκη για την ολοκλήρωση του έργου φαίνεται ξεκάθαρα από τη στάση της τοπικής κοινωνίας και των τοπικών φορέων, που θεωρούν ότι το έργο αυτό θα προσδώσει μια τεράστια δυναμική στην περιοχή διέλευσής του και θα άρει την

απομόνωσή της από την κεντρική και βόρεια Ελλάδα, ολοκληρώνοντας ένα ενιαίο σύστημα μεταφορών που είχε ξεκινήσει από τη δημιουργία του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού. Συγκεκριμένα, θα δώσει άμεση πρόσβαση σε εννιά (9) σημαντικά αστικά κέντρα της δυτικής Ελλάδας, σε έντεκα (11) λιμάνια είτε τοπικής (λιμάνι Κυπαρισσίας) είτε διεθνούς εμβέλειας (λιμάνι Πάτρας), καθώς και σε μεγάλο αριθμό τουριστικών και βιομηχανικών περιοχών.

Πιστεύεται ότι η κατασκευή σημαντικών έργων υποδομής στη Δυτική Ελλάδα, όπως είναι η Ιόνια Οδός, θα καταστήσει την περιοχή σημαντική 'πύλη' για τις διεθνείς μεταφορικές δραστηριότητες και, σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα σημαντικά έργα στη χώρα, θα συντελέσει ώστε η Ελλάδα να αποτελέσει κόμβο των αναπτυξιακών αξόνων προς τη Νοτιοανατολική Ευρώπη και την Ανατολική Μεσόγειο.

Εικόνα 3.2: Τα σημαντικά έργα υποδομής της Ελλάδας (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός, Ιόνια Οδός)



Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Γ' Φάση (1999)

3.1.4. Ο ΔΥΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προωθεί περισσότερο, όπως φαίνεται και από τη λίστα προτεραιότητας του Essen (βλ κεφάλαιο 2^ο) τις συνδυασμένες μεταφορές, όχι μόνο μεταξύ των κοινοτικών χωρών, αλλά και με άλλες χώρες του κόσμου. Μάλιστα, πρόσφατα ζήτησε από τα κράτη-μέλη να παραδώσουν στους αρμόδιους τις εξελίξεις των μελετών των έργων προτεραιότητας, ανάμεσα στα οποία συγκαταλέγεται και η κατασκευή του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα.

Εικόνα 3.3: Ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας θα εξυπηρετεί πάνω από 1,5 εκατ. κατοίκους



Πηγή: www.in.gr/news/article

Πρόκειται για την επέκταση του σημερινού δικτύου στη δυτική Ελλάδα με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη, την αποσυμφόρηση των οδικών διαδρόμων, την περιβαλλοντική αναβάθμιση των προβληματικών αστικών κέντρων, όπως η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα και η Λάρισα και την ανάδειξη του ρόλου της χώρας ως συγκοινωνιακού κόμβου-υποδοχέα για τις ανάγκες των χωρών του εσωτερικού της

Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των χωρών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Η επέκταση αυτή περιλαμβάνει τους άξονες:

- Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Καλαμπάκα-Κοζάνη στη βορειοδυτική Ελλάδα
- Ιωάννινα-Ρίο στη δυτική Ελλάδα
- Πάτρα-Καλαμάτα στη νοτιοδυτική Πελοπόννησο
- Τερματικός σταθμός συνδυασμένων μεταφορών στο λιμάνι Ηγουμενίτσας
- Σύνδεση Ra-Ra (Σιδηρόδρομος-Σιδηρόδρομος) μεταξύ Κρυονερίου και Ρίου για τη διέλευση του θαλάσσιου περάσματος Ρίου-Αντιρρίου (www.patrisnews.gr).

Είναι γεγονός ότι η απουσία σιδηροδρομικού δικτύου στην περιοχή μελέτης, σε συνδυασμό με το επί χρόνια ανεπαρκές οδικό δίκτυο, έχουν οδηγήσει στη γεωγραφική και οικονομική απομόνωση ορισμένων (υπο)περιοχών. Η παρουσία του λιμένα Ηγουμενίτσας δημιουργεί ευνοϊκούς όρους για τη λειτουργία ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών (πλοίο-σιδηρόδρομος), το οποίο θα διευκόλυνε τη μεταφορά αγροτικών και άλλων προϊόντων του πρωτογενούς τομέα προς Ιταλία. Η λειτουργία, επίσης, σιδηροδρομικού πορθμείου στην Ηγουμενίτσα, που θα συνέδεε την Περιφέρεια σε καθημερινή βάση με το Brindisi, θα αύξανε τη σημασία της Εγνατίας Οδού και του λιμένα της Ηγουμενίτσας (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου, Γ΄ Φάση, 2000: 229).

Όσον αφορά, ωστόσο, τη δημιουργία σιδηροδρομικής Ιόνιας Οδού, αυτή δεν προβλέφθηκε εξ αρχής στο σχέδιο κατασκευής της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Αυτό το γεγονός και μόνο δείχνει τη λανθασμένη στρατηγική της χώρας, που απορρίπτει πολύ συχνά τη δημιουργία σημαντικών σιδηροδρόμων ευρωπαϊκών προδιαγραφών, παρόλο που η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί πολύ έντονα τέτοια έργα. Ενώ το 1995 η Ελλάδα ήταν από τις χώρες-μέλη της ΕΕ με το μικρότερο κόστος κυκλοφοριακής συμφόρησης σε εθνική κλίμακα (περίπου 4 ευρώ ανά 1.000 επιβατοχιλιόμετρα), σήμερα ο κυκλοφοριακός φόρτος επί του εθνικού της οδικού δικτύου και το σχετικό κόστος, σαφώς, επιδεινώνονται. Αυτό οφείλεται στην αντιμετώπιση των επίγειων μεταφορών μόνο ως οδικών, επισκιάζοντας τους σιδηροδρόμους (Τεχνικά Χρονικά, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2003: 18).

3.2. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

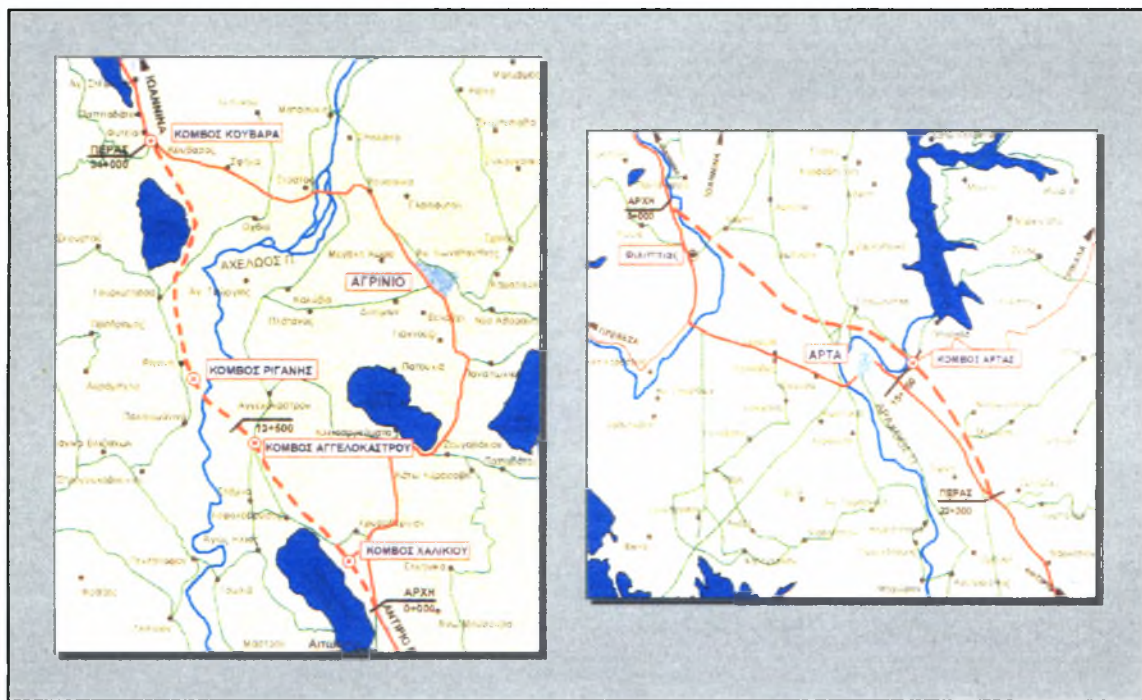
3.2.1. ΤΟ ΒΟΡΕΙΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ: ΚΟΜΒΟΣ ΙΟΝΙΑΣ-ΕΓΝΑΤΙΑΣ - ΑΝΤΙΡΡΙΟ

Στο σύνολό του, το Βόρειο Τμήμα έχει συνολικό μήκος 185 χλμ., συνολικό πλάτος καταστρώματος 24,5μ., συνολικό μήκος γεφυρών (> 100μ.) 4 χλμ. και 20 ανισόπεδους κόμβους. Το κόστος του εκτιμάται περίπου στα 500 δις ευρώ και οι μελέτες και τα έργα αποτελούν μια συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου.

Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για κλειστό αυτοκινητόδρομο μήκους 161 χλμ. με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μία λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση, κεντρική διαχωριστική νησίδα και συνολικό πλάτος καταστρώματος 24,50 μ. Για την εξυπηρέτηση των παρόδιων εκμεταλλεύσεων προβλέπεται δίκτυο παράλληλων οδών. Η ταχύτητα μελέτης του αυτοκινητόδρομου είναι 120 χλμ/ώρα και ο συνολικός χρόνος διαδρομής 2 ώρες και 10 λεπτά (από τον κόμβο με την Εγνατία μέχρι Αντίρριο). Αφετηρία για το Βόρειο Τμήμα είναι ο κόμβος του έργου με την Εγνατία Οδό (νότια της πόλης των Ιωαννίνων) και τέρμα το Αντίρριο (βόρειο άκρο της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου). Διασχίζει τους Νομούς Ιωαννίνων, Πρέβεζας, Άρτας και Αιτωλοακαρνανίας, παρακάμπτει όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα (Άρτα, Αμφιλοχία, Αγρίνιο, Μεσολόγγι) και συνδέεται με το εθνικό και επαρχιακό δίκτυο μόνο με ανισόπεδους κόμβους, συμβάλλοντας στη δραστική μείωση των οδικών ατυχημάτων και στην απαλλαγή των πόλεων από την όχληση της υπερτοπικής κυκλοφορίας. Μέσω της Εγνατίας Οδού, συνδέεται με την Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα (ανατολικά) και την Ηγουμενίτσα (δυτικά), με την οποία συνδέεται και μέσω του νέου οδικού άξονα Άκτιο-Ιόνια Οδός και της υποθαλάσσιας ζεύξης Πρέβεζας-Ακτίου. Σε συνδυασμό με την Εγνατία και τα προβλεπόμενα οδικά έργα στο Αλβανικό έδαφος, θα δώσει προσπέλαση στα λιμάνια Αυλώνας και Δυρραχίου και μέσω αυτών, με μικρού μήκους διαπόρευση της Αδριατικής, στα Ιταλικά λιμάνια Bari και Brindisi.

Το Βόρειο Τμήμα της Ιόνιας Οδού χωρίζεται σε πέντε (5) υποτμήματα:

1. Ιωάννινα-Φιλιπιάδα (διασταύρωση με Εγνατία Οδό) (101 χλμ.)
2. Παράκαμψη Φιλιπιάδας-Άρτας (19 χλμ.)
3. Κομπότι-Κουβαράς (52 χλμ.)
4. Παράκαμψη Αγρινίου (Κουβαράς-Κεφαλόβρυσο) (34 χλμ.)
5. Κεφαλόβρυσο-Αντίρριο (42 χλμ.)

Εικόνα 3.4: Η παράκαμψη Αγρινίου (αριστερά) και η παράκαμψη Άρτας-Φιλιπιάδας (δεξιά)

Πηγή: Ημερίδα Πρέβεζας (2004)

Από τα παραπάνω τμήματα, το 4^ο (από Αγγελόκαστρο έως Κεφαλόβρυσο) και το 2^ο (από Φιλιπιάδα έως Άγιο Δημήτριο) κατασκευάζονται, το 5^ο, το 3^ο και το 1^ο (από Ιωάννινα έως Φιλιπιάδα) βρίσκονται υπό ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης, το 4^ο (από Κουβαρά έως Αγγελόκαστρο) και το 2^ο (από Άγιο Δημήτριο έως Κομπότι) είναι προς δημοπράτηση και το 1^ο (από Καλπάκι έως Ιωάννινα) υπό μελέτη.

3.2.2. Η ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Η Γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί το σημαντικότερο έργο στον ελληνικό χώρο με διεθνή εμβέλεια. Τα βασικά χαρακτηριστικά της ζεύξης είναι:

- Μια καλωδιωτή γέφυρα μήκους 2.252μ. με τέσσερις πυλώνες και πέντε ανοίγματα μήκους 286 μ., 560 μ., 560 μ., 560 μ. και 286 μ.
- Δύο γέφυρες πρόσβασης μήκους 392 μ. στην πλευρά του Ρίου και 239 μ. στην πλευρά του Αντιρρίου.

Εικόνα 3.5: Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου

Πηγή: www.gefyra.gr

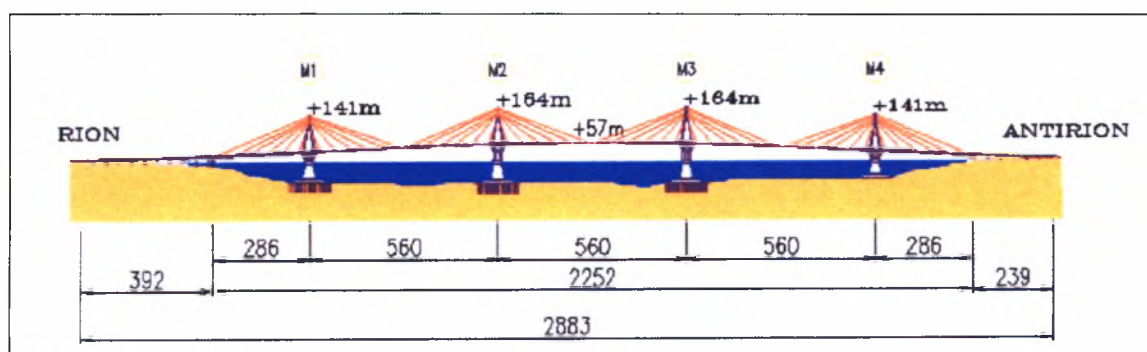
- Σταθμούς διοδίων στην πλευρά του Αντιρρίου και οδικό τμήμα δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση συνολικού μήκους 630 μ.

Συνολικά, το μήκος της ζεύξης μαζί με τα παραπάνω έργα φτάνει τα 3,513 χλμ.

Κάποια συμπληρωματικά χαρακτηριστικά της ζεύξης αποτελούν:

- Η ενίσχυση του πυθμένα της θάλασσας που βρίσκεται σε βάθος 65 μ.
- Η διάμετρος των βάθρων της Γέφυρας που φτάνει τα 90 μ.
- Το συνεχές πλήρως ανηρημένο κατάστρωμα μήκους 2,252 χλμ., μέγεθος που αποτελεί παγκόσμιο ρεκόρ (Καϊάφα, 2003: 51-52).

Εικόνα 3.6: Πρόσοψη της έφυρας Ρίου-Αντιρρίου



Πηγή: Καϊάφα (2003)

3.2.3. ΤΟ ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ: ΡΙΟ-ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ

Το συνολικό μήκος του Νότιου Τμήματος είναι περίπου 180 χλμ. Το πλάτος καταστρώματος μέχρι την παράκαμψη του Πύργου είναι περίπου 24 μ., ενώ για το υπόλοιπο έργο είναι 20 μ. Λόγω έλλειψης στοιχείων που οφείλεται στη μη δημοσιοποίηση των μελετών έως την 1^η Αυγούστου 2005, η παράθεση σε αυτό το σημείο αναλυτικότερων τεχνικών χαρακτηριστικών δεν είναι δυνατή.

Όπως και στην περίπτωση του Βόρειου Τμήματος, το προβλεπόμενο έργο αναμένεται να έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση και κεντρική διαχωριστική νησίδα. Για την εξυπηρέτηση των παρόδιων χρήσεων προβλέπεται δίκτυο παράλληλων οδών. Η ταχύτητα μελέτης του τμήματος είναι 120χλμ. και ο συνολικός χρόνος διαδρομής 2 ώρες και 10 λεπτά περίπου.

Το βορειότερο άκρο του τμήματος είναι το Ρίο (νότιο άκρο της ζεύξης Ρίου-Αντίρριου) και το νοτιότερο το σημείο που σχηματίζεται ο κόμβος με την Εθνική Οδό Κορίνθου-Τρίπολης, στην Κυπαρισσία. Το έργο διέρχεται από τους νομούς Αχαΐας, Ηλείας και ένα μικρό κομμάτι της Μεσσηνίας και θα παρακάμπτει τα μεγάλα αστικά κέντρα (Πάτρα, Πύργος). Θα συνδέεται με το επαρχιακό και εθνικό δίκτυο μόνο με ανισόπεδους κόμβους. Παράλληλα, επικοινωνεί με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω σημαντικών οδικών αξόνων, όπως είναι ο ΠΑΘΕ στην περιοχή της Πάτρας και η Εθνική Οδός (ΕΟ) στον κόμβο της Κυπαρισσίας. Επιπλέον, μέσω του σημαντικού λιμανιού της Πάτρας, θα καταστήσει την περιοχή βασικό σταθμό ενός από τα μεγαλύτερα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, του Αδριατικού Διαδρόμου.

Το Νότιο Τμήμα της Ιόνιας Οδού χωρίζεται σε δύο τμήματα:

1. Ρίο-Αμαλιάδα (60 χλμ.)
2. Αμαλιάδα-Κυπαρισσία (120 χλμ.)



Η κατασκευή των τμημάτων αυτών έχει ξεκινήσει ήδη κυρίως λόγω του ότι κατά το 50% περίπου (από τον Αλφειό και κάτω) η Ιόνια Οδός ακολουθεί τη χάραξη του υφιστάμενου δικτύου με αποτέλεσμα να είναι απαραίτητη μόνο η διαπλάτυνση του δρόμου από τη μια πλευρά.

Εδώ αξίζει να αναφερθεί ότι όσον αφορά τη Σύμβαση Παραχώρησης του Νότιου Τμήματος, αυτή έχει χωριστεί σε δύο τμήματα. Το πρώτο περιλαμβάνει το οδικό δίκτυο από την Κόρινθο μέχρι και την παράκαμψη της Πάτρας και το δεύτερο από τη παράκαμψη της Πάτρας μέχρι την Κυπαρισσία.

3.3. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

3.3.1. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Η διαδικασία της αυτοχρηματοδότησης με τις συναφείς συμβάσεις παραχώρησης είναι σκόπιμη καθόσον δεν επαρκούν οι πόροι για την αναγκαία χρηματοδότηση των αναπτυξιακών έργων. Η διαδικασία αυτή χρησιμοποιείται σήμερα για μεγάλα έργα υποδομών, αλλά και σε άλλους τομείς αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας.

Η σύμβαση παραχώρησης, δηλαδή, η σύμβαση ενός αυτοχρηματοδοτούμενου έργου, πέραν των άλλων στοιχείων, εμπεριέχει και το ιδιαίτερο στοιχείο της παραχώρησης δικαιωμάτων που ανήκουν σε πρόσωπα του Δημοσίου (με τη στενή ή ευρεία έννοια) ή στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

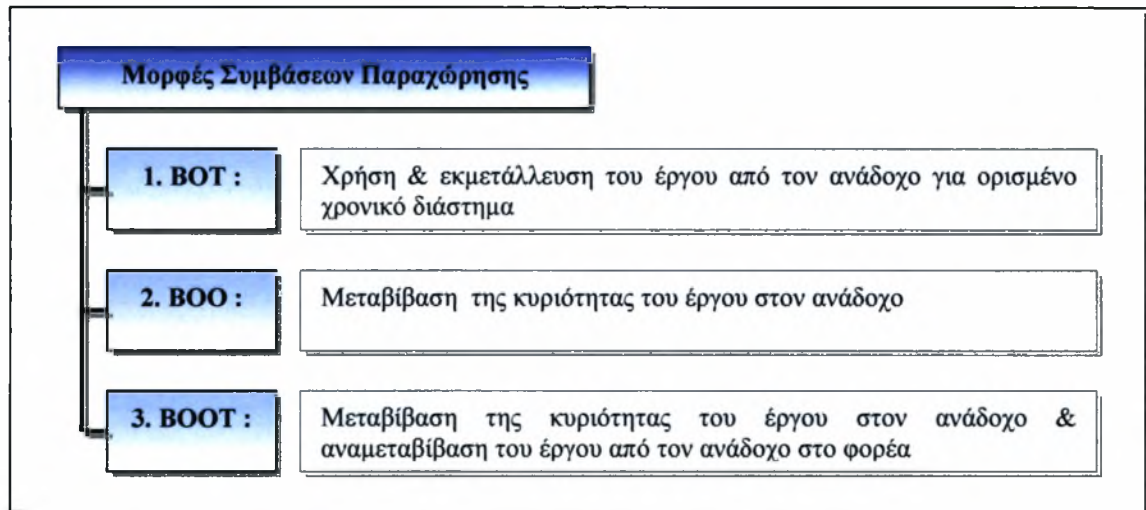
Τα βασικά χαρακτηριστικά των συμβάσεων παραχώρησης είναι:

- Η έννομη σχέση που δημιουργεί ο συμβατικός δεσμός και ο οποίος δεν μπορεί να αρθεί, ακόμη κι αν κυρωθεί η σύμβαση με νόμο.
- Η μεταβίβαση δικαιωμάτων δημόσιας υπηρεσίας ή δημοσίων εξουσιών, που λειτουργικά ανήκουν στο δημόσιο τομέα.
- Τα ίδια κεφάλαια του αναδόχου και με συμφωνούμενο τίμημα, πιο συχνά την αμοιβή των χρηστών του έργου προς τον ανάδοχο, δηλαδή αμοιβή που προέρχεται από την εκμετάλλευση του έργου.
- Αποτελούν ενιαίες συμβάσεις και όχι σύνολα επιμέρους συμβάσεων μεταξύ των ίδιων συμβαλλομένων (Ανακοίνωση ΔΣ ΣΠΜΕ, 2001).

Οι πιο γνωστές μορφές συμβάσεων παραχώρησης είναι οι BOT, BOO και BOOT. Στη σύμβαση BOT (Built-Operate-Transfer), ο ανάδοχος αποκτά το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του έργου για ορισμένο χρονικό διάστημα. Μετά τη λήξη του χρονικού διαστήματος της παραχώρησης, όπου συντελείται η κατασκευή και η λειτουργία, το έργο παραδίδεται στον κύριο του, δηλαδή το Δημόσιο. Με τη μορφή αυτή κατασκευάστηκαν μεγάλα έργα, όπως το αεροδρόμιο των Αθηνών και η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Στη σύμβαση BOO (Built-Own-Operate), μεταβιβάζεται στον ανάδοχο ως αντάλλαγμα η κυριότητα του κατασκευαζόμενου έργου. Το έργο αυτό λειτουργεί και εκμεταλλεύεται ο ανάδοχος για ορισμένο χρονικό διάστημα χωρίς να αναμεταβιβάζει

την κυριότητα. Η σύμβαση αυτή έχει περισσότερα χαρακτηριστικά σύμβασης πώλησης παρά σύμβασης έργου. Ανάλογη με τη σύμβαση ΒΟΟ είναι η σύμβαση ΒΟΟΤ (Built-Own-Operate-Transfer), στην οποία όμως υπάρχει η υποχρέωση του ανάδοχου, μετά τη λήξη του χρόνου της εκμετάλλευσης, να αναμεταβιβάσει το έργο στο φορέα. Με τις συμβάσεις ΒΟΟ και ΒΟΟΤ, ο ανάδοχος, ως ιδιοκτήτης του έργου, βρίσκεται σε νομικά πλεονεκτικότερη θέση από την απλή θέση του αναδόχου παραχώρησης (Μιχέλης, 2004).

Διάγραμμα 3.2: Οι κυριότερες μορφές των συμβάσεων παραχώρησης



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Βασικοί φορείς της σύμβασης παραχώρησης είναι ο κύριος του έργου και ο ανάδοχος. Ο ανάδοχος είναι συνήθως κοινοπραξία εταιρειών στην οποία δεν αποκλείεται να συμμετέχει και ο κύριος του έργου. Ο ανάδοχος έχει συνήθως την ευθύνη της μελέτης και κατασκευής, της χρηματοδότησης, της προμήθειας του εξοπλισμού, της λειτουργίας, της διαχείρισης και της συντήρησης του έργου. Τους κινδύνους από την εκμετάλλευση, δηλαδή τους κινδύνους που έχουν να κάνουν με τη διαχείριση και τη χρήση του εξοπλισμού αναλαμβάνει ο ανάδοχος. Ο φορέας εγγυάται την εύρυθμη λειτουργία του έργου και μερικές φορές διατηρεί το δικαίωμα της έγκρισης των τιμολογίων. Στη σύμβαση περιγράφονται οι βασικοί όροι της μελέτης και κατασκευής με συγκεκριμένες προδιαγραφές και χρονοδιαγράμματα, οι ευθύνες του αναδόχου, η λειτουργία και συντήρηση με κανονισμούς, η χρηματοδότηση, οι εγγυήσεις και άλλα βασικά σημεία. Επιπλέον όροι τίθενται για την έναρξη ισχύος της σύμβασης σχετικά με

το νόμο που θα την κυρώνει, την ύπαρξη διαβεβαιώσεων χρηματοδότησης του έργου από τους αντίστοιχους οργανισμούς, αλλά και άλλες ειδικές ρήτρες (Μιχέλης, 2004).

Κύριος στόχος του εν λόγω συστήματος είναι η αξιολόγηση, μέσω οικονομοτεχνικών κριτηρίων, της δυνατότητας κατασκευής αναπτυξιακών έργων υποδομής, αποσβένοντας το αναγκαίο κεφάλαιο μέσω αποπληρωμής του έργου από τις εισπράξεις ανταποδοτικών τελών (διόδια).

Προϋπόθεση ώστε η διαδικασία αυτή να είναι ανταποδοτική, είναι η επίτευξη μείωσης του κεφαλαίου συμμετοχής, αλλά και η αποφυγή λειτουργίας ανταγωνιστικών παράλληλων αξόνων, έστω και αν αυτοί εμφανίζονται με μειωμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, κατά το σχεδιασμό προσβάσεων και κόμβων, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, πέρα από την τεχνική λύση, και η ανταποδοτική για τον παραχωρησιούχο διαχείριση της κυκλοφορίας (Αντωνίου, 2004).

3.3.2. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Η πλήρης κυριότητα της **Ιόνιας Οδού** ανήκει στο ελληνικό δημόσιο, το οποίο πρόκειται να αναθέσει την υλοποίηση του έργου σε μια ομάδα ανάδοχων εταιρειών. Η δημοπράτηση της ανάθεσης έχει οριστεί και αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του έτους 2005, ενώ τέσσερις είναι οι υποψήφιοι όμιλοι εταιρειών, οι οποίοι αποτελούνται από ελληνικές και ξένες εταιρείες.

Σχετικά με τις ευθύνες που επρόκειτο να αναλάβουν οι ανάδοχες εταιρείες, αυτές μπορούν να συνοψιστούν στη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση, λειτουργία κτλ του έργου, ενώ έχουν οριστικοποιηθεί οι μελέτες που καθορίζουν λεπτομερώς τους τρόπους διεξαγωγής των παραπάνω διαδικασιών εντός καθορισμένου χρονοδιαγράμματος και με συγκεκριμένους πόρους χρηματοδότησης για κάθε ένα από τα επιμέρους έργα του άξονα. Τέλος, οι χρηματοδοτικές συμβάσεις αναμένεται να υπογραφούν εντός του 2006.

Όσον αφορά τη **Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου**, την πλήρη κυριότητα του έργου την έχει, επίσης, το ελληνικό δημόσιο, το οποίο όρισε (Ιανουάριος 1996) παραχωρησιούχο για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, και εκμετάλλευση του¹ την εταιρεία 'ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ'. Ακόμη, υπεγράφη σύμβαση μελέτης και κατασκευής μεταξύ του παραχωρησιούχου, της κατασκευάστριας κοινοπραξίας και του ελληνικού δημοσίου. Η δεύτερη ανέλαβε τη σύνταξη της μελέτης του έργου, καθώς και την ολοκλήρωση της κατασκευής του εντός επτά (7) ετών.

Για τη χρηματοδότηση της ζεύξης, υπογράφηκαν επιμέρους συμβάσεις για τη διευθέτηση των χρηματοδοτικών ζητημάτων με κυριότερη την Κύρια Δανειακή Σύμβαση της ΕΤΕπ, όπου τα συμβαλλόμενα μέρη αποτελούσαν η "ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ" και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Βάσει αυτής της σύμβασης, η ΕΤΕπ χορήγησε στον παραχωρησιούχο δάνειο ύψους 370 εκατ. ευρώ με κυμαινόμενο επιτόκιο και πλήρη αποπληρωμή 25 χρόνια μετά την τελευταία εκταμίευση από τον παραχωρησιούχο (Καϊάφα, 2003: 44-5).

3.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η απομόνωση της δυτικής Ελλάδας, που οφείλεται κυρίως τόσο στη γεωγραφική της θέση όσο και στην απόστασή της από τους βασικούς πόλους ανάπτυξης της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), αποτέλεσε το σημαντικότερο παράγοντα της αναπτυξιακής της καθυστέρησης. Η δημιουργία, επομένως, ενός σημαντικού έργου μεταφορικής υποδομής, αποτελεί κατά πολλούς τον κυριότερο κινητήριο μοχλό για την προώθηση της ευημερίας της δυτικής Ελλάδας.

Πιο συγκεκριμένα, η κατασκευή και λειτουργία ενός μεγάλου οδικού άξονα, που θα διασχίζει κάθετα τη δυτική Ελλάδα, θεωρήθηκε ως ο αποδοτικότερος τρόπος ενοποίησης του βόρειου με το νότιο ελλαδικό χώρο, ενώ ακόμη, η σύνδεση αυτού με τον ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό θα επιτύχει τη σύνδεση της δυτικής με την ανατολική Ελλάδα. Για τους παραπάνω λόγους, η Ιόνια Οδός χαρακτηρίστηκε από πολλούς ως η

¹ Το ελληνικό δημόσιο παρέχει στον παραχωρησιούχο το δικαίωμα να εισπράττει διόδια για μια καθορισμένη περίοδο. Η διάρκεια της σύμβασης είναι 42 χρόνια, αλλά προβλέπεται πρόωρη λήξη σε περίπτωση πρόωρης επίτευξης της συμβατικής απόδοσης των μετοχών (Καϊάφα, 2003: 43).

ραχοκοκαλιά της συγκοινωνιακής υποδομής της δυτικής Ελλάδας και εντάχθηκε στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Η μεγάλη σπουδαιότητα του έργου έγκειται όχι μόνο στα θετικά αποτελέσματα που αναμένεται να αποφέρει στον ελλαδικό χώρο, αλλά και στο γεγονός ότι θα επιτύχει και τη διεθνή σύνδεση της Ελλάδας τόσο με τις Βαλκανικές χώρες όσο και με τη δυτική Ευρώπη. Η Ιόνια Οδός θα αποτελέσει το νότιο τμήμα του Ευρωπαϊκού Αδριατικού Άξονα και θα κατασκευαστεί πληρώντας όλες τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές για γρήγορη, εύκολη και ασφαλή μετακίνηση.

Σημαντικό εμπόδιο για την έναρξη των διαδικασιών κατασκευής της αποτέλεσε η δυσκολία ανεύρεσης πόρων χρηματοδότησης. Μετά από μια σειρά εμποδίων, των οποίων η επίλυση διήρκεσε αρκετά χρόνια, τα προπαρασκευαστικά στάδια του έργου πήραν την τελική πορεία προς την υλοποίηση. Παρόλο, λοιπόν, που έως και σήμερα υπάρχουν ακόμη κάποιες εκκρεμότητες σχετικά με τις διαδικασίες ανάθεσης του έργου στις ανάδοχες κατασκευαστικές εταιρείες, οι κυριότερες διαδικασίες βρίσκονται σε εξέλιξη και η δρομολόγηση του έργου έχει πάρει την τελική ευθεία.

Τέλος, και όσον αφορά το έτος υλοποίησής του, αυτό αναμένεται να είναι το 2011, όπως και είχε αρχικά οριστεί. Οι καθυστερήσεις όμως που προαναφέρθηκαν, ίσως θέσουν μελλοντικά το ζήτημα επαναπροσδιορισμού του χρονικού αυτού ορίζοντα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ

4.1. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ

4.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ



Η Περιφέρεια Ηπείρου (ΠΗ) αποτελεί μια ενιαία αποκεντρωμένη διοικητική μονάδα με καθοριστικό ρόλο στη διασφάλιση της εφαρμογής της Εθνικής Αναπτυξιακής Στρατηγικής σε περιφερειακό επίπεδο. Η Ήπειρος καταλαμβάνει το ΒΔ τμήμα της χώρας. Δυτικά βρέχεται από το Ιόνιο Πέλαγος, ενώ ανατολικά συνορεύει με τη Μακεδονία και τη Θεσσαλία. Νότια

εκτείνεται μέχρι τον Αμβρακικό κόλπο και το Νομό Αιτωλοακαρνανίας και βόρεια συνορεύει με την Αλβανία. Αποτελείται από τους Νομούς Άρτας, Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων και Πρέβεζας. Η έδρα της Περιφέρειας Ηπείρου βρίσκεται στα Ιωάννινα, πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού. Σύμφωνα με στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδας (ΕΣΥΕ), ο πληθυσμός της ΠΗ το έτος 1998 ανέρχεται σε 371.690 κατοίκους και αντιστοιχεί στο 3,54% του συνολικού πληθυσμού της χώρας.

Η Ήπειρος αποτελεί ορεινή Περιφέρεια στη βορειοδυτική μεθόριο της χώρας, καταλαμβάνοντας μια από τις πλέον 'περιφερειακές' και απομακρυσμένες θέσεις στον ελλαδικό χώρο. Αυτή η περιφερειακή και απομακρυσμένη θέση της σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα, οι γεωμορφολογικές ιδιαιτερότητες και η ανεπαρκής σύνδεση με τα σημαντικά αστικά κέντρα της χώρας που οριοθετούν και το βασικό αναπτυξιακό άξονα της τελευταίας (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Καβάλα), έχουν κρατήσει ως σήμερα την Περιφέρεια Ηπείρου στο περιθώριο των δυναμικών διαδικασιών ανάπτυξης και ολοκλήρωσης, που συντελούνται σε διαπεριφερειακό και εθνικό επίπεδο (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 6).

4.1.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

4.1.2.1. ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το οικιστικό δίκτυο της περιφέρειας Ηπείρου κυριαρχείται από τέσσερα αστικά κέντρα-πρωτεύουσες των νομών, με πρωτεύον τα Ιωάννινα. Μεταξύ αυτών των οικισμών 1^{ου} και 2^{ου} επιπέδου αφενός και των οικισμών 3^{ου} και 4^{ου} επιπέδου αφετέρου (κεφαλοχώρια και μικροί αγροτικοί οικισμοί), είναι εμφανής η έλλειψη, σε εκτεταμένα τμήματα της Περιφέρειας, οικισμών 3^{ου} επιπέδου, δηλαδή ημιαστικών κέντρων που λειτουργούν με σχετική αυτοδυναμία ως τοπικοί πόλοι ανάπτυξης. Τέτοια χαρακτηριστικά έχουν μόνο η Φιλιπιάδα, το Μέτσοβο και η Κόνιτσα και σε μικρότερο βαθμό το Καναλάκι, η Παραμυθιά και οι Φιλιάτες, που αποτελούν μεσαία ημιαστικά κέντρα της οικιστικής ιεραρχίας (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 23-31).

Η διάρθρωση του οικιστικού δικτύου της Περιφέρειας χαρακτηρίζεται από δύο παράλληλους διπολικούς άξονες, οι οποίοι ορίζονται από τις τέσσερις πρωτεύουσες των νομών. Το πρώτο και ισχυρότερο δίπολο ορίζεται από τα Γιάννενα και την Ηγουμενίτσα, που αποτελούν δύο δυναμικά αστικά κέντρα και αναμένεται να λειτουργήσουν ως ‘μοχλοί’ για την ανάπτυξη της Περιφέρειας. Η Ηγουμενίτσα αποκτά δυναμική λόγω της αναβάθμισης του λιμένα σε ‘πύλη’ της χώρας προς την ΕΕ, με παράλληλη λειτουργία συνδυασμένου κόμβου μεταφορών (αυτοκινητόδρομος, σιδηρόδρομος, αεροδρόμιο). Τα Γιάννενα αναμένεται να αναπτύξουν τη δυναμική τους ακόμη περισσότερο, ως ‘διασταύρωση’ των δύο μεγάλων αξόνων (Εγνατία, Ιόνια Οδός) και ως κέντρο προηγμένης τεχνολογίας και τηλεπικοινωνιών. Το δεύτερο δίπολο συνίσταται από τα υπόλοιπα δύο αστικά κέντρα της Περιφέρειας, την Άρτα και την Πρέβεζα, οι οποίες αναμένεται να αναβαθμίσουν το ρόλο τους και να αποκτήσουν ισόρροπη θέση στη νότια περιοχή της περιφέρειας (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 10-11).

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που καθιστούν τη φυσιογνωμία της Περιφέρειας Ηπείρου μειονεκτική είναι η κατανομή του πληθυσμού στο χώρο, εφόσον παρατηρείται διασπορά σε μικρούς, αγροτικούς κυρίως οικισμούς. Ο μεγαλύτερος όγκος

της έστω και περιορισμένης αναπτυξιακής δυναμικής της Περιφέρειας συγκεντρώνεται κατά μήκος του άξονα Άρτα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα.

Η Άρτα αποτελεί κύρια πύλη εισόδου στην Περιφέρεια μέσω του οδικού δικτύου, η Ηγουμενίτσα από θαλάσσης, ενώ τα Ιωάννινα αποτελούν την κύρια από αέρος είσοδο. Εκτός από πύλες εισόδου, τα τρία αυτά αστικά κέντρα επιτελούν και άλλες σημαντικές ενδοπεριφερειακές λειτουργίες. Τα Ιωάννινα αποτελούν το βασικό αστικό και διοικητικό κέντρο της Περιφέρειας και η Ηγουμενίτσα την αφετηρία του τουριστικού άξονα που αναπτύσσεται προς την Πρέβεζα (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 7-8). Ωστόσο, στο νομό Άρτας δεν έχουν αναδειχθεί δυναμικά ημιαστικά κέντρα που να στηρίζουν μια αυτόνομη ανάπτυξη της περιοχής τους.

Άλλα δευτερεύοντος ρόλου κέντρα, από την άποψη τόσο της λειτουργίας τους ως πυλών εισόδου όσο και της αστικής δυναμικής τους, είναι η Κόνιτσα και το Μέτσοβο. Ωστόσο, η απομόνωσή τους από τον κύριο οδικό και αναπτυξιακό άξονα της χώρας, περιορίζει την εμβέλεια αυτών των κέντρων σε μια μικρότερη ακτίνα ενδοχώρας, γεγονός που δεν επιτρέπει τη σχετική ολοκλήρωσή τους (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 7-8).

Τα προβλήματα που δημιουργούνται από την υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων στο αστικό κέντρο των Ιωαννίνων είναι εμφανή. Συγκεκριμένα, η ΠΗ συγκεντρώνει το 31% του πληθυσμού της στα αστικά κέντρα, με κυρίαρχο αστικό κέντρο τα Ιωάννινα. Ο πληθυσμός των Ιωαννίνων ανέρχεται σε 56.699 κατοίκους, της Άρτας σε 21.286, της Πρέβεζας σε 15.119 και της Ηγουμενίτσας σε 7.022 κατοίκους (www.regionoferirus.gr). Τα προβλήματα που έχουν, λοιπόν, παρατηρηθεί είναι τα εξής:

- Άναρχη οικιστική επέκταση.
- Κορεσμός κεντρικών περιοχών της πόλης, υπερεκμετάλλευση των δομημένων χώρων, αλλοίωση των παραδοσιακών στοιχείων και της τοπικής φυσιογνωμίας.
- Πληθυσμιακή και παραγωγική αποδυνάμωση του αγροτικού χώρου και των τοπικών οικιστικών κέντρων (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 36).

4.1.2.2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οικιστική ανάπτυξη Α΄ και Β΄ κατοικίας

Εκτός από το εσωτερικό των αστικών κέντρων και των οικισμών της Περιφέρειας, η Α΄ κατοικία αναπτύσσεται και περιμετρικά των πόλεων, γύρω από τα κέντρα των παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς, επίσης, και κατά μήκος των ακτών. Στα οικιστικά κέντρα 1^{ου} έως και 3^{ου} επιπέδου, και συγκεκριμένα τα Γιάννενα, την Άρτα, την Πρέβεζα, την Ηγουμενίτσα, το Μέτσοβο, την Κόνιτσα, τη Φιλιπιάδα, την Πάργα κτλ εμφανίζονται οι μεγαλύτερες οικιστικές συγκεντρώσεις. Τέλος, κατά μήκος των παράκτιων περιοχών υπάρχει οικιστική ανάπτυξη Α΄ κατοικίας, σε τουριστικές κυρίως περιοχές.

Η παραθεριστική κατοικία συγκεντρώνεται κατά μήκος των ακτών του Ιονίου και ιδιαίτερα στο τμήμα που ορίζεται από τα δύο αστικά κέντρα, της Πρέβεζας (προς νότο) και της Ηγουμενίτσας (προς βορρά). Η παράκτια ζώνη εξυπηρετεί όχι μόνο τους κατοίκους των δύο παραθαλάσσιων νομών, αλλά συνολικά τον πληθυσμό της Περιφέρειας. Παραθεριστική κατοικία έχει δημιουργηθεί τόσο εντός των ορίων των παράκτιων οικισμών όσο και στις εκτός σχεδίου περιοχές. Κατά μήκος της παράκτιας ζώνης δεν παρατηρούνται έντονα φαινόμενα αυθαίρετης δόμησης. Η εκτός σχεδίου δόμηση είναι διαδεδομένη, αλλά διάσπαρτη στα μεγαλύτερα τμήματα των παράκτιων περιοχών. Οι συγκεντρώσεις αυθαίρετων περιορίζονται κατά κύριο λόγο σε τμήματα της ακτής του νομού Πρέβεζας. Ωστόσο, το σύνολο σχεδόν των δομημένων εκτάσεων στη ζώνη αυτή αποτελούν αντικείμενο πολεοδομικών μελετών Β΄ κατοικίας, οι οποίες βρίσκονται σε εξέλιξη (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 41).

Βιομηχανία - βιοτεχνία και εξόρυξη

Η Περιφέρεια Ηπείρου περιλαμβάνει ήδη λειτουργούσες ή θεσμοθετημένες περιοχές ανάπτυξης μεταποιητικών δραστηριοτήτων (ΒΙΠΕ Ιωαννίνων, ΒΙΠΕ Πρέβεζας, ΒΙΟΠΑ Θεσπρωτίας) (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 12).

Βιομηχανικές περιοχές (ΒΙΠΕ) είναι χωροθετημένες και λειτουργούν μόνο στα Ιωάννινα και την Πρέβεζα. Οι περισσότερες είναι εγκαταστημένες στα Ιωάννινα και λιγότερες στην Πρέβεζα και δραστηριοποιούνται κυρίως στους κλάδους των τροφίμων, των ποτών, της ξυλείας, της υφαντουργίας και της αργυροχρυσοχοίας (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου, Γ΄ Φάση, 2000: 55).

Δυτικά του λεκανοπεδίου Ιωαννίνων βρίσκεται η βασική ζώνη εξόρυξης μαρμάρου, όπου λειτουργούν περισσότερα από 80 λατομεία. Ακόμη, σε διάφορα σημεία της Ηπείρου γίνονται γεωτρήσεις για ανεύρεση πετρελαίου, ενώ γεωθερμικά πεδία υπάρχουν στην Άρτα και στην Κόνιτσα.

Γεωργία - Κτηνοτροφία - Υδατοκαλλιέργειες

Στο νοτιοδυτικό τμήμα της Περιφέρειας συγκεντρώνονται μεγάλες εκτάσεις εκμεταλλεύσιμης γεωργικής γης με δυνατότητα υψηλής απόδοσης. Στην περιοχή αυτή περιλαμβάνονται εκτάσεις του Νομού Πρέβεζας και του Νομού Άρτας, ενώ ακόμη, εντοπίζονται σε 'θύλακες' των Νομών Θεσπρωτίας και Ιωαννίνων. Στη ζώνη Πρέβεζας-Άρτας συγκεντρώνεται η πλειοψηφία των αρδευτικών έργων, τα οποία όμως υστερούν σε σχέση με διαπιστωμένες ανάγκες της περιοχής (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου, Γ΄ Φάση, 2000: 1-6). Ακόμη, πολλές αρδευόμενες εκτάσεις συγκεντρώνονται στο λεκανοπέδιο Ιωαννίνων, στην κοιλάδα Αώου δυτικά της Κόνιτσας, στην κοιλάδα του Παρακάλαμου, στην κοιλάδα δυτικά της Φιλιπιάδας και αλλού.

Η κτηνοτροφία στην Ήπειρο είναι αρκετά αναπτυγμένη σε όλους τους νομούς και σε ορισμένους τομείς το ζωικό κεφάλαιο αποτελεί σημαντικό ποσοστό του συνόλου της χώρας. Στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές συγκεντρώνονται εκτεταμένες κτηνοτροφικές εκτάσεις, είτε ελεύθερες είτε οργανωμένες. Η παραγωγή κτηνοτροφικών προϊόντων και ειδικότερα του τυριού, αποτελεί αξιόλογο ποσοστό της συνολικής εγχώριας παραγωγής.

Η αλιεία είναι αναπτυγμένη, ιδιαίτερα όσον αφορά την εκμετάλλευση εσωτερικών υδάτων (ποταμών, λιμνών). Η ιχθυοκαλλιέργεια είναι σχετικά αναπτυγμένη σε τμήματα των παραλίων των Νομών Πρέβεζας, Άρτας και Θεσπρωτίας.

Τέλος, οι μεγαλύτερες εκμεταλλεύσιμες δασικές εκτάσεις βρίσκονται στο Νομό Ιωαννίνων, καθώς και στο Νομό Άρτας (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου, Γ΄ Φάση, 2000: 49-50).

Τουρισμός

Ζωτικής σημασίας τουριστική ανάπτυξη επιδέχεται η ζώνη των ορεινών όγκων. Η ζώνη αυτή εκτείνεται αφενός κατά μήκος τους ανατολικού ορίου της Περιφέρειας, στους Νομούς Ιωαννίνων (Ζαγόρι, Μέτσοβο, περιοχή Κόνιτσας, Βόρεια Τζουμέρκα) και Άρτας (κεντρικά και νότια Τζουμέρκα) και αφετέρου κατά μήκος των συνόρων με την Αλβανία (περιοχή Φιλιατών, Πωγωνοχώρια-Μαστοροχώρια). Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται από τη δυνατότητα ήπιας τουριστικής ανάπτυξης, βάσει των συγκριτικών πλεονεκτημάτων (φυσικού κάλλους και πολιτιστικής κληρονομιάς των περιοχών που εμπεριέχει) (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου, Γ΄ Φάση, 2000: 6).

Οι περιοχές τουριστικής ανάπτυξης περιλαμβάνουν, ακόμη, και την παράκτια ζώνη των Νομών Πρέβεζας και Ηγουμενίτσας, την περιοχή Ζαγορίου, την ευρύτερη περιοχή Κόνιτσας-Μαστοροχωρίων, τα Πωγωνοχώρια, το Μέτσοβο, τα χωριά των Τζουμέρκων (Νομών Άρτας και Ιωαννίνων), την παραμεθώρια ζώνη του Νομού Θεσπρωτίας και την περιοχή Παραμυθιάς, την περιοχή λίμνης Ζηρού και τις προστατευόμενες περιοχές Αμβρακικού και Αχέρωντα (πηγές-εκβολές), τη Δωδώνη και τα Ιωάννινα. Σε όλες τις παραπάνω περιοχές αναπτύσσονται ήπιες μορφές τουρισμού, με μόνη εξαίρεση την παράκτια ζώνη του Ιονίου, όπου η (κατά τόπους) εκμετάλλευση είναι εντατική (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου, Γ΄ Φάση, 2000: 11-2).

Συγκεντρωτικά, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι ο τουρισμός αναπτύσσεται κυρίως σε δύο περιοχές: στην παράκτια ζώνη από την Πρέβεζα μέχρι την Ηγουμενίτσα και το Νομό Ιωαννίνων (ορεινή ζώνη της Πίνδου και Ιωάννινα).

4.1.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Στην Περιφέρεια Ηπείρου υπάρχει σημαντικός αριθμός ευαίσθητων ή/και προστατευόμενων περιοχών, στις οποίες περιλαμβάνονται δύο εθνικοί δρυμοί, μια περιοχή RAMSAR, είκοσι δύο περιοχές υποψήφιες για ένταξη στο υπό κατάρτιση Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Προστατευόμενων Περιοχών NATURA 2000, ένα μνημείο φύσης, δύο προστατευόμενα τοπία (αισθητικά δάση) και 30 περιοχές CORINE.

Μία από τις αξιολογότερες περιβαλλοντικά περιοχές της Περιφέρειας είναι η προστατευόμενη περιοχή του υγροβιότοπου του Αμβρακικού, η οποία προσφέρεται για οικολογικό τουρισμό. Ακόμη, οι εκβολές των ποταμών Καλαμά και Αχέροντα, καθώς και άλλοι εσωτερικοί υγρότοποι της Περιφέρειας είναι μείζονος οικολογικής σημασίας.

Τέλος, η Ήπειρος έχει να επιδείξει πλούσια ιστορική και πολιτιστική παράδοση, η οποία φαίνεται από το μεγάλο αριθμό μνημείων όλων των ιστορικών περιόδων και παραδοσιακών οικισμών που υπάρχουν στην Περιφέρεια. Στην περιοχή υπάρχει το αρχαιότερο ελληνικό μαντείο, η Δωδώνη, καθώς και το νεκρομαντείο του Αχέροντα, η Αχερουσία λίμνη, η αρχαία Νικόπολις, βυζαντινές εκκλησίες και μοναστήρια, παραδοσιακοί οικισμοί (Μέτσοβο, Ζαγοροχώρια), πέτρινα γεφύρια κ.ά. Η ιστορική και πολιτιστική παράδοση της Ηπείρου αποτυπώνεται, επίσης, και στη λαϊκή τέχνη που διατηρείται έως τις μέρες μας.

4.1.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

4.1.4.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Σε ό,τι αφορά τις οδικές μεταφορές, η χαμηλή πυκνότητα του πληθυσμού και η διασπορά των οικισμών, σε συνδυασμό με τον ορεινό χαρακτήρα της Περιφέρειας, δημιούργησαν για τις ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές συνθήκες απομόνωσης από τα αστικά κέντρα. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 65% του εθνικού οδικού δικτύου (μήκους 740 χλμ.) έχει ορεινή χάραξη, ενώ ακόμη υψηλότερο είναι το ποσοστό του επαρχιακού οδικού δικτύου (μήκους 2.240 χλμ.) με ορεινή χάραξη. Σήμερα η

κατάσταση του οδικού δικτύου έχει βελτιωθεί σημαντικά χωρίς, ακόμη, να μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητική (ΠΕΠ Ηπείρου, 2000-2006: 6-7)

Δραστική παρέμβαση για την άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας από την υπόλοιπη Ελλάδα αποτελεί το έργο της Εγνατίας οδού, που εκτελείται σε συνδυασμό με το έργο της Ιόνιας Οδού και τη σύνδεση Ρίου-Αντιρρίου, των οποίων έχει δρομολογηθεί η κατασκευή, καθώς και με τη ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας. Τα παραπάνω έργα θα αναδείξουν την Ήπειρο σε βασικό κόμβο των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην Ανατολική και Δυτική Μεσόγειο (www.regionoferirus.gr).

4.1.4.2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Έργο πνοής για την Ήπειρο, και γενικότερα για τη Δυτική Ελλάδα, θα αποτελέσει ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας. Το δίκτυο, που περιλαμβάνεται στα 30 έργα προτεραιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα ολοκληρωθεί, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, το έτος 2014. Ο συνολικός προϋπολογισμός φτάνει τα 2,7 δισ. ευρώ. Ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας χωρίζεται σε τρία επιμέρους τμήματα:

- Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Καλαμπάκα, τμήμα που ολοκληρώνει τον σιδηροδρομικό άξονα Ηγουμενίτσας-Βόλου.
- Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Αντίρριο/Ρίο-Καλαμάτα, ο κατακόρυφος σιδηροδρομικός άξονας της Δυτικής Ελλάδας.
- Καλαμπάκα-Κοζάνη, τμήμα που συνδέει τη Βόρεια με την Κεντρική Ελλάδα, ολοκληρώνοντας το σιδηροδρομικό διευρωπαϊκό δίκτυο στο ελληνικό έδαφος.

Οι δύο πρώτοι άξονες διέρχονται από την Ήπειρο και τη Δυτική Ελλάδα, περιοχές οι οποίες αποκτούν για πρώτη φορά σιδηροδρομική σύνδεση με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο (www.in.gr/news/article).

4.1.4.3. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η Ήπειρος βρίσκεται σε στρατηγική θέση ως προς τη Δυτική Ευρώπη, η οποία αξιοποιείται με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και ως ‘πύλη’ της Ελλάδας προς τη Δυτική Ευρώπη. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Περιφέρειας είναι πρωταρχικά της Ηγουμενίτσας, με αξιόλογη επιβατική και εμπορευματική κίνηση και δευτερευόντως της Πρέβεζας, οι υποδομές των οποίων όμως πρέπει να ενισχυθούν σημαντικά (www.regionofepirus.gr).

Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα άμβλυνσης των προβλημάτων που γεννά η φυσικο-γεωγραφική απομόνωση της Περιφέρειας. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και το μεγαλύτερο μέρος των τουριστικών μεταφορών εξυπηρετείται από αυτό. Μάλιστα, στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας θα πρέπει να ολοκληρωθούν οι εργασίες αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού, προκειμένου να διαδραματίσει το ρόλο της Βόρειας Δυτικής ‘Πύλης’ της Ελλάδος με τη Δυτική Ευρώπη (www.regionofepirus.gr). Τέλος, το λιμάνι της Πρέβεζας, το οποίο αναβαθμίζεται, εξυπηρετεί τη ΒΙΠΕ Πρέβεζας, τη διακίνηση αγροτικών προϊόντων του νότιου τμήματος της Περιφέρειας και μικρό μέρος των επιβατικών-τουριστικών μεταφορών (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου, Γ’ Φάση, 2000: 6-13).

4.1.4.4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Οι αεροπορικές μεταφορές στην Περιφέρεια εξυπηρετούνται κατά κύριο λόγο από το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων και κατά δεύτερο από το αεροδρόμιο του Ακτίου. Το πρώτο δεν εξασφαλίζει ασφαλή προσέγγιση με όλες τις καιρικές συνθήκες, ενώ το δεύτερο εξυπηρετεί μικρό αριθμό πολιτικών πτήσεων και, λόγω θέσης, δε μπορεί να καλύψει τις ανάγκες της Περιφέρειας (www.regionofepirus.gr).

4.1.5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4.1.5.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η Περιφέρεια Ηπείρου συγκεντρώνει ποσοστό 3,2% του πληθυσμού και παράγει 2,7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) της χώρας. Μεταξύ των απογραφών 1991 και 2001 ο πληθυσμός της αυξήθηκε κατά 3,7%, αύξηση χαμηλότερη από του συνόλου της χώρας (6,6%). Στην Περιφέρεια παράγεται το 4,5% της αγροτικής παραγωγής της χώρας, 1,3% της μεταποιητικής παραγωγής και 2,6% των υπηρεσιών. Με κατά κεφαλή προϊόν 3,4 εκατ. δρχ. το 2001, προτελευταία στην κατάταξη των περιφερειών με 84% του μέσου όρου της Ελλάδας, η σχετική της θέση ως προς το μέσο όρο της χώρας σε διάστημα μιας δεκαετίας βελτιώθηκε (79% το 1991) (www.regionofepirus.gr).

Με το κατά κεφαλή προϊόν της Ελλάδας να αντιστοιχεί στο 67% του μέσου της ΕΕ το 1999, κατατάσσεται μαζί με τη Δυτική Ελλάδα, την Πελοπόννησο, τις Πορτογαλικές Αζόρες, τις υπερπόντιες περιοχές της Γαλλίας και την Ισπανική Εξτρεμαδούρα, στις φτωχότερες περιφέρειες της ΕΕ, με προϊόν ανά κάτοικο ίσο με 56% του μέσου της ΕΕ. (www.regionofepirus.gr).

4.1.5.2. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Το κατά κεφαλήν εισόδημα της εν λόγω Περιφέρειας είναι το χαμηλότερο σε εθνικό επίπεδο, ενώ ακόμη, το πρόβλημα της ανεργίας εμφανίζεται με τα μεγαλύτερα ποσοστά από όλες τις περιφέρειες της χώρας. Η τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης χαρακτηρίζεται από χαμηλή αναπτυξιακή δυναμική σε σύγκριση με αυτήν της ΕΕ.

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Περιφέρειας ανέρχεται σε 124.235 άτομα, με ποσοστό εργαζομένων στον πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή τομέα 31,31%, 22,43% και 46,25% αντίστοιχα. Το ποσοστό της ανεργίας είναι 10,54%. Ο πρωτογενής τομέας συμβάλει στο ΑΕΠ κατά 52,90%, ο δευτερογενής κατά 24,10% και ο τριτογενής κατά 23% (www.regionofepirus.gr).

Η διαχρονική εξέλιξη του ενεργού πληθυσμού και της απασχόλησης τα τελευταία χρόνια (1991-1997) παρουσιάζει μικρή κάμψη, παρά τη συνολική αύξηση του πληθυσμού της Περιφέρειας. Το 30,3% των απασχολούμενων εργάζεται στον πρωτογενή τομέα, το 20,1% στο δευτερογενή και το 49,6% στον τριτογενή τομέα, ενώ τα αντίστοιχα εθνικά ποσοστά είναι 19,8%, 22,5% και 57,7% (1997). Την τελευταία πενταετία (1993-1997) παρατηρείται μικρή μείωση του ποσοστού απασχόλησης του πρωτογενούς τομέα και μικρή αύξηση του ποσοστού απασχόλησης του τριτογενούς. Το ποσοστό απασχόλησης στο δευτερογενή παραμένει σχεδόν αμετάβλητο (www.regionofepirus.gr).

Το ποσοστό ανεργίας στην Περιφέρεια φθάνει το 11,2%, ποσοστό υψηλότερο από το αντίστοιχο εθνικό που ανέρχεται στο 10,25% (1997). Η διαχρονική εξέλιξη της ανεργίας της Ηπείρου τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει αυξητικές τάσεις. Συγκεκριμένα, το ποσοστό ανεργίας το έτος 1993 ήταν 9%, ενώ το 1997 αυξήθηκε στο 11,2% (τα αντίστοιχα εθνικά ποσοστά ανεργίας είναι 9,7% και 10,25%). Το ποσοστό ανεργίας για τις γυναίκες είναι 18,5%, ενώ οι νέοι καταλαμβάνουν το 44,9% των ανέργων, σε αντιστοιχία με τη χώρα, όπου τα ποσοστά είναι 15,9% και 32,3% αντίστοιχα. Το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στην Ήπειρο ανέρχεται στο 66,9%, ενώ στη χώρα στο 57,1% (www.regionofepirus.gr).

4.1.5.3. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Το μέγεθος του πρωτογενούς τομέα είναι αναλογικά μεγαλύτερο στην Ήπειρο από ό,τι για το σύνολο της χώρας. Μάλιστα, η απασχόληση σε αυτόν τον τομέα είναι υπερπενταπλάσια από την αντίστοιχη στην ΕΕ. Ο τομέας συμβάλλει κατά 25% στο ΑΕΠ της Περιφέρειας έναντι 14% για το σύνολο της χώρας (1995) και συμμετέχει κατά 31% στην απασχόληση της περιφέρειας έναντι 19,6% για το σύνολο της χώρας (1991) (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 48). Οι έντονες πιέσεις στις περιοχές υψηλής γεωργικής απόδοσης, με σκοπό την αλλαγή της γεωργικής χρήσης συνήθως για οικιστική και τουριστική ανάπτυξη, αποτελεί σημαντικό πρόβλημα. Ένα ακόμη πρόβλημα είναι και αυτό της μόλυνσης των υδάτινων πόρων από τη χρήση των λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων, που έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση και αλάτωση του εδάφους.

Ο πρωτογενής τομέας παράγει το 17% του περιφερειακού ΑΕΠ (1994) και, παρά την σημαντική μείωσή του, εξακολουθεί να αποτελεί βασικό συντελεστή απασχόλησης και εισοδημάτων και να έχει στρατηγική σημασία για την οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας. Η αγροτική οικονομία της ΠΗ εξειδικεύεται στην κτηνοτροφία, όπου η αιγοπροβατοτροφία και η πτηνοτροφία έχουν δεσπόζουσα θέση στο σύνολο της εγχώριας παραγωγής και αποτελούν τη βάση σημαντικής μερίδας του δευτερογενούς τομέα (κλάδος τροφίμων). Επίσης, άλλες σημαντικές δραστηριότητες είναι τα εσπεριδοειδή και τα κτηνοτροφικά φυτά. Οι ανάγκες της κτηνοτροφίας είναι η περαιτέρω καθετοποίηση της παραγωγής και η διεύρυνση του μεριδίου της αγοράς εκτός Περιφέρειας και εκτός Ελλάδας με βάση την υψηλή ποιότητα που χαρακτηρίζει τα κτηνοτροφικά προϊόντα της Περιφέρειας. Σε ό,τι αφορά τη γεωργία, οι δυνατότητες οικονομικής εκμετάλλευσης άπτονται της αναδιάρθρωσης των καλλιεργειών και της προσέγγισης περισσότερων αγορών εκτός Περιφέρειας και εκτός Ελλάδας, καθώς και της ανάπτυξης νέων προϊόντων ποιότητας (περιλαμβανομένων και των βιολογικών προϊόντων) (www.regionofepirus.gr).

4.1.5.4. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Το μέγεθος του δευτερογενούς τομέα στην Ήπειρο είναι αναλογικά μικρότερο από ό,τι το σύνολο της χώρας. Το 20% του ΑΕΠ της Ηπείρου προέρχεται από το δευτερογενή τομέα, έναντι 24% για το σύνολο της χώρας (1995). Αντίστοιχα, ο τομέας συμμετέχει κατά 24% στην απασχόληση τη περιφέρειας έναντι 25,4% για το σύνολο της χώρας. Ο νομός Ιωαννίνων κατέχει κυρίαρχη θέση στο δευτερογενή τομέα, ενώ ο κυριότερος κλάδος είναι η μεταποίηση (βιομηχανία-βιοτεχνία) (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου, Γ' Φάση, 2000: 54).

Η πλειοψηφία των μονάδων του δευτερογενούς τομέα είναι μικρές και απευθύνονται κατά κύριο λόγο στις τοπικές αγορές της Περιφέρειας. Για το δευτερογενή τομέα υπάρχουν δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης μέσω της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και της αύξησης του μεριδίου της εγχώριας αγοράς εκτός της Περιφέρειας, καθώς και της προσέλκυσης νέων επιχειρήσεων, για τις οποίες η γεωγραφική της θέση και τα μεγάλα έργα των μεταφορικών υποδομών θα αποτελέσουν συγκριτικό πλεονέκτημα εγκατάστασης. Πρέπει να σημειωθεί ότι η άρση της

απομόνωσης δεν αποτελεί μόνο ευκαιρία για τις επιχειρήσεις της ΠΗ να εξάγουν προϊόντα με μικρότερο μεταφορικό κόστος, αλλά και απειλή προσέγγισης της αγοράς της Περιφέρειας από επιχειρήσεις των άλλων περιφερειών της χώρας ή του εξωτερικού (www.regionofepirus.gr).

4.1.5.5. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Στον τριτογενή τομέα (45,0%-1991), η απασχόληση υπολείπεται σημαντικά τόσο του εθνικού (51,6%-1991) όσο και του Κοινοτικού ποσοστού (65,1%-1997) (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000: 6).

Ο τριτογενής τομέας της Περιφέρειας καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό του περιφερειακού ΑΕΠ (60%), παρουσιάζοντας συνεχή αύξηση τα τελευταία χρόνια. Η Περιφέρεια έχει τις βασικές προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών Έρευνας και Τεχνολογίας (E&T) και την παροχή καινοτόμων υπηρεσιών προς τις τοπικές Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ). Συγκεκριμένα, το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων και η ερευνητική δραστηριότητα που ασκεί, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης στον τομέα της E&T (www.regionofepirus.gr). Όσον αφορά το σύνολο των ερευνητικών κέντρων και Ινστιτούτων, η Περιφέρεια διαθέτει περίπου το 4,4% του συνόλου των ερευνητικών ιδρυμάτων της χώρας (1993), κατατάσσοντάς την στην 7η θέση μεταξύ των ελληνικών περιφερειών.

Η Περιφέρεια Ηπείρου διαθέτει εξαιρετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάδειξη του τουρισμού (εναλλακτικές μορφές) και του πολιτισμού σε κύριες εστίες ανάπτυξης. Το συγκριτικό αυτό πλεονέκτημα δεν έχει αξιοποιηθεί ικανοποιητικά μέχρι σήμερα. Η Περιφέρεια απευθύνεται κυρίως στον εσωτερικό τουρισμό, δε διαθέτει καταλύματα υψηλής ποιότητας σε επαρκή αριθμό και η μέση διάρκεια διαμονής είναι πολύ χαμηλή (www.regionofepirus.gr).

4.2. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

4.2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (ΠΔΕ) καταλαμβάνει το Βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου και το Δυτικό άκρο του γεωγραφικού διαμερίσματος της Στερεάς Ελλάδας. Περιλαμβάνει τους Νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλείας. Η



συνολική της έκταση είναι 11.350 km² και καλύπτει το 8,6% της συνολικής έκτασης της χώρας. Στο μεγαλύτερο ποσοστό, τα εδάφη της είναι ορεινά (45,3%) και ημιορεινά (25,6%), ενώ μόλις το 29,1% είναι πεδινές εκτάσεις. Έχει εκτεταμένα παράλια και στους τρεις Νομούς, που βρέχονται από τη θάλασσα του Ιονίου Πελάγους και των κόλπων Αμβρακικού, Πατραϊκού και Κορινθιακού.

Η γεωμορφολογία της Περιφέρειας παρουσιάζει εξαιρετική ποικιλία, αφού σε αυτήν περιλαμβάνονται όρη με ιδιαίτερα

μεγάλο υψόμετρο, μεγάλες φυσικές λίμνες και ποταμούς.

Ο πληθυσμός της ΠΔΕ ανέρχεται σε 726.372 άτομα (εκτίμηση ΕΣΥΕ για το 2002). Είναι η τέταρτη σε πληθυσμό περιφέρεια της Ελλάδος, συγκεντρώνοντας το 7% του συνολικού πληθυσμού της χώρας (ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006: 3-4).

4.2.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

4.2.2.1. ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η διαμόρφωση του οικιστικού δικτύου στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει επηρεαστεί σε πολύ μεγάλο βαθμό από τη θέση των οικισμών. Συγκεκριμένα, η κατανομή των οικισμών ακολουθεί μια έντονη γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της περιοχής, αφήνοντας τις ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές απομονωμένες. Μεταξύ των παράκτιων οικισμών επικρατεί ένας σαφής διαχωρισμός μεταξύ του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, που αποτελεί το μοναδικό και σημαντικότερο πόλο της Περιφέρειας, και των υπόλοιπων οικισμών. Έτσι, λοιπόν, χωρικά υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση οικισμών κατά μήκος των ακτών, σε αντίθεση με τους οικισμούς της ενδοχώρας που παρουσιάζουν έντονη διασπορά.

Τα βασικότερα χαρακτηριστικά του υπάρχοντος οικιστικού δικτύου της Περιφέρειας συνοψίζονται στα εξής:

- Παρατηρούνται έντονες πληθυσμιακές ανισότητες μεταξύ των οικισμών του ίδιου επιπέδου, όπως, επίσης, και άμεσες εξαρτήσεις μεταξύ οικισμών μη διαδοχικών επιπέδων.
- Η συγκέντρωση κοινωνικών υπηρεσιών είναι ικανοποιητική, παρά τις έντονες ανισότητες μεταξύ των οικισμών.
- Οι αστικές λειτουργίες στις περιπτώσεις της δικαιοσύνης, της δημόσιας τάξης και της εκπαίδευσης εμφανίζουν ιεραρχική αντιστοιχία μεταξύ διοικητικής βαθμίδας και οικιστικού επιπέδου.
- Αρκετοί οικισμοί του 4^{ου} οικιστικού επιπέδου που εντοπίζονται στην ορεινή ενδοχώρα εμφανίζουν σημαντικές ελλείψεις από την άποψη των υποδομών.

Τέλος, ειδικότερα, το οικιστικό δίκτυο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας χαρακτηρίζεται από μια σειρά διαδοχικών και μη διαδοχικών εξαρτήσεων μεταξύ των οικισμών του 1^{ου} έως και του 5^{ου} οικιστικού επιπέδου. Εξαρτήσεις που εκτείνονται και στα πέντε οικιστικά επίπεδα υπάρχουν σε μια μόνο περίπτωση. Πρόκειται για την εξάρτηση Πάτρα-Αίγιο-Ακράτα-Αίγεια και τους εννέα οικισμούς του ομώνυμου νέου δήμου στο 5^ο επίπεδο. Η δικτύωση αυτή συγκροτεί τον κύριο διαπεριφερειακό άξονα ανάπτυξης κατά μήκος του Πατραϊκού κόλπου. Στα οικιστικά επίπεδα 2^ο-5^ο και 3^ο-5^ο

υπάρχουν διαδοχικές εξαρτήσεις σε 4 και 13 περιπτώσεις αντίστοιχα. Στις περιπτώσεις αυτές, που παρατηρούνται στην Ακαρνανία, Αιτωλία και Ηλεία, η οικιστική δικτύωση είναι κανονικότερη από πλευράς αριθμού οικισμών ανά επίπεδο. Μη διαδοχικές εξαρτήσεις υπάρχουν μεταξύ οικισμών του 1^{ου} και του 3^{ου} οικιστικού επιπέδου και με κέντρο τη Πάτρα, ενώ εξάρτηση υπάρχει μεταξύ Καλαβρύτων και Κλειτορίας που ανήκουν στο ίδιο επίπεδο.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι η παραπάνω ανάδειξη ή μη των οικισμών οφείλεται στην ύπαρξη κάποιων αξόνων ανάπτυξης που διαμορφώνουν το ρόλο και την πορεία κάθε οικισμού. Έτσι, λοιπόν, στην περίπτωση της Αιτωλοακαρνανίας, τέτοιοι άξονες είναι οι διαπεριφερειακοί άξονες Βόνιτσα-Αμφιλοχία-Αγρίνιο-Θέρμο και Αστακός-Μεσολόγγι-Ναύπακτος, τρεις συνδετήριοι ενδοπεριφερειακοί άξονες με κέντρα το Αγρίνιο και το Μεσολόγγι καθώς και η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας και ο αυτοκινητόδρομος Αγρίνιο-Καρπενήσι-Λαμία που ενισχύουν τις σχέσεις της με τις όμορες περιφέρειες Ηπείρου και Στερεάς Ελλάδας. Στο Νομό Αχαΐας έντονη επιρροή ασκούν οι ενδοπεριφερειακοί άξονες Ακράτα-Καλάβρυτα και δευτερευόντως Πάτρα-Χαλανδρίτσα και η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου καθώς και η διέλευση του ΠΑΘΕ. Τέλος, η ανάπτυξη των οικισμών της Ηλείας ακολουθεί το παράκτιο μέτωπο με τους άξονες Λεχαινά-Αμαλιάδα-Πύργος-Ζαχάρω, Αμαλιάδα-Γαστούνη και Πύργος-Αρχαία Ολυμπία. Παράλληλα, ο αυτοκινητόδρομος Πύργου-Ολυμπίας-Βυτίνας-Τρίπολης θα ενισχύσει τις σχέσεις της με την όμορη Περιφέρεια της Πελοποννήσου (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Γ΄ Φάση, 1999: 31-37).

4.2.2.2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οικιστική ανάπτυξη Α΄ και Β΄ κατοικίας

Η Α΄ κατοικία αναπτύσσεται περιμετρικά των πόλεων, των κέντρων παραγωγικών δραστηριοτήτων και των διαμετακομιστικών κόμβων είτε γραμμικά κατά μήκος των ακτών και των βασικών μεταφορικών δικτύων. Οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις παρατηρούνται γύρω από οικιστικά κέντρα 1^{ου} και 2^{ου} επιπέδου (Πάτρα, Αίγιο, Πύργος, Μεσολόγγι, Αγρίνιο).

Οικιστικές αναπτύξεις γύρω από κέντρα παραγωγικών δραστηριοτήτων παρουσιάζονται στις περιοχές Αιτωλικού, Νεοχωρίου και Μεσολογγίου του Νομού Αιτωλοακαρνανίας, Αιγείρας, Ακράτας και Κ. Αχαΐας του Νομού Αχαΐας και Αμαλιάδας, Λεχαινών, Γαστούνης και Κρέστενων, Ζαχάρως του Νομού Ηλείας.

Γραμμικές αναπτύξεις παρατηρούνται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας και στην Αιτωλοακαρνανία, κυρίως κατά μήκος των σημαντικών οδικών αξόνων.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι οικισμοί στην ενδοχώρα της Περιφέρειας παρουσιάζουν έντονη διασπορά.

Όσον αφορά την ανάπτυξη της Β' κατοικίας, αυτή εντοπίζεται κατά μήκος των ακτών της Περιφέρειας για τουριστικούς κυρίως λόγους με λίγες εξαιρέσεις, όπως για παράδειγμα τα Καλάβρυτα.

Τα κύρια προβλήματα που παρουσιάζουν οι οικιστικές αναπτύξεις είναι:

- Μείξη χρήσεων παραθεριστικής κατοικίας με τουρισμό, κυρίως κατά μήκος των ακτών.
- Ελλιπής τεχνική και κοινωνική υποδομή.
- Συγκρούσεις χρήσεων γης οικιστικών χρήσεων με τουρισμό, βιομηχανία, βιοτεχνία, μεταποίηση, γεωργία, κυρίως στην παράκτια ζώνη.
- Υποβάθμιση, αλλοίωση και καταστροφή του περιβάλλοντος και των πόρων από ανοργάνωτη οικιστική ανάπτυξη Α' και Β' κατοικίας.
- Χαμηλή ποιότητα δομημένου περιβάλλοντος και υποβάθμιση περιεστικού χώρου (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Γ' Φάση, 1999: 43-51).

Βιομηχανία - βιοτεχνία και εξόρυξη

Η βιομηχανία στην Περιφέρεια ξεκίνησε από πολύ νωρίς στις περιοχές της Πάτρας και του Αιγίου που αποτέλεσαν λιμάνια-διαμετακομιστικούς κόμβους για την περιοχή ως την αποβιομηχάνισή τους κατά τη δεκαετία του '80.

Σήμερα, η μεγαλύτερη βιομηχανική δραστηριότητα παρατηρείται στο Νομό Αχαΐας και συγκεκριμένα στην Πάτρα (και Ρίο) και στο Αίγιο και ακολουθούν οι Νομοί Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας στην ευρύτερη περιοχή των αστικών κέντρων Αγρινίου, Πύργου, Αμαλιάδας και δευτερευόντως στις περιοχές Ναυπάκτου-Μεσολογγίου και Βαρθολομιό-Ζαχάρω.

Η μόνη οργανωμένη Βιομηχανική Περιοχή τοποθετείται στην Πάτρα (ΒΙΠΕ Πατρών), ενώ έχει υλοποιηθεί και προβλέπεται να λειτουργήσει μελλοντικά η Ναυτιλιακή Βιομηχανική Περιοχή (ΝΑΒΙΠΕ) Πλατυγιαλίου Αιτωλοακαρνανίας¹. Επίσης στην περιοχή του Πανεπιστημίου Πατρών λειτουργεί Τεχνολογικό Πάρκο.

Η τοποθέτηση των παραπάνω βιομηχανικών συγκεντρώσεων κοντά στις ακτές και τα αστικά κέντρα δημιουργούν συχνά προβλήματα περιβαλλοντικών οχλήσεων.

Ο κλάδος της εξόρυξης είναι δευτερεύουσας σημασίας για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Οι εξορυκτικές και λατομικές δραστηριότητες είναι ελάχιστες και διάσπαρτες, με εξαίρεση τις περιοχές Καλαβρύτων και Κλειτορίας Αχαΐας, όπου εμφανίζονται συγκεντρώσεις μεταλλευτικών εξορύξεων, που ειδικότερα στην περιοχή Καλαβρύτων επιτείνουν τις συγκρούσεις χρήσεων γης. Θεσμοθετημένες μεταλλευτικές και λατομικές ζώνες δεν υπάρχουν, παρά μόνο θέσεις θεσμοθετημένες για λατομεία αδρανών (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Γ΄ Φάση, 1999: 52-57).

Γεωργία - Κτηνοτροφία - Υδατοκαλλιέργειες

Το γεγονός ότι η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διαθέτει πλούσιους φυσικούς πόρους έχει συντελέσει ώστε να θεωρείται ως μια από τις πιο αγροτικές περιφέρειες της Ελλάδας (παρά τη στροφή της προς τον τριτογενή τομέα τα τελευταία χρόνια), διαθέτοντας μεγάλες ζώνες γης υψηλής παραγωγικότητας. Τέτοιες είναι:

- Στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας, η μεγάλη σχεδόν πεδινή ενδοχώρα από τις εκβολές του Αχελώου και την λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου-Αιτωλικού, προς την ευρύτερη περιοχή Αγρινίου και γύρω από τις λίμνες Τριχωνίδα, Λυσιμάχεια, Οζερός και Αμβρακία έως την περιοχή Κατούνας και Αμφιλοχίας. Επίσης, *μια*

¹ Η ΝΑΒΙΠΕ Πλατυγιαλίου έχει ολοκληρωθεί κατά το μεγαλύτερο μέρος της και σήμερα υπολειτουργεί, ενώ αναμένεται να λειτουργήσει πλήρως στο άμεσο μέλλον.

μικρότερη περιοχή στα Βορειοδυτικά του Νομού, μεταξύ Βόνιτσας, Πάλαιρου και Μοναστηρακίου.

- Στο Νομό Αχαΐας, οι πεδινές ενδοχώρες Ακράτας, Αιγίου, Χαλανδρίτσας Κ. Αχαΐας, Σαγαϊκών, Μετοχίου και
- Στο Νομό Ηλείας, ολόκληρη η πεδινή παράκτια ζώνη του νομού.

Κύριο πρόβλημα που παρουσιάζεται στις περιοχές όπου επικρατούν οι γεωργικές χρήσεις είναι οι έντονες πιέσεις που υπάρχουν για αλλαγή της γεωργικής χρήσης, συνήθως για οικιστική και τουριστική ανάπτυξη.

Το πρόβλημα εντοπίζεται ιδιαίτερα:

- Στο Νομό Αχαΐας, στην παραλιακή ζώνη από το όριο του Νομού Κορινθίας μέχρι τον οικισμό Καμάρες.
- Στο Νομό Ηλείας, όπου η γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας συγκεντρώνεται κυρίως στην παραλιακή ζώνη και ιδιαίτερα στα πεδινά και παραποτάμια και παραλίμνια τμήματα, όπου και παρουσιάζονται οι εντονότερες πιέσεις για τουριστικές αναπτύξεις και για παραθεριστική κατοικία.

Όσον αφορά την κτηνοτροφία, αναπτύσσεται στην Περιφέρεια σε συνδυασμό με τη γεωργία. Δεν υπάρχουν οργανωμένοι χώροι για ανάπτυξη της κτηνοτροφίας εξαιτίας ελλείψεων τεχνικής και οργανωτικής υποδομής. Οι βοσκότοποι καλύπτουν το 37,6% της έκτασης της ΠΔΕ. Διακρίνονται κατά περιοχές οργανωμένες εκμεταλλεύσεις βοοειδών στα πεδινά (ευρύτερη περιοχή Πατρών), εκτροφή αιγοπροβάτων στα ορεινά (Καλάβρυτα, ορεινή Ναυπακτία, ορεινή Ολυμπία), διάσπαρτες μονάδες χοιροτροφείων και πτηνοτροφείων και πλήθος μικρών μικτών οικογενειακών εκμεταλλεύσεων σε όλο το χώρο.

Τέλος, η Περιφέρεια, εξαιτίας των μεγάλων εκτάσεων επιφανειακών υδάτων, τα τελευταία χρόνια έχει προβεί στην ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας και ιδιαίτερα στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας που διαθέτει σημαντικές ιχθυοκαλλιέργειες στις λιμνοθάλασσες Μεσολογγίου, Αιτωλικού, Κλείσοβας, Παλαιοπόταμου, Μπούκας Συκιάς, Βουλκαρίας και εκβολών Αχελώου. Η συνολική δυναμικότητα

υδατοκαλλιεργειών της Αιτωλοακαρνανίας ξεπερνάει τις 50 μονάδες, δηλαδή το 30% του συνόλου της χώρας.

Στο Νομό Αχαΐας, οι υδατοκαλλιέργειες περιορίζονται στις λιμνοθάλασσες Καλογριάς (Παπιάς) και Μετόχι-Πρόκοπος. Στην ενδοχώρα υπάρχουν μικρότερες μονάδες εκτροφής πέστροφας, σολωμού και χελιών στις περιοχές Καλαβρύτων, Ακράτας και Καραϊκών. Στο Νομό Ηλείας υπάρχουν φυσικά ιχθυοτροφεία μόνο στις λιμνοθάλασσες Κοτύχι και Βάρδα (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Γ΄ Φάση, 1999: 57-64).

Τουρισμός

Οι τουριστικές περιοχές στην ΠΔΕ συνδυάζονται με τους πλούσιους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους που αυτή διαθέτει. Παρόλο που η ποιότητα και ο αριθμός των πόρων αυτών είναι μεγάλος δεν υπάρχει και η αντίστοιχη τουριστική ανάπτυξη. Παράλληλα, αν και αποτελεί τη βασική δυτική πύλη της χώρας, δεν κατάφερε να αναπτύξει τον τουρισμό όσο θα περίμενε κανείς, μάλλον εξαιτίας της απόστασής της από την πρωτεύουσα και την έλλειψη μεταφορικών υποδομών και κυρίως αεροπορικών μεταφορών.

Η τουριστική κίνηση είναι μικρή (2% του συνόλου της χώρας ως προς τις αφίξεις των αλλοδαπών και 5,65% της χώρας ως προς τις διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών) με αποτέλεσμα την ύπαρξη ανεπαρκούς ξενοδοχειακού εξοπλισμού.

Η τουριστική ανάπτυξη περιορίζεται στην παράκτια ζώνη των Νομών Αχαΐας και Ηλείας και λιγότερο στις ακτές του Νομού Αιτωλοακαρνανίας, με ελάχιστες περιπτώσεις εμφάνισης τουριστικής ανάπτυξης σε ορεινές περιοχές, όπως για παράδειγμα τα Καλάβρυτα και η ορεινή Ναυπακτία.

Το είδος του τουρισμού που επικρατεί ως επί το πλείστον στην Περιφέρεια είναι ο περιηγητικός και πολιτιστικός τουρισμός, με έντονη συγκέντρωση στην πόλη της Πάτρας και την Αρχαία Ολυμπία, καθώς και ο παραθεριστικός τουρισμός στις ακτές των νομών.

Τα κύρια προβλήματα που διαθέτει η περιοχή όσον αφορά τον τουρισμό είναι:

- Μείξη χρήσεων τουρισμού παραθεριστικής κατοικίας, κυρίως κατά μήκος των ακτών.
- Ελλιπής ειδική τουριστική υποδομή για τη στήριξη ειδικών μορφών τουρισμού
- Σύγκρουση χρήσεων τουρισμού με βιομηχανικές-βιοτεχνικές-μεταποιητικές, γεωργικές, αστικές και παραθεριστικές χρήσεις στην παράκτια ζώνη.
- Μικρή έως ανύπαρκτη διάχυση του τουρισμού στην ενδοχώρα και τις ορεινές περιοχές (πλην εξαιρέσεων) λόγω κακής χάραξης, ποιότητας και βατότητας του οδικού δικτύου.
- Υποβάθμιση ή κίνδυνος αλλοίωσης έως και καταστροφής του περιβάλλοντος και των φυσικών και πολιτιστικών πόρων από ανοργάνωτη ανάπτυξη τουρισμού ή και άλλων δραστηριοτήτων.
- Χαμηλή ποιότητα προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών.
- Έλλειψη επαγγελματικής κατάρτισης και τουριστικής συνείδησης του πληθυσμού σε μεγάλο βαθμό (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Γ' Φάση, 1999: 65-81).

4.2.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας περιλαμβάνει ένα μεγάλο αριθμό οικοσυστημάτων υψηλής περιβαλλοντικής σημασίας και εθνικής και διεθνούς εμβέλειας, που καταλαμβάνουν το 21% περίπου της συνολικής της έκτασης. Συγκεκριμένα, διαθέτει τρεις υδροτοπικές περιοχές (Αμβρακικός κόλπος, Κοτύχι, λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου) που προστατεύονται από τη διεθνή σύμβαση Ramsar και 33 περιοχές που έχουν ενταχτεί στον επιστημονικό κατάλογο Natura 2000 εκ των οποίων οι 28 εντάχθηκαν στον εθνικό κατάλογο (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Γ' Φάση, 1999: 89-105).

Η ΠΔΕ έχει να επιδείξει ένα σημαντικό πλούτο πολιτιστικών πόρων και περιλαμβάνει χώρους, μνημεία, κτίσματα κ.ά. από τα αρχαία, τα βυζαντινά και τα νεότερα χρόνια. Καθένας από αυτούς τους πόρους έχει ξεχωριστή σημασία και αξία, προσδίδοντας ταυτόχρονα στην περιοχή όπου ανήκει μια ιδιαίτερη φυσιογνωμία και πολιτιστική ταυτότητα. Η φθορά, η έλλειψη μέτρων προστασίας, η μη ορθολογική αξιοποίηση και

διαχείριση αυτών είναι μερικά από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι τοπικές κοινωνίες, αλλά και η Περιφέρεια, όσον αφορά την πολιτιστική της κληρονομιά. Επομένως, πολλά από αυτά χρίζουν άμεσης προστασίας και εφαρμογής εκείνων των πολιτικών που θα επιφέρουν σημαντικά οφέλη από τη διαχείρισή τους. Σημαντικότερο παράδειγμα πολιτιστικού χώρου στην περιοχή, με τεράστια εθνική και διεθνή σημασία, αποτελεί ο αρχαιολογικός χώρος της Ολυμπίας, όπου μετά την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων έδωσε μεγαλύτερη δυναμική στην περιοχή.

4.2.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Οι μετακινήσεις σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο πραγματοποιούνται κυρίως μέσω του οδικού και λιγότερο του σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές δεν υφίστανται, με εξαίρεση τη σύνδεση Ρίου-Αντιρρίου, όπου πραγματοποιούνται θαλάσσιες μετακινήσεις παρά τη λειτουργία της γέφυρας τον τελευταίο χρόνο.

4.2.4.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, αυτό έχει τη δομή δένδρου και είναι διαρθρωμένο στο ζεύγος των υπερτοπικών αξόνων, δηλαδή την Εθνική οδό Αθήνας-Πάτρας-Πύργου-Καλαμάτας και την Εθνική οδό Αντιρρίου-Αγρινίου-Άρτας-Ιωαννίνων. Τούτο έχει σαν συνέπεια την ύπαρξη ελάχιστων εναλλακτικών διαδρόμων για τις ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις. Παράλληλα, συνδέεται με την Κεντρική και Ανατολική Ελλάδα με τον ΠΑΘΕ, η σημαντικότερη σύνδεσή της πριν την κατασκευή και λειτουργία του Δυτικού Άξονα. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που παρουσιάζονται εδώ είναι τα ανεπαρκή λειτουργικά χαρακτηριστικά του άξονα Πάτρας-Πύργου-Καλαμάτας.

Το επαρχιακό δίκτυο έχει δύο όψεις. Στα παράλια και στα πεδινά είναι ανεπτυγμένο, ενώ είναι σχετικά ανεπαρκές, ποσοτικά και ποιοτικά, στις μειονεκτικές ορεινές περιοχές.

Ειδικότερα, όσον αφορά το Νομό Αιτωλοακαρνανίας, αυτός έχει συνολικό μήκος 1587 χλμ., εκ των οποίων τα 1202 χλμ. είναι ασφαλτοστρωμένα. Από το ασφαλτοστρωμένο τμήμα, ένα ποσοστό 30% (περίπου 360 χλμ.) έχει μέτρια βατότητα και απαιτεί σοβαρές επισκευές. Όσον αφορά το Νομό Αχαΐας, λόγω της ιδιομορφίας του εδαφικού του ανάγλυφου (απότομοι ορεινοί όγκοι, μετά την στενή παραλιακή ζώνη, που διασχίζονται από σημαντικό αριθμό μικρών ποταμών και χειμάρρων), έχει ένα πάρα πολύ πυκνό επαρχιακό οδικό δίκτυο, συνολικού μήκους 1100 χλμ., μέτριας βατότητας και χαμηλής ασφάλειας. Όσον αφορά το Νομό Ηλείας, το επαρχιακό δίκτυο έχει συνολικό μήκος 800 χλμ. περίπου. Το μεγαλύτερο μέρος από αυτό έχει κατασκευαστεί με ασφαλτικό τάπητα κλειστού τύπου και είναι σε μέτρια έως καλή κατάσταση. Στο υφιστάμενο δίκτυο υπάρχουν 200 χλμ. περίπου που έχουν παλαιό τάπητα και χρήζουν άμεσης συντήρησης και βελτίωσης, καθώς επίσης και 60 χλμ. δευτερεύοντος επαρχιακού δικτύου που είναι αμμοχαλικοστρωμένα και πρέπει να ασφαλτοστρωθούν (ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006: 12-14).

4.2.4.2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η σιδηροδρομική σύνδεση της Περιφέρειας γίνεται μέσω της γραμμής Καλαμάτας-Πύργου-Πάτρας-Αθήνας και είναι προβληματική, αφού η διαφορά πλάτους της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής, αποκλείει την ταχεία εξυπηρέτηση και την απευθείας σύνδεση με τη γραμμή Αθηνών-Ευζώνων, με αποτέλεσμα το χαμηλό επίπεδο υπηρεσιών και τη συρρίκνωση του μεταφορικού της έργου (ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006: 12-14).

4.2.4.3. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η απευθείας σύνδεση της Περιφέρειας με τις χώρες του εξωτερικού γίνεται μόνο μέσω θαλάσσιας οδού (Πάτρα-Ιταλία). Η σύνδεσή της με την υπόλοιπη Ελλάδα γίνεται κυρίως οδικά, λειτουργούν όμως και τοπικές, θαλάσσιες συνδέσεις μέσω των λιμανιών Πάτρας, Αιγίου, Κυλλήνης, Κατακόλου, Μεσολογγίου, Αστακού, Αμφιλοχίας κλπ (ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006: 12-14). Το λιμάνι αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το

σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία, ενώ ο ρόλος του στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα νησιά του Ιονίου έχει αποδυναμωθεί. Η εμπορική κίνηση του λιμανιού είναι μεγάλη, ενώ χαρακτηριστική είναι και η αύξηση των εσόδων κατά την περίοδο 2002-2003 (36,03%). Η θέση του λιμένος ως του πλησιέστερου σημαντικού ηπειρωτικού λιμένος προς τη Δυτική Ευρώπη και συγκοινωνιακού κόμβου, ευνόησε τη χρησιμοποίησή του είτε ως σημείο εισόδου-εξόδου, είτε ως σημείο διέλευσης γενικότερα τόσο επιβατών τόσο και εμπορευμάτων

4.2.4.4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Ανοικτό παραμένει το ζήτημα της δημιουργίας σύγχρονων και κατάλληλων εγκαταστάσεων ενός μείζονος πολιτικού αεροδρομίου σε ένα από τα στρατιωτικά αεροδρόμια της περιοχής (Άραξος ή Ανδραβίδα), παρέμβαση που αποτελεί βασική προϋπόθεση της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής (ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006: 12-14).

4.2.5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4.2.5.1. ΓΕΝΙΚΑ

Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας βρίσκεται σε χαμηλότερη θέση από το αντίστοιχο μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας. Συγκεκριμένα ανέρχεται στο 74,5% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας για το έτος 2000 (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004: 31-32).

Η Δυτική Ελλάδα την τριετία 1989-91 βρισκόταν στην ενδέκατη θέση των περιφερειών της ΕΕ με το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, πλησιάζοντας μόλις το 40,8% του μέσου όρου της ΕΕ, ενώ το 1996 καταλαμβάνει την 12^η θέση καλύπτοντας το 58% του μέσου όρου της ΕΕ.

Η Περιφέρεια παράγει το 5,29% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας. Στον πρωτογενή τομέα παράγεται το 14,1%, στον δευτερογενή το 19,9% και στον τριτογενή τομέα το 66% του περιφερειακού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τη χώρα είναι 8,2% για τον πρωτογενή τομέα, 21,6% για το δευτερογενή και 70,2% για τον τριτογενή.

Όσον αφορά την παραγωγικότητα της ΠΔΕ, υστερεί σε σχέση με την παραγωγικότητα της ΕΕ, ενώ είναι λίγο υψηλότερη από το μέσο εθνικό επίπεδο. Συγκεκριμένα, το 1996 η παραγωγικότητα της Περιφέρειας καλύπτει το 73% του μέσου όρου της ΕΕ (ενώ το αντίστοιχο ποσοστό της χώρας είναι 72%), παρουσιάζοντας μία μικρή βελτίωση σε σχέση με το έτος 1993 που το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 72% (ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006: 6).

4.2.5.2. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Ο ενεργός πληθυσμός της Δυτικής Ελλάδας ανέρχεται σε 282.060, ενώ οι απασχολούμενοι είναι 238.831 (2001). Η διαχρονική εξέλιξη του ενεργού πληθυσμού και της απασχόλησης τα τελευταία χρόνια (1991-2001) παρουσιάζεται φθίνουσα, παρά τη συνολική αύξηση του πληθυσμού της Περιφέρειας.

Το 32,4% των απασχολουμένων εργάζεται στον πρωτογενή τομέα, το 18% στο δευτερογενή τομέα και το 49,5% στον τριτογενή τομέα, ενώ τα αντίστοιχα εθνικά ποσοστά είναι 16%, 22,8% και 61,2% αντίστοιχα (1998). Την περίοδο 1993-1998 παρατηρήθηκε μικρή μείωση του ποσοστού απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα και μικρή αύξηση στα ποσοστά απασχόλησης του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα. Φαίνεται, δηλαδή, μια σαφής τάση ενίσχυσης του δευτερογενούς τομέα και μείωσης του πρωτογενούς, ενώ και στον τριτογενή τομέα διαφαίνεται κάποια αύξηση (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004: 59-60).

Το ποσοστό ανεργίας στην Περιφέρεια φθάνει το 9,9% και είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο εθνικό που ανέρχεται στο 10,2% (2001). Η διαχρονική εξέλιξη της ανεργίας της Δυτικής Ελλάδας τα τελευταία χρόνια δείχνει τάσεις μείωσης. Συγκεκριμένα, το ποσοστό ανεργίας το έτος 1993 ήταν 10,6%, ενώ το 1997 έπεσε στο 8,4% (τα

αντίστοιχα εθνικά ποσοστά ανεργίας είναι 9,7% και 10,2%). Το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στο σύνολο των ανέργων ανέρχεται στο 64,9%, ενώ για τη χώρα στο 52,8%. Από τα ποσοστά αυτά φαίνεται ότι, ενώ η Περιφέρεια ξεπερνά την κρίση της αποβιομηχάνισης, έχει ως κατάλοιπο την υψηλή μακροχρόνια ανεργία (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004: 59-60).

4.2.5.3. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Ο πρωτογενής τομέας έχει μεγάλη σημασία για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Για πολλά χρόνια αποτελούσε τη σημαντικότερη οικονομική πηγή της περιοχής. Εξαιτίας της ύπαρξης μεγάλων εκτάσεων πεδινών ζωνών και γης υψηλής παραγωγικότητας στην Περιφέρεια, κατάφεραν να αναπτυχθούν βασικοί κλάδοι παραγωγής, όπως η ελαιοκαλλιέργεια, τα κηπευτικά, τα εσπεριδοειδή, η αμπελοκαλλιέργεια, η βιομηχανική τομάτα, το βαμβάκι και τα καπνά. Ωστόσο, και λόγω υψηλού κόστους και χαμηλής ποιότητας των προϊόντων, αλλά λόγω των αδυναμιών που υπάρχουν στον τομέα διακίνησης και εμπορίας, αυτός χαρακτηρίζεται από χαμηλή παραγωγικότητα.

Τα κυριότερα προβλήματα στη γεωργία εντοπίζονται:

- Στο μικρό και πολυτεμαχισμένο γεωργικό κλήρο, που εμποδίζει την άσκηση αποδοτικής γεωργίας.
- Στην έλλειψη επαρκών αρδευόμενων εκτάσεων, στα πεπαλαιωμένα αρδευτικά δίκτυα και στην έλλειψη ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης των υδάτινων πόρων, που έχουν σαν αποτέλεσμα τη σπατάλη νερού και τη ρύπανση των φυσικών πόρων (υφαλμύρωση υδάτων, αλάτωση εδαφών).
- Στην επιβάρυνση του περιβάλλοντος από αλόγιστη χρήση λιπασμάτων και γεωργικών φαρμάκων, καθώς και από άλλες δραστηριότητες (κτηνοτροφία, γεωργικές βιομηχανίες).
- Στην έλλειψη επαρκών υποδομών στις αγροτικές εκμεταλλεύσεις, στους τομείς τυποποίησης-μεταποίησης αγροτικών προϊόντων και στην αλιεία.
- Στη διάθρωση ειδών και ποικιλιών των διαφόρων κλάδων παραγωγής που δεν επιτρέπει τη διαχρονική παρουσία των προϊόντων στις ελληνικές και ευρωπαϊκές αγορές.

- Στις αδυναμίες που παρουσιάζει ο τομέας διακίνησης και εμπορίας αγροτικών προϊόντων.
- Στο χαμηλό βαθμό επαγγελματικής κατάρτισης του αγροτικού πληθυσμού σε συνδυασμό με το χαμηλό βαθμό οργάνωσης της τοπικής κοινωνίας και των συλλογικών οργάνων των παραγωγών.

Στις ορεινές περιοχές τα προβλήματα χαμηλής παραγωγικότητας της γεωργίας λόγω κλίματος, σε συνδυασμό με την έλλειψη συμπληρωματικής απασχόλησης και εισοδημάτων, έχουν οδηγήσει σε ενδοπεριφερειακές ανισότητες.

Όσον αφορά την κτηνοτροφία, η βοοτροφία και η αιγοπροβατοτροφία έχουν δυνατότητες ανάπτυξης. Οι δυνατότητες οικονομικής εκμετάλλευσης των δασών για παραγωγή ξυλείας είναι περιορισμένες, κυρίως λόγω της ποιότητας αλλά και της ανταγωνιστικότητας της εισαγόμενης ξυλείας.

Ο αλιευτικός κλάδος παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη. Ειδικά στην αλιεία εσωτερικών υδάτων και τις υδατοκαλλιέργειες, η ΠΔΕ έχει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, εφόσον διαθέτει το 25% των λιμναίων εκτάσεων της χώρας και πάνω από το 50% των λιμνοθαλασσών (ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006: 8-9).

4.2.5.4. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η περιοχή διέθετε έντονη βιομηχανική δραστηριότητα ως τη δεκαετία του '80 και την αποβιομηχάνιση. Παρόλα αυτά, μέσω επιδοτήσεων επενδύσεων στις φθίνουσες βιομηχανικές περιοχές, επιτεύχθηκε μια σημαντική αναδιάρθρωση της βιομηχανικής βάσης.

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, στο μεταποιητικό τομέα, συγκεντρώνει ορισμένα χωροταξικά και άλλα πλεονεκτήματα, τα οποία κατάλληλα αξιοποιούμενα μπορεί να στηρίξουν την ανάπτυξή της, όπως:

- Η σημαντική παραγωγή του πρωτογενούς τομέα μπορεί να στηρίξει μεταποιητικές δραστηριότητες και ιδιαίτερα την παραγωγή προϊόντων ονομασίας προέλευσης και την ανάπτυξη της τυποποίησης και της συσκευασίας αγροτικών προϊόντων για εξαγωγή.
- Ο Νομός Αχαΐας διαθέτει μακρά παράδοση σε μεταποιητικές δραστηριότητες με εργατικό προσωπικό εξοικειωμένο σε αυτές.
- Παράλληλα, το Πανεπιστήμιο Πατρών και τα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΤΕΙ) Πατρών και Μεσολογγίου διαθέτουν επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό, το οποίο χαρακτηρίζεται για την εξειδικευμένη του γνώση σε τομείς τεχνολογιών αιχμής. Κατά συνέπεια, είναι δυνατή η προσέλκυση καινοτόμων επενδυτικών δραστηριοτήτων σε τομείς που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς.
- Οι δυο οργανωμένες βιομηχανικές περιοχές (ΒΙΠΕ Πατρών και ΝΑΒΙΠΕ Αστακού), με την απαραίτητη συμπλήρωση των υποδομών τους, μπορούν να αποτελέσουν τους πυρήνες για την περαιτέρω ανάπτυξη των μεταποιητικών δραστηριοτήτων της Περιφέρειας.
- Ιδιαίτερης σημασίας είναι και η θέση αυτή καθαυτή της ΠΔΕ, η οποία προσφέρει αναπτυξιακές δυνατότητες, δεδομένου ότι εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση τόσο στις αγορές του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού.

Η βιομηχανία κατασκευής δημοσίων έργων, οικοδομών κλπ, αποτελεί επίσης σημαντικό παράγοντα δημιουργίας απασχόλησης και προϊόντος στην Περιφέρεια. Τα προβλήματα του τομέα αυτού είναι το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων, η ελλιπής τεχνολογία και η προβληματική διαχείριση, οι μεγάλες εκπτώσεις, καθώς και η έλλειψη λατομικών προϊόντων (ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006: 9-10).

4.2.5.5. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα μετά την αποβιομηχάνιση, παρατηρείται μια έντονη ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα σε αντίθεση με τον πρωτογενή. Η τάση αυτή οφείλεται κυρίως στην συνεχή εδραίωση της Πάτρας ως δυτικής πύλης της χώρας, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και του εμπορίου και

συμπληρωματικά των υπηρεσιών υγείας, εκπαίδευσης, έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και των παραγωγικών υπηρεσιών.

Παράλληλα, στην ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα συνετέλεσε και η δραστηριότητα του Πανεπιστημίου και του Τεχνολογικού Πάρκου Πατρών και των ΤΕΙ Πατρών και Μεσολογίου, οδηγώντας στην ανάπτυξη της E&T, καθώς και των ερευνητικών κέντρων και ινστιτούτων, όπως το Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών, που διαθέτουν επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό με υψηλή εξειδίκευση σε τομείς τεχνολογιών αιχμής. Η Δυτική Ελλάδα το 1993 κατείχε το 6,1% του συνόλου των ερευνητικών ιδρυμάτων της χώρας και βρισκόταν στην 5^η θέση μεταξύ των περιφερειών.

Όσον αφορά την τουριστική ανάπτυξη, παρόλο που διαθέτει σημαντικούς φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης, μόνο τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σχετική αύξηση της τουριστικής κινητικότητας κυρίως εξαιτίας της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων (Αρχαία Ολυμπία) και της δημιουργίας οργανωμένων παραθαλάσσιων περιοχών, κυρίως στις ακτές της Αχαΐας και της Ηλείας.

Τα κυριότερα προβλήματα που εμποδίζουν την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού στην ΠΔΕ είναι :

- Η απουσία του συστηματικού προγραμματισμού διάσωσης και συντήρησης τόσο των φυσικών πλεονεκτημάτων όσο και των πολιτισμικών αξιών. Χαρακτηριστική είναι η ελλιπής και μη ορθολογική αξιοποίηση των πολλών ιαματικών πηγών, των απέραντων ακτών, των πλούσιων αρχαιολογικών ευρημάτων και χώρων, των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και οικολογικού ενδιαφέροντος.
- Η αλόγιστη ρύπανση του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος τόσο από κακότεχνες και πρόχειρες κατασκευές όσο και από την ανεξέλεγκτη και αλόγιστη απόρριψη γεωργικών αποβλήτων και πάσης φύσεως ακρήστων υλικών.
- Οι χαμηλοί ρυθμοί πρόωθησης και εκσυγχρονισμού των βασικών έργων υποδομής, δηλαδή των λιμανιών, μαρίνων, αεροδρομίων, του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, των χώρων πρασίνου και αναψυχής, στάθμευσης

αυτοκινήτων, των πεζοδρόμων, των αποχετευτικών δικτύων και βιολογικών καθαρισμών και των δικτύων ύδρευσης.

- Η πλημμελής τουριστική συνείδηση-τουριστική παιδεία αλλά και το χαμηλό, σχετικά, επενδυτικό ενδιαφέρον για τη δημιουργία ιδιωτικών τουριστικών εγκαταστάσεων και επιχειρήσεων (ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006: 10-2).

4.3. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

4.3.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ



Η Περιφέρεια Πελοποννήσου (ΠΠ) αποτελεί τμήμα του γεωγραφικού διαμερίσματος «Πελοπόννησος» που είναι η νοτιότερη και μεγαλύτερη χερσόνησος της ηπειρωτικής Ελλάδας και η νοτιότερη της Ευρώπης. Η γεωγραφική της θέση, σε συνδυασμό με τις εξελίξεις που διαφαίνονται στο μεσογειακό και ευρωπαϊκό χώρο, αναμένεται να έχει σημαντικές επιδράσεις στην αναπτυξιακή της προοπτική. Η ΠΠ βρέχεται δυτικά από το Ιόνιο Πέλαγος και συνορεύει με την

Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, βορειοανατολικά με την Περιφέρεια Αττικής, ενώ ανατολικά βρέχεται από το Μυρτώο Πέλαγος. Διοικητικά απαρτίζεται από τους εξής πέντε Νομούς: Αργολίδας, Αρκαδίας, Κορινθίας, Λακωνίας και Μεσσηνίας και έχει έδρα την πρωτεύουσα του Νομού Αρκαδίας, την Τρίπολη. Καταλαμβάνει έκταση 15.549 km² και έχει πληθυσμό 610.000 κατοίκους περίπου (πυκνότητα 40 κάτοικοι ανά km²), ενώ χαρακτηριστικό της είναι η ορεινή της γεωμορφολογία.

4.3.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

4.3.2.1. ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το οικιστικό δίκτυο της Περιφέρειας Πελοποννήσου διαρθρώνεται ως εξής:

- **Αστικά κέντρα 1^{ου} επιπέδου** αποτελούν η Τρίπολη (Νομός Αρκαδίας), η Καλαμάτα (Νομός Μεσσηνίας) και η Κόρινθος (Νομός Κορινθίας). Οι οικισμοί αυτοί, πέρα από κέντρα τουριστικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, καθώς και κέντρα με έντονη τη δραστηριοποίηση του τριτογενούς τομέα, αποτελούν συγκοινωνιακούς κόμβους συνδυασμένων μεταφορών, φιλοξενούν πολλά πανεπιστημιακά τμήματα και τέλος, συγκεντρώνουν τις σημαντικότερες διοικητικές δραστηριότητες της Περιφέρειας.
- **Αστικά κέντρα 2^{ου} επιπέδου** αποτελούν το Άργος και το Ναύπλιο, τα οποία συγκροτούν ικανό αναπτυξιακό *δίπολο* της περιοχής. Η Σπάρτη αποτελεί, επίσης, αστικό κέντρο 2^{ου} επιπέδου και χαρακτηρίζεται ως αναπτυξιακό κέντρο νομαρχιακής εμβέλειας.
- **Αστικά κέντρα 3^{ου} επιπέδου** αποτελούν το Κρανίδι και το Λυγουριό στο Νομό Αργολίδας, το Άστρος και το Λεωνίδιο στο νομό Αρκαδίας, το Λουτράκι, το Κιάτο, η Νεμέα κτλ στο Νομό Κορινθίας, το Γύθειο, η Νεάπολη και οι Μολάοι του Νομού Λακωνίας, η Μεσσήνη, η Κορώνη, η Πύλος, η Κυπαρισσία κ.ά στο Νομό Μεσσηνίας που, πέρα από τουριστικούς και πολιτιστικούς πόλους έλξης, διαδραματίζουν συμπληρωματικό ρόλο ως προς κάποιες διοικητικές δραστηριότητες της περιοχής. Ακόμη, αποτελούν κέντρα αγροτικών δράσεων, καθώς ασκούν επιρροή στα «δορυφορικά» κέντρα 4^{ου} επιπέδου. Τα αστικά αυτά κέντρα 3^{ου} επιπέδου καλούνται να αποτελέσουν ελκτικά σημεία ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής του χώρου.
- **Αστικά κέντρα 4^{ου} επιπέδου** αποτελούν η Αγία Τριάδα, οι Μυκίνες, η Επίδαυρος κτλ στο νομό Αργολίδας, η Καρύταινα, η Μυγδαλέα, ο Κοσμάς κτλ στο νομό Αρκαδίας, το Δερβένι, το Χίλιομόδι κτλ στο νομό Κορινθίας, η Μονεμβασιά, η Ελαφώνησος, η Σκάλα κτλ στο νομό Λακωνίας και το Καπανάκι, η Μεθώνη κτλ στο νομό Μεσσηνίας. Οι οικισμοί αυτοί αποτελούν ως επί το πλείστον παραγωγικά κέντρα του πρωτογενούς τομέα ή ορεινά κέντρα οργάνωσης εναλλακτικού τουρισμού και γενικότερα παραδοσιακούς αγροτικούς οικισμούς.

Την τελευταία εικοσαετία και ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία, στην Περιφέρεια Πελοποννήσου εμφανίζονται έντονες μετακινήσεις πληθυσμού από τις ορεινές και ημιορεινές περιοχές προς τα αστικά και ημιαστικά της κέντρα. Οι μετακινήσεις αυτές και οι συγκεντρώσεις πληθυσμού και παραγωγικών δραστηριοτήτων στα αστικά και ημιαστικά της κέντρα, σε συνδυασμό με ελλείψεις σε χωροταξική οργάνωση και σχεδιασμό, έχουν δημιουργήσει έντονα πολεοδομικά και λειτουργικά προβλήματα σε συγκεκριμένες περιοχές, όπως η αλόγιστη χρήση υψηλών συντελεστών δόμησης, η άναρχη επέκταση περιοχών, συγκρουόμενες χρήσεις γης (π.χ. ύπαρξη ή γειτνίαση βιομηχανικών με άλλες χρήσεις), η ρύπανση του περιβάλλοντος και η συγκοινωνιακή δυσλειτουργία. Οι περιοχές αυτές επιβαρύνονται και από οξυμένα κοινωνικά προβλήματα (συγκέντρωση κοινωνικά ευπαθών ομάδων, υψηλά ποσοστά ανεργίας, φτώχειας και φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού) (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, 1999).

4.3.2.2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οικιστική ανάπτυξη Α΄ και Β΄ κατοικίας

Η ανάπτυξη Α΄ κατοικίας εντοπίζεται εντός των οριοθετημένων οικισμών όλων των επιπέδων, καθώς και στις περιαστικές περιοχές. Ακόμη, οι παραδοσιακοί, παράκτιοι και τουριστικοί οικισμοί χαρακτηρίζονται από τη συγκέντρωση Α΄ κατοικίας, η οποία όμως είναι σχετικά πιο χαμηλή από τη συγκέντρωση Β΄ κατοικίας στις εν λόγω περιοχές. Η γραμμική και συνεχής αστική ανάπτυξη, που έχει διαμορφωθεί κατά τη διάρκεια των ετών και ακολουθεί την εξέλιξη των οδικών αξόνων, είναι ένα ακόμη οικιστικό φαινόμενο που παρατηρείται στην περιοχή, δημιουργώντας παράλληλα τάσεις ενοποίησης μεταξύ των ενδιάμεσων περιοχών. Τέλος, τα κομβικά σημεία συνδυασμένων μεταφορών ευνοούν τη συγκέντρωση Α΄ κατοικίας.

Ο παράκτιος χώρος της Περιφέρειας είναι ο κατ' εξοχήν χώρος που ελκύει την οικιστική χρήση κυρίως για ανάπτυξη εποχιακής (Β΄ κατοικίας) αλλά και Α΄ κατοικίας στους υφιστάμενους οικισμούς. Πέραν αυτών, πίεση ασκείται για την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων αστικού τύπου που συνοδεύουν την οικιστική ανάπτυξη (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, 1999: 9). Ο Νομός

Αργολίδας αποτελεί την περιοχή με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση παράκτιων περιοχών και, επομένως, σε αυτόν παρατηρείται υψηλή συγκέντρωση Β΄ κατοικίας. Τέλος, παρατηρείται διπλασιασμός των οικιστικών εκτάσεων, καθώς αυξάνεται η δόμηση αυθαιρέτων. Εκτιμάται ότι οι συγκεντρώσεις αυτές ικανοποιούν ζήτηση Β΄ κατοικίας εντός και εκτός των νομών και ως επί το πλείστον είναι αυθαίρετα κτίσματα (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, 1999: 45).

Βιομηχανία - βιοτεχνία και εξόρυξη

Ο δευτερογενής τομέας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου είναι ο μικρότερος σε μέγεθος και παρουσιάζει φθίνουσα πορεία. Τη μεγαλύτερη δραστηριοποίηση εμφανίζει ο Νομός Κορίνθου, γεγονός που οφείλεται στην κοντινή του απόσταση από την Αθήνα και συγκεντρώνει το μεγαλύτερο τμήμα των ιδιωτικών επενδύσεων της Περιφέρειας, που αντιστοιχεί στο 35% των συνολικών επενδύσεων που πραγματοποιούνται σε αυτή (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, Β΄ Μέρος 1999: 73). Κυρίαρχος είναι ο κλάδος των κατασκευών, καθώς και των γεωργικών βιομηχανιών, όπως ψυγεία, εργοστάσια χυμοποίησης και τυποποίησης εσπεριδοειδών, σταφιδοεργοστάσια, οινοποιεία κτλ. Τα παραπάνω εμφανίζονται σε όλη την έκταση της περιοχής, καθώς όλη η ΙΙΙ καταλαμβάνεται από μεγάλες γεωργικές εκτάσεις. Ακόμη, υπάρχει όγκος παραδοσιακών και σύγχρονης τεχνολογίας θερμοκηπίων, που βρίσκεται στη Λακωνία και Μεσσηνία. Οι κύριες επενδύσεις όλων των νομών αφορούν κυρίως τους κλάδους τροφίμων, ξύλου, ποτών και μη μεταλλικών ορυκτών, δηλαδή κλάδοι που είτε αναφέρονται στην επεξεργασία προϊόντων του πρωτογενούς τομέα, είτε στις κατασκευές. Τέλος, ΒΙΠΕ λειτουργούν στην Τρίπολη και στην Καλαμάτα.

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου διαθέτει περιοχές με μεγάλες μαρμαροφόρες εκτάσεις, καθώς και εκτάσεις με τεράστια αποθέματα κοιτασμάτων λιγνίτη, οι οποίες εντοπίζονται στους Νομούς Αρκαδίας, Λακωνίας και Μεσσηνίας. Συγκεκριμένα, στο Νομό Αρκαδίας, καταγράφονται μεγάλα κοιτάσματα λιγνίτη στη λεκάνη Μεγαλόπολης, τα οποία χρησιμοποιεί η ΔΕΗ, καθώς και τα λατομεία μαρμάρου στη Βυτίνα, το Μαίναλο, τη Λολιάνα, τον Άγιο Πέτρο Κυνουρίας, τον Τυρό και τον Πάρνωνα. Στο Νομό Λακωνίας, γνωστές είναι οι εξορύξεις των ερυθρών μαρμάρων της Μάνης. Τέλος, στο Νομό Μεσσηνίας, εμφανίζονται λατομεία εξόρυξης διακοσμητικών λίθων

και μαρμάρων (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, 1999: 65-187).

Γεωργία - Κτηνοτροφία - Υδατοκαλλιέργειες

Στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, ο πρωτογενής τομέας κατέχει σημαντικό ποσοστό στην παραγωγή του περιφερειακού προϊόντος. Ωστόσο, ο γεωργικός τομέας χαρακτηρίζεται από κατακερματισμό του κλήρου και παραγωγή κυρίως παραδοσιακών προϊόντων (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, 1999: 53-56). Οι κυριότερες καλλιέργειες της Περιφέρειας είναι εσπεριδοειδή, ελαιόλαδο, βρώσιμες ελιές, βρώσιμα σταφύλια, κρασί, σταφίδες, πατάτες, μήλα, δημητριακά, κτηνοτροφικά φυτά, κηπευτικά. Όλοι οι νομοί διαθέτουν μεγάλες εκτάσεις γεωργικής εκμετάλλευσης και συγκεκριμένα στο Νομό Αργολίδας η γεωργική γη καλύπτει το 34,5% της συνολικής έκτασης του, ενώ η γεωργική γη Α΄ προτεραιότητας καλύπτει το 10,5% αντίστοιχα. Οι περισσότερες γεωργικές εκτάσεις του Νομού καλύπτονται με δενδρώδεις καλλιέργειες, κυρίως ελιές και εσπεριδοειδή, οι οποίες αυξάνονται διαχρονικά. Στο Νομό Αρκαδίας έχουν οριστεί 415Ha γεωργικής γης Α΄ προτεραιότητας και χαρακτηρίζεται από μεγάλες εκτάσεις δενδρώδων καλλιεργειών, καθώς και αροτραίων. Μεγάλες εκτάσεις Α΄ προτεραιότητας εντοπίζονται, επίσης, στο Νομό Κορινθίας. Ακόμη, ο Νομός Λακωνίας διαθέτει υψηλό ποσοστό γεωργικής γης που αποτελείται κυρίως από δενδρώδεις καλλιέργειες. Τέλος, την πρώτη θέση στη φυτική παραγωγή καταλαμβάνει ο Νομός Μεσσηνίας (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, Β΄ Μέρος, 1999: 26-149).

Η κτηνοτροφική παραγωγή, αν και αξιόλογη, συμβάλλει λιγότερο από το 50% στη διαμόρφωση του αγροτικού εισοδήματος, σε σχέση με τη γεωργική παραγωγή και παρουσιάζει προβλήματα εκσυγχρονισμού παραγωγής και εμπορίας, ενώ ο σημαντικότερος κτηνοτροφικός κλάδος είναι τα γαλακτοκομικά. Δεν υπάρχουν οργανωμένες συγκεντρώσεις κτηνοτροφικών μονάδων στην Περιφέρεια, ενώ αυτές εντοπίζονται διάσπαρτα στο χώρο (www.ogeeeka-dimitra.org.gr/enimerosi/pep_pelop). Ο Νομός Μεσσηνίας εμφανίζει σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς τη μεγαλύτερη συγκέντρωση κτηνοτροφικών μονάδων, καταλαμβάνοντας την πρώτη θέση στην κτηνοτροφική παραγωγή.

Τέλος, όσον αφορά την αλιευτική παραγωγή (αλιεία και ιχθυοκαλλιέργειες), αυτή συγκεντρώνεται κυρίως στο Νομό Αργολίδας που πραγματοποιεί περίπου το 50% της συνολικής ακαθάριστης αξίας της αλιευτικής παραγωγής της Περιφέρειας, ακολουθούμενος από τους Νομούς Λακωνίας και Μεσσηνίας με περίπου 15% έκαστος.

Τουρισμός

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου διαθέτει έναν τεράστιο πλούτο φυσικών και πολιτιστικών πόρων, γεγονός που την καθιστά άκρως τουριστική. Συγκεκριμένα, οι παραδοσιακοί οικισμοί, που συγκεντρώνονται κυρίως στη Μάνη, αποτελούν τη βάση ανάπτυξης του **ορεινού τουρισμού**. Ακόμη, ο ορεινός τουρισμός προωθείται και στους ορεινούς όγκους της Ζήρειας, του Μαινάλου, του Ταΰγετου, του Πάρνωνα και των Γορτυνιακών βουνών, όπου πραγματοποιούνται οι κυριότερες διαδρομές από ορειβατικούς συλλόγους. Το μοναδικό χιονοδρομικό κέντρο της Περιφέρειας στο όρος Μαίναλο του Νομού Αρκαδίας ενισχύει, επίσης, σε σημαντικό βαθμό τον τομέα τουρισμού της περιοχής. Οι ποταμοί Λούσιος και Αλφειός, του ίδιου Νομού, προσφέρονται για τη διεξαγωγή rafting και kayak. Ο **ιαματικός τουρισμός** προωθείται, επίσης, από την Περιφέρεια και ανθεί κυρίως στην περιοχή του Λουτρακίου. Τέλος, οι λιμενικές και λοιπές παρόμοιου τύπου εγκαταστάσεις που υπάρχουν κατά μήκος των ακτών όλης της Περιφέρειας ευνοούν αυτή τη μορφή ψυχαγωγικού τουρισμού.

4.3.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Στο Νομό Αργολίδας έχουν οριοθετηθεί 9 τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους και μνημεία φύσης και 22 βιότοποι CORINE, υγρότοποι και περιοχές NATURA 2000 (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, 1999: 28). Στο Νομό Αρκαδίας, τα θεσμοθετημένα φυσικά τοπία είναι 6, οι βιότοποι και υγρότοποι 13, και οι περιοχές NATURA 2000 7, ενώ στο Νομό Κορινθίας 2, 12 και 8 αντίστοιχα. Στο Νομό Λακωνίας υπάρχουν 4 τοπία φυσικού κάλλους, 16 βιότοποι και υγρότοποι και 8 περιοχές NATURA 2000. Σημαντικό χαρακτηριστικό αυτού του Νομού είναι ότι έχουν εντοπιστεί ωτοκία θαλάσσιας χελώνας caretta-caretta, καθώς και περιοχές αναπαραγωγής μεσογειακής φώκιας. Τέλος, στο Νομό Μεσσηνίας έχουν θεσμοθετηθεί 7 τοπία φυσικού κάλους και 21 βιότοποι, υγρότοποι και περιοχές NATURA 2000.

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου χαρακτηρίζεται για τον πολιτιστικό και ιστορικό της πλούτο. Ως σημαντικότερα μνημεία, αρχαιολογικοί χώροι, παραδοσιακοί οικισμοί κτλ αναφέρονται οι Μυκήνες, η Επίδαυρος, η Μάνη, ο βυζαντινός οικισμός του Μυστρά, η Μονεμβάσια, οι αρχαιότητες της Ιθώμης και της Τίρυνθας, διάφορα μεσαιωνικά, βυζαντινά και άλλα μνημεία. Στο Νομό Αργολίδας υπάρχουν θεσμοθετημένοι παραδοσιακοί οικισμοί ή τμήματα αυτών. Ο Νομός Αρκαδίας χαρακτηρίζεται για το ιδιαίτερο πολιτιστικό περιβάλλον, όπου εντοπίζονται 49 θεσμοθετημένοι παραδοσιακοί οικισμοί, ενώ ακόμη υπάρχει μεγάλη πληθώρα αρχαιολογικών χώρων. Η Γκούρα του Δήμου Φενεού στο Νομό Κορινθίας έχει χαρακτηριστεί ως αξιόλογος οικισμός με απόφαση του Νομάρχη, ενώ, επιπλέον, υπάρχει μεγάλος αριθμός θεσμοθετημένων αρχαιολογικών χώρων. Όσον αφορά το Νομό Λακωνίας, έχουν καταγραφεί 99 παραδοσιακοί οικισμοί. Ομοίως με τους παραπάνω νομούς, ο Νομός Μεσσηνίας έχει να επιδείξει τεράστιο πλούτο παραδοσιακών οικισμών και αρχαιολογικών χώρων, όπως τα δύο μεσαιωνικά κάστρα της Μεθώνης και Κορώνης και τα αρχαιολογικά ευρήματα της Πύλου, ενώ τέλος, ένας μεγάλος αριθμός ιστορικο-πολιτιστικών πόρων έχει προταθεί προς θεσμοθέτηση (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, 1999).

4.3.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

4.3.4.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η προσπάθεια τουριστικής και οικονομικής ανάπτυξης της Περιφέρειας Πελοποννήσου βασίζεται στη βελτίωση της συγκοινωνιακής υποδομής με την ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας, που λειτουργεί ως κατακόρυφος άξονας, με παράλληλη δημιουργία σημαντικής οδικής αρτηρίας ως οριζοντίου άξονα Αρχαία Ολυμπία - Άστρος μέσω Βυτίνας. Ταυτόχρονα προβλέπονται έργα παράκαμψης μεγάλων πόλεων και δημιουργίας εισόδων (Τρίπολη, Άργος, Καλαμάτα, Πύλος), καθώς και βελτίωση, με διαπλατύνσεις ή νέες χαράξεις, της οδικής σύνδεσης περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος. Ήδη ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου - Τρίπολης έχει μειώσει την απόσταση κατά 50 χλμ. και το χρόνο μετάβασης κατά μια ώρα. Παράλληλα έχουν υλοποιηθεί έργα βελτίωσης των οδών Τρίπολης-Σπάρτης-Γυθείου, Ξυλοκάστρου-Τρικόλων Κορινθίας και Δαφνί-Σκάλα-Μονεμβασιά (www.medregio.org). Τα παραπάνω θα οδηγήσουν στη λειτουργική και χωρική ενσωμάτωση της ΠΠ στο βασικό αναπτυξιακό άξονα της χώρας και ειδικότερα των

νομών και περιοχών που γειτνιάζουν άμεσα με αυτές τις οδικές αρτηρίες. Επιπλέον, η ζεύξη Ρίου-Αντίρριου θα οδηγήσει στην ενδυνάμωση του δεύτερου αναπτυξιακού άξονα με θετικές επιδράσεις για την Περιφέρεια Πελοποννήσου (Δυτικός Άξονας).

4.3.4.2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Όσον αφορά τη σιδηροδρομική σύνδεση της περιοχής, μπορούν να ειπωθούν τα εξής: Η κύρια γραμμή του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου διασχίζει το Νομό Αρκαδίας από βορειοανατολικά με νοτιοδυτική κατεύθυνση, ενώ υπάρχει μία διακλάδωση από τη Μεγαλόπολη προς τον Τριπόταμο. Στο Νομό Αργολίδας, το σιδηροδρομικό δίκτυο διασχίζει αποκλειστικά το δυτικό τμήμα του Νομού και κυρίως, τη σύνδεση της πόλης του Άργους με την Κόρινθο και την Αθήνα προς βορρά και με την Τρίπολη προς νότο. Στο Νομό Κορινθίας, το τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου που τον διασχίζει δεν παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά του υπόλοιπου δικτύου της Περιφέρειας, καθώς είναι σε εξέλιξη η κατασκευή και μερική λειτουργία του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ, με τεχνικές προδιαγραφές διευρωπαϊκού δικτύου (διπλή γραμμή, ηλεκτροκίνηση, υψηλές ταχύτητες). Η ολοκλήρωση της γραμμής αυτής αποτελεί και το κύριο σιδηροδρομικό έργο στο Νομό Κορινθίας. Ακόμη, δεν προβλέπονται έργα σιδηροδρομικής υποδομής για τη σύνδεση του εν λόγω Νομού με την υπόλοιπη Περιφέρεια. Τέλος, οι προοπτικές ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου και της διαλειτουργικότητας μεταξύ οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών στο Νομό Μεσσηνίας είναι ιδιαίτερα περιορισμένες για προβλέψιμο χρονικό ορίζοντα (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ' Φάση, 1999).

4.3.4.3. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Ο Νομός Αργολίδας διαθέτει τους λιμένες Ναυπλίου και Πορτοχελίου, που εντάσσονται στις κατηγορίες των λιμένων μείζονος ενδιαφέροντος και τοπικής σημασίας αντίστοιχα. Ο λιμένας Ναυπλίου είναι επιβατικός και εμπορικός, ενώ ο λιμένας στο Πορτοχέλι είναι επιβατικός. Η τακτική επιβατική κίνηση εξυπηρετείται κυρίως από ταχύπλοα σκάφη περιορισμένης μεταφορικής ικανότητας (δελφίνια) (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ' Φάση, 1999: 32).

Ο Νομός Κορινθίας διαθέτει τους λιμένες Αγίων Θεοδώρων, Κορίνθου, Ισθμίας και Κιάτου, που εντάσσονται στην κατηγορία των λιμένων τοπικής σημασίας. Όλοι οι λιμένες του νομού είναι εμπορευματικοί. Αρκετά σημαντικό μεταφορικό έργο εξυπηρετούν και οι λιμένες των Ισθμίων και της Κορίνθου, ενώ η κίνηση του λιμένα Κιάτου είναι περιορισμένη και με ασταθείς περιοδικότητες.

Ο Νομός Λακωνίας διαθέτει τους λιμένες Γυθείου, Νεάπολης και Μονεμβασίας. Ο λιμένας του Γυθείου εντάσσεται στην κατηγορία των λιμένων μείζονος ενδιαφέροντος, ενώ οι υπόλοιποι δύο χαρακτηρίζονται λιμένες τοπικής σημασίας. Ο λιμένας Γυθείου εξυπηρετεί επιβατική και εμπορευματική κίνηση εσωτερικού, κυρίως τη διπολική σύνδεση Πελοποννήσου-Κρήτης. Επίσης, παρουσιάζει ιδιαίτερα περιορισμένη εμπορευματική κίνηση εξωτερικού. Ο λιμένας Νεάπολης εξυπηρετεί τοπική ακτοπλοϊκή κίνηση λόγω σύνδεσης με τα Κύθηρα, ενώ ο λιμένας Μονεμβασίας είναι αποκλειστικά επιβατικός και προσανατολισμένος στην εξυπηρέτηση μικρών ταχύπλων σκαφών (δελφινιών). Επομένως, στην υφιστάμενη κατάσταση οι ενδοχώρες των λιμένων δεν υπερβαίνουν τα όρια της Πελοποννήσου. Ο λιμένας Γυθείου εξυπηρετεί μερικώς τη λειτουργία ενός εναλλακτικού διαδρόμου κίνησης και ανάπτυξης Στερεάς Ελλάδας-Πελοποννήσου-Κρήτης.

Ο Νομός Μεσσηνίας διαθέτει τους λιμένες Καλαμάτας και Πύλου, που εντάσσονται στις κατηγορίες των λιμένων εθνικής σημασίας και μείζονος ενδιαφέροντος αντίστοιχα. Οι δύο λιμένες παρουσιάζουν αποκλειστικά εμπορευματική κίνηση. Ο λιμένας Καλαμάτας εξυπηρετεί θαλάσσιες συνδέσεις εσωτερικού και εξωτερικού, ενώ ο λιμένας της Πύλου εξυπηρετεί προς το παρόν μόνο εμπορευματική κίνηση εσωτερικού (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, 1999: 195).

4.3.4.4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Ο διεθνής αερολιμένας Καλαμάτας αποτελεί το μοναδικό αεροδρόμιο της Περιφέρειας. Η χωροθέτηση του αερολιμένα στο Νομό Μεσσηνίας παρουσιάζει το βέλτιστο συνδυασμό απόστασης από το συγκρότημα πρωτεύουσας και τοπικής ζήτησης για αεροπορική μετακίνηση. Η ισχύουσα διάρθρωση των δρομολογίων περιορίζει την αξιοποίηση του αερολιμένα στις μετακινήσεις μεταξύ Αθηνών και περιοχής εμβέλειας

του αερολιμένα Καλαμάτας, για την οποία η ζήτηση είναι υπαρκτή. Η υφιστάμενη ζήτηση για πρόσθετες συνδέσεις κρίνεται αμελητέα (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ΄ Φάση, 1999: 197). Τέλος, στην Περιφέρεια λειτουργεί και ο στρατιωτικός αερολιμένας Τρίπολης στο Νομό Αρκαδίας.

4.3.5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4.3.5.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου συγκεντρώνει ποσοστό 5,4% του πληθυσμού και παράγει 5,5% του ΑΕΠ της χώρας. Έχει σταθερά το υψηλότερο, μαζί με το Βόρειο Αιγαίο, ποσοστό φυσικής μείωσης του πληθυσμού. Μεταξύ των απογραφών 1991 και 2001 ο πληθυσμός της αυξήθηκε κατά 5,2%, αύξηση χαμηλότερη από του συνόλου της χώρας (6,9%). Στην Περιφέρεια παράγεται 11% της αγροτικής παραγωγής της χώρας (3η μεγαλύτερη συμμετοχή), 9,2% της μεταποιητικής παραγωγής και 4,3% των υπηρεσιών. Με κατά κεφαλή προϊόν 14 χιλ. ευρώ το 2003, κατατάσσεται 7η με βάση το κριτήριο αυτό με 100,2% του μέσου όρου της Ελλάδας. Η θέση της ως προς το κριτήριο αυτό βελτιώνεται σταθερά, δεδομένου ότι το 1995 της αναλογούσε 90% του μέσου όρου της Ελλάδας (www.economics.gr).

4.3.5.2. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Περιφέρειας Πελοποννήσου ανέρχεται σε 246.654 άτομα, ενώ οι απασχολούμενοι σε 223.406 (στοιχεία 2001). Η διαχρονική εξέλιξη του ενεργού πληθυσμού και της απασχόλησης τα τελευταία χρόνια (με εξαίρεση το 1997) παρουσιάζει αύξηση, γεγονός που συμβαδίζει με τη διαχρονική αύξηση του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας. Το 43,4% των απασχολουμένων εργάζεται στον πρωτογενή τομέα, το 16,9% στο δευτερογενή και το 39,7% στον τριτογενή τομέα, ενώ τα αντίστοιχα εθνικά ποσοστά είναι 19,8%, 22,5% και 57,7% (1997). Τα τελευταία χρόνια και συγκεκριμένα την περίοδο 1993-1997, η τομεακή σύνθεση της απασχόλησης μεταβάλλεται μόνο στον πρωτογενή τομέα, όπου

παρουσιάζεται μείωση και στον τριτογενή τομέα, όπου παρουσιάζεται αύξηση (www.ypes.gr).

Το ποσοστό ανεργίας στην Περιφέρεια το έτος 1997 φθάνει το 8,2% και βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα από το αντίστοιχο εθνικό που ανέρχεται στο 10,3%. Η διαχρονική εξέλιξη της ανεργίας της ΠΠ τα τελευταία χρόνια δείχνει κάποιες τάσεις αύξησης. Συγκεκριμένα, το ποσοστό ανεργίας το έτος 1993 ήταν 6,7%, ενώ το 1997 ανήλθε στο 8,2% (τα αντίστοιχα εθνικά ποσοστά ανεργίας είναι 9,7% και 10,3%). Η εξέλιξη της ανεργίας οφείλεται κυρίως στην εξέλιξη της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα της Περιφέρειας, ο οποίος απορροφά μεγάλο μέρος των απασχολουμένων, με σημαντικό όμως βαθμό υποαπασχόλησης («κρυφής ανεργίας»). Η ανεργία πλήττει κυρίως τις γυναίκες, καθώς το ποσοστό ανεργίας των γυναικών φθάνει το 14,4% (1997) επί του γυναικείου εργατικού δυναμικού, ενώ το ποσοστό των ανδρών αγγίζει μόλις το 4,4%. Επίσης, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας ανέρχεται στο 59% των ανέργων, ενώ η ανεργία των νέων είναι 30,1% (www.ypes.gr). Η αύξηση της ανεργίας και της ανεργίας μακράς διάρκειας, η μείωση του εργατικού δυναμικού, η δυσκολία πρόσβασης των γυναικών στην αγορά εργασίας επισημαίνονται σαν αδυναμίες και προβλήματα της Περιφέρειας.

4.3.5.3. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Οι καλλιεργούμενες εκτάσεις της Περιφέρειας αντιστοιχούν στο 10,3% των καλλιεργούμενων εκτάσεων της χώρας. Τα βασικότερα γεωργικά προϊόντα που παράγονται στην ΠΠ είναι εσπεριδοειδή, ελαιόλαδο και πατάτα (46%, 26% και 14% της συνολικής παραγωγής της χώρας αντίστοιχα). Ενώ η κτηνοτροφία διαδραματίζει δευτερεύοντα ρόλο στην Περιφέρεια, τα κυριότερα κτηνοτροφικά προϊόντα που παράγονται είναι το μαλακό τυρί (10,2% της συνολικής παραγωγής της χώρας), το λιωμένο βούτυρο (7,5%), το γάλα (6,4%) και το κρέας (6%).

Ο πολυτεμαχισμός και το μικρό μέγεθος του κλήρου αποτελεί ένα σημαντικό διαρθρωτικό πρόβλημα για την Περιφέρεια Πελοποννήσου.

Στον πρωτογενή τομέα της Περιφέρειας Πελοποννήσου έχουν σωρευτεί (και εντείνονται διαρκώς) προβλήματα που σχετίζονται τόσο με ιστορικές διαρθρώσεις (μικρός κλήρος, είδος καλλιεργειών, ενδοπεριφερειακές ανισότητες κλπ) όσο και με τις προσαρμογές οι οποίες απαιτούνται στο πλαίσιο της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) και του διεθνούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος.

Η χαμηλή παραγωγικότητα και η φθίνουσα πορεία του πρωτογενούς τομέα έχει καταγραφεί σαν μια βασική αδυναμία της Περιφέρειας και αποτελεί ένα από τα βασικότερα προβλήματα. Το πρόβλημα αυτό επιβεβαιώνεται ακόμα και από τη σημαντική μείωση της συμβολής του στο ΑΕΠ της Περιφέρειας, που διαμορφώνεται στο 16,6% το 1999 έναντι 30,5% το 1994 (www.infopeloponnisos.gr)

4.3.5.4. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Οι εξελίξεις στο δευτερογενή τομέα της Περιφέρειας πρέπει να εξετάζονται πάντα σε συνάρτηση με την ιδιαιτερότητα της, η οποία έγκειται στην ύπαρξη της βιομηχανικής ζώνης της Αθήνας, η οποία διοικητικά υπάγεται στο Νομό Κορινθίας, όπου είναι εγκατεστημένες βιομηχανικές επιχειρήσεις εθνικής σημασίας και εμβέλειας που δεν σχετίζονται με την οικονομία της Περιφέρειας, όπως είναι τα διυλιστήρια, οι μεταλλουργικές βιομηχανίες κλπ. Μία δεύτερη ιδιαιτερότητα σχετίζεται με την ύπαρξη στο Νομό Αρκαδίας και συγκεκριμένα στη Μεγαλόπολη του δεύτερου σημαντικότερου ενεργειακού κέντρου της χώρας (μετά την Κοζάνη). Ακόμη, στην Τρίπολη και το Μελιγαλά λειτουργούν ΒΙΠΕ. Τέλος, η κλαδική εξειδίκευση της μεταποίησης δεν διαφοροποιείται και οι βασικοί της κλάδοι είναι η βιομηχανία τροφίμων και ποτών, ξύλου και μη μεταλλικών προϊόντων (www.infopeloponnisos.gr, www.ypes.gr)

4.3.5.5. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Ο τριτογενής τομέας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου είναι ο τομέας που παρουσιάζει το μεγαλύτερο δυναμισμό. Στον τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα στον κλάδο του χονδρικού και λιανικού εμπορίου παρατηρείται συνεχής ενίσχυση του ρόλου του στην οικονομία της Περιφέρειας. Η εξέταση των Ακαθάριστων Επενδύσεων Παγίου

Κεφαλαίου στον κλάδο (ως ποσοστό στο σύνολο των επενδύσεων παγίου κεφαλαίου) κινείται στην Περιφέρεια σε υψηλότερα επίπεδα από το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο της χώρας σε όλη τη περίοδο 1995-1998, συγκεντρώνοντας το υψηλότερο ποσοστό από το σύνολο των κλάδων στην Περιφέρεια. Επιπλέον, σημαντική είναι και η αύξηση της συμμετοχής του τριτογενούς τομέα στο ΑΕΠ της Περιφέρειας, που διαμορφώνεται σε 56,32% το 1999 (έναντι 46,3% το 1994). Όμως, η συμμετοχή του τριτογενούς τομέα στο ΑΕΠ της Περιφέρειας εξακολουθεί να απέχει σημαντικά σε σύγκριση με την αντίστοιχη στο σύνολο της χώρας που είναι 70,22% (www.peloponnisos.gr).

4.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τη σύντομη περιγραφή των αναπτυξιακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, που έγινε παραπάνω (βλ. **Χάρτη A-1**, παράρτημα χαρτών), προκύπτει ότι πρόκειται για νομούς, κύρια χαρακτηριστικά των οποίων είναι η ερήμωση των ορεινών και απομακρυσμένων περιοχών και η αυξανόμενη συγκέντρωση του πληθυσμού στα σημαντικά αστικά κέντρα τους και στις ακτές τους. Το γεγονός αυτό αυξάνει τις οικιστικές εξαρτήσεις των μικρών οικισμών από τα αστικά αυτά κέντρα (βλ. **Χάρτη A-2**, παράρτημα χαρτών), δημιουργώντας μια χωρική ανομοιομορφία και οδηγώντας πολύ συχνά σε συγκρούσεις χρήσεων γης. Την ίδια κατανομή στο χώρο ακολουθεί και η ανάπτυξη Α' και Β' κατοικίας.

Όσον αφορά τις κύριες παραγωγικές δραστηριότητες, όλη η περιοχή τα τελευταία χρόνια έχει υποστεί τα αρνητικά αποτελέσματα της αποβιομηχάνισης καθώς και τη δημιουργία μη οργανωμένων κτηνοτροφικών χώρων και χώρων εξόρυξης. Η μόνη βιομηχανική δραστηριοποίηση εντοπίζεται κυρίως στους Νομούς Κορίνθου (λόγω εγγύτητας με την Αθήνα), Αχαΐας (ως διαμετακομιστικό κέντρο), Ιωαννίνων και Αιτωλοακαρνανίας (ύπαρξη ΝΑΒΙΠΕ), ενώ η αυθαίρετη χωροθέτηση κτηνοτροφικών εξορυκτικών χώρων προκαλεί συγκρούσεις με τις γεωργικές εκτάσεις, τις οποίες η περιοχή διαθέτει σε μεγάλο βαθμό.

Παράλληλα, η περιοχή διαθέτει πλούσιους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους (τοπικής, περιφερειακής, εθνικής και διεθνούς σημασίας), οι οποίοι ενδείκνυνται για τουριστική αξιοποίηση (σύμφωνα πάντα με τους κανόνες που ορίζει η έννοια της *αειφόρου ανάπτυξης*). Το μήκος των ακτών της είναι μεγάλο, μιας και πρόκειται σχεδόν για όλο το τμήμα της δυτικής Ελλάδας γεγονός που προκαλεί τη συγκέντρωση κυρίως οικιστικών και τουριστικών δραστηριοτήτων. Παρόλο που οι δυνατότητες για τουριστική ανάπτυξη περιλαμβάνουν τις ορεινές και ημιορεινές περιοχές, ο τουρισμός παρουσιάζει μεγαλύτερη ένταση στις παράκτιες περιοχές, με αποτέλεσμα τον κίνδυνο κορεσμού αυτών.

Οι μεταφορικές υποδομές στην περιοχή παρουσιάζουν αρκετές ελλείψεις, αφού μόλις τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει η κινητοποίηση για τη δημιουργία αξόνων που ενισχύσουν την αναπτυξιακή της φυσιογνωμία. Πιο συγκεκριμένα, η περιοχή παρουσιάζει προβλήματα καλής οδικής σύνδεσης μεταξύ των νομών που περιλαμβάνει, αλλά και με την υπόλοιπη Ελλάδα, γεγονός που αναμένεται να μεταβληθεί με την ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού. Μεγάλο όμως ζήτημα αποτελεί και η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών που θα μειώσουν το κόστος μεταφοράς και θα συμβάλουν στην αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων. Επιπλέον, η καθυστέρηση των διαδικασιών για τη λειτουργία πολιτικών αεροδρομίων στην περιοχή δεν της προσδίδει την απαραίτητη αναπτυξιακή ώθηση. Όλα τα παραπάνω πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη ώστε να υπάρξει καλύτερη σύνδεση των σημαντικών λιμανιών της περιοχής, τα οποία συνδέουν τη χώρα με την Ανατολική και Δυτική Ευρώπη.

Τέλος, όσον αφορά την παραγωγική δραστηριότητα της δυτικής Ελλάδας, παρατηρείται μια τάση στροφής από τον πρωτογενή τομέα, που αποτελούσε για πολλά χρόνια την κύρια πηγή εισοδήματος, προς το τριτογενή. Μάλιστα, αυτή η μετάβαση συμβαίνει πολύ απότομα με αποτέλεσμα τη δυσκολία εναρμόνισης της περιοχής στις νέες συνθήκες.

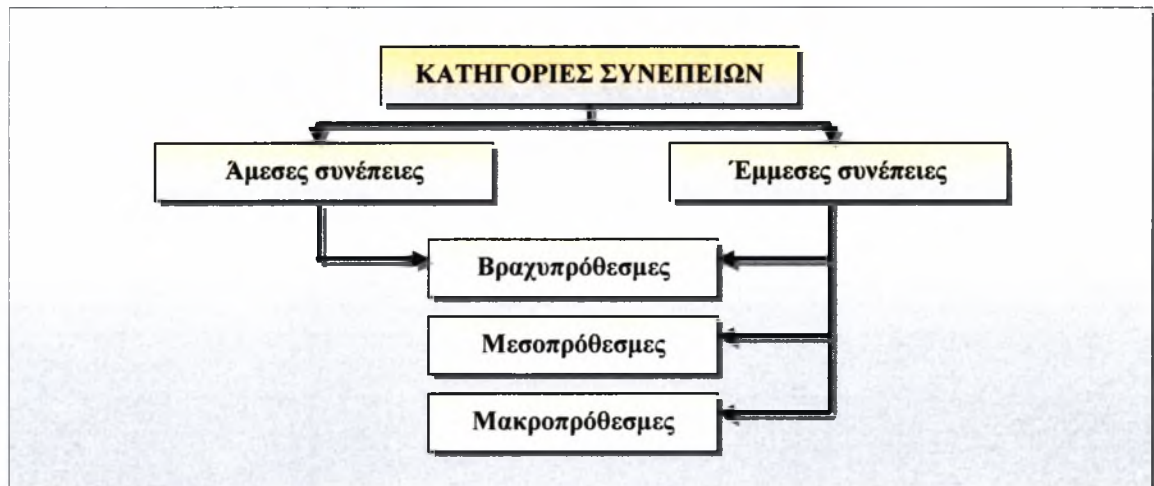
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΟΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ

5.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ

Οι συνέπειες της διέλευσης της Ιόνιας Οδού από την περιοχή μελέτης διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, τις άμεσες και τις έμμεσες συνέπειες. Οι **άμεσες** συνέπειες αφορούν κυρίως τις αλλαγές των μετακινήσεων στην περιοχή, καθώς και την αλλαγή του τοπίου από την κατασκευή του έργου, ενώ οι **έμμεσες** αναφέρονται στις αλλαγές που θα επέλθουν στην περιοχή ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του έργου και θα αφορούν κυρίως την αναπτυξιακή της φυσιογνωμία.

Διάγραμμα 5.1: Η κατηγοριοποίηση των συνεπειών της Ιόνιας Οδού



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Ανάλογα με το χρόνο κατά τον οποίο εμφανίζονται, οι συνέπειες της Ιόνιας Οδού χωρίζονται ως εξής:

- Στις βραχυπρόθεσμες, οι οποίες θα εμφανιστούν αμέσως με τη λειτουργία του έργου και έχουν να κάνουν κυρίως με την αλλαγή της κυκλοφορίας στην περιοχή δημιουργίας του έργου.
- Στις μεσοπρόθεσμες, οι οποίες θα εμφανιστούν μετά την αρχή της λειτουργίας της οδού και προκαλούν συνήθως καλή προσπελασιμότητα και προσέλκυση επιχειρήσεων.

- Στις μακροπρόθεσμες, οι οποίες περιλαμβάνουν τη συνολική προσφορά του έργου στην ανάπτυξη της περιοχής μετά τη μακροχρόνια χρήση του (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου και Ζαχαράκη, 2004: 137-138).

5.1.1. ΑΜΕΣΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Η σημαντικότερη, ίσως, επίδραση των μεγάλων οδικών αξόνων, όπως η Ιόνια Οδός, είναι η μείωση της χρονοαπόστασης, δηλαδή της απόστασης μεταξύ δύο περιοχών με βάση το χρόνο και όχι τη χιλιομετρική απόσταση. Η σημαντικότητα του παράγοντα αυτού έγκειται στην ευκολότερη και γρηγορότερη μετακίνηση αγαθών και προσώπων από μια περιοχή σε άλλη, γεγονός που μεταβάλλει τις ροές αυτές εντός και εκτός των νομών και των περιφερειών μελέτης, επαναδιαμορφώνοντας τη δομή του οικιστικού δικτύου, και συμβάλλει στην εγκατάσταση και μετεγκατάσταση των δραστηριοτήτων και, επομένως, στην αλλαγή των χρήσεων γης.

Ένας παράγοντας που συνδέεται άμεσα με το μήκος μιας διαδρομής είναι και το κόστος μεταφοράς, το οποίο χωρίζεται στο κόστος εκφορτώσεως και χειρισμού και στο κόστος διακινήσεως. Το πρώτο, το οποίο ονομάζεται και σταθερό, περιλαμβάνει κυρίως τις διαδικασίες φόρτωσης-εκφόρτωσης και συσκευασίας των εμπορευμάτων. Το δεύτερο αναφέρεται στο κόστος των καυσίμων, του οδηγού, της φθοράς του μεταφορικού μέσου κτλ. Το τελευταίο περιλαμβάνει ξεκάθαρα την έννοια του μήκους του άξονα και για αυτό ονομάζεται και μεταβλητό (Αργύρης, 1997, τόμος I: 54-5). Σύμφωνα με τον Πολύζο (1998), το μεταβλητό κόστος διακρίνεται σε εκείνο που είναι ανάλογο της χιλιομετρικής απόστασης μεταφοράς (π.χ. κόστος καυσίμων) και σε εκείνο που είναι ανάλογο της διάρκειας μεταφοράς (π.χ. κόστος προσωπικού).

Τέλος, η ύπαρξη τόσο μεγάλων και οργανωμένων αξόνων συμβάλλει στη μείωση των ατυχημάτων, γεγονός πολύ σημαντικό για την Ελλάδα που αντιμετωπίζει πολύ συχνά τέτοιου είδους προβλήματα. Το θέμα της ασφάλειας αποτελεί σήμερα έναν πολύ σημαντικό παράγοντα για τη μετακίνηση αγαθών και προσώπων και έχει τη δυνατότητα να διαμορφώσει το οικιστικό δίκτυο (Τρανός, 2004: 57-60).

Άμεση συνέπεια, καθώς και σκοπός της μείωσης της χρονοαπόστασης και του κόστους μεταφοράς, είναι η αντιμετώπιση των λεγόμενων «bottlenecks», δηλαδή των σημείων κυκλοφοριακής συμφόρησης, που αποτελεί πρωταρχικό μέλημα των ευρωπαϊκών πολιτικών μεταφορών κυρίως για την επίτευξη της ασφάλειας στη μετακίνηση (ECIS, 1999: 1-14)

5.1.2. ΕΜΜΕΣΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία, η δημιουργία ενός διαπεριφερειακού οδικού άξονα επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τους παραγωγικούς συντελεστές και, επομένως, *την παραγωγικότητα των περιοχών διέλευσής του*. Μάλιστα, κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου, παρατηρείται συνήθως η χρήση νέων τεχνολογιών και ιδίως *στην περίπτωση που συνδέει περιοχές με διαφορετικό τεχνολογικό επίπεδο*. Παράλληλα, συντελεί στη δημιουργία οικονομιών κλίμακας και, επομένως, στη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων και τη μεταβολή των υφιστάμενων χρήσεων γης. Έτσι, η διάνοιξη ενός άξονα μπορεί να προκαλέσει την προσέλκυση επενδύσεων και την καλύτερη διακίνηση του εμπορίου και, κατά συνέπεια, να συμβάλει στην ενίσχυση της παραγωγικότητας της περιοχής.

Η βελτίωση της προσπελασιμότητας επηρεάζει την επιλογή της χωροθέτησης ή της επαναχωροθέτησης των επιχειρήσεων, οι ιδιοκτήτες των οποίων αναζητούν όσο το δυνατό χαμηλότερο μεταφορικό κόστος και καλύτερη πρόσβαση στις επιχειρήσεις τους.

Μια από τις σημαντικότερες επιδράσεις, λοιπόν, των μεγάλων οδικών αξόνων αποτελεί η μεταβολή των χρήσεων γης. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η βελτίωση της προσπελασιμότητας δημιουργεί οικονομίες κλίμακας και, επομένως, *συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων που αφορούν το νέο άξονα*. Έτσι, λοιπόν, η μεταβολή των χρήσεων γης επιφέρει με τη σειρά της και μεταβολή των αξιών γης (Τρανός, 2004: 57-60).

5.2. ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

5.2.1. ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Λόγω της θέσης της, η περιοχή μελέτης αποτελεί σημαντικό 'κόμβο επικοινωνίας' της χώρας με τη Δυτική και Νότια Ευρώπη. Στην περιοχή αυτή, εκτός από τον αναμενόμενο Δυτικό Άξονα, καταλήγουν και μερικοί από τους σημαντικότερους άξονες της χώρας που αποτελούν συγχρόνως και διευρωπαϊκά δίκτυα, όπως είναι η Εγνατία και ο ΠΑΘΕ, τα οποία μάλιστα σχηματίζουν με την Ιόνια Οδό σημαντικά κομβικά σημεία. Έτσι, λοιπόν, η παραπάνω σύνδεση με τα σημαντικότερα ευρωπαϊκά δίκτυα θα συμβάλει στην ενίσχυση της αναπτυξιακής δυναμικής της περιοχής.

Η Ιόνια Οδός θα ενισχύσει τη δυναμικότητα της Ελλάδας ως αναπτυξιακός άξονας του δυτικού τμήματος της χώρας. Συγκεκριμένα, θα βελτιώσει τη σύνδεση της χώρας με τα Βαλκάνια και ιδιαίτερα με την Αλβανία. Ένας τόσο σημαντικός άξονας δε μπορεί παρά να ενισχύσει τη θέση της χώρας στο διεθνή χώρο, με τη συμμετοχή της σε τόσο σημαντικά αναπτυξιακά έργα, που χρηματοδοτούνται μέσω των προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, λοιπόν, μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη ή στην εδραίωση των σχέσεων, κυρίως των οικονομικών (εμπορικών), της χώρας με τις γειτονικές χώρες.

Μετά την ολοκλήρωση της Οδού, η ηπειρωτική σύνδεση της περιοχής μελέτης με τη γειτονική Αλβανία θα βελτιωθεί σημαντικά. Συγκεκριμένα, οι δύο περιφέρειες θα ωφεληθούν σημαντικά εφόσον ολοκληρωθούν οι κάθετοι άξονες της Αλβανίας με την Εγνατία Οδό (Qafe Thane-Pogradec-Korca-Κρυσταλλοπηγή), τα έργα των νέων συννοριακών σημείων στο Μαυρομάτι Θεσπρωτίας και Μέρτζιανη Κόνιτσας και η διασύνδεση σιδηροδρομικών γραμμών Ελλάδας-Αλβανίας (Φλώρινα-Pogradec) (www.interreg.gr).

Εικόνα 5.1: Χάρτης Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2002)

Μέσω θαλάσσιων διαδρόμων, η περιοχή μελέτης θα συνδέεται με τις γειτονικές χώρες με τον Αδριατικό Διάδρομο, σταθμοί του οποίου αποτελούν τα σημαντικά λιμάνια της περιοχής, αυτά της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας. Ως γνωστόν, ο Αδριατικός διάδρομος συνδέει τις κεντρικές περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την Ελλάδα και την Ιταλία και την Ανατολική Μεσόγειο, αποφεύγοντας τη σύνδεση με την ηπειρωτική Ευρώπη. Συνδέει σιδηροδρομικούς και οδικούς άξονες και λιμάνια και συντελεί στη δημιουργία ενός δικτύου συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος των Αδριατικών και Ιόνιων ακτών (Ιταλία-Ελλάδα) (www.euroa.eu.int). Έτσι, λοιπόν, η σύνδεση των λιμανιών της περιοχής μέσω του Αδριατικού διαδρόμου με την υπόλοιπη Ευρώπη καθιστά αυτά ως σημαντικούς σταθμούς και δυτικές πύλες της Ελλάδας ενισχύοντας την υπάρχουσα εθνική δυναμική τους σε ευρωπαϊκή.

Εικόνα 5.2: Αδριατικός Διάδρομος



Πηγή: www.mmtpr.hr

5.2.2. ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η σύνδεση του Δυτικού Άξονα με τα σημαντικότερα δίκτυα της χώρας θα κάνει τη μετακίνηση ευκολότερη σε ολόκληρο τον ελληνικό χώρο συνδέοντας περιοχές σε ανατολή και δύση, βορρά και νότο της Ελλάδας και μειώνοντας κατά πολύ τις χρονοαποστάσεις. Το γεγονός αυτό είναι πολύ σημαντικό για τις περιφέρειες της περιοχής οι οποίες αντιμετωπίζουν αναπτυξιακά προβλήματα τις τελευταίες δεκαετίες. Η άμεση σύνδεσή τους με τις οικονομικά ανεπτυγμένες περιφέρειες θα προκαλέσει τη διάχυση των δραστηριοτήτων και των πλεονεκτημάτων που αυτές διαθέτουν, με αποτέλεσμα την ανάδειξη της περιοχής.

Η ενίσχυση της περιοχής μετά τη λειτουργία της Ιόνιας Οδού θα επέλθει σε συνδυασμό και με τα άλλα δύο σημαντικά δίκτυα της χώρας, την Εγνατία και τον ΠΑΘΕ, σχηματίζοντας κόμβους όπως είναι ο κόμβος με την Εγνατία στα Ιωάννινα και ο κόμβος με τον ΠΑΘΕ στην Πάτρα. Η άμεση σύνδεση των περιοχών της Ιόνιας θα μειώσει τη χρονοαπόσταση αυτών από την υπόλοιπη Ελλάδα και θα άρει τη μέχρι στιγμής απομόνωση της δυτικής Ελλάδας από την κεντρική. Μια τέτοια σύνδεση δεν μπορεί παρά να μεταφέρει σημαντικό μέρος της δυναμικής που προσφέρουν οι παραπάνω άξονες και στην περίπτωση των δυτικών περιφερειών.

Εγνατία Οδός

Αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα οδικά έργα της χώρας μήκους 680 χλμ. που συνδέει τους νομούς της Μακεδονίας καταλήγοντας στην Ήπειρο, από τους Κήπους μέχρι την Ηγουμενίτσα (www.minenv.gr). Συνδέεται μέσω κάθετων οδικών αξόνων με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ, την Βουλγαρία και την Τουρκία και τροφοδοτείται από τέσσερα λιμάνια και έξι αεροδρόμια. Ξεκινά από την Ηγουμενίτσα, διασχίζει τους Νομούς Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Γρεβενών, Κοζάνης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Σερρών, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου και καταλήγει στους Κήπους, στα σύνορα με την Τουρκία. Κατά μήκος της, συναντά πολλά σημαντικά αστικά κέντρα και τουριστικές περιοχές και συνδέεται με σημαντικές βιομηχανικές περιοχές, όπως είναι αυτές των Ιωαννίνων, της Φλώρινας, της Έδεσσας, της Θεσσαλονίκης, του Κιλκίς, των

Σερρών, της Δράμας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής, της Αλεξανδρούπολης, άμεσα ή διαμέσου των κάθετων αξόνων (www.egnatia.gr).

Εικόνα 5.3: Εγνατία Οδός: Τμήμα Στρώμη-Κομοτηνή



Πηγή: www.daniilidis.gr

ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ευζώνοι)

Το οδικό δίκτυο Πατρών-Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, έχει συνολικό μήκος 730 χλμ. και συνδέει τις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας, εννέα λιμάνια, έξι αεροδρόμια και πολλές και σημαντικές τουριστικές και βιομηχανικές περιοχές. Διασχίζει κάθετα την Ελλάδα με αποτέλεσμα να διέρχεται σχεδόν το μεγαλύτερο μέρος της ηπειρωτικής χώρας (www.mimenv.gr).

Πρόκειται για ένα έργο με μεγάλη σημασία για τη χώρα διότι εξυπηρετεί τις ανάγκες μαζικών μετακινήσεων, ειδικότερα στους άξονες Αθήνα-Κόρινθος και Αθήνα-Κατερίνη-Θεσσαλονίκη. Παράλληλα, διασφαλίζει την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας, αφού διέρχεται από μεγάλο αριθμό νομών (Αττικής, Αχαΐας, Κορίνθου, Φθιώτιδας, Βοιωτίας, Λάρισας, Μαγνησίας, Θεσσαλίας, Κατερίνης, Θεσσαλονίκης). Συνδέεται με την υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα είτε μέσω επαρχιακών οδών είτε μέσω άλλων μεγάλων οδικών αξόνων, όπως η Εγνατία Οδός, ο κλάδος Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα, καθώς και με τις γέφυρες Ρίου-Αντιρρίου και Χαλκίδας. Τέλος, προσφέρει την άμεση πρόσβαση σε μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας (Πάτρα,

Αθήνα, Λαμία, Λάρισα, Θεσσαλονίκη) με τα βόρεια και βορειοανατολικά σύνορα της χώρας, με τις υπό ανάπτυξη γειτονικές Βαλκανικές χώρες και με τις χώρες της Ευρώπης μέσω Ιταλίας από το λιμάνι της Πάτρας, συμβάλλοντας και διευκολύνοντας την ανάπτυξη σχέσεων με τις χώρες αυτές (πολιτιστικές, τουριστικές, οικονομικές), με εμφανή τα σημαντικά οφέλη για τη χώρα (www.mimenv.gr).

Εικόνα 5.4: Ο ΠΑΘΕ



Πηγή: www.daniilidis.gr

Λιμάνι Πάτρας

Εικόνα 5.5: Το νέο λιμάνι της Πάτρας



Πηγή: www.daniilidis.gr

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί μία από τις κύριες πύλες της χώρας μέσω θάλασσας προς τη δυτική Ευρώπη. Πρόκειται για ένα σύγχρονο συγκοινωνιακό-διαμετακομιστικό κόμβο που συνδέει την ΠΔΕ και την υπόλοιπη Ελλάδα γενικότερα με τα κυριότερα ιταλικά λιμάνια της Αδριατικής (Bari-Brindisi-Ankona-Venice-Trieste) και με καθημερινά δρομολόγια, με την Αθήνα μέσω της Εθνικής Οδού Πατρών-Κορίνθου-Αθηνών που αποτελεί μέρος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αυτοκινητόδρομων υψηλών ταχυτήτων.

Περισσότεροι από τους μισούς επισκέπτες που επισκέπτονται τη χώρα ακτοπλοϊκά φθάνουν στην Ελλάδα μέσω της Πάτρας. Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις του λιμανιού επαρκούν για να εξυπηρετήσουν καθημερινά σαράντα οχηματαγωγά πλοία. Τα αγαθά που μεταφέρονται μέσω του λιμανιού της Πάτρας αντιπροσωπεύουν το 6% του συνόλου των

Εικόνα 5.6: Το νέο λιμάνι της Πάτρας



Πηγή: www.daniilidis.gr

εξαγωγών της Ελλάδας. Η Πάτρα παρέχει επίσης εξυπηρέτηση σε σκάφη αναψυχής, στη μαρίνα που βρίσκεται δίπλα στη λιμενική ζώνη (www.westerngreece.gr).

Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου

Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί την πιο σημαντική παρέμβαση στον τομέα της υποδομής της χώρας. Πρόκειται για την πρώτη καλωδιωτή γέφυρα με τέσσερις (4) πυλώνες που ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ως τμήμα της Ιόνιας Οδού. Το έργο είναι μια εθνικά αναγκαία και κοινωνικοοικονομικά επιθυμητή επένδυση διότι συμβάλλει στην ενίσχυση της εθνικής και ευρωπαϊκής υποδομής και δημιουργεί θετικές επιδράσεις για την οικονομική και κοινωνική συνοχή της περιοχής αλλά και της χώρας γενικότερα.

Οι ωφέλειες του έργου συνοψίζονται στη μείωση της απόστασης κατά 45 λεπτά, στη βελτίωση της ποιότητας μετακίνησης και στις θετικές συνέπειες του αναπτυξιακού δυναμικού της ευρύτερης περιοχής (Παπανικόλας, 2004).

Παράλληλα, αποτελεί έργο μεταφορικής υποδομής που θα εξασφαλίσει τη συνέχεια του Δυτικού Άξονα, προκαλώντας μαζί του σημαντικές χωρικές μεταβολές και προσδίδοντας στην άμεση, αλλά και ευρύτερη περιοχή μια διαφορετική αναπτυξιακή πορεία.

Εικόνα 5.7: Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου

Πηγή: www.daniilidis.gr

Τέλος, η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, ως τμήμα του Δυτικού Άξονα, θα έχει καθοριστική επίδραση στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας. Θα επιτρέψει τη φυσική και οικονομική ενοποίηση της Δυτικής Πελοποννήσου, της Στερεάς Ελλάδας και της Ηπείρου. Θα μειώσει σημαντικά το χρόνο ταξιδιού προς και από την Ήπειρο και θα εξαλείψει το φαινόμενο της διακοπής των ταξιδιών ή των πολυήμερων αναμονών στις περιπτώσεις κακοκαιρίας.

5.2.3. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η περιοχή μελέτης αποτελείται από περιφέρειες που τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν εσωτερικές ανομοιομορφίες όσον αφορά την ανάπτυξη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του Νομού Αχαΐας που περιλαμβάνει ένα σημαντικό αστικό κέντρο της χώρας, η δυναμικότητα του οποίου όμως δε διαχέεται σε ολόκληρο το νομό με αποτέλεσμα να δημιουργούνται εξαιρετικά απομονωμένες περιοχές (κυρίως ορεινές), οι οποίες, παρόλο που εμφανίζουν προοπτικές ανάπτυξης, δεν έχουν την απαραίτητη ώθηση ώστε να προσελκύσουν επενδύσεις. Παράλληλα, οι εξεταζόμενοι νομοί παρουσιάζουν μια μακροχρόνια αγροτική παράδοση, η οποία εγκαταλείφθηκε πολύ απότομα τα τελευταία χρόνια για να αντικατασταθεί από την ανάπτυξη των υπηρεσιών. Αυτή, όμως, η απότομη μετάβαση δεν έδωσε την ευκαιρία σε όλες τις περιοχές να προσαρμοστούν στις νέες αυτές συνθήκες. Επομένως, για να «σωθούν» οι

νομοί αυτοί είναι απαραίτητη η δημιουργία εκείνων των υποδομών που θα βοηθούσαν στην προσέλκυση των δραστηριοτήτων και των επενδύσεων. Η προσπάθεια αυτή ξεκίνησε τα τελευταία χρόνια με τη δημιουργία στην περιοχή μελέτης σημαντικών αναπτυξιακών έργων περιφερειακής, εθνικής και διεθνούς σημασίας, όπως είναι ο Δυτικός Άξονας, με την παράλληλη υποστήριξη συμπληρωματικών, αλλά εξίσου σημαντικών έργων. Τέτοια είναι η Ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας και η σύνδεση του λιμανιού Ηγουμενίτσας, τα οποία αναμένεται να ενισχύσουν το ρόλο του άξονα.

Ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας

Η Ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας μειώνει το χρόνο της διαδρομής Ακτιο-Πρέβεζα-Ηγουμενίτσα κατά 35 λεπτά, με μια υποθαλάσσια σήραγγα, συνολικού μήκους 4.710 μ. Το έργο, που έχει ήδη ολοκληρωθεί, σε συνδυασμό με την Ιόνια οδό θα συμβάλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της δυτικής παραλιακής ζώνης.

Εικόνα 5.8: Η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας



Πηγή: ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ (2004)

Με τη ζεύξη εξασφαλίζεται υποθαλάσσια η οδική διάβαση του διαύλου Πρέβεζας-Ακτίου και η ταχύτερη σύνδεση της Αιτωλοακαρνανίας και της νότιας Ελλάδας με την παραλιακή ζώνη των Νομών Πρέβεζας-Θεσπρωτίας και του Λιμένα Ηγουμενίτσας. Πέραν της συμβολής του στη βιομηχανική, αγροτική και τουριστική ανάπτυξη της δυτικής παραλιακής ζώνης της

χώρας, εξασφαλίζει 20 θέσεις εργασίας για τη συντήρηση και λειτουργία του, πέραν των 250 θέσεων κατά έτος που δημιουργήθηκαν κατά την κατασκευή. Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε το 1995 και ολοκληρώθηκε το 2004 (www.mimenv.gr).

Κυκλοφοριακή Σύνδεση Λιμένα Ηγουμενίτσας

Πρόκειται για τη σύνδεση του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας με την Εγνατία Οδό, αλλά και με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της περιοχής έτσι ώστε να αποφεύγεται η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και η όχληση της πόλης από την υπερτοπική κυκλοφορία. Το έργο περιλαμβάνει α) οδικό τμήμα σύνδεσης της νότιας εισόδου του



νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας με την Εγνατία Οδό μήκους 1200 μ. περίπου, που διασταυρώνεται ανισόπεδα με την ΕΟ Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας και την περιφερειακή οδό Ηγουμενίτσας, β) τμήμα περιφερειακής οδού μήκους 1 χλμ. περίπου, που συνδέει την Εγνατία με την επαρχιακή οδό Ηγουμενίτσας και γ) δύο ανισόπεδους κόμβους, που αναπτύσσονται στις θέσεις διασταύρωσης του οδικού τμήματος σύνδεσης Λιμένα Ηγουμενίτσας και Εγνατίας με την ΕΟ Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας και την περιφερειακή οδό Ηγουμενίτσας (www.mimenv.gr).

5.3. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΥΗΜΕΡΙΑ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ

5.3.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟΥ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

Η επίτευξη της ανάπτυξης αποτελεί πρωταρχικό στόχο όλων των σύγχρονων κοινωνιών, ενώ οι διαδικασίες προώθησής της μελετώνται, αναλύονται και σχεδιάζονται από όλους τους επιστημονικούς κύκλους. Ωστόσο, υπάρχει μια σύγχυση σχετικά με τον προσδιορισμό της έννοιας της ανάπτυξης, διότι κατά καιρούς ταυτίστηκε με την «οικονομική ανάπτυξη», καθώς υποστηρίχθηκε από τους οικονομολόγους ότι δε μπορεί να προωθηθεί η διαδικασία της ανάπτυξης εάν δεν

υπάρξουν οικονομικές διεργασίες και μεταβολές σε «αντικειμενικά» μεγέθη της κοινωνικής πραγματικότητας.

Σύμφωνα με το Λαμπριανίδη (2002), ανάπτυξη θεωρείται η ικανότητα μιας οικονομίας να παράγει ένα διαρκώς αυξανόμενο όγκο αγαθών και υπηρεσιών. Με την ευρεία έννοια, η ανάπτυξη κατανοείται ως μια πολυδιάστατη διαδικασία, η οποία δεν ταυτίζεται με την επιδίωξη στενών χρηματικών και υλικών απολαβών, αλλά ενσωματώνει ως συστατικά της στοιχεία την ανάπτυξη νέων, ανώτερων πολιτιστικών αντιλήψεων και αξιών.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η ανάπτυξη σε όλες τις κοινωνίες θα πρέπει να έχει τις εξής βασικές επιδιώξεις: 1) να εξασφαλίσει για όλα τα μέλη της κοινωνίας τα βασικά αγαθά της ζωής (τροφή, κατοικία, υγεία, παιδεία, προστασία), 2) να ανεβάσει το επίπεδο διαβίωσης, που περιλαμβάνει, εκτός από το υψηλότερο εισόδημα, την αύξηση της απασχόλησης, τη βελτίωση της εκπαίδευσης, την άνοδο των πολιτιστικών και ανθρωπιστικών αξιών και 3) να διευρύνει τις οικονομικές και κοινωνικές επιλογές των ατόμων και των χωρών (Σκούντζος, 1997: 33).

Με βάση τον ευρέως αποδεκτό ορισμό της ανάπτυξης, έχουν προταθεί τρεις γενικές κατηγορίες δεικτών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση της ανάπτυξης: i. Οι **οικονομικοί δείκτες**, με ανάλυση που αναφέρεται στη μεγέθυνση, στην κατανομή ανάμεσα σε κατανάλωση, επένδυση και αποταμίευση και στη σχετική επίδραση διαφόρων παραγωγικών τομέων στο συνολικό προϊόν της οικονομίας. ii. Οι **κοινωνικοί δείκτες**, που προσπαθούν να μετρήσουν εκείνες τις όψεις της ανάπτυξης που δεν αντανακλώνται στους οικονομικούς δείκτες, όπως για παράδειγμα, την εξέλιξη της υγείας, της διατροφής, της κατοικίας, της εκπαίδευσης, της διανομής του εισοδήματος και άλλες πλευρές της πολιτιστικής και κοινωνικής ανάπτυξης. iii. Οι **σύνθετοι δείκτες ανάπτυξης**: ο δείκτης ανθρώπινης ανάπτυξης. Με το δείκτη αυτό επιχειρείται ο συνδυασμός των οικονομικών και κοινωνικών δεικτών σε ένα ενιαίο αντιπροσωπευτικό δείκτη. iv. Τέλος, οι **δείκτες βασικών αναγκών**, με τους οποίους επιχειρείται να αξιολογηθεί και να μετρηθεί ο βαθμός ικανοποίησης των βασικών αναγκών, όπως η τροφή, η ένδυση, η κατοικία, η εκπαίδευση κτλ (Σκούντζος, 1997: 35-44).

Στη συνέχεια, οι ορισμοί της οικονομικής ανάπτυξης ή/και γενικά της ανάπτυξης, καθώς και οι δείκτες που τους προσδιορίζουν, θα ενταχθούν σε ένα ευρύτερο πλαίσιο οικονομικής ευημερίας. Με τον όρο «**οικονομική ευημερία**» εννοείται η πολύπλευρη διαδικασία που όχι μόνο επιτυγχάνει οικονομική μεγέθυνση, αλλά και ανάπτυξη και προαγωγή όλων των κοινωνικών, πολιτιστικών, πολιτικών και άλλων αξιών του ανθρώπου. Για τον προσδιορισμό της οικονομικής ευημερίας θα χρησιμοποιηθούν οι δείκτες ευημερίας που υπολογίστηκαν από τους Πετράκο και Ψυχάρη (2004).

Ο όρος της οικονομικής ευημερίας περιλαμβάνει όλες εκείνες τις οικονομικές μεταβολές από τις οποίες προκύπτουν οι όποιες κοινωνικές, πολιτικές και άλλες μεταβολές πραγματοποιούνται στο φυσικογεωγραφικό και κοινωνικοπολιτιστικό χώρο. Ενδεικτικά, αναφέρονται οι χωροθετικές επιλογές για εγκατάσταση επιχειρήσεων, οι μεταβολές στην παραγωγική διάρθρωση και οι υποδομές που συνθέτουν το δείκτη της οικονομικής ευημερίας και επηρεάζουν, με διαφορετικό συντελεστή βαρύτητας ο καθένας, τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται διάφοροι χωρικοί μετασχηματισμοί.

Παρακάτω, περιγράφεται αναλυτικά η έρευνα, που βασιζόμενη στις παραπάνω σκέψεις, ασχολείται με τον προσδιορισμό, την ανάλυση και την ποσοτική εκτίμηση των παραγόντων που επηρεάζουν την οικονομική ευημερία στην Ελλάδα, προτείνοντας και υπολογίζοντας στατιστικό υπόδειγμα πολλαπλής παλινδρόμησης.

Στο στατιστικό υπόδειγμα πολλαπλής παλινδρόμησης αξιοποιούνται «διαστρωματικά» ή «διαχρονικά» εμπειρικά στοιχεία και γίνεται προσπάθεια να ερμηνευτούν οι σχέσεις ανάμεσα στους συντελεστές που επηρεάζουν την οικονομική ευημερία, καθώς και η βαρύτητα του καθενός από αυτούς. Ο παραπάνω υπολογισμός γίνεται για το σύνολο των ηπειρωτικών νομών της Ελλάδας και η προβολή των αποτελεσμάτων στους νομούς διέλευσης της Ιόνιας Οδού, δίνει τη δυνατότητα πρόβλεψης της οικονομικής ευημερίας αυτών μετά τη λειτουργία της. Η αξιοπιστία αυτών των μεθοδολογιών περιορίζεται από δύο κυρίως λόγους: **Πρώτον**, από την έλλειψη ικανών και αξιόπιστων εμπειρικών δεδομένων, έτσι ώστε κατά τη διαμόρφωση των εξισώσεων να παραληφθούν ή να υποτιμηθούν οι βασικοί παράγοντες και να αλλοιωθεί η πραγματική εικόνα. **Δεύτερον**, από τη μεταβολή των γενικότερων συνθηκών της χώρας (οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών κτλ) και την εμφάνιση απρόβλεπτων παραγόντων (Πολύζος και Πετράκος, 2001: 96).

Στο υπόδειγμα που ακολουθεί συμπεριλαμβάνονται ὅλοι εκείνοι οι παράγοντες οι οποίοι κρίνεται ότι επηρεάζουν σημαντικά την οικονομική ευημερία, τουλάχιστον στον ελληνικό χώρο, ενώ δεν παρατηρούνται διαχρονικά σημαντικές αλλαγές στους παράγοντες αυτούς. Ακόμη, ο υπολογισμός του συντελεστή κάθε παράγοντα οδηγεί άμεσα στον προσδιορισμό της μεταβολής της συνολικής οικονομικής ευημερίας των εξεταζόμενων περιοχών (Πολύζος και Πετράκος, 2001: 96).

Η εξίσωση πολλαπλής παλινδρόμησης, όπου συμμετέχουν ὅλοι οι παράγοντες που κρίνεται ότι διαμορφώνουν κατά κύριο λόγο την οικονομική ευημερία των περιοχών είναι:

$$I_i = \alpha_0 + \sum_{k=1}^n \alpha_{ki} X_{ki} + \epsilon_i \quad (5.1)$$

$$\alpha_0, \alpha_k > 0, \quad \epsilon_i \sim N(0, \sigma_\epsilon^2)$$

όπου:

I_i = Η οικονομική ευημερία της περιοχής i

X_{ki} = Οι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν την οικονομική ευημερία στην περιοχή i .

Για τον προσδιορισμό των ανεξάρτητων μεταβλητών της εξίσωσης, δηλαδή των παραγόντων που επηρεάζουν την οικονομική ευημερία, λήφθηκαν υπόψη μια σειρά από παράμετροι. Ο τρόπος επιλογής τους, λοιπόν, θα μπορούσε να συνοψιστεί στα εξής:

- Στην υπόθεση, που βασίζεται στη θεωρία και έως τώρα εμπειρία, ότι οι επιλεγμένοι παράγοντες επηρεάζουν σημαντικά την οικονομική ευημερία.
- Στην επάρκεια και αξιοπιστία των στοιχείων, τα οποία έχουν συλλεχθεί κατά τα τελευταία χρόνια.
- Στην αποφυγή υψηλού βαθμού συσχέτισης μεταξύ τους. Με χαμηλή αλληλοσυσχέτιση των παραγόντων, όπως αυτοί εκφράζονται με τις τιμές τις οποίες παίρνουν οι μεταβλητές της εξίσωσης (5.1), αποφεύγεται η αλληλοεπικάλυψη και συνεπώς η πολυσυγγραμμικότητά τους. Για το λόγο αυτό οι παράγοντες θα πρέπει να είναι μεταξύ τους ανεξάρτητοι με μικρό συντελεστή γραμμικής συσχέτισης.



Στη διαδικασία υπολογισμού των συντελεστών της εξίσωσης παλινδρόμησης, όταν εμφανίζεται υψηλός βαθμός γραμμικής συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές, γίνεται αφαίρεση της μεταβλητής από την εξίσωση και ακολουθεί ο εκ νέου υπολογισμός της. (Πολύζος και Πετράκος, 2001: 97).

Στο προτεινόμενο στατιστικό υπόδειγμα γραμμικής παλινδρόμησης, ζητούμενο είναι ο υπολογισμός των συντελεστών α_0 και α_k , οι οποίοι εκφράζουν την «ευαισθησία» της οικονομικής ευημερίας μιας περιοχής όταν πραγματοποιηθεί μεταβολή σε καθένα από τους παράγοντες X_k .

Όσον αφορά τους παράγοντες που επηρεάζουν την οικονομική ευημερία (ανεξάρτητες μεταβλητές), αυτοί μπορούν να καταταχθούν σε δύο κατηγορίες, τους «ενδογενείς» και τους «εξωγενείς» παράγοντες.

Συνοπτικά, αναφέρεται ότι ως ενδογενείς ορίζονται οι παράγοντες εκείνοι οι οποίοι προέρχονται από την ίδια την περιοχή μελέτης και έχουν σχέση με τα οικονομικά, κοινωνικά και φυσικά της χαρακτηριστικά, ενώ ως εξωγενείς αναφέρονται οι παράγοντες των οποίων η προέλευση είναι ανεξάρτητη από τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης.

Ωστόσο, η κατηγοριοποίηση αυτή των παραγόντων δεν είναι απόλυτα σαφής και διακριτή, δεδομένου ότι κάποιοι από αυτούς μπορούν να καταταγούν και στις δύο κατηγορίες (Πολύζος και Πετράκος, 2001: 98). Για το λόγο αυτό, παρακάτω θα προσδιοριστούν οι παράγοντες επιρροής της οικονομικής ευημερίας χωρίς να καταταγούν στις παραπάνω κατηγορίες.

Παράγοντες επιρροής της οικονομικής ευημερίας

Οι παράγοντες των οποίων οι μεταβολές επηρεάζουν την οικονομική ευημερία μιας περιοχής i είναι:

1. Δυναμικό περιοχής

Το «δυναμικό» (potential) μιας περιοχής παριστάνει τον όγκο των οικονομικών δραστηριοτήτων τις οποίες έχει δυνατότητα να προσεγγίσει. Είναι συνάρτηση του όγκου των αναπτυσσόμενων στις περιοχές j οικονομικών δραστηριοτήτων M_j , με τις οποίες η εξεταζόμενη περιοχή συνδέεται και συναλλάσσεται και της μεταξύ των περιοχών απόστασης μεταφοράς ή «αντίστασης τριβής» D_{ij} . Δείχνει, επομένως, την επιρροή την οποία ασκούν οι αποστάσεις μεταφοράς -βασικός παράγων σύμφωνα με όλες τις θεωρητικές προσεγγίσεις- μεταξύ δύο περιοχών, καθώς και ο πληθυσμός στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης. Ο υπολογισμός του δυναμικού κάθε περιφέρειας P_i θα γίνει με την εξίσωση.

$$P_i = \sum_j^n \frac{M_j}{D_{ij}} \quad (5.2)$$

Στο προτεινόμενο υπόδειγμα για τον υπολογισμό της αντίστασης τριβής θα χρησιμοποιηθεί η κεντροβαρική χρονοαπόσταση μεταξύ των νομών της ηπειρωτικής Ελλάδας. Υπάρχει η επιλογή αντί της απόστασης να χρησιμοποιηθεί το μεταφορικό κόστος, αλλά η επιλογή αυτή δημιουργεί προβλήματα, αφού αυτό ποικίλει ανάλογα με το μεταφορικό μέσο ή με το μεταφερόμενο είδος. Σχετικά με τον όρο M_j χρησιμοποιείται στους υπολογισμούς το πληθυσμιακό δυναμικό.

Πρέπει να συμπληρωθεί ο παραπάνω τύπος με ένα επί πλέον στοιχείο, το δυναμικό αυτής της ίδιας περιοχής (self-potential). Αυτό μπορεί να υπολογισθεί με τον ίδιο τύπο αντικαθιστώντας την αντίσταση D_{ij} με την D_{ii} . Έτσι ο ολοκληρωμένος τύπος συμπεριλαμβάνοντας και το ίδιο δυναμικό είναι:

$$P_i = \frac{M_i}{D_{ii}} + \sum_j^n \frac{M_j}{D_{ij}} \quad (5.3)$$

Στο προτεινόμενο υπόδειγμα θα χρησιμοποιηθεί ελάχιστη χρονοαπόσταση 15 λεπτών για νομούς με πληθυσμό μέχρι 200.000 κατοίκους. Για την περίπτωση της Αθήνας, η χρονοαπόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ιδίου της δυναμικού είναι 25 λεπτά, ενώ για τη Θεσσαλονίκη 20 λεπτά. Στο εν λόγω υπόδειγμα θα γίνει χρήση του συνολικού δυναμικού των περιοχών (Πολύζος και Πετράκος, 2001: 98-9).

2. Κρατικές Παρεμβάσεις - Κίνητρα

Το κράτος, στην προσπάθεια προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών και περιφερειών του, έχει προχωρήσει στην παροχή κινήτρων, που έχουν κυρίως τη μορφή άμεσων ή έμμεσων επιδοτήσεων. Με τον τρόπο αυτό επιχειρείται η προσέλκυση ιδιωτικών κυρίως επενδύσεων, που όπως είναι γνωστό αυξάνουν ανάλογα με την ελκυστικότητα των περιοχών. Τα παραπάνω επιτυγχάνονται με τη θεσμοθέτηση των αναπτυξιακών νόμων, όπου ορίζονται περιοχές που θα απολαμβάνουν επιδοτήσεων διαφορετικών ποσοστών, γεγονός που καθορίζεται ανάλογα με το επίπεδο της οικονομικής τους ανάπτυξης, τη γεωγραφική τους θέση, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και γενικότερα τα χαρακτηριστικά των εκάστοτε περιοχών.

3. Βιομηχανικές Περιοχές

Οι Βιομηχανικές Περιοχές αποτελούν εκτάσεις που αποκτώνται από το φορέα ανάπτυξής τους, οργανώνονται με ρυθμιστικό-ρυθμοτομικό σχέδιο, εφοδιάζονται με όλα τα δίκτυα υποδομής και διατίθενται σε μορφή γηπέδων και κτιρίων για την εγκατάσταση βιομηχανικών ή βιοτεχνικών επιχειρήσεων, στις οποίες παρέχονται πρόσθετες υπηρεσίες και κίνητρα (Πολύζος και Πετράκος, 2001: 99-100).

Η οργανωμένη, λοιπόν, μορφή των βιομηχανικών περιοχών, όπου επιτυγχάνεται η ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων σε συγκεκριμένες ευνοϊκές θέσεις, ενώ ταυτόχρονα γίνεται η καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των φυσικών πόρων αποτελεί, κύριο κριτήριο για την επιλογή θέσεως εγκατάστασης των επιχειρήσεων. Επομένως, η ύπαρξη ΒΙΠΕ σε ένα νομό, εφόσον ελκύει επιχειρήσεις, αποτελεί σημαντικό παράγοντα προώθησης της οικονομικής του ευημερίας.

4. Λιμάνια και Αεροδρόμια

Στην οικονομική ευημερία μιας περιοχής συντελεί καθοριστικά και η ύπαρξη λιμένα ή/και αεροδρομίου, μιας και αυτά αποτελούν σημαντικές μεταφορικές υποδομές και εξυπηρετούν τις εμπορευματικές και επιβατικές δραστηριότητες των περιοχών. Επιπλέον, αποτελούν μέρος της συγκοινωνιακής υποδομής που συντελούν στη μείωση των χρονοαποστάσεων. Για το λόγο αυτό, η ύπαρξη λιμανιού ή/και αεροδρομίου συμπεριλαμβάνεται ως σημαντικός παράγοντας επιρροής της οικονομικής ανάπτυξης στο προτεινόμενο υπόδειγμα και αντιμετωπίζεται διαφορετικά από ό,τι τα οδικά μεταφορικά συστήματα. Η περιγραφή του τρόπου υπολογισμού αυτής της μεταβλητής θα γίνει παρακάτω.

5. Θέση Νομού στη Διοικητική Ιεραρχία

Η θέση του αστικού κέντρου-πρωτεύουσας κάθε νομού στην ιεραρχία διοίκησης της χώρας θεωρείται ένας, επίσης, σημαντικός παράγοντας επιρροής της οικονομικής ευημερίας του. Κι αυτό διότι όσο πιο υψηλή θέση στη διοικητική ιεραρχία κατέχει μια περιοχή τόσο περισσότερο υποδηλώνεται η αυτονομία της και η ανεξάρτηση της από το κεντρικό κράτος λειτουργιών. Από το παραπάνω γεγονός επωφελούνται κυρίως οι οικονομικές δραστηριότητες, καθώς δεν είναι μεγάλο το κόστος σχέσεων που οφείλει να αναπτύσσει κάθε οικονομική-επιχειρηματική δραστηριότητα με το κέντρο των αποφάσεων, διαδικασιών και λειτουργιών.

6. Συνολικές Επενδύσεις

Από το προτεινόμενο υπόδειγμα δε θα μπορούσαν να παραληφθούν οι συνολικές επενδύσεις, οι οποίες έγιναν για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ανά νομό και οι οποίες εγκρίθηκαν από το αρμόδιο Υπουργείο (ΥΠΕΘΟ 1996). Στο εν λόγω υπόδειγμα, οι συνολικές επενδύσεις εξισώνονται με την προσέλκυση των επιχειρήσεων.

Όλοι οι προαναφερθέντες παράγοντες (1 έως 6) θα μπορούσαν να ενταχθούν στην κατηγορία των εξωγενών παραγόντων, μιας και αποτελούν αποτέλεσμα κρατικών αποφάσεων και ενεργειών. Ωστόσο, και όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ο χαρακτηρισμός τους δεν μπορεί να είναι απόλυτα σαφής και διακριτός. Αναφέρεται ως

παράδειγμα η ύπαρξη λιμένα, που μπορεί να αποτελεί είτε εξωγενή είτε ενδογενή παράγοντα. Έτσι, μπορεί να αποτελεί αποτέλεσμα κρατικής χρηματοδότησης, οπότε ανήκει στην πρώτη κατηγορία, ωστόσο, η κατασκευή του θα ήταν αδύνατη εάν τα φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής δεν το επέτρεπαν, οπότε και ανήκει στη δεύτερη κατηγορία.

7. Εισόδημα - Προϊόν

Όπως είναι εύλογο, η ευημερία μιας περιοχής εξαρτάται και κρίνεται από την παραγωγική της διάρθρωση, καθώς και από το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της. Επομένως, κρίθηκε απαραίτητο να συμπεριληφθούν στο υπόδειγμα οι εξής παράγοντες:

- α) **Το Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν** που υπολογίζεται επί τοις εκατό του κρατικού μέσου όρου.
- β) **Η Παραγωγική Διάρθρωση**, δηλαδή το ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενούς, του δευτερογενούς και του τριτογενούς τομέα στο σύνολο του ΑΕΠ των νομών.

8. Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά

Ο πληθυσμός αποτελεί ένα σημαντικότατο παράγοντα επίδρασης στην οικονομική ευημερία μιας περιοχής, εφόσον τα χαρακτηριστικά του επηρεάζουν τις αποφάσεις του σχετικά με τις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες που αναπτύσσουν. Τέτοια χαρακτηριστικά, και τα οποία λαμβάνονται υπόψη ως ανεξάρτητες μεταβλητές του υποδείγματος, είναι:

- α) **Η Συνολική Εκατοστιαία Μεταβολή του Πληθυσμού** κατά τη δεκαετία 1991-2001, η οποία οφείλεται σε εσωτερική ή εξωτερική μετανάστευση ή σε φυσική κίνηση (γεννήσεις-θάνατοι). Η εν λόγω μεταβολή δείχνει διαχρονικά τη δημογραφική εξέλιξη της εξεταζόμενης περιοχής και λογικό είναι να έχει σημασία για την οικονομική ευημερία.
- β) **Το Μορφωτικό Επίπεδο του πληθυσμού** προσδίδει ένα αντιπροσωπευτικό δείκτη ικανότητας του πληθυσμού να αξιοποιεί τα τεχνολογικά επιτεύγματα και να πραγματοποιεί μεγάλες αποδόσεις των παραγωγικών τομέων. Το γεγονός αυτό επηρεάζει την οικονομική ανάπτυξη της εκάστοτε περιοχής.

γ) Το Ποσοστό των Απασχολούμενων % του συνολικού πληθυσμού του νομού αποτελεί έναν ακόμη δείκτη με τον οποίο εκφράζεται η δυνατότητα απασχόλησης του πληθυσμού στους παραγωγικούς τομείς της οικονομίας, όπου το έργο εργασίας τους επηρεάζει την οικονομική ευημερία της περιοχής και συγκεκριμένα προκαλεί σχετική αύξηση.

9. Φυσικοί Πόροι

Προστατευόμενες περιοχές, τοπία και δάση ιδιαίτερου αισθητικού κάλλους, ύπαρξη θαλάσσιου μετώπου και παραλίας, παραθεριστικοί ή/και παραδοσιακοί οικισμοί και αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία είναι μερικοί από τους σημαντικότερους φυσικούς και ανθρωπογενείς πόρους που ασκούν τουριστική έλξη. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται την αύξηση του εγχώριου εισοδήματος, προκαλώντας έτσι την οικονομική ευημερία της περιοχής.

Σύμφωνα με τους Πολύζο και Πετράκο (2001), ο δείκτης των φυσικών πόρων συγκροτείται από τα εξής:

- i. Τους τουριστικούς πόρους, οι οποίοι περιλαμβάνουν τους σημαντικότερους φυσικούς και ανθρωπογενείς (παραδοσιακής και μνημειακής αξίας) πόρους.
- ii. Το ποσοστό των δασικών εκτάσεων που υπάρχουν σε ένα νομό ως προς το σύνολο της έκτασης.
- iii. Το ποσοστό των διαθέσιμων γεωργικών εκτάσεων.
- iv. Το ποσοστό των αρδευόμενων εκτάσεων.

Η αξιοποίηση των παραπάνω πόρων, καθώς και η λειτουργία των συμπληρωματικών προς αυτούς δραστηριοτήτων, συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, επομένως, είναι εύλογη η χρήση αυτού του παράγοντα στο υπόδειγμα. Τέλος, στα παραπάνω δεν περιλαμβάνεται ο ορυκτός πλούτος, καθώς, σύμφωνα με τους Πολύζο και Πετράκο (2001), οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσής του είναι δημόσιες (ΔΕΗ κ.ά.), επομένως, δεν επιφέρουν οικονομική ανάπτυξη στην εξεταζόμενη περιοχή.

10. Υγεία και Τουρισμός

Δύο ακόμη τομείς που λήφθηκαν υπόψη, διότι αποτελούν μέρος της κοινωνικοοικονομικής ευημερίας μιας περιοχής, είναι και οι υποδομές παροχής νοσοκομειακής περίθαλψης, καθώς και οι τουριστικές υποδομές. Έτσι, χρησιμοποιούνται ως δείκτες:

α) Ο Αριθμός των Κλινών Θεραπευτηρίων ανά 1000 κατοίκους.

β) Ο Αριθμός των Κλινών Ξενοδοχειακών Καταλυμάτων ανά 1000 κατοίκους.

11. Φοιτητικός Πληθυσμός

Τέλος, η ύπαρξη φοιτητικού πληθυσμού συμβάλλει με τη σειρά του στην οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής, μιας και εισάγει εισόδημα, που μεταφράζεται σε πληρωμές ενοικίων και χρήση των εμπορικών και λοιπών (διασκέδαση, ψυχαγωγία) δραστηριοτήτων της περιοχής. Ακόμη, δε θα πρέπει να παραληφθεί και το γεγονός ότι με την ύπαρξη ανώτερων και ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων πραγματοποιούνται έρευνες για την προώθηση επιστημονικών και τεχνολογικών καινοτομιών για την ανάπτυξη της οικονομίας της περιοχής, καθώς και άλλων περιοχών. Ο δείκτης που χρησιμοποιείται στο υπόδειγμα είναι το ποσοστό των φοιτητών ανά κάτοικο.

Οι παραπάνω παράγοντες (6 έως 11) μπορούν να θεωρηθούν ως ενδογενείς, εφόσον βασίζονται στα φυσικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά των περιοχών και δεν αποτελούν αποτέλεσμα εξωγενών παρεμβάσεων. Ωστόσο, ο χαρακτηρισμός του 11^{ου} παράγοντα είτε ως ενδογενή είτε ως εξωγενή είναι δύσκολος, καθώς η ύπαρξη φοιτητικού πληθυσμού εξαρτάται από την ύπαρξη Τεχνολογικών (ΤΕΙ) και Ανώτατων (ΑΕΙ) Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, το οποίο όμως αποτελεί αποτέλεσμα κρατικών αποφάσεων και παρεμβάσεων.

Μετά την παρουσίαση και ανάλυση του περιεχομένου εκείνων των παραγόντων που κρίνεται ότι διαμορφώνουν και επηρεάζουν την οικονομική ευημερία των νομών της Ελλάδας, η γενική εξίσωση γραμμικής παλινδρόμησης παίρνει την εξής μορφή:

$$I_i = a_0 + a_1 X_{1i} + a_2 X_{2i} + a_3 X_{3i} + a_4 X_{4i} + a_5 X_{5i} + a_6 X_{6i} + a_7 X_{7i} + a_8 X_{8i} + a_9 X_{9i} + a_{10} X_{10i} + a_{11} X_{11i} + a_{12} X_{12i} + a_{13} X_{13i} + a_{14} X_{14i} + a_{15} X_{15i} + a_{16} X_{16i} + a_{17} X_{17i} + \epsilon_i \quad (5.4)$$

με $a_0, a_1, a_2, a_3, a_4, \dots, a_{10} > 0, \epsilon_i \sim N(0, \sigma_\epsilon^2)$

όπου:

- I = Η οικονομική ευημερία της εξεταζόμενης περιοχής
- X_1 = Το συνολικό δυναμικό της
- X_2 = Οι κρατικές παρεμβάσεις και κίνητρα
- X_3 = Η ύπαρξη ή όχι Βιομηχανικής Περιοχής
- X_4 = Η ύπαρξη λιμανιού ή/και αεροδρομίου
- X_5 = Η θέση του νομού στη διοικητική ιεραρχία της χώρας
- X_6 = Οι συνολικές επενδύσεις
- X_7 = Το Κατά Κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν % του μέσου όρου της χώρας
- X_8 = Γεωργία % του ΑΕΠ του νομού
- X_9 = Βιομηχανία % του ΑΕΠ του νομού
- X_{10} = Υπηρεσίες % του ΑΕΠ του νομού
- X_{11} = Η συνολική εκατοστιαία μεταβολή του πληθυσμού
- X_{12} = Το μορφωτικό επίπεδο
- X_{13} = Το ποσοστό των απασχολούμενων % του συνολικού πληθυσμού του νομού
- X_{14} = Ο δείκτης των φυσικών πόρων
- X_{15} = Ο αριθμός των κλινών ξενοδοχειακών καταλυμάτων ανά 1000 κατοίκους
- X_{16} = Ο αριθμός των κλινών θεραπευτηρίων ανά 1000 κατοίκους
- X_{17} = Η ύπαρξη ή όχι φοιτητικού πληθυσμού.

Στατιστικά στοιχεία, πηγές και τιμές των μεταβλητών

Στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί ότι ο υπολογισμός των εξισώσεων του υποδείγματος θα γίνει μόνο για τους ηπειρωτικούς νομούς της Ελλάδας. Η εξαίρεση των νησιών στηρίχθηκε στη λογική ότι, για τον καθορισμό του πληθυσμιακού δυναμικού, βασικό ρόλο παίζουν οι χρονοαποστάσεις μεταξύ των περιοχών. Για την περίπτωση των νησιωτικών περιοχών σε αντίθεση με τις ηπειρωτικές, οι οδικές υποδομές επηρεάζουν σε μικρό βαθμό τις συνολικές χρονοαποστάσεις τους από τους υπόλοιπους νομούς της χώρας, αφού το μεγαλύτερο μέρος της μεταξύ τους μεταφορικής σύνδεσης είναι η θαλάσσια διαδρομή. Θα ήταν δύσκολο η οδική

χρονοαπόσταση -στην περίπτωση των ηπειρωτικών περιοχών- να συγκριθεί με τη θαλάσσια, αφού η θαλάσσια σύνδεση δεν είναι πάντοτε εξασφαλισμένη, αλλά εξαρτάται από τις εκάστοτε επικρατούσες καιρικές συνθήκες και δε μπορεί να γίνει με ιδιωτικά παρά μόνο με δημόσια μεταφορικά μέσα (Πολύζος και Πετράκος, 2001: 103).

Ο υπολογισμός των παραμέτρων του προτεινόμενου υποδείγματος στηρίχθηκε σε στοιχεία της ΕΣΥΕ και συγκεκριμένα σε στοιχεία της δεκαετίας 1993-2003, στοιχεία και δείκτες που παραθέτουν οι Πετράκος και Ψυχάρης (2004) στο βιβλίο: «Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα», καθώς και σε στοιχεία και δείκτες των Πολύζου και Πετράκου, που παρατίθενται στο άρθρο «Χωροθέτηση των Επιχειρήσεων στην Ελλάδα: Ανάλυση Προσδιοριστικών Παραγόντων και εμπειρική Διερεύνηση».

Για την **εξαρτημένη μεταβλητή I** υπολογίστηκε ο μέσος όρος των δύο συνθετικών δεικτών ευημερίας και ανάπτυξης (σενάριο 1 και 2) σε επίπεδο νομού που παραθέτουν στο βιβλίο τους ο Πετράκος και Ψυχάρης (2004). Ο δείκτης αυτός είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων, όπως ο δείκτης κατανάλωσης ηλεκτρικού ρεύματος, ο δείκτης ΙΧ, οι αποταμιευτικές καταθέσεις ανά κάτοικο κ.ά.

Για τη μεταβλητή **X₁** αντλήθηκαν στοιχεία από έρευνα του Πολύζου (1998), όπου υπολογίστηκε το συνολικό δυναμικό των νομών βάσει της μεθοδολογίας που περιγράφηκε παραπάνω.

Ο υπολογισμός της μεταβλητής **X₂** στηρίχθηκε στη μελέτη του αναπτυξιακού νόμου 2601/1998 «Ενισχύσεις ιδιωτικών επενδύσεων για την οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας και άλλες διατάξεις». Σύμφωνα με το νόμο αυτό, προβλέπονται τέσσερις επιδοτούμενες ζώνες περιοχών. Συγκεκριμένα, ορίζονται οι ζώνες Α', Β', Γ' και Δ' με 0%, 15%, 30% και 40% αντίστοιχα επί της ενισχυόμενης δαπάνης. Έτσι, κάθε νομός εντάχθηκε σε συγκεκριμένη επιδοτούμενη ζώνη σύμφωνα με το νόμο και στην εξίσωση ο δείκτης που εκφράζει τον τρόπο κρατικής ενίσχυσης του εκάστοτε νομού είναι το ποσοστό με το οποίο επιδοτείται ο νομός. Στις περιπτώσεις όπου διαφορετικές περιοχές του ίδιου νομού εντάσσονται σε διαφορετικές ζώνες επιδότησης, τότε λαμβάνεται υπόψη ο μέσος όρος των επιδοτούμενων ποσοστών που αντιστοιχούν στις περιοχές των νομών.

Η μεταβλητή X_3 είναι δίτιμη, παίρνει δηλαδή μόνο δύο τιμές ανάλογα με τον αν υπάρχει ή όχι ΒΙΠΕ στους εξεταζόμενους νομούς. Έτσι, για αυτούς όπου υπάρχει και λειτουργεί ΒΙΠΕ, η μεταβλητή παίρνει την τιμή 1, ενώ για αυτούς όπου δεν υπάρχει ΒΙΠΕ η μεταβλητή παίρνει την τιμή 0.

Η μεταβλητή X_4 μπορεί να πάρει έξι τιμές ανάλογα με την ύπαρξη ή όχι αεροδρομίου και λιμένα σε ένα νομό. Επειδή κρίνεται ότι είναι μεγαλύτερη η σημασία ενός λιμανιού, λόγω των εμπορευματικών δυνατοτήτων του, δίνεται διπλάσια τιμή στους νομούς με λιμάνια από ό,τι στους νομούς με αεροδρόμιο. Γίνεται, επίσης, ακόμη μία διάκριση τόσο στα λιμάνια όσο και στα αεροδρόμια. Στα αεροδρόμια με δρομολόγια προς το εξωτερικό, όπως και στα λιμάνια, δίνεται διπλάσια τιμή από ό,τι στα υπόλοιπα. Έτσι, η μεταβλητή παίρνει την τιμή 4, 2, 0 όταν υπάρχει σε ένα νομό λιμάνι με εμπορευματική κίνηση και δρομολόγια προς το εξωτερικό, όταν υπάρχει λιμάνι με δρομολόγια μόνο εσωτερικού ή όταν στερείται λιμανιού αντίστοιχα. Επίσης, θα παίρνει την τιμή 2,1 και 0 αντίστοιχα, όταν ο νομός έχει αεροδρόμιο με δρομολόγια προς το εξωτερικό (δηλαδή οι νομοί Αττικής και Θεσσαλονίκης), όταν έχει αεροδρόμιο με δρομολόγια μόνο εσωτερικού και όταν στερείται αεροδρομίου. Στην περίπτωση συνύπαρξης λιμανιού και αεροδρομίου, η τιμή της μεταβλητής θα ισούται με το άθροισμα των παραπάνω (Πολύζος και Πετράκος, 2001: 104-5).

Για τις μεταβλητές X_5 , X_6 και X_{14} χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία των Πολύζου και Πετράκου (2001). Τα στοιχεία για την εξαγωγή των δεικτών αντλήθηκαν από το ΥΠΕΘΟ και την ΕΣΥΕ και καλύπτουν τη χρονική περίοδο 1991 έως 1997. Συγκεκριμένα, η μεταβλητή X_5 αποτελεί συνάρτηση του συνόλου των υπαλλήλων υπουργείων και του ποσοστού υπαλλήλων %. Ακόμη, η μεταβλητή X_6 καλύπτει την εξαετία 1991-1996 (εκατ. δρχ) και αναφέρεται στις συνολικές επενδύσεις που έγιναν κατά το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και οι οποίες θεωρείται ότι εγκρίθηκαν από το αρμόδιο υπουργείο (ΥΠΕΘΟ) και κατά το μεγαλύτερο μέρος τους έχουν υλοποιηθεί. Τέλος, η μεταβλητή X_{14} υπολογίστηκε επίσης με στοιχεία της ΕΣΥΕ (1991) και αποτελεί συνάρτηση όλων των παραγόντων που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Οι μεταβλητές X_7 , X_8 , X_9 και X_{10} αποτελούν το μέσο όρο των στοιχείων της ΕΣΥΕ κατά τη δεκαετία 1993-2003.

Τα στοιχεία της μεταβλητής X_{11} αντλήθηκαν από τους πίνακες των Πετράκου και Ψυχάρη (2004) και αναφέρονται στη δεκαετία 1991-2001.

Τα στοιχεία της μεταβλητής X_2 αντλήθηκαν από τους πίνακες των Πολύζου και Πετράκου (2001).

Τα στοιχεία των μεταβλητών X_{13} , X_{15} και X_{16} αναφέρονται στη δεκαετία 1993-2003 και αντλήθηκαν από την ΕΣΥΕ.

Τέλος, η μεταβλητή X_{17} εκφράζει τον αριθμό των φοιτητών ανά κάτοικο νομού και αντλήθηκαν από τα στοιχεία που παραθέτουν οι ιστοσελίδες των αντίστοιχων ανώτερων και ανώτατων ιδρυμάτων μέχρι σήμερα (βλ. βιβλιογραφία).

Με τη χρήση των προαναφερθέντων στοιχείων για τους 39 ηπειρωτικούς νομούς της Ελλάδας, η συνάρτηση πολλαπλής παλινδρόμησης έχει ποικίλα αποτελέσματα-σενάρια. Στη συνέχεια περιγράφονται τρεις εφαρμογές, η επιλογή των οποίων στηρίχθηκε στο γεγονός ότι οι εκτιμήσεις που προέκυψαν είναι κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους αξιόπιστες και αξιοποιήσιμες σε σχέση με τις υπόλοιπες, όπου τα αποτελέσματα δεν είναι και τόσο ικανοποιητικά.

Πρώτη Εφαρμογή

Στον πίνακα 5.1 φαίνονται τα αποτελέσματα υπολογισμού των συντελεστών των παραγόντων επιρροής της οικονομικής ευημερίας. Παρατηρείται ότι οι μεταβλητές X_8 και X_{17} έχουν μικρότερη επίδραση στην προώθηση της «οικονομικής ευημερίας» μιας περιοχής. Από τις άλλες ανεξάρτητες μεταβλητές, οι X_2 , X_7 , X_9 και X_{15} φαίνεται να έχουν μια ισχυρή επίδραση, ενώ η επίδραση των υπολοίπων είναι λιγότερο σημαντική.

Πίνακας 5.1: Πρώτη Εφαρμογή-Η εκτίμηση της επίδρασης των παραγόντων στην οικονομική ευημερία

Ανεξάρτητες μεταβλητές	Εκτιμητές παραμέτρων	Τιμή της κατανομής t	Έλεγχος σημαντικότητας του t
Σταθερά	20,947	2,024	0,053
X ₇	-0,142	-3,444	0,002
X ₁₅	0,056	4,529	0,000
X ₂	-0,404	-3,734	0,001
X ₁	0,097	2,460	0,020
X ₈	0,117	0,867	0,389
X ₉	0,272	3,076	0,005
X ₁₂	0,286	2,874	0,008
X ₄	1,027	1,615	0,118
X ₁₁	-0,294	-2,627	0,014
X ₁₇	-0,692	-1,148	0,261

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

R² = 0.892, Διορθωμένο (adj) R² = 0.853, F = 23.059
Βαθμοί ελευθερίας: 28, Παρατηρήσεις: 39

Δεύτερη Εφαρμογή

Στην προσπάθεια εξαγωγής περισσότερο αξιόπιστων αποτελεσμάτων γίνεται μια δεύτερη εφαρμογή του υποδείγματος γραμμικής παλινδρόμησης, όπου χρησιμοποιούνται όλοι οι παράγοντες που περιλήφθηκαν κατά το πρώτο σενάριο με τη διαφορά ότι δε λαμβάνεται υπόψη ο παράγων «φοιτητές ανά κάτοικο», ενώ τέλος, συμπεριλαμβάνονται δύο νέοι παράγοντες, «το ποσοστό των απασχολούμενων % του συνολικού πληθυσμού του νομού» και «η ύπαρξη ή όχι Βιομηχανικής Περιοχής». Στον πίνακα 5.2 φαίνεται η επίδραση αυτών των παραγόντων στην οικονομική ευημερία των νομών και διαπιστώνεται ότι οι μεταβλητές X₄, X₇, X₈, X₁₃ και X₃ δε δίνουν τα κατάλληλα αποτελέσματα. Ακόμη, την ισχυρότερη επίδραση φαίνεται να έχουν οι μεταβλητές X₁, X₂, X₁₂, X₁₁ και X₁₅, ενώ οι υπόλοιπες μεταβλητές δίνουν καλά αποτελέσματα με λιγότερη όμως επίδραση.

Πίνακας 5.2: Δεύτερη Εφαρμογή-Η εκτίμηση της επίδρασης των παραγόντων στην οικονομική ευημερία

Ανεξάρτητες μεταβλητές	Εκτιμητές παραμέτρων	Τιμή της κατανομής t	Έλεγχος σημαντικότητας του t
Σταθερά	17,58	1,496	0,146
X₇	-0,124	-2,525	0,018
X₁₅	0,055	4,194	0,000
X₂	-0,355	-2,784	0,010
X₁	0,102	2,648	0,013
X₉	0,235	2,074	0,048
X₄	1,066	1,626	0,115
X₈	0,162	1,109	0,277
X₁₂	0,25	2,677	0,012
X₁₁	-0,3	-2,65	0,013
X₁₃	0,13	0,947	0,352
X₃	-1,393	-0,903	0,375

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

R² = 0.892, Διορθωμένο (adj) R² = 0.848, F = 20.332
Βαθμοί ελευθερίας: 27 , Παρατηρήσεις: 39

Τρίτη Εφαρμογή - Προτεινόμενο Υπόδειγμα

Τα ικανοποιητικότερα αποτελέσματα δίνει μια τρίτη εφαρμογή του υποδείγματος όπου περιλαμβάνονται οι εξής παράγοντες: το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, ο αριθμός των κλινών ξενοδοχειακών καταλυμάτων ανά 1000 κατοίκους, οι κρατικές παρεμβάσεις και κίνητρα, το συνολικό δυναμικό της περιοχής μελέτης, η βιομηχανία % ΑΕΠ, η ύπαρξη λιμανιού ή/και αεροδρομίου, η γεωργία % ΑΕΠ και τέλος, το μορφωτικό επίπεδο. Η αφαίρεση από το υπόδειγμα των μεταβλητών εκείνων που συμπεριλαμβάνονταν στις δύο προηγούμενες εφαρμογές στηρίχθηκε στο γεγονός ότι οι νέες εκτιμήσεις είναι περισσότερο αξιόπιστες και αξιοποιήσιμες. Έτσι, σύμφωνα με τον πίνακα 5.3 προκύπτει ότι στη συγκεκριμένη εφαρμογή οι συντελεστές εμφανίζουν τη χαμηλότερη συσχέτιση από ό,τι στις προηγούμενες εφαρμογές και τα αποτελέσματα είναι ικανοποιητικότερα.

Πίνακας 5.3: Τρίτη Εφαρμογή-Η εκτίμηση της επίδρασης των παραγόντων στην οικονομική ευημερία

Ανεξάρτητες μεταβλητές	Εκτιμητές παραμέτρων	Τιμή της κατανομής t	Έλεγχος σημαντικότητας του t
Σταθερά	20,724	1,93	0,063
X₇	-0,127	-2,766	0,010
X₁₅	0,051	3,937	0,000
X₂	-0,408	-3,416	0,002
X₁	0,134	3,402	0,002
X₉	0,290	2,963	0,006
X₄	1,118	1,636	0,112
X₈	0,235	1,669	0,105
X₁₂	0,191	2,061	0,048

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

$R^2 = 0.855$, Διορθωμένο (adj) $R^2 = 0.817$, $F = 22.176$

Βαθμοί ελευθερίας: 30, Παρατηρήσεις: 39

Από την προσεκτική μελέτη των αποτελεσμάτων της τρίτης εφαρμογής του υποδείγματος μπορούν να προκύψουν τα εξής συμπεράσματα:

Ο συντελεστής **X₁₅** είναι στατιστικά σημαντικός, γεγονός που αποδεικνύει ότι η οικονομική ευημερία μιας περιοχής εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τον τομέα του τουρισμού, που στο υπόδειγμα προσμετρήθηκε με το δείκτη του αριθμού κλινών τουριστικών καταλυμάτων ανά 1000 κατοίκους. Το παραπάνω οδηγεί έμμεσα στο συμπέρασμα ότι η ύπαρξη φυσικών-τουριστικών πόρων σε μια περιοχή ασκεί ελκτική δύναμη στη δημιουργία και λειτουργία οικονομικών δραστηριοτήτων που επιφέρουν ανάπτυξη. Επομένως, η ορθολογική αξιοποίηση αυτών των πόρων αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κλειδιά της οικονομικής επιτυχίας των περιοχών.

Οι κρατικές παρεμβάσεις και τα παρεχόμενα κίνητρα (συντελεστής **X₁**), που πραγματοποιούνται μέσω των επιδοτήσεων που ορίζει ο αναπτυξιακός νόμος, αποτελούν σημαντικότατο παράγοντα επίτευξης οικονομικής ευημερίας. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι για να αναπτυχθεί μια περιοχή δε μπορεί να βασίζεται μόνο στα εσωστρεφή συγκριτικά της πλεονεκτήματα, αλλά έχει ανάγκη και από την καθιέρωση μιας κρατικής πολιτικής, η οποία θα κατοχυρώνεται και θα πραγματοποιείται εντός ενός νομικού πλαισίου.

Ο συντελεστής X_2 ακολουθεί αμέσως μετά σε σημαντικότητα. Ο συντελεστής αυτός απεικονίζει το συνολικό δυναμικό της περιοχής, δηλαδή τον όγκο των οικονομικών δραστηριοτήτων που η περιοχή έχει δυνατότητα προσέγγισης, αλλά και την οικονομική δυνατότητα στο εσωτερικό της ίδιας της περιοχής. Εντός αυτού του παράγοντα περιλαμβάνεται ο παράγων της χρονοαπόστασης, ο οποίος επηρεάζεται από το μεταφορικό δίκτυο. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, κι επειδή όπως αιτιολογήθηκε και παραπάνω, λαμβάνονται υπόψη μόνο οι ηπειρωτικοί νομοί της χώρας, το οδικό δίκτυο είναι εκείνο που ενδιαφέρει. Επομένως, έμμεσα συνεπάγεται ότι η επαρκής και ποιοτικά καλή οδική σύνδεση μιας περιοχής με τις άλλες, αλλά και στο εσωτερικό της αποτελεί σημαντικό παράγοντα προώθησης της οικονομικής ευημερίας.

Σημαντικό ρόλο, επίσης, φαίνεται να διαδραματίζει και η συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα (παράγοντας X_9) στην οικονομία της περιοχής. Κρίνεται, επομένως, πολύ αποτελεσματική η δραστηριοποίηση των περιοχών σε βιοτεχνικούς και βιομηχανικούς κλάδους, εφόσον προκαλούν κινητήριο μοχλό για μια σειρά από άλλες αναπτυξιακές διαδικασίες, όπως για παράδειγμα η δημιουργία θέσεων εργασίας, η αύξηση του εξαγόμενου προϊόντος κ.ά.

Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν είναι, επιπλέον, ένας σημαντικός παράγοντας επιρροής της οικονομικής ανάπτυξης μιας περιοχής (συντελεστής X_7). Αυτό το γεγονός δύσκολα αμφισβητείται, μιας και το ΑΕΠ αποτελεί τον πιο πολυχρησιμοποιημένο δείκτη μέτρησης και υπολογισμού της ανάπτυξης των περιφερειών και των χωρών.

Η ύπαρξη πληθυσμού με υψηλό επίπεδο μόρφωσης (συντελεστής X_{12}) είναι κρίσιμος παράγοντας για την ανάπτυξη μιας περιοχής, προκαλώντας θετικά αποτελέσματα. Αυτό οφείλεται στο ότι η μερίδα του πληθυσμού που είναι επιστημονικά καταρτισμένη μπορεί να προάγει αναπτυξιακές δραστηριότητες μέσω της ορθολογικής χρήσης των τεχνολογικών επιτευγμάτων και της έρευνας.

Όπως και ο δευτερογενής τομέας, έτσι και ο πρωτογενής αποτελεί έναν ακόμη παράγοντα που ευνοεί την ανάπτυξη μιας περιοχής (συντελεστής X_8). Έτσι, το ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενούς τομέα στο ΑΕΠ της περιοχής υποδηλώνει την οικονομική της ευημερία. Όσο μεγαλύτερη είναι η δραστηριοποίηση της περιοχής σε

παραγωγικές διαδικασίες τόσο περισσότερο αυξάνονται οι δυνατότητες ανάπτυξής της. Οι λόγοι είναι παρόμοιοι με αυτούς που προαναφέρθηκαν για το δευτερογενή τομέα.

Τέλος, ο συντελεστής X_4 έχει τη χαμηλότερη σημαντικότητα από τους άλλους, ωστόσο, θεωρείται πολύ σπουδαίος. Είναι εύλογο ότι η ύπαρξη λιμανιού ή/και αεροδρομίου ωφελεί ιδιαίτερα μια περιοχή, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην ανάπτυξη εμπορευματικών δραστηριοτήτων. Πέρα από τη διακίνηση προϊόντων, η διακίνηση προσώπων είναι επίσης πολύ σημαντική διότι συνεπάγεται τη χρήση μιας σειράς συμπληρωματικών οικονομικών δραστηριοτήτων από τους επισκέπτες των περιοχών.

Συμπεράσματα

Παραπάνω έγινε παρουσίαση ενός υποδείγματος γραμμικής παλινδρόμησης, όπου την εξαρτημένη μεταβλητή αποτέλεσε η οικονομική ευημερία, ενώ μια σειρά από ποικίλους παράγοντες χρησιμοποιήθηκαν ως ανεξάρτητες μεταβλητές. Το μοντέλο αυτό εφαρμόστηκε για τους 39 ηπειρωτικούς νομούς της Ελλάδας, ενώ πραγματοποιήθηκαν πολλές εφαρμογές του, από τις οποίες τρεις θεωρήθηκαν οι πιο αξιόπιστες και τελικά επιλέχθηκε μία ως η πιο αποτελεσματική.

Η τελική εφαρμογή, λοιπόν, προσφέρει τη δυνατότητα για εξαγωγή ορισμένων συμπερασμάτων σχετικά με το ποιοι είναι οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την οικονομική ευημερία μιας περιοχής και σε τι βαθμό ο καθένας. Το γεγονός αυτό θα βοηθήσει την κρατική, περιφερειακή και τοπική πολιτική να κατευθυνθεί σε εκείνες ακριβώς τις ενέργειες και δράσεις που θα είναι περισσότερο αποτελεσματικές για την εκάστοτε περίπτωση μελέτης. Έτσι:

- Η παραγωγική διάρθρωση διαδραματίζει ένα πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη μιας περιοχής και είναι εύλογο ότι όσο μεγαλύτερη είναι η δραστηριοποίηση της περιοχής στους παραγωγικούς τομείς τόσο μεγαλύτερη ανάπτυξη επιτυγχάνει.
- Οι τουριστικές δραστηριότητες αποτελούν καθοριστικό παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης, επομένως οι εκάστοτε πολιτικές οφείλουν να κατευθυνθούν προς την

αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων που προκαλούν την τουριστική δραστηριότητα.

- Η κατασκευή και λειτουργία σημαντικών έργων υποδομής, όπως είναι τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, εξυπηρετούν τις παραγωγικές δραστηριότητες των περιοχών, επομένως προάγουν οικονομική ανάπτυξη.
- Η κατασκευή και λειτουργία διαπεριφερειακών συγκοινωνιακών έργων -και κυρίως οδικών- είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες, καθώς μεταβάλουν την προσιτότητα των περιοχών και, συνεπώς, ευνοούν την ανάπτυξη ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών σχέσεων και τέλος,
- Η κρατική παρέμβαση, μέσω των παροχών και των κινήτρων της, μπορεί να αποτελέσει την κινητήρια δύναμη για την προώθηση της ανάπτυξης.

Πέρα από τα παραπάνω συμπεράσματα, το προτεινόμενο υπόδειγμα μπορεί να τροποποιηθεί ή/και να επεκταθεί και, επομένως, να τροποποιηθούν ή να διευρυνθούν τα αποτελέσματα του. Με τον τρόπο αυτό, μπορούν να εξεταστούν διαφορετικές σχέσεις μεταξύ των παραγόντων και έτσι να προκύψουν ειδικότερα συμπεράσματα που αφορούν την ανάπτυξη των περιοχών.

5.3.2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΣΤΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Από τους οκτώ παράγοντες επιρροής της οικονομικής ευημερίας, ο παράγων ‘Συνολικό Δυναμικό’ περιλαμβάνει στον υπολογισμό του τις χρονοαποστάσεις των νομών από άλλους νομούς, αλλά και τον απαιτούμενο χρόνο για τις ενδονομαρχιακές μετακινήσεις. Για το λόγο αυτό, ο παράγοντας αυτός θα χρησιμοποιηθεί για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη μεταβολή της οικονομικής ευημερίας των νομών κατά το έτος 2010. Οι υπόλοιποι επτά παράγοντες δε θα συμπεριληφθούν στον παραπάνω υπολογισμό, για το λόγο ότι δεν περιλαμβάνουν το στοιχείο της *προσιτότητας*. Η παραπάνω διαδικασία στηρίζεται στο ότι επιθυμείται να προβλεφθεί η οικονομική ευημερία των περιοχών μετά τη διέλευση της Ιόνιας Οδού, μιας και το έργο αυτό αποτελεί το αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας. Τέλος, ως χρονικό σημείο αναφοράς χρησιμοποιείται το έτος 2010, που αποτελεί «επίσημως» το έτος ολοκλήρωσης και λειτουργίας του Δυτικού Οδικού Άξονα.

Χρησιμοποιώντας λοιπόν το ‘Συνολικό Δυναμικό’ των ηπειρωτικών νομών της Ελλάδας το έτος 2001, καθώς και το ‘Συνολικό Δυναμικό’ που προβλέπεται για το έτος 2010 και την οικονομική ευημερία των νομών κατά το έτος 2001, ζητείται να προβλεφθεί η οικονομική ευημερία κατά το έτος 2010. Η εξίσωση που χρησιμοποιείται έχει την εξής μορφή:

$$dY_v = \frac{\partial Y}{\partial X} * dX_v \quad (5.5)$$

όπου:

- dY_v : Η διαφορά της οικονομικής ευημερίας του έτους 2010 από την οικονομική ευημερία του έτους 2001
- $\frac{\partial Y}{\partial X}$: Ο συντελεστής βαρύτητας του παράγοντα ‘Συνολικού Δυναμικού’ (0,134) (βλ. πίνακα 5.3)
- dX_v : Η διαφορά του Συνολικού Δυναμικού του έτους 2010 από το Συνολικό Δυναμικού του έτους 2001
- v : Ο εκάστοτε νομός.

5.3.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αντικαθιστώντας στην εξίσωση τα αντίστοιχα στοιχεία για τον εκάστοτε νομό προκύπτουν τα εξής αποτελέσματα του πίνακα 5.4, τα οποία λαμβάνουν υπόψη την κατασκευή μόνο της Ιόνιας Οδού, χωρίς τα υπόλοιπα αναπτυξιακά έργα.

Πίνακας 5.4: Η οικονομική ευημερία των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού τα έτη 2001 και 2010 και ποσοστιαία αύξησή της

Νομός	Οικονομική Ευημερία 2001	Οικονομική Ευημερία 2010	Αύξηση Ευημερίας - Ποσοστό % (2010)
Αιτ/νίας	22,35	23,94	7,14
Αχαΐας	32,90	34,08	3,60
Ηλείας	28,85	29,47	2,16
Μεσσηνίας	26,75	27,26	1,92
Άρτας	19,75	20,73	4,95
Ιωάννινας	33,55	34,66	3,32
Πρέβεζας	25,45	26,19	2,90

Πηγή: Πετράκος και Ψυχάρης (2004), Ιδία επεξεργασία

Η κατασκευή και λειτουργία της Ιόνιας Οδού, προκαλεί, όπως είναι αυτονόητο, ποιοτική βελτίωση και αύξηση των διανομαρχιακών και διαπεριφερειακών μετακινήσεων. Ακόμη, λόγω του ότι ο Δυτικός Οδικός Άξονας ανήκει στα Διευρωπαϊκά Μεταφορικά Δίκτυα, πέρα από τοπική και περιφερειακή σημασία, πραγματοποιεί μεταφορικές εξυπηρετήσεις εθνικού και διεθνούς επιπέδου με πολύ υψηλό επίπεδο προδιαγραφών. Επομένως, η Ιόνια Οδός λαμβάνεται υπόψη στον παράγοντα ‘Συνολικό Δυναμικό’, ο οποίος αποδεικνύεται ότι επηρεάζει την οικονομική ευημερία των νομών.

Παρατηρώντας, λοιπόν, τον πίνακα 5.4 προκύπτει ότι η μείωση των χρονοαποστάσεων, άρα και η αύξηση του συνολικού δυναμικού των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού, προκαλεί αυξητικά αποτελέσματα και στην οικονομική τους ευημερία. Συγκεκριμένα, τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζει ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας σε ποσοστό 7,14%, που θεωρείται πολύ σημαντικό, εφόσον αυτή η ποσοστιαία αύξηση οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στη διέλευση της Ιόνιας Οδού. Ομοίως, ευνοείται σημαντικά και ο Νομός Άρτας, που σημειώνει αύξηση της ευημερίας του κατά 4,95%, ο Νομός Αχαΐας με ποσοστό 3,60% και ο Νομός Ιωαννίνων με ποσοστό 3,32%. Αύξηση της τάξης 1,90% έως 2,90% εμφανίζουν οι Νομοί Πρέβεζας, Ηλείας και Μεσσηνίας.

Τα παραπάνω αποτελέσματα όμως δε θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν αντικειμενικά διότι απομονώνουν την Ιόνια Οδό από τα υπόλοιπα έργα υποδομής της χώρας, για το λόγο αυτό, κρίθηκε σκόπιμο να εξεταστεί το σύνολο των έργων οδικών υποδομών της Ελλάδας επειδή αποτελούν μια πραγματικότητα που επηρεάζει ούτως ή άλλως την οικονομική και αναπτυξιακή πορεία της περιοχής μελέτης. Έτσι, προέκυψε ο παρακάτω πίνακας:

Πίνακας 5.5: Η οικονομική ευημερία των ηπειρωτικών νομών της Ελλάδας για όλα τα έργα για τα έτη 2001 και 2010 και ποσοστιαία αύξηση της

Νομός	Οικονομική Ευημερία 2001	Οικονομική Ευημερία 2010	Αύξηση Ευημερίας - Ποσοστό % (2010)
Αιτ/νίας	22,35	24,23	8,40
Αχαΐας	32,90	34,37	4,47
Ηλείας	28,85	30,15	4,51
Μεσσηνίας	26,75	28,32	5,86
Άρτας	19,75	21,81	10,45
Ιωάννινας	33,55	35,59	6,08
Πρέβεζας	25,45	27,32	7,33

Πηγή: Πετράκος και Ψυχάρης (2004), Ιδία επεξεργασία

Από τον πίνακα 5.5 συμπεραίνεται ότι, όπως μόνο για την Ιόνια Οδό έτσι και για όλα τα έργα, η οικονομική ευημερία των εξεταζόμενων νομών παρουσιάζει αύξηση (βλ. **Χάρτη Β-1**, παράρτημα χαρτών). Συγκεκριμένα, οι Νομοί Άρτας, Αιτωλοακαρνανίας και Πρέβεζας εμφανίζουν τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση με 10,45%, 8,40% και 7,33% αντίστοιχα. Ακολουθούν οι Νομοί Ιωαννίνων και Μεσσηνίας με ποσοστά 6,08% και 5,86% αντίστοιχα και τέλος, οι Νομοί Ηλείας και Αχαΐας με αύξηση 4,51% και 4,47% αντίστοιχα.

Επομένως, από την εφαρμογή του παραπάνω υποδείγματος προκύπτει ότι η διέλευση της Ιόνιας Οδού είτε μόνη της είτε σε συνδυασμό με τα σημαντικότερα οδικά έργα της Ελλάδος (Εγνατία Οδός, ΠΑΘΕ, Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου) προκαλεί αύξηση της οικονομικής ευημερίας των νομών διέλευσής της για το έτος 2010 κατά ένα σημαντικό ποσοστό της τάξεως 4,5% έως 10,5%. Το γεγονός αυτό διαλύει τις αμφιβολίες σχετικά με τη συμβολή του έργου στην ώθηση της ανάπτυξης των περιοχών. Τέλος, επειδή η οικονομική ευημερία αποτελεί συνιστώσα πολλών άλλων παραγόντων (π.χ. παραγωγική διάρθρωση, πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, υποδομές, φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι κτλ) αυτό συνεπάγεται ότι το έργο θα μεταβάλει επίσης αυξητικά και πολλούς από αυτούς τους παράγοντες.

5.4. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

5.4.1. ΓΕΝΙΚΑ

Για την καλύτερη εκτίμηση των επιπτώσεων στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, αυτές εξετάζονται σε δύο ξεχωριστές φάσεις, τη **φάση κατασκευής και τη φάση λειτουργίας**. Παράλληλα, η περιοχή μελέτης χωρίζεται σε δύο ενότητες. Η πρώτη περιλαμβάνει το Βόρειο Τμήμα (από τη ζεύξη και πάνω) και το Νότιο Τμήμα (από τη ζεύξη και κάτω)¹ και η δεύτερη τη Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Τα παρακάτω γενικά συμπεράσματα προκύπτουν από τους εκτιμώμενους κυκλοφοριακούς φόρτους (βλ. **Χάρτη Β-2**, παράρτημα χαρτών) και τη χρήση περιβαλλοντικών δεικτών. Τέτοιοι

¹ Όπου δεν γίνεται διάκριση μεταξύ των επιπτώσεων στο Βόρειο και Νότιο Τμήμα και των επιπτώσεων κατά την κατασκευή και κατά τη λειτουργία εννοείται ότι ισχύουν οι ίδιες επιδράσεις και για τις δύο περιπτώσεις.

δείκτες είναι η σταθερότητα του εδάφους υποδοχής του έργου, ο αριθμός των κατοίκων που εκτίθενται σε πιθανές επιπτώσεις του, το μήκος της χάραξης που διέρχεται από ευαίσθητες περιοχές κ.ά. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι ακολουθεί μια χωρική προβολή των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε όλες τις μορφές τους (έδαφος, νερό, αέρας κτλ) από τη διέλευση του άξονα (βλ. **Χάρτη Β-3**, παράρτημα χαρτών) παρά μια καθαρά περιβαλλοντική μελέτη αυτών.

5.4.2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Οι περιβαλλοντικοί δείκτες που χρησιμοποιήθηκαν είναι αντιπροσωπευτικοί για κάθε ζήτημα μελέτης που αφορά το περιβάλλον και αποτελούν μετρήσιμες, γενικώς, ποσότητες που λαμβάνουν οριακές τιμές.

Πιο συγκεκριμένα, ανάλογα με κάθε πτυχή του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος που εξετάζεται κατηγοριοποιούνται ως εξής:

Πίνακας 5.6: Οι περιβαλλοντικοί δείκτες

ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	ΔΕΙΚΤΕΣ	ΟΡΙΑΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΔΕΙΚΤΩΝ
1. ΕΔΑΦΟΣ	Σταθερότητα του εδάφους	Σχηματισμοί ευσταθείς, ανθεκτικοί και συμπαγείς
		Σχηματισμοί ελαφρά έως μέτρια διαβρωμένοι και αποσαθρωμένοι
		Σχηματισμοί πολύ διαβρωμένοι και αποσαθρωμένοι
2. ΑΕΡΑΣ (τοπικά)	Αριθμός κατοίκων των γειτονικών οικισμών (500μ.)	Κανένας κάτοικος οικισμού
		Από 1 έως 5000 κάτοικοι Περισσότεροι από 5001 κάτοικοι
3. ΝΕΡΑ	Μήκος της χάραξης που διέρχεται από ευαίσθητες περιοχές	Ποσοστό της χάραξης μικρότερο από 5% του συνολικού μήκους
		Ποσοστό της χάραξης μεταξύ 5,01 και 20% του συνολικού μήκους
		Ποσοστό της χάραξης μεγαλύτερο από 20,01% του συνολικού μήκους
4.ΧΛΩΡΙΔΑ,ΠΑΝΙΔΑ, ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ	Κατάτμηση και εγγύτητα του οδικού άξονα με ευαίσθητες περιοχές	Ποσοστό αποκοπόμενης έκτασης < 5% και μήκος δρόμου σε ενδιάμεση

		<p>απόσταση ή χωρίς αμεσότητα από ευαίσθητη περιοχή (500 < απόσταση < 2000 μ. ή χωρίς οπτική επαφή)</p> <p>Ποσοστό αποκοπτόμενης έκτασης μεταξύ 5.01 και 20% και μήκος δρόμου σε ενδιάμεση απόσταση και αμεσότητα (απόσταση μεταξύ 200 και 501 μ. και με μέτρια αμεσότητα)</p> <p>Ποσοστό αποκοπτόμενης έκτασης > 20.01% και Μήκος δρόμου σε μικρή απόσταση και με μεγάλη αμεσότητα (απόσταση < 200 μ και με οπτική επαφή)</p>
5. ΘΟΡΥΒΟΣ	Αριθμός κατοίκων που επηρεάζεται από το θόρυβο	<p>Κανένας κάτοικος οικισμού</p> <p>Από 1 έως 5000 κάτοικοι</p> <p>Περισσότεροι από 5001 κάτοικοι</p>
6. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	Κατάτμηση και εγγύτητα του οδικού άξονα από πολιτιστικούς χώρους	<p>Ποσοστό αποκοπτόμενης έκτασης < 5% και μήκος δρόμου σε ενδιάμεση απόσταση ή χωρίς αμεσότητα από ευαίσθητη περιοχή (500 < απόσταση < 2000 μ. ή χωρίς οπτική επαφή)</p> <p>Ποσοστό αποκοπτόμενης έκτασης μεταξύ 5,01 και 20% και μήκος δρόμου σε ενδιάμεση απόσταση και αμεσότητα (απόσταση μεταξύ 200 και 501 μ. και με μέτρια αμεσότητα)</p> <p>Ποσοστό αποκοπτόμενης έκτασης > 20.01 % και μήκος δρόμου σε μικρή απόσταση και με μεγάλη αμεσότητα (απόσταση < 200 μ. και με οπτική επαφή)</p>
7. ΓΕΩΡΓΙΑ	Μήκος της χάραξης που διέρχεται από γεωργικές περιοχές	<p>Ποσοστό χάραξης μικρότερο από 5%</p> <p>Ποσοστό χάραξης μεταξύ 5,01 και 20%</p> <p>Ποσοστό χάραξης μεγαλύτερο από 20,01%</p>

Πηγή: Αργυρόπουλος (2004)

Οι παραπάνω δείκτες χρησιμοποιήθηκαν με δύο τρόπους:

- α) Μέσω χαρτογραφικής αποτύπωσης με τη χρήση του συστήματος γεωγραφικών πληροφοριών.
- β) Μέσω πληροφοριών των αναμενόμενων επιπτώσεων με τη μορφή κειμένου και πινάκων (Αργυρόπουλος, 2004: 10, κεφ. 3).

5.4.3. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

5.4.3.1. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

Έδαφος

Κατά την κατασκευή

Βόρειο Τμήμα

Οι συνέπειες που παρατηρούνται από τη διέλευση ενός οδικού άξονα στο έδαφος μιας περιοχής εντοπίζονται κυρίως κατά την κατασκευή του έργου, όταν πραγματοποιούνται αλλοιώσεις του εδάφους, και πιθανόν να επηρεάζεται η γεωλογική ευστάθεια των περιοχών και ιδιαίτερα των γεωλογικά ευαίσθητων περιοχών.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το δείκτη σταθερότητας του εδάφους, το Βόρειο και Νότιο Τμήμα διέλευσης της Ιόνιας Οδού διαθέτουν ως επί το πλείστον περιοχές μέσης ευαισθησίας που εντοπίζονται κυρίως στα κομβικά σημεία αυτών, καθώς και στις ζώνες όπου η Οδός διέρχεται πολύ κοντά από λίμνες και βουνά. Αν και ευαίσθητες οι παραπάνω περιοχές δεν αναμένεται να αντιμετωπίσουν σημαντικές επιπτώσεις.

Ο παραπάνω δείκτης σταθερότητας προκύπτει ως ο λόγος του μήκους της χάραξης που διέρχεται από περιοχές γεωλογικής ευαισθησίας προς το συνολικό μήκος της χάραξης της Ιόνιας Οδού (Αργυρόπουλος, 2004: 102-207, κεφ. 6).

Κατά τη λειτουργία

Κατά τη λειτουργία του έργου δεν αναμένονται επιπτώσεις στο έδαφος της περιοχής, καθώς οι κυριότερες προκαλούνται κατά την κατασκευή και η περιοχή γρήγορα προσαρμόζεται στις νέες συνθήκες μετά την αποπεράτωση του άξονα.

Αέρας

Κατά τη κατασκευή

Οι επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα της περιοχής μελέτης παρατηρούνται, όπως και στην περίπτωση του εδάφους, κατά την περίοδο κατασκευής του έργου. Κυρίως, οι οχλήσεις προέρχονται από την εκπομπή σκόνης. Οι εκπομπές αυτές της σκόνης δε θεωρούνται σημαντικές ώστε να εξετασθούν αναλυτικά.

Κατά τη λειτουργία

Βόρειο Τμήμα

Ως δείκτης χρησιμοποιείται η απόσταση των οικισμών από την Οδό με όριο τα 500 μ., καθώς και ο αριθμός των κατοίκων που εκτίθενται σε κάποιο βαθμό ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι οικισμοί που βρίσκονται εντός του ορίου και πιθανόν να επηρεαστούν από τις εκπομπές σκόνης και γενικότερα των αέριων ρύπων είναι εκείνοι που βρίσκονται κυρίως κοντά στις παρακάμψεις. Μετά από εξέταση των κυκλοφοριακών φόρτων που θα δημιουργηθούν στις περιοχές αυτές αποδεικνύεται ότι το ατμοσφαιρικό περιβάλλον των οικισμών αυτών δεν επιβαρύνεται σημαντικά από τη λειτουργία του άξονα (Αργυρόπουλος, 2004: 102-207, κεφ. 6).

Νότιο Τμήμα

Οι προβλεπόμενες παρακάμψεις στα σημαντικότερα αστικά κέντρα και το γεγονός ότι στο μεγαλύτερο μέρος του το Νότιο Τμήμα ακολουθεί τη χάραξη του υφιστάμενου δικτύου δεν επιβαρύνουν επιπλέον τους οικισμούς άμεσης επιρροής του.

Νερά

Κατά την κατασκευή

Βόρειο Τμήμα

Το Βόρειο Τμήμα περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό φυσικών πόρων και κυρίως λιμνών και ποταμών. Τα περισσότερα από τα παραπάνω φυσικά οικοσυστήματα ανήκουν στις περιοχές RAMSAR και NATURA 2000. Με βάση την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής, φαίνεται ότι υπάρχει κίνδυνος να προκληθεί διατάραξη της ροής των ποταμών Εύηνου και Αχελώου, καθώς και διατάραξη των ακτών των κοντινών λιμνών και λιμνοθαλασσών (λίμνη Αμβρακία, Αμβρακικός Κόλπος). Παράλληλα, περιοχές μέσης ευαισθησίας αποτελούν οι πηγές Κλόκοβας και Φοινικιάς, οι πηγές στην περιοχή του Γοργόμυλου και η παραθαλάσσια περιοχή στον Πατραϊκό Κόλπο. Σύμφωνα, όμως, με τη χρήση δεικτών, οι οποίοι υπολογίζουν το λόγο του μήκους της χάραξης που διέρχεται από την ευαίσθητη περιοχή προς το συνολικό μήκος του άξονα, προκύπτει ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις αναμένεται να είναι μικρές λόγω ικανοποιητικής απόστασης του άξονα από αυτές τις περιοχές (Αργυρόπουλος, 2004: 102-207, κεφ. 6).

Νότιο Τμήμα

Αντίστοιχα, για το Νότιο Τμήμα παρατηρούνται σημαντικά οικοσυστήματα υψηλής ευαισθησίας, όπως είναι το Όρος Παναχαϊκό, το παραλιακό μέτωπο από το Μετόχι έως την Κυλλήνη, περιλαμβάνοντας τη λιμνοθάλασσα Κοτυχίου, καθώς και το παραλιακό τμήμα δίπλα από τον οικισμό της Γαστούνης και το τμήμα από το Κατάκολο έως την περιοχή της Ζαχάρως και την Κυπαρισσία. Οι παραπάνω περιοχές εντάσσονται στις περιοχές RAMSAR και NATURA 2000 υψηλής ευαισθησίας και μάλιστα βρίσκονται κοντά στη χάραξη της Ιόνιας Οδού, καθώς αυτή ακολουθεί την πορεία του παραλιακού μετώπου, αλλά σε κατάλληλη απόσταση ώστε να μην υποβληθούν σε σοβαρές επιπτώσεις.

Κατά τη λειτουργία

Βόρειο Τμήμα

Κατά τη λειτουργία της Οδού αναμένεται να παρατηρηθεί μερική επιβάρυνση των κοντινών λιμνών και λιμνοθαλασσών των ποταμών Εύηνου και Αχελώου και η παραθαλάσσια περιοχή στον Πατραϊκό Κόλπο. Χαμηλή επικινδυνότητα παρουσιάζουν οι πηγές της περιοχής, ενώ θετικές προβλέπονται οι συνέπειες για τη λίμνη των Ιωαννίνων, εφόσον θα επιτευχθεί αποφόρτισή της με τη νέα χάραξη.



Οι περιοχές που παρουσιάζουν σχετικά υψηλή ευαισθησία είναι αυτές που αφορούν επιφανειακά κυρίως νερά (Λιμνοθάλασσα Αιτωλικού, αποξηραμένη λίμνη Πενταλόφου, Λίμνη Λυσιμάχεια, Αχελώος, λίμνη Οζερού, ρέμα Κομποτίου, Άραχθος), αλλά και υπόγειες πηγές.

Ο κίνδυνος προέρχεται κατά τη λειτουργία από ελαφριά ρύπανση των επιφανειακών και υπόγειων νερών από την έκλυση των στερεών και υγρών καταλοίπων που απομένουν στο οδόστρωμα από την κίνηση των οχημάτων (λάστιχα, άσφαλτος, καύσιμα, ορυκτέλαια, σωματίδια κλπ), καθώς και από την απόπλυση των ίδιων ρύπων στην παράδια ζώνη (Αργυρόπουλος, 2004: 102-207, κεφ. 6).

Νότιο Τμήμα

Στο Νότιο Τμήμα, η πορεία της Ιόνιας Οδού, παράλληλα των ευαίσθητων παραλιακών περιοχών, αυξάνει την επικινδυνότητα υποβάθμισης των ζωνών αυτών που αναφέρθηκαν παραπάνω (φάση κατασκευής). Τα υπόλοιπα επιφανειακά και υπόγεια ύδατα δεν αναμένεται να επιβαρυνθούν σε μεγάλο βαθμό.

Χλωρίδα, Πανίδα, Οικοσυστήματα

Κατά την κατασκευή

Σοβαρές επιπτώσεις από τη διέλευση της Οδού δεν αναμένονται, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου. Οι μοναδικές συνέπειες που μπορεί να προκληθούν θα εντοπιστούν κυρίως στην άμεση περιοχή κατά μήκος της οδού. Αυτές αναμένεται να εμφανιστούν εξαιτίας της λειτουργίας των εργοταξίων, της σκόνης που αυτά θα προκαλούν συχνά και της αλλαγής του τοπίου, η οποία θα επηρεάσει τη συμπεριφορά της χλωρίδας και της πανίδας της περιοχής αφού σε αρκετές περιπτώσεις θα διέρχεται από καλλιεργούμενες εκτάσεις. Οι σημαντικότερες όμως επιπτώσεις παρουσιάζονται κατά τη λειτουργία του άξονα.

Κατά τη λειτουργία

Έχει αποδειχθεί ότι η μακροχρόνια έκθεση στη σκόνη και σε ρύπους αυτοκινήτων στην άμεση παράλληλη στον άξονα περιοχή (1μ.) οδηγεί σε μια σχετικά μικρή υποβάθμιση του περιβάλλοντος (και σύμφωνα με τη γενική εμπειρία) απομάκρυνση της πανίδας.

Ωστόσο, η μεγαλύτερη έκταση του οδικού άξονα διέρχεται από περιοχές όπου ήδη κυριαρχούν οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων καλλιεργειών, οικισμών και οδικού δικτύου. Επομένως, για αυτές τις περιοχές αναμένεται ότι η τοπική πανίδα έχει προσαρμοστεί σε συνθήκες όχλησης που μεταβάλλουν το μικρο-κλίμα της περιοχής και οι οποίες αναφέρονται κυρίως στα αυξημένα επίπεδα θορύβου, ατμοσφαιρικών ρύπων, στους κραδασμούς και στη χρήση φώτων από τα αυτοκίνητα τις νυχτερινές ώρες.

Παρόλα αυτά, η εγγύτητα του οδικού άξονα στις ευαίσθητες ζώνες της περιοχής μελέτης δύναται να τις επηρεάσει έμμεσα προκαλώντας αύξηση του ρίσκου ρύπανσης (ατμοσφαιρική, χημική), βελτίωση της ικανότητας πρόσβασης σε αυτές (π.χ. παράνομο κυνήγι), αύξηση της πιθανότητας πίεσης δευτερογενούς ανάπτυξης στην περιοχή (π.χ. διεύρυνση οδικού δικτύου, τουριστικές εγκαταστάσεις).

Τέτοιου είδους έμμεσες περιοχές επιρροής αποτελούν η λιμνοθάλασσα Αιτωλικού, ο ποταμός Αχελώος, η λίμνη Οζερού, ο ποταμός Άραχθος, ο κάμπος της Άρτας, η λίμνη Αμβρακία, το Θύαμον Όρος, τα όρη Αράκυνθος και Βαράσοβα, η λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου, ο ποταμός Εύηνος, το Όρος Παναχαϊκό, η λιμνοθάλασσα Κοτυχίου και σχεδόν το μεγαλύτερο τμήμα του παραλιακού μετώπου του Νομού Ηλείας και Μεσσηνίας (έως την Κυπαρισσία) (Αργυρόπουλος, 2004: 102-207, κεφ. 6).

Θόρυβος

Σχεδόν στο σύνολό τους, οι οικισμοί της περιοχής μελέτης βρίσκονται σε κατάλληλη απόσταση από τον άξονα ώστε να μην προκαλούνται οχλήσεις από το θόρυβο και την κυκλοφοριακή κίνηση. Από το δείκτη, ο οποίος μετράει τον αριθμό των κατοίκων που επιβαρύνονται με βάση δεδομένα επίπεδα θορύβου, προκύπτει ότι ακόμα και στην περίπτωση ορισμένων οικισμών κοντά στη χάραξη η όχληση δε θα είναι σημαντική.

Πολιτιστικό Περιβάλλον

Βόρειο Τμήμα

Όσον αφορά τους πολιτιστικούς χώρους της περιοχής μελέτης, εκείνοι που πιθανόν να δεχτούν κάποιες οχλήσεις είναι ο αρχαιολογικός χώρος κοντά στην Άρτα, ο αρχαιολογικός χώρος της Μακύνειας και της Καλυδώνας, το κάστρο της Κυρά Ρύνης, η αρχαία Αλκυρνά, ο αρχαιολογικός χώρος της Βαράσοβας και της αρχαίας Πλευρώνας και λιγότερο η αρχαία Λιμναία (Αργυρόπουλος, 2004: 102-207, κεφ. 6).

Νότιο Τμήμα

Οι αρχαιολογικοί χώροι του Νότιου Τμήματος δεν απειλούνται με υποβάθμιση εξαιτίας της κατασκευής και λειτουργίας του έργου. Τη μόνη περίπτωση ενδεχόμενης όχλησης αποτελεί το Κάστρο Χλεμούτσι στην περιοχή της Κυλλήνης στο Νομό Ηλείας.

Γεωργία

Κατά τη λειτουργία

Οι μοναδικές επιδράσεις που πιθανόν να δημιουργήσει η διέλευση του Δυτικού Άξονα στην περιοχή διέλευσής του θα προκύψουν κατά τη λειτουργία του έργου και θα αποτελέσουν μικρές επιδράσεις σε 1 μ. από το δρόμο εξαιτίας της αποψίλωσης των καλλιεργειών.

Φαίνεται ότι η ευρύτερη περιοχή του Νότιου Τμήματος αποτελείται από μεγάλες αρδεύσιμες εκτάσεις που αποτελούν σημαντικές καλλιεργήσιμες περιοχές. Έτσι, λοιπόν, αναμένεται η υποβάθμιση των γεωργικών καλλιεργειών κατά μήκος της νότιας χάραξης να είναι μεγαλύτερη από το Βόρειο Τμήμα (Αργυρόπουλος, 2004: 102-207, κεφ. 6).

5.4.3.2. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Οι περιβαλλοντικές συνέπειες της ζεύξης ως σημαντικό τμήμα της Ιόνιας Οδού αναμένεται να είναι κρίσιμες. Αυτό οφείλεται στα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής της γέφυρας η οποία περιλαμβάνει τον πυθμένα της θάλασσας, αλλά και το γενικότερο θαλάσσιο περιβάλλον, το θαλάσσιο μέτωπο των οικισμών εκατέρωθεν της γέφυρας, τη γεωργική γη και γενικά το δομημένο και αδόμητο περιβάλλον. Παράλληλα, το γεγονός ότι αποτελεί ένα δέκτη υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου, επιβαρύνει την ατμόσφαιρα της περιοχής (Καϊάφα, 2003: 229-31).

Εδώ εξετάζονται οι συνέπειες στο περιβάλλον μόνο κατά τη λειτουργία της γέφυρας διότι η γέφυρα βρίσκεται εδώ και ένα χρόνο ήδη στη φάση της λειτουργίας και η εξέταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την κατασκευή δε θα είχε ιδιαίτερο νόημα.

Κατά τη λειτουργία

Τα κυριότερα προβλήματα κατά τη φάση της λειτουργίας αναμένεται να προέλθουν από τους έντονους κυκλοφοριακούς φόρτους, το θόρυβο και τις χωρικές μεταβολές εκατέρωθεν της γέφυρας. Συγκεκριμένα, η αυξημένη κίνηση πάνω στη γέφυρα θα προκαλέσει μια μικρή επιβάρυνση του περιβάλλοντος, της οποίας η εξάπλωση αναμένεται να συμπεριλάβει τα παραθαλάσσια τμήματα των οικισμών του Ρίου και του Αντιρρίου. Συγχρόνως, ο θόρυβος που προκαλείται από την κυκλοφοριακή κίνηση και τα καλώδια ανάρτησης της γέφυρας θα αποτελέσει σημαντική πηγή όχλησης για τους κατοίκους των οικισμών αυτών. Τέλος, η οργάνωση του χώρου στα δυο άκρα της γέφυρας έχει ήδη αλλάξει ριζικά, επιβαρύνοντας τη γεωργική γη και αναμένονται ακόμα μεγαλύτεροι μετασχηματισμοί και προβλήματα συγκρούσεων χρήσεων γης, που θα προέρχονται από την εξάπλωση των οικιστικών, εμπορικών και άλλων χρήσεων γης και πιθανόν να υποβαθμίσουν το περιβάλλον (Καϊάφα, 2003: 229-31).

5.5. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

5.5.1. ΓΕΝΙΚΑ

Για την εξαγωγή πιο συγκεκριμένων και τεκμηριωμένων αποτελεσμάτων σχετικών με την επίδραση της διέλευσης του έργου στις χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης θα χρησιμοποιηθεί ένα υπόδειγμα, το οποίο έχει δημιουργηθεί για τη μελέτη των παραγόντων που επηρεάζουν τον τόπο εγκατάστασης των επιχειρήσεων και των παραγωγικών δραστηριοτήτων γενικότερα. Η εφαρμογή αυτού του υποδείγματος έχει μεγάλη σημασία για την περίπτωση της Ιόνιας Οδού αφού, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι δραστηριότητες που συνήθως συγκεντρώνονται και επηρεάζουν τις χρήσεις γης και γενικότερα τη φυσιογνωμία των περιοχών μετά την κατασκευή ενός διαπεριφερειακού οδικού άξονα αφορούν κυρίως παραγωγικές δραστηριότητες που είτε σχετίζονται με το ίδιο το οδικό δίκτυο είτε με τα οφέλη που προσφέρει ως μέσο διαμετακομισμού.

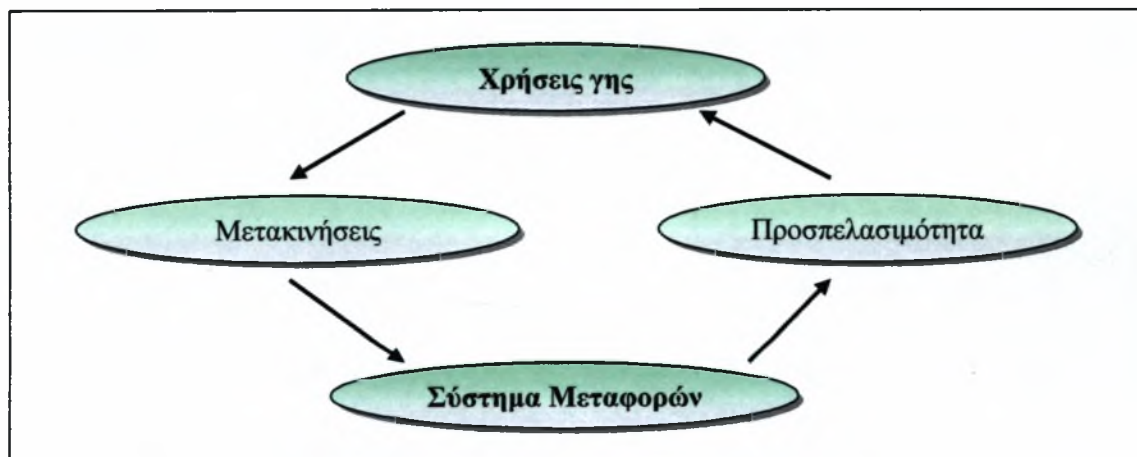
5.5.2. Αλληλεπίδραση Μεταφορών και Χρήσεων Γης

Έχει αποδειχθεί ότι η αλληλεπίδραση μεταξύ των συστημάτων μεταφορών και των χρήσεων γης είναι πολύ έντονη. Μάλιστα, το γεγονός ότι η αυτή η αλληλεπίδραση στο παρελθόν δε λήφθηκε υπόψη στο σχεδιασμό οδήγησε σε πολλά προβλήματα. Οι βασικές αρχές στις οποίες βασίστηκε η παραπάνω σχέση είναι ότι:

- Το σύστημα των χρήσεων γης επηρεάζει το μήκος, το σκοπό και τα γενικότερα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, καθώς και την πρόβλεψη της ζήτησης για μελλοντικές μετακινήσεις.
- Το σύστημα των μεταφορών, με βάση την κινητικότητα που παρέχει, δημιουργεί και διαμορφώνει τους χώρους εγκατάστασης συγκεκριμένων χρήσεων γης.

Το παρακάτω σχήμα απεικονίζει την ανάδραση μεταξύ του συστήματος των μεταφορών και των χρήσεων γης (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου και Ζαχαράκη, 2004: 134-6).

Διάγραμμα 5.2: Η αλληλεπίδραση των μεταφορών και των χρήσεων γης



Πηγή: Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Ζαχαράκη (2004)

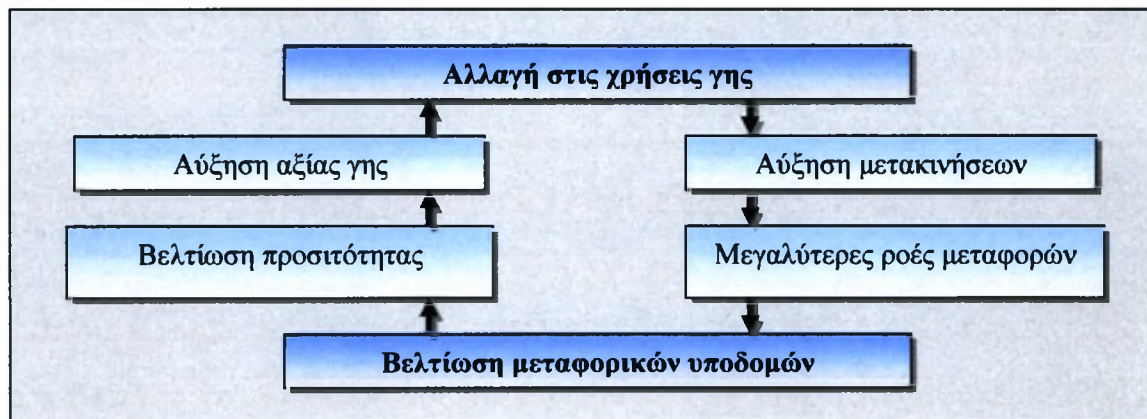
Τα επίπεδα στα οποία διακρίνονται οι επιδράσεις των συστημάτων μεταφορών στις χρήσεις γης είναι:

- Το περιφερειακό επίπεδο, όπου οι επιδράσεις των μετακινήσεων διαχέονται στην ευρύτερη περιοχή.
- Το επίπεδο της άμεσης ζώνης επιρροής του δρόμου κατά μήκος του και

- Το τοπικό επίπεδο και κυρίως τα κομβικά σημεία των δρόμου με άλλους άξονες (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου και Ζαχαράκη, 2004: 137).

Την αμφίδρομη σχέση που χαρακτηρίζει τις μεταφορικές υποδομές και τις χρήσεις γης περιγράφει ο Πολύζος (1998) με έναν οικονομικό κύκλο που απεικονίζεται παρακάτω.

Διάγραμμα 5.3: Η αμφίδρομη σχέση μεταξύ των χρήσεων γης και των μεταφορικών υποδομών



Πηγή: Πολύζος (1998)

Σύμφωνα, λοιπόν, με το παραπάνω σχήμα, μια αλλαγή στις χρήσεις γης μιας περιοχής προκαλεί την αύξηση των μετακινήσεων και των μεταφορικών ροών. Για αυτό το λόγο, δημιουργείται η ανάγκη βελτίωσης των μεταφορικών υποδομών, η οποία με τη σειρά της καθιστά τις περιοχές που συνδέει περισσότερο προσπελάσιμες και, επομένως, και ελκυστικότερες όσον αφορά τις επενδύσεις. Έτσι, λοιπόν, προκαλούνται συνήθως συγκεντρώσεις του δευτερογενούς τομέα και γενικώς των παραγωγικών δραστηριοτήτων που μεταβάλλουν τη διαμόρφωση των αξιών και των χρήσεων γης.

5.5.3. ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Στο υπόδειγμα, λοιπόν, το οποίο διαμορφώθηκε από τους Πολύζο και Πετράκο (2001) και του οποίου η εφαρμογή θα γίνει παρακάτω, σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει την επιλογή εγκατάστασης των επιχειρήσεων αποτελεί φυσικά η απόσταση. Παρόλα αυτά, δεν αποτελεί και το μοναδικό. Συγκεκριμένα, συμπεριλαμβάνονται παράγοντες που, συνήθως, λείπουν από τέτοιου είδους χωροταξικές αναλύσεις, γεγονός που δεν

οδηγεί στην εξαγωγή αντικειμενικών αποτελεσμάτων. Τέτοιοι είναι το φυσικό περιβάλλον, καθώς και οικονομικοί παράγοντες.

Στο παρακάτω υπόδειγμα χρησιμοποιούνται διαχρονικά εμπειρικά στοιχεία και, με τη βοήθεια ενός οικονομετρικού μοντέλου, υπολογίζεται ο βαθμός με τον οποίο κάθε παράγοντας επηρεάζει την επιλογή εγκατάστασης επιχειρήσεων. Η μέθοδος αυτή προσφέρει αρκετά αξιόπιστα συμπεράσματα, εφόσον τα στοιχεία που έχουν χρησιμοποιηθεί είναι σωστά και δεν παρατηρούνται μεταβολές στις γενικές συνθήκες (οικονομικές, κοινωνικές κτλ). Τέλος, η ανάλυση γίνεται για τους 39 ηπειρωτικούς νομούς της Ελλάδας, όπως και στην περίπτωση του υποδείγματος της οικονομικής ευημερίας.

Και εδώ η εξίσωση, η οποία θα περιγράψει το οικονομετρικό υπόδειγμα, είναι μια εξίσωση πολλαπλής παλινδρόμησης:

$$I_i = \alpha_0 + \sum_{k=1}^n \alpha_{ki} X_{ki} + \epsilon_i \quad (5.6)$$

$$\alpha_0, \alpha_k > 0, \quad \epsilon_i \sim N(0, \sigma_\epsilon^2)$$

όπου:

- I_i = Η συνολική ελκυστικότητα της περιοχής j για εγκατάσταση επιχειρήσεων
- X_{ki} = Οι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τις αποφάσεις εγκατάστασης επιχειρήσεων στην περιοχή i
- ϵ_i = Ο διαταρακτικός όρος της εξίσωσης.

Για τη μέτρηση της εξαρτημένης μεταβλητής, δηλαδή της ελκυστικότητας της περιοχής, θα χρησιμοποιηθούν οι συνολικές επενδύσεις σε κάθε νομό για την περίοδο 1991-1996 (ΥΠΕΘΟ 1996), ενώ οι παράγοντες που διαμορφώνουν την ελκυστικότητα ενός τόπου για εγκατάσταση επιχειρήσεων είναι οι εξής:

- X_1 = το «ίδιο» ή «άμεσο» συνολικό δυναμικό της
- X_2 = το «έμμεσο» δυναμικό ή το δυναμικό που την «περιβάλλει»
- X_3 = ο δείκτης φυσικών πόρων
- X_4 = η ύπαρξη ή όχι Βιομηχανικής Περιοχής
- X_5 = τα κίνητρα περιφερειακής ανάπτυξης

- X_6 = η ύπαρξη ή όχι αξιόλογου λιμένα ή αεροδρομίου
 X_7 = ο δείκτης παραγωγικού δυναμισμού της περιοχής
 X_8 = ο δείκτης πληθυσμού
 X_9 = ο δείκτης ευημερίας του πληθυσμού
 X_{10} = η θέση του νομού στη διοικητική ιεραρχία της χώρας.

Έτσι, η παραπάνω εξίσωση διαμορφώνεται ως εξής:

$$I_i = \alpha_0 + \alpha_1 X_{1i} + \alpha_2 X_{2i} + \alpha_3 X_{3i} + \alpha_4 X_{4i} + \alpha_5 X_{5i} + \alpha_6 X_{6i} + \alpha_7 X_{7i} + \alpha_8 X_{8i} + \alpha_9 X_{9i} + \alpha_{10} X_{10i} + \epsilon_i \quad (5.7)$$

Η εφαρμογή του παραπάνω υποδείγματος αναδεικνύει μερικούς από τους προαναφερθέντες παράγοντες ως τους σημαντικότερους, ωστόσο η παρουσίαση και ανάλυσή τους δεν αποτελεί σκοπό της παρούσας εργασίας. Έτσι λοιπόν, εκείνοι οι παράγοντες που ενδιαφέρουν αποκλειστικά στην προκειμένη περίπτωση είναι το 'Άμεσο και Έμμεσο Δυναμικό'. Αυτό συμβαίνει διότι μόνο αυτές οι μεταβλητές εμπεριέχουν στον υπολογισμό τους τις χρονοαποστάσεις, οι οποίες με τη διέλευση της Οδού επρόκειτο να μειωθούν. Επομένως, είναι σκόπιμο να εξεταστεί πώς και κατά πόσο θα επηρεάσει την επιλογή του τύπου εγκατάστασης επιχειρήσεων, άρα και τις χρήσεις γης γενικότερα, η Ιόνια Οδός.

Ακολουθεί η εφαρμογή του παραπάνω υποδείγματος στην περίπτωση των επτά νομών τους οποίους διασχίζει η Ιόνια Οδός μόνο για τους παράγοντες του Άμεσου και του Έμμεσου δυναμικού, όπως έγινε και στο υπόδειγμα της οικονομικής ευημερίας.

Η εξίσωση που χρησιμοποιείται έχει την εξής μορφή:

$$dY_v = \frac{\partial Y}{\partial X} * dX_v \quad (5.8)$$

όπου:

dY_v : Η διαφορά του συνόλου των επενδύσεων του έτους 2010 από το σύνολο των επενδύσεων του έτους 2001

$\frac{\partial Y}{\partial X}$: Ο συντελεστής βαρύτητας του παράγοντα 'Άμεσο Δυναμικό'

- dX_v : Η διαφορά του Άμεσου Δυναμικού του έτους 2010 από το Άμεσο Δυναμικό του έτους 2001
- v : Ο εκάστοτε νομός

Ομοίως η εξίσωση εφαρμόζεται και στην περίπτωση του Έμμεσου Δυναμικού.

5.5.4. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

Με εφαρμογή της εξίσωσης 5.8 υπολογίστηκε ότι η μεταβολή του αριθμού των επιχειρήσεων το 2010 (βλ. **Χάρτη Β-4α**, παράρτημα χαρτών) θα έχει ως εξής:

Πίνακας 5.7: Ποσοστό αύξησης επιχειρήσεων για το έτος 2010 με εφαρμογή του παράγοντα 'Άμεσο Δυναμικό'

Νομός	Αριθμός Επιχειρήσεων 2001	Αριθμός Επιχειρήσεων 2010	Αύξηση Επιχειρήσεων - Ποσοστό % (2010)
Αιτ/νίας	16068	16517	2,79
Αχαΐας	19989	20764	3,88
Ηλείας	13905	14311	2,92
Μεσσηνίας	15841	16182	2,15
Άρτας	3244	3356	3,46
Ιωαννίνων	11223	11578	3,16
Πρέβεζας	6314	6426	1,78

Πηγή: Πολύζος και Πετράκος (2001), Ιδία Επεξεργασία

Από τον πίνακα 5.7 προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

Οι Νομοί Αχαΐας, Άρτας και Ιωαννίνων εμφανίζουν μια ποσοστιαία αύξηση των επιχειρήσεων της τάξεως του 3,10% έως 3,90%. Συγκεκριμένα, στο Νομό Αχαΐας, οι επιχειρήσεις αυξάνονται κατά 3,88% το έτος 2010. Ο Νομός Αχαΐας αποτελεί ήδη έναν από τους δυναμικότερους νομούς της Δυτικής Ελλάδας και ιδιαίτερα μετά τη λειτουργία της Ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά, σε συνδυασμό με τη μελλοντική διέλευση της Οδού, ασκούν έλξη για την εγκατάσταση των επιχειρήσεων στην περιοχή. Η παραπάνω έλξη αναμένεται να παρατηρηθεί εντονότερα στην ευρύτερη περιοχή του αστικού κέντρου της Πάτρας διότι, με βάση την τάση της περιοχής μέχρι σήμερα, η Πάτρα εμφανίζεται να ελκύει τις επιχειρηματικές

δραστηριότητες περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο οικισμό του Νομού. Η τάση αυτή δε φαίνεται να μεταβάλλεται με τη διέλευση του άξονα. Το ίδιο συνέβη με την περίπτωση της ζεύξης, όπου η αναμενόμενη διάχυση των δραστηριοτήτων δεν πραγματοποιήθηκε παρά ενισχύθηκε περισσότερο ο ρόλος της Πάτρας ως σημαντικό *διοικητικό* κέντρο της χώρας. Τέλος, στο Νομό Αχαΐας με τη δημιουργία του Δυτικού άξονα θα συναντώνται δύο πολύ μεγάλα οδικά έργα, δηλαδή ο ΠΑΘΕ και η Ιόνια Οδός, συμπεριλαμβανομένης της μεγάλης επιρροής της ζεύξης.

Ο Νομός Ιωαννίνων παρουσιάζει αύξηση κατά 3,16%. Ο υφιστάμενος δυναμισμός του Νομού είναι πολύ μεγάλος και αναμένεται να ενισχυθεί όχι μόνο από τη διέλευση της Ιόνιας, αλλά και από την ύπαρξη του σημαντικού κομβικού σημείου που θα δημιουργηθεί από την τομή του εξεταζόμενου άξονα με την Εγνατία. Ο σημαντικός κόμβος που σχηματίζεται στο σημείο τομής της Ιόνιας με την Εγνατία Οδό αναμένεται να προσδώσει πολύ μεγαλύτερη ώθηση στην περιοχή και να δημιουργήσει νέες δραστηριότητες που πιθανόν να συνδυαστούν με τη δυναμικότητα της ύπαρξης της λίμνης. Όσον αφορά την πόλη των Ιωαννίνων, που αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες και δυναμικότερες πόλεις της Ελλάδας, αναμένεται να ελκύσει πολλές δραστηριότητες, καθώς η Οδός διέρχεται παράπλευρα αυτής. Προβληματισμό αποτελεί η διασυνοριακή σύνδεση του Νομού με την Αλβανία (μέσω του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού). Από την εμπειρία που προκύπτει από την τάση που παρουσιάζουν οι νομοί που βρίσκονται στα βόρεια της χώρας, στα σύνορα με τις Βαλκανικές χώρες, παρατηρείται μετεγκατάσταση επιχειρήσεων από τους ελληνικούς νομούς προς τις προαναφερθέντες χώρες. Επομένως, η βελτίωση της σύνδεσης του Νομού Ιωαννίνων με την Αλβανία μπορεί να οδηγήσει σε παρόμοια αρνητικά αποτελέσματα.

Η ποσοστιαία αύξηση που παρατηρείται στο Νομό Άρτας είναι 3,46%, γεγονός που οφείλεται περισσότερο στη διάχυση των δραστηριοτήτων και της δυναμικότητας που αναμένεται να εμφανιστεί στο Νομό Ιωαννίνων, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Επίσης, όπως και προηγουμένως, η Ιόνια Οδός διασχίζει ένα μεγάλο τμήμα του Νομού, ενώ η σύνδεση του οικιστικού κέντρου της Άρτας με αυτό των Ιωαννίνων βελτιώνεται ακόμα περισσότερο. Όλα τα παραπάνω συμβάλλουν στην προσέλκυση επενδύσεων.

Οι Νομοί Αιτωλοακαρνανίας, Ηλείας και Μεσσηνίας εμφανίζουν μια ποσοστιαία αύξηση της τάξης του 2,10% έως 3%. Συγκεκριμένα, στο Νομό Ηλείας παρατηρείται αύξηση των επενδύσεων κατά 2,92%. Η αύξηση των επενδύσεων στο Νομό αυτό προέρχεται ως αποτέλεσμα της διάχυσης της δυναμικότητας του Νομού Αχαΐας. Επιπλέον, διασχίζει σχεδόν παραλιακά όλο το Νομό, γεγονός που ενισχύει τις υπάρχουσες τουριστικές δραστηριότητες που συγκεντρώνονται στο παραθαλάσσιο μέτωπο, καθώς και στους σημαντικούς πολιτιστικούς πόρους που διαθέτει (όπως η αρχαία Ολυμπία).

Ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας παρουσιάζει μια αύξηση κατά 2,79%. Αυτό οφείλεται, ως επί το πλείστον, στην ιδιαίτερη γεωγραφική θέση του Νομού, καθώς βρίσκεται στο μέσο του άξονα που συνδέει το βόρειο με το νότιο άκρο του. Συγχρόνως, διασχίζεται κάθετα από τον Δυτικό Άξονα, ενισχύοντας το ρόλο των υφιστάμενων σημαντικότερων επιχειρήσεων που είναι ήδη εγκατεστημένες στο δυτικό τμήμα του Νομού και των τουριστικών επιχειρήσεων που έχουν δημιουργηθεί για να εξυπηρετούν τους αξιόλογους φυσικούς-τουριστικούς πόρους. Την παραπάνω κατάσταση ενδυναμώνει και η ύπαρξη της ζεύξης.

Η αύξηση των επιχειρήσεων στο Νομό Μεσσηνίας παρουσιάζει ένα ποσοστό 2,15%. Παρόλο που ο Νομός διασχίζεται κατά ένα πολύ μικρό τμήμα του από την Ιόνια, εμφανίζει ένα σημαντικό ποσοστό αύξησης των επιχειρήσεων, αφού βελτιώνεται σημαντικά η προσιτότητά του με την βόρεια και δυτική Ελλάδα και συνδέεται καλύτερα με τις ανεπτυγμένες περιοχές βορειότερα αυτού.

Τέλος, ο Νομός της Πρέβεζας με ποσοστό 1,78% εμφανίζει τη μικρότερη αύξηση επιχειρήσεων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι διασχίζεται κατά ένα μικρό τμήμα του (βορειοανατολικά του Νομού) από την Ιόνια Οδό και μάλιστα σχετικά μακριά από το κύριο αστικό κέντρο του, την πόλη της Πρέβεζας η οποία συνδέεται ήδη με το Νομό Αιτωλοακαρνανίας μέσω της Ζεύξης Ακτίου-Πρέβεζας.

Πίνακας 5.8: Ποσοστό αύξησης επιχειρήσεων για το έτος 2010 με εφαρμογή του παράγοντα ‘Έμμεσο Δυναμικό’

Νομός	Αριθμός Επιχειρήσεων 2001	Αριθμός Επιχειρήσεων 2010	Αύξηση Επιχειρήσεων - Ποσοστό % (2010)
Αιτ/νίας	16068	17679	10,03
Αχαΐας	19989	20478	2,45
Ηλείας	13905	14166	1,88
Μεσσηνίας	15841	16045	1,29
Άρτας	3244	4493	38,49
Ιωαννίνων	11223	12282	9,43
Πρέβεζας	6314	7212	14,22

Πηγή: Πολύζος και Πετράκος (2001), Ιδία Επεξεργασία

Σύμφωνα με τον πίνακα 5.8, και ο παράγοντας του έμμεσου δυναμικού προκαλεί αυξητικές μεταβολές στον αριθμό των επιχειρήσεων των εξεταζόμενων νομών (βλ. **Χάρτη Β-4β**, παράρτημα χαρτών). Έτσι, παρουσιάζεται μια αύξηση της τάξεως των 200 έως 1600 επιχειρήσεων. Αξίζει να παρατηρηθεί ότι από τα αποτελέσματα προκύπτει ξεκάθαρα ένας διαχωρισμός μεταξύ των νομών που βρίσκονται βόρεια της ζεύξης (Ιωαννίνων, Πρέβεζας και Αιτωλοακαρνανίας) και αυτών που βρίσκονται νότια αυτής (Αχαΐας, Ηλείας και Μεσσηνίας). Συγκεκριμένα, οι Νομοί Αιτωλοακαρνανίας, Άρτας, Ιωαννίνων και Πρέβεζας (με ποσοστά 10,03%, 38,49%, 9,43% και 14,22% αντίστοιχα) προσελκύουν την εγκατάσταση επιχειρήσεων σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι οι υπόλοιποι νομοί. Αυτό παρατηρείται διότι οι Νομοί Αχαΐας, Ηλείας και Μεσσηνίας βρίσκονται στο Νότιο Τμήμα, όπου η κατασκευή της Ιόνιας Οδού ακολουθεί τη χάραξη του υφιστάμενου οδικού δικτύου², επομένως, η όποια προσέλκυση επιχειρήσεων σε αυτούς τους νομούς έχει ως επί το πλείστον πραγματοποιηθεί.

Αξιοσημείωτη είναι η περίπτωση του Νομού της Άρτας, όπου το υψηλό ποσοστό αύξησης των επιχειρήσεων δε σημαίνει μεγαλύτερη αύξηση των επιχειρήσεων σε σχέση με τους άλλους νομούς, απλά ότι ο Νομός της Άρτας έχει συγκριτικά λιγότερες υφιστάμενες επιχειρήσεις από τους υπόλοιπους.

² Στην πραγματικότητα αποτελεί διαπλάτυνση της Εθνικής Οδού

5.5.5. ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ

Όπως αναφέρουν οι Πιτσιάβα-Λατινοπούλου και Ζαχαράκη (2004), στις περιπτώσεις οδικών δικτύων μεγάλου μεγέθους μπορούν να διαμορφωθούν τρία χωρικά επίπεδα επίδρασης στις χρήσεις γης, που οφείλονται στη δημιουργία και λειτουργία ενός άξονα. Αυτά είναι: το περιφερειακό επίπεδο, το επίπεδο άμεσης ζώνης επιρροής και το τοπικό επίπεδο (κομβικά σημεία) (βλ. **Χάρτη Β-5**, παράρτημα χαρτών).

Περιφερειακό επίπεδο

Ο όρος 'περιφερειακό επίπεδο' δεν χρησιμοποιείται στην προκειμένη περίπτωση με τη συνηθισμένη έννοιά του (π.χ. περιφέρεια Ηπείρου κτλ), αλλά αναφέρεται σε ένα ευρύτερο χωρικό επίπεδο πέραν του τοπικού. Στο επίπεδο αυτό περιλαμβάνονται οι αστικές και περιαστικές ζώνες, καθώς και οι χωρικές ενότητες που περιλαμβάνουν παραγωγικές δραστηριότητες, κυρίως τουριστικές και βιομηχανικές.

Στην περίπτωση της Ιόνιας Οδού, αναμένεται να παρατηρηθούν σημαντικές μεταβολές στη δομή των κυριότερων αστικών κέντρων και των περιαστικών τους περιοχών που αυτή συνδέει, και συγκεκριμένα τα αστικά κέντρα της Κυπαρισσίας, του Πύργου, της Πάτρας (Ρίο, Αντίρριο), του Μεσολογγίου, του Αγρινίου, της Αμφιλοχίας, της Άρτας και των Ιωαννίνων.

Όσον αφορά τον εξωαστικό χώρο, η διαμόρφωση των χρήσεων γης σε αυτόν θα προκληθεί από τη μετεγκατάσταση των υφιστάμενων παραγωγικών δραστηριοτήτων και την προσέλκυση νέων στα πλαίσια των νέων επενδύσεων, όπως προκύπτει από το υπόδειγμα χωροθέτησής τους. Από τις παραπάνω δραστηριότητες, οι τουριστικές παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, οι οποίες αναμένεται να αυξηθούν στις περιοχές με ιδιαίτερο φυσικό και πολιτιστικό χαρακτήρα. Οι περιοχές αυτές υπάρχουν σε αφθονία στους εξεταζόμενους νομούς και η βελτίωση της σύνδεσης μεταξύ τους και με άλλες περιοχές της Ελλάδας θα προσελκύσει νέες δραστηριότητες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το σύστημα λιμνών που σχηματίζεται στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας και αναμένεται μελλοντικά να αποτελέσει σημαντικό τουριστικό προορισμό.

Μια τάση που παρουσιάζει η περιοχή μελέτης και η οποία πιθανόν να ενισχυθεί με τη δημιουργία του Δυτικού Άξονα είναι η αποδυνάμωση των ορεινών περιοχών. Ήδη παρατηρείται μια τάση μετακίνησης πληθυσμού προς τα πεδινά, η οποία αναμένεται να αυξηθεί με την Ιόνια, με αποτέλεσμα να οικοπεδοποιηθεί μεγάλη επιφάνεια της πεδινής γης. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με μια ενδεχόμενη έλλειψη οργάνωσης, θα προκαλέσει αυθαίρετη και διάσπαρτη δόμηση, συγκρούσεις χρήσεων γης, περιβαλλοντικά προβλήματα, καθώς και υπερφόρτωση των ήδη κορεσμένων παραθαλάσσιων οικισμών.

Επίπεδο άμεσης ζώνης επιρροής - Τοπικό επίπεδο (κομβικά σημεία)

Όπως έχει αποδειχθεί από την εμπειρία άλλων αναπτυξιακών οδικών αξόνων, άμεση συνέπεια της δημιουργίας και λειτουργίας του άξονα θα είναι η χωροθέτηση επιχειρήσεων κατά μήκος του και στα κομβικά του σημεία με άλλες οδούς. Κυρίως, θα πρόκειται για επιχειρήσεις που θα εξυπηρετούν τους χρήστες και τα οχήματά τους, όπως είναι τα βενζινάδικα και κάθε είδους επιχείρηση που έχει να κάνει με την αυτοκίνηση.

Ενδεικτικά, αναμένεται να χωροθετηθούν χώροι στάθμευσης των οχημάτων, σταθμοί ανεφοδιασμού και εξυπηρέτησης (ΣΕΑ), σταθμοί επιβίβασης και μετεπιβίβασης στα μαζικά μέσα μεταφοράς, σταθμοί φόρτωσης και μεταφόρτωσης εμπορευμάτων και σταθμοί διοδίων. Η χωροθέτηση αυτών θα οριστεί από τον ανάδοχο όμιλο εταιρειών. Συγκεκριμένα, θα οριστεί ο αριθμός τους, η απόστασή τους από την Οδό, η μεταξύ τους χιλιομετρική απόσταση, ο τρόπος παραχώρησης της γης από την υπεύθυνη εταιρεία κτλ. Αναφέρεται το παράδειγμα της Εγνατίας Οδού, όπου η εταιρεία ανάληψης του έργου Εγνατία Οδός Α.Ε. όρισε συγκεκριμένους περιορισμούς εγκατάστασης των παρόδιων επιχειρήσεων που αφορούν την απόστασή τους από την οδό, τη μεταξύ τους χιλιομετρική απόσταση, το χαρακτήρα των υπηρεσιών που θα παρέχουν, τον τρόπο αξιοποίησης της γης κτλ. Παράλληλα, υπάρχει το ενδεχόμενο να δημιουργηθούν πιέσεις εγκατάστασης δραστηριοτήτων του δευτερογενούς τομέα (π.χ. συσκευαστήρια γεωργικών προϊόντων, οικοδομικών υλικών, αποθηκών προϊόντων και πρώτων υλών κλπ). Είναι πολύ πιθανόν, με την ύπαρξη ενός τόσο σημαντικού άξονα, να προκύψουν προβλήματα αυθαίρετης δόμησης, αλλά και συγκρούσεων χρήσεων γης κυρίως κοντά και περιμετρικά των αστικών κέντρων που βρίσκονται στην παρόδια ζώνη, καθώς το

πλέον πιθανό θα είναι να σημειωθεί αύξηση των κατοικιών και των παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Όσον αφορά τις επενδύσεις, ο αριθμός τους αναμένεται να αυξηθεί, όπως προέκυψε από την εφαρμογή του υποδείγματος. Οι υφιστάμενες επιχειρήσεις ενδεχομένως να ακολουθήσουν έναν αναδιανεμητικό χαρακτήρα χωροθέτησης, καθώς πολλές από αυτές θα επιλέξουν να μεταφέρουν τις λειτουργικές τους δραστηριότητες σε περιοχές όσο το δυνατόν πλησιέστερα στον άξονα. Η επιλογή αυτή οφείλεται κυρίως σε λόγους προώθησης και προβολής, στην επιθυμία για μείωση του μεταφορικού κόστους κ.ά.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα κομβικού σημείου αποτελεί η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, που ως τμήμα του Δυτικού Άξονα σε συνδυασμό με τις λιμενικές υποδομές, ανοίγει νέες προοπτικές προσέλκυσης δυναμικών κλάδων, όπως οι υπηρεσίες διαμετακόμισης, συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και κλάδων μεταποίησης, όπως ο κλάδος των τροφίμων, για τον οποίο η ευχερής πρόσβαση σε σημαντικές καταναλωτικές αγορές αποτελεί κρίσιμο κριτήριο εγκατάστασης.

5.6. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η βαθμιαία μετάβαση στην τριτογενοποίηση επηρεάζει τη χωροταξική οργάνωση του ελλαδικού χώρου μέσω της συμπληρωματικότητας των κλάδων και της οικονομικής συνεργασίας, επιταχύνοντας τη δικτύωση των πόλεων σε όλα τα επίπεδα του χώρου.

Οι εξελίξεις συμβάλλουν, επίσης, στο μετασχηματισμό των οικιστικών δικτύων από την πυραμιδοειδή ιεραρχική δομή του παρελθόντος, σε σχήματα οριζόντια και επάλληλα που καθορίζονται από την κυρίαρχη κατά περιοχή οικονομική δραστηριότητα και παροχή υπηρεσιών, ενώ τα πληθυσμιακά μεγέθη παίζουν πλέον δευτερεύοντα ρόλο. Αυτά συμβαίνουν παρά το φαινόμενο της λεγόμενης «αστικοαγροτικής αντιστροφής» των τελευταίων δεκαετιών, δηλαδή της επιβράδυνσης, τόσο του ρυθμού αστικοποίησης όσο και του ρυθμού μείωσης του αγροτικού πληθυσμού της χώρας (Χωροταξικό Σχέδιο Δυτικής Ελλάδας, Γ' Φάση, 1999: 35).

5.6.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η δημιουργία της Ιόνιας Οδού δεν αναμένεται να προκαλέσει μεγάλες αλλαγές στη δομή του οικιστικού δικτύου όσον αφορά τους οικισμούς που δε βρίσκονται ακριβώς στα σημεία διέλευσης του έργου. Οι μεταβολές στις εξαρτήσεις των οικισμών θα επέλθουν κυρίως στο δίκτυο μεταξύ των ισχυρών οικισμών της περιοχής μελέτης, καθώς και των οικισμών από τους οποίους θα διέρχεται ο άξονας (βλ. **Χάρτη Β-6**, παράρτημα χαρτών). Παράλληλα, οι συνέπειες αυτές πρόκειται να εμφανιστούν μακροπρόθεσμα, μεταβάλλοντας την ιεραρχία του οικιστικού δικτύου.

Για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη διαμόρφωση της οικιστικής διάρθρωσης που θα προκύψει από την επίδραση της Ιόνιας Οδού, θα χρησιμοποιηθεί η μεθοδολογία που έχει εφαρμόσει ήδη το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού. Συγκεκριμένα, χρησιμοποιούνται δείκτες από τους οποίους προκύπτει η έλξη των πόλεων και η ιεράρχηση των σημαντικότερων αστικών κέντρων της περιοχής μελέτης πριν και μετά τη διέλευση της Οδού. Τέτοιο δείκτη αποτελεί η χρονοαπόσταση μεταξύ των νομών διέλευσης.

5.6.2. ΔΕΙΚΤΕΣ

Μια από τις σημαντικότερες συνέπειες, όπως έχει ήδη αναφερθεί, της δημιουργίας του Δυτικού Άξονα αποτελεί η μείωση των χρονοαποστάσεων μεταξύ των οικισμών. Εξετάζοντας την παραπάνω μεταβολή της χρονοαπόστασης σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση των οικισμών (εγγύτητα με τον Άξονα), προκύπτει η νέα οικιστική διάρθρωση. Ο δείκτης αυτός αποτελεί τη βασικότερη παράμετρο διαμόρφωσης της οικιστικής δομής στην περίπτωση δημιουργίας ενός διαπεριφερειακού οδικού άξονα. Συμπληρωματικά, θα ληφθούν υπόψη:

- Η εφαρμογή του δείκτη «Έλξη Πόλεων» στις περιοχές διέλευσης της Εγνατίας Οδού από το Παρατηρητήριο Εγνατία Οδός Α.Ε.
- Η εφαρμογή του υποδείγματος έλξης επιχειρήσεων, που χρησιμοποιήθηκε στην ενότητα 5.6.4. σύμφωνα με την οποία θα επηρεαστεί ο πληθυσμός.

5.6.2.1. ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ

Η μείωση της *χρονοαπόστασης*, που θα επέλθει με τη λειτουργία του Δυτικού Άξονα, αποτελεί τη βασικότερη επίδραση του άξονα στη διαμόρφωση της οικιστικής δομής της περιοχής μελέτης, για αυτό και παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι χρονοαποστάσεις μεταξύ των επτά νομών διέλευσης του έργου πριν και μετά την κατασκευή του (2001 και 2010 αντίστοιχα).

Πίνακας 5.9: Χρονοαποστάσεις μεταξύ των νομών επιρροής της Ιόνιας Οδού πριν τη δημιουργία της (έτος **2001** - μονάδα μέτρησης: λεπτά)

ΝΟΜΟΙ	ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	ΑΧΑΙΑΣ	ΗΛΕΙΑΣ	ΜΕΣ/ΝΙΑΣ	ΑΡΤΑΣ	ΙΩΑΝ/ΝΩΝ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	20,00	83,91	167,14	248,70	95,12	156,14	132,21
ΑΧΑΙΑΣ	83,91	20,00	124,98	206,54	170,23	231,25	207,32
ΗΛΕΙΑΣ	167,14	124,98	20,00	112,67	253,46	314,48	290,55
ΜΕΣ/ΝΙΑΣ	248,70	206,54	112,67	20,00	335,02	396,04	372,11
ΑΡΤΑΣ	95,12	170,23	253,46	335,02	20,00	74,93	51,00
ΙΩΑΝ/ΝΩΝ	156,14	231,25	314,48	396,04	74,93	20,00	92,72
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	132,21	207,32	290,55	372,11	51,00	92,72	20,00

Πηγή: Πολύζος (1998)

Πίνακας 5.10: Χρονοαποστάσεις μεταξύ των νομών επιρροής της Ιόνιας Οδού μετά τη δημιουργία της (έτος **2010** - μονάδα μέτρησης: λεπτά)

ΝΟΜΟΙ	ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	ΑΧΑΙΑΣ	ΗΛΕΙΑΣ	ΜΕΣ/ΝΙΑΣ	ΑΡΤΑΣ	ΙΩΑΝ/ΝΩΝ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	15,00	53,00	135,00	201,76	79,03	126,43	122,67
ΑΧΑΙΑΣ	53,00	15,00	115,90	174,14	129,92	177,33	173,56
ΗΛΕΙΑΣ	135,00	115,90	15,00	110,00	204,06	251,47	247,70
ΜΕΣ/ΝΙΑΣ	201,76	174,14	110,00	15,00	262,31	309,72	305,95
ΑΡΤΑΣ	79,03	129,92	204,06	262,31	15,00	61,31	57,54
ΙΩΑΝ/ΝΩΝ	126,43	177,33	251,47	309,72	61,31	15,00	72,55
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	122,67	173,56	247,70	305,95	49,00	72,55	15,00

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Από την παρατήρηση των παραπάνω πινάκων προκύπτουν τα εξής:

- Οι ενδονομαρχιακές μετακινήσεις εκτιμάται ότι θα μειωθούν κατά μέσο όρο 5 λεπτά.
- Για τους όμορους νομούς παρατηρείται μία μείωση της τάξης των 10 έως 30 λεπτών³

³ Η μείωση των 30 λεπτών αντιστοιχεί κυρίως στη μείωση που προέρχεται από τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου.

- Για τους νομούς που βρίσκονται στα δύο άκρα της Ιόνιας Οδού (Νομός Ιωαννίνων, Νομός Μεσσηνίας) υπολογίζεται μείωση της χρονοαπόστασης κατά 90 λεπτά.

5.6.2.2. ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΛΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ

Ο δείκτης προσδιορίζει, με τη χρήση ενός υποδείγματος, τη δυνητική έλξη ανάμεσα στα αστικά κέντρα και τις πρωτεύουσες των νομών, σε συνάρτηση α) με τη χιλιομετρική απόστασή τους επί του οδικού δικτύου και β) με τη χρονοαπόσταση μεταξύ τους.

Η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει το μεγαλύτερο δείκτη πριν και μετά τη δημιουργία της Εγνατίας Οδού και ακολουθούν η Λάρισα, που είναι ένα από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της άμεσης περιοχής επιρροής, καθώς και τα τρία σημαντικά κέντρα της Κεντρικής Μακεδονίας (Κατερίνη, Βέροια και Γιαννιτσά). Σαφή βελτίωση του δείκτη παρουσιάζει η Θεσσαλονίκη και η Κοζάνη-Ιωάννινα, όπου παρουσιάζεται μεγαλύτερη μείωση της χρονοαπόστασης. Οι πόλεις της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης παρουσιάζουν μείωση του δείκτη λόγω του ότι η Εγνατία ακολουθεί τη χάραξη του παλιού εθνικού οδικού δικτύου (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού Α.Ε, 2005).

Η παραπάνω εφαρμογή του δείκτη για τους οικισμούς της Μακεδονίας και Θράκης μπορεί εύκολα να παρομοιαστεί με την περίπτωση των οικισμών της δυτικής Ελλάδας. Μάλιστα, αυτή η συσχέτιση δεν εμπεριέχει μεγάλο ποσοστό λάθους για το λόγο ότι το χωρικό επίπεδο αναφοράς είναι το ίδιο, δηλαδή ο ελλαδικός χώρος, όπου τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά είναι παρόμοια. Συγκεκριμένα, η θέση και ο ρόλος της Θεσσαλονίκης (κεντρικά του οδικού άξονα) είναι ανάλογος με αυτόν της Πάτρας. Επιπλέον, στο νότιο άκρο της Ιόνιας (Ηλεία, Μεσσηνία) βρίσκονται αστικά κέντρα που μπορούν να συσχετιστούν με τα αντίστοιχα της Εγνατίας (Ανατολική Μακεδονία και Θράκη) και μάλιστα και στους νομούς αυτούς ακολουθείται το υφιστάμενο δίκτυο. Όσον αφορά τα Ιωάννινα, ως σημείο τομής των δύο μεγάλων οδικών αξόνων, ενισχύονται αντίστοιχα και από τους δύο.

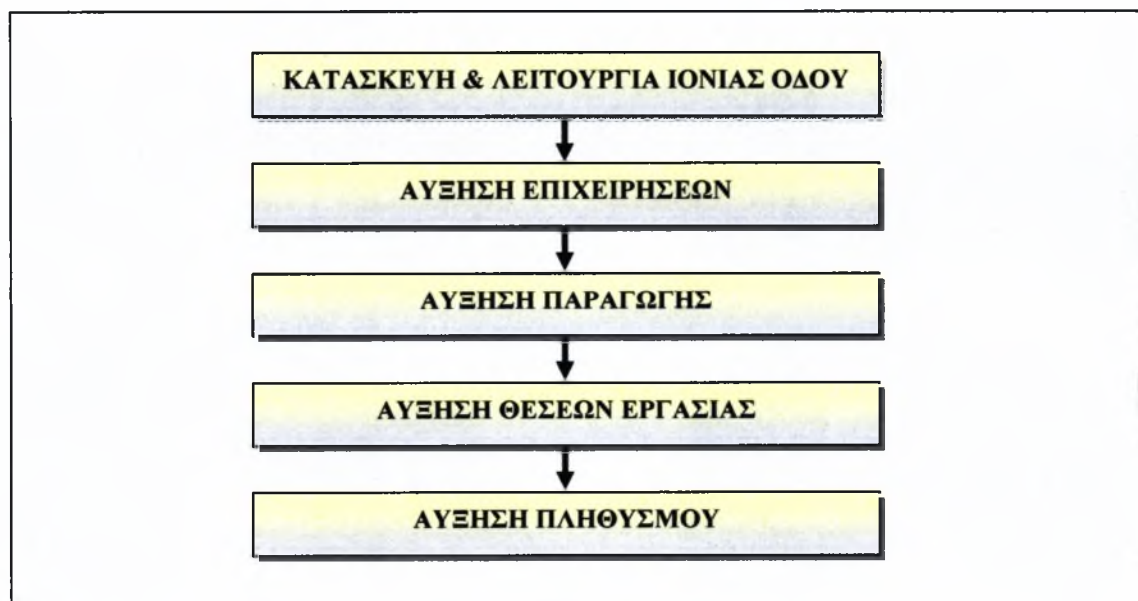
5.6.2.3. ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΛΞΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Η δημιουργία μεταφορικών υποδομών έχει αποδείξει εμπειρικά ότι ο πληθυσμός των περιοχών από όπου διέρχονται αυξάνεται. Αυτό μεταφράζεται ως εξής:

Κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου, είναι απαραίτητος ένας σημαντικός αριθμός απασχολουμένων, γεγονός που αυξάνει τις θέσεις εργασίας έστω και προσωρινά. Κατά τη φάση της λειτουργίας, όπως αποδείχθηκε από την εφαρμογή του υποδείγματος προσέλκυσης των επιχειρήσεων (βλ. πίνακες 5.7 και 5.8), θα προκληθεί αυξητική μεταβολή στον αριθμό τους και κυρίως στην άμεση ζώνη επιρροής αυτών (παρόδια ζώνη, κομβικά σημεία).

Κατά συνέπεια αναμένεται να αυξηθεί η παραγωγή, που με τη σειρά της θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας. Η διαδικασία αυτή, η οποία περιγράφεται από το παρακάτω διάγραμμα, λειτουργεί πολλαπλασιαστικά, προκαλώντας την **αύξηση του πληθυσμού** και εντοπίζεται χωρικά στα σημαντικά οικιστικά κέντρα από τα οποία διέρχεται ή/και παρακάμπτει ο άξονας.

Διάγραμμα 5.4: Η επιρροή της Ιόνιας Οδού στον πληθυσμό της περιοχής μελέτης



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

5.6.3. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

Με τη δημιουργία του Δυτικού Άξονα αναμένεται η ενίσχυση των σημαντικότερων αστικών κέντρων από τα οποία αυτός διέρχεται, δημιουργώντας έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον. Αυτό μεταφράζεται με την αύξηση της ζήτησης, κυρίως για επαγγελματική στέγη, και με την αυξητική πληθυσμιακή τάση (Καρακώτσογλου και Κούκος, 2001: 39). Έτσι, λοιπόν, αναμένεται η συγκέντρωση του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων στα αστικά κέντρα της Πάτρας-Ρίου (θεωρούνται σχεδόν σαν ένα ενιαίο αστικό κέντρο) και των Ιωαννίνων που ήδη δέχεται τις θετικές επιρροές της Εγνατίας.

Για την Πάτρα έχει μεγάλη σημασία η ανεξάρτησή της από το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας, γεγονός που θα επιτευχθεί με τη λειτουργία του Δυτικού Άξονα και της Ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου. Βέβαια, για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, απαραίτητη είναι η σωστή οργάνωση και ο στρατηγικός σχεδιασμός για να επιλυθούν σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει η Πάτρα. Όσον αφορά το Λιμάνι της Πάτρας, αναμένεται να ενισχυθεί ο ρόλος του σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο, αφού θα αποτελέσει, ουσιαστικά πλέον, τη σημαντικότερη Δυτική Πύλη που θα συνδέει τη χώρα με τη Δυτική και Νότια Ευρώπη. Παρόμοια θα είναι και η πορεία του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας ως πύλη διεθνούς εμβέλειας και κέντρο συνδυασμένων μεταφορών (νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας και σιδηροδρομική σύνδεση Ηγουμενίτσας-Καλαμπάκας). Τέλος, η ανταγωνιστικότητα της Πάτρας, όσον αφορά τις εμπορικές της δραστηριότητες, θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο.

Παράλληλα, η δυναμικότητα των παραπάνω αστικών κέντρων θα ενισχυθεί και σε διαπεριφερειακό επίπεδο, καθιστώντας τα αστικά κέντρα των όμορων περιφερειών είτε άμεσα είτε έμμεσα εξαρτημένα από αυτά, όπως για παράδειγμα η Τρίπολη και η Άμφισσα. Συγχρόνως, θα συντελέσει στην καλύτερη δικτύωση της περιοχής μελέτης με την υπόλοιπη Ελλάδα, σε συνδυασμό με τη σύνδεσή της με την Εγνατία Οδό και τον ΠΑΘΕ.

Ως σήμερα, τους σημαντικότερους πόλους ανάπτυξης στην περιοχή μελέτης αποτελούσαν τα Ιωάννινα και η Πάτρα. Με τη δημιουργία της ζεύξης φαινόταν πως αυτή η κατάσταση δεν επρόκειτο να μεταβληθεί ουσιαστικά. Η άμεση σύνδεση όμως

αυτών των κέντρων μέσω της Ιόνιας Οδού θα ωφελήσει σημαντικά τους ενδιάμεσους οικισμούς, όπως είναι το Μεσολόγγι, το Αγρίνιο, η Άρτα και η Αμφιλοχία, διαχέοντας τις δραστηριότητες στις περιοχές αυτές⁴.

Τα αστικά κέντρα που θα ωφεληθούν λιγότερο από τη διέλευση της Οδού είναι αυτά της Καλαμάτας (ως αποτέλεσμα της προέκτασης της Ιόνιας Οδού στο νότιο άκρο της) και του Πύργου που βρίσκονται στο νοτιότερο άκρο της Ιόνιας και παραμένουν μακριά από τον πυρήνα ανάπτυξής της, καθώς και της δυτικής Ελλάδας γενικότερα εξαιτίας κυρίως της χάραξης που ακολουθεί αυτή του υφιστάμενου οδικού δικτύου.

Τα ενδιάμεσα κομβικά σημεία αναμένεται να ενισχύσουν τη δικτύωση μεταξύ των μικρών οικισμών εκατέρωθεν της Οδού. Παράδειγμα αποτελεί ο κόμβος Αγγελοκάστρου, που θα ενώσει τους οικισμούς εκατέρωθεν του ποταμού Αχελώου, οι οποίοι σήμερα είναι σχετικά απομονωμένοι, και θα ενισχύσει τον αγροτικό χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής (Αργυρόπουλος, 2004: 202-206).

Υπάρχει όμως ο κίνδυνος της αρνητικής εξέλιξης αρκετών οικιστικών κέντρων της περιοχής (πρόβλημα ανταγωνιστικότητας, αδυναμία λειτουργικής ενσωμάτωσης στον αναπτυξιακό άξονα, δυσχέρεια στη διασύνδεση με δίκτυα αστικών και οικιστικών κέντρων), καθώς και της συγκέντρωσης του πληθυσμού (όπως και των δραστηριοτήτων) κατά μήκος του άξονα και των οικιστικών κέντρων με εύκολη πρόσβαση σε αυτόν. Αυτές αναμένεται να είναι κυρίως οι ορεινές απομακρυσμένες περιοχές της ενδοχώρας που ήδη αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα ερήμωσης. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι οι οικισμοί αυτοί, εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσης, αναπτύσσουν μια σχετική αυτονομία και κατορθώνουν να «επιβιώσουν». Η αλλαγή, λοιπόν, αυτής της κατάστασης δε θα τους ευνοήσει κατ' ανάγκη. Τα παραπάνω εντοπίζονται στο χώρο με τη μορφή δύο βασικών φαινομένων:

Το φαινόμενο της «σήραγγας», το οποίο αναφέρεται στο πρόβλημα που δημιουργούν οι περιορισμένες συνδέσεις των δικτύων μεγάλων ταχυτήτων με τις περιοχές μέσα από τις οποίες διέρχονται (οι «είσοδοι» και οι «έξοδοι» είναι λίγες σε αριθμό και σε μεγάλες αποστάσεις μεταξύ τους). Παρατηρούνται, έτσι, αφενός προβλήματα αδυναμίας

⁴ Μπορεί, ωστόσο, να προκαλέσει την απομύζηση των δραστηριοτήτων των οικισμών αυτών.

πρόσβασης στον άξονα και αφετέρου προβλήματα επικοινωνίας μεταξύ των περιοχών εκατέρωθεν του άξονα. Αυτό το πρόβλημα δημιουργείται στις περιοχές από τις οποίες διέρχεται ένας αυτοκινητόδρομος και οι οποίες δε διαθέτουν άμεση πρόσβαση σε αυτόν. Για αυτές λοιπόν τις περιοχές, η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου, παρόλο που σημαίνει βελτίωση της πρόσβασης από και προς άλλες περιοχές, ταυτόχρονα σημαίνει και υποχώρηση της σχετικής θέσης τους ως προς τις γειτονικές τους περιοχές που έχουν άμεση πρόσβαση στον άξονα, καθώς και την αποκοπή τους από άλλες γειτονικές τους περιοχές (π.χ. με τις οποίες βρίσκονται εκατέρωθεν του άξονα).

Το φαινόμενο της «άντλησης», το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που συνοδεύουν τη βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιφερειακών και σχετικά απομονωμένων περιοχών μέσω των δικτύων μεταφορών. Για πολλές περιοχές η σχετική απομόνωση σημαίνει ικανότητα επιβίωσης, ενώ δεν είναι δεδομένο ότι η βελτίωση της επικοινωνίας εξασφαλίζει από μόνη της την οικονομική ανάπτυξη. Εμφανίζεται, έτσι, συχνά ο κίνδυνος η βελτίωση των υποδομών μεταφορών, χωρίς παράλληλη αναβάθμιση του παραγωγικού δυναμικού, να διευκολύνει την εκμετάλλευση των ενδογενών πόρων αυτών των περιφερειών από μακρινές και πολύ πιο ισχυρές οικονομικά περιφέρειες (Λαμπριανίδης, 2002: 66-9).

5.7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εκτίμηση των συνεπειών της δημιουργίας ενός μεγάλου οδικού άξονα, όπως είναι η Ιόνια Οδός, αποτελεί ζήτημα μείζονος σημασίας που θα πρέπει να εξετάζεται διεξοδικά. Η κατηγοριοποίηση τους, λοιπόν, σε άμεσες και έμμεσες συνέπειες, αποτελεί σημαντικό μεθοδολογικό εργαλείο που εξυπηρετεί την παραπάνω διαδικασία αποτίμησης και έχει ως σημείο αναφοράς το χώρο. Ακόμη, οι συνέπειες δημιουργίας ενός διαπεριφερειακού οδικού άξονα με σημείο αναφοράς το χρόνο, μπορεί να είναι βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες.

Γενική αποδοχή αποτελεί το γεγονός ότι η διέλευση της Ιόνιας Οδού θα συμβάλει στην ενίσχυση του ρόλου της περιοχής, αλλά και της Ελλάδας γενικότερα σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο αντίστοιχα. Η παραδοχή αυτή στηρίζεται και στην εφαρμογή ενός οικονομετρικού υποδείγματος, που αποδεικνύει ότι η οικονομική ευημερία όλης

της περιοχής μελέτης μεταβάλλεται θετικά στο μέλλον. Μάλιστα, και καθώς η οικονομική ευημερία αποτελεί έννοια που περικλείει πολλούς επιμέρους οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες, η εξέλιξη αυτών αναμένεται να είναι, επίσης, θετική.

Η διέλευση της Ιόνιας Οδού θα επιφέρει χωρικές συνέπειες, που με τη σειρά τους προκύπτουν από τη μείωση της χρονοαπόστασης, τη μείωση του μεταφορικού κόστους και την εξασφάλιση μεγαλύτερης ασφάλειας των μετακινήσεων. Από αυτές τις συνέπειες, τρεις παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον: οι επιδράσεις στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, οι επιδράσεις στις χρήσεις γης και οι επιδράσεις στο οικιστικό δίκτυο. Στην πρώτη περίπτωση, υπάρχει ο κίνδυνος επιβάρυνσης του περιβάλλοντος κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας του άξονα. Ωστόσο, και λόγω της πλήρους εναρμόνισης με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και προδιαγραφές για την προστασία του περιβάλλοντος, αυτή η επιβάρυνση δε θα ξεπερνά το επιτρεπτό όριο. Στην περίπτωση των χρήσεων γης, θα μπορούσε να ειπωθεί γενικά ότι, τη μεγαλύτερη αλλαγή θα εμφανίσουν οι αστικές και περιαστικές περιοχές που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από τον άξονα. Ακόμη, σημαντική αλλαγή θα παρατηρηθεί στις παρόδιες ζώνες και τα κομβικά σημεία. Τέλος, οι περιοχές συγκέντρωσης παραγωγικών δραστηριοτήτων (βιομηχανικές, τουριστικές κτλ περιοχές) αναμένεται να ενδυναμωθούν ακόμη περισσότερο. Στην τρίτη περίπτωση, θα παρατηρηθεί αναδιάρθρωση του οικιστικού δικτύου μακροπρόθεσμα. Ειδικότερα, θα ενισχυθεί ο ρόλος των ήδη σημαντικών αστικών κέντρων της περιοχής, καθώς και αυτών που θα βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από την Οδό. Λιγότερες μεταβολές θα παρουσιάσουν τα υπόλοιπα οικιστικά σύνολα, ενώ πρέπει να προβλεφθούν και να αντιμετωπιστούν τα αρνητικά αποτελέσματα που κατά πάσα πιθανότητα θα εμφανιστούν στους απομακρυσμένους από τον άξονα οικισμούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών αποτελούν μία από τις σημαντικότερες πολιτικές που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση. Σκοπός τους είναι η αποτελεσματική σύνδεση των κρατών-μελών και η επίτευξη της ισόρροπης ανάπτυξης. Παρόλα αυτά, τίθεται το ερώτημα κατά πόσο επιτυγχάνεται ο παραπάνω στόχος εφόσον σε αρκετές περιπτώσεις έχουν διαπιστωθεί τα αντίθετα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα του **ευρωπαϊκού χώρου** αποτελεί το τρίγωνο Λονδίνο-Παρίσι-Βρυξέλλες, των οποίων η σύνδεση οδήγησε στην πόλωση της ανάπτυξης, στην απομύζηση των ενδιάμεσων περιοχών και, κατά συνέπεια, στη μεγέθυνση των περιφερειακών ανισοτήτων. Η επίτευξη των παραπάνω στόχων μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με ορθολογικές και στρατηγικές κατευθύνσεις από την Κοινότητα και τα κράτη-μέλη.

Η πολιτική που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για τις μεταφορές υποστηρίζει έντονα τις *συνδυασμένες μεταφορές*, γεγονός που φαίνεται ξεκάθαρα στις λίστες των έργων προτεραιότητας που κατά καιρούς συντάσσονται. Σκοπός της στάσης αυτής είναι η χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς, που θα έχει τα εξής βασικά χαρακτηριστικά:

- Θα συμβάλει στην καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος.
- Θα παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια των χρηστών.
- Θα προκαλεί τη μείωση του κόστους μεταφοράς των αγαθών και των προσώπων.
- Θα ευνοεί τη διεθνική σύνδεση των κρατών-μελών που, λόγω των γεωμορφολογικών τους χαρακτηριστικών, απειλούνται από «γεωγραφική» απομόνωση.

Για τους παραπάνω λόγους η ΕΚ προωθεί τη δημιουργία κυρίως σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών και δευτερευόντως των οδικών.

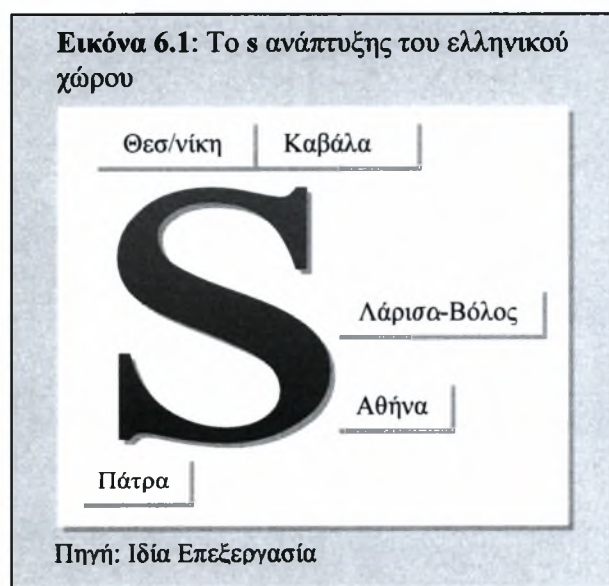
Στην περίπτωση του **ελλαδικού χώρου**, ο σχεδιασμός μεταφορικών υποδομών, από την πρώτη στιγμή που ξεκίνησε, αντιμετώπισε τις οδικές μεταφορές ως την ιδανικότερη λύση για την αποτελεσματικότερη σύνδεση των περιοχών της Ελλάδας. Αυτό

οφειλόταν κυρίως σε πολιτικές επιλογές εκείνης της μεταπολεμικής περιόδου, χαρακτηριστικό των οποίων ήταν η έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού και οργάνωσης. Παράλληλα, κάποια συστήματα σταθερής τροχιάς, όπως είναι οι σιδηρόδρομοι, εγκαταλείφθηκαν ως μέρος της πολιτικής των μεταφορών και αντικαταστάθηκαν από τη χρήση λεωφορείων. Η παραπάνω τακτική εφαρμόστηκε για τις αστικές και τις υπεραστικές μετακινήσεις. Επομένως, οι λανθασμένες επιλογές του παρελθόντος που δημιούργησαν την υπάρχουσα δομή του χώρου δεν επιτρέπουν τη βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών και τη δημιουργία συνδυασμένων μεταφορών κυρίως εξαιτίας του υψηλού κόστους.

Η γενικότερη αντιμετώπιση των δημοσίων έργων μεγάλης εμβέλειας από τις ελληνικές κυβερνήσεις και τους πολίτες έχουν οδηγήσει στην ύπαρξη λίγων σε αριθμό έργων, καθώς και στη μη αποδοχή νέων μέσων μεταφοράς ως τον κινητήριο μοχλό για την περιφερειακή ανάπτυξη. Αυτή η συμπεριφορά οφείλεται στην παρεμπόδιση της ανάπτυξης της Ελλάδας εξαιτίας ιστορικών γεγονότων (συνεχείς πόλεμοι) και προβλημάτων της εσωτερικής πολιτικής της, καθώς και στο πλήθος των παραδοσιακών μικρών οικογενειακών επιχειρήσεων, οι οποίες δε μπορούν να ανταπεξέλθουν στη λειτουργία τόσο μεγάλων οδικών έργων. Έτσι, λοιπόν, δημιουργούνται συχνά αντιπαραθέσεις μεταξύ των εκάστοτε κυβερνήσεων και των τοπικών κοινωνιών, με αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της ένταξης της χώρας σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η δημιουργία μεγάλων έργων υποδομής στον ελλαδικό χώρο θεωρείται απαραίτητη. Ωστόσο, για την επίτευξη της αποδοτικότητας αυτών των έργων, είναι ανάγκη να εναρμονίζονται οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες της χώρας με τα αναπτυξιακά τους χαρακτηριστικά, προκειμένου να μην παρατηρούνται φαινόμενα πώλωσης ή συγκέντρωσης, αλλά διάχυση των δραστηριοτήτων στο χώρο. Αποτελεσματική λύση στο παραπάνω φαινόμενο μπορεί να δοθεί κυρίως από το Κράτος, το οποίο θα καλείται να λάβει μέτρα ενίσχυσης των περιοχών (παροχή τοπικών αναπτυξιακών κινήτρων), παρεμποδίζοντάς έτσι την ενδεχόμενη απομύζησή τους.

Τα τελευταία χρόνια η ΕΕ ασκεί πιέσεις στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών για την ανάπτυξη *συνδυασμένων* μεταφορικών υποδομών, οι οποίες προσφέρουν αναμφισβήτητα περισσότερες επιλογές στους χρήστες, οδηγώντας στη διαμόρφωση ενός υψηλών προδιαγραφών ολοκληρωμένου *μεταφορικού* συστήματος. Στην περίπτωση της Ελλάδας, πέρα από τους οδικούς άξονες, αποτελεσματική θα ήταν η βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου, μιας και το εν λόγω μεταφορικό είδος είναι περιβαλλοντικά πιο φιλικό και πέντε (5) φορές *πιο οικονομικό*. Ωστόσο, *δεν* πραγματοποιείται λόγω λανθασμένων πολιτικών κατευθύνσεων. Συγκεκριμένα, υπάρχει έντονος προβληματισμός και αντιπαράθεση σχετικά με τη διοχέτευση των κοινοτικών πόρων (ΚΠΣ), με αποτέλεσμα το μπλοκάρισμα των σιδηροδρομικών έργων. Σε αυτά τα έργα ανήκει και ο **Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας**, η κατασκευή του οποίου έχει συναντήσει πολλά εμπόδια, όπως στην περίπτωση της Ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου, όπου δεν προβλέφθηκε εξαρχής η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα αποτελεί μία από τις λίγες περιπτώσεις κρατών-μελών που στηρίζουν το βασικό μεταφορικό τους σύστημα μόνο στις οδικές μεταφορές.

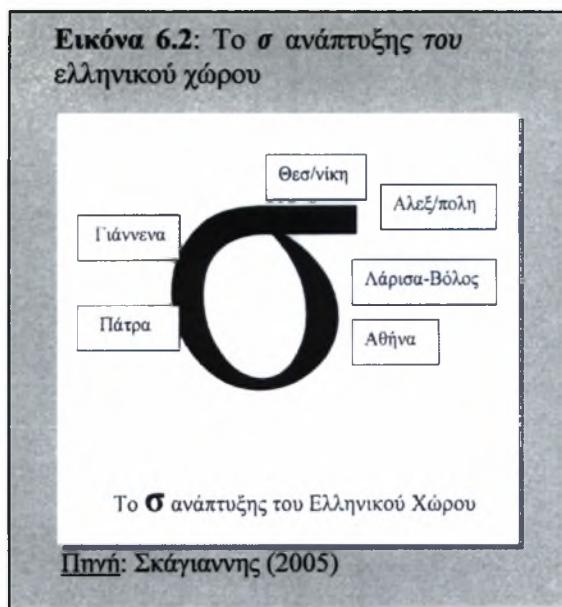


Τα σημαντικότερα οδικά έργα της Ελλάδας (Εγνατία Οδός, ΠΑΘΕ) σχηματίζουν σήμερα το αναπτυξιακό σχήμα γνωστό ως *s*.

Το 'σίγμα τελικό' *συνδέει* τη βορειοανατολική και κεντρική Μακεδονία (Καβάλα, Θεσσαλονίκη) μέσω της Εγνατίας Οδού με τη Θεσσαλία (δίπολο Λάρισα-Βόλος), *την* πρωτεύουσα της χώρας (Αθήνα) και τη

δυτική Ελλάδα (Πάτρα) μέσω ΠΑΘΕ. Το παραπάνω αναπτυξιακό σύστημα που δημιουργείται *ευνοεί* την ανάπτυξη της ανατολικής Ελλάδας έναντι της δυτικής που παραμένει γεωγραφικά απομονωμένη.

Η δημιουργία του Δυτικού Άξονα αναμένεται να μετασχηματίσει την παραπάνω δομή, δημιουργώντας το σχήμα που ακολουθεί.



Στο σχήμα αυτό προστίθεται και ο Δυτικός Άξονας, συμπεριλαμβάνοντας τη δυτική Ελλάδα (Περιφέρειες Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδας και δυτική Πελοπόννησος). Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η σύνδεση των περιφερειών της χώρας κάθετα και οριζόντια, δημιουργώντας ένα ολοκληρωμένο σύστημα οδικών μεταφορών.

Η εικόνα των περιοχών τις οποίες θα διασχίζει η Ιόνια Οδός, όπως περιγράφεται παραπάνω, κάνει σαφή την ανάγκη δημιουργίας εκείνων των συνθηκών που θα μπορέσουν να αναδείξουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των εκάστοτε περιοχών. Αυτές, με τη σειρά τους, θα είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τα αναπτυξιακά προβλήματα που τις χαρακτηρίζουν εδώ και πολλά χρόνια.

Παρόλο που η **σημασία** του έργου είναι πλέον αδιαμφισβήτητη, για μεγάλο χρονικό διάστημα οι διαδικασίες της κατασκευής του είχαν μπλοκαριστεί και μόλις πρόσφατα επανεκκινήθηκαν οι εργασίες πραγματοποίησης της Ιόνιας Οδού¹.

Επιπλέον, η **φυσιογνωμία** των περιφερειών της δυτικής Ελλάδας (αναπτυξιακή, γεωμορφολογική) αποτέλεσε σημαντικό εμπόδιο στην απόφαση δημιουργίας του έργου. Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα χαρακτηρίζεται ως ένα πολύ ισχυρό κομβικό σημείο των αξόνων Ανατολής-Δύσης και Βορρά-Νότου, αντιμετώπισε κατά καιρούς χωροταξικά προβλήματα, προβλήματα έλλειψης σχεδιασμού και προγραμματισμού και τέλος, προβλήματα συνεργασίας του ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα. Τα παραπάνω την εμποδίζουν να προωθήσει την ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών της μέσω των μεταφορικών υποδομών, όπως είναι η Ιόνια Οδός.

¹ Παρόλα αυτά υπάρχουν ακόμη και σήμερα εκκρεμότητες όσον αφορά την ανάθεση και τη χρηματοδότηση του έργου.

Ο βασικότερος **στόχος** της παρούσας εργασίας ήταν η αποτίμηση των χωρικών επιδράσεων που επιφέρουν τα διαπεριφερειακά οδικά μεταφορικά δίκτυα στις ζώνες άμεσης και έμμεσης επιρροής στις περιοχές που διασχίζουν. Η περίπτωση της Ιόνιας Οδού, που ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, κρίθηκε πολύ ενδιαφέρουσα και εξετάστηκε αναλυτικά. Σκοπός της ήταν η εξαγωγή συμπερασμάτων που αφορούν την αναγκαιότητα του έργου και το είδος των χωρικών συνεπειών του στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, στις χρήσεις γης και στο οικιστικό δίκτυο. Όλα αυτά μελετήθηκαν κάτω από τη γενικότερη έννοια της ανάπτυξης που θα επέλθει στην περιοχή.

Επειδή ο Δυτικός Άξονας αποτελεί τμήμα του διευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, οι κανονισμοί που ορίζουν την κατασκευή και λειτουργία του είναι αυστηροί και στηρίζονται στην ευρύτερη έννοια της «αιεφόρου ανάπτυξης». Επομένως, η Ιόνια Οδός, πληρώντας τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, δεν αναμένεται να ξεπεράσει τα επιτρεπτά όρια επιβάρυνσης του **περιβάλλοντος**. Το γεγονός αυτό είναι πολύ σημαντικό αν αναλογιστεί κανείς πως η δυτική Ελλάδα είναι ίσως η πιο πλούσια περιοχή της χώρας σε φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους, η προστασία των οποίων αποτελεί κύριο μέλημα των περιβαλλοντικών πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η χρήση περιβαλλοντικών δεικτών κρίθηκε απαραίτητη για το χωρικό εντοπισμό των παραπάνω συνεπειών.

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που απασχολούν την επιστήμη της Χωροταξίας είναι η οργάνωση και η εξέλιξη των χρήσεων γης. Το ζήτημα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τον ελλαδικό χώρο, καθώς η διαμόρφωση των **χρήσεων γης** πραγματοποιήθηκε επί πολλές δεκαετίες απουσίας σχεδιασμού και καθορισμού αρμόδιων οργάνων. Αυτός είναι ένας από τους σπουδαιότερους λόγους που το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα αντιμετωπίζει έως σήμερα πολλά προβλήματα στη βελτίωση και το σχεδιασμό του. Ειδικότερα στην περίπτωση μεγάλων έργων υποδομών, όπως είναι η Εγνατία και η Ιόνια Οδός, τα προβλήματα αυτά υπερδιογκώνονται.

Οι μεταβολές των υφιστάμενων χρήσεων γης στη δυτική Ελλάδα δε θα είναι μεγάλες μετά τη λειτουργία του άξονα. Ενδεχόμενες αναδιαρθρώσεις ή αλλαγές θα εντοπιστούν κυρίως στις παρόδιες περιοχές και στα κομβικά σημεία και αφορούν συνήθως παραγωγικές δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τις λειτουργίες ενός

άξονα. Τα παραπάνω αποτελέσματα προέκυψαν από την εφαρμογή ενός οικονομετρικού υποδείγματος που συνδέει την έλξη των επιχειρήσεων από τον άξονα με την επικείμενη μείωση των χρονοαποστάσεων, λαμβάνοντας υπόψη και τους σημαντικότερους παράγοντες (οικονομικούς και κοινωνικούς) που τους επηρεάζουν.

Για τη μελέτη της αναμενόμενης δομής του **οικιστικού δικτύου** λήφθηκε υπόψη η διαμόρφωση των χρήσεων γης και των οικισμών της περιοχής με βάση την έλξη επιχειρήσεων και τη σύγκριση του έργου με την Εγνατία Οδό (δείκτες ΠΑΧΩΕ). Τα αποτελέσματα στην οργάνωση του οικιστικού δικτύου θα είναι η περαιτέρω ενίσχυση των ήδη ανεπτυγμένων αστικών κέντρων και η ενδυνάμωση του ρόλου των οικισμών που εντοπίζονται στην άμεση ζώνη επιρροής του. Τέλος, οι υπόλοιποι οικισμοί δε θα επηρεαστούν. Από αυτούς, εκείνοι που συνδέονται άμεσα με τα σημαντικά αστικά κέντρα διατρέχουν τον κίνδυνο της απομύζησης των δραστηριοτήτων τους, ενώ εκείνοι που είναι απομακρυσμένοι πιθανόν να αποδυναμωθούν ακόμη περισσότερο.

Οι παραπάνω συνέπειες που εντοπίζονται ξεκάθαρα στο χώρο αποτελούν αποτέλεσμα μιας πολυσύνθετης διαδικασίας και απορρέουν από τη μεταβολή κυρίως οικονομικών παραγόντων, επηρεάζοντας συγχρόνως τη μετέπειτα εξέλιξή τους. Αυτό επιχειρήθηκε να αποδειχθεί στην παρούσα εργασία με τη δημιουργία ενός οικονομετρικού υποδείγματος που μετρά τη μεταβολή της **ευημερίας** ως απόρροια της λειτουργίας του Δυτικού Άξονα.

Η εφαρμογή του παραπάνω υποδείγματος εξυπηρέτησε τη βαθύτερη εξέταση άλλων παραγόντων, όπως για παράδειγμα την προσέλκυση επιχειρήσεων, που με τη σειρά τους συμβάλλουν στην εξέλιξη των χωρικών φαινομένων και καθιστούν την παρατήρηση τους περισσότερο ακριβή και αναλυτική.

Κάνοντας μια γενική αποτίμηση των χωρικών και οικονομικών επιδράσεων που θα προκύψουν από τη διέλευση του Δυτικού Άξονα, γίνεται φανερή η ένταση αυτών στο Βόρειο Τμήμα του Άξονα σε αντίθεση με το Νότιο. Το παραπάνω συμβαίνει λόγω της χάραξης της Οδού, που στο μεγαλύτερο ποσοστό του Νότιου Τμήματος ακολουθεί την πορεία του υφιστάμενου Εθνικού Δικτύου, με εξαίρεση τις παρακάμψεις γύρω από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα.

Παρόλο που θα περίμενε κανείς ότι, στην περίπτωση δημιουργίας μεγάλης εμβέλειας έργων, θα προκληθούν σημαντικές αλλαγές στο υπό εξέταση αντικείμενο, τα αποτελέσματα της μελέτης κατέδειξαν μικρές μεταβολές. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι τα ενδογενή αναπτυξιακά χαρακτηριστικά των εκάστοτε περιοχών και το πώς αυτές τα αξιοποιούν είναι οι σημαντικότεροι τομείς επίδρασης των χωρικών διαμορφώσεων, ενώ λιγότερο σημαντικοί αποδεικνύονται οι εξωγενείς παράγοντες. Στην περίπτωση μάλιστα της Ιόνιας οδού που αποτελεί διαπεριφερειακό άξονα και διέρχεται από περιοχές του εξωαστικού χώρου, οι αναμενόμενες επιδράσεις δεν είναι ουσιαστικές. Η γενική αύξηση της οικονομικής ευημερίας υποβοηθά στην εξαγωγή του συμπεράσματος ότι οι εν λόγω αλλαγές θα προκύψουν μακροπρόθεσμα.

Συνοψίζοντας τις χωρικές συνέπειες που προέκυψαν από την παραπάνω μελέτη, προκύπτουν εκείνες που θα βοηθήσουν την περιοχή να αναδείξει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και να αξιοποιήσει τις εξωγενείς δυνατότητες που θα της προσφέρει η διέλευση ενός τόσο κρίσιμου έργου, όπως είναι ο Δυτικός Άξονας.

Συγκεκριμένα:

- Θα βελτιώσει τη θέση της χώρας στο διεθνές στερέωμα και ιδιαίτερα μέσω της σύνδεσής της με τα Βαλκάνια, που για πολλά χρόνια τη διαχώριζαν από την υπόλοιπη Ευρώπη.
- Θα προωθήσει τη διασυνοριακή συνεργασία της χώρας με τις τρίτες χώρες.
- Θα βελτιώσει τη διαπεριφερειακή σύνδεση της χώρας και θα συντελέσει στην άρση της απομόνωσης της δυτικής Ελλάδας.
- Θα συντελέσει στην ενσωμάτωση και την ανάπτυξη της σύγχρονης τεχνολογίας.
- Θα ενδυναμώσει το ρόλο της περιοχής ως δυτικής 'πύλης' προς την Ευρώπη.
- Θα εξασφαλίσει τη γρήγορη, φτηνή και ασφαλή μετακίνηση προσώπων και αγαθών.
- Θα προκαλέσει διαχρονική αύξηση της οικονομικής ευημερίας σε όλους τους νομούς τους οποίους θα διασχίζει.
- Θα συμβάλει στην αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων (παραγωγικών δραστηριοτήτων).
- Θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.

Απαραίτητη **προϋπόθεση** για την επιτυχία και την αποτελεσματική λειτουργία του έργου αποτελεί η παροχή αναπτυξιακών κινήτρων στις περιοχές που κινδυνεύουν με απομόνωση πριν και μετά τη δημιουργία του Άξονα, σε συνδυασμό με την ορθολογική αξιοποίηση των ενδογενών πλεονεκτημάτων της περιοχής μελέτης από την τοπική κοινωνία. Επιπλέον, η μελλοντική ύπαρξη ενός νέου παράλληλου προς την Ιόνια Οδό οδικού άξονα, καθώς και η ανεπαρκής σύνδεση της Οδού με την ευρύτερη περιοχή μέσω ικανοποιητικού επαρχιακού δικτύου και ανισόπεδων κόμβων *μπορούν να θέσουν* σε κίνδυνο την εξασφάλιση της αποδοτικότητάς της.

Τέλος, ένα τόσο σημαντικό αναπτυξιακό έργο δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί μεμονωμένα. Αντίθετα, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες εκείνες οι χωρικές, οικονομικές και κοινωνικές παράμετροι που συνθέτουν και πλαισιώνουν το έργο στη φάση κατασκευής αλλά και λειτουργίας του. Ακόμη, θα πρέπει να υπάρξει (όσο το δυνατόν) πλήρης συνεργασία μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, καθώς επίσης, και καθοδηγητικές παραινέσεις από το κράτος σε συνδυασμό με την ανάπτυξη τοπικών πρωτοβουλιών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Ανδρικοπούλου, Ε. (1995) *Οι Περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Η Εξέλιξη της Περιφερειακής Πολιτικής από τη Συνθήκη της Ρώμης έως το Maastricht*, Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο

Αραβαντινός, Α. (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα Εκδόσεις Συμμετρία

Αργύρης, Θ. (2001) *Οικονομική του Χώρου: Θεωρία του Τόπου Εγκαταστάσεως*, Τόμος Ι, Αθήνα: Εκδόσεις Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε.

Αργυρόπουλος, Δ. (2004) 'Μελέτη Περιβαλλοντικής Στρατηγικής Σύμβασης Παραχώρησης Οδικού Άξονα Ιόνιας Οδού', Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ (ΕΥΔΕ/ΟΑΠ)

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1992) *Η Λευκή Βίβλος των Μεταφορών*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999) *Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2002) *Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με Ορίζοντα το Έτος 2010: Η Ώρα των Επιλογών*

Καϊάφα, Σ. (2003) 'Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου: Χωρικοί Μετασχηματισμοί και Επιπτώσεις σε Πολεοδομικό-Χωροταξικό Επίπεδο', Διπλωματική Εργασία, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Καρακώτσογλου, Μ. και Κούκος, Η. (2001) 'Έγνατία Οδός και Ρ.Ε.Τ.Ρ.Α. Ν.Ρ. 8: Συμπληρωματικότητα ή Ανταγωνισμός;', Διπλωματική Εργασία, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Λαμπριανίδης, Λ. (2002) *Οικονομική Γεωγραφία: Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη

Μούσης, Ν. (2003) *Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο, Οικονομία, Πολιτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση

Οικονόμου, Δ. (2002) *Χωροταξία II: Σχεδιασμός της Υπαίθρου*, Διδακτικές Σημειώσεις, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Καυκαλάς, Γ. και Πιτσιάβα, Μ. (2004) 'Χωρικές Επιπτώσεις Εγνατίας Οδού: Έκθεση Κατάστασης Ζωνών Επιρροής', Θεσσαλονίκη: Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων Εγνατίας Οδού Α.Ε.

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ηπείρου, 2000-2006

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δυτικής Ελλάδας, 2000-2006

Πετράκος, Γ. και Ψυχάρης, Γ. (2004) *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Διδακτικές Σημειώσεις, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Πολύζος, Σ. (1998) 'Διαπεριφερειακά Οδικά Έργα και η Συμβολή τους στην Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μια Θεωρητική και Εμπειρική Προσέγγιση', Διδακτορική Διατριβή, Βόλος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Σκάγιαννης, Π. (1994) *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, Αθήνα-Πειραιάς: Εκδόσεις Α. Σταμούλη

Σκούντζος, Θ. (1993) *Περιφερειακή Οικονομική Ανάλυση και Πολιτική: Τεχνικές Αναλύσεως*, Αθήνα-Πειραιάς: Εκδόσεις Σταμούλη

Τρανός, Μ. (2004) 'Οδικοί Άξονες και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Οι Αναπτυξιακές Επιπτώσεις της Εγνατίας Οδού στη Βόρειο Ελλάδα με τη Χρήση Δεικτών Προσπελασιμότητας', Διπλωματική Εργασία, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Τσέτσης, Σ. (1996) *Προς μια Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική: Αστικοί Μετασχηματισμοί σε μια Μετεξελισσόμενη Ευρώπη*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση

ΥΠΕΧΩΔΕ (1999) 'Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Γ' Φάση', Αθήνα: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον, ΥΠΕΧΩΔΕ, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Χωροταξίας-Εταιρεία Φίλων

ΥΠΕΧΩΔΕ (2000) 'Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων', Αθήνα: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Χωροταξίας

ΥΠΕΧΩΔΕ (2000) 'Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου, Γ' Φάση', Αθήνα: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Χωροταξίας

ΥΠΕΧΩΔΕ (1999) 'Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Πελοποννήσου, Γ' Φάση', Αθήνα: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Χωροταξίας

Φραντζεσκάκης, Ι. και Γιαννόπουλος, Γ. (1986) *Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική: Βασικές έννοιες, Κόμβοι, Κυκλοφοριακή Ικανότητα, Σήμανση, Σηματοδότηση, Κυκλοφοριακές Μετρήσεις*, Τόμος 1, Αθήνα: Εκδόσεις Παρατηρητής

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Copus, A. (1999) 'Accessibility and Peripherality Indicators', Aberdeen: Scottish Agricultural College

European Centre for Infrastructure Studies (ECIS) (1999) *Bottlenecks in European Infrastructure*

Feitelson, E., Salomon, I. και Cohen, G. (2001) 'From Policy Measures to Policy Packages: A Spatially, Temporally and Institutionally Differentiated Approach' στο E. Feitelson και E.T. Verhoef *Transport and Environment: In Search of Sustainable Solutions*, 34-53

Feitelson, E., Verhoef, E. (2001) 'Transport and Environment: From Policy Measures to Sustainability Notions and back' στο E. Feitelson και E.T. Verhoef *Transport and Environment: In Search of Sustainable Solutions*, 3-11

Schrman, C., Spiekermann, K. και Wegener, M. (2002) 'Trans-European Transport Networks and Regional Economic Development', *EconPapers*

TINA (2002) *Status of the Pan-European Transport Corridors and Areas-Developments and Activities in 2000 and 2001*

Wegener, M. και Bokemann, D. (1998) 'Model Structure', SASI-Socio-Economic and Spatial Impacts of Trans-European Transport Networks

ΑΡΘΡΑ ΣΕ ΒΙΒΛΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. και Ζαχαράκη, Ε. (2004) 'Σύστημα Μεταφορών και Χωρική Ανάπτυξη: Θεωρητικά Μοντέλα και Αξιολόγηση' στο Γ. Καυκαλάς *Ζητήματα Χωρικής Ανάπτυξης: Θεωρητικές Προσεγγίσεις και Πολιτικές*, 133-169

Πολύζος, Σ. και Πετράκος, Γ. (2001) 'Χωροθέτηση των Επιχειρήσεων στην Ελλάδα: Ανάλυση Προσδιοριστικών Παραγόντων και Εμπειρική Διερεύνηση', *Τόπος*, Τεύχος 17, 93-123

Σταμουλάκης, Γ. (2004) 'Δυτικός Κάθετος Άξονας', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, Τεύχος 2304: 30-31

Σταμουλάκης, Γ. (2005) 'Να απεμπλακούν τα έργα της Ιόνιας Οδού', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, Τεύχος 2331: 19

Σταμουλάκης, Γ. (2005) 'Ιόνια Οδός', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, Τεύχος 2344: 24

Χατζηδάκης, Κ. (2003) 'Αξιολόγηση των Μεγάλων Δημοσίων Έργων του ΚΠΣ. Μια Ευρωπαϊκή Ματιά Με Νέα Στοιχεία και Προτάσεις', *Τεχνικά Χρονικά*, Τεύχος Νοεμβρίου-Δεκεμβρίου

Holl, A. (2004) 'Manufacturing Location and Impacts of Road Transport Infrastructure: Empirical Evidence from Spain', *Regional Science and Urban Economics*, Issue 3, Volume 34: 341-363

Skayannis, P. και Skyrgiannis, H. (2002) 'The Role of Transport in the Development of the Balkans', *Eastern European Economics*, Issue 5, Volume 40: 33-48

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

www.daniilidis.gr

www.economics.gr

www.egnatia.gr

www.europa.eu.int

www.gefyra.gr

ww.in.gr/news/article

www.infopeloponnisos.gr

www.interreg.gr

www.medregio.org

www.minenv.gr

www.mmtpr.hr

http://www.ogeeka-dimitra.org.gr/enimerosi/pep_pelop/pep_pelop_katastasi.htm

www.patrisnews.gr

www.peloponnisos.gr

www.regionofepirus.gr

www.tee.gr

www.tiehallinto.fi

http://www2.unipi.gr/greek/departments/economics/Links/hellas.htm

www.westerngreece.gr

www.ypes.gr

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

ΕΥΔΕ/ΟΑΠ, 2005: Ενημερωτικό Φυλλάδιο για την Ιόνια Οδό

Αντωνίου, Γ. (2004) ‘Σχεδιασμός Αξόνων Μεταφοράς στην Ελληνική Πραγματικότητα’, Εισήγηση στη Διημερίδα 14-15 Μαΐου-Πρέβεζα *Ιόνια Οδός (Δυτικός Άξονας) Εξελίξεις – Προοπτικές*

Καλαφούτη, Ε. κ.ά. (2004), Εισήγηση στη Διημερίδα 14-15 Μαΐου-Πρέβεζα *Ιόνια Οδός (Δυτικός Άξονας) Εξελίξεις – Προοπτικές*

Λουκάκης, Π. (2004) ‘Η Σημασία των Κόμβων στο Σύστημα Αξόνων Ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας’, Εισήγηση στη Διημερίδα 14-15 Μαΐου-Πρέβεζα *Ιόνια Οδός (Δυτικός Άξονας) Εξελίξεις – Προοπτικές*

Μιχέλης, Ν. (2004) ‘Το Νομικό Πλαίσιο που διέπει τα Έργα με Αυτοχρηματοδότηση’ στην Ημερίδα με θέμα ‘Ο Ρόλος του Ιδιωτικού Τομέα στα Έργα Προστασίας Περιβάλλοντος’, Αθήνα

Παπανικόλας, Π. (2004) ‘Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου’, Εισήγηση στη Διημερίδα 14-15 Μαΐου-Πρέβεζα *Ιόνια Οδός (Δυτικός Άξονας) Εξελίξεις – Προοπτικές*

Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού Α.Ε., 2005: Δείκτες Χωρικών Επιπτώσεων

Σκάγιαννης, Π. (2005) 'Περιφερειακή Επιστήμη και Πολιτική: Ελλάδα και Βαλκάνια', Εισήγηση στο 7^ο Εθνικό Συνέδριο 7-8 Μαΐου *Ελλάδα 2021: Από την Κοινωνία των Κατασκευών στην Κοινωνία της Γνώσης*;

Σύλλογος Πολιτικών Μηχανικών Ελλάδος (2001) 'Δημόσια Έργα', Ανακοίνωση Δ.Σ. Σ.Π.Μ.Ε.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1ο:
Περί Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 70 ▲

Αναγνωρίζεται ότι η δημιουργία της κοινής αγοράς καθιστά αναγκαία την εφαρμογή τιμολογίων μεταφοράς του άνθρακα και του χάλυβα καταλλήλων να προσφέρουν στους καταναλωτές που ευρίσκονται σε συγκριτικώς όμοιες συνθήκες, συγκριτικώς όμοιους όρους τιμών.

Απαγορεύονται ιδίως, στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, οι διακρίσεις στις τιμές και στους όρους κάθε είδους μεταφοράς, που βασίζονται επί της χώρας προελεύσεως ή προορισμού των προϊόντων. Η κατάργηση των διακρίσεων αυτών συνεπάγεται ειδικότερα την υποχρέωση εφαρμογής στις μεταφορές άνθρακα και χάλυβα, προελεύσεως εξ άλλης χώρας της Κοινότητας ή προορισμού προς άλλη χώρα της Κοινότητας, των τιμοκαταλόγων, των τιμών και κάθε είδους τιμολογιακών ρυθμίσεων επί των τιμών που εφαρμόζονται στις εσωτερικές μεταφορές του αυτού εμπορεύματος, όταν τούτο ακολουθεί την αυτή διαδρομή.

Οι τιμοκατάλογοι, οι τιμές και οι κάθε είδους τιμολογιακές ρυθμίσεις επί των τιμών που εφαρμόζονται στις μεταφορές άνθρακα και χάλυβα στο εσωτερικό κάθε κράτους μέλους και μεταξύ των κρατών μελών δημοσιεύονται ή φέρονται σε γνώση της Επιτροπής.

Η εφαρμογή των ειδικών εσωτερικών τιμολογιακών μέτρων προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων παραγωγής άνθρακα ή χάλυβα υπόκειται σε προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής, η οποία βεβαιώνει ότι τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα με τις αρχές της παρούσας Συνθήκης. Η Επιτροπή δύναται να δώσει προσωρινή ή υπό όρους έγκριση.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου και των λοιπών διατάξεων της παρούσας Συνθήκης, η εμπορική πολιτική των μεταφορών, ιδίως η θέσπιση και η τροποποίηση των τιμών και των όρων κάθε είδους μεταφοράς, καθώς και οι διαρρυθμίσεις των τιμών μεταφοράς, οι οποίες αποσκοπούν να εξασφαλίσουν την οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων μεταφορών, εξακολουθούν να υπόκεινται στις νομοθετικές και διοικητικές ρυθμίσεις καθενός από τα κράτη μέλη. Το αυτό ισχύει για τα μέτρα συντονισμού ή ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς ή των διαφόρων διαδρομών.

ΤΙΤΛΟΣ XII (*)

(*) 1/4πως παρεμβλήθηκε από το άρθρο Z, σημείο 38), της ΣΕΕ.

Διευρωπαϊκά δίκτυα

Άρθρο 129 Β

1. Προκειμένου να συντελέσει στην υλοποίηση των στόχων που αναφέρονται στα άρθρα 7 Α και 130 Α και να επιτρέψει στους πολίτες της Ένωσης, στους οικονομικούς φορείς καθώς και στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής διοίκησης, να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Κοινότητα συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.

2. Στα πλαίσια συστήματος ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών, η δράση της Κοινότητας αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά, και λαμβάνει, ειδικότερα, υπόψη την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας.

Άρθρο 129 Γ

1. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 129 Β, η Κοινότητα:

- καθορίζει ένα σύνολο προσανατολισμών που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις γενικές γραμμές των μελετώμενων δράσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύωνΧ στους εν λόγω προσανατολισμούς προσδιορίζονται σχέδια κοινού ενδιαφέροντος,
- εκτελεί κάθε δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων,
- μπορεί να ενισχύει τις χρηματοδοτικές προσπάθειες των κρατών μελών για σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που χρηματοδοτούνται από τα κράτη μέλη και καθορίζονται στα πλαίσια των προσανατολισμών που αναφέρει η πρώτη περίπτωση, ιδίως με τη βοήθεια μελετών σκοπιμότητας, εγγυήσεων δανείων ή επιδοτήσεων επιτοκίου. Η Κοινότητα δύναται επίσης να συμμετέχει στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων σχεδίων στον τομέα της υποδομής μεταφορών, στα κράτη μέλη, μέσω του Ταμείου Συνοχής, το οποίο θα ιδρυθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 1993 το αργότερο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 130 Δ.

Η δράση της Κοινότητας λαμβάνει υπόψη την εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα των σχεδίων.

2. Τα κράτη μέλη συντονίζουν μεταξύ τους, σε συνδυασμό με την Επιτροπή, τις πολιτικές που ακολουθούν σε εθνικό επίπεδο και που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην επίτευξη των στόχων του άρθρου 129 Β. Η Επιτροπή μπορεί να αναλαμβάνει, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, κάθε χρήσιμη πρωτοβουλία για την προώθηση του συντονισμού αυτού.

3. Η Κοινότητα μπορεί να αποφασίζει τη συνεργασία με τρίτες χώρες για την προώθηση σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων.

Άρθρο 129 Δ

Οι προσανατολισμοί που αναφέρονται στο άρθρο 129 Γ, παράγραφος 1, θεσπίζονται από το Συμβούλιο που αποφασίζει με τη διαδικασία του άρθρου 189 Β και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Οι προσανατολισμοί και τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν το έδαφος κράτους μέλους απαιτούν την έγκριση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, θεσπίζει τα άλλα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 129 Γ, παράγραφος 1.

Άρθρο 75

1. Για την εφαρμογή του άρθρου 74 και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, θεσπίζει:

α) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών,

β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό,

γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών,

δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.

2. Οι διατάξεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1 θεσπίζονται κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.

3. Κατά παρέκκλιση από τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 1, το Συμβούλιο θεσπίζει ομοφώνως προτάσει της Επιτροπής και μετά από διαβουλεύση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, διατάξεις που αφορούν τις αρχές του καθεστώτος των μεταφορών και των οποίων η εφαρμογή θα ήταν δυνατόν να επηρεάσει σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση σε ορισμένες περιοχές, όπως και την εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη προσαρμογής στην οικονομική ανάπτυξη, που προκύπτει από την εγκαθίδρυση της κοινής αγοράς.»

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΑΠΟΔΟΣΗ

ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ XV

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

Άρθρο 154

1. Προκειμένου να συντελέσει στην υλοποίηση των στόχων που αναφέρονται στα άρθρα 14 και 158 και να επιτρέψει στους πολίτες της Ένωσης, στους οικονομικούς φορείς, καθώς και στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής διοίκησης, να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Κοινότητα συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.

2. Στα πλαίσια συστήματος ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών, η δράση της Κοινότητας αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά, και λαμβάνει, ειδικότερα, υπόψη την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας.

Άρθρο 155

1. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 154, η Κοινότητα:

- καθορίζει ένα σύνολο προσανατολισμών που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις γενικές γραμμές των μελετώμενων δράσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων στους εν λόγω προσανατολισμούς προσδιορίζονται σχέδια κοινού ενδιαφέροντος,
- εκτελεί κάθε δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων,
- μπορεί να υποστηρίζει σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που υποστηρίζονται από τα κράτη μέλη, τα οποία καθορίζονται στα πλαίσια των προσανατολισμών που αναφέρονται στην πρώτη περίπτωση, ιδίως με τη βοήθεια μελετών σκοπιμότητας, εγγυήσεων δανείων ή επιδοτήσεων επιτοκίου. Η Κοινότητα δύναται επίσης να συμμετέχει στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων σχεδίων στον τομέα της υποδομής μεταφορών, στα κράτη μέλη, μέσω του Ταμείου Συνοχής, το οποίο ιδρύθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 161.

Η δράση της Κοινότητας λαμβάνει υπόψη την εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα των σχεδίων.

2. Τα κράτη μέλη συντονίζουν μεταξύ τους, σε συνδυασμό με την Επιτροπή, τις πολιτικές που ακολουθούν σε εθνικό επίπεδο και που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην επίτευξη των στόχων του άρθρου 154. Η Επιτροπή μπορεί να αναλαμβάνει, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, κάθε χρήσιμη πρωτοβουλία για την προώθηση του συντονισμού αυτού.

3. Η Κοινότητα μπορεί να αποφασίζει τη συνεργασία με τρίτες χώρες για την προώθηση σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων.

Άρθρο 156

Οι προσανατολισμοί και τα άλλα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 155 παράγραφος 1 θεσπίζονται από το Συμβούλιο που αποφασίζει με τη διαδικασία του άρθρου 251 και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Οι προσανατολισμοί και τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν το έδαφος κράτους μέλους απαιτούν την έγκριση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

ΣΑΚΧ - Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου
Προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης

2.2.2. Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΕΔ)

(36) Η συνθήκη για την ίδρυση της ΕΕ δεσμεύει την Κοινότητα να συμβάλλει στη δημιουργία και στην επέκταση διευρωπαϊκών δικτύων (ΔΕΔ) στους τομείς των μεταφορών, των επικοινωνιών και της υποδομής παροχής ενέργειας. Η εντολή αυτή έχει ως σκοπό να υπηρετήσει, ειδικότερα τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς καθώς και για ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Προκειμένου να εκπληρωθεί η εντολή αυτή, Θα πρέπει να βελτιωθεί η ολοκλήρωση των εθνικών δικτύων, η πρόσβαση στα δίκτυα, καθώς και η σύνδεση των νησιωτικών, μεσόγειων και περιφερειακών περιοχών, κατά κύριο λόγο, με τις κεντρικές περιοχές.

(37) Τα μέτρα που αφορούν τα ΔΕΔ μεταφορών είναι τα πιο σημαντικά, τόσο από την άποψη της πολιτικής χωρικής ανάπτυξης, όσο και από χρηματοοικονομική άποψη. Αποσκοπούν στην προώθηση ενός καλού, λειτουργικού και αειφόρου συστήματος μεταφορών. Το Πλαίσιο για την ανάπτυξη των δικτύων καθορίζεται στις κοινοτικές οδηγίες, ε αυτό υπάγονται τα διάφορα δίκτυα υποδομής μεταφορών, τα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας και τα συστήματα καθορισμού θέσης και πλοήγησης. Τα μέτρα για τα ΔΕΔ μεταφορών απορροφούν πάνω από το 80 % του συνολικού προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ. Ένα μεγάλο τμήμα των επενδύσεων στα ΔΕΔ μεταφορών (περίπου 25 % το 1996/97) επικεντρώνεται, σήμερα, στις σιδηροδρομικές γραμμές μεγάλης ταχύτητας, οι οποίες ως επί το πλείστον συνδέουν πυκνοκατοικημένες περιοχές (βλέπε χάρτη 2). Οι πόλεις που βρίσκονται κοντά σε σταθμούς του δικτύου μεταφορών μεγάλης ταχύτητας, και οι οποίες μέχρι σήμερα είχαν σχετικά κακές συνδέσεις. Θα επωφεληθούν, τώρα, τα μέγιστα από αυτές τις γραμμές. Επιπλέον, σε περιοχές με υψηλό όγκο οδικής κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων, οι γραμμές μεγάλης ταχύτητας ενδέχεται να αποτελέσουν κίνητρο για τη μετατόπιση μέρους αυτού του όγκου στις γραμμές, με αποτέλεσμα την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου και, συνεπώς, τη βελτίωση του περιβάλλοντος. Ο αυξανόμενος όγκος μεταφορών, ιδίως μέσω των οδικών και εναέριων δικτύων, επιβαρύνει, στο μεταξύ, την αν-τα γνωστικότητα ορισμένων κεντρικών περιοχών ης ΕΕ. Καθίσταται ολοένα και πιο σαφές ότι η αύξηση της κυκλοφορίας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίζεται με επέκταση της οδικής υποδομής και μόνο. Ω; εκ τούτου, Θα καταστεί αναγκαία η λήψη μέτρων στο Πλαίσιο της πολιτικής χωρικής ανάπτυξης και Πολεοδομίας, που Θα επηρεάσουν τις επιλογές τόπου εγκατάστασης της τοπικής οικονομίας και του πληθυσμού, ώστε να βελτιωθούν οι προϋποθέσεις για μεταστροφή από την οδική κυκλοφορία σε συμβατά με το περιβάλλον μέσα μεταφοράς, όπως είναι οι δημόσιες τοπικές επιβατικές συγκοινωνίες, το ποδήλατο και το περπάτημα. Αλλά και στον τομέα των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων είναι απαραίτητη, για τη διασφάλιση ενός αειφόρου συστήματος μεταφορών, η ανάληψη περισσότερων και διαφορετικών πρωτοβουλιών, που Θα οδηγήσουν, ειδικότερα, στην αύξηση Της χρήσης πτώσεις κατά κύριο λόγο στον τοπικό σχεδιασμό του φιλικότερου προς το περιβάλλον μέσου των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και στην αύξηση της χρήσης των χερσαίων πλωτών αρτηριών, της ακτοπλοΐας και των Θαλασσιών μεταφορών για τις μεταφορές αγαθών.

(38) Οι σύγχρονες τεχνολογίες και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών Παρέχουν τη δυνατότητα υποστήριξης της ανάπτυξης στις ηπειρωτικές ή δυσπρόσιτες περιοχές. Οι τεχνολογίες αυτές μπορούν να βοηθήσουν να υπερνικηθούν τα χωρικά μειονεκτήματα και να βελτιωθεί ο τρόπος, καθώς και οι τοπικές συνθήκες για οικονομικές δραστηριότητες μέσω της τηλεργασίας, της τηλεκπαίδευσης και των τηλεαγορών. Η προώθηση νέων καινοτόμων υπηρεσιών και εφαρμοσμένων τηλεπικοινωνιών αποτελεί έναν από τους στόχους των διευρωπαϊκών δικτύων, τα οποία πιθανότατα θα επηρεάσουν τη χωρική ανάπτυξη Ωστόσο, οι αρχικές ενδείξεις της απελευθέρωσης των αγορών οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ο ανταγωνισμός και η εμπορική χρήση προσανατολίζουν τις επενδύσεις σε περιοχές με υψηλή ζήτηση, εφόσον στις περιοχές αυτές αναμένονται τα μεγαλύτερα κέρδη. Οι πιο απομακρυσμένες περιφέρειες των οποίων οι αγορές παρουσιάζουν περιορισμένο δυναμικό, απειλούνται με Περαιτέρω υποβάθμιση. Οι πρωτοβουλίες της Κοινότητας στοχεύουν ώστε να διασφαλίζεται στις περιφέρειες αυτές η διαθεσιμότητα καθολικών υπηρεσιών σε λογικές τιμές, προκειμένου να αντισταθμιστεί αυτή η εξέλιξη Ωστόσο, η διαθεσιμότητα μέσω πληροφορικής και επικοινωνιών δεν αποτελεί από μόνη της εγγύηση για την προώθηση θετικών περιφερειακών εξελίξεων. Πρόσθετες προϋποθέσεις αποτελούν, για παράδειγμα, το επίπεδο προσόντων και κατάρτισης ή η προώθηση της ενημέρωσης του κοινού σχετικά με τις δυνατότητες της κοινωνίας των πληροφοριών. Παρά τη σημαντική πρόοδο, που έχει σημειωθεί τα τελευταία χρόνια, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές χωρικές διαφορές σε ό,τι αφορά την προσφορά τηλεπικοινωνιών τόσο μεταξύ των περιφερειών των κρατών μελών του Κέντρου και των χωρών ης συνοχής, όσο και εντός των ίδιων των κρατών μελών.

(39) Τα μέτρα της πολιτικής ΔΕΔ στον Τομέα ης ενέργειας έχουν δύο σημαντικές χωρικές επιπτώσεις. Αφενός η παραγωγή και η μεταφορά της ενέργειας μπορούν να έχουν επιπτώσεις στις χρήσεις γης, αφετέρου η διανομή της ενέργειας και οι τεχνολογίες κατανάλωσης μπορούν να επηρεάσουν τη χωρική ανάπτυξη μέσω των αλλαγών στη συμπεριφορά των καταναλωτών ενέργειας που συνεπάγονται. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα της ενέργειας και φυσικού αερίου συνεζτάγονται σημαντικές επι-

της όδευσης των γραμμών ή της εγκατάστασης, για παράδειγμα, των σταθμών ηλεκτροπαραγωγής. Στις περιπτώσεις αυτές προκύπτουν δυσκολίες που συνδέονται ειδικότερα με τις περίπλοκες διαδικασίες έγκρισης, ποικίλους τεχνικούς και οικολογικούς περιορισμούς κ την απροθυμία αποδοχής των εγκαταστάσεων αυτών από τον πληθυσμό. Επιπρόσθετα, τα δίκτυα φυσικού αερίου απαιτούν χώρους αποθήκευσης, συνήθως σε υπόγειες δεξαμενές των οποίων ο τόπος εγκατάστασης επιλέγεται με γεωλογικά κριτήρια, γεγονός που περιορίζει τις δυνατές επιλογές της πολιτικής χωρικής ανάπτυξης. Ιδιαίτερα πολλά υποσχόμενες, την άποψη της χωρικής ανάπτυξης, είναι οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (κατά μέσο όρο αντιπροσωπεύσης

% της συνολικής κατανάλωσης στην ΕΕ). Από μία πλευρά, βοηθούν στον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του ενεργειακού τομέα. Από Τη άλλη, προσφέρονται για αποκεντρωμένα συστήματα Κα αποτελούν εφαρμογές σε τοπική κλίμακα, που είναι περισσότερο ή λιγότερο ανεξάρτητες από το δίκτυο διανομής, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτό την ευελιξία του συστήματος και την αποδοτική παροχή ενέργειας σε απομακρυσμένες περιοχές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2ο:

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Συγκεντρωτικός πίνακας των προσδιοριστικών παραγόντων του υποδείγματος της οικονομικής ευημερίας

α/α	ΗΠΕΙΡΩΣΤΙΚΟΙ ΝΟΜΟΙ	Εξορμημένη Μεταβλητή Υ: Δείκτης Ευημερίας & Ανάπτυξης	Συνολικό Δυναμικό της Περιφέρειας/ νομού	Ποσοστό επιχορήγησης σύμφωνα με τον Ν.2601/1998	Β.Π.Ε	Αιμάνια- Αεροδρόμια	Δείκτης Διοικ/κής Ιεραρχίας	Σύνολο ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ 1991-96 (εκατ.δραχ.)	Εισόδημα - Προϊόν				
									Ακαθ.Εγχ.Προϊόν κατά κεφαλή % μ.δ. Χώρας (Μ.Ο 1993-2003)	Γεωργία % ΑΕΠ (Μ.Ο 1993-2003)	Βιομηχανία % ΑΕΠ (Μ.Ο 1993-2003)	Υπηρεσίες % ΑΕΠ (Μ.Ο 1993-2003)	
1	Αιτωλοακαρνανίας	22,35	50	40,0	0	0	58,15	16068,00	78,52	18,54	16,31	65,13	
2	Αργολίδας	36,50	43	40,0	0	0	37,63	7116,00	92,18	19,64	17,22	63,13	
3	Αρκαδίας	28,20	55	40,0	1	0	36,01	7980,00	104,36	14,95	27,25	57,79	
4	Αρτας	19,75	38	40,0	0	0	22,92	3244,00	67,51	18,19	14,52	67,27	
5	Αττικής	34,20	56	40,0	1	4	129,59	19989,00	90,04	8,58	25,37	66,04	
6	Αχαΐας	32,90	63	0,0	0	0	34,80	38205,00	242,02	10,82	58,31	30,86	
7	Βοιωτίας	21,20	31	40,0	0	0	17,22	3495,81	86,98	25,43	14,93	59,63	
8	Γρεβενών	25,05	31	35,0	1	0	32,36	11865,00	76,28	19,11	20,47	60,41	
9	Δράμας	29,05	25	40,0	1	3	53,71	11752,00	82,39	24,79	20,68	54,51	
10	Εβρου	29,95	71	40,0	1	0	43,01	34179,00	104,11	12,16	36,22	51,60	
11	Εύβοιας	10,40	36	40,0	0	0	14,39	559,00	105,14	6,71	16,32	76,96	
12	Ευρωτανίας	18,55	42	40,0	0	0	55,99	13905,00	13905,00	26,33	13,93	59,72	
13	Ηλείας	28,85	41	30,0	0	0	36,09	16720,00	91,52	15,44	28,91	55,64	
14	Ημαθίας	18,70	30	40,0	0	0	15,96	2721,00	73,08	14,22	13,57	72,20	
15	Θεσπιάκης	50,90	75	7,5	1	6	293,20	32745,00	111,87	3,20	26,00	70,78	
16	Θεσπρωτίας	29,35	40	40,0	1	5	75,53	11223,00	85,34	8,30	17,47	74,21	
17	Ιωαννίνων	33,55	33	30,0	1	2	49,93	10943,00	91,95	12,14	25,60	62,25	
18	Καβάλας	21,80	42	40,0	0	0	37,20	6276,00	84,47	29,44	12,40	58,15	
19	Καρδίτσας	28,00	29	40,0	0	1	15,81	3122,00	90,85	11,19	21,59	67,20	
20	Καστοριάς	25,35	39	40,0	1	0	23,32	46489,00	90,80	19,32	32,68	47,99	
21	Κιλίκης	30,05	39	40,0	0	1	40,85	10392,00	116,49	9,60	44,84	45,55	
22	Κοζάνης	29,90	73	40,0	0	0	39,99	11569,00	122,36	12,95	43,48	43,55	
23	Κορινθίας	25,80	40	40,0	0	0	30,12	4579,00	75,47	27,07	8,59	64,33	
24	Λακωνίας	31,3	57	40,0	1	0	123,69	19551,00	91,98	19,93	25,21	54,85	
25	Λάρισας	33,25	27	40,0	0	0	11,01	867,00	91,78	12,02	20,87	67,11	
26	Λευκάδας	35,45	51	40,0	1	4	93,23	38488,00	96,00	12,07	29,91	58,01	
27	Μαγνησίας	25,09	44	40,0	1	1	57,52	15841,00	77,22	21,71	13,11	64,97	
28	Μεσσηνίας	26,75	27	40,0	1	0	36,01	88682,00	80,70	13,96	41,97	44,05	
29	Ξάνθης	24,75	39	40,0	1	0	36,92	13742,00	84,78	24,15	21,55	54,28	
30	Πελλάας	64,2	158	7,5	0	6	2020,40	114211	105,67	0,88	19,68	79,42	
31	Πιερίας	30,85	50	40,0	0	0	28,23	8567,00	77,67	16,75	11,61	71,62	
32	Πρέβεζας	25,45	33	40,0	0	1	27,64	6314,00	79,52	17,95	17,77	64,27	
33	Ροδόπης	27,05	25	40,0	1	0	36,57	120167,00	64,55	25,01	17,46	57,51	
34	Σερρών	23,45	41	35,0	1	0	57,76	11838,00	73,74	22,75	14,22	64,02	
35	Τρικάλων	25,7	42	40,0	0	0	48,99	6178,00	79,88	20,76	12,41	66,82	
36	Φθιώτιδος	29,3	54	40,0	1	0	60,67	35050,00	108,48	17,59	26,09	56,30	
37	Φλώρινας	21,2	28	40,0	1	0	19,74	18542,00	84,78	19,45	19,57	60,97	
38	Φωκίδας	23,3	36	40,0	0	0	17,93	7945,00	114,53	8,94	19,00	72,05	
39	Χαλκιδικής	30,2	39	40,0	0	0	29,76	58500,00	106,79	15,43	16,31	68,24	

Πηγή: Πολύζος (1998), Πολύζος και Πετράκος (2001), Πετράκος και Ψυχάρης (2004), www.statistics.gr, Ιότα Επεξεργασία

(Συνέχεια)

α/α	ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟΙ ΝΟΜΟΙ	Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά					ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ				Τομείς Υγείας & Τουρισμού		Ποσοστό Φοιτητών (ανά κάτοικο)
		Μεταβολή Πληθυσμού 1999-2001 (ποσοστό %)	Μορφωτικό Επίπεδο	Ποσοστό Απασχολούμενων % του Συν. Πληθυσμού του Νομού	Δείκτης Φυσικών Γόρων	Αριθμός Κλινικών Ξενοδοχείων (ανά 1000 κατοίκους)	Αριθμός Κλινικών Θεραπευτηρίων (ανά 1000 κατοίκους)						
1	Αιτωλοακαρνανίας	-1,6	67,27	16	127,20	14	2	1					
2	Αργολίδας	8,30	75,09	20	131,30	117	2	0					
3	Αρκαδίας	-3,10	79,10	18	112,20	23	6	0					
4	Αρτσάς	-0,70	68,19	12	133,80	5	2	0					
5	Αττικής	7,60	103,63	17	83,75	19	5	5					
6	Αχαΐας	-2,30	77,21	25	158,40	9	2	0					
7	Βοιωτίας	3,10	71,09	15	186,40	11	2	0					
8	Γρεβενών	7,70	75,13	31	137,80	5	3	0					
9	Δράμας	3,90	76,40	15	201,90	19	3	1					
10	Έβρου	3,20	79,01	29	105,60	68	1	1					
11	Ευβοίας	31,90	69,33	12	114,50	66	3	1					
12	Ευρυτανίας	7,70	62,75	12	143,80	30	1	0					
13	Ηλείας	2,60	78,46	25	154,60	6	2	0					
14	Ημαθίας	4,30	57,63	10	86,55	47	2	0					
15	Θεσπρωτίας	11,70	125,18	28	46,31	9	7	4					
16	Θεσσαλονίκης	7,60	99,10	13	82,81	22	6	6					
17	Ιωαννίνων	6,70	80,67	27	117,80	70	5	2					
18	Καβάλας	2,10	62,28	12	224,00	9	3	0					
19	Καρδίτσας	1,50	66,15	17	105,90	18	2	0					
20	Καστοριάς	9,00	70,51	24	154,30	4	4	0					
21	Κιλκίς	3,3	80,64	25	74,94	8	5	2					
22	Κοζάνης	9,00	84,81	27	132,00	60	2	0					
23	Κορινθίας	4,10	64,26	11	167,70	36	2	0					
24	Λακωνίας	3,20	87,28	14	156,00	9	3	2					
25	Λάρισας	6,60	70,69	20	128,90	132	4	0					
26	Λευκάδας	4,30	90,89	22	105,80	80	5	2					
27	Μαγνησίας	5,9	73,83	12	118,50	34	3	1					
28	Μεσσηνίας	11,90	68,10	25	145,50	8	2	2					
29	Ξάνθης	5,10	66,07	22	166,50	6	3	0					
30	Πέλλας	6,8	116,79	31	89,83	16	6	2					
31	Πελοποννήσου	11,20	79,56	15	149,90	101	5	0					
32	Πρεβέζης	1,20	68,73	13	118,40	57	2	0					
33	Ροδόπης	7,40	83,07	16	173,90	9	2	5					
34	Σερρών	4,2	69,08	30	175,00	5	3	2					
35	Τρικάλων	-0,6	67,59	24	144,20	21	3	0					
36	Φθιώτιδος	4,4	82,03	16	182,10	53	2	1					
37	Φλώρινας	3,1	76,71	16	169,90	15	22	2					
38	Φωκίδας	9,3	82,34	21	114,70	87	3	0					
39	Χαλκιδικής	14,4	71,20	21	174,40	321	2	0					

Πηγή: Πολύζος (1998), Πολύζος και Πετράκος (2001), Πετράκος και Ψυχάρης (2004), www.statistics.gr, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 2: Χρονοαποστάσεις μεταξύ των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού και των νομών επιρροής της το έτος 2001

ΝΟΜΟΙ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΙΤ'ΝΙΑΣ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	ΦΘΙΩΤΙΑΣ	ΦΩΚΙΑΣ	ΑΡΓ'ΔΑΣ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΑΧΑΪΑΣ	ΗΛΕΙΑΣ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
ΑΙΤΩΛΟΑΚΡΗΝΙΑΣ	224,00	20,00						262,64	216,47	83,91	167,14	171,53
ΑΧΑΪΑΣ		83,91				217,84	190,70			20,00	124,98	
ΗΛΕΙΑΣ		167,14			274,84	301,07	273,93			124,98	20,00	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ		248,70			356,40	331,93	355,49			206,54	112,67	
ΑΡΤΑΣ	309,88	95,12	354,98	347,36				348,96	302,79	170,23	253,46	257,85
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	370,91	156,14	400,06	392,44	220,29	279,61	312,88	409,99	363,81	231,25	314,48	318,88
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	346,97	132,21	392,07	384,45	196,36	271,63	288,94	386,05	339,88	207,32	290,55	294,94

Πηγή: Πολύζος (1998), Ιδία Επεξεργασία

(Συνέχεια)

ΝΟΜΟΙ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΜΕΣ'ΝΙΑΣ	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΑΡΤΑΣ	ΘΕΣΠΙΑΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ
ΑΙΤΩΛΟΑΚΡΗΝΙΑΣ	277,89	248,70	165,17	95,12	198,77	156,14	132,21	290,78	252,16	328,24
ΑΧΑΪΑΣ		206,54	240,28	170,23	273,88	231,25	207,32	361,45	327,27	403,35
ΗΛΕΙΑΣ	207,53	112,67	323,51	253,46	357,11	314,48	290,55	444,68	410,49	486,57
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ		20,00	405,07	335,02	438,67	396,04	372,11	475,54	492,05	568,13
ΑΡΤΑΣ	364,21	335,02		20,00	117,56	74,93	51,00			247,02
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	425,23	396,04	135,98	74,93		20,00	92,72			
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	401,30	372,11		51,00		92,72	20,00		188,73	264,81

Πηγή: Πολύζος (1998), Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 3: Χρονοπροστάσεις μεταξύ των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού και των νομών επιρροής της το έτος 2010

ΝΟΜΟΙ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΙΤΙΝΙΑΣ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	ΦΘΙΩΤΙΑΣ	ΦΩΚΙΔΙΑΣ	ΑΡΓΙ/ΔΑΣ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΑΧΑΪΑΣ	ΗΛΕΙΑΣ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
ΑΙΤΩΛΟΑΚΡΝΑΝΙΑΣ	198,00	15,00						235,01	188,83	53,00	135,00	143,90
ΑΧΑΪΑΣ		53,00				189,11	151,57			15,00	115,90	
ΗΛΕΙΑΣ		135,00			241,54	263,25	225,71			115,90	15,00	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ		201,76			299,78	289,87	283,96			174,14	110,00	
ΑΡΤΑΣ	260,77	79,03	338,89	312,75				295,55	249,38	129,92	204,06	204,44
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	308,18	126,43	355,91	344,34	190,59	235,46	248,89	342,96	296,78	177,33	251,47	251,85
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	304,41	122,67	382,53	356,39	186,82	262,09	245,12	339,19	293,02	173,56	247,70	248,08

Πηγή: Πολύζος (1998), Ιδία Επεξεργασία

(Συνέχεια)

ΝΟΜΟΙ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΜΕΣΣ/ΝΙΑΣ	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΑΡΤΑΣ	ΘΕΣΠΙΑΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ
ΑΙΤΩΛΟΑΚΡΝΑΝΙΑΣ	221,63	201,76	155,63	79,03	168,15	126,43	122,67	285,23	195,76	228,16
ΑΧΑΪΑΣ		174,14	206,52	129,92	219,04	177,33	173,56	336,12	246,65	279,06
ΗΛΕΙΑΣ	136,67	110,00	280,67	204,06	293,18	251,47	247,70	410,26	320,79	353,20
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ		15,00	338,91	262,31	351,43	309,72	305,95	454,20	379,04	411,44
ΑΡΤΑΣ	282,18	262,31		15,00	103,02	61,31	57,54			163,04
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	329,58	309,72	105,51	61,31		15,00	72,55			
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	325,81	305,95		49,00		72,55	15,00		141,87	174,28

Πηγή: Πολύζος (1998), Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 4: Το ίδιο, έμμεσο και συνολικό δυναμικό των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού το έτος **2001**

ΝΟΜΟΙ	ΣΥΝ.ΔΥΝΑΜΙΚΟ	ΙΔΙΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	ΕΜΜΕΣΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΑΙΤΩΛΟΑΚΡΝΑΝΙΑΣ	36,96	11,00	25,96
ΑΧΑΪΑΣ	23,19	15,00	8,19
ΗΛΕΙΑΣ	17,14	8,95	8,19
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	14,39	8,35	6,04
ΑΡΤΑΣ	26,48	3,95	22,53
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	25,54	7,90	17,64
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	23,65	2,95	20,70

Πηγή: Πολύζος (1998), Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 5: Το ίδιο, έμμεσο και συνολικό δυναμικό των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού το έτος **2010**

ΝΟΜΟΙ	ΣΥΝ.ΔΥΝΑΜΙΚΟ	ΙΔΙΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	ΕΜΜΕΣΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΑΙΤΩΛΟΑΚΡΝΑΝΙΑΣ	48,87	14,67	34,20
ΑΧΑΪΑΣ	32,02	21,33	10,69
ΗΛΕΙΑΣ	21,80	12,27	9,53
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	18,21	11,13	7,08
ΑΡΤΑΣ	33,78	4,87	28,92
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	33,85	10,80	23,05
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	29,16	3,87	25,29

Πηγή: Πολύζος (1998), Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 6: Το Συνολικό Δυναμικό των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού τα έτη 2001 και 2010

ΝΟΜΟΙ	ΣΥΝ.ΔΥΝΑΜΙΚΟ (2001)	ΣΥΝ.ΔΥΝΑΜΙΚΟ (2010)
ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	37	49
ΑΧΑΪΑΣ	23	32
ΗΛΕΙΑΣ	17	22
ΜΕΣ/ΝΙΑΣ	14	18
ΑΡΤΑΣ	26	34
ΙΩΑΝ/ΝΩΝ	26	34
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	24	29

Πηγή: Πολύζος (1998), Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 7: Η οικονομική ευημερία των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού το έτος 2010

Νομός	Συνολικό Δυναμικό 2001	Συνολικό Δυναμικό 2010	Διαφορά Δυναμικού	Ευημερία 2001	$dy=a*dx$	Ευημερία 2010: $y_{2010}=y_{2001}+a*dx$	Διαφορά Ευημερίας (2010-2001)	Αύξηση Ευημερίας - Ποσοστό % (2010)
Αιτίνιος	37	49	12	22,35	1,59	23,94	1,59	7,14
Αχαιίας	23	32	9	32,90	1,18	34,08	1,18	3,60
Ηλείας	17	22	5	28,85	0,62	29,47	0,62	2,16
Μεσσηνίας	14	18	4	26,75	0,51	27,26	0,51	1,92
Άρτας	26	34	7	19,75	0,98	20,73	0,98	4,95
Ιωάννινας	26	34	8	33,55	1,11	34,66	1,11	3,32
Πρέβεζας	24	29	6	25,45	0,74	26,19	0,74	2,90

Πηγή: Πολύζος (1998), Πετράκος και Ψυχάρης (2004), Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 8: Η αύξηση της οικονομικής ευημερίας των νομών διέλευσης της Ιόνιας Οδού (ποσοστό %)

Νομός	Οικονομική Ευημερία 2001	Οικονομική Ευημερία 2010	Αύξηση Ευημερίας - Ποσοστό % (2010)
Αιτίνιος	22,35	23,94	7,14
Αχαιίας	32,90	34,08	3,60
Ηλείας	28,85	29,47	2,16
Μεσσηνίας	26,75	27,26	1,92
Άρτας	19,75	20,73	4,95
Ιωάννινας	33,55	34,66	3,32
Πρέβεζας	25,45	26,19	2,90

Πηγή: Πολύζος (1998), Πετράκος και Ψυχάρης (2004), Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 9: Η οικονομική ευημερία όλων των ηπειρωτικών νομών της Ελλάδας για όλα τα έργα το έτος 2010

Νομός	Συνολικό Δυναμικό 2001	Συνολικό Δυναμικό 2010	Διαφορά Δυναμικού	Ευημερία 2001	$dy=a*dx$	Ευημερία 2010: $y_{2010}=y_{2001}+a*dx$	Διαφορά Ευημερίας (2010-2001)	Αύξηση Ευημερίας - Ποσοστό % (2010)
Αιτωλοακαρνανίας	50	64	14	22,35	1,88	24,23	1,88	8,40
Αργολίδας	43	54	11	36,5	1,48	37,98	1,48	4,07
Αρκαδίας	55	66	11	28,2	1,50	29,70	1,50	5,33
Αρτας	38	53	15	19,75	2,06	21,81	2,06	10,45
Αττικής	158	165	7	34,2	0,96	35,16	0,96	2,79
Αχαΐας	56	67	11	32,9	1,47	34,37	1,47	4,47
Βοιωτίας	63	81	18	21,2	2,36	23,56	2,36	11,16
Γρεβενών	31	50	19	25,05	2,53	27,58	2,53	10,11
Δράμας	31	46	15	29,05	1,95	31,00	1,95	6,71
Έβρου	25	37	12	29,95	1,63	31,58	1,63	5,43
Εύβοιας	71	94	23	10,4	3,12	13,52	3,12	29,97
Ευρυτανίας	36	55	19	18,55	2,54	21,09	2,54	13,69
Ηλείας	42	52	10	28,85	1,30	30,15	1,30	4,51
Ημαθίας	41	64	23	18,7	3,08	21,78	3,08	16,48
Θεσ/νίκης	75	90	15	50,9	2,02	52,92	2,02	3,96
Θεσπρωτίας	30	41	11	29,35	1,44	30,79	1,44	4,92
Ιωαννίνων	40	55	15	33,55	2,04	35,59	2,04	6,08
Καβάλας	33	49	16	21,8	2,17	23,97	2,17	9,95
Καρδίτσας	42	57	15	28	1,99	29,99	1,99	7,11
Καστοριάς	29	47	18	25,35	2,46	27,81	2,46	9,69
Κιλκίς	39	54	15	30,05	2,07	32,12	2,07	6,87
Κοζάνης	39	58	19	29,9	2,60	32,50	2,60	8,69
Κορινθίας	73	86	13	25,8	1,68	27,48	1,68	6,53
Λακωνίας	40	53	13	31,3	1,79	33,09	1,79	5,72
Λάρισας	57	73	16	35,45	2,19	37,64	2,19	6,18
Λευκάδας	27	39	12	33,25	1,58	34,83	1,58	4,76
Μαγνησίας	51	65	14	25,09	1,82	26,91	1,82	7,26
Μεσσηνίας	44	56	12	26,75	1,57	28,32	1,57	5,86
Ξάνθης	27	41	14	24,75	1,90	26,65	1,90	7,68
Πέλλας	39	61	22	64,2	2,95	67,15	2,95	4,59
Πιερίας	50	71	21	30,85	2,76	33,61	2,76	8,95
Πρέβεζας	33	47	14	25,45	1,87	27,32	1,87	7,33
Ροδόπης	25	38	13	27,05	1,75	28,80	1,75	6,46
Σερρών	41	59	18	23,45	2,44	25,89	2,44	10,40
Τρικάλων	42	55	13	25,7	1,77	27,47	1,77	6,89
Φθιώτιδος	54	70	16	29,3	2,08	31,38	2,08	7,10
Φλώρινας	28	41	13	21,2	1,68	22,88	1,68	7,93
Φωκίδας	36	54	18	23,3	2,42	25,72	2,42	10,38
Χαλκιδικής	39	52	13	30,2	1,72	31,92	1,72	5,71

Πηγή: Πολύζος (1998), Πετράκος και Ψυχάρης (2004), Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 10: Η αύξηση της οικονομικής ευημερίας των ηπειρωτικών νομών της Ελλάδας για όλα τα έργα το έτος 2010 (ποσοστό %)

Νομός	Οικονομική Ευημερία 2001	Οικονομική Ευημερία 2010	Αύξηση Ευημερίας - Ποσοστό % (2010)
Αιτίνιας	22,35	24,23	8,40
Αχαΐας	32,90	34,37	4,47
Ηλείας	28,85	30,15	4,51
Μεσσηνίας	26,75	28,32	5,86
Αρτας	19,75	21,81	10,45
Ιωάννινας	33,55	35,59	6,08
Πρέβεζας	25,45	27,32	7,33

Πηγή: Πολύζος (1998), Πετράκος και Ψυχάρης (2004), Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 11: Ποσοστιαία αύξηση των επιχειρήσεων το έτος 2010 λαμβανομένου υπόψη του παράγοντα "Ίδιο Δυναμικό"

Νομός	Ίδιο Δυναμικό 2001	Ίδιο Δυναμικό 2010	Διαφορά Δυναμικού	Επιχειρήσεις 2001	$dy=a*dx$	Επιχειρήσεις 2010 $y_{2010}=y_{2001}+a*dx$	Διαφορά Επιχειρήσεων (2010-2001)	Αύξηση Επιχειρήσεων - Ποσοστό % (2010)
Αιτίνιας	11	15	4	16068,00	448,80	16516,80	448,80	2,79
Αχαΐας	15	21	6	19989,00	775,20	20764,20	775,20	3,88
Ηλείας	9	12	3	13905,00	405,96	14310,96	405,96	2,92
Μεσσηνίας	8	11	3	15841,00	340,68	16181,68	340,68	2,15
Άρτας	4	5	1	3244,00	112,20	3356,20	112,20	3,46
Ιωάννινας	8	11	3	11223,00	354,96	11577,96	354,96	3,16
Πρέβεζας	3	4	1	6314,00	112,20	6426,20	112,20	1,78

Πηγή: Πολύζος (1998), Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας 12: Ποσοστιαία αύξηση των επιχειρήσεων το έτος 2010 λαμβανομένου υπόψη του παράγοντα "Έμμεσο Δυναμικό"

Νομός	Ίδιο Δυναμικό 2001	Ίδιο Δυναμικό 2010	Διαφορά Δυναμικού	Επιχειρήσεις 2001	$dy=a*dx$	Επιχειρήσεις 2010 $y_{2010}=y_{2001}+a*dx$	Διαφορά Επιχειρήσεων (2010-2001)	Αύξηση Επιχειρήσεων - Ποσοστό % (2010)
Αιτίνιας	26	34	8	16068,00	1611,19	17679,19	1611,19	10,03
Αχαΐας	8	11	2	19989,00	489,09	20478,09	489,09	2,45
Ηλείας	8	10	1	13905,00	261,46	14166,46	261,46	1,88
Μεσσηνίας	6	7	1	15841,00	203,76	16044,76	203,76	1,29
Άρτας	23	29	6	3244,00	1248,61	4492,61	1248,61	38,49
Ιωάννινας	18	23	5	11223,00	1058,56	12281,56	1058,56	9,43
Πρέβεζας	21	25	5	6314,00	897,67	7211,67	897,67	14,22

Πηγή: Πολύζος (1998), Ίδια Επεξεργασία

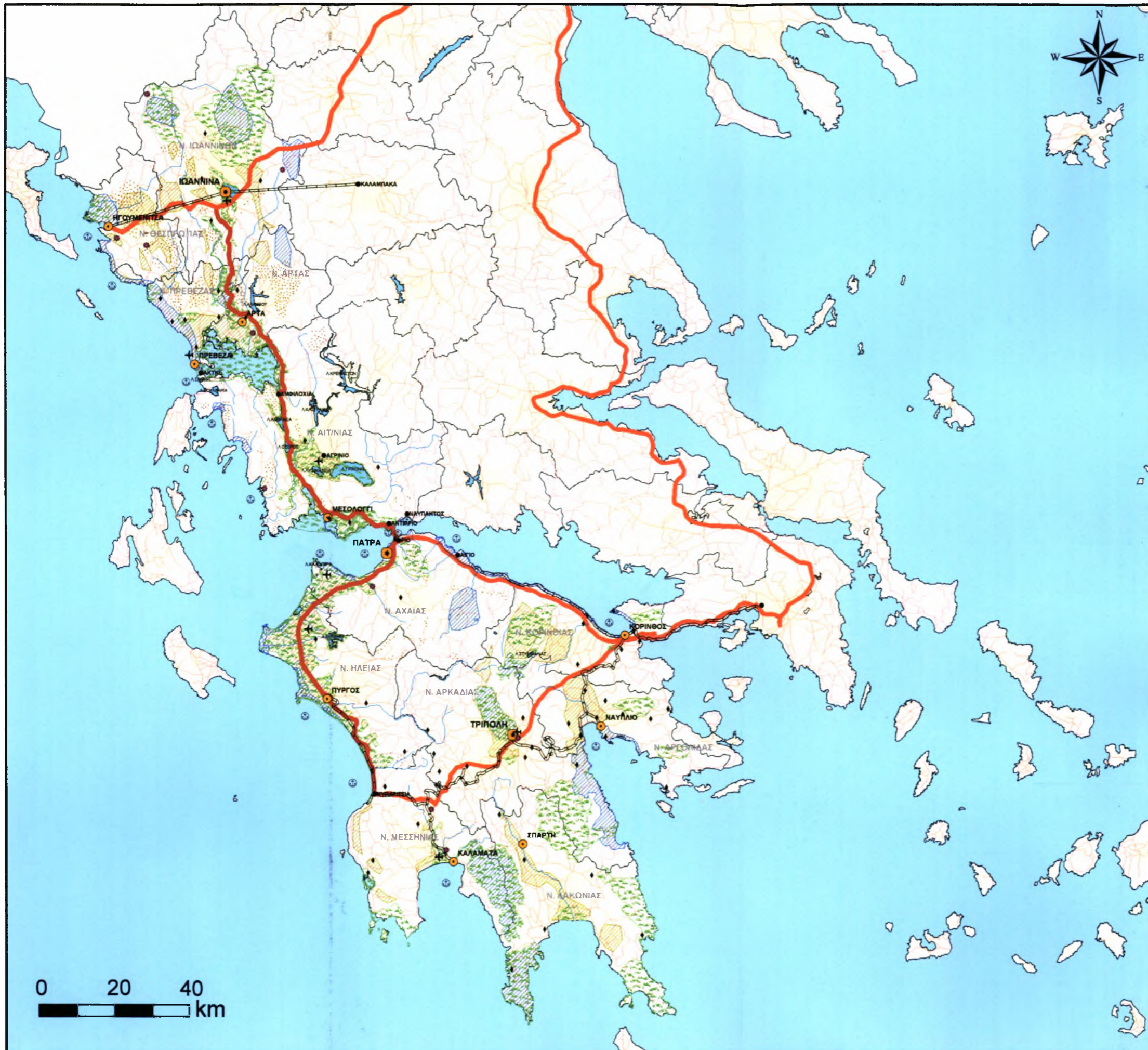
Πίνακας 13: Συντελεστές γραμμικής συσχέτισης μεταξύ των συντελεστών της εξίσωσης - Προτεινόμενη εφαρμογή

	euhm_pet	aep	tourismos	nomos	prositot	deut_tom	lima_aer	prwt_tom	ekpaid
euhm_pet	1,000	0,044	0,342	0,000	0,000	0,062	0,000	0,000	0,000
aep	0,044	1,000	0,331	0,000	0,021	0,000	0,388	0,003	0,073
tourismos	0,342	0,331	1,000	0,014	0,342	0,186	0,236	0,191	0,304
nomos	0,000	0,000	0,142	1,000	0,000	0,008	0,002	0,001	0,000
prositot	0,000	0,021	0,342	0,000	1,000	0,108	0,000	0,001	0,000
deut_tom	0,062	0,000	0,186	0,008	0,108	1,000	0,422	0,004	0,077
lima_aer	0,000	0,388	0,236	0,002	0,000	0,422	1,000	0,000	0,000
prwt_tom	0,000	0,003	0,191	0,001	0,001	0,000	0,000	1,000	0,000
ekpaid	0,000	0,073	0,304	0,000	0,000	0,077	0,000	0,000	1,000

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3ο:
ΧΑΡΤΕΣ

ΧΑΡΤΗΣ Α-1: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΟΤΑΜΙΑ
- ΛΙΜΝΕΣ
- ΝΟΜΟΙ
- ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**
 - ΕΔΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ
 - ΕΔΡΕΣ ΝΟΜΩΝ
 - ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ
- ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**
 - ΔΙΕΘΝΕΣ - ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
 - ΛΟΙΠΟ ΔΙΚΤΥΟ
 - ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ (ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ)
 - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
 - ⊕ ΛΙΜΑΝΙΑ
 - ✈ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ
- ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ**
 - * ΒΙΠΕ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ
 - ◆ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
 - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
 - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
 - ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ
 - ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΓΗ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ:
**ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΜΕΛΕΤΗΣ - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:
**ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΑΘΕΟΧΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΧΑΡΤΗΣ Α-2: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ-ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΛΙΜΝΕΣ
- ΝΟΜΟΙ

ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 1ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 2ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 3ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 4ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ 1ου - 2ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ 2ου - 3ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ 1ου - 3ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ 3ου - 4ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- ΔΙΕΘΝΕΣ - ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΛΟΙΠΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ (ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ)
- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ⊕ ΛΙΜΑΝΙΑ
- ✈ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

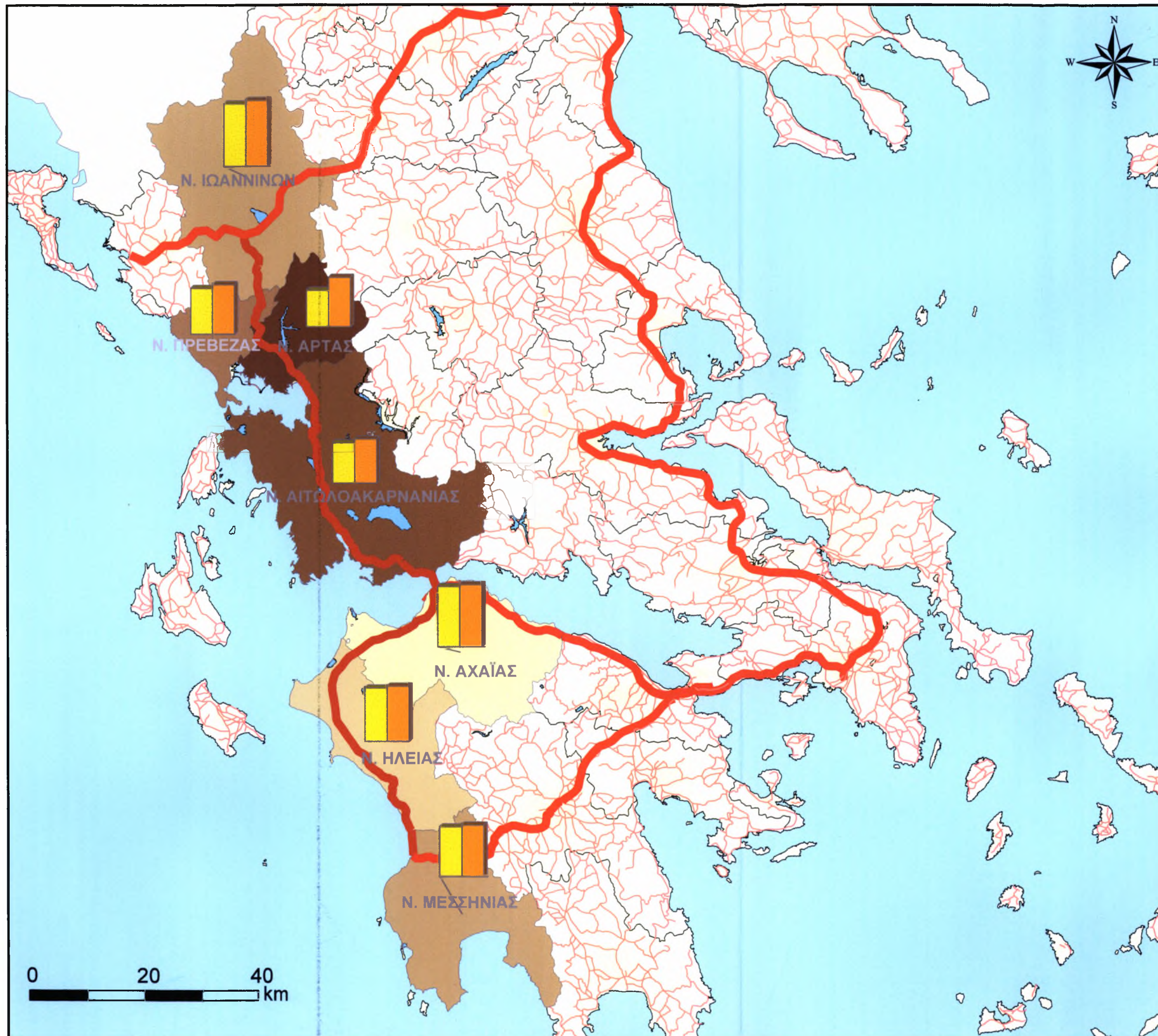
ΘΕΜΑ:
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:
ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΑΘΕΟΧΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ:
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΧΑΡΤΗΣ Β-1: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΛΙΜΝΕΣ
- ΝΟΜΟΙ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- ΔΙΕΘΝΕΣ - ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΛΟΙΠΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ (ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ)

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΥΞΗΣΗΣ

- 4-5 %
- 5-6 %
- 6-7 %
- 7-8 %
- 8-9 %
- 9-10 %
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΥΗΜΕΡΙΑ (2001)
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΥΗΜΕΡΙΑ (2010)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

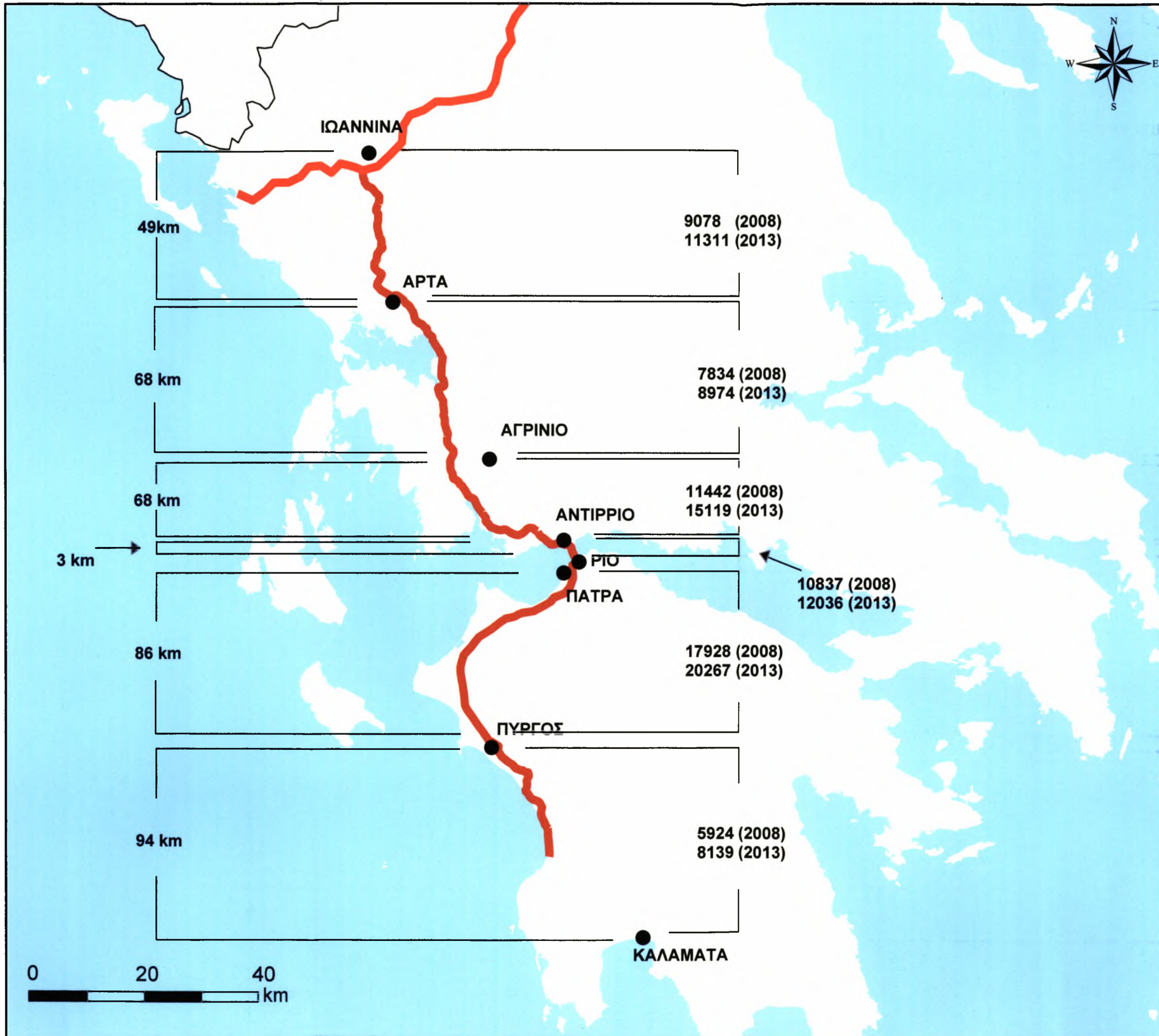
ΘΕΜΑ:
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:
ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΑΘΕΟΧΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΧΑΡΤΗΣ Β-2: ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΕΜΗΚ (ΜΕΑ) ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2008 & 2013



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΛΛΗΝΟΑΛΒΑΝΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ
- ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ (ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ)
- ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ
- ΕΜΗΚ** ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
- ΜΕΑ** ΜΟΝΑΔΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ:
ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ
ΕΜΗΚ (ΜΕΑ) ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2008 & 2013

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:
ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΑΘΕΟΧΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΧΑΡΤΗΣ Β-3: ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΟΤΑΜΙΑ
 - ΛΙΜΝΕΣ
 - ΝΟΜΟΙ
 - ◆ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ### ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- ΔΙΕΘΝΕΣ - ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
 - ΛΟΙΠΟ ΔΙΚΤΥΟ
 - ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ (ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ)
- ### ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΑΜΗΛΗΣ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ
 - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕΣΗΣ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ
 - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

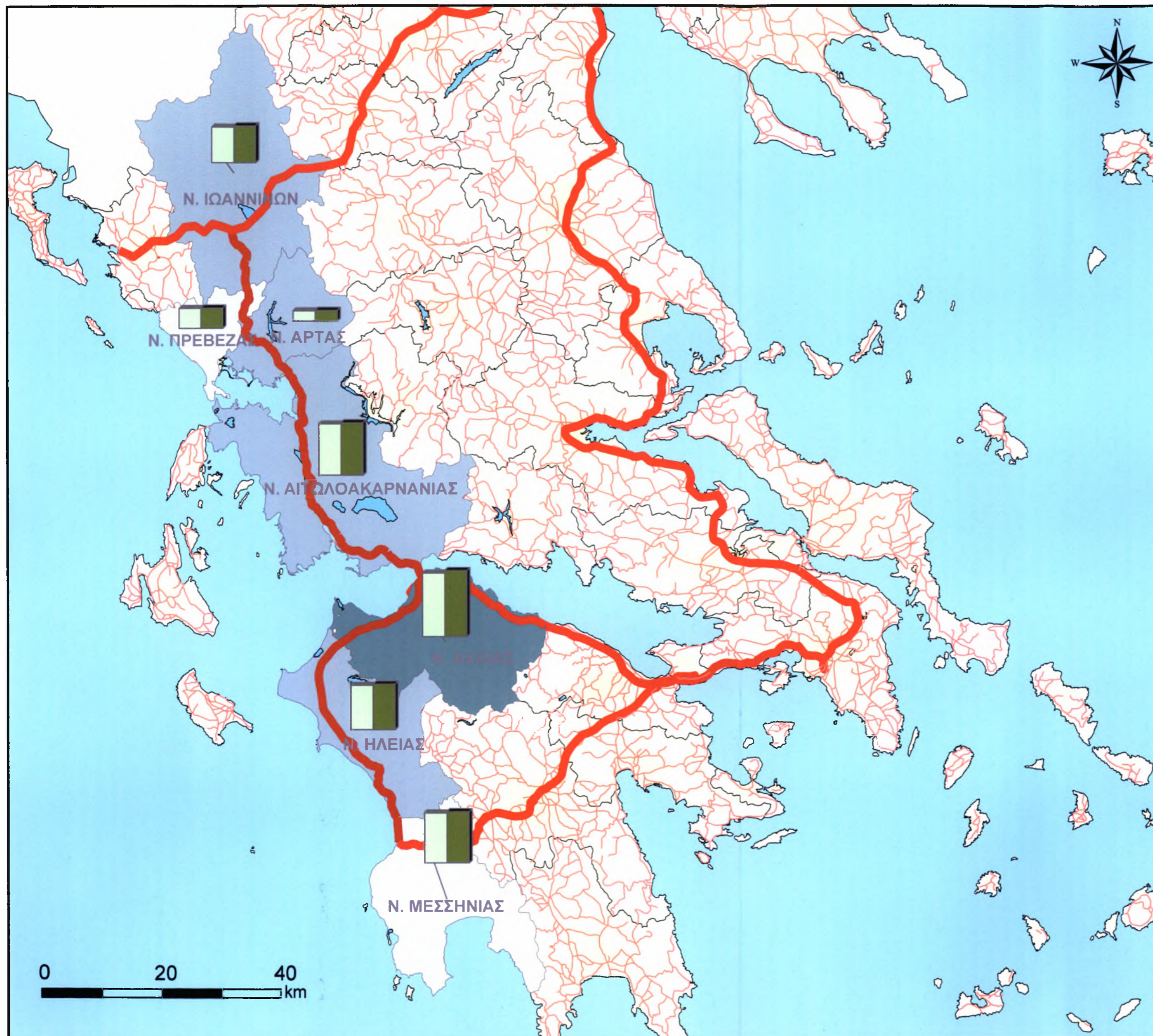
ΘΕΜΑ:
ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ
ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:
ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΑΘΕΟΧΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΧΑΡΤΗΣ Β-4α: ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΕΛΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΛΙΜΝΕΣ
- ΝΟΜΟΙ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- ΔΙΕΘΝΕΣ - ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΛΟΙΠΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ (ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ)

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΛΞΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ

- 1-2 %
- 2-3 %
- 3-4 %
- ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (2001)
- ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (2010)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

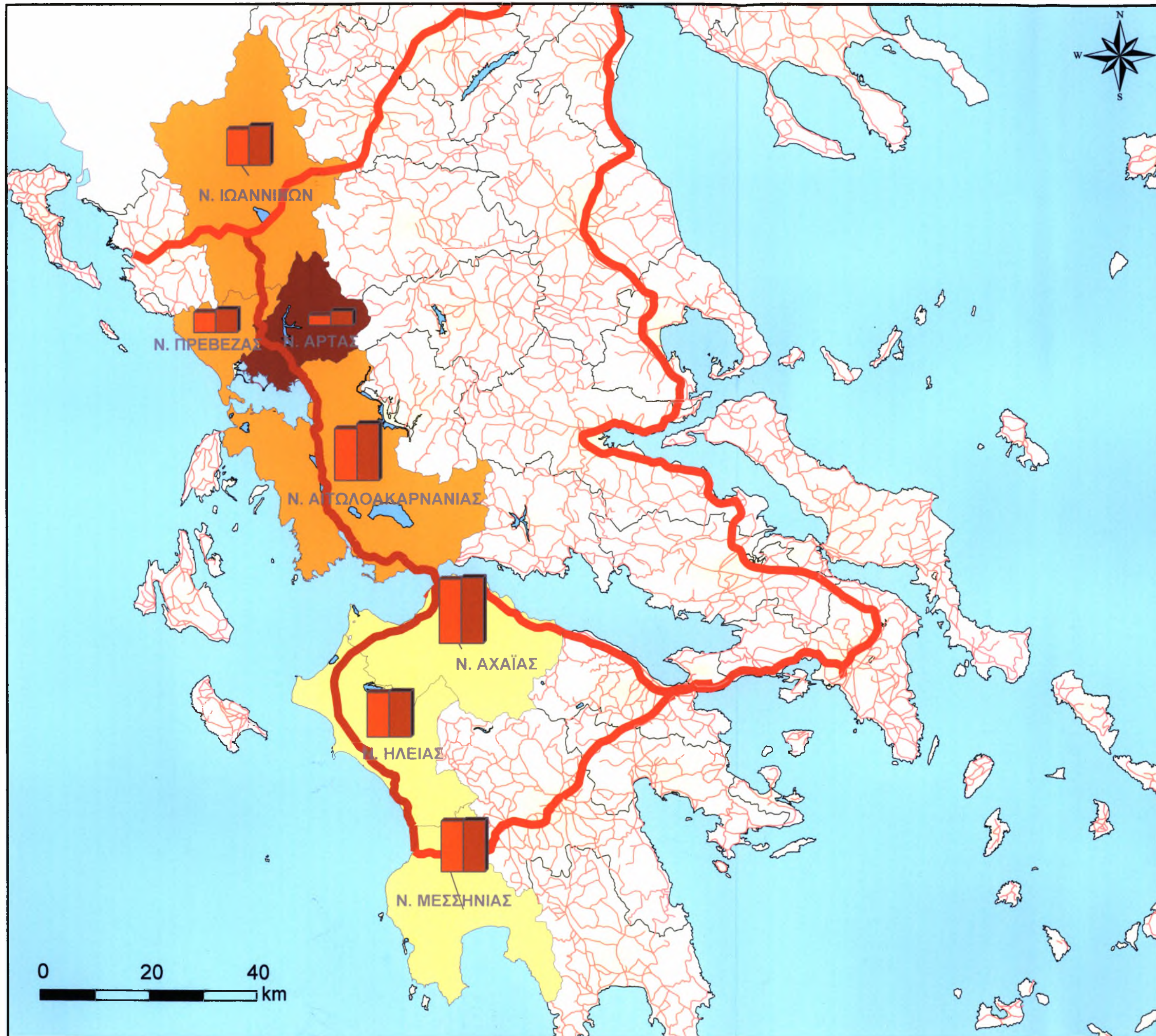
ΘΕΜΑ:
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΛΞΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:
ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΑΘΕΟΧΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΧΑΡΤΗΣ Β-4β: ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΕΛΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΛΙΜΝΕΣ
- ΝΟΜΟΙ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- ΔΙΕΘΝΕΣ - ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΛΟΙΠΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ (ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ)

ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΕΛΞΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΟΣΟΣΤΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ

- 1 -3 %
- 3 -15 %
- 15 -38 %
- ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (2001)
- ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (2010)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

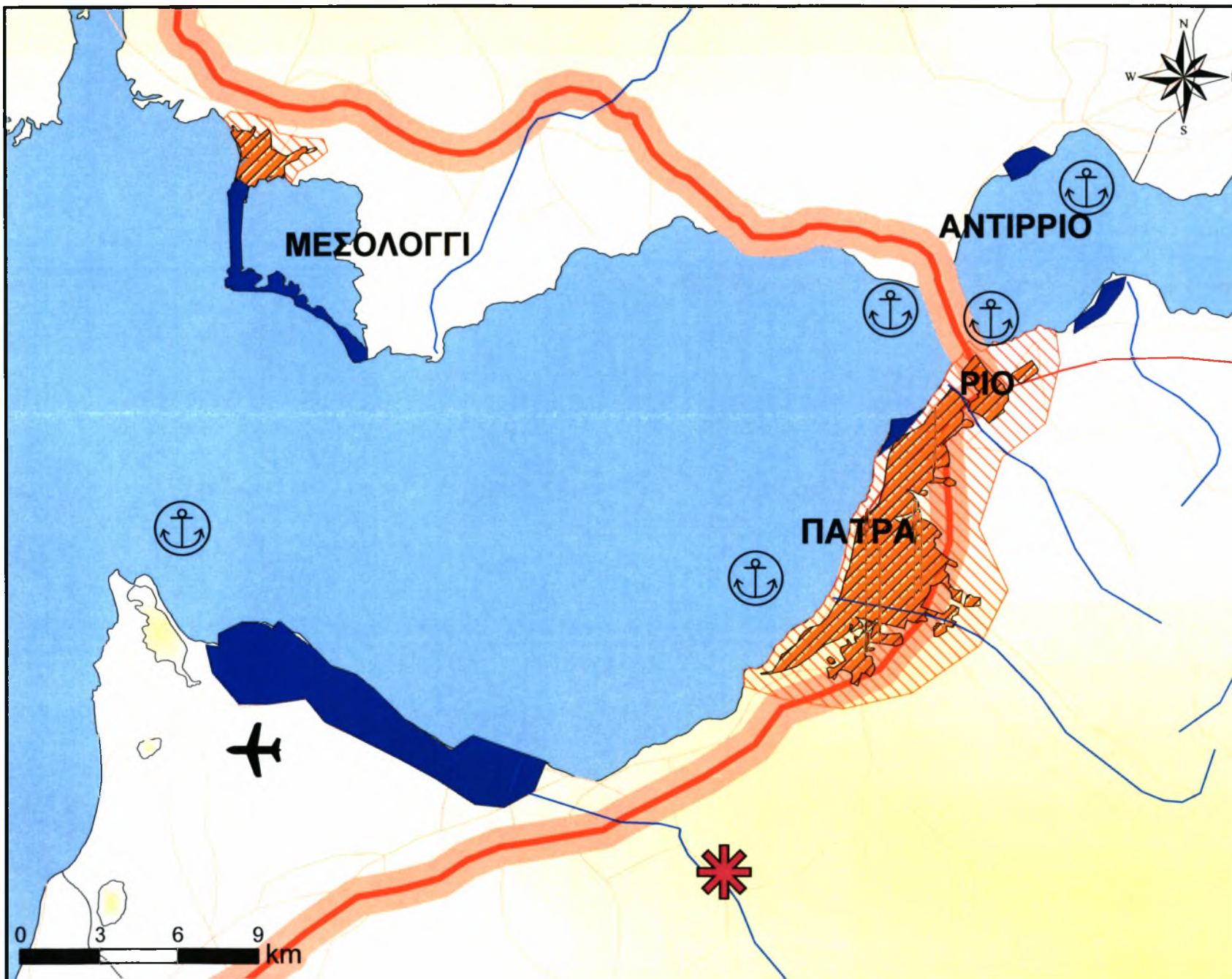
ΘΕΜΑ:
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΛΞΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:
ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΑΘΕΟΧΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΧΑΡΤΗΣ Β-5: ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗΣ ΣΥΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΟΤΑΜΙΑ
- ΝΟΜΟΙ
- ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
 - ΛΟΙΠΟ ΔΙΚΤΥΟ
 - ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ (ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ)
- ΛΙΜΑΝΙΑ
- ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ
- ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
 - ΒΙΠΕ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ
 - ΑΜΕΣΗ ΖΩΝΗ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ
 - ΑΣΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ
 - ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ
 - ΖΩΝΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ:
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗΣ
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:
ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΑΘΕΟΧΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΧΑΡΤΗΣ Β-6: ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΛΙΜΝΕΣ
- ΝΟΜΟΙ

- ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**
- ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΡΟΛΟΥ ΟΙΚΙΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 1ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 2ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 3ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 4ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ 1ου - 2ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ 2ου - 3ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ 1ου - 3ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ
- ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ 3ου - 4ου ΕΠΙΠΕΔΟΥ

- ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**
- ΔΙΕΘΝΕΣ - ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΛΟΙΠΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ (ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΕΟΝΑΣ)
- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ⊕ ΛΙΜΑΝΙΑ
- + ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ:
ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ
ΣΤΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:
ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΑΘΕΟΧΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ:
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

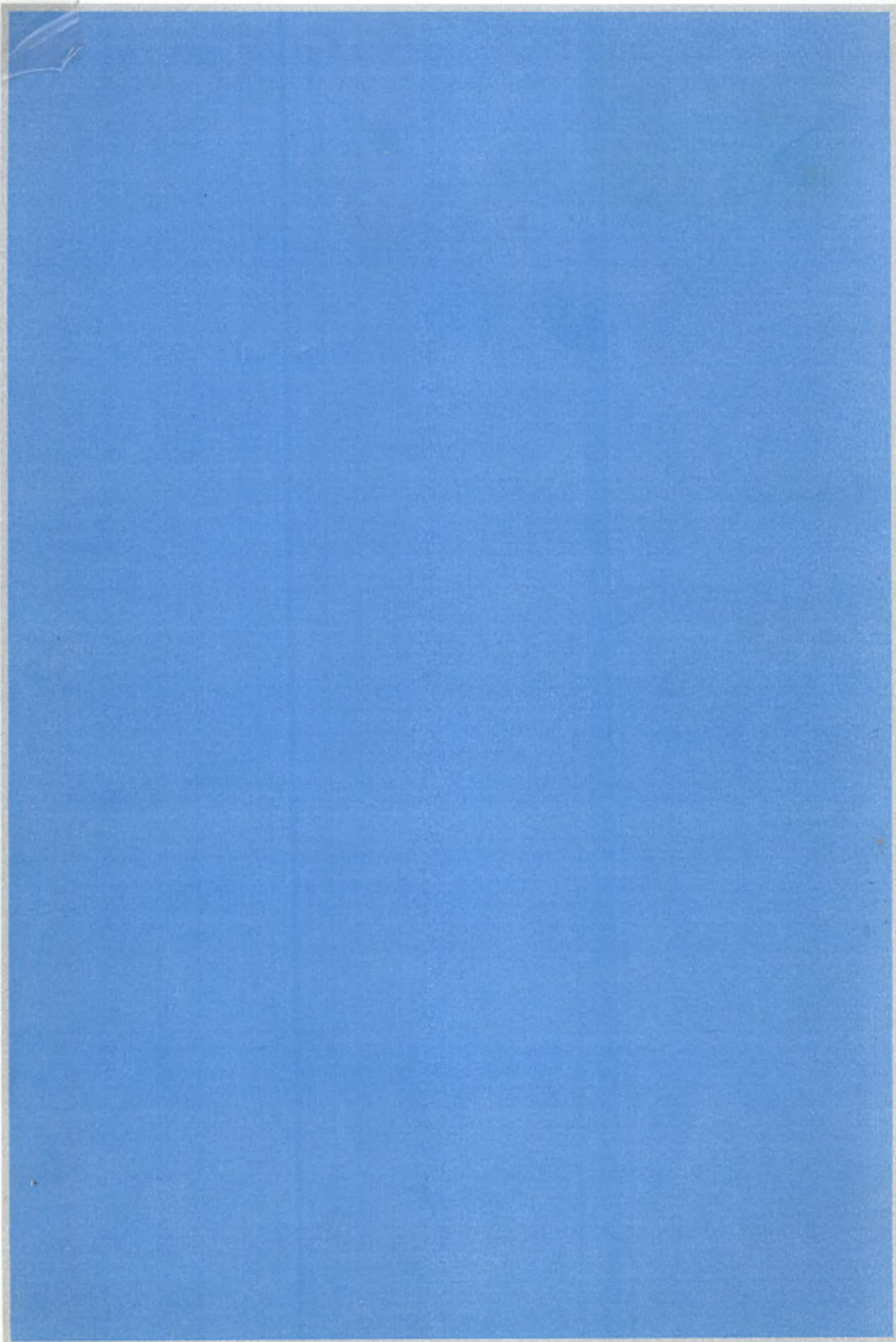
ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000074784



5.2. ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

5.2.1. ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Λόγω της θέσης της, η περιοχή μελέτης αποτελεί σημαντικό ‘κόμβο επικοινωνίας’ της χώρας με τη Δυτική και Νότια Ευρώπη. Στην περιοχή αυτή, εκτός από τον αναμενόμενο Δυτικό Άξονα, καταλήγουν και μερικοί από τους σημαντικότερους άξονες της χώρας που αποτελούν συγχρόνως και διευρωπαϊκά δίκτυα, όπως είναι η Εγνατία και ο ΠΑΘΕ, τα οποία μάλιστα σχηματίζουν με την Ιόνια Οδό σημαντικά κομβικά σημεία. Έτσι, λοιπόν, η παραπάνω σύνδεση με τα σημαντικότερα ευρωπαϊκά δίκτυα θα συμβάλει στην ενίσχυση της αναπτυξιακής δυναμικής της περιοχής.

Η Ιόνια Οδός θα ενισχύσει τη δυναμικότητα της Ελλάδας ως αναπτυξιακός άξονας του δυτικού τμήματος της χώρας. Συγκεκριμένα, θα βελτιώσει τη σύνδεση της χώρας με τα Βαλκάνια και ιδιαίτερα με την Αλβανία. Ένας τόσο σημαντικός άξονας δε μπορεί παρά να ενισχύσει τη θέση της χώρας στο διεθνή χώρο, με τη συμμετοχή της σε τόσο σημαντικά αναπτυξιακά έργα, που χρηματοδοτούνται μέσω των προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, λοιπόν, μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη ή στην εδραίωση των σχέσεων, κυρίως των οικονομικών (εμπορικών), της χώρας με τις γειτονικές χώρες.

Μετά την ολοκλήρωση της Οδού, η ηπειρωτική σύνδεση της περιοχής μελέτης με τη γειτονική Αλβανία θα βελτιωθεί σημαντικά. Συγκεκριμένα, οι δύο περιφέρειες θα ωφεληθούν σημαντικά εφόσον ολοκληρωθούν οι κάθετοι άξονες της Αλβανίας με την Εγνατία Οδό (Qafe Thane-Pogradec-Korca-Κρυσταλλοπηγή), τα έργα των νέων συνοριακών σημείων στο Μαυρομάτι Θεσπρωτίας και Μέρτζιανη Κόνιτσας και η διασύνδεση σιδηροδρομικών γραμμών Ελλάδας-Αλβανίας (Φλώρινα-Pogradec) (www.interreg.gr).