

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ Ρ.Ε.Τ.Ρ.Σ. ΝΡ. 8:
ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ Ή ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ;



ΚΑΡΑΚΩΤΣΟΓΛΟΥ ΜΙΧΑΛΗΣ
ΚΟΥΚΟΣ ΗΛΙΑΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ Δ. ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΒΟΛΟΣ
ΙΟΥΛΙΟΣ 2001

Ευχαριστίες

Προκειμένου να γίνει μια διπλωματική εργασία απαιτείται οι εκπονητές της να τύχουν συμπαράστασης από αρκετούς ανθρώπους. Στα πλαίσια αυτά θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τις οικογένειές μας για την ηθική κυρίως συμπαράστασή τους. Επίσης τους καθηγητές κ.κ. Κ. Λαλένη, Α. Κότιο, Α. Δέφνερ, Β. Παππά, Χ. Σκυργιάννη και Ι. Ψυχάρη, οι οποίοι είτε μας παρείχαν χρήσιμο υλικό, είτε έθεσαν στη διάθεσή μας εργαστήρια και εξοπλισμό που χωρίς αυτόν δε θα μπορούσε να γίνει η παρούσα διπλωματική. Το ίδιο ισχύει για το προσωπικό του Εργαστηρίου Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης και του Εργαστηρίου Αγροτικού Χώρου. Σημαντική ήταν και η βοήθεια της υπεύθυνης του South and East European Development Center (SEED), Μ. Τσιάπα. Πολύτιμες υπήρξαν και οι συμβουλές επί τεχνικών θεμάτων των συμφοιτητών μας Γ. Χαραλαμπίκη, Α. Σαμαρά και Χ. Τριγκώνη.

Τέλος, πέρα από τις ευχαριστίες μας σε όσους παραλείψαμε να αναφέρουμε, οφείλουμε να σημειώσουμε την αμέριστη συμπαράσταση που μας προσέφερε ο επιβλέπων καθηγητής κ. Π. Σκάγιαννης, δίχως τις συμβουλές του οποίου θα ήταν αδύνατη η ολοκλήρωση της παρούσης διπλωματικής εργασίας.

Καρακώτσογλου Μιχάλης

Κούκος Ηλίας

Ιούλιος 2001

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	σελ.
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ	7
ΔΟΜΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	18
1.2. Η ΝΕΑ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΗΣ... ..	21
1.3. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	22
1.4. ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	24
1.5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	25
1.6. ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	27
1.6.1. Περιφέρεια Ηπείρου	27
1.6.2. Περιφέρεια Θεσσαλίας	29
1.6.3. Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	30
1.6.4. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	32
1.6.5. Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	34
1.7. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	37
1.7.1. Επιπτώσεις σε αξίες και χρήσεις γης	38
1.7.2. Οικονομικές επιπτώσεις	41
1.7.3. Κοινωνικές και δημογραφικές επιπτώσεις	42
1.7.4. Επιπτώσεις στο οικιστικό δίκτυο και την οικιστική ανάπτυξη	45
1.7.5. Συνοπτική παρουσίαση των επιπτώσεων	45
1.8. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΙΣ ΖΩΝΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΗΣ	49

1.8.1. Ήπειρος	49
1.8.2. Θεσσαλία	52
1.8.3. Μακεδονία	53
1.8.4. Θράκη	60
1.9. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	64
1.9.1. Εισαγωγή	64
1.9.2. Λιμάνι Ηγουμενίτσας	64
1.9.3. Λιμάνι Βόλου	66
1.9.4. Λιμάνι Θεσσαλονίκης	67
1.9.5. Λιμάνι Καβάλας	70
1.9.6. Λιμάνι Αλεξανδρούπολης	71
1.10. ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	75
1.10.1. Εισαγωγή	75
1.10.2. Αεροδρόμιο Ιωαννίνων	76
1.10.3. Αεροδρόμιο Αργους Ορεστικού Καστοριάς	77
1.10.4. Αεροδρόμιο Κοζάνης	80
1.10.5. Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης	81
1.10.6. Αεροδρόμιο Χρυσούπολης Καβάλας	82
1.10.7. Αεροδρόμιο Αλεξανδρούπολης	85
1.11. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ	87

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: P.E.Tr.C. Nr. 8

2.1. ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ P.E.Tr.C. Nr. 8	98
2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ P.E.Tr.C. Nr. 8	99
2.3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ P.E.Tr.C. Nr. 8 ΣΤΙΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ	101
2.3.1. Αλβανία	101
2.3.1.1. Δυρράχιο	101
2.3.1.2. Τίρανα	101
2.3.1.3. Ελμπασάν	102

2.3.1.4. Επιπτώσεις του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. nr. 8 στην Αλβανία	102
2.3.2. Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας	103
2.3.2.1. Οχρίδα	103
2.3.2.2. Γκόστιβαρ	103
2.3.2.3. Τέτοβο	103
2.3.2.4. Σκόπια	104
2.3.2.5. Κουμάνοβο	104
2.3.2.6. Επιπτώσεις του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. nr. 8 στην Π.Γ.Δ.Μ.	104
2.3.3. Βουλγαρία	106
2.3.3.1. Πέρνικ	106
2.3.3.2. Σόφια	106
2.3.3.3. Πλόβντιβ	106
2.3.3.4. Χάσκοβο	106
2.3.3.5. Στάρα Ζαγόρα	107
2.3.3.6. Σλίβεν	107
2.3.3.7. Μπουργκάς	107
2.3.3.8. Βάρνα	107
2.3.3.9. Επιπτώσεις του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. nr. 8 στη Βουλγαρία	107
2.3.4. Τουρκία	109
2.3.4.1. Αδριανούπολη	109
2.3.4.2. Κωνσταντινούπολη	110
2.3.4.3. Επιπτώσεις του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. nr. 8 στην Τουρκία	110
2.4. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΟΥ Ρ.Ε.Τ.ρ. C. Nr. 8	112

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ, ΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΑΞΟΝΩΝ

3.1. ΟΙ ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	114
3.2. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ	116
3.2.1. Τουριστική κίνηση στην Ελλάδα	116
3.2.2. Τουριστική κίνηση στην Π.Γ.Δ.Μ.	123
3.2.3. Τουριστική κίνηση στη Βουλγαρία	125

3.3. ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ	127
3.3.1. Εμπόριο Ελλάδας – Αλβανίας	128
3.3.2. Εμπόριο Ελλάδας – Π.Γ.Δ.Μ.	130
3.3.3. Εμπόριο Ελλάδας – Βουλγαρίας	132
3.3.4. Εμπόριο Ελλάδας – Τουρκίας	134
3.3.5. Εμπορικές σχέσεις μεταξύ των υπόλοιπων Βαλκανικών χωρών	136
3.4. ΕΙΣΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΞΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ..	139
3.4.1. Είσοδοι	139
3.4.2. Έξοδοι	140
3.4.3. Γενικά	141
3.5. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΑΞΟΝΑ	144
3.5.1. Πλεονεκτήματα Εγνατίας Οδού έναντι Ρ.Ε.Τρ.Σ. πρ 8	144
3.5.2. Πλεονεκτήματα Ρ.Ε.Τρ.Σ. πρ 8 έναντι Εγνατίας Οδού	146
3.5.3. Συγκριτική παράθεση των πλεονεκτημάτων των δύο αξόνων	148
3.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	150
3.6.1. Σχέση των δύο αξόνων σε Πανευρωπαϊκό επίπεδο	151
3.6.2. Σχέση των δύο αξόνων ως προς την προσέλκυση της κίνησης από τις γειτονικές περιοχές	152
3.6.3. Σχέση των δύο αξόνων σε βαλκανικό επίπεδο	153
3.6.4. Εν κατακλείδι	155
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	157

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Κεφάλαιο 1ο

Πίνακας 1: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΞΟΝΩΝ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ.....	46
Πίνακας 2: ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (ΜΑΡΤΙΟΣ 2000 – ΜΑΡΤΙΟΣ 2001).....	77
Πίνακας 3: ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ (1976 – 1995).....	78
Πίνακας 4: ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ (1976 – 1995).....	79
Πίνακας 5: ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ (1998 – 2000).....	80
Πίνακας 6: ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (1998 - 2001).....	81
Πίνακας 7: ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (1998 – 2001).....	82
Πίνακας 8: ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ (1978 – 2000).....	83
Πίνακας 9: ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ	84
Πίνακας 10: ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (1998 – 2000).....	85
Πίνακας 11: ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (ΜΟΝΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ).....	86
Πίνακας 12: ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ, 2005.....	90
Πίνακας 13: ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ, 2005.....	92
Πίνακας 14: ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ, 2010.....	94

Πίνακας 15: ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	96
---	----

Κεφάλαιο 2ο

Πίνακας 16: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΟΥ P.E.TR.C. NR 8	112
--	-----

Κεφάλαιο 3ο

Πίνακας 17: ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ	114
Πίνακας 18: ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ	116
Πίνακας 19: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΟΔΙΚΩΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟ ΕΙΣΟΔΟΥ	118
Πίνακας 20: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ ΚΑΙ ΤΕΛΩΝΕΙΟ	121
Πίνακας 21: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΑ, 1999	122
Πίνακας 22: ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΣΤΗ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ, 1998	123
Πίνακας 23: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ Π.Γ.Δ.Μ.	124
Πίνακας 24: ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ Π.Γ.Δ.Μ. ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΤΟΣ	125
Πίνακας 25: ΕΞΑΓΩΓΕΣ-ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΛΒΑΝΙΑΣ, ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ, Π.Γ.Δ.Μ., 1990-1998 (ΣΕ ΧΙΛ. ΤΟΝΟΥΣ)	127
Πίνακας 26: ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΑΛΒΑΝΙΑΣ	129
Πίνακας 27: ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ	133
Πίνακας 28: ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΤΟΥΡΚΙΑΣ	135
Πίνακας 29: ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ, 1997	136
Πίνακας 30: ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ, 1997	136

Πίνακας 31: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ – ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ, 1998	137
Πίνακας 32: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ – ΕΞΑΓΩΓΕΣ Π.Γ.Δ.Μ., 1998.....	138
Πίνακας 33: ΕΙΣΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1989	142
Πίνακας 34: ΕΙΣΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1990	142
Πίνακας 35: ΕΙΣΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1991	142
Πίνακας 36: ΕΞΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1989	143
Πίνακας 37: ΕΞΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1990	143
Πίνακας 38: ΕΞΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1991	143
Πίνακας 39: ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ Ρ.Ε.Τ.Ρ.Κ. N.R. 8.....	148
Πίνακας 40: ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ Ρ.Ε.Τ.Ρ.Κ. NR 8.....	155

Δομή Διπλωματικής εργασίας

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελείται από την εισαγωγή και τρία κεφάλαια. Πιο συγκεκριμένα αναπτύσσονται τα εξής:

Στην εισαγωγή γίνεται μια παρουσίαση της ιστορίας των μεταφορικών δικτύων και αναφορά στις έννοιες των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών που προωθεί η Ε.Ε., καθώς και μια πρώτη αναφορά στην Εγνατία Οδό και τον P.E.Tr.C. nr 8.

Στο 1ο κεφάλαιο παρουσιάζονται η αρχαία και η νέα Εγνατία Οδός και στη συνέχεια γίνεται αναφορά στην υπάρχουσα κατάσταση των Περιφερειών από τις οποίες διέρχεται ο άξονας αυτός. Αναπτύσσονται επίσης οι εκτιμήσεις για την αναπτυξιακή πορεία των περιοχών αυτών μετά την ολοκλήρωση της Οδού και για τους κυκλοφοριακούς φόρτους με τους οποίους θα επιβαρυνθεί μέσα στην επόμενη δεκαετία.

Το 2ο κεφάλαιο αναφέρεται στον Πανευρωπαϊκό Άξονα 8 (P.E.Tr.C. nr. 8), που στην Ελλάδα τον γνωρίζουμε ως «Παραεγνατία», ακριβώς γιατί υπάρχει η αίσθηση ότι ο άξονας αυτός αντιπροσωπεύει τον κίνδυνο της οδικής παράκαμψης της Ελλάδας και της πιθανής αχρησίας της Εγνατίας Οδού. Επιπλέον, παρουσιάζονται τα μεγάλα αστικά κέντρα των περιοχών διέλευσης του P.E.Tr.C. nr. 8 και τελικά γίνεται εκτίμηση των πιθανών αναπτυξιακών επιπτώσεων του σε αυτά.

Στο 3ο και τελευταίο κεφάλαιο παρατίθενται στοιχεία για τους κάθετους άξονες που προβλέπεται να ενώσουν την Εγνατία Οδό και τον P.E.Tr.C. nr 8, αλλά και την Ελλάδα με τους βόρειους γείτονές της, την τουριστική κίνηση και το εμπόριο μεταξύ των χωρών από τις οποίες θα διέλθουν οι δύο άξονες και την κίνηση των φορτηγών στα τελωνεία της Βόρειας Ελλάδας. Επίσης αναφέρονται τα πλεονεκτήματα του κάθε άξονα και τα συμπεράσματα που προκύπτουν όσον αφορά στο αν οι δύο άξονες θα συμπληρώσουν ή θα ανταγωνιστούν ο ένας τον άλλον.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο άνθρωπος έχει την έμφυτη τάση να εξελίσσεται, να μαθαίνει, να εξερευνά. Για να το πετύχει αυτό, πρέπει να έρθει σε επαφή με άλλους ανθρώπους, να φτάσει σε άγνωστα μέρη, να ανταλλάξει προϊόντα και γνώσεις. Όταν κάποιοι πρόγονοί μας άρχισαν να πηγαινοέρχονται μεταξύ των προϊστορικών οικισμών τους δημιούργησαν, χωρίς να το ξέρουν, τα πρώτα μεταφορικά δίκτυα στην ανθρώπινη ιστορία.

Ήδη από την αρχαιότητα υπήρχε σημαντική ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων. Οι υδάτινοι δρόμοι της Μεσογείου επέτρεψαν στους τολμηρούς Έλληνες και Φοίνικες εμπόρους να φέρουν σε επαφή την ηπειρωτική και νησιωτική Ελλάδα με τις ελληνικές αποικίες στα παράλια του Ευξείνου Πόντου, τη Φοινίκη, την Αίγυπτο, τη "Μεγάλη Ελλάδα" (Νότια Ιταλία και Σικελία) και μεταγενέστερα την Καρχηδόνα.

Οι πρώτοι που άρχισαν να κατασκευάζουν συστηματικά χερσαίους οδικούς άξονες ήταν οι Ρωμαίοι. Το εξαιρετικό οδικό δίκτυο που δημιούργησαν είχε μήκος περισσότερα από 80.000 χιλιόμετρα μεγάλων επιστρωμένων δρόμων, οι οποίοι εξυπηρετούσαν κυρίως στρατιωτικούς σκοπούς. Ο πλέον γνωστός από αυτούς, η Αππία Οδός, ξεκινούσε από τη Ρώμη και κατέληγε στο λιμάνι του Τάραντα, 260 χιλιόμετρα νοτιοανατολικά. Η κατασκευή του ξεκίνησε το 312 π.Χ. από τον Άππιο Κλαύδιο Καίκο και αργότερα επεκτάθηκε και στα παράλια της Αδριατικής. Η Ποπιλία Οδός ήταν άλλη μια σημαντική αρτηρία, η οποία διέσχιζε την Καλαβρία και έφτανε μέχρι το στενό της Μεσσήνης. Το πλέγμα των δρόμων που διέσχιζαν την ιταλική χερσόνησο συμπληρώθηκε από τις αρχές του 2ου αιώνα π.Χ., με την κατασκευή της Αυριλίας Οδού προς τα βορειοδυτικά, της Φλαμινίας Οδού που οδηγούσε προς την Αδριατική και ενωνόταν με την Αιμιλία Οδό η οποία κατευθυνόταν βορειοδυτικά, της Βαλερίας Οδού που διέσχιζε τη χερσόνησο προς τα ανατολικά και της Λατινικής Οδού που κατευθυνόταν προς τα νοτιοανατολικά και ενωνόταν με την Αππία Οδό κοντά στην Καπύη (Πάπυρος – Λαρούς - Μπριτάνικα, 1984).

Οι Ρωμαίοι δεν παρέλειψαν βεβαίως να κατασκευάσουν σημαντικούς δρόμους και σε κατακτημένες περιοχές. Στον ελλαδικό χώρο η Εγνατία Οδός αποτελέσει προέκταση της Αππίας Οδού, ξεκινώντας από την Επίδαμνο και την Απολλωνία, πόλεις στις ακτές της Αδριατικής, και φτάνοντας μέχρι τον Έβρο και τη Μαύρη Θάλασσα. Στη Βόρεια Αφρική, μετά την κατάκτηση της Καρχηδόνας, κατασκευάστηκε ένας παραλιακός δρόμος κατά μήκος της μεσογειακής ακτής, ενώ

στην Ισπανία δημιουργήθηκε ένα σύστημα οδικών αξόνων στην περίμετρο της χερσονήσου, με μόνο δευτερεύοντες δρόμους στο εσωτερικό, λόγω της τοπογραφίας της χώρας αυτής. Επίσης, στη Γαλατία αναπτύχθηκε ένα σύστημα δρόμων με κέντρο το Λούγδουνο (σημερινή Λυών), ενώ στη Βρετανία οι κυριότεροι δρόμοι είχαν ως κέντρο το Λονδίνιο (σημερινό Λονδίνο) (Πάπυρος – Λαρούς - Μπριτάννικα, 1984).

Λόγω της εξαιρετικής ποιότητας κατασκευής των ρωμαϊκών δρόμων και παρά την παραμέλησή τους όταν η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία άρχισε να παρακμάζει, παρέμειναν σε χρήση όχι μόνο κατά τους Βυζαντινούς χρόνους, αλλά και κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα. Ωστόσο, η ατμομηχανή του Richard Trevithick θα μετέβαλε, από το 1801 και μετά, τα έως τότε δεδομένα στα μεταφορικά δίκτυα. Μέσα σε 50 χρόνια οι σιδηροτροχιές κυριάρχησαν στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο και επεκτάθηκαν σύντομα και στην Ασία και Βόρεια Αμερική. Ειδικά στις Ηνωμένες Πολιτείες το σιδηροδρομικό δίκτυο απετέλεσε πρωτεύοντα παράγοντα εγκαθίδρυσης της κυριαρχίας των "λευκών" και της οικονομικής ανάπτυξης. Με την εισαγωγή όμως σε ευρεία χρήση του ιδιόκτητου αυτοκινήτου, τα πράγματα θα άλλαζαν και πάλι, και ένα ακόμη δημοφιλές μεταφορικό μέσο θα δημιουργούσε τις δικές του ανάγκες, οι οποίες θα απαιτούσαν την κατασκευή νέων μεταφορικών δικτύων σε πολύ μεγαλύτερη κλίμακα σε σχέση με αυτά που υφίσταντο ως τότε.

Η μαζική ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο συμπλήρωσε την τετράδα των μεταφορικών μέσων και δημιούργησε και τις ανάλογες μορφές «αύλων» δικτύων. Χρόνο με το χρόνο τα χερσαία, θαλάσσια και εναέρια δίκτυα επεκτείνονταν και γίνονταν όλο και πιο πυκνά, αποκτώντας ολοένα και μεγαλύτερη σημασία για την οικονομία και την ανάπτυξη. Λόγω όμως του γεγονότος ότι η ίδια η ανάπτυξη εμφανίζεται συνήθως σε θύλακες, όπως και άλλωστε και η υπανάπτυξη, παρουσιάστηκαν σιγά-σιγά περιοχές οι οποίες δε διέθεταν επαρκείς πυκνότητες μεταφορικών δικτύων. Έτσι εμφανίστηκε μια ανισοκατανομή των δικτύων αυτών το χώρο. Ωστόσο, η επιθυμία πρόσβασης σε νέες αγορές, η εκμετάλλευση νέων πλουτοπαραγωγικών πόρων, η άσκηση κοινωνικής πολιτικής και η διάχυση της ανάπτυξης γενικότερα οδήγησαν πολλά κράτη στο να εφαρμόσουν από νωρίς πολιτικές που προωθούσαν την κατασκευή μεταφορικών δικτύων, με έμφαση σε περιοχές που ως τότε βρίσκονταν στο αναπτυξιακό περιθώριο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν από τους πρώτους που κινήθηκαν προσπαθώντας να καλύψουν τις ανάγκες σε μεταφορική υποδομή στα κράτη - μέλη της. Για την υλοποίηση της πολιτικής αυτής της Ε.Ε. κρίθηκε απαραίτητος ο συντονισμός των

περιφερειακών πολιτικών των χωρών-μελών της. Έτσι δημιουργήθηκαν τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, (Κ.Π.Σ.) μέσω των οποίων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορούσε να ιεραρχήσει τις προτεραιότητες και να κατανείμει τους πόρους που θα διατίθεντο από κάθε κράτος-μέλος για περιφερειακή ανάπτυξη στα πλαίσια τόσο των γενικών καθεστώτων ενισχύσεων με περιφερειακή σκοπιμότητα όσο και των δημόσιων έργων σε υποδομές. Τα Κ.Π.Σ. βασίζονται στα εθνικά Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης (Σ.Π.Α.) (Μούσης, Σ., 1997) και ένα πολύ σημαντικό κομμάτι των χρηματοδοτήσεων που παρέχουν αφορά μεταφορικές υποδομές. Όσον αφορά στην Ελλάδα, έχουν ήδη υπάρξει δύο Κ.Π.Σ., το 1ο με διάρκεια από το 1989 έως το 1994 και το 2ο από το 1994 έως το 1999. Από το έτος 2000 έχει τεθεί σε ισχύ το 3ο κατά σειρά Κ.Π.Σ., που θα καλύψει την περίοδο 2000-2006. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο Τομέας "Υποδομή Μεταφορών" στο 3ο Κ.Π.Σ. έρχεται πρώτος όσον αφορά το ποσοστό της χρηματοδότησης που διατίθεται ανά Τομέα. Από τα 15,7 τρις δραχμές που είναι το ύψος της συνολικής χρηματοδότησης για το Κ.Π.Σ. ο Τομέας αυτός θα λάβει 5,59 τρις, ποσοστό δηλαδή 35,6%. Αλλά και ως προς την κατανομή των πόρων κατά Άξονα προτεραιότητας, στον Άξονα "Βασική υποδομή" αφιερώνεται και πάλι το σημαντικότερο κομμάτι της χρηματοδότησης, ήτοι 4,465 τρις δραχμές και ποσοστό 33,3% επί του συνόλου (Κόνσολας Ν, 2000).

Η μείωση των διαφορών ανάπτυξης που υφίστανται μεταξύ των περιφερειών της Ε.Ε. είναι ο στόχος και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.), του οποίου οι επιχορηγήσεις, σε σημαντικό βαθμό, αφορούν έργα που σχετίζονται με την κατασκευή ή βελτίωση μεταφορικών δικτύων. Ειδικά για την υποβοήθηση των τεσσάρων κρατών – μελών των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ήταν χαμηλότερο από το 90% του κοινοτικού μέσου όρου (Ελλάδα, Ισπανία, Πορτογαλία και Ιρλανδία) προβλέφθηκε στο άρθρο 130Δ της Συνθήκης του Μάαστριχτ η δημιουργία ενός Ταμείου Συνοχής, το οποίο συμμετέχει χρηματοδοτικά σε σχέδια περιβάλλοντος και διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των μεταφορών. Τα σχέδια που αιτούνται χρηματοδότησης από το Ταμείο Συνοχής πρέπει να έχουν αρκετό μέγεθος, τουλάχιστον 10 εκατομμύρια (τότε) ECU, για να έχουν σημαντική επίδραση στους σχετικούς τομείς (περιβάλλον και μεταφορές) (Μούσης, Σ., 1997). Επιπρόσθετα, η χρηματοδότηση τέτοιων έργων μπορεί να γίνει πλέον και μέσω άλλων προγραμμάτων, όπως το PHARE, το οποίο αφορά την υποστήριξη του οικονομικού μετασχηματισμού και του εκδημοκρατισμού στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, ή το INTERREG, το οποίο προωθεί τη διαπεριφερειακή

και διασυνοριακή συνεργασία, τόσο μεταξύ των χωρών - μελών της Ε.Ε. όσο και μεταξύ αυτών και των γειτονικών τους.

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ, που υπογράφηκε το Δεκέμβριο του 1991, και συγκεκριμένα ο τίτλος XII αυτής, εισήγαγε για πρώτη φορά την έννοια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Η κίνηση αυτή αποτέλεσε φυσική συνέχεια της απόφασης για την υιοθέτηση μιας πανευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, η οποία είχε ληφθεί κατά την 1η Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών τον Οκτώβριο του 1991 στην Πράγα. Στα άρθρα 129β, 129γ και 129δ της Συνθήκης του Μάαστριχτ αναφέρεται πως το σκεπτικό πίσω από την υιοθέτηση της έννοιας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών ήταν ότι για την απρόσκοπτη λειτουργία της Ενιαίας Αγοράς απαιτείται ενιαίος σχεδιασμός στα μεταφορικά δίκτυα (Παπαδημητρίου Σ. κ.ά., 1996). Όπως τονίζεται και στο "Λευκό Βιβλίο" της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση, οι λόγοι που υπαγορεύουν τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών είναι οι εξής:

- i) Μεγαλύτερη οικονομική ανάπτυξη.
- ii) Καλύτερη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- iii) Βελτιωμένη ανταγωνιστικότητα.
- iv) Μεγαλύτερη οικονομική και κοινωνική συνοχή.
- v) Βελτιωμένη ποιότητα συνθηκών ζωής.
- vi) Μειωμένη ρύπανση.
- vii) Ευκολότερη ενσωμάτωση νέων μελών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

viii) Καλύτεροι δεσμοί μεταξύ της Ένωσης και των γειτόνων της (Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1995). Τα δίκτυα αυτά επίσης, επεκτεινόμενα και στις κοντινές με την Ε.Ε. χώρες, θα πύκνωναν τις επαφές της με τα γειτονικά της κράτη, θα έφερναν πιο κοντά τους λαούς της Ευρωπαϊκής Ηπείρου και θα βοηθούσαν στην εγκαθίδρυση ενός κλίματος οικονομικής συνεργασίας και αλληλοβοήθειας.

Η επόμενη σημαντική ημερομηνία για την πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων (Δ.Δ.) ήταν ο Δεκέμβριος του 1993. Κατά την τότε συνεδρίαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις Βρυξέλλες ελήφθη η απόφαση να δημιουργηθεί μια ειδική Ομάδα Εκπροσώπων των Αρχηγών Κρατών ή Κυβερνήσεων με επικεφαλής τον αντιπρόεδρο Christophersen, από τον οποίον πήρε και το όνομά της - Ομάδα Christophersen. Καθήκον της ήταν να βοηθήσει το έργο της Επιτροπής σε ότι είχε να κάνει με δίκτυα

μεταφορών και ενέργειας (Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1995).

Κατά τη 2η Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών στην Κρήτη, το Μάρτιο του 1994, οι χώρες της Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης συμφώνησαν να αναπτύξουν εκτεταμένη συνεργασία για τη βελτίωση των μεταφορικών δικτύων, τη διασύνδεσή τους, τη μέριμνα ώστε να μην υπάρξουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις περιοχές από τις οποίες θα διέλθουν τα δίκτυα αυτά, καθώς και την εξασφάλιση της λειτουργίας τους με βάση τους νόμους της ελεύθερης αγοράς (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 1994). Άμεση συνέπεια της απόφασης αυτής ήταν ο καθορισμός εννέα μεταφορικών αξόνων ως έργα προτεραιότητας, οι οποίοι έλαβαν την ονομασία Πανευρωπαϊκοί Άξονες Μεταφορών (Pan-European Transport Corridors - P.E.Tr.Cs.) και είναι οι εξής:

P.E.Tr.C. number. 1: Tallinn - Riga - Kaunas - Warsaw με κλάδους προς Kaliningrad, Gdansk (οδική - σιδηροδρομική σύνδεση)

P.E.Tr.C. nr. 2: Berlin - Warsaw - Minsk - Moscow (οδική - σιδηροδρομική σύνδεση)

P.E.Tr.C. nr. 3: Dresden - Wroclaw - Lviv - Kiev με κλάδο προς Berlin (οδική - σιδηροδρομική σύνδεση)

P.E.Tr.C. nr. 4: Berlin - Praha - Bratislava/Vienna - Budapest - Arad με κλάδους προς Nurnberg, Constanta, Istanbul, Thessaloniki (οδική - σιδηροδρομική σύνδεση)

P.E.Tr.C. nr. 5: Venice - Trieste - Ljubljana - Uzgorod - Lviv με κλάδους προς Koper, Rijeka, Ploce, Bratislava (οδική - σιδηροδρομική σύνδεση)

P.E.Tr.C. nr. 6: Gdansk - Grudziadz/Warsaw - Katowice - Zilina με κλάδο προς Poznan (οδική - σιδηροδρομική σύνδεση)

P.E.Tr.C. nr. 7: Είναι ουσιαστικά ο ποταμός Δούναβης.

P.E.Tr.C. nr. 8: Durres - Tirana - Skopje - Sofia - Varna/Burgas (οδική - σιδηροδρομική σύνδεση)

P.E.Tr.C. nr. 9: Helsinki - St. Petersburg - Pskov/Moscow - Kiev - Ljubasevka - Chisinau - Bucharest - Dimitrovgrad - Alexandroupolis με κλάδους προς Klaipeda, Kaliningrad, Odessa (οδική - σιδηροδρομική σύνδεση) (European Commission - Directorate General IA και VII, 1999).

Στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο που έλαβε χώρα στην Κέρκυρα τον Ιούνιο του 1994 η Ομάδα Christophersen υπέβαλλε μια ενδιάμεση έκθεση, με βάση την οποία το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε έναν πρώτο κατάλογο άμεσης προτεραιότητας, ο

Towards a Pan-European Transport Network

Helsinki June 1997

- I Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw
(road component: Via Baltica) (rail component: Rail Baltica) & Riga-Kaliningrad-Gdansk
- II Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow-Nizhny Novgorod
- III Berlin/Dresden-Wroclaw-Lviv-Kiev
- IV Berlin/Nürnberg-Prague-Budapest-Constantinople/Thessaloniki/Istanbul
(At present ferry across Danube; bridge to be discussed if traffic so requires)
- V Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lviv
branch A: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod
branch B: Rijeka-Zagreb-Budapest
branch C: Plzeň-Sarajevo-Osijek-Budapest
- VI Gdansk-Grudziadz/Warsaw-Katowice-Zilina
branch A: Katowice-Ostrava-Corridor IV
- VII Danube
- VIII Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna
- IX Helsinki-St. Petersburg-Moscow/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bucharest-Dimitrovgrad-Alexandroupoli
branch A: Ljubasevka-Odessa
branch B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad
- X Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Nis-Skopje-Veles-Thessaloniki
branch A: Graz-Maribor-Zagreb
branch B: Budapest-Novi Sad-Beograd
branch C: Nis-Sofia-on corridor IV to Istanbul
branch D: Veles-Bitola-Florina-Via Egnatia

Legend

- European Union
- EEA countries
- Acceding countries
- Other countries
- Associated countries
- Pan-European Transport Corridors
- Tracea
- Trans-European Transport Network (road)
- Trans-European Transport Network (rail)
- Euro-Asian links
- Pan-European Transport Areas
Barents Euro-Arctic - Black Sea basin
Mediterranean basin - Adriatic/Ionian Seas



Prepared by the European Commission

οποίος περιλαμβάνει έντεκα σημαντικά έργα οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται και τρία έργα με άμεσο ελληνικό ενδιαφέρον και συγκεκριμένα ο αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε. (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι), η Εγνατία Οδός και η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου, με προϋπολογισμό και για τα τρία έργα της τάξης των 6370 εκατ. ECU μέχρι το έτος 2010 (Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1995).

Τον Ιούνιο του 1997, κατά την 3η Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών στο Ελσίνκι, προστέθηκε στους εννέα άξονες της Κρήτης ένας ακόμη άξονας, ο οποίος έλαβε την ονομασία P.E.Tr.C. nr. 10 και θα περνάει από τις περιοχές της Πρώην Γιουγκοσλαβίας. Συγκεκριμένα, η διαδρομή του θα είναι η ακόλουθη:

Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Nis - Skopje - Veles - Thessaloniki με κλάδους προς Graz, Budapest, Sofia - Istanbul, Florina (μέσω Εγνατίας Οδού) (οδική - σιδηροδρομική σύνδεση). Παράλληλα υιοθετήθηκαν τροποποιήσεις στον P.E.Tr.C. nr. 2 (επεκτάθηκε και πέρα από τη Μόσχα, έως το Nizhny Novgorod), στον P.E.Tr.C. nr. 5 (προστέθηκε κλάδος από Ploce προς Budapest) και στον P.E.Tr.C. nr. 6 (κλάδος προς Katowice μέσω Ostrava - Breclav/Brno, σύνδεση με τον P.E.Tr.C. nr. 4) (Commission of the European Communities, 1997). Επιπλέον, ελήφθη η απόφαση να καθοριστούν τέσσερις "Περιοχές Πανευρωπαϊκών Μεταφορών", (Pan-European Transport Areas - PETRAs), μια και οι 10 καθορισμένοι Άξονες δεν μπορούσαν προφανώς να καλύψουν υδάτινες επιφάνειες. Οι περιοχές αυτές είναι η Ευρω-Αρκτική Περιοχή του Μπάρεντς, η οποία ονομάζεται έτσι από την ομώνυμη θάλασσα, η Δεκάνη της Μαύρης Θάλασσας, οι θάλασσες της Αδριατικής και του Ιονίου και η Δεκάνη της Μεσογείου (European Commission - Directorate General VII, 1998).

Εξετάζοντας κανείς τις αποφάσεις των παραπάνω Διασκέψεων αντιλαμβάνεται αμέσως πως το μεγαλύτερο βάρος στις κοινοτικές χρηματοδοτήσεις για τα δίκτυα μεταφορών δίνεται στους οδικούς και στους σιδηροδρομικούς άξονες. Ειδικά ως προς τις οδικές μεταφορές στην Ελλάδα, ο υπό κατασκευή άξονας της Εγνατίας Οδού έχει ενταχθεί προ καιρού στα έργα που λαμβάνουν χρηματοδότηση από την Ε.Ε. και με την ολοκλήρωσή του πιστεύεται ότι θα αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης στο βορειοελλαδικό χώρο αλλά και στα Βαλκάνια γενικότερα.

Ένας άλλος οδικός άξονας που ενδιαφέρει άμεσα την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων είναι ο P.E.Tr.C. nr. 8, ο οποίος αποτελεί έναν από τους εννέα άξονες προτεραιότητας των οποίων η κατασκευή αποφασίστηκε κατά τη 2η Πανευρωπαϊκή

Διάσκεψη Μεταφορών στην Κρήτη, το Μάρτιο του 1994. Ο άξονας αυτός θα συνδέσει τον αλβανικό λιμένα του Δυρραχίου στις ακτές της Αδριατικής με τους βουλγαρικούς λιμένες της Βάρνας και του Μπουργκάς στις ακτές του Εύξεινου Πόντου, μέσω Τιράνων, Σκοπίων και Σόφιας, συνδέοντας έτσι τις προς βορρά γειτονικές χώρες της Ελλάδας. Λόγω της παράλληλης χάραξης (οι οδοί απέχουν 200 – 250 χιλιόμετρα μεταξύ τους) και κατά πολλούς, ανταγωνιστικής σχέσης του με την Εγνατία Οδό, ο P.E.Tr.C. nr. 8 έχει κατά καιρούς χαρακτηριστεί από δημοσιογράφους και πολιτικούς και ως "Παρα - εγνατία" ή "Αντι - εγνατία" (Χάρτης 1 στην επόμενη σελίδα). Πάντως από την εποχή που διαφάνηκε η πρόθεση κατασκευής του P.E.Tr.C. nr. 8 η Ε.Ε. υποστήριξε την άποψη περί συμπληρωματικότητας των δύο δρόμων, χωρίς πάντως να υπάρχει σαφής ποσοτικός προσδιορισμός της κυκλοφοριακής κίνησης σε αυτούς μετά την ολοκλήρωσή της. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη γνώμη του τέως επιτρόπου σε θέματα Μεταφορών της Ε.Ε., κ. Νιλ Κίνοκ, η Εγνατία Οδός και ο P.E.Tr.C. nr. 8 παρουσιάζουν πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά από πλευράς λειτουργικότητας και τεχνικής ωριμότητας. (Χρυσοστομίδου Μ., 1996).

Η αποσαφήνιση της σχέσης που θα έχουν μεταξύ τους οι δύο αυτοί άξονες, αλλά και οι αναπτυξιακές επιπτώσεις που αναμένεται να έχουν στις περιοχές μέσα από τις οποίες θα διέλθουν είναι το θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Τμήμα Μηχανικών
Χωροταξίας
και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

- Υπόμνημα
-  Εγνατία Οδός
-  Ρ.Ε.Τ.ρ.С. nr. 8
-  Κάθετοι άξονες
-  Διεθνή αεροδρόμια
-  Αεροδρόμια
-  Λιμάνια

-  Αλβανία
-  Βουλγαρία
-  Π.Γ.Δ.Μ.
-  Ελλάδα
-  Μαυροβούνιο
-  Ρουμανία
-  Σερβία
-  Τουρκία

Κλίμακα:
1: 5.000.000



ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ιο: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

Από το 146 π.Χ. -χρονιά κατά την οποία οι Ρωμαίοι κατέκτησαν τη Μακεδονία- η περιοχή αυτή, μαζί με την Ήπειρο και τα Ιλλυρικά εδάφη των ακτών της Αδριατικής, αποτελούσαν μια ρωμαϊκή επαρχία με πρωτεύουσα τη Θεσσαλονίκη. Στα επόμενα χρόνια οι εκατέρωθεν επιρροές μεταξύ των αποίκων Ρωμαίων και των κατακτημένων τοπικών πληθυσμών δημιούργησε ένα νέο κοινωνικό υπόβαθρο, ενώ προκάλεσε "τη μεταβολή των παραγωγικών δυνάμεων και των σχέσεων παραγωγής" (Άσημος Π. κ.α., 1998).

Οι πλουτοπαραγωγικές πηγές της ευρύτερης περιοχής δε διέφυγαν της προσοχής των Ρωμαίων, οι οποίοι θέλοντας να τις ελέγξουν, όπως επίσης και το διαμετακομιστικό εμπόριο, οδηγήθηκαν στην απόφαση της κατασκευής ενός σημαντικού οδικού δικτύου για τις μεταφορές στην Χερσόνησο του Αίμου. Στο οδικό αυτό δίκτυο εντάχθηκε και η Εγνατία Οδός που αποτέλεσε και τον βασικό άξονα του. Ο δρόμος αυτός συνέδεε τα δυτικά με τα ανατολικά παράλια της επαρχίας και εν συνεχεία με την Θράκη και τις ακτές της Μαύρης Θάλασσας αποτελώντας την κυριότερη πολιτική και στρατιωτική οδική αρτηρία της Βαλκανικής. Αιώνες νωρίτερα πάντως, ο Αριστοτέλης μας πληροφορεί ότι πριν από τη ρωμαϊκή κατασκευή της οδού, σε κάποιο σημείο της διαδρομής της, έμποροι από τις ελληνικές πόλεις της Αδριατικής αντάλλασσαν τα προϊόντα τους με εμπορεύματα του Πόντου, της Λέσβου, της Χίου και της Θάσου (Τράϊου Ε., 1994).

Το όνομά της η Εγνατία Οδός το οφείλει πιθανότατα στον ανθύπατο Γναίο Εγνάτιο, που υπήρξε ο επιβλέπων της κατασκευής της. Κατά μια άλλη εκδοχή, πήρε το όνομά της λόγω του γεγονότος ότι η Απία Οδός, ο δρόμος του οποίου επέκταση στα Βαλκάνια αποτελούσε η Εγνατία, κατέληγε στην πόλη Εγνατία ή Γναθία, ρωμαϊκή πόλη της Ν. Ιταλίας (Πάπυρος – Ααρούς – Μπριτάννικα, 1984).

Η Εγνατία Οδός κατασκευάστηκε πάνω σε ένα παλαιότερο οδικό δίκτυο που ανάγεται στην εποχή του βασιλιά Φιλίππου Β΄ της Μακεδονίας και αποτελούσε το βόρειο σύνορο της Ηπείρου. Η ολοκλήρωσή της τοποθετείται μεταξύ του 148 και 118 π.Χ. σύμφωνα με τον Στράβωνα. Κατά τον Πολύβιο μάλιστα, που περιγράφει την διαδρομή της, "*Η εκ δε της Απολλωνίας εις Μακεδονίαν η Εγνατία έστιν οδός προς εω*

βεβηματισμένη κατά μίλιον και κατεστηλωμένη μέχρι Κυψέλων και Έβρου ποταμού μιλίων δ' έστι πεντακοσίων τριάκοντα πέντε...". Η κάλυψη της απόστασής της γινόταν με κανονικές συνθήκες σε 8 ημέρες έως την Θεσσαλονίκη και σε 21 μέχρι την Κωνσταντινούπολη (Μυρτσιώτη Γ., 2001).

Η πορεία της ξεκινούσε αρχικά από την Απολλωνία, στις ακτές της σημερινής Ν. Αλβανίας κοντά στις εκβολές του ποταμού Βοϊούσα (Αώος) και αργότερα από το Δυρράχιο (Dyrrës) βορειότερα της Απολλωνίας, όταν η ανάπτυξή του το ανέδειξε σε κύριο λιμάνι της Αδριατικής στα βαλκανικά παράλια. Στη συνέχεια η χάραξη διερχόταν του ποταμού Άψου και αργότερα από την πεδιάδα της Μουζακίας, δίπλα στη λίμνη Λιτσένη. Πιο πέρα ακολουθούσε την κοίτη του ποταμού Γενούσου και κατόπιν μέσω της Σκάμπας (Ελμπασάν) προσέγγιζε την Λυχνίδα (αρχαία Οχρίδα) και την ομώνυμη λίμνη (Δουρούδη Μ., 1998). Μετά, περνώντας από την πόλη του Μοναστηρίου, διέσχισε την πεδιάδα της Λυγκηστίδας πριν φτάσει, παρακάμπτοντας από τον νότο τη λίμνη Βεγορίτιδα, στην Έδεσσα. Από εκεί συνέχιζε προς την Πέλλα και την Χαλκηδόνα και κατέληγε στη "Χρυσή Πύλη" (σημερινή πλατεία Βαρδαρίου), που ήταν η κύρια είσοδος στη δυτική πλευρά των τειχών της Θεσσαλονίκης. Η οδός σε αυτό το σημείο είχε χάραξη παραπλήσια με αυτήν της τωρινής οδού Μοναστηρίου που έρχεται επίσης από την Πέλλα.

Στη συνέχεια η οδός ακολουθώντας μια πορεία από τα δυτικά προς τα ανατολικά (σημερινή Εγνατία), άφηνε πίσω της την πόλη από τη "Ληταία Πύλη" που βρισκόταν στο τέλος περίπου της σημερινής οδού Αγίου Δημητρίου με διεύθυνση προς την ανατολική Μακεδονία. Εκεί παρακάμπτοντας τον Χορτιάτη από τα βορειοδυτικά, και περνώντας νότια των λιμνών του Λαγκαδά και της Βόλβης, έφτανε στον Στρυμωνικό κόλπο. Εν συνεχεία μέσω Αμφίπολης, Φιλίππων και Καβάλας πλησίαζε τον ποταμό Νέστο και μετά συναντώντας τη γνωστή κατά τους αρχαίους χρόνους πόλη της Μαρώνειας στις Θρακικές ακτές κατέληγε, αφήνοντας πίσω της την Τραϊανούπολη, στα αρχαία Κύψελα (σημερινά Ύψαλα του νομού Έβρου) (δες και Χάρτη 2 στην επόμενη σελίδα) (Δουρούδη Μ., 1998).

Όσον αφορά το μήκος της οδού, αυτό άγγιζε τα 800 χιλιόμετρα (535 ρωμαϊκά μίλια ή 4280 στάδια), με την Θεσσαλονίκη να βρίσκεται περίπου στο μέσον της διαδρομής και να διαδραματίζει ένα ιδιαίτερο ρόλο ως εμπορικός και διαμετακομιστικός κόμβος. Η συνέχεια της οδού, από τον Έβρο ως την Κωνσταντινούπολη, θεωρείται η προέκταση της Εγνατίας.



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών
Χωροταξίας
και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

Χάρτης 2:
Νέα και Αρχαία
Εγνατία Οδός
και P.E.Tr.C nr. 8

Υπόμνημα

- Αρχαίες πόλεις
- Εγνατία Οδός
- P.E.Tr.C. nr. 8
- Αρχαία Εγνατία

Χώρες

- Αλβανία
- Βουλγαρία
- Π.Γ.Δ.Μ.
- Ελλάδα
- Μαυροβούνιο
- Ρουμανία
- Σερβία
- Τουρκία

Κλίμακα:
1: 5.000.000

Από τους κάθετους στην Εγνατία Οδό άξονες, κυριότερη ήταν η οδός που την συνέδεε με την Αδριανούπολη (βόρεια) και την Αίνο (νότια), που κατασκευάστηκε την εποχή του Αυρηλίου (αρχές 2^{ου} αιώνα μ.Χ.). Ορισμένοι από τους υπόλοιπους ήταν εκείνοι που διακλαδίζονταν στο ύψος της Φλώρινας, των Γρεβενών, της Εορδαίας, της Αμφίπολης και των Φιλιππων (Σαμσάρης Δ., 1976 και 1989).

Η αρχαία Εγνατία ήταν πρώτιστα στρατιωτικός δρόμος που βοηθούσε στην ταχύτατη, για τα δεδομένα της εποχής, προώθηση των ρωμαϊκών λεγεώνων. Εξυπηρετούσε ακόμα το ταχυδρομείο, τους κρατικούς αξιωματούχους και μόνο περιστασιακά τους πολίτες που είχαν την άδεια από τις κρατικές υπηρεσίες (Μυρτσιώτη Γ., 2001). Κατά μήκος της υπήρχαν στρατώνες, σταθμοί ελέγχου, καθώς επίσης πανδοχεία και καταλύματα για τους ταξιδιώτες. Οι υπηρεσίες που προσφέρονταν στους πολίτες αναπτύχθηκαν ιδιαίτερα κατά την περίοδο ακμής της οδού, λόγω κυρίως της μεγάλης ζήτησης που δημιουργήθηκε με την εκτεταμένη χρήση της για εμπορικούς και τουριστικούς σκοπούς (Τιβέριος Μ., 1995).

Αναφορικά με τα υλικά κατασκευής, στο ξεκίνημα του έργου χρησιμοποιούνταν μεγάλες πέτρες για στήριξη των αναχωμάτων. Εν συνεχεία σαν βάση τοποθετούνταν άμμος και ασβέστης και πιο πάνω πέτρες δεμένες με κονίαμα ή πηλό. Το δεύτερο στρώμα αποτελούνταν από μικρές πέτρες και σπασμένα κεραμίδια για αποστράγγιση των νερών. Ακολουθούσε άμμος, χαλίκια και τέλος πλάκες ή πέτρες που σχημάτιζαν μια συνεχή επιφάνεια, το καλντερίμι (Δουρούδη Μ., 1998).

Από τον 4^ο αιώνα μ.Χ. η Εγνατία Οδός εξυπηρετούσε κυρίως τις βαλκανικές πόλεις, εξαιτίας της μεταφοράς της διοικητικής έδρας της Δυτικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας από την Ρώμη στο Μιλάνο. Αργότερα ο δρόμος χρησιμοποιήθηκε από την Οθωμανική Αυτοκρατορία για την σύνδεσή της με την Κεντρική Ευρώπη. Με τη διάλυσή της η σημασία της Εγνατίας Οδού μειώθηκε, καθώς τα νέα κράτη στα οποία εκτεινόταν είχαν μεταξύ τους μια σειρά από αξεπέραστες πολιτικές διαφορές.

Τις τελευταίες δεκαετίες με την εξομάλυνση των διακρατικών σχέσεων η αναγωγή της καινούριας Εγνατίας σε κύριο διευρωπαϊκό και διαμετακομιστικό άξονα αποτελεί μια πραγματικότητα. Οι εργασίες κατασκευής προχωρούν με σταθερούς ρυθμούς και νέα κομμάτια δίνονται στην κυκλοφορία. Σε πολλές όμως περιοχές, δίπλα στη χάραξη της καινούργιας, μπορεί κανείς να δει και τα απομεινάρια της παλαιάς και να θυμηθεί την εποχή της ακμής της.

1.2. Η ΝΕΑ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΗΣ

Οι ζώνες επιρροής ή εξυπηρέτησης της Εγνατίας Οδού, με βάση τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά την απογραφή του 1991:

- ♦ Αντιπροσωπεύουν, ως προς τον πληθυσμό το 36% του συνόλου της χώρας και το 55% του υπολοίπου της χώρας, αν εξαιρεθεί το λεκανοπέδιο της Αττικής.
- ♦ Όσον αφορά το ΑΕΠ, αντιπροσωπεύουν το 33% του συνολικού της Ελλάδας και το 52% της λοιπής χώρας, αν δε λάβουμε υπόψη μας την περιοχή της Αττικής.
- ♦ Ως προς τον πρωτογενή τομέα αντιπροσωπεύουν μεγέθη που είναι εξαιρετικά μεγάλα σε πανελλαδικό επίπεδο. Για παράδειγμα, το 54% της γεωργικής γης του κράτους και το 65% της συνολικής αρδευόμενης έκτασης συγκεντρώνονται στην υπό εξέταση περιοχή.
- ♦ Αντιπροσωπεύουν ως προς το δευτερογενή τομέα, το 41% της συνολικής απασχόλησης στον κλάδο της βιομηχανίας – βιοτεχνίας της χώρας και το 69% αν εξαιρεθεί η Αττική, ως προς δε την εξορυκτική δραστηριότητα, τα ποσοστά αγγίζουν αντίστοιχα το 51% και 59% (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2000).

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται εύκολα το μέγεθος της σημασίας ενός έργου της εμβέλειας της Εγνατίας. Ο άξονας αυτός, όχι μόνο αίρει την γεωγραφική, κοινωνική, οικονομική και πολιτισμική απομόνωση μιας τόσο εκτεταμένης περιοχής της Ελλάδας, από την Θεσπρωτία και την Ήπειρο ως τον Έβρο και την Θράκη, αλλά επιπροσθέτως αποτελεί το εφελτήριο για μια νέα δυναμική και πολύπλευρη ανάπτυξη στις περιφέρειες και τους νομούς της Βόρειας Ελλάδας.

Χαρακτηριστικό του μεγέθους του έργου είναι ότι με την ολοκλήρωσή του θα δώσει άμεση πρόσβαση σε:

- ♦ 19 μεγάλες πόλεις
- ♦ 332 χωριά
- ♦ 5 λιμάνια
- ♦ 6 αεροδρόμια
- ♦ 30 τουριστικές και άλλου γενικού ενδιαφέροντος περιοχές και
- ♦ 10 σημαντικές βιομηχανικές περιοχές

(Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2000)

Οι αριθμοί αυτοί σαφώς επαυξάνουν όσα προεγράφησαν για τη σημασία του έργου.

1.3. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

Ο άξονας της Εγνατίας Οδού έχει τα εξής χαρακτηριστικά (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2000):

- Συνολικό μήκος που φτάνει τα 680 χλμ.
- Στην τελική του μορφή, θα είναι αυτοκινητόδρομος δύο κλάδων με διαχωριστική νησίδα.

Κάθε κλάδος θα έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης, ανά κατεύθυνση, με συνολικό πλάτος καταστρώματος 24,5 μέτρα (22 μέτρα στα πλέον δυσχερή τμήματα, όπου η τήρηση του ορίου των 24,5 μέτρων είναι αδύνατη).

- Προβλέπονται ανισόπεδοι κόμβοι, παράπλευροι οδοί και ανισόπεδες διασταυρώσεις δευτερευουσών οδών για την ευκολότερη κυκλοφορία στην Εγνατία Οδό και την καλύτερη σύνδεση του δρόμου με τις γύρω από αυτόν περιοχές.

Συνοπτικά, κατά μήκος της όλης διαδρομής των 680 χλμ. προβλέπεται η κατασκευή:

- Βοηθητικών δρόμων, με συνολικό μήκος περίπου 720 χλμ., που θα εξυπηρετούν τις ανάγκες αστικών, αγροτικών και άλλων ειδικών χρήσεων των περιοχών από όπου θα διέρχονται.
- Πενήντα (50) κομβικών σημείων, που θα συνδέουν τον άξονα με το υφιστάμενο εθνικό, επαρχιακό και τοπικό δίκτυο των περιοχών της Εγνατίας Οδού.
- Τριακοσίων πενήντα τριών (353) άνω και κάτω διαβάσεων, που θα βοηθούν στην απρόσκοπτη κυκλοφοριακή ροή.
- Μεγάλων γεφυρών που ο αριθμός τους φτάνει τις εκατόν ογδόντα εννέα (189). Οι γέφυρες αυτές, συνολικού μήκους 40 χλμ. ανά κλάδο διασχίζουν κοιλάδες, πεδιάδες, ποταμούς και σημαντικούς χείμαρρους. Ανάμεσά τους, υπάρχουν τέσσερις (4) γέφυρες, της κάθε μιας εκ των οποίων το μήκος ξεπερνά το 1 χιλιόμετρο.
- Δέκα πέντε (15) μεγάλων σιράγγων και πολλών μικρών, με συνολικό μήκος 40 χλμ. σε κάθε κλάδο. Μεταξύ αυτών υπάρχουν τρεις (3), με μήκος άνω των 3 χλμ.
- Σαράντα τριών (43) περασμάτων ποταμών και
- Έντεκα (11) ανισόπεδων διασταυρώσεων με σιδηροδρομικές γραμμές

Όσον αφορά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, μπορούμε συνοπτικά να σημειώσουμε ότι:

- Η διατομή της Εγνατίας Οδού είναι τυπική ενός αυτοκινητοδρόμου διπλού κλάδου, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, ενώ το οδόστρωμά του είναι διαχωρισμένο με μια νησίδα στο κέντρο. Το καθαρό πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας είναι 3,5m. Όσον αφορά στα άκρα του οδοστρώματος, εκεί διατάσσονται λωρίδες έκτακτης ανάγκης που έχουν πλάτος 1,5m. Επίσης, ανάμεσα στις λωρίδες κυκλοφορίας προβλέπεται η ύπαρξη λωρίδων καθοδήγησης πλάτους 0,15m και στα άκρα πλάτους 0,25m.

- Η κεντρική νησίδα μεταξύ των δύο κλάδων, η οποία και θα φυτευτεί, θα είναι συνολικού πλάτους 3,5m, μαζί με τις λωρίδες καθοδήγησης. Ο εγκιβωτισμός της νησίδας γίνεται με στηθαία ασφαλείας από σκυρόδεμα, ενώ το συνολικό πλάτος του οδοστρώματος συμπεριλαμβανομένης και της σχεδιαζόμενης κεντρικής νησίδας φτάνει τα 21,5m.

- Στα σημεία της χάραξης που ο διάδρομος βρίσκεται εντός ορύγματος, έχει προβλεφθεί από τον κατασκευαστή η δημιουργία τριγωνικής επενδεδυμένης τάφρου. Το πλάτος της θα είναι 1,5m και το περιθώριο πλάτους 1,5m, για την προστασία της οδού από πιθανές καταπτώσεις.

Τέλος, αναφορικά με τα τμήματα, στα οποία η οδός βρίσκεται σε επίχωμα, προβλέπεται η κατασκευή ερείσματος. Το πλάτος του θα είναι 1,5m και 2,75m και εκεί θα πακτώνονται τα μεταλλικά στηθαία ασφαλείας (Δημητρίου Δ. κ.ά., 1994).



ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ: ΠΡΟΟΔΟΣ ΕΡΓΟΥ, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2001
EGNATIA ODOS & VERTICAL AXES: PROJECT STATUS, APRIL 2001

1.4. ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

Μία από τις βασικότερες εργασίες που απαιτούν σημαντικό χρόνο αλλά και προσπάθεια, με αποτέλεσμα να επιμηκύνεται το αρχικό χρονοδιάγραμμα του υπό εξέταση έργου, είναι και οι απαραίτητες γεωτεχνικές έρευνες, ιδιαίτερα στα δύσκολα τμήματα της χάραξης της Εγνατίας, που βρίσκονται κυρίως στο δυτικό τμήμα της Οδού. Τέτοια τμήματα είναι:

- Οι προσβάσεις της πόλης του Μετσόβου και
- Το τμήμα που συνδέει τον Πολύμυλο με την Βέροια

Συγκεκριμένα:

- Στα τμήματα των προσβάσεων του Μετσόβου παρατηρείται μεγάλη εδαφική αστάθεια (ενεργές κατολισθήσεις). Από το 1997 που την υλοποίηση του έργου την ανέλαβε η “ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.”, οπότε και υπάρχουν στοιχεία για το συγκεκριμένο ζήτημα, πραγματοποιήθηκαν μια σειρά από γεωτεχνικές έρευνες και υδραυλικές μελέτες, ενώ σημειώθηκε πρόοδος στις εργασίες αποστράγγισης με στόχο τη συγκράτηση και σταθεροποίηση των σημειωθέντων κατολισθήσεων. Στις αρχές του 1998 (Φεβρουάριος), αποφασίστηκε η μετατόπιση της χάραξης στη βόρεια πλευρά της κοιλάδας. Η νέα χάραξη του άξονα περιλαμβάνει σήραγγες συνολικού μήκους $2 \times 5,5 = 11$ χλμ. και μεγάλες γέφυρες συνολικού μήκους 2 χλμ. Οι μελέτες που εκπονήθηκαν, ολοκληρώθηκαν γρήγορα, τα έργα δημοπρατήθηκαν και πλέον (Απρίλιος 2001) βρίσκονται στη φάση της κατασκευής.

- Στο τμήμα Πολύμυλος – Βέροια περιλαμβάνονται ορισμένα δύσκολα τεχνικά έργα, όπως είναι οι σήραγγες και οι γέφυρες, γεγονός που καθιστά την ολοκλήρωση του τμήματος αυτού δύσκολη. Οι γεωτεχνικές έρευνες που έλαβαν χώρα κατά το παρελθόν δεν ήταν αρκετές για να αντιμετωπίσουν την πολυπλοκότητα των μεγάλων προβλημάτων που παρουσιάστηκαν, καθώς και τις ουσιαστικές ανάγκες χάραξης του διαδρόμου. Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1996 – 1997, εκτελέστηκε ένα σημαντικό γεωτεχνικό πρόγραμμα, σε μια πολύ δύσκολη, όσον αφορά τις προσβάσεις σε αυτήν, περιοχή, του οποίου το αποτέλεσμα ήταν η δημοπράτηση των έργων που αναφέρονταν στις μελέτες που είχαν εκπονηθεί μέχρι τότε. Τα έργα αυτά, που σημειωτέον αποτέλεσαν τροχοπέδη για την ολοκλήρωση του έργου, σήμερα βρίσκονται πλέον σε φάση κατασκευής (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).

1.5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

Η χάραξη του δρόμου καλύπτεται στο μεγαλύτερο μέρος της, κατά 90% περίπου, από εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους, δηλαδή από υποχρεωτικά μέτρα αντιμετώπισης περιβαλλοντικών επιπτώσεων που εντάσσονται στις εργολαβίες κατασκευής του έργου, μέσα από τα τεύχη δημοπράτησης.

Ο διάδρομος διέρχεται από οικολογικά ευαίσθητες περιοχές, σημαντικούς βιότοπους και μεγάλο αριθμό αρχαιολογικών χώρων. Γι' αυτό, οι μελέτες προβλέπουν διαμορφώσεις τοπίου, ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων, οικομουσειά και άλλες παρεμφερείς δράσεις (www.egnatia.gr).

Για ορισμένα από τα τμήματα της χάραξης, λόγω της σοβαρότητας των περιβαλλοντικών προβλημάτων, απαιτήθηκε είτε βελτίωση των μέτρων προστασίας, είτε μελέτη από την αρχή.

Τέτοιες περιπτώσεις ήταν:

- Η αλλαγή της χάραξης, με κατασκευή σήραγγας 3,1 χλμ. για την πλήρη προστασία του αρχαιολογικού χώρου της Δωδώνης, ύστερα από πρωτοβουλία του ΥΠΕΧΩΔΕ.

- Η βελτίωση της χάραξης για την περιοχή που διαβιεί η καφέ αρκούδα (Παναγιά – Γρεβενά). Μετά την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για ακύρωση της αρχικής Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων, μελετήθηκαν τρεις νέες εναλλακτικές λύσεις χάραξης του έργου από τους αρμόδιους και ενδιαφερόμενους φορείς. Το Δεκέμβριο του 1998, εκδόθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ η νέα απόφαση Προέγκρισης Χωροθέτησης του τμήματος και με βάση αυτή, κατατέθηκε στο ΥΠΕΧΩΔΕ η σχετική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Πρόσφατα (Ιούνιος 2000) εκδόθηκε και η ΚΥΑ έγκρισης των Περιβαλλοντικών Όρων.

- Η ειδική μελέτη για το πέραςμα του Νέστου που είναι υδροβιότοπος διεθνούς σημασίας, προστατευόμενος από τη Συνθήκη Ramsar. Σχετική μελέτη για την Προέγκριση Χωροθέτησης του άξονα στο τμήμα αυτό κατατέθηκε στο ΥΠΕΧΩΔΕ το φθινόπωρο του 1999 και εγκρίθηκε μέσα στο 2000.

- Η αλλαγή της χάραξης του τμήματος Πολύμυλος – Βέροια για την προστασία των πηγών της Λευκόπετρας και ενός αρχαίου ναού.

- Η έναρξη αρχαιολογικών ανασκαφών στην περιοχή κοντά στην πόλη της Κοζάνης (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2000).

Όλες οι περιπτώσεις απαίτησαν ειδικές μελέτες και πραγματογνωμοσύνες με αποτέλεσμα να παρατηρηθούν χρονικές καθυστερήσεις και σημαντική αύξηση του κόστους του έργου.

Υπολογίζεται πως το κόστος των δράσεων για την προστασία του περιβάλλοντος και του πολιτισμού στο σύνολο του άξονα της Εγνατίας Οδού θα ανέλθει στα 100 δις δρχ.

Προκειμένου να εφαρμοστούν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι Περιβαλλοντικοί Όροι που αφορούν στην αποκατάσταση του φυσικού τοπίου και στην προστασία των χώρων πολιτισμού η κατασκευάστρια εταιρία “ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.”:

α) Εκπόνησε ειδικό “Οδηγό Σχεδιασμού Αποκατάστασης Τοπίου” (ΟΣΑΤ), που εντάχθηκε στα τεύχη δημοπράτησης μελετών και κατασκευών του έργου, και

β) Ολοκλήρωσε μελέτη καταγραφής των χώρων ιστορικού ενδιαφέροντος κατά μήκος του άξονα.

Έτσι, η προστασία του περιβάλλοντος και των αρχαιολογικών θησαυρών πέριξ της Εγνατίας αποτέλεσε σημαντικό κομμάτι της όλης προπαρασκευής και κατασκευής του έργου (www.egnatia.gr).

1.6. ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

Κατά μήκος των 687 χιλιομέτρων της Εγνατίας οδού βρίσκεται μια ποικιλία ανθρωπογενών δραστηριοτήτων οι οποίες καθορίζουν με την έντασή τους το μέγεθος της ανάπτυξης σε κάθε περιοχή. Πόλεις, λιμάνια, καλλιέργειες, βιομηχανικές περιοχές αποτελούν και θα αποτελέσουν και στο μέλλον πολύ συνηθισμένο θέαμα για όσους ταξιδεύουν κατά μήκος της Εγνατίας. Από την άλλη μεριά, μια ποικιλία από φυσικά τοπία όπως πεδιάδες, ποτάμια, βουνά, δάση και λίμνες χαρακτηρίζουν και αυτά με τη σειρά τους τις διαδρομές που θα ακολουθεί η Εγνατία και έλκουν μεγάλους αριθμούς τουριστών οι οποίοι αλλάζουν την αναπτυξιακή δυναμική του κάθε τόπου.

"Ο κάθε τόπος" στην παρούσα περίπτωση είναι ένας αριθμός χωρικών ενότητων (Περιφέρειες και Νομοί) οι οποίες θα επηρεαστούν άμεσα από τη διέλευση της Εγνατίας μέσα ή πλησίον αυτών. Συνοπτικά λοιπόν θα γίνει λόγος για τις εξής χωρικές ενότητες:

- 1) Περιφέρεια Ηπείρου (Νομοί Θεσπρωτίας, Πρέβεζας, Ιωαννίνων και Άρτας).
- 2) Περιφέρεια Θεσσαλίας (Νομοί Τρικάλων, Καρδίτσας, Λάρισας και Μαγνησίας).
- 3) Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (Νομοί Γρεβενών, Καστοριάς, Φλώρινας και Κοζάνης).
- 4) Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (Νομοί Πέλλας, Ημαθίας, Πιερίας, Κιλκίς, Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής και Σερρών).
- 5) Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Νομοί Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου).

1.6.1. Περιφέρεια Ηπείρου

Η Περιφέρεια Ηπείρου περιλαμβάνει τους Νομούς Θεσπρωτίας, Πρέβεζας, Ιωαννίνων και Άρτας. Αποτελεί μια από τις πιο παραμελημένες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπως δε συμβαίνει και με άλλες αντίστοιχες περιφέρειες στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, ο κυρίαρχος τομέας στην οικονομία της είναι ο πρωτογενής. Η αγροτική οικονομία της περιφέρειας 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). Οι καλλιέργειες που υπάρχουν αφορούν κυρίως εσπεριδοειδή και κτηνοτροφικά φυτά που υποστηρίζουν τον τομέα της κτηνοτροφίας (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

Ο τομέας της μεταποίησης εμφανίζει ως κυριότερο κλάδο αυτόν της παραγωγής τροφίμων και ποτών στον οποίον αξιοποιείται η παραγωγή του πρωτογενούς τομέα. Οι περισσότερες μεταποιητικές μονάδες είναι μικρού μεγέθους και απευθύνονται στις τοπικές αγορές της περιφέρειας. Χαρακτηριστικά, στο σύνολο της περιφέρειας υπάρχουν μόνο 40 βιομηχανικά καταστήματα με απασχόληση άνω των 20 ατόμων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

Η μεταφορική υποδομή στην περιφέρεια δε βρίσκεται στην καλύτερη δυνατή κατάσταση. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την ορεινή γεωμορφολογία και τις επικρατούσες για μεγάλα χρονικά διαστήματα δυσμενείς καιρικές - κλιματολογικές συνθήκες αποτελεί το σημαντικότερο παράγοντα απομόνωσης της περιφέρειας από τις γειτονικές της περιοχές. Στους Εθνικούς δρόμους υπάρχει ένα ποσοστό 0.5% με κακή βατότητα, το οποίο για το πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο ανέρχεται στο 22% και για το δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο στο 43%. Η έλλειψη σιδηροδρομικής υποδομής αποτελεί σοβαρό περιοριστικό παράγοντα όσον αφορά στη διακίνηση ογκωδών φορτίων, ενώ οι αεροπορικές μεταφορές αντιμετωπίζουν επίσης σημαντικά προβλήματα. Αιτία γι' αυτό αποτελεί η κακή θέση του αεροδρομίου των Ιωαννίνων (από όπου εξυπηρετείται ως επί το πλείστον η επιβατική κίνηση) η οποία έχει ως αποτέλεσμα να επικρατούν συχνά δυσμενείς καιρικές συνθήκες και να δυσκολεύονται οι νυχτερινές προσεγγίσεις. Από την άλλη μεριά, πάντως, οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν τάσεις ανάπτυξης κυρίως λόγω της αναβάθμισης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

Το σημαντικότερο μερίδιο στο περιφερειακό Α.Ε.Π. προέρχεται από τον ταχύτατα εξελισσόμενο τριτογενή τομέα, με ποσοστό 61%. Ο τομέας αυτός στηρίζεται στο εμπόριο και τον τουρισμό όπου η περιφέρεια παρουσιάζει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα. Η ανάπτυξη του εμπορίου τροφοδοτείται από την κομβική θέση της Περιφέρειας Ηπείρου στο σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών Ελλάδας - Ιταλίας, θέση που θα αναβαθμιστεί κατακόρυφα με την αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού και του νέου λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Σε ότι αφορά τον τουρισμό η περιφέρεια διαθέτει εξαιρετικούς φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους, οι οποίοι παρέχουν δυνατότητες ανάδειξης διαφόρων μορφών τουρισμού (παραθαλάσσιος

τουρισμός στις ακτές της περιφέρειας, αρχαιολογικά μνημεία, ορεινός τουρισμός σε εθνικούς δρυμούς κλπ.) (Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

1.6.2. Περιφέρεια Θεσσαλίας

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας αποτελείται από τους Νομούς Τρικάλων, Καρδίτσας, Λάρισας και Μαγνησίας. Είναι μια από τις πλέον "αγροτικές" περιφέρειες της χώρας, με τον πρωτογενή τομέα να παράγει το 33% του ακαθάριστου περιφερειακού προϊόντος για το 1991 και να προσφέρει εργασία επίσης στο 33% του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού. Τα τελευταία χρόνια ο τομέας εμφανίζει τάσεις συρρίκνωσης, γεγονός που οφείλεται και στην υπάρχουσα τάση τριτογενοποίησης της περιφερειακής και της εθνικής οικονομίας. Εξακολουθεί ωστόσο να παίζει σημαντικότατο ρόλο στην οικονομία της περιφέρειας. Αυτό αποδεικνύεται από το ότι το 1996 στην περιφέρεια παρήχθη το 12% της συνολικής φυτικής παραγωγής της χώρας σε όρους βάρους. Η καλλιεργούμενη γη ανέρχεται σε περισσότερα από 5 εκατ. στρέμματα, από τα οποία το 53% αρδεύεται. Τα κυριότερα προϊόντα προέρχονται από αροτραίες καλλιέργειες και είναι ως επί το πλείστον σιτηρά, όσπρια, βιομηχανικά φυτά, κτηνοτροφικά φυτά και πεπονοειδή. Όσον αφορά την κτηνοτροφία, στην περιφέρεια παράγεται το 13% του συνολικού βάρους της ζωικής παραγωγής της χώρας, με τα πρωτογενή προϊόντα, κυρίως γάλα και κρέας, να αποτελούν το 13% και το 10% της συνολικής εθνικής παραγωγής. Πρέπει επιπλέον να επισημανθεί και η εξειδίκευση της περιφέρειας στις βιομηχανίες ξύλου (οι οποίες έχουν έντονη παρουσία στους Νομούς Λάρισας και Τρικάλων), δεδομένου του ότι οι δραστηριότητες αυτές τείνουν να εγκαθίστανται κοντά στην πρώτη ύλη, της οποίας το μεταφορικό κόστος είναι υψηλό (Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

Ο δευτερογενής τομέας αποτέλεσε για πολλά χρόνια έναν από τους πιο σημαντικούς τομείς της περιφέρειας. Το 1981 παρήγαγε το 30% του ακαθάριστου περιφερειακού προϊόντος ενώ το 1994 το ποσοστό αυτό έπεσε στο 22%, με την πενταετία 1984-1988 να αποτελεί πολύ δύσκολη περίοδο για τις σχετικές δραστηριότητες, ιδίως στο Νομό Μαγνησίας, όπου υπήρχε και εξειδίκευση στην παραγωγή και επεξεργασία μετάλλου. Υπολογίζεται πως τη δεκαετία 1984-1994 απωλέσθησαν στο Νομό αυτό 6000 θέσεις εργασίας, ενώ δημιουργήθηκαν λιγότερες από 1000. Η σημασία του δευτερογενούς τομέα για την οικονομία της περιφέρειας παρέμεινε ωστόσο υψηλή. Η πιο έντονη παρουσία του, εκτός από το Νομό Μαγνησίας, καταγράφεται στο Νομό Λάρισας. Οι δύο αυτοί Νομοί συμμετείχαν με

ποσοστό 39% ο καθένας στο ακαθάριστο περιφερειακό προϊόν του τομέα για το έτος 1994. Σε γενικές γραμμές η περιφέρεια εξειδικεύεται στην υφαντουργία, την εξόρυξη μη μεταλλικών ορυκτών, την επεξεργασία ξύλου, τη μεταλλουργία και την επεξεργασία και κατασκευή μεταλλικών προϊόντων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

Από την άποψη των μεταφορικών υποδομών η περιφέρεια αποτελεί κομβικό σημείο για το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας. Όσον αφορά τον τομέα της οδικής υποδομής πάντως υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης, κυρίως στο Νομό Καρδίτσας. Το μοναδικό λιμάνι της περιφέρειας, αυτό του Βόλου, παρουσιάζει έντονη επιβατική, για τα νησιά των Βορείων Σποράδων, αλλά και εμπορική κίνηση, προς άλλα λιμάνια, τόσο της χώρας όσο και του εξωτερικού. Χαρακτηριστική είναι η έλλειψη ενός διεθνούς αεροδρομίου, το οποίο θα επέτρεπε την εγκαθίδρυση επαφών με το εξωτερικό. Το αεροδρόμιο στο νησί της Σκιάθου εξυπηρετεί την τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς κυρίως μήνες (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998). Ωστόσο πρέπει να αναφερθεί η ύπαρξη του αεροδρομίου της Νέας Αγχιάλου το οποίο, αν και κατά βάση πολεμικό, δέχεται ωστόσο charter πτήσεις από το εξωτερικό, κυρίως από τη Φρανκφούρτη, οι επιβάτες των οποίων έχουν ως προορισμό είτε τα νησιά των Σποράδων είτε τουριστικά θέρετρα στη Βόρεια Εύβοια (π.χ. Club Mediteranee).

Ο τουρισμός αποτελεί για την περιφέρεια πολύ σημαντική οικονομική δραστηριότητα. Τα νησιά των Βορείων Σποράδων και το βουνό του Πηλίου στο Νομό Μαγνησίας, η περιοχή της Καλαμπάκας και των Μετεώρων στο Νομό Τρικάλων και η λίμνη Πλαστήρα στο Νομό Καρδίτσας αποτελούν τους πιο σημαντικούς τουριστικούς πόρους. Ειδικά στο Νομό Μαγνησίας τα νησιά Σκιάθος και Σκόπελος αποτελούν πόλο έλξης για μεγάλο αριθμό αλλοδαπών τουριστών - γι' αυτό άλλωστε και στο Νομό αυτό γίνονται οι περισσότερες διανυκτερεύσεις αλλά και οι περισσότερες επισκέψεις αλλοδαπών. Παρόλα αυτά ο τουρισμός στην περιφέρεια δεν έχει αναπτυχθεί όσο θα ήταν δυνατό, και ενδεικτικά αναφέρεται η αναξιοποίητη δυνατότητα ανάπτυξης οικοτουριστικών και αγροτουριστικών δραστηριοτήτων στο βουνό του Πηλίου (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

1.6.3. Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας

Η Περιφέρεια Δ. Μακεδονίας αποτελείται από τους Νομούς Γρεβενών, Καστοριάς, Φλώρινας και Κοζάνης. Παρόλο που χαρακτηρίζεται ως ορεινή περιοχή, οι καλλιεργούμενες εκτάσεις καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό (24,26%). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το ποσοστό των αρδευόμενων εκτάσεων καλύπτει

μόλις το 11,87% της γεωργικής γης, τη στιγμή που η συγκεκριμένη περιφέρεια είναι ίσως η πλουσιότερη της Ελλάδας από πλευράς υδατικών πόρων. Τα παραπάνω στοιχεία πάντως αφορούν τις τιμές του 1991, και από τότε έως σήμερα έχουν κατασκευαστεί πολλά αρδευτικά έργα, εν μέρει και με χρηματοδότηση από το Β' Κ.Π.Σ. Ωστόσο δεν έχει λάβει χώρα καμία αναδιάρθρωση των καλλιεργειών στο σύνολο της περιφέρειας, με αποτέλεσμα οι κυριότερες καλλιέργειες να εξακολουθούν να αφορούν κυρίως σιτηρά. Όσον αφορά στην κτηνοτροφία, γίνεται εκτροφή αιγοπροβάτων και βοοειδών, η οποία έχει σημειακό χαρακτήρα. Η μη υιοθέτηση σύγχρονων μεθόδων εκτροφής και η έλλειψη επιμόρφωσης των κτηνοτρόφων συντελεί στο να μη μπορεί να εκμεταλλευτεί ο κλάδος όλες τις δυνατότητές του (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

Η μεταποίηση αφορά κατά βάση δύο είδη δραστηριοτήτων, την ηλεκτροπαραγωγή και τη γουνοποιία. Οι ηλεκτροπαραγωγικές δραστηριότητες είναι συγκεντρωμένες στο ανατολικό τμήμα της περιφέρειας, όπου, εκτός από τις μονάδες της Δ.Ε.Η., έχουν εγκατασταθεί και μικρότερες βιομηχανικές μονάδες που λειτουργούν περιφερειακά ως προς αυτές. Η γουνοποιία είναι συγκεντρωμένη πάνω στον άξονα Καστοριά - Άργος Ορεστικό - Σιάτιστα, αν και σε ολόκληρο το Νομό Καστοριάς και σε οικισμούς γύρω από τη Σιάτιστα λειτουργούν εκατοντάδες μικρές βιοτεχνίες - οικοτεχνίες γούνας (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

Οι μεταφορές στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας είναι ανεπτυγμένες σε πολύ μικρό βαθμό, κυρίως εξαιτίας του γεγονότος ότι η περιφέρεια παρουσιάζει πολύ έντονο ανάγλυφο και βρίσκεται απομονωμένη από τις γειτονικές της περιοχές (Ηπειρος, Θεσσαλία, Κεντρική Μακεδονία, Αλβανία και Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας). Οι οδικές συνδέσεις διέρχονται από περιοχές που παρουσιάζουν προβλήματα κατά τους χειμερινούς μήνες, ενώ και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων δεν αντιστοιχούν στους μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους που αυτοί καλούνται να αναλάβουν. Επιπλέον, η συγκεκριμένη περιφέρεια δε βρέχεται από θάλασσα και οι υπάρχουσες σιδηροδρομικές υποδομές δεν επαρκούν για να εξυπηρετήσουν τη μεταφορά ογκωδών φορτίων, με συνέπεια όλο το βάρος να πέφτει στις οδικές μεταφορές, με ότι αυτό συνεπάγεται από άποψη οικονομικής και χρονικής καθυστέρησης (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

Ο τομέας του τουρισμού παραμένει σε μεγάλο βαθμό παραμελημένος, αν και έχει να επιδείξει σημαντικές δυνατότητες. Η τουριστική κίνηση που παρατηρείται αφορά στον άξονα της γουνοποιίας Καστοριά - Άργος Ορεστικό - Σιάτιστα, στα

χιονοδρομικά κέντρα Πισοδεριού - Βασιλίτσας, στους Εθνικούς Δρυμούς Πρεσπών και Πίνδου (Βάλια - Κάλντα), στην Αιανή όπου υπάρχουν αρχαιολογικά ευρήματα και στον οικισμό του Νυμφαίου στο Βίτσι όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της οικολογικής ομάδας Αρκτούρος. Η κίνηση όμως, όπως αναφέρθηκε ήδη, είναι πολύ μικρή (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

1.6.4. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας περιλαμβάνει τους Νομούς Πέλλας, Ημαθίας, Πιερίας, Κιλκίς, Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής και Σερρών. Περιλαμβάνει πέντε από τους πιο ανεπτυγμένους γεωργικά Νομούς της χώρας. Στην περιφέρεια παράγονται βασικά προϊόντα της ελληνικής γεωργίας, από τα οποία τα κυριότερα είναι τα ροδάκινα, το βαμβάκι, ο καπνός, το σπαράγγι και τα προϊόντα μεταποίησης των ροδάκινων και της τομάτας. Ωστόσο, υπάρχουν πολλά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν αναφορικά με τη γεωργία, με κυριότερα αυτά της μη ορθολογικής εκμετάλλευσης των υδατικών πόρων και της εξάρτησης από επιδοτούμενες καλλιέργειες. Σημαντικό ποσοστό της έκτασης της περιφέρειας, γύρω στο 26%, καταλαμβάνουν οι δασικές εκτάσεις, αλλά τα δάση είναι υποβαθμισμένα σε μεγάλο βαθμό με αποτέλεσμα η παραγωγή ξύλου να αφορά κατά τα 2/3 καυσόξυλα και μόλις κατά 33% τεχνική και βιομηχανική ξυλεία. Όσον αφορά την κτηνοτροφία, η περιφέρεια αποτελεί το κύριο κέντρο εκτροφής βοοειδών της χώρας. Τέλος, στους Νομούς Θεσσαλονίκης και Χαλκιδικής έχει αναπτυχθεί η αλιεία, ενώ οι φυσικές συνθήκες ευνοούν τις ιχθυοκαλλιέργειες και τις οστρακοκαλλιέργειες, οι οποίες έχουν σημαντική παρουσία (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 2001).

Ο τομέας της μεταποίησης στην περιφέρεια παρουσιάζεται ως έχων πολύ υψηλό ποσοστό απασχόλησης, της τάξης του 21,9%, με το 68% του ποσοστού αυτού να συγκεντρώνεται στο Νομό Θεσσαλονίκης. Οι κυριότεροι κλάδοι από άποψη απασχόλησης στην περιφέρεια είναι αυτοί του ενδύματος - υποδήματος, των τροφίμων, των επίπλων και της καπνοβιομηχανίας. Η παραγωγή στους κλάδους αυτούς γίνεται κατά βάση σε μικρές παραγωγικές μονάδες, κυρίως στους Νομούς Πέλλας, Ημαθίας, Πιερίας και Κιλκίς, οι οποίες είναι ως επί το πλείστον επιχειρήσεις εντάσεως εργασίας (αν και εμφανίζεται τελευταία υψηλό ποσοστό επενδύσεων στην κλωστοϋφαντουργία και στα τρόφιμα, κάτι που ίσως υποδηλώνει

προσπάθειες μετατροπής των κλάδων αυτών σε εντάσεως κεφαλαίου). Είναι χαρακτηριστικό ότι υπάρχει εξειδίκευση των παραγόμενων προϊόντων, με τους Νομούς Σερρών, Χαλκιδικής, Πέλλας, Ημαθίας και Πιερίας να ειδικεύονται στον κλάδο των τροφίμων, τους Νομούς Κιλκίς και Ημαθίας στην κλωστοϋφαντουργία, τους Νομούς Σερρών, Κιλκίς, Πέλλας και Πιερίας στην ένδυση - υπόδηση και τον Νομό Χαλκιδικής στα ποτά. Ο Νομός αυτός αποτελεί επίσης και το επίκεντρο της εξορυκτικής δραστηριότητας της περιφέρειας (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 2001).

Ο τομέας του εμπορίου και των μεταφορών χαρακτηρίζεται από την κομβική θέση που έχει η περιφέρεια στο εθνικό σύστημα μεταφορών. Στο έδαφός της διασταυρώνονται οι δύο κύριοι οδικοί άξονες της χώρας, ο άξονας Π.Α.Θ.Ε. και η Εγνατία Οδός. Εξάλλου η ύπαρξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και η σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο έχουν καταστήσει τη συμπρωτεύουσα σημείο εξόδου για όλα τα προϊόντα της ευρύτερης περιοχής, και όχι μόνο αυτής που περικλείεται από τα εθνικά σύνορα. Ανάπτυξη παρουσιάζουν και οι εναέριες μεταφορές. Πάντως ο νέος ρόλος που προβλέπεται να έχει η Θεσσαλονίκη στην περιοχή των Βαλκανίων μετά το τέλος του Ψυχρού πολέμου απαιτεί βελτίωση σε όλους τους τομείς των μεταφορικών υποδομών (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 2001).

Ο τομέας του τουρισμού παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη, αν και βασίζεται στη μαζική τουριστική προσέλευση. Αυτό έχει σαν συνέπεια να υπάρχει εποχικότητα στη σχετική κίνηση καθώς επίσης και υπερεκμετάλλευση και υποβάθμιση των υφιστάμενων πόρων. Οι κύριες περιοχές υποδοχής των τουριστών είναι η παράκτια ζώνη της κεντρικής Μακεδονίας και κατά κύριο λόγο η Χαλκιδική και σε μικρότερο βαθμό η Πιερία, καθώς και οι ακτές της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης. Οι μορφές τουρισμού που προσφέρονται εκεί αφορούν τουρισμό διακοπών - αναψυχής σε ξενοδοχειακά συγκροτήματα και τουρισμό περιήγησης σε Campings. Η περιφέρεια όμως μπορεί να υποστηρίξει και άλλες μορφές τουρισμού, όπως ο χειμερινός, ο ορεινός, ο αγροτουρισμός (στους Νομούς Χαλκιδικής και Πιερίας), ο πολιτιστικός, ο αρχαιολογικός (Νομοί Χαλκιδικής και Θεσσαλονίκης), οι δυνατότητες ωστόσο αυτές παραμένουν προς το παρόν ανεκμετάλλευτες (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 2001).

1.6.5. Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης περιλαμβάνει τους Νομούς Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου. Ο αγροτικός τομέας, αν και χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη παραγωγικών εδαφών, πλούσιου υδατικού δυναμικού και φυσικής βλάστησης, συμμετέχει σε περιορισμένο βαθμό στην περιφερειακή οικονομία. Ο ρόλος της γεωργίας στον τομέα αυτόν είναι κυρίαρχος, με το 29.5% της συνολικής έκτασης της περιφέρειας να χρησιμοποιείται από αυτήν, από την οποία έκταση αρδεύεται το 40%. Η σύνθεση της φυτικής παραγωγής περιλαμβάνει κυρίως αροτραίες καλλιέργειες και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το σύστημα ενισχύσεων της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής. Οι περισσότερες δυνατότητες της γεωργίας παραμένουν αναξιοποίητες λόγω του μικρού μεγέθους των εκμεταλλεύσεων και της μη εφαρμογής του αναδασμού. Υπάρχουν πάντως και κάποιοι θύλακες εν δυνάμει ανάπτυξης, όπως η σηροτροφία στην περιοχή του Σουφλίου και η μελισσοκομία, ενώ ιδιαίτερο δυναμισμό εμφανίζουν και οι υδατοκαλλιέργειες. Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της επιφάνειας της περιφέρειας καλύπτεται από δασικές εκτάσεις (53%), αλλά το γεγονός αυτό, παρά το ότι αποτελεί σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα, δεν έχει αξιοποιηθεί κατάλληλα. Επιπλέον δημιουργούνται συγκρούσεις μεταξύ δασικών χρήσεων και των αναγκών της ελεύθερης κτηνοτροφίας, κυρίως στους Νομούς Ροδόπης και Ξάνθης (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

Η μεταποίηση είναι ένας τομέας που θα μπορούσε να έχει απογειώσει την ανάπτυξη της περιφέρειας, αλλά παρά την ύπαρξη των σχετικών πολιτικών ενίσχυσής της από το κράτος τα αποτελέσματα είναι μάλλον φτωχά. Ένας πολύ μεγάλος αριθμός μεταποιητικών μονάδων προέρχονται από εισαγόμενη επιχειρηματική δραστηριότητα που μοιάζει να φιλοξενείται στην περιοχή, μόνο και μόνο για να εκμεταλλευτεί τη γνωστή νομοθεσία περί κινήτρων. Επιπλέον, με την κατάρρευση του Ανατολικού Συνασπισμού η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης βρέθηκε να συνορεύει με χώρες που παρείχαν χαμηλόμισθο εργατικό δυναμικό. Το αποτέλεσμα ήταν, σύμφωνα με στοιχεία του ΥΠ.ΕΘ.Ο., από τη μετεγκατάσταση μονάδων εντάσεως εργασίας σε βαλκανικές χώρες κατά την περίοδο 1990-1997 να χαθούν 5700 θέσεις εργασίας. Τα κυριότερα προϊόντα που μπορούν να στηρίξουν τη μεταποιητική δραστηριότητα στην περιφέρεια είναι αγροτικής φύσης, με πιο σημαντικά το βαμβάκι, τον καπνό, τον ηλιάνθο, το κρέας, το γάλα και την ιχθυοπαραγωγή. Υπάρχουν εξάλλου και πλούσιοι φυσικοί πόροι, όπως το μάρμαρο

(οι Νομοί Δράμας και Καβάλας βρίσκονται ανάμεσα στα κυριότερα κέντρα παραγωγής, επεξεργασίας και εξαγωγής μαρμάρου της χώρας), το πετρέλαιο και ο δασικός πλούτος (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

Το εμπόριο και οι μεταφορές μπορούν να παίξουν πολύ σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια της περιφέρειας να ξεφύγει από την αναπτυξιακή ένδεια που τη χαρακτηρίζει. Το έτος 1993 η συμμετοχή του γενικού εμπορίου στο σύνολο της χώρας ήταν 3,4% σε αριθμό καταστημάτων και 3% στην απασχόληση, ποσοστά πολύ μικρότερα της αναλογίας πληθυσμού (5,5%). Το γεγονός αυτό μπορεί να οφείλεται είτε στη μεγάλη εξάρτηση από άλλες αγορές είτε στη χαμηλή αγοραστική δύναμη των κατοίκων. Οι εξαγωγικές δραστηριότητες αντιθέτως είναι σημαντικές και υπερβαίνουν μέχρι και 3 φορές την αξία των εισαγωγών. Αναμένεται δε ότι το χάσμα αυτό θα διευρυνθεί ακόμη περισσότερο με την αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού και την αναβάθμιση των λιμένων των παραθαλάσσιων πόλεων και κυρίως αυτού της Αλεξανδρούπολης η οποία, λόγω και ικανής απόστασης από τη Θεσσαλονίκη, δείχνει ικανή να εξελιχθεί σε σημαντικό κέντρο διαμετακόμισης και συνδυασμένων μεταφορών (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

Η τουριστική ανάπτυξη στην περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης επικεντρώθηκε κατά βάση στην προσέλκυση μαζικού τουρισμού με προορισμό τις παραθαλάσσιες περιοχές, κάτι που είχε ως αποτέλεσμα την εμφάνιση φαινομένων περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Παρόλα αυτά η περιφέρεια έλκει σημαντικό αριθμό τουριστών, χάρη και στην πληθώρα και ποικιλία των τουριστικών προορισμών που έχει να παρουσιάσει. Πόλο έλξης για το λεγόμενο οικοτουρισμό αποτελεί σήμερα το Δέλτα του ποταμού Έβρου, το δάσος της Δαδιάς και το νησί της Σαμοθράκης στο Νομό Έβρου, η δασική περιοχή των Νομών Δράμας και Ξάνθης που διασχίζεται από τον ποταμό Νέστο και το Δέλτα του ίδιου ποταμού καθώς και οι λίμνες Βιστωνίδα και Μητρικού και το σύμπλεγμα που σχηματίζουν με τις παρακείμενες λιμνοθάλασσες. Η ύπαρξη του Ιερού των θεών στη Σαμοθράκη, του αρχαιολογικού χώρου των Φιλίππων βορείως της Καβάλας, της αρχαίας πόλης των Αβδήρων στο Νομό Ξάνθης και του αρχαιολογικού χώρου Λιμένα Θάσου, αλλά και πολλών βυζαντινών μνημείων και μοναστηριών συντελεί εξάλλου στο να παρουσιάζεται έντονο το φαινόμενο του “αρχαιολογικού” τουρισμού.

Τέλος, πολιτιστικές και άλλες εκδηλώσεις προσελκύουν και αυτές σημαντική τουριστική κίνηση, όπως η Συνάντηση Νέων στον ποταμό Άρδα, παραπόταμο του

Έβρου, το καρναβάλι της Ξάνθης, το Φεστιβάλ Φιλίππων – Θάσου και το Διεθνές Φεστιβάλ Ταινιών Μικρού Μήκους Δράμας (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999).

1.7. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

Οι οδικοί άξονες μεγάλου μεγέθους (όπως η Εγνατία Οδός και ο P.E.Tr.C. πρ. 8) εξυπηρετούν την μακροπρόθεσμη οικονομική πολιτική της κάθε χώρας και συμβάλλουν καθοριστικά στην ανάπτυξη του διεθνούς και διαπεριφερειακού εμπορίου (εισαγωγικού, εξαγωγικού και διαμετακομιστικού), του τουρισμού και των σχέσεων γενικότερης συνεργασίας και ανταλλαγών. Τέτοια έργα αποτελούν παράγοντες περιφερειακής ανάπτυξης και αύξησης της απασχόλησης και βελτίωσης των υποδομών (Κασμερίδης, 2000). Πάντως, όπως έχει φανεί και από τις μελέτες της εταιρείας Ερατοσθένης ΕΠΕ (1997), το μεγαλύτερο τμήμα των ωφελειών κατευθύνεται προς τις κεντρικότερες και περισσότερο ανεπτυγμένες περιοχές εξαιτίας των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που παρουσιάζονται σε αυτές (Πετράκος, 1997).

Για τις επιπτώσεις των οδικών έργων μεγάλης κλίμακας σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο ο Παπαδασκαλόπουλος (1994) σημειώνει ότι οι βασικές είναι:

- Η προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων και η αλλαγή στο πρότυπο εγκατάστασης των επιχειρήσεων.

- Η ενίσχυση των αστικο - βιομηχανικών συγκεντρώσεων.

- Η δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για κλαδική αναδιάρθρωση.

Ο ίδιος αναφέρει και τις αναμενόμενες συνέπειες των έργων αυτής της κατηγορίας για την περίπτωση της Ελλάδας (εδώ η Εγνατία Οδός). Αυτές είναι:

- Η σύνδεση με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

- Η προώθηση της διασυνοριακής συνεργασίας με τρίτες χώρες.

- Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.

- Η ενίσχυση της πρόσβασης στις διεθνείς αγορές.

- Η ενσωμάτωση και η ανάπτυξη της σύγχρονης τεχνολογίας.

Ο σχεδιασμός και η υπάρχουσα πολιτική των εθνικών κυβερνήσεων και των τοπικών αρχών, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο ώστε τα έργα να έχουν τις ζητούμενες επιπτώσεις. Για να μην επιβαρυνθεί, για παράδειγμα, ο ελληνικός κρατικός προϋπολογισμός με άσκοπα έξοδα κατασκευής μεγάλων οδών θα πρέπει ο σχεδιασμός των μεταφορών να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του διεθνούς εμπορίου και του τουρισμού για να αποσβεστεί έτσι το κόστος ολοκλήρωσης των μεταφορικών έργων.

Σημαντικές είναι και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των έργων αυτών, που όμως δεν θα μας απασχολήσουν εκτενώς. Θα αναφερθούν απλά σε επόμενο κεφάλαιο τα προβλήματα που συνάντησε η χάραξη της Εγνατίας Οδού σε σχέση με πιθανή περιβαλλοντική υποβάθμιση ορισμένων περιοχών που απαιτούν αυξημένη ευαισθησία.

Τέλος, να σημειωθεί ότι η ποσοτική εκτίμηση των επιπτώσεων των έργων αυτών στην οικονομική ανάπτυξη δεν έχει εκτιμηθεί από κανένα μελετητή (Κασμερίδης, 2000). Ο μόνος τρόπος εκτίμησης είναι η προσέγγιση της κάθε περίπτωσης ξεχωριστά, εργασία εξαιρετικά δύσκολη και επίπονη.

Οι επιπτώσεις των μεγάλων οδικών αξόνων, όπως η Εγνατία Οδός και ο P.E.Tr.C. nr. 8 αφορούν στις εξής τέσσερις κατηγορίες:

- Επιπτώσεις σε αξίες και χρήσεις γης
- Οικονομικές επιπτώσεις
- Κοινωνικές και δημογραφικές επιπτώσεις
- Επιπτώσεις στο οικιστικό δίκτυο και την οικιστική ανάπτυξη

οι οποίες αναλύονται στη συνέχεια.

1.7.1. Επιπτώσεις σε αξίες και χρήσεις γης

Η κατασκευή των νέων έργων συντελεί στην κατακόρυφη αύξηση της αξίας γης της γύρω περιοχής ιδίως κοντά σε αστικές ή ημιαστικές περιοχές. Η μεταβολή της αξίας γης είναι συνάρτηση της απόστασης από τα όρια των έργων. Συγκεκριμένα σύμφωνα με ορισμένους ερευνητές (Δημητρίου κ.α., 1994), για τα οδικά έργα η άμεση επίπτωση μιας νέας οδικής αρτηρίας περιορίζεται συνήθως σε απόσταση το πολύ 300 μέτρων από τα όρια του έργου. Η συνολική πάντως επίπτωση αναφέρεται σε περιοχές που βρίσκονται σε ακτίνα πολλών χιλιομέτρων και θα γίνει αναφορά σε αυτήν σε επόμενα κεφάλαια. Γενικά όμως η επίδραση των έργων υποδομής (που όσο περισσότερα είναι, τόσο εντονότερες παρουσιάζονται οι επιπτώσεις) στην αύξηση των αξιών γης θα έχει συντελεστεί σχεδόν πλήρως την πρώτη δεκαετία μετά την απόδοση των έργων για χρήση (Δημητρίου κ.α., 1994).

Όσον αφορά στις χρήσεις γης οι επιπτώσεις των έργων μπορούν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες:

1. Σε εκείνες που σχετίζονται με τις αστικές περιοχές και ειδικότερα με τις μεγαλύτερες αστικές συγκεντρώσεις και

2. Σε εκείνες που εμφανίζονται σε ημιαστικές περιοχές.

Στις αστικές περιοχές η επίδραση στην επιφάνεια των κατοικιών δεν αξιολογείται, εφόσον ήδη ακολουθείται το υπάρχον σχέδιο πόλεως. Αν όχι, τότε η πρόβλεψη είναι δύσκολη. Το πλέον πιθανό πάντως είναι να σημειωθεί αύξηση των κατοικιών στις παρόδιες περιοχές λόγω της εύκολης πρόσβασης στο αστικό κέντρο αλλά και της τάσης για αποκέντρωση. Για το εμπόριο και τις βιοτεχνίες η ανάπτυξη θα είναι μεγάλη και νέες επιχειρηματικές προσπάθειες θα λάβουν χώρα εξαιτίας των ταχύτερων μεταφορών, όπως επίσης έντονη θα είναι και η οικιστική ανάπτυξη.

Για τις ημιαστικές περιοχές μπορούμε να αναφέρουμε ότι οι επιπτώσεις που αναμένονται είναι οι εξής.

- Μείωση της επιφάνειας που χρησιμοποιείται από τον αγροτικό τομέα και αντίστοιχη αύξηση της οικιστικής και βιομηχανικής δραστηριότητας.
- Επέκταση του οικιστικού δικτύου κατά μήκος της οδικής αρτηρίας.
- Δημιουργία νέων χρήσεων, που κατά βάση θα είναι συνεργεία, εταιρείες μεταφορών και αντιπροσωπείες.
- Κατασκευή καινούριων βιομηχανικών ή βιοτεχνικών μονάδων.

Στην εξεταζόμενη περίπτωση η προοπτική ολοκλήρωσης ενός τόσο σημαντικού έργου, όπως η Εγνατία Οδός δημιουργεί έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον στις πόλεις της Βόρειας Ελλάδας από όπου πρόκειται να περάσει ο άξονας αυτός. Αυτό επισημαίνεται και από τους τοπικούς φορείς που αναφέρουν δύο ενδιαφέρουσες αλλαγές στον τομέα της αγοράς και των χρήσεων γης. Η πρώτη έχει να κάνει με την αλματώδη αύξηση της ζήτησης, κυρίως για επαγγελματική στέγη και η δεύτερη σχετίζεται με την αυξητική πληθυσμιακή τάση, που αναμένεται να εμφανιστεί τουλάχιστον στα αστικά κέντρα.

Η επιβεβαίωση των γεγονότων αυτών έρχεται και από τις έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια, από τις οποίες προκύπτει πως οι οδικοί άξονες αποτελούν πόλους έλξης για εγκατάσταση επιχειρήσεων και οικονομικών δραστηριοτήτων στις παρόδιες περιοχές. Η δημιουργία περιοχών υψηλής προσπελασιμότητας μεταβάλλει αυξητικά την συνολική ζήτηση, αφού αυτές παρέχουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων περιοχών για εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων. Η ανάπτυξη αυτή μέσω της συγκέντρωσης επενδύσεων έχει πολλαπλασιαστικό χαρακτήρα, καθώς αυτές με τη σειρά τους

προκαλούν νέα ανάπτυξη και επιτείνουν ακόμη περισσότερο τη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού (Πολύζος Σ., 1998).

Η αλληλεπίδραση των μεταφορικών συστημάτων και των χρήσεων γης σε μια δεδομένη περιοχή μελέτης δίνεται συνοπτικά στο παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Πολύζος Σ., 1998

Ιδιαίτερα στον ελληνικό χώρο (παράδειγμα η Εγνατία οδός) ο Πετράκος (1997), συνοψίζοντας τα πορίσματα των μελετών για τη σχέση μεταφορικών συστημάτων και υποδομών που είχαν πραγματοποιηθεί νωρίτερα στην Ευρώπη, αναφέρει μεταξύ άλλων ότι:

- Η ανάπτυξη μιας περιοχής εξαρτάται από τέσσερις προσδιοριστικούς παράγοντες. Τα μεταφορικά δίκτυα, την θέση της περιοχής στον γεωγραφικό χώρο (κεντρική ή περιφερειακή), τις υφιστάμενες οικονομίες συγκέντρωσης (agglomeration economies) και την τομεακή σύνθεση της τοπικής παραγωγής και απασχόλησης.

- Οι μεταφορικές υποδομές δεν μπορούν να επιφέρουν σημαντικές μεταβολές στην υφιστάμενη εικόνα και ιεράρχηση των περιφερειών, αφού παρά τις όποιες μεταβολές στις χρονοαποστάσεις των περιμετρικών περιοχών από τις κεντρικές, οι τελευταίες ευνοούνται περισσότερο λόγω του συγκριτικού πλεονεκτήματος που θα έχουν στην αναμενόμενη μεταβολή των συναλλαγών.

1.7.2. Οικονομικές επιπτώσεις

Οι μεταφορές αποτελούν ουσιώδη παράγοντα των εθνικών οικονομιών. Σύμφωνα με τον Προφυλλίδη (1993), αντιπροσωπεύουν το 6% του ΑΕΠ των χωρών της Ε.Ε., ενώ το αντίστοιχο ποσοστό της γεωργίας είναι 5%. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαπενταετίας οι χωρικές οικονομικές επιπτώσεις των συγκοινωνιακών υποδομών έχουν αποτελέσει αντικείμενο πολλών πολιτικών συζητήσεων ανά τον κόσμο. (Rietveld, 1994). Μεταξύ άλλων, οι συζητήσεις αφορούσαν στα χωρικά επίπεδα της περιφέρειας και του κράτους, όπως και στην περίπτωση της Εγνατίας Οδού και του P.E.Tr.C. nr. 8.

Τα έργα αυτά προσανατολίζουν τη διάρθρωση και δημιουργούν συγκεντρώσεις οικονομικών δραστηριοτήτων (Κασμερίδης, 2000), ενώ σύμφωνα με τον Σκούντζο (1996) η κατασκευή τους αποτελεί ένα από τα θετικά μέτρα επηρεασμού του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων. Ο Μεταξάς (1996) δε, κωδικοποιώντας τα πιθανά κόστη και τις πιθανές άμεσα ορατές ωφέλειες από τη δημιουργία μιας νέας υπεραστικής οδού που συνδέει δυο κομβικά σημεία ή δυο οικισμούς Α και Β αναφέρει:

Πιθανές ωφέλειες:

- Αύξηση του όγκου της κυκλοφορίας μεταξύ του Α και του Β.
- Ωφέλειες σε χρόνο (λόγω της αποσυμφόρησης και της δυνατότητας ανάπτυξης μεγαλύτερων ταχυτήτων).
- Μείωση του κόστους εκμετάλλευσης των οχημάτων.
- Αναλογικά λιγότερα ατυχήματα (λόγω βελτιωμένων τεχνικών χαρακτηριστικών της νέας σύνδεσης σε σχέση με αυτά των προϋπαρχόντων οδών και αποφόρτισης των εναλλακτικών διαδρομών).
- Μείωση των αποθηκευτικών χώρων των επιχειρήσεων στο Α και το Β (λόγω της δυνατότητας για ταχύτερη προώθησή τους στις αγορές).

Πιθανά στοιχεία κόστους:

- Κεφαλαιουχικό κόστος της επένδυσης (μελέτες, απαλλοτριώσεις, χωματουργικά, ειδικά τεχνικά, αποστραγγίσεις, εξυγιάνσεις κ.λ.π.).
- Αύξηση του μεταβλητού κόστους (συντήρηση, φωτισμός, αστυνομική επιτήρηση).

- Παραμόρφωση του περιβάλλοντος και ενδεχόμενη μεγαλύτερη ρύπανση (ακόμη και ηχητική).
- Μείωση της ζήτησης για εναλλακτικά μεταφορικά μέσα αν αυτά υπάρχουν (π.χ. σιδηρόδρομος).
- Αύξηση της συμφόρησης στα σημεία Α και Β (εάν δεν υφίστανται οι λεγόμενοι δακτύλιοι).
- Περισσότερα ατυχήματα σε απόλυτους αριθμούς (λόγω της μελλοντικής γενικότερης αύξησης των μετακινήσεων).

Όσον αφορά στις έμμεσες επιδράσεις που μια μεγάλης κλίμακας υποδομή έχει, μπορούμε να αναφερθούμε αρχικά στο γεγονός ότι επηρεάζει το γενικευμένο μεταφορικό κόστος και την προσιτότητα των τοποθεσιών. Επιδρά επιπροσθέτως στην παραγωγικότητα και στην χωροθέτηση των επιχειρήσεων και των νοικοκυριών. Διευκολύνεται επίσης, η κινητικότητα αγαθών και ανθρώπων, καθώς και των συντελεστών παραγωγής "εργασία" και "κεφάλαιο" και βελτιώνεται η δυνατότητα αξιοποίησής τους. Κατά τον Πολύζο (1998), "η μείωση του κόστους μεταφοράς βοηθά στην επέκταση και την ενοποίηση της αγοράς, αφού καθιστά τις υπάρχουσες επιχειρήσεις σε μια περιοχή ικανές να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερη αγορά. Το επίπεδο παραγωγής μπορεί να μεγαλώσει, έτσι ώστε να δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας. Τα παραπάνω αναπτυξιακά αποτελέσματα θα εξαπλωθούν σε άλλους τομείς και περιοχές."

Τελικά, η κυριότερη οικονομική ωφέλεια του συγκοινωνιακού έργου είναι για το κοινωνικό σύνολο η αύξηση του μέσου εισοδήματος, καθώς και η άνοδος του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής του. Άλλωστε η ενίσχυση της οδικής υποδομής συντελεί στην μεσο - μακροπρόθεσμη ανάπτυξη μιας περιοχής και στη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητάς της, ενώ "άλλων μορφών οικονομικές παροχές, όπως επιδοτήσεις και φοροαπαλλαγές έχουν βραχυπρόθεσμη ισχύ και αποδεικνύονται αρκετά συχνά αναποτελεσματικές χωρίς την ύπαρξη της κατάλληλης υποδομής που απαιτείται" (Κασμερίδης, 2000).

1.7.3. Κοινωνικές και δημογραφικές επιπτώσεις

Ο Τσώχος (1997) αναφέρει ότι μια νέα οδός επηρεάζει άμεσα και έμμεσα τον κοινωνικό της περίγυρο. Κατά τον ίδιο, οι επιπτώσεις στο κοινωνικό περιβάλλον των οδών (είτε αυτές είναι αστικές, είτε υπεραστικές) ποικίλλουν όσον αφορά στον τρόπο

και στο βαθμό με τους οποίους γίνονται αντιληπτές. Ακόμη, εξαιτίας του γεγονότος ότι άπτονται, σε σημαντικό βαθμό, θεμάτων οικονομικής φύσης, αναφέρονται συχνά ως "κοινωνικο - οικονομικές" επιπτώσεις της οδικής αρτηρίας.

Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank - SETRA, 1994) οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις μιας μεγάλης οδικής αρτηρίας (όπως οι προς εξέταση διάδρομοι) είναι οι ακόλουθες:

- Η απώλεια κατοικίας και γης.
- Η απώλεια κατοικίας και τμήματος της εγγείου ιδιοκτησίας (η απομένουσα δεν είναι οικονομικά βιώσιμη).

- Η απώλεια μόνο της κατοικίας.
- Η απώλεια τμήματος της εγγείου ιδιοκτησίας (γης).
- Η απώλεια (προσωρινή) του εισοδήματος κατά την κατασκευή.
- Η απώλεια της επαγγελματικής θέσης.

Τα αντίστοιχα προτεινόμενα μέτρα (World Bank - SETRA, 1994) είναι:

- Για τις δύο πρώτες επιπτώσεις, η επανεγκατάσταση σε νέο χώρο πλησίον της παλιάς θέσης.

- Η κατασκευή νέας κατοικίας στην απομένουσα ιδιοκτησία.
- Η χορήγηση νέας ιδιοκτησίας σε λογική απόσταση από την αρχική.
- Ο χρηματικός συμψηφισμός της απώλειας εισοδήματος.
- Η εγκατάσταση σε νέα θέση ισότιμης επαγγελματικής αξίας και αντίστοιχης πρόσβασης.

Μια θετική επίδραση της κατασκευής οδικών έργων είναι, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, η αύξηση των θέσεων εργασίας στις περιοχές που συνδέονται με τα έργα. Στην περίπτωση της Εγνατίας Οδού οι νέες θέσεις απασχόλησης κυμαίνονται περίπου στις 10.000 (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1999).

Παρόλα αυτά, σημαντικότερες είναι οι μεσομακροπρόθεσμες ωφέλειες, καθώς η βελτίωση της μεταφορικής και όχι μόνο υποδομής (π.χ. δημόσιες υπηρεσίες) σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες αποτελεί το κίνητρο για τους επιχειρηματίες να επενδύσουν στις παρόδιες περιοχές (Κασμερίδης Ν., 1994). Εάν δεν κατασκευαστεί ένας μεγάλος οδικός άξονας, τότε οι επιχειρήσεις εγκαθίστανται εκεί όπου υπάρχουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, όσον αφορά στις χρονοαποστάσεις, στην εγγύτητα στην αγορά και στις υποδομές.

Αναφορικά με τους βασικούς κοινωνικούς στόχους σε μια ανθρωποκεντρική προσέγγιση για τις μεταφορικές υποδομές, με βάση τον Κασμερίδη (2000), θεωρείται πως οι κυριότεροι είναι:

- Η αύξηση της διαθεσιμότητας των μεταφορικών υπηρεσιών σε τμήματα του πληθυσμού που τις στερούνται και
- Η βελτίωση της δυνατότητας επιλογής και της ποιότητας των μεταφορών για το κοινωνικό σύνολο.

Οι παραπάνω στόχοι είναι δυνατό να επιτευχθούν με τα κατάλληλα οδικά έργα, σε συνδυασμό με ορισμένα επιπρόσθετα μέτρα (π.χ. κίνητρα για εγκατάσταση επιχειρήσεων). Σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις "που δεν υπάρχει η δυνατότητα εγκατάστασης σε μια περιοχή κοινωνικά αναγκαίων υπηρεσιών, όπως ένα μεγάλο νοσοκομείο ή βιβλιοθήκη, η βελτίωση της χρονοαπόστασης παρέχει τη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτά και αποτελεί συχνά την καλύτερη εναλλακτική λύση" (Κασμερίδης Ν., 2000).

Πέρα από τα προαναφερόμενα μια τελευταία οικονομική και συνάμα κοινωνική επίπτωση είναι και η αύξηση του εισοδήματος των κατοίκων των παρόδιων περιοχών, καθώς και του βιοτικού τους επιπέδου, χάρις στην προσέλκυση κεφαλαίων και την αύξηση των θέσεων εργασίας.

Από την άλλη πλευρά, σημαντική αρνητική επίδραση των μεγάλων οδικών έργων αποτελεί η πιθανή μετακίνηση πληθυσμών προς τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα. Αυτό συνεπάγεται ταυτόχρονη εγκατάλειψη των αραιοκατοικημένων περιοχών, ακριβώς λόγω της ταχύτερης ανάπτυξης που αναμένεται στις περιφέρειες όπου οι αναγκαίες υποδομές ήδη υπάρχουν.

Συμπερασματικά, η κατασκευή σημαντικών οδικών αξόνων, συνεπικουρούμενη από τις κατάλληλες πολιτικές παροχής κινήτρων στις ιδιωτικές πρωτοβουλίες, θα οδηγήσει στην ανάπτυξη τόσο των αστικών κέντρων, όσο και της υπόλοιπης περιφέρειας, με τη σύγχρονη τόνωση του πληθυσμιακού στοιχείου των μη αναπτυγμένων περιοχών που έως τώρα αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο της εγκατάλειψης. Πάντως δεν πρέπει να αποκλείεται η έλξη πληθυσμών από πιο αναπτυγμένες περιοχές, υπό την αίρεση της ανυπαρξίας έργων και κινήτρων, συναφών με τον μεγάλο διάδρομο.

1.7.4. Επιπτώσεις στο οικιστικό δίκτυο και την οικιστική ανάπτυξη

Είναι κοινός τόπος για τους ερευνητές το ότι οι μεταφορές διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στη χωρική διάρθρωση των αστικών συγκεντρώσεων, καθώς επίσης και στην ανάπτυξη των αστικών κέντρων και στη χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων (Πολύζος, 1998). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Ελλάδα, καθώς μεταξύ των ετών 1889 και 1940, περίοδο κατά την οποία η αστικοποίηση αυξήθηκε κατά πολύ, το μήκος των οδικών συνδέσεων διπλασιάστηκε (Κατοχιανού και Θεοδωρή - Μαρκογιαννάκη, 1989).

Γενικά, αξίζει να υπογραμμιστεί πως κάθε νέα οδική σύνδεση ενισχύει τα παρόδια αστικά κέντρα. Οι οικισμοί που παρουσιάζουν μια δυναμική λόγω της παροχής υπηρεσιών ή της εμπορικής τους ζωής, θα εμφανίσουν παραπέρα ανάπτυξη στους τομείς των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους. Πάντως και οι μικρότεροι οικισμοί μιας περιφέρειας θα ωφεληθούν από τη νέα οδό, επειδή τους δίνεται η ευκαιρία να αποτελέσουν πιο εύκολα προσβάσιμους προορισμούς είτε των τουριστών, είτε των επιχειρηματιών που ενδιαφέρονται για επενδύσεις.

Κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό να σημειώσουμε ότι η αλληλοεπίδραση πόλης και υπαίθρου ανάλογα την περίπτωση μπορεί να ενισχύσει το αστικό κέντρο ή τον αγροτικό χώρο. Το καλύτερο όμως είναι να υπάρξει ισορροπημένη ανάπτυξη ώστε να αποφευχθεί το φαινόμενο της μετακίνησης του πληθυσμού προς τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα και της πληθυσμιακής αποψίλωσης της υπαίθρου, γεγονός που θα πρέπει να αποτελεί κύριο στόχο της κατασκευής κάθε σημαντικού οδικού άξονα.

1.7.5. Συνοπτική παρουσίαση των επιπτώσεων

Η κατασκευή μιας νέας, μεγάλου μεγέθους οδικής αρτηρίας, όπως η Εγνατία Οδός έχει ορισμένα άμεσα αποτελέσματα τα οποία αναντίρρητα δημιουργούν ένα πλαίσιο επιδράσεων στις παρόδιες περιοχές και σε όσες συνδέονται με τον άξονα χωρίς να βρίσκονται κατ' ανάγκη πάνω σε αυτόν. Τα άμεσα αποτελέσματα της νέας οδού είναι:

- Η βελτίωση της ποιότητας σύνδεσης δύο ή περισσότερων περιοχών ή η προσφορά μιας νέας εναλλακτικής σύνδεσής τους και
- Η βελτίωση των υπάρχοντων δυνατοτήτων του οδικού δικτύου όσον αφορά στην κάλυψη των μεταφορικών αναγκών (Κασμερίδης Ν., 2000).

Τα παραπάνω σηματοδοτούν μια σειρά άμεσων και έμμεσων επιδράσεων στους τομείς:

- ⇒ Της οικονομίας
- ⇒ Των χρήσεων γης
- ⇒ Του οικιστικού δικτύου και της οικιστικής ανάπτυξης και
- ⇒ Της κοινωνίας και της δημογραφίας

Συνοπτικά και με βάση ότι έχει προαναφερθεί, σχηματίζεται ο πίνακας που ακολουθεί:

Πίνακας 1: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΞΟΝΩΝ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	
Οικονομικές επιπτώσεις	
	Άμεσες
Θετικές	Αύξηση της αξίας γης
	Μείωση χρονοαποστάσεων και επομένως και του κόστους χρήσης των οχημάτων
	Βελτίωση στην πρόσβαση και την παροχή υπηρεσιών
Αρνητικές	Δέσμευση πόρων και αύξηση του κόστους συντήρησης και επισκευών
	Μείωση της ζήτησης των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (κυρίως σιδηρόδρομος)
	Έμμεσες
Θετικές	Ελξη ιδιωτικών πρωτοβουλιών και επενδύσεων
	Αύξηση της παραγωγικότητας των παρόδιων περιοχών
	Επέκταση και ενοποίηση της αγοράς και δημιουργία οικονομιών κλίμακας, δηλαδή οι υπάρχουσες επιχειρήσεις της Παρόδιας περιοχής καθίστανται ικανές να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερη αγορά
	Συμβολή στη μεσο – μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των περιοχών που συνδέονται και διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας
	Συνεχής βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής του κοινωνικού συνόλου
Αρνητικές	Μείωση της ανταγωνιστικότητας και της προηγούμενης σημασίας τους ως εμπορικά και μεταφορικά κέντρα των παρόδιων περιοχών που παρουσιάζουν προβληματική οδική υποδομή ή υποβαθμίζεται η κομβικότητα της θέσης τους.

Επιπτώσεις στις χρήσεις γης	
	Άμεσες
Θετικές ή αρνητικές ανάλογα με την περίπτωση ή μη αξιολογήσιμες	Κατάληψη τμήματος του εδάφους από τη νέα οδό (νέα αξονική χρήση γης)
	Έλξη νέων χρήσεων στις παρόδιες περιοχές, ανάλογα με τις νέες δυνατότητες μεταφορικής εξυπηρέτησης που παρέχονται και με την υπόλοιπη υπάρχουσα υποδομή
Αρνητικές	Επιπτώσεις στις μετακινήσεις στις αγροτικές περιοχές και στις αγροτικές χρήσεις γης
	Έμμεσες
Θετικές ή αρνητικές ανάλογα με την περίπτωση ή μη αξιολογήσιμες	Πιθανή εγκατάσταση παρόδιων επιχειρήσεων
Αρνητικές	Πιθανή δημιουργία αυθαίρετης δόμησης και σύγκρουσης χρήσεων γης

Επιπτώσεις στο οικιστικό δίκτυο και στην οικιστική ανάπτυξη	
	Άμεσες
Θετικές	Ενίσχυση των αστικών κέντρων που συνδέονται ή προς τα οποία η πρόσβαση βελτιώνεται
Θετικές ή αρνητικές ανάλογα με την περίπτωση ή μη αξιολογήσιμες	Επίδραση στη σχέση πόλης και αγροτικού χώρου (εξαρτάται από το χαρακτήρα και τους στόχους του έργου, που μπορεί να ενισχύσει τον αστικό χώρο, να έχει ουδέτερη επίδραση ή να ενισχύσει τον αγροτικό χώρο)
	Έμμεσες
Θετικές	Ενίσχυση της υπάρχουσας δυναμικής και των τάσεων αστικοποίησης και ανάπτυξης
Θετικές ή αρνητικές ανάλογα με την περίπτωση ή μη αξιολογήσιμες	Μακροπρόθεσμη μεταβολή της ιεραρχίας του οικιστικού δικτύου

Κοινωνικές και δημογραφικές επιπτώσεις	
	Άμεσες
Θετικές	Αύξηση της διαθεσιμότητας των μεταφορικών υπηρεσιών σε τμήματα του πληθυσμού που τις στερούνται

	Βελτίωση της δυνατότητας επιλογής και της ποιότητας των μεταφορών για ολόκληρο το κοινωνικό σύνολο
	Έμμεσες
Θετικές	Βελτίωση του βιοτικού επιπέδου του κοινωνικού συνόλου
	Συμβολή (σε συνδυασμό με επιπλέον μέτρα) στη συγκράτηση του πληθυσμιακού στοιχείου των παρόδιων περιοχών

Πηγή: Κασμερίδης Ν., 2000

Συνδυασμοί των παραπάνω επιπτώσεων θα εμφανίζονται κατά την κατασκευή ενός μεγάλου οδικού άξονα, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της κάθε περίπτωσης. Ομολογουμένως στην περίπτωση της Εγνατίας (όπως και στον P.E.Tr.C. nr. 8), είναι δύσκολο να ισχυριστεί κάποιος ότι ορισμένες από τις επιπτώσεις που προεγράφησαν δεν θα παρατηρηθούν. Το βέβαιο είναι πως πριν από την εκτέλεση κάθε τέτοιου έργου θα πρέπει να γίνεται συνεκτίμηση των προσδοκώμενων επιδράσεων, ώστε να προσδιορίζονται και τα τεχνικά χαρακτηριστικά (χάραξη, πλάτος) της οδικής αρτηρίας. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την κατασκευή μιας οδού με εκείνα τα γνωρίσματα που θα προεξοφλούν την ανάπτυξη των περιοχών με τις οποίες θα συνδέεται και όχι την υποβάθμισή τους καθ' οιονδήποτε τρόπο (οικονομικά, περιβαλλοντικά, πληθυσμιακά κ.α.).

1.8. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΙΣ ΖΩΝΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΗΣ

Οι παρακάτω εκτιμήσεις είναι αποτέλεσμα ειδικών με τη μέθοδο του panelling, που οργανώθηκαν στα πλαίσια του προγράμματος “Μελλοντικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι της Εγνατίας Οδού” που διεξήγαγε το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (επιστημονικός υπεύθυνος: Π. Σκάγιαννης) με ανάθεση από την εταιρεία Ερατοσθένης.

Ως ειδικοί κλήθηκαν να γνωματεύσουν οι κ.κ. Σκάγιαννης (που ήταν και οργανωτής), Γούσιος, Κότιος, Περάκης και Μαραβέγιας. Τα συμπεράσματα συνοψίζονται παρακάτω (Σκάγιαννης Π., 1997) (οι εκτιμήσεις των επιπτώσεων στα αστικά κέντρα και στις Περιφέρειες που θα περιγραφούν ανήκουν στους συγγραφείς της παρούσης εργασίας) (δες και Χάρτη Ζωνών Εγνατίας Οδού στο τέλος των συμπερασμάτων):

1.8.1. Ήπειρος

Νομός Θεσπρωτίας

- Ζώνη 21, Επαρχία Θυαμίδος (Ηγουμενίτσα): πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς του τουρισμού (κατά μήκος της παράλιας ζώνης) και της αστικής ανάπτυξης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση ΑΕΠ 2,5% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

Για την Ηγουμενίτσα

Η ανάπτυξη του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και η επέκταση του προβλήτα, σε συνδυασμό με την παρουσία της Εγνατίας, θα μετατρέψει την πόλη σε ένα ιδιαίτερα σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο. Πιθανόν δε, το λιμάνι να καταστεί το τρίτο σημαντικότερο της Ελλάδας μετά τον Πειραιά και την Θεσσαλονίκη. Σαν συνέπεια αυτού, οι τιμές των οικοπέδων πλησίον του λιμανιού και της Εγνατίας θα παρουσιάσουν αύξηση (Ρουσάνογλου Ν., 2001).

Ταυτόχρονα, επιχειρείται ήδη αλλαγή χρήσεων γης στην περιοχή, με την αντικατάσταση δραστηριοτήτων του πρωτογενούς τομέα (γεωργία και κτηνοτροφία), από αντίστοιχες του δευτερογενούς, όπως οι βιοτεχνίες και του τριτογενούς, όπως το εμπόριο και ο τουρισμός..

Μάλιστα, έχει υπολογιστεί (Δημητρίου κ.α., 1994) ότι το νέο λιμάνι καθώς και η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού θα προκαλέσουν ετήσιο ρυθμό αύξησης στις χρήσεις γης που σχετίζονται με εμπόριο της τάξης του 50% έως 60%.

Απόδειξη της προκύπτουσας ανάπτυξης του δευτερογενούς τομέα, αποτελεί η προώθηση της κατασκευής βιοτεχνικού πάρκου (ΒΙΟ.ΠΑ.) στην περιοχή της Παραμυθιάς κοντά στην Εγνατία Οδό, όπου θα εγκατασταθούν διάφορες επιχειρηματικές δραστηριότητες ιδιωτών της περιοχής.

- Ζώνη 22, Επαρχία Μαργαριτίου: επιπρόσθετη τουριστική ανάπτυξη κυρίως γύρω από την Πάργα και εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,5% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

- Ζώνη 23, Επαρχία Σουλίου: οριακή πρόσθετη ανάπτυξη της τάξεως του 0,5 % ανά έτος, αρχής γενομένης το 2010.

- Ζώνη 24, Επαρχία Φιλιατών: πρόσθετη ανάπτυξη της γεωργίας και εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,75% ετησίως, με εμφάνιση το 2010.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Νομός Ιωαννίνων

- Ζώνη 25, Επαρχία Δωδώνης (υπό – ζώνη Ιωαννίνων): πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της γεωργίας, του τουρισμού, της αστικής ανάπτυξης και της μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 2% ανά έτος, με εμφάνιση το 2005.

Για τα Ιωάννινα

Στην πρωτεύουσα της Ηπείρου, που θεωρείται από τις πιο ευνοημένες λόγω Εγνατίας πόλεις, παρατηρείται ένα χρονίζον πρόβλημα, που έχει να κάνει με τις υψηλές τιμές των ακινήτων. Τα φαινόμενο αυτό, οφείλεται στην μεγάλη παρουσία φοιτητών και την έλλειψη χώρων στέγασής τους. Η επέκταση όμως του πολεοδομικού σχεδίου που θα προκληθεί με την προσέλκυση πληθυσμών, θα δημιουργήσει νέους προς εκμετάλλευση χώρους, γεγονός που θα συντελέσει στην εξισορρόπηση των τιμών (Ρουσάνογλου Ν., 2001).

Όσον αφορά δε, τις τουριστικές δραστηριότητες, αυτές θα γνωρίσουν περαιτέρω άνθηση εξαιτίας της ευκολότερης πρόσβασης στην πόλη, που παρουσιάζει

ενδιαφέρον χάρη και στη λίμνη της. Πάντως καλό θα είναι να ληφθούν μέτρα βελτίωσης τόσο του οδικού δικτύου εντός της πόλης, που παραμένει προβληματικό, όσο και των υποδομών του αεροδρομίου, που σήμερα εξυπηρετεί μόνο μια, κατά κανόνα υπερπλήρη, πτήση ημερησίως.

- Ζώνη 26, Επαρχία Δωδώνης (υπόλοιπη υπό – ζώνη): πρόσθετη ανάπτυξη σε τουρισμό και κτηνοτροφία. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ 0,75% ετησίως, αρχής γενομένης το 2005.

- Ζώνη 28, Επαρχία Μετσόβου: πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς του τουρισμού, της αστικής ανάπτυξης και της μεταποίησης (βιοτεχνία). Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 2% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

Για το Μέτσοβο

Ο τουρισμός ήταν και είναι το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα της πόλης και της περιοχής. Το υπάρχον χιονοδρομικό κέντρο παραμένει ένας από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς κάθε χειμώνα και αναμένεται πως η κατασκευή της Εγνατίας θα προσφέρει στην παραπέρα ανάπτυξή του. Σαν συνέπεια οι αξίες γης στην ευρύτερη περιοχή θα παρουσιάσουν αύξηση, ακριβώς λόγω της μεγαλύτερης ζήτησης για δημιουργία καταλυμάτων για τη στέγαση των τουριστών.

Το άλλο πλεονέκτημα της περιοχής είναι το ονομαστό τυρί της, που η διάθεσή του πλέον στις αγορές θα γίνεται συντομότερα. Η ολοκλήρωση της οδικής αρτηρίας θα σημάνει πιθανώς και την εξαγωγή του προς την Ιταλία και την Κεντρική Ευρώπη με αποτέλεσμα την αύξηση της κερδοφορίας από την πώλησή του σε μεγαλύτερες αγορές.

- Ζώνη 29, Επαρχία Πωγωνίου: πρόσθετη ανάπτυξη στον τομέα παροχής υπηρεσιών και εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση ΑΕΠ 1% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Συνολικά για την Περιφέρεια Ηπείρου μπορούμε να σημειώσουμε ότι:

- Πρώτον, η ανάπτυξη λόγω της Εγνατίας στην Περιφέρεια αυτή, θα εμφανιστεί κυρίως στα παράλια (περαιτέρω αύξηση ΑΕΠ 2,5% και 1,25%) και στις

γνωστές για τις ομορφιές τους περιοχές του Μετσόβου (λόγω του χιονοδρομικού κέντρου) και των Ζαγοροχωρίων (περαιτέρω αύξηση του ΑΕΠ 2% και 1% αντίστοιχα). Ο λόγος βέβαια είναι η αυξημένη προσέλευση τουριστών – είτε από το εξωτερικό και το εσωτερικό το καλοκαίρι, είτε από την Ελλάδα κυρίως το χειμώνα – που θα προσελκυσθούν από την ευκολότερη πρόσβαση σε μια παλαιότερα δυσπρόσιτη περιοχή.

➤ Δεύτερον, η ανάπτυξη της Περιφέρειας σχετίζεται με την ύπαρξη κάποιου μεγάλου αστικού κέντρου. Το κέντρο αυτό έλκει τμήματα του πληθυσμού της Περιφέρειας με αποτέλεσμα την αστική ανάπτυξη, την αύξηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και γενικότερα των τριτογενών δραστηριοτήτων. Είναι χαρακτηριστικό πως τα μεγαλύτερα ποσοστά πρόσθετης αύξησης του ΑΕΠ συναντώνται στις ζώνες που περιλαμβάνουν την Ηγουμενίτσα (2,5%) και τα Ιωάννινα (1,5%), δηλαδή τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της εξεταζόμενης περιοχής και

➤ Τρίτον, παράγοντα υστέρησης στην εμφάνιση αύξησης του ΑΕΠ αποτελεί η γεωργία. Σύμφωνα με τα στοιχεία (Ερατοσθένης ΕΠΕ, 1997) στις ζώνες 23 (περαιτέρω αύξηση του ΑΕΠ 0,5%) και 24 (αύξηση 0,75%) – Σούλι και Φυλιάτες – η αύξηση του ΑΕΠ θα εμφανιστεί το 2010, ενώ στις υπόλοιπες ζώνες το 2005. Μια εξήγηση γι' αυτό το γεγονός είναι ότι τα προϊόντα των περιοχών αυτών διατίθενται ούτως ή άλλως εντός των επαρχιών και των νομών που μελετώνται με συνέπεια η κατασκευή της Εγνατίας Οδού να μην προκαλέσει σημαντική μείωση των χρονοαποστάσεων που απαιτούνται για τη μεταφορά τους. Πιθανόν με τη διάνοιξη της οδού να βρεθούν νέες αγορές, ειδικά στις γύρω περιοχές των όμορων Περιφερειών και έτσι να προκληθεί η – μικρή πάντως – περαιτέρω αύξηση του ΑΕΠ με χρονική καθυστέρηση σε σχέση με τις υπόλοιπες ζώνες μελέτης.

1.8.2. Θεσσαλία

Νομός Τρικάλων

- Ζώνη 38, Επαρχία Καλαμπάκας: πρόσθετη ανάπτυξη στον τουρισμό και τις μεταφορές. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,5% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Συνολικά για την Περιφέρεια Θεσσαλίας παρατηρούμε τα εξής:

➤ Με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, η μόνη άμεσα επηρεαζόμενη ζώνη της Περιφέρειας θα παρουσιάσει ταχύτητα, από το 2005, περαιτέρω πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,5%. Το μέγεθος της αύξησης και η ταχύτητα εμφάνισής της, δικαιολογείται από την παρουσία τουριστικών προορισμών, όπως τα γνωστά και πέρα από την Ελλάδα Μετέωρα, από το φυσικό κάλλος της περιοχής, καθώς και από τη μείωση του κόστους διακίνησης των τοπικών προϊόντων (οπωροκηπευτικά). Είναι πιθανό δε, η Καλαμπάκα, που είναι το κύριο αστικό κέντρο της μελετώμενης ζώνης να παρουσιάσει αστική ανάπτυξη λόγω των επενδύσεων που θα γίνουν για την ικανοποίηση των τουριστικών ροών, ενώ θα δημιουργηθούν θέσεις απασχόλησης που θα καλύπτουν τη βιομηχανία και τις βιοτεχνίες στις περιοχές που γειτνιάζουν με την Εγνατία Οδό, με τον άξονα Ε65 και την οδό Παναγιά – Βόλος (Πατραμάνης, 1997)

➤ Τέλος, αναφορικά με την υπόλοιπη Περιφέρεια, η δημιουργία της Εγνατίας Οδού, η ολοκλήρωση των έργων στον άξονα ΠΑΘΕ και η κατασκευή του οδικού άξονα που θα συνδέει την Εγνατία, στο ύψος της Παναγιάς με το Βόλο, θα αποτελέσουν εφελκυστήρα ανάπτυξης, που θα στηριχθεί στον τουρισμό αλλά και στη δημιουργία νέων βιομηχανικών μονάδων, για τις οποίες πλέον οι μεγάλες αγορές της Ελλάδας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη) θα βρίσκονται πιο κοντά.

1.8.3. Μακεδονία

Νομός Γρεβενών – Δυτική Μακεδονία

- Ζώνη 40, Επαρχία Γρεβενών (υπόλοιπη υπό – ζώνη): οριακή πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της κτηνοτροφίας και της δασοπονίας. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση ΑΕΠ 0,25% σε ετήσια βάση, με εμφάνιση το 2010.

- Ζώνη 41, Επαρχία Γρεβενών (υπό – ζώνη Γρεβενών): πρόσθετη ανάπτυξη σε αστική ανάπτυξη, τουρισμό και υπηρεσίες. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση ΑΕΠ κατά 0,75% ετησίως, αρχής γενομένης το 2010.

Για τα Γρεβενά

Η πόλη και ολόκληρος ο νομός που αποτελεί ζώνη επιρροής της Εγνατίας αυτήν τη στιγμή ανήκει στις φτωχότερες περιοχές σε όλη την Ελλάδα. Η Εγνατία θα της δώσει ευκαιρία ανάπτυξης, καθώς αναμένεται αύξηση του συνόλου των τουριστών

που θα την επισκεφθούν για να γνωρίσουν το φυσικό της κάλλος και κυρίως το χιονοδρομικό κέντρο της Βασιλίτσας. Επομένως το κυριότερο φαινόμενο που θα παρουσιαστεί θα είναι η άνοδος στη ζήτηση για ενοικιαζόμενα δωμάτια και γενικότερα για καταλύματα, γεγονός που θα οδηγήσει σε αντίστοιχη άνοδο στην αξία της γης.

(Σκαγιαννης Π., 1997)

Νομός Κοζάνης – Δυτική Μακεδονία

- Ζώνη 64, Επαρχία Βοΐου: οριακή πρόσθετη ανάπτυξη (0,5% σε ετήσια βάση), με εμφάνιση το 2010.
- Ζώνη 65, Επαρχία Εορδαίας: οριακή πρόσθετη ανάπτυξη (0,25% ετησίως), με εμφάνιση το 2010.
- Ζώνη 66, Επαρχία Κοζάνης (υπό – ζώνη Κοζάνης): πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της αστικής ανάπτυξης, τουρισμού, υπηρεσιών και μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση ΑΕΠ 1,5% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

Για την Κοζάνη και την Πτολεμαΐδα

Σημαντική θα είναι η ανάπτυξη που θα γνωρίσουν οι πόλεις της Κοζάνης και της Πτολεμαΐδας, οι οποίες είχαν παρουσιάσει στασιμότητα μετά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας των εκεί εγκαταστάσεων της Δ.Ε.Η., στην δεκαετία του 1970. Σήμερα πραγματοποιούνται έργα ανάπλασης όπως πεζοδρομήσεις και προωθείται η δημιουργία εμπορικής ζώνης στα κέντρα τους, που θα ενισχύσει τις επενδύσεις και τις επιχειρηματικές δραστηριότητες. Παράλληλα, στην Κοζάνη δημιουργείται νέο εμπορευματικό κέντρο, το οποίο σε συνδυασμό με τον εκθεσιακό του χώρο, την βιομηχανική περιοχή και την ύπαρξη των Τ.Ε.Ι., θα αποτελέσουν μια ενισχυτική παράμετρο της τοπικής αγοράς ακινήτων.

- Ζώνη 67, Επαρχία Κοζάνης (υπόλοιπη υπό – ζώνη): πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς του τουρισμού, των μεταφορών των υπηρεσιών και της μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση ΑΕΠ 0,5% ετησίως, με εμφάνιση το 2010.

(Σκαγιαννης Π., 1997)

Σχετικά με τις επιπτώσεις της Εγνατίας Οδού στην Περιφέρεια της Δυτικής Μακεδονίας, έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

➤ Δεν αναμένεται ιδιαίτερη περαιτέρω ανάπτυξη στις μελετώμενες ζώνες. Τα ποσοστά της αύξησης κυμαίνονται στα οριακά επίπεδα του 0,25% (ζώνες 40 και 65) έως 0,5% (ζώνες 64 και 67). Εξαιρέση αποτελούν τα αστικά κέντρα της Κοζάνης (1,5%) και των Γρεβενών (0,75%). Αυτό εξηγείται από την οικιστική ανάπτυξη που υπολογίζεται πως θα παρατηρηθεί και από την προσέλκυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στο εμπόριο και τον τουρισμό (Κουκουλόπουλος, 1997). Ειδικά δε, στα Γρεβενά, η Εγνατία Οδός θα προκαλέσει άρση της απομόνωσης και αύξηση της τουριστικής κίνησης προς τις πλαγιές της Πίνδου και το χιονοδρομικό κέντρο της Βασιλίτσας που ακόμη και σήμερα, αν και η πρόσβαση είναι δύσκολη, παρουσιάζει σημαντική τουριστική κίνηση.

➤ Η εμφάνιση της αυξητικής πορείας του ΑΕΠ θα πραγματοποιηθεί από το 2010, εκτός από τη ζώνη όπου βρίσκεται η πόλη της Κοζάνης (2005). Πιθανολογείται πως η εξαιρέση της Κοζάνης οφείλεται στο μέγεθος της πόλης, την κεντρικότητα της θέσης της στην Περιφέρεια και την ευκολότερη πρόσβαση σε αυτήν, εξαιτίας των οποίων προσελκύονται περισσότερο οι επενδύσεις που θα φέρουν την οικονομική αναζωογόνηση. Πάντως να σημειωθεί πως η παρουσία διοικητικών υπηρεσιών, όπως η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας είναι παράγοντας ταχύτερης ανάπτυξης για την πόλη.

Νομός Ημαθίας – Κεντρική Μακεδονία

▪ Ζώνη 45, Επαρχία Ημαθίας: πρόσθετη ανάπτυξη σε γεωργία και μεταποίηση. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,5% σε ετήσια βάση, με εμφάνιση το 2005.

Για τη Βέροια

Η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού θα καταστήσει τη Βέροια κέντρο μιας ευρύτερης, πλούσιας και ιδιαίτερα παραγωγικής περιοχής που θα συγκεντρώνει εκτός από τη Νάουσα, τα Γιαννιτσά και την Αλεξάνδρεια και αστικά κέντρα και του γειτονικού Νομού Πέλλας (Εδεσσα, Σκύδρα, Κρύα Βρύση). Η αυξημένη τουριστική κίνηση (χιονοδρομικά κέντρα Σελίου και 3 - 5 Πηγαδιών, αρχαιολογικοί χώροι Βεργίνας και Πέλλας και περιοχές φυσικού κάλλους όπως ο Άγιος Νικόλαος) και η

ευκαιρία για την ταχύτερη μετάβαση των προϊόντων της περιοχής (φρούτα, εσπεριδοειδή, οπωροκηπευτικά) προς τις αγορές του εξωτερικού μέσω Ιταλίας θα ενισχύσουν το εισόδημα των κατοίκων, αλλά θα αυξήσουν και τις τιμές των αγροτεμαχίων και των οικοπέδων που θα κληθούν να καλύψουν στο εξής τις ακόμη μεγαλύτερες ανάγκες για στέγαση των τουριστών και για εντατικές καλλιέργειες.

- Ζώνη 46, Επαρχία Νάουσας: πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της γεωργίας και της μεταποίησης με εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,5% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Νομός Πιερίας – Κεντρική Μακεδονία

- Ζώνη 71, Επαρχία Πιερίας (υπόλοιπη υπό – ζώνη): πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της γεωργίας και της μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ της τάξεως του 0,5% ετησίως, αρχής γενομένης το 2005.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Νομός Θεσσαλονίκης – Κεντρική Μακεδονία

- Ζώνη 47, Επαρχία Θεσσαλονίκης (υπό – ζώνη Δήμου Θεσσαλονίκης): πρόσθετη ανάπτυξη στον τομέα των υπηρεσιών και εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση ΑΕΠ 3% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

Για τη Θεσσαλονίκη

Το Πολεοδομικό Συγκρότημα (Π.Σ.) Θεσσαλονίκης αλλά και η ευρύτερη περιοχή γύρω από αυτό είναι από τα περισσότερο ευνοημένα παρόδια τμήματα στη Βόρεια Ελλάδα. Η ανάπτυξη θα αγγίζει κυρίως τον τριτογενή τομέα (υπηρεσίες, εμπόριο, τουρισμό) και τον κλάδο της τεχνολογίας. Η πόλη λόγω της στρατηγικής της θέσης, με την ολοκλήρωση όχι μόνο της Εγνατίας, αλλά και των υπόλοιπων Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων θα αποτελέσει το κεντροβαρικό σημείο μιας περαιτέρω διαβαλκανικής συνεργασίας και ανάπτυξης των Βαλκανίων. Ταυτόχρονα η πόλη θα έρθει πιο κοντά στην Δυτική Ευρώπη, ειδικά τώρα που επανεμφανίζεται η πιθανότητα ανάφλεξης στα βόρεια σύνορά μας και η διέξοδος

μέσω της ΠΓΔΜ φαίνεται να γίνεται μια δύσκολη υπόθεση. Οι σχέσεις με τα υπόλοιπα γειτονικά και μη κράτη θα γίνουν στενότερες και η ανταλλαγή τεχνογνωσίας και προϊόντων θα αυξηθεί με συνέπεια την τοπική ανάπτυξη. Όλη αυτή η κινητικότητα θα οδηγήσει στην αύξηση του πληθυσμού της πόλης, καθώς θα αποτελέσει προορισμό για πολλούς οικονομικούς μετανάστες (Έλληνες και ξένους) με αποτέλεσμα οι πλουσιότερες τάξεις να μετακινηθούν στα προάστια ανεβάζοντας τις εκεί τιμές οικοπέδων και ακινήτων. Στο κέντρο θα μείνουν κυρίως οι διοικητικές λειτουργίες, ενώ στην ευρύτερη περιοχή θα αναπτυχθεί η βιομηχανική ζώνη και θα εμφανιστούν νέες χρήσεις όπως αντιπροσωπεΐες διαφόρων ειδών εταιριών. Πιθανόν στο μέλλον η Θεσσαλονίκη να αποκτήσει χαρακτήρα οικονομικού και πολιτιστικού κέντρου της Βαλκανικής Χερσονήσου.

- Ζώνη 48, Επαρχία Θεσσαλονίκης (υπό – ζώνη Καλαμαριάς): πρόσθετη ανάπτυξη στην αστική ανάπτυξη, στις υπηρεσίες και στη μεταποίηση. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 2% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

- Ζώνη 49, Επαρχία Θεσσαλονίκης (υπό – ζώνη Β.Α. τομέα): πρόσθετη ανάπτυξη της αστικής ανάπτυξης, των υπηρεσιών και της μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 2% σε ετήσια βάση, με εμφάνιση το 2005.

- Ζώνη 50, Επαρχία Θεσσαλονίκης (υπό – ζώνη Β.Δ. τομέα): πρόσθετη ανάπτυξη της αστικής ανάπτυξης και εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 2% ανά έτος, με εμφάνιση το 2005.

- Ζώνη 51, Επαρχία Θεσσαλονίκης (υπό – ζώνη Δ. τομέα): πρόσθετη ανάπτυξη της αστικής ανάπτυξης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ με 2% ετησίως, αρχής γενομένης το 2005.

- Ζώνη 52, Επαρχία Θεσσαλονίκης (υπόλοιπη υπό – ζώνη Δ. τομέα): πρόσθετη ανάπτυξη στον τομέα της μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ με 2,5% ετησίως, αρχής γενομένης το 2005.

- Ζώνη 53, Επαρχία Θεσσαλονίκης (υπόλοιπη υπό – ζώνη Α. τομέα): πρόσθετη ανάπτυξη της αστικής ανάπτυξης, της μεταποίησης και των υπηρεσιών. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 2% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

- Ζώνη 54, Επαρχία Θεσσαλονίκης (υπό – ζώνη Α. τομέα): πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της αστικής ανάπτυξης, της μεταποίησης και των υπηρεσιών. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ 2% σε ετήσια βάση, με εμφάνιση το 2005.

- Ζώνη 55, Επαρχία Θεσσαλονίκης (υπό – ζώνη Δ. τομέα): πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της αστικής ανάπτυξης, μεταποίησης και εμπορίου. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ 2,5% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

- Ζώνη 56, Επαρχία Λαγκαδά: πρόσθετη ανάπτυξη στον τουρισμό και την αστική ανάπτυξη. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,75% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Νομός Σερρών – Κεντρική Μακεδονία

- Ζώνη 73, Επαρχία Βισαλτίας: πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της γεωργίας και της μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,5% ανά έτος, με εμφάνιση το 2010.

- Ζώνη 74, Επαρχία Σερρών: πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της γεωργίας, της μεταλλουργίας και της μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,75% ετησίως, αρχής γενομένης το 2010.

- Ζώνη 75, Επαρχία Συντικής: πρόσθετη ανάπτυξη στη γεωργία, την εξόρυξη, και τη μεταποίηση. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,75% ετησίως, με εμφάνιση το 2010.

- Ζώνη 76, Επαρχία Φυλλίδας: πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της γεωργίας και της εξόρυξης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,75% σε ετήσια βάση, με εμφάνιση το 2010.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Συνοπτικά για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας έχουμε να αναφέρουμε ότι:

➤ Όσον αφορά στις ζώνες εκτός του Π.Σ. και γενικότερα της επαρχίας Θεσσαλονίκης, η περαιτέρω αύξηση του ΑΕΠ θα κυμανθεί μεταξύ 0,5% (ζώνες 45, 46, 72 και 73) και 0,75% (ζώνες 56, 74, 75 και 76), κάτι που δείχνει πως η ωφέλεια για αυτές από την Εγνατία Οδό δε θα είναι σημαντική. Η όποια, πάντως, άνοδος του ΑΕΠ θα οφείλεται σχεδόν αποκλειστικά στη γεωργία και τη μεταποίηση, – και επιπροσθέτως στις επαρχίες Λαγκαδά, Σερρών, Συντικής και Φυλλίδας, στον τουρισμό στην πρώτη και στη μεταλλουργία και την εξόρυξη στις υπόλοιπες – ενώ η εμφάνισή της θα πραγματοποιηθεί το 2005 σε Ημαθία, Πιερία και Θεσσαλονίκη, ενώ

στις Σέρρες το 2010. Ο λόγος έγκειται στο ότι ο άξονας δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί ανατολικά του Λαγκαδά ως τον ποταμό Στρυμώνα και επομένως οι επιπτώσεις θα αργήσουν να εμφανιστούν στις επαρχίες του νομού Σερρών.

➤ Το Π.Σ. Θεσσαλονίκης και οι περίξ αυτού περιοχές, είναι οι περισσότερες ευνοημένες από την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού. Η πραγματικότητα αυτή αποτυπώνεται στα ποσοστά περαιτέρω αύξησης του ΑΕΠ, όπου στο Δήμο Θεσσαλονίκης το ποσοστό φτάνει στο 3%, το μεγαλύτερο στο σύνολο των περιφερειών που εξετάζονται, ενώ στους υπόλοιπους Δήμους κυμαίνεται μεταξύ του 2% και 2,5%. Η αύξηση δε, με βάση τα στοιχεία, οφείλεται κυρίως στην αστική ανάπτυξη και κατά τόπους στις υπηρεσίες, στη μεταποίηση και το εμπόριο. Επομένως, φαίνεται πως πέρα από ολόκληρη την Βόρεια Ελλάδα, η Θεσσαλονίκη είναι εκείνη που θα ευνοηθεί κατά πολύ στον οικονομικό τομέα από την Εγνατία Οδό.

Νομός Καβάλας – Ανατολική Μακεδονία

- Ζώνη 58, Επαρχία Καβάλας: πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της αστικής ανάπτυξης, της μεταποίησης και των υπηρεσιών. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 2% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

Για την Καβάλα

Η αναβάθμιση του δήμου θα είναι αδιαμφισβήτητη, καθώς η κυκλοφορία των οχημάτων δεν θα γίνεται πλέον μέσα από το κέντρο, αλλά από τον περιφερειακό δρόμο, που θα αποτελεί τμήμα της Εγνατίας. Η αποσυμφόρηση του κέντρου, θα μειώσει την ατμοσφαιρική μόλυνση και θα αυξήσει την τουριστική κίνηση, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων κυρίως στην δυτική Καβάλα, που αποτελεί και τόπο εγκατάστασης τουριστικών ακινήτων (Ρουσάνογλου Ν., 2001).

Ακόμη, λόγω της θέσης της η Καβάλα θα διαδραματίσει το ρόλο του διαμετακομιστικού κόμβου για τα εμπορεύματα που θα μετακινούνται μεταξύ της φυσικής της ενδοχώρας και της Μέσης Ανατολής και αντίστροφα. Έτσι, σε συνδυασμό με την αναμενόμενη οικιστική ανάπτυξη και την αύξηση των εμπορικών συναλλαγών με τους βόρειους γείτονες θα αναπτυχθούν και οι υπάρχουσες παρεχόμενες υπηρεσίες.

- Ζώνη 59, Επαρχία Νέστου: πρόσθετη ανάπτυξη στη γεωργία, τη μεταποίηση και τις μεταφορές. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ 1,75% σε ετήσια βάση, με εμφάνιση το 2005.
- Ζώνη 60, Επαρχία Παγγαίου: πρόσθετη ανάπτυξη στον τομέα της αστικής ανάπτυξης και εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,25% ανά έτος, αρχής γενομένης το 2010.
- Ζώνη 57, Επαρχία Θάσου: πρόκειται για ένα νησί που είναι άμεσα *συνδεδεμένο με την Εγνατία Οδό. Αναμένεται πρόσθετη ανάπτυξη του τουρισμού. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ 1% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

1.8.4. Θράκη

Νομός Ξάνθης

- Ζώνη 86, Επαρχία Ξάνθης (υπό – ζώνη Ξάνθης): πρόσθετη ανάπτυξη 0,25% ετησίως, με εμφάνιση το 2010.

Για την Ξάνθη

Όσον αφορά την Ξάνθη, η ανάπτυξη του παράλιου τουρισμού αλλά και του αγροτουρισμού με επίκεντρο τα στενά και το Δέλτα του ποταμού Νέστου θα βοηθηθεί σημαντικά από τη διάνοιξη της Εγνατίας Οδού αλλά και των κάθετων προς αυτήν οδών. Έτσι η πόλη αναμένεται να αποτελέσει κομβικό σημείο για την εξυπηρέτηση των τουριστών αλλά και να εισπράξει και μεγάλο μερίδιο των χρημάτων που θα προέρχονται από την τουριστική κίνηση. Παράλληλα η βελτίωση της προσπελασιμότητας της περιοχής αναμένεται να ενθαρρύνει την εγκατάσταση βιομηχανικών μονάδων που θα ασχολούνται με την επεξεργασία των αγροτικών προϊόντων της περιοχής (κάτι ανάλογο με το εργοστάσιο ζαχαρώδους).

- Ζώνη 87, Επαρχία Ξάνθης (υπόλοιπη υπό – ζώνη): πρόσθετη ανάπτυξη της μεταποίησης και εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 2% ανά έτος, με εμφάνιση το 2010.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Νομός Ροδόπης

- Ζώνη 88, Επαρχία Ροδόπης (υπό – ζώνη Ιάσμου): πρόσθετη ανάπτυξη της γεωργίας και της κτηνοτροφίας. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 1% ανά έτος, αρχής γενομένης το 2010.
- Ζώνη 89, Επαρχία (υπό – ζώνη Κομοτηνής): πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της αστικής ανάπτυξης και της μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,25% σε ετήσια βάση, με εμφάνιση το 2010.

Για την Κομοτηνή

Στην πόλη της Κομοτηνής αναμένεται να ενισχυθεί ο υπάρχον ρόλος που έχει στην Π.Α.Μ.Θ., δηλαδή η λειτουργία της ως κέντρου διοικητικών υπηρεσιών. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι εκεί βρίσκεται η έδρα της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, μια και η θέση της πόλης στην περιφέρεια είναι κεντρική με αποτέλεσμα η μετακίνηση από και προς αυτήν να είναι ευκολότερη, κατάσταση που θα βελτιωθεί ακόμη περισσότερο με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού. Κατά καιρούς μάλιστα έχουν προταθεί ιδιαίτερα φιλόδοξα σχέδια, όπως π.χ. η ίδρυση βαλκανικού χρηματιστηρίου. Επιπλέον, λόγω του κάθετου άξονα που θα οδηγεί την προερχόμενη από βορρά κίνηση κατευθείαν προς την πόλη, η Κομοτηνή πιθανόν να κληθεί να παίξει και το ρόλο του διασπορέα της κίνησης προς όλη τη Θράκη ή ακόμη και να γίνει περιοχή οργάνωσης συνεδρίων και διασκέψεων, ακριβώς εξαιτίας των διοικητικών ευκολιών που θα παρέχει και της εγγύτητάς της με τη Βουλγαρία, χώρα με την οποία η Ελλάδα διατηρεί πολύ καλές σχέσεις.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Νομός Έβρου

- Ζώνη 81, Επαρχία Έβρου (Αλεξανδρούπολη): πρόσθετη ανάπτυξη της αστικής ανάπτυξης, του τουρισμού και της μεταποίησης. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ 1,75% ετησίως, με εμφάνιση το 2005.

Για την Αλεξανδρούπολη

Η πόλη της Αλεξανδρούπολης αναμένεται να αποτελέσει κομβικό σημείο της Εγνατίας Οδού εξαιτίας της εγγύτητάς της με τις γειτονικές χώρες (Τουρκία, Βουλγαρία), την αναβάθμιση του αεροδρομίου της, την κατάληξη σε αυτήν του οδικού άξονα που θα ξεκινάει από το Ελσίνκι και θα διασχίζει κάθετα την Ανατολική Ευρώπη (P.E.Tr.C. nr 9) και την κατάληξη στο λιμάνι της - στο οποίο τα έργα βρίσκονται σε φάση ολοκλήρωσης - του σχεδιαζόμενου πετρελαϊκού άξονα που θα ξεκινάει από το Μπουργκάς της Βουλγαρίας.

Επιπρόσθετα, το δεδηλωμένο ενδιαφέρον επιχειρηματιών για την πραγματοποίηση επενδύσεων στο εμπορευματικό κέντρο της πόλης, όπου θα γίνεται η μεταφόρτωση των εμπορευμάτων στο λιμάνι, αποτελεί έναν ακόμη σχετιζόμενο με την Εγνατία Οδό παράγοντα που θα επηρεάσει σημαντικά την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, αλλά θα επιφέρει και αύξηση στις τιμές των ακινήτων λόγω της κλιμάκωσης της ζήτησης που θα υπάρξει και θα αφορά κυρίως οικογενειακή και επαγγελματική στέγη (Ρουσάνογλου, 2001).

Συμπερασματικά, η Αλεξανδρούπολη θα εξελιχθεί, λόγω της καίριας θέσης που κατέχει και η οποία θα αναβαθμιστεί σημαντικά με την Εγνατία Οδό, αλλά και με την υλοποίηση των σχεδιαζόμενων υποδομών, σε ένα σημαντικό κόμβο μεταφορικών, εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, γεγονός που θα αποτελέσει το εφελτήριο για την γενικότερη ανάπτυξη του νομού Έβρου.

- Ζώνη 85, Επαρχία Σουφλίου: πρόσθετη ανάπτυξη της παροχής υπηρεσιών και της κτηνοτροφίας. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,75% ανά έτος, με εμφάνιση το 2005.

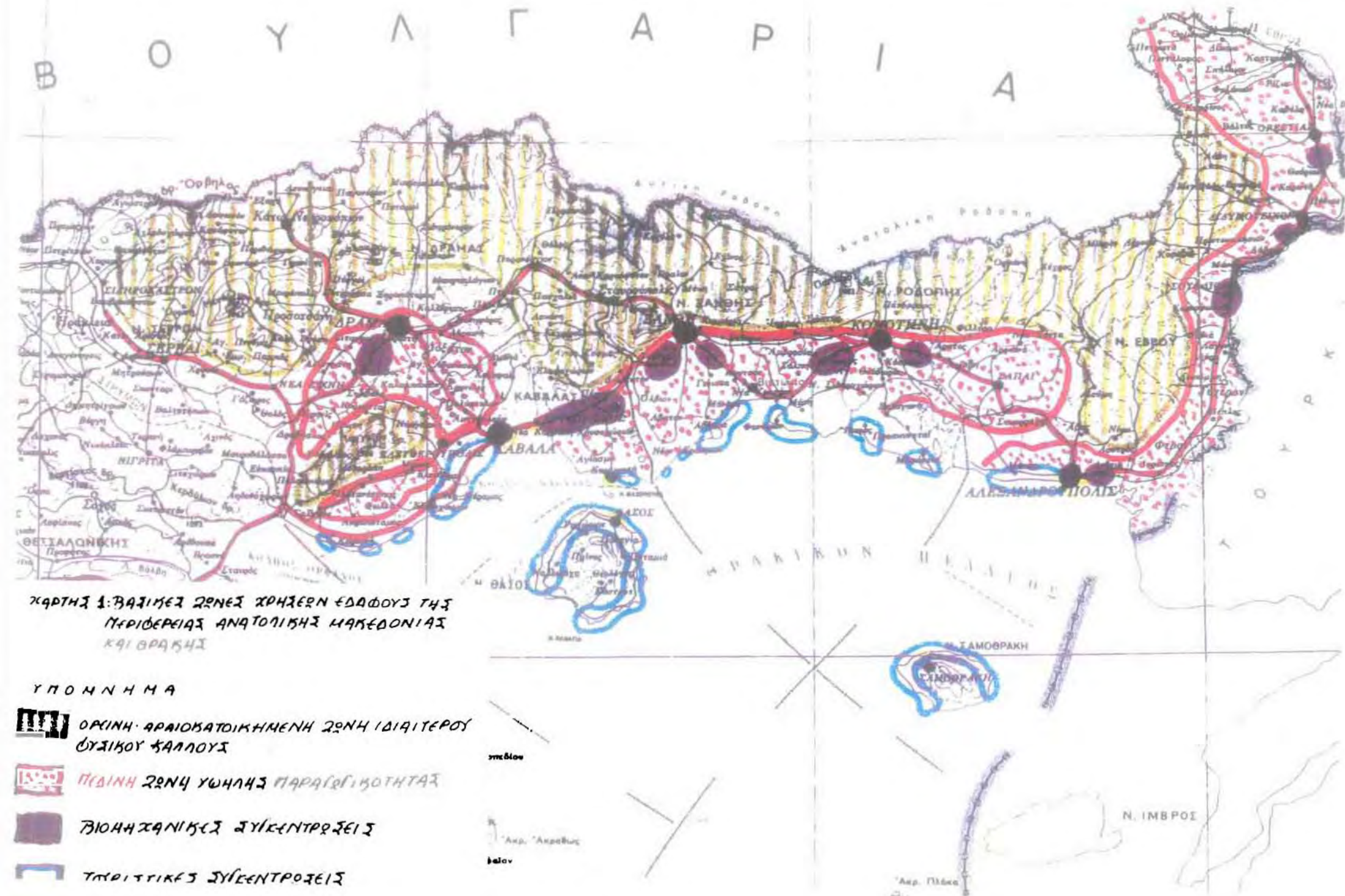
- Ζώνη 90, Επαρχία Σαπών: πρόσθετη ανάπτυξη στους τομείς της γεωργίας και της κτηνοτροφίας. Εκτιμώμενη πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,5% σε ετήσια βάση, αρχής γενομένης το 2010.

(Σκάγιαννης Π., 1997)

Για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης σημειώνουμε:


Τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Θράκης (Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη) χαρακτηρίζονται σήμερα από έλλειψη δυναμικότητας. Με την ολοκλήρωση όμως της κατασκευής της Εγνατίας Οδού τα κέντρα αυτά θα αναζωογονηθούν και θα παρατηρηθεί οικιστική ανάπτυξη (δες χάρτες Κοντομάρκος Δ. και Παπάντος Χ., 1997).


Β Ο Υ Λ Γ Α Ρ Ι Α





ΧΑΡΤΗΣ 1: ΒΑΣΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΕΙΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΙΑΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 ΟΡΚΙΝΗ ΑΡΑΙΟΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΗ ΖΩΝΗ ΙΔΙΟΙΤΕΡΟΥ ΟΥΔΙΚΟΥ ΧΑΛΛΟΥΣ

 ΠΕΔΙΝΗ ΖΩΝΗ ΥΨΗΛΗΣ ΠΑΡΑΓΕΓΓΙΣΤΟΤΗΤΑΣ

 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ

 ΤΑΠΕΙΝΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ

πυλόν

Αερ. Ακρεβύς

πυλόν

Αερ. Πύλας

N. ΙΜΒΡΟΣ



ΧΑΡΤΗΣ 2: ΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ

- ΕΙΝΑΤΙΑ ΟΔΟΙ
- ➔ ΚΑΘΕΤΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ
- ⋯ ΔΙΚΤΥΟ ΑΞΟΝΑΣ ΙΧ (Α/Ε/ΠΟ/Π - Β/Ε/ΥΚΙ)
- ΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΟΛΕΤΙΚΗΣ
- ΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ



➤ Η σημαντικότερη αύξηση του ΑΕΠ θα παρατηρηθεί στα μεγάλα αστικά κέντρα της Περιφέρειας. Το ποσοστό της αύξησης θα είναι από 1,25% στην Κομοτηνή έως 1,75% στην Αλεξανδρούπολη και 2% σε Καβάλα και Ξάνθη. Η αύξηση θα στηριχθεί στην αστική ανάπτυξη και τη μεταποίηση σε όλες τις περιπτώσεις, κάτι που δικαιολογείται από το μέγεθος των αστικών κέντρων και από τον χαρακτήρα των βιοτεχνικών και βιομηχανικών μονάδων. Είναι χαρακτηριστικό δε, ότι στην επαρχία Αλεξανδρούπολης και συγκεκριμένα στο Δήμο Φερών, οι τοπικοί φορείς έχουν προχωρήσει στη δημιουργία βιοτεχνικού πάρκου (ΒΙΟ.ΠΑ.), λόγω του ζωηρού ενδιαφέροντος που επέδειξαν ιδιώτες τόσο από την Ελλάδα, όσο και από το εξωτερικό για επενδύσεις στην περιοχή (Ουστάνογλου, 1997).

➤ Στις υπόλοιπες ζώνες το ποσοστό αύξησης του ΑΕΠ ποικίλλει από 0,25% (επαρχία Παγγαίου) έως 1,75% (επαρχία Νέστου). Η αύξηση σχετίζεται τόσο με τον πρωτογενή τομέα, όσο και με τον τριτογενή και την αστική ανάπτυξη. Όσον αφορά στην περίοδο εμφάνισης, μπορούμε να πούμε πως γενικά στους νομούς Καβάλας και Έβρου το έτος – ορόσημο είναι το 2005, ενώ σε Ξάνθη και Ροδόπη το 2010. Πιθανολογείται ότι αυτή η υστέρηση οφείλεται στην παρουσία της μουσουλμανικής μειονότητας που δεν θα αντιδράσει άμεσα στις προκλήσεις της Εγνατίας Οδού για οργάνωση των υποδομών, που θα εξυπηρετούν και θα τροφοδοτούνται από αυτήν.



Ελλάδα



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών
Χωροταξίας
και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

Χάρτης 3:
Αναπτυξιακές συνέπειες
της Εγνατίας Οδού

Υπόμνημα

- Εγνατία Οδός
- Κάθετοι άξονες
- Ρ. Ε. Τρ. C. nr. 8
- Εμπορική ανάπτυξη
- Τουριστική ανάπτυξη
- Βελτίωση υπηρεσιών
- Βιομηχανική ανάπτυξη
- Αστική ανάπτυξη
- Λιμενική ανάπτυξη

Κλίμακα:
1: 2.500.000



ΖΩΝΕΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ



1.9. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

1.9.1. Εισαγωγή

Η εμπειρία έχει αποδείξει ότι η ολοκλήρωση ενός οδικού άξονα με άλλες μορφές μεταφορικών δικτύων είναι εκ των ουκ άνευ εάν αναμένεται από αυτόν να εξυπηρετεί αποτελεσματικά τις περιοχές από τις οποίες θα διέρχεται και κυρίως εάν οι δημιουργοί του ευελπιστούν πως θα προσελκύσει σημαντικό κομμάτι των μεταφορικών δραστηριοτήτων. Στην περίπτωση της Εγνατίας Οδού πρωτεύουσα σημασία για την πλήρη αξιοποίησή της έχουν τα λιμάνια που θα την τροφοδοτήσουν με κίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων και θα την υποβοηθήσουν στον αναπτυξιακό ρόλο που καλείται να παίξει. Από την άλλη μεριά και τα ίδια τα λιμάνια θα ευνοηθούν από την παρουσία ενός μεγάλου οδικού άξονα στην ευρύτερη περιοχή τους - η διαδικασία δηλαδή θα έχει αμφίδρομο χαρακτήρα. Η σημασία των λιμένων λοιπόν στην επιτυχία του αναπτυξιακού στοιχήματος που καλείται να κερδίσει η Εγνατία Οδός επιβάλλει την παρουσιάσή τους. Εκτός από το κυρίαρχο στο Βαλκανικό χώρο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και την θαλάσσια πύλη της Εγνατίας προς την Ευρώπη, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, γίνεται αναφορά και στα λιμάνια της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, τα οποία αναμένεται ότι θα αλλάξουν κατά πολύ ως προς τη μορφή και το ρόλο που σήμερα έχουν.

1.9.2. Λιμάνι Ηγουμενίτσας

Η μικρή απόσταση Ηγουμενίτσας - Οτράντο, η κατασκευή της Εγνατίας Οδού και η μελετώμενη Ιόνια Οδός είναι οι βασικοί λόγοι που αναγορεύουν το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σε βασικό συστατικό στοιχείο του διεθνούς συστήματος συνδυασμένων μεταφορών. Ωστόσο οι μελλοντικές ανάγκες θα ήταν δύσκολο να καλυφθούν από τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις. Γι' αυτό το λόγο στις 20/5/96 το ΥΠΕΧΩΔΕ υπέγραψε σύμβαση με την Κοινοπραξία εταιρειών "ΑΘΗΝΑ ΑΕΒΕ και ΤΕ FOMENTO DE CONTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A. (F.C.C.)" με αντικείμενο την κατασκευή του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας. Το έργο είναι προϋπολογισμού 13,5 δις δραχμών και σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα σαν ημερομηνία περάτωσής του θεωρείται η 31/12/2001. Η χρηματοδότησή του γίνεται από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Έως τα τέλη Απριλίου 2000 το έργο είχε κατασκευαστεί σε ποσοστό



περίπου 59%, με τα κυριότερα έργα να περιλαμβάνουν τη δημιουργία νέου κρηπιδώματος για την πρυμνοδέτηση των οχηματαγωγών και τη διαμόρφωση της χερσαίας ζώνης (Τ.Ε.Ε./Τμήμα Ηπείρου, 2000).

Τη σύνδεση του νέου λιμανιού με την Εγνατία Οδό θα εξασφαλίζουν δύο ανισόπεδοι κόμβοι και τμήμα της περιφερειακής οδού της Ηγουμενίτσας. Επιπλέον, νοτιότερα του νέου λιμένα έχει προβλεφθεί χώρος για τη μελλοντική δημιουργία εγκαταστάσεων σιδηροδρομικού πορθμείου, στα πλαίσια της προωθούμενης, από τους τοπικούς φορείς, σύνδεσης της πόλης της Ηγουμενίτσας με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. (Τ.Ε.Ε./Τμήμα Ηπείρου, 2000).

Η ανάγκη για την αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής της πόλης της Ηγουμενίτσας αποδεικνύεται και από τα στοιχεία. Στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές εξυπηρετούνται οι εξής προελεύσεις - προορισμοί: Μπρίντεζι, Ανκόνα, Βενετία, Μπάρι, Τεργέστη, Οτράντο στην Ιταλία, Άγιοι Σαράντα στην Αλβανία και λιμάνια της Κροατίας. Το 1997 η συνολική διακίνηση επιβατών ξεπέρασε τους 870000 επιβάτες, με αυξητικές τάσεις. Εξάλλου, από το 1990 έως το 1997 παρατηρήθηκε αύξηση στον αριθμό των αναχωρήσεων της τάξεως του 330%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τις αφίξεις ήταν 240%. Στις γραμμές εσωτερικού οι προελεύσεις - προορισμοί αφορούν την Κέρκυρα, τη Λευκίμμη και τους Παξούς, στις οποίες η επιβατική κίνηση παρουσιάζεται στάσιμη, λόγω ανταγωνιστικότητας, κατά τους θερινούς κυρίως μήνες, με τα λιμάνια της Πάργας και της Πρέβεζας.

Από την άλλη μεριά, ο εξαγωγικός χαρακτήρας του λιμανιού ενισχύθηκε σημαντικά την τριετία 1994-1996. Συγκεκριμένα, τα συνολικά φορτία που φορτώθηκαν για διάφορους προορισμούς, από 800 τόνους το 1994, ανήλθαν σε 69720 τόνους το 1996 (αύξηση 8616%). Η αντίστοιχη αύξηση για τα φορτία που εκφορτώθηκαν ήταν 37% περίπου (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999). Η αύξηση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αποσταθεροποίηση των χωρών της βαλκανικής τη δεκαετία του '90, η οποία είχε σαν αποτέλεσμα να αναβαθμιστεί κάθετα η σημασία του λιμανιού της Ηγουμενίτσας ως προς τις εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας μας προς την Ε.Ε. Είναι χαρακτηριστικό ότι πριν αρχίσουν να λαμβάνουν χώρα οι εξελίξεις στην Πρώην Γιουγκοσλαβία, από το λιμάνι διερχόταν μόλις το 2% των εξαγωγών και λιγότερο από το 2% των εισαγωγών. Εξάλλου, η απόστασή του από το Μπρίντεζι είναι μόλις 250 χιλιόμετρα, ενώ το ελληνικό σκέλος του άξονα Πάτρας - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - πρώην γιουγκοσλαβικών συνόρων απέχει περίπου 1500 χιλιόμετρα από τα επόμενα σύνορα της Ε.Ε. (Προφυλλίδης Β. και άλλοι, 1996).

Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας αποτελεί μάλλον το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα λιμανιού που θα επηρεαστεί άμεσα από την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, κι αυτό γιατί ευρισκόμενος στο ένα της άκρο "υποχρεώνει" τους μετακινούμενους σε αυτή να τον χρησιμοποιήσουν για να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Σε αντίθεση με την ύπαρξη τριών λιμανιών κατά μήκος της Εγνατίας στο Αιγαίο Πέλαγος (Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη), ο συγκεκριμένος λιμένας απολαμβάνει ένα είδος μονοπωλίου, τουλάχιστον όσον αφορά τη διαμπερή κίνηση κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας. Η πιθανολογούμενη σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και η κατασκευή της "Ιόνιας Οδού" θα τον καταστήσουν αναμφισβήτητα μοχλό ανάπτυξης για όλη την Περιφέρεια Ηπείρου.

1.9.3. Λιμάνι Βόλου

Το λιμάνι του Βόλου δημιουργήθηκε από την πρώτη σχεδόν στιγμή που η πόλη απελευθερώθηκε από τους Τούρκους, το 1881. Σύντομα έγινε ένα από τα σπουδαιότερα της Ελληνικής Επικράτειας, ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1960, η νέα μεταφορική σύνδεση της πόλης με Αθήνα και Θεσσαλονίκη, καθώς και η ακτοπλοϊκή γραμμή Βόλου - Συρίας έδωσαν στην πόλη και το λιμάνι της σημαντική ώθηση.

Στο λιμάνι υπάρχουν τρεις (3) προβλήτες που καλύπτουν μια περιοχή 150.000 τ.μ. Ένας ακόμη βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής (1998). Η έκτασή του θα είναι ίση με 100.000 τ.μ. και όταν ολοκληρωθεί θα είναι ο μεγαλύτερος του λιμανιού.

Αναφορικά με την κίνηση, σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία, η εμπορευματική κίνηση μεταξύ 1986 και 1997 μειώθηκε κατά 14% περίπου, ενώ η επιβατική αυξήθηκε σε ποσοστό 36% (Volos Port Authority, 1998).

Έτσι, με την ολοκλήρωση της Εγνατίας αλλά και του άξονα που θα την συνδέει με τον Βόλο, η εμπορευματική και οπωσδήποτε η επιβατική κίνηση στο λιμάνι θα αυξηθεί. Αυτό θα συμβεί γιατί:

- Η δημιουργία ενός τέτοιου διαδρόμου θα προσελκύσει στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας νέες βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες που εξαιτίας της εγγυτήτάς τους με δύο σημαντικά λιμάνια (Βόλος, Ηγουμενίτσα), καθώς και με τις μεγαλύτερες αγορές της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) θα έχουν καλές πιθανότητες να αποκομίσουν κέρδη.

- Με την ολοκλήρωση της οδού Παναγιά - Βόλος, ένα μέρος της κίνησης εμπορευμάτων και επιβατών που θα κατευθύνεται προς νησιά του Αιγαίου, Μέση Ανατολή, Κύπρο και Β. Αφρική θα καταλήγει στον Βόλο για να χρησιμοποιήσει τα ferry - boats, εάν βέβαια υπάρχουν οι αντίστοιχες ακτοπλοϊκές γραμμές. Πάντως είναι χαρακτηριστικό πως το 38% της συνολικής εμπορευματικής κίνησης στο κεντρικό λιμάνι του Βόλου την τετραετία 1993 - 1996 "εισάγονταν" ή "εξάγονταν" από ή στις περιοχές που ανεγράφησαν πριν (Σιώτος Ε. και Αλβανός Σ., 1998). Το γεγονός αυτό καταδεικνύει πως η δυναμική για τις ακτοπλοϊκές αυτές συνδέσεις υπάρχει.

Τέλος, από τα αποτελέσματα της ανάλυσης με την ανάπτυξη οικονομετρικού μοντέλου για τον Βόλο και το λιμάνι του, μπορούμε να πούμε ότι το σύνολο αυτό, εμφανίζεται ως πρωτεύουσα επιλογή μόνο για την άμεση περιοχή επιρροής του. Η σαφώς καθορισμένη ζώνη επιρροής αποτελείται από την περιοχή, όπου το γενικευμένο κόστος για τη μεταφορά μέσω Βόλου είναι κατά 10% τουλάχιστον μικρότερο από την επόμενη εναλλακτική λύση (Σιώτος Ε. και Αλβανός Σ., 1998).

Επομένως ο Βόλος μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο για τη Θεσσαλία και τις γύρω περιοχές, όμως δύσκολα θα μπορέσει να επιβληθεί σαν κυρίαρχο λιμάνι της Ελλάδας. Πάντως άνοδος της εμπορευματικής και τουριστικής κίνησης θα παρουσιαστεί και θα είναι ακόμα μεγαλύτερη λόγω και της σύνδεσης με τη Συρία που πρόκειται να επαναλειτουργήσει σύντομα, σύμφωνα με ανακοινώσεις του Υπουργού Μεταφορών στα Μ.Μ.Ε.

1.9.4. Λιμάνι Θεσσαλονίκης

Η ίδρυση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης χρονολογείται πριν από 2.300 χρόνια. Η δημιουργία του προσέδωσε ναυτική ισχύ στο Βασίλειο της Μακεδονίας. Στα χρόνια της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας αλλά και του Βυζαντίου αναδεικνύεται και ενισχύεται ο ρόλος του λιμανιού που χρησιμοποιείται και ως διαμετακομιστικός κόμβος. Μετά από μια παρατεταμένη περίοδο παρακμής επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η σημασία του αυξάνεται με την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης, το 1912. Σήμερα αποτελεί το πρώτο εξαγωγικό και διαμετακομιστικό λιμάνι της χώρας. Λόγω της εγγύτητάς του με την βαλκανική (φυσική του) ενδοχώρα χρησιμοποιείται στις εμπορευματικές συναλλαγές των βαλκανικών κρατών, ενώ με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των υπό κατασκευή Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων η πρόσβαση σε αυτό θα είναι ταχύτερη και ευκολότερη,

γεγονός που συνεπάγεται την αύξηση τόσο της εμπορευματικής, όσο και της τουριστικής κίνησης που και τώρα είναι ιδιαίτερος σημαντική (Ο.Λ.Θ., 1998).

Το λιμάνι καλύπτει μια έκταση 1.550.000 τ.μ. και περιλαμβάνει:

α) Το συμβατικό ή κλασσικό λιμάνι (έκτασης 1.070.000 τ.μ), που διαχωρίζεται στην Ελευθερη Ζώνη, μέσω της οποίας διακινούνται φορτία τρίτων χωρών, και στο υπόλοιπο τμήμα για τα κοινοτικά φορτία και

β) Τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων (container terminal, έκτασης 190.000 τ.μ.).

Σε ετήσια βάση το λιμάνι διακινεί περί τα 15.000.000 τόνους φορτίων (7.000.000 τόνοι γενικού φορτίου και 8.000.000 τόνοι υγρών καυσίμων).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.) το φορτίο που διακινείται αντιστοιχεί στο 6% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (Α.Ε.Π.), ή περίπου στο 40% του Ακαθάριστου Προϊόντος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Αναφορικά με την κίνηση του λιμανιού πρέπει να σημειωθεί πως στην Θεσσαλονίκη ετησίως καταπλέουν περίπου 4.000 πλοία και μεταφέρονται 300.000 επιβάτες .

Το λιμάνι διαθέτει την κατάλληλη υποδομή για τη διακίνηση:

- α) δημητριακών
- β) γενικών φορτίων (general cargo)
- γ) χύδην φορτίων και
- δ) ζώντων ζώων.

Πηγή: Ο.Λ.Θ., 1998

Η θέση της Θεσσαλονίκης στην Ελλάδα και τα Βαλκάνια αποτελεί εγγύηση για την αδιάκοπη και συνεχώς αυξανόμενη δραστηριότητα του λιμανιού της πόλης. Η δραστηριότητα αυτή αναμένεται να διογκωθεί με την ολοκλήρωση των μεγάλων χερσαίων οδικών αξόνων τόσο της Ελλάδας (Εγνατία, ΠΑΘΕ - Διευρωπαϊκοί Άξονες), όσο και της υπόλοιπης Ευρώπης (P.E.Tr.C. nr. 4 και 10, δηλαδή Βερολίνο - Σόφια - Θεσσαλονίκη και Σάλτσμπουργκ - Θεσσαλονίκη αντίστοιχα) καθώς η μετακίνηση φορτίων και ανθρώπων θα παρουσιάσει άνοδο.

Ειδικότερα για την Εγνατία Οδό και τη σχέση με το λιμάνι και την πόλη, πρωταρχικά μπορούμε να τονίσουμε τη σημαντική αύξηση των εμπορευμάτων και κυρίως εκείνων που μετακινούνται με συνδυασμένες μεταφορές (Δρακόπουλος, 2001). Γι αυτό άλλωστε η στρατηγική της ανάπτυξης του λιμανιού περιλαμβάνει σαν στόχο την καθιέρωση και διεύρυνση της δυνατότητας συνδυασμένων μεταφορών.

Επιπροσθέτως ο άξονας αυτός θα εξυπηρετήσει τη βαλκανική και παρευξείνια οικονομική συνεργασία καθώς θα δίνει διέξοδο στο λιμάνι προς τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Αντίστροφα με την υπό μελέτη οδό η μεταφορά φορτίων και τουριστών θα γίνεται ευκολότερα και ταχύτερα προς την υπόλοιπη Ελλάδα και τη Μέση Ανατολή (Δρακόπουλος Κ., 2001).

Είναι καταληπτό πλέον ότι η δημιουργία ενός τέτοιου διαδρόμου θα ωφελήσει το λιμάνι και επαγωγικά και την πόλη της Θεσσαλονίκης. Όμως μεταξύ των στρατηγικών ανάπτυξης που αναφέρθηκαν προηγουμένως, σύμφωνα πάντα με τον Ο.Λ.Θ., είναι και άλλες όπως:

α) Η ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος από τις γειτονικές βαλκανικές χώρες, τα κράτη της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και την πρώην Σοβιετική Ένωση.

β) Η στενότερη σύνδεση με τον κοινωνικό ιστό της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής.

Οι τέσσερις προαναφερόμενοι στόχοι που αποτελούν τη βάση για ένα σύγχρονο λιμάνι εξυπηρετούνται από:

1) Τη λειτουργία νέων ναυτιλιακών γραμμών, με προορισμούς στη Μαύρη Θάλασσα και στη Μέση Ανατολή.

2) Την υλοποίηση των έργων υποδομής, όπως είναι για παράδειγμα την επέκταση του δού προβλήτα.

3) Την εισαγωγή ελκυστικού τιμολογίου για εμπορεύματα in transit και containers in transshipment.

4) Τη βελτίωση της υποδομής για τη διεύρυνση της επιβατικής κίνησης, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του επιβατικού τερματικού σταθμού.

5) Την αξιοποίηση και άλλων στεγασμένων χώρων εντός του λιμανιού για την πολιτιστική και κοινωνική δραστηριότητα της πόλης.

Πηγή: Ο.Λ.Θ., 1998

Συμπερασματικά μπορούμε να επισημάνουμε τη μεγάλη σημασία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης τόσο για την οικονομία της Βόρειας Ελλάδας, όσο και για τις εμπορευματικές συναλλαγές των βαλκανικών κρατών που χρησιμοποιούν την Ελεύθερη Ζώνη. Ο ρόλος του λιμανιού θα αναβαθμιστεί αδιαμφισβήτητα με την ολοκλήρωση των οδικών αξόνων και κυρίως της Εγνατίας και έτσι χάρη στην υποδομή του, που πάντως απαιτεί βελτίωση - γι αυτό άλλωστε και πραγματοποιούνται τα σχετικά έργα - θα μπορέσει να ανταποκριθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην αυξημένη ζήτηση των επόμενων ετών που θα προέρχεται από τις

υπόλοιπες χώρες της Βαλκανικής Χερσονήσου, που:

- Είναι αποκλεισμένες από τη θάλασσα (ΠΓΔΜ).
- Τα λιμάνια τους είναι λίγα και με ελλιπή εξοπλισμό (Γιουγκοσλαβία, Βουλγαρία).
- Τα λιμάνια που τις εξυπηρετούν είναι υπερφορτωμένα (Ρουμανία και Ουγγαρία που χρησιμοποιούν την Τεργέστη της Ιταλίας).

1.9.5. Λιμάνι Καβάλας

Ο Λιμένας Καβάλας έχει την ιδιαιτερότητα να είναι ουσιαστικά ένα σύστημα τριών λιμανιών, με τον καθένα από αυτούς να έχει έναν διακριτό ρόλο. Οι τρεις αυτοί λιμένες είναι ο κεντρικός λιμένας της πόλης της Καβάλας, ο λιμένας της Νέας Καρβάλης που είναι ιδιωτικός και χρησιμοποιείται από τη Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων και οι επίσης ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις της Εταιρείας Πετρελαίων Βορείου Αιγαίου (N.A.P.C.). Το όλο σύστημα αποτελεί το δεύτερο σε σημασία λιμάνι της Βόρειας Ελλάδας μετά από αυτό της Θεσσαλονίκης.

Ο κεντρικός λιμένας της Καβάλας διακινεί σε ετήσια βάση 531.000 επιβάτες και 79.600 οχήματα. Διαθέτει χερσαίο λιμενικό χώρο που ανέρχεται σε 185.000 τ.μ., 5 ράμπες για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και λιμενολεκάνη με βάθος που κυμαίνεται από 8 ως 12 μέτρα. Εκτός από τη σημαντική επιβατική κίνηση, κυρίως τους θερινούς μήνες με προορισμό το νησί της Θάσου, από το λιμένα διακινούνται χαρτί, τσιμέντο, βαμβάκι, σιτηρά, ξυλεία και γενικά φορτία. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Β.Φ.Α. χρησιμοποιούνται για την εισαγωγή πρώτων υλών (φωσφορούχα) και την εξαγωγή των παραγόμενων λιπασμάτων. Αντίστοιχα, οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Ν.Α.Ρ.Κ. χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση πετρελαίου το οποίο αντλείται από τις εγκαταστάσεις της στον Πρίνο Θάσου. Όλες οι παραπάνω εγκαταστάσεις συνδέονται με την Ε.Ο. Νο 2 (Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη), ενώ ο Νέος Λιμένας συνδέεται πλέον άμεσα και με την παράκαμψη Καβάλας. Μειονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι η πόλη δε συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, αν και βρίσκονται σε εξέλιξη έργα σύνδεσής της με αυτό (γραμμή Αμφίπολη - Καβάλα - Νέα Καρβάλη - Τοξότες Ξάνθης) όπως και το ότι το αεροδρόμιό της βρίσκεται σε απόσταση περίπου 40 χλμ. ανατολικά από αυτήν (Τ.Ε.Ε./Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας, 1995).

Από τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή του Νέου Λιμένα Καβάλας, ο οποίος βρίσκεται στην περιοχή της Νέας Καρβάλης.

Τμήμα του θα αποτελέσουν και οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Β.Φ.Α. Έχει ήδη ολοκληρωθεί η κατασκευή του προσήνεμου μώλου μήκους 430 μέτρων και βάθους – 12 μέτρων καθώς και επίχωση η οποία δημιουργεί χερσαίο χώρο 100 περίπου στρεμμάτων. Ο Νέος Λιμένας θα αποσυμφορίσει σημαντικά την κίνηση στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας, ο οποίος δε μπορεί να καλύψει ικανοποιητικά τις σημερινές ανάγκες (Ρογκάν και συνεργάτες Α.Ε., 1999).

Πολύ σημαντικό έναυσμα για την κατασκευή του νέου Λιμένος αποτέλεσε η σύνδεση της πόλης της Καβάλας με την Εγνατία Οδό και τους κάθετους άξονες αυτής. Με τον τρόπο αυτό η ενδοχώρα του λιμανιού η οποία μέχρι σήμερα περιλάμβανε τους Νομούς Καβάλας, Δράμας και Ξάνθης θα μπορεί να εξυπηρετηθεί καλύτερα. Οι τρεις αυτοί Νομοί είναι εξάλλου από τους πιο παραγωγικούς, από άποψη γεωργικών προϊόντων, της χώρας. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η πολύ σημαντική παραγωγή σταφυλιών, καπνού, δημητριακών, ζαχαρότευτλων και τοματοπολτού, μεγάλο τμήμα της οποίας εξάγεται στο εξωτερικό. Μέσω του λιμανιού τα προϊόντα αυτά μπορούν να κατευθυνθούν είτε προς τη Μέση Ανατολή είτε προς άλλα λιμάνια της Μεσογείου, ενώ μέσω της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων της τα προϊόντα που θα αφιχθούν μπορούν να καταλήξουν στις χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης. Επιπρόσθετα, σημαντικό μέρος της παραγωγής μαρμάρων, αλλά και τσιμέντου, η οποία τώρα διατίθεται στη διεθνή αγορά μέσω των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, θα μπορεί να διακινηθεί από το λιμάνι της Καβάλας. Άξιο αναφοράς είναι και το γεγονός της ύπαρξης ενδιαφέροντος από την πλευρά της Βουλγαρίας να προωθήσει τα προϊόντα της μέσω του νέου λιμένα, ο οποίος θα αποκτήσει έτσι πολύ σημαντικότερη ενδοχώρα, που θα περιλαμβάνει πλέον και περιοχές της Σόφιας, του Plondin, ίσως μέχρι και της Βάρνας και του Μπουργκάς, περιοχές που έχουν συγκεντρώσει το 50-60% της βιομηχανικής παραγωγής της Βουλγαρίας (Νάστος Γ. και Δήμου Μ., 1994)

1.9.6. Λιμάνι Αλεξανδρούπολης

Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης άρχισε να κατασκευάζεται στα μέσα περίπου του 19ου αιώνα, από την Εταιρεία Γαλλικών Σιδηροδρόμων, η οποία θεωρούσε την ύπαρξη ενός λιμανιού στην περιοχή της Θράκης απαραίτητη, προκειμένου να βρουν διέξοδο προς νέες αγορές τα προϊόντα της θρακικής ενδοχώρας. Η κατασκευή του έγινε με φρενήρεις ρυθμούς, με τους υπεύθυνους μηχανικούς να χρησιμοποιούν μέχρι και πέτρινα ερείπια από την αρχαία Μεσημβρία. Η ύπαρξη του λιμανιού και η

σύνδεσή του με το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο αποτέλεσε έναν από τους κύριους λόγους της δημιουργίας και ανάπτυξης της πόλης της Αλεξανδρούπολης (τότε Δεδέαγατς). Μάλιστα στη Συνθήκη των Σεβρών που υπογράφηκε την 1^η Αυγούστου καταγράφεται στο άρθρο 6: “Ο λιμνήν Δεδέαγατς κηρύσσεται διεθνούς ενδιαφέροντος”, γεγονός ενδεικτικό της σημασίας του για τις Μεγάλες Δυνάμεις της εποχής. (Λιμενικό Ταμείο Νομού Έβρου, 1997).

Από τότε και μέχρι τις αρχές της τελευταίας δεκαετίας το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης αποτελούσε τη μοναδική θαλάσσια διέξοδο για τα προϊόντα της Θράκης. Με τη λήξη του Ψυχρού πολέμου και τον άνεμο συνεργασίας που έπνευσε μεταξύ των κρατών της Βαλκανικής η αξία του αυξήθηκε κατά πολύ, για να κορυφωθεί με μια σειρά σημαντικών εξελίξεων, όπως η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, η δρομολόγηση του Ρ.Ε.Τρ.Ο. πρ.8 ο οποίος θα συνδέσει την πόλη της Αλεξανδρούπολης με την πρωτεύουσα της Φιλανδίας, Ελσίνκι, καθώς και με την προγραμματιζόμενη κατασκευή του πετρελαιοαγωγού που θα ξεκινάει από τον Πύργο της Βουλγαρίας και θα καταλήγει στις ακτές του Αιγαίου πελάγους, ανατολικά του λιμανιού της πόλης.

Το πιο μεγάλο ίσως πλεονέκτημα του λιμανιού είναι τα μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης που έχει και η εγγύτητά του με την πόλη και τα μεταφορικά δίκτυά της. Βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο της Αλεξανδρούπολης, με πολλές οδικές προσπελάσεις προς αυτήν και άνετους χώρους στάθμευσης και σε πολύ κοντινή απόσταση με τον επιβατικό και εμπορικό σιδηροδρομικό σταθμό και τα κέντρα αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών. Επίσης κοντά στη χερσαία ζώνη του λιμανιού είναι εγκατεστημένα ναυτικά πρακτορεία, τουριστικά γραφεία και γραφεία μεταφορών εμπορευμάτων.

Ως προς τις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές, υπάρχουν συνολικά πέντε προβλήτες και μια μαρίνα, το συνολικό μήκος των οποίων φτάνει τα 2110 μέτρα. Από τους προβλήτες διακινούνται επιβάτες προς το νησί της Σαμοθράκης και τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, καθώς και προϊόντα όπως ξυλεία, σίδερα, τσιμέντα, δημητριακά και χύδην φορτία. Επίσης, ανατολικά του λιμένος υπάρχει υποθαλάσσιος αγωγός και εξέδρα εκφόρτωσης πετρελαιοειδών, στοιχείο σημαντικό μια και εν όψει της κατασκευής του πετρελαιοαγωγού, μπορεί να θεωρηθεί πως υπάρχει ήδη ένας αρχικός πυρήνας εγκαταστάσεων καθώς και η γνώση για τη διαχείριση επικίνδυνων για το περιβάλλον προϊόντων, όπως στην περίπτωση μας το πετρέλαιο. (Λιμενικό Ταμείο Νομού Έβρου, 1997).

Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης συνδέεται με τους εξής οδικούς άξονες:

- 1) Εθνική Οδός Νο 2: Αλεξανδρούπολη – Θεσσαλονίκη – Αθήνα (αντικαθίσταται από τμήματα της Εγνατίας Οδού)
- 2) Εθνική Οδός Νο 2: Αλεξανδρούπολη – Τουρκία (υπό κατασκευή το αντίστοιχο τμήμα της Εγνατίας Οδού)
- 3) Εθνική Οδός Νο 51: Αλεξανδρούπολη – Βουλγαρία – Μαύρη Θάλασσα – Ρουμανία

Ο λιμένας συνδέεται ακόμα με τη ΒΙ.ΠΕ. και τη ΒΙΟ.ΠΕ. Αλεξανδρούπολης, καθώς και με το σιδηροδρομικό δίκτυο του Νομού αλλά και με τον αερολιμένα της πόλης.

Αυτή τη στιγμή στον λιμένα εκτελείται η Γ' φάση των έργων που έχουν ξεκινήσει από τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας και έχουν σκοπό να τον μετατρέψουν σε πραγματικό "Ευρωλιμένα". Με βάση τον υπάρχοντα προγραμματισμό, η κύρια προσπάθεια επικεντρώνεται στην κατασκευή τερματικού σταθμού διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (containers), έκτασης 150.000 τ.μ. Η χερσαία έκταση η οποία διαμορφώθηκε με κατάλληλα δάπεδα βαριάς κυκλοφορίας από οπλισμένο σκυρόδεμα, ανέρχεται συνολικά σε περίπου 120.000 τ.μ. Στην παρούσα φάση προβλέπεται επίσης η εγκατάσταση των βασικών ηλεκτρομηχανολογικών δικτύων παροχών, ώστε να εξασφαλιστεί η άμεση λειτουργία του νέου τερματικού σταθμού αμέσως μετά την προμήθεια του κατάλληλου μηχανολογικού εξοπλισμού. Προωθείται εξάλλου και η κατασκευή επιβατικού σταθμού, το κόστος του οποίου εκτιμάται σε 800 εκ. δραχμές και θα βρίσκεται πιθανότατα δίπλα στον προβλήτα εξυπηρέτησης των επιβατικών σκαφών, γεγονός που θα του εξασφαλίσει και άμεση πρόσβαση στα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα μεταφορών της πόλης. Επιπλέον έχουν ήδη ξεκινήσει οι σχετικές μελέτες για την επιλογή του χώρου στον οποίον θα εγκατασταθεί η καινούρια μαρίνα, μια και η λιμενολεκάνη της παλαιάς είναι κορεσμένη εδώ και αρκετό χρονικό διάστημα. Η θέση της νέας μαρίνας προτείνεται από το Λιμενικό Ταμείο Ν. Έβρου να είναι είτε δυτικά του επιβατικού σταθμού είτε ακόμη πιο δυτικά, σε απόσταση από το λιμάνι, στη θέση Απολλωνιάδα, όπως έχει προτείνει και ο Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού σε προκαταρκτική μελέτη του (Λιμενικό Ταμείο Νομού Έβρου, 1997).

Για τις υπόλοιπες κτιριακές εγκαταστάσεις που θα κατασκευαστούν θα απαιτηθούν περίπου 2,5 δις δραχμές. Συγκεκριμένα θα κατασκευαστούν κτιριακές εγκαταστάσεις για διοίκηση και λοιπές υπηρεσίες με εμβαδόν περίπου 1.300 τ.μ.,

σταθμός διαλογής (C.F.S.) εκτάσεως 4 στρεμμάτων, χώρος φύλαξης-αποθήκευσης του μηχανολογικού εξοπλισμού μαζί με μηχανουργείο, κτίριο εξυπηρετήσεων του προσωπικού και των εργατοτεχνιτών, αποθήκες καυσίμων και δεξαμενές 80-100 κ.μ., κτίρια ελέγχου και συντονισμού με σύγχρονη τεχνολογία μηχανογράφησης και on line επικοινωνίας. Συμπληρωματικά θα κατασκευαστεί γεφυροπλάστιγγα και θα τοποθετηθούν συστήματα ασφαλείας και συναγερμού, ενώ θα επεκταθεί περαιτέρω και η σιδηροδρομική γραμμή εντός του λιμένα, κυρίως στους νέους προβλήτες.

Συμπερασματικά, το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης έχει το σπάνιο προνόμιο να συνδέεται με πληθώρα μεταφορικών δικτύων, τα οποία του εξασφαλίζουν συνδέσεις υψηλού επιπέδου και το καθιστούν ιδιαίτερα ελκυστική επιλογή για τις μεταφορικές δραστηριότητες. Οι διεθνείς συγκυρίες του εξασφαλίζουν εξάλλου και υψηλό “φόρτο εργασίας” στο μέλλον. Ειδικά μετά το 1990 η εμπορευματική κίνηση του λιμανιού παρουσιάζει δυναμική αύξηση. Είναι ενδεικτικό πως, με βάση τις σχετικές μελέτες, ο υπό κατασκευή τερματικός σταθμός διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε πλήρη ανάπτυξη και μέχρι το 2010 θα διακινεί τουλάχιστον 160.00 εμπορευματοκιβώτια το χρόνο, κυρίως προς τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας. Σε αυτό το γεγονός θα συντελέσει άμεσα και η περάτωση της κατασκευής της Εγνατίας Οδού. Μέσω αυτού του σημαντικού οδικού άξονα, αλλά και των κάθετων συνδέσεων που θα υφίστανται, η ενδοχώρα της Αλεξανδρούπολης θα επεκταθεί εντυπωσιακά περιλαμβάνοντας και περιοχές της Βουλγαρίας και ίσως και της Ρουμανίας. Είναι σίγουρο εξάλλου ότι οι κάθετοι άξονες της Εγνατίας Οδού θα λειτουργούν ως συλλέκτες της κίνησης από Βορρά προς Νότο, κατευθύνοντας την προς το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Με την εξασφάλιση των απαραίτητων υποδομών που θα επιτρέψουν την ομαλή λειτουργία του λιμανιού και με την ολοκλήρωσή του στο πλέγμα των μεταφορικών δικτύων της χώρας αλλά και ευρύτερα, προβλέπεται να παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην αναβάθμιση της Θράκης και της Ελλάδας ως κόμβου μεταφορών στο βαλκανικό και μεσογειακό χώρο.

1.10. ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

1.10.1. Εισαγωγή

Τα αεροδρόμια στην Ελλάδα δεν υπήρξαν ποτέ αντικείμενα εκτεταμένης μελέτης και προσοχής από την πολιτεία, που από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά υιοθέτησε την τακτική κατασκευής οδικών αξόνων στον τομέα των μεταφορών, χωρίς και εκεί μεγάλη επιτυχία, καθώς ακόμη και τώρα το οδικό δίκτυο της χώρας πάσχει. Η ολοκλήρωση άλλωστε της Εγνατίας Οδού, εντάσσεται στο πλαίσιο των προσπαθειών για αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου, έστω και με καθυστέρηση αρκετών χρόνων.

Όσον αφορά στις υποδομές για αεροπορικές μεταφορές, μόλις την τελευταία δεκαετία πραγματοποιούνται προσπάθειες για την βελτίωσή τους. Παράδειγμα αποτελεί η κατασκευή του διεθνούς αεροδρομίου “Ελευθέριος Βενιζέλος” στα Σπάτα της Αθήνας, καθώς και ο εκσυγχρονισμός με βάση τα παγκόσμια “στάνταρτς” άλλων αερολιμένων όπως της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Ρόδου κ.α. (www.yme.gr).

Για την Ελλάδα, η ανάπτυξη της αεροπορικής υποδομής είναι ζωτικής σημασίας, καθώς συναρτάται άμεσα με τη σύνδεση της χώρας με τους εταίρους της στην Ευρωπαϊκή Ένωση και με την τουριστική ανάπτυξη της χώρας (το 80% περίπου των τουριστών φθάνουν στην Ελλάδα αεροπορικάς), ενώ ταυτόχρονα αποτελεί έναν από τους πλέον αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην αναπτυξιακή εξέλιξη της χώρας.

Οι δυνατότητες των περισσότερων ελληνικών αεροδρομίων έχουν ήδη ξεπεραστεί ή προβλέπεται σύντομα να ξεπεραστούν τόσο ως προς τα επιχειρησιακά δεδομένα των χώρων κίνησης των αεροσκαφών (διάδρομοι, τροχόδρομοι, δάπεδα στάθμευσης από πλευράς εδάφους), τις διατιθέμενες κτιριακές εγκαταστάσεις και τον ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό όσο και από πλευράς οργάνωσης του εναέριου χώρου, των ραδιοβοηθημάτων, των συστημάτων αεροναυτιλίας κ.λ.π. (www.yme.gr).

Στα πλαίσια επομένως της αναβάθμισης του δικτύου των ελληνικών αερολιμένων, οφείλεται να γίνουν έργα, ώστε αυτά να είναι σε θέση να καλύψουν τις υπάρχουσες και τις μελλοντικές ανάγκες. Τέτοια έργα αναμένεται να ολοκληρωθούν στη Θεσσαλονίκη, αλλά αντίστοιχες προσπάθειες δεν έχουν γίνει και στα υπόλοιπα αεροδρόμια της περιοχής μελέτης της παρούσας εργασίας (Ιωάννινα, Καστοριά, Κοζάνη, Χρυσούπολη, Καβάλας και Αλεξανδρούπολη), κάτι που είναι ομολογουμένως απαραίτητο.

Συνοπτικά και σύμφωνα με το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών οι απαιτούμενες δράσεις στην περίπτωση των αεροπορικών υποδομών στην Ελλάδα θα πρέπει:

- Να εφαρμόζουν τους εθνικούς και κοινοτικούς κανόνες που αφορούν στον ανταγωνισμό.
- Να εφαρμόζουν τους εθνικούς και κοινοτικούς κανόνες που αφορούν στις δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών.
- Να εφαρμόζουν όλες τις προαπαιτούμενες από τη σχετική νομοθεσία μελέτες ή άλλες προϋποθέσεις (π.χ. αποφάσεις συλλογικών οργάνων κλπ) προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο.
- Να τηρούν τους κοινοτικούς κανόνες και την εθνική νομοθεσία για το περιβάλλον.
- Να εφαρμόζουν τους κοινοτικούς κανόνες περί πληροφόρησης και δημοσιότητας.
- Να είναι συνεπείς προς τον γενικότερο εθνικό – περιφερειακό προγραμματισμό και τις πολιτικές άλλων τομέων σε εθνικό επίπεδο (βελτίωση ανταγωνιστικότητας, μείωση ανισοτήτων, καινοτομική προσέγγιση κ.α).
- Να είναι συνεπείς απέναντι στην Εθνική και Ευρωπαϊκή στρατηγική για την απασχόληση.

Πηγή: www.yme.gr

1.10.2. Αεροδρόμιο Ιωαννίνων

Το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων αποτελεί τυπικό παράδειγμα περιφερειακού αεροδρομίου. Πρόκειται για έναν αερολιμένα μικρών διαστάσεων αν μάλιστα συγκριθεί με τους αντίστοιχους των μεγαλύτερων ελληνικών αστικών κέντρων. Ουσιαστικά εξυπηρετεί την πόλη και τον Νομό Ιωαννίνων και υπό προϋποθέσεις τη Θεσπρωτία και τα Γρεβενά (όταν δεν βολεύουν τους ταξιδιώτες οι ώρες πτήσεων από τα αεροδρόμια του Ακτίου και της Κοζάνης αντίστοιχα). Οι πτήσεις που πραγματοποιούνται είναι από και προς την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη (τακτικές πτήσεις) για το εσωτερικό και από και προς τα Τίρανα για το εξωτερικό (έκτακτες πτήσεις). Από τον πίνακα που παρατίθεται παρακάτω φαίνεται ο μικρός αριθμός των επιβατών που επιβιβάζονται τα όσα περί περιφερειακού γράφηκαν έως τώρα για το αεροδρόμιο της πόλης.

Πίνακας 2: Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Ιωαννίνων (Μάρτιος 2000 – Μάρτιος 2001)		
	Πτήσεις εσωτερικού (Αθήνα και Θεσσαλονίκη)	Πτήσεις εξωτερικού (Τίρανα)
Αφίξεις	88314	330
Αναχωρήσεις	89569	360
Σύνολο	177883	690

Πηγή: Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων, 2001

Για τα προϊόντα που μεταφέρονται μέσω του αεροδρομίου, η πραγματικότητα είναι ότι δεν υπάρχει κάτι το αξιοσημείωτο, καθώς ο αερολιμένας στερείται cargo πτήσεων (πτήσεις με φορτίο μόνο εμπορεύματα και όχι επιβάτες), με αποτέλεσμα να μετακινούνται μόνο δέματα (Μπούρα Β., 2001).

Όσον αφορά στην Εγνατία, με την ολοκλήρωση της θα μεγαλώσει το τουριστικό κύμα προς το Νομό αλλά και τους γειτονικούς. Συνεπώς, θα υπάρξει οπωσδήποτε αύξηση της ζήτησης για πτήσεις, κυρίως από το εξωτερικό (ιδίως αν προβληθούν οι τουριστικοί χώροι και η ιστορία του τόπου). Οι εκδρομείς δε, που θα προτιμήσουν προορισμούς εκτός Ιωαννίνων (λόγου χάρη, Μέτσοβο και Δωδώνη) θα είναι σε θέση, χάρη στην Εγνατία, να τους προσεγγίζουν σύντομα και με ασφάλεια, κάτι που πριν από την ολοκλήρωσή της δεν ισχύει, τουλάχιστον σε τέτοιο μεγάλο βαθμό.

Πάντως, δεν είναι γνωστό ποιας τάξης θα είναι η παρατηρούμενη αύξηση. Αυτό εξαρτάται φυσικά και από τη διαφήμιση της περιοχής. Πιθανολογείται όμως πως δεν θα ξεπερνά το 10% (Μπούρα Β., 2001).

Εν κατακλείδι ο αερολιμένας των Ιωαννίνων είναι αυτή τη στιγμή περιφερειακής σημασίας. Η Εγνατία Οδός, αν και θα προσφέρει άμεση πρόσβαση προς αυτόν, δεν αναμένεται να μεταβάλλει ανοδικά τα μεγέθη της παρούσας επιβατικής κίνησης.

1.10.3. Αεροδρόμιο Άργους Ορεστικού Καστοριάς

Το αεροδρόμιο της Καστοριάς “Αριστοτέλης” βρίσκεται περίπου 30χλμ. από την πόλη της Καστοριάς και μόλις δύο (2) από την κωμόπολη Άργος Ορεστικό, πολύ κοντά στον εθνικό οδικό άξονα που συνδέει την Καστοριά με την Κοζάνη. Ο αερολιμένας εξυπηρετεί τις τοπικές ανάγκες και η εγκατάστασή του σχετιζόταν άμεσα με το εμπόριο της γούνας που άνθησε στην περιοχή κατά τις περασμένες δεκαετίες στην πόλη της Καστοριάς και σε ολόκληρο το Νομό. Όσο δε, λειτουργεί θα

επηρεάζει τις δραστηριότητες του Νομού και κυρίως των οικισμών που βρίσκονται υπό τη σφαίρα επιρροής του.

Πρόκειται για ένα αεροδρόμιο τοπικής σημασίας, όπως και τα υπόλοιπα της Δυτικής Μακεδονίας και της Ηπείρου, που καλύπτει τις μεταφορικές ανάγκες της περιοχής προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη και όχι για προορισμούς στο εξωτερικό (ακόμα και προς την Αλβανία, όπως συμβαίνει στα Ιωάννινα). Χαρακτηριστικό του αερολιμένα είναι το όλο και μικρότερο σύνολο των επιβατών που τον χρησιμοποιούν κατά την τελευταία δεκαετία, όπως φαίνεται και στον πίνακα που ακολουθεί παρακάτω (Μητρούση Ε. και Μπαλτάς Π., 1999)

Πίνακας 3: Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Καστοριάς (1976 – 1995)				
	Επιβάτες			
Έτος	Αναχωρήσεις	Αφίξεις	Σύνολο	Αρ. Πτήσεων
1976	4385	3948	8333	141
1977	3179	2591	5770	107
1978	4640	4184	8824	298
1979	6173	5893	12066	318
1980	5449	5062	10511	302
1981	4478	3324	7802	472
1982	2990	2955	5945	282
1983	3199	3434	6633	283
1984	3584	3802	7386	318
1985	4941	5036	9977	489
1986	5300	5111	10411	564
1987	5157	5128	10285	639
1988	4727	4852	9579	612
1989	4890	4827	9717	615
1990	3540	3797	7337	616
1991	2690	2658	5348	586
1992	3473	3396	6869	407
1993*	1875	2168	4043	203
1994	3294	3286	6580	445
1995	3506	3602	7108	454

* Το αεροδρόμιο παρέμεινε επί τρίμηνο κλειστό λόγω διαπλάτυνσης του διαδρόμου

Πηγή: ΥΠΑ, 2001

Η εξήγηση πιθανόν βρίσκεται στην παρακμή του εμπορίου της γούνας που από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 εμφάνισε πτωτική τάση και επομένως οι εμπορικές δραστηριότητες γνώρισαν μια ύφεση στο σύνολό τους (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1999). Έτσι η ζήτηση για μεταφορά με αεροπορικές πτήσεις από και προς την Καστοριά μειώθηκε, τόσο όσον αφορά στην επιβατική κίνηση, όπως είδαμε στον προηγούμενο πίνακα, όσο και στην εμπορευματική που από τους σχεδόν 100 τόνους του 1976, κατέληξε στους 15 το 1995, με τάσεις περαιτέρω μείωσης (δες επόμενο πίνακα).

Πίνακας 4: Εμπορευματική κίνηση αεροδρομίου Καστοριάς (1976 – 1995)				
	Εμπορεύματα (τόνοι)			
Έτος	Αναχωρήσεις	Αφίξεις	Σύνολο	Αρ. Πτήσεων
1976	47	50	97	141
1977	29	25	54	107
1978	35	30	65	298
1979	45	39	84	318
1980	32	37	69	302
1981	20	20	40	472
1982	12	10	22	282
1983	11	10	21	283
1984	2	8	10	318
1985	3	11	14	489
1986	11	12	23	564
1987	4	8	12	639
1988	7	7	14	612
1989	4	5	9	615
1990	2	4	6	616
1991	3	6	9	586
1992	7	4	11	407
1993*	7	2	9	203
1994	13	4	17	445
1995	12	3	15	454

* Το αεροδρόμιο παρέμεινε επί τρίμηνο κλειστό λόγω διαπλάτυνσης του διαδρόμου

Πηγή: ΥΠΑ, 2001

Με την ολοκλήρωση της Εγνατίας αναμένεται αύξηση της κίνησης του αερολιμένα. Αυτό γιατί αφενός μεν θα γίνουν γνωστότεροι και πιο εύκολα

προσπελάσιμοι οι τουριστικοί χώροι της περιοχής (λίμνη Ορεστιάδα, χιονοδρομικό κέντρο Πισοδερίου), αφετέρου δε θα είναι ταχύτερη η πρόσβαση των κατοίκων από την άλλη πλευρά των συνόρων με αποτέλεσμα τις στενότερες εμπορικές και πολιτιστικές σχέσεις.

Είναι σχεδόν βέβαιο λοιπόν ότι η Εγνατία θα προκαλέσει οικονομική αναζωογόνηση στην περιοχή και συνεπακόλουθα αύξηση στη ζήτηση για τις αερομεταφορές. Με βάση τα παραπάνω υιοθετείται ένα μοντέλο αύξησης της κίνησης κατά 6% (μεγαλύτερο από τις εκτιμήσεις σε εθνικό επίπεδο) μέχρι το 2010. Εδώ να σημειωθεί η επιφύλαξη πως προς το τέλος της χρονικής αυτής περιόδου πιθανόν να παρατηρηθούν φαινόμενα κορεσμού, όπως και στις διεθνείς αερομεταφορές (Μητρούση Ε. κ.α., 1999). Πάντως με τον ρυθμό αύξησης που αναφέρθηκε, οι επιβάτες που θα χρησιμοποιήσουν τον αερολιμένα θα είναι:

- 12.729 το έτος 2005 και
- 17.035 το έτος 2010.

δηλαδή σχεδόν οι διπλάσιοι το 2005 και οι τριπλάσιοι το 2010 σε σχέση με το 1995 (7018 επιβάτες).

1.10.4. Αεροδρόμιο Κοζάνης

Ο κρατικός αερολιμένας της Κοζάνης χωροθετείται σε απόσταση περίπου 15 χιλιομέτρων από την πόλη και ιδρύθηκε το 1967. Η σημασία του είναι τοπική, καθώς εξυπηρετεί το Νομό Κοζάνης και πιθανόν τις ανάγκες του γειτονικού Νομού Γρεβενών. Σύμφωνα με τα λεγόμενα των αρμόδιων φορέων (Χατζηδάκης Β., 2001), τα προηγούμενα χρόνια η επιβατική κίνηση είχε αυξηθεί λόγω κυρίως της χρήσης μεγαλύτερων αεροπλάνων από πλευράς της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας που συνδέει το αεροδρόμιο με αυτό της Αθήνας και τώρα έχει πλέον σταθεροποιηθεί περίπου στους 7200 - 7500 επιβάτες ανά έτος όπως προκύπτει από τον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 5: Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κοζάνης (1998 – 2000)			
	Επιβάτες		
Έτος	Αναχωρήσεις	Αφίξεις	Σύνολο
1998	3640	3650	7290
1999	3540	3610	7150
2000	3756	3760	7516

Πηγή: Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης, 2001

Για το 2001 πάντως, παρατηρείται κάμψη της συνολικής επιβατικής κίνησης κατά 10 έως 20%, εξαιτίας της χρήσης του νέου αεροδρομίου των Σπάτων, το οποίο είναι πιο ακριβό από το Ελληνικό και βρίσκεται περισσότερο μακριά από την Αθήνα από ότι το προηγούμενο. Αυτό έχει σαν συνέπεια μεγαλύτερες τιμές στα εισιτήρια και επιμήκυνση του απαιτούμενου χρόνου για την άνοδο ή την κάθοδο από και προς την Αθήνα, γεγονός που οδηγεί τους ταξιδιώτες να προτιμήσουν άλλα μέσα, όπως τα ΚΤΕΛ.

Αναφορικά με τα εμπορεύματα, αναφέρεται πως οι ποσότητες που διακινούνται ετησίως είναι ασήμαντες, γεγονός που εξηγεί και την ανυπαρξία κάποιων cargo πτήσεων. Τα μόνα εμπορεύματα που διακινούνται είναι ορισμένα δέματα συνολικού βάρους 15 τόνων για κάθε χρόνο.

Όσον αφορά στην Εγνατία, η ολοκλήρωσή της αναμένεται να προκαλέσει κάποια μικρή αύξηση του συνολικού αριθμού επιβατών. Η αύξηση αυτή θα οφείλεται κυρίως στις μεγαλύτερες τουριστικές ροές, είτε από το εξωτερικό είτε από το εσωτερικό, που θα διοχετεύονται κατά βάση στην περιοχή των Γρεβενών και λιγότερο στις γύρω περιοχές της Κοζάνης, που δεν φημίζονται άλλωστε για το φυσικό τους κάλλος, εκτός από το τμήμα του Νομού κοντά στο Νομό Ημαθίας (Αλιάκμονας, μοναστήρι Παναγίας Σουμελά και όρος Βέρμιο) και το οποίο ο εκδρομέας δύναται να επισκεφθεί χρησιμοποιώντας σαν ενδιάμεσο σταθμό αντί του αερολιμένα της Κοζάνης, το αεροδρόμιο "Μακεδονία" της Θεσσαλονίκης.

1.10.5. Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης

Το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης έχει κατασκευαστεί σε απόσταση 15 χλμ. περίπου από την πόλη. Είναι το δεύτερο σε μέγεθος και σημασία αεροδρόμιο της χώρας. Εξυπηρετεί 2.000.000 επιβάτες και υποδέχεται πάνω από 20.000 αεροσκάφη ετησίως. Η κατάστασή του δεν είναι η καλύτερη δυνατή και απαιτούνται έργα επέκτασης τα οποία έχουν δρομολογηθεί (www.yme.gr). Ο όγκος της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης του αεροδρομίου φαίνεται στους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 6: Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Θεσσαλονίκης (1998 - 2001)								
Έτος	Κίνηση εσωτερικού				Κίνηση εξωτερικού			
	Αφίξεις	Μεταβ. (%)	Αναχω- ρήσεις	Μεταβ. (%)	Αφίξεις	Μεταβ. (%)	Αναχω- ρήσεις	Μεταβ. (%)
1998	522711	-	521830	-	844645	-	851143	-

1999	668101	27.8%	665778	27.6%	932476	10.4%	939420	10.4%
2000	770151	15.3%	759414	14.1%	1003532	7.6%	1010556	7.6%
2001	289719	-62.4%	290114	-61.8%	284634	-71.6%	246494	-75.6%

* Για το έτος 2001 τα στοιχεία αφορούν μέχρι 31/5

Πηγή: Υ.Π.Α, 2001

Πίνακας 7: Εμπορευματική κίνηση αεροδρομίου Θεσσαλονίκης (1998 – 2001)

Έτος	Κίνηση εσωτερικού				Κίνηση εξωτερικού			
	Αφίξεις	Μεταβ. (%)	Αναχωρήσεις	Μεταβ. (%)	Αφίξεις	Μεταβ. (%)	Αναχωρήσεις	Μεταβ. (%)
1998	4748957	-	2013169	-	2071333	-	4025038	-
1999	3122926	-34.2%	1487010	-26.1%	2536276	22.4%	3619831	-10.1%
2000	1979958	-36.6%	1760971	18.4%	2491869	-1.8%	4124180	13.9%
2001	564767	-71.5%	635370	-63.9%	932588	-62.6%	1726091	-58.1%

* Για το έτος 2001 τα στοιχεία αφορούν μέχρι 31/5

Πηγή: Υ.Π.Α, 2001

Με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και την ολοκλήρωση των έργων εντός του αεροδρομίου, αναμένεται αύξηση της συνολικής κίνησης, καθώς η πόλη θα αποκτήσει χαρακτήρα διαμετακομιστικού κόμβου, όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και για τα Βαλκάνια. Το αεροδρόμιο θα συνδέεται ταχύτατα με τα παραθεριστικά κέντρα (θερινά και χειμερινά) της Βόρειας Ελλάδας και των γειτονικών κρατών (Καναβάκης Ι., 2001). Ακόμη, λόγω του παγκόσμιου χαρακτήρα του θα αποτελέσει ενδιάμεσο σταθμό για όσους επιθυμούν να κινηθούν προς πόλεις της Αλβανίας, της Π.Γ.Δ.Μ. και της Βουλγαρίας, οι οποίες θα συνδέονται μέσω της Εγνατίας, των καθέτων αξόνων και του P.E.Tr.C. nr 8 με τη Θεσσαλονίκη.

Επομένως η Εγνατία Οδός θα καταστήσει τη Θεσσαλονίκη και το αεροδρόμιο της κέντρο των Βαλκανίων και θα δημιουργήσει ισχυρότερες σχέσεις της πόλης με τη φυσική της ενδοχώρα που δεν είναι άλλη από τα προς βορρά ευρισκόμενα γειτονικά κράτη.

1.10.6. Αεροδρόμιο Χρυσούπολης Καβάλας

Ο κρατικός αερολιμένας Καβάλας βρίσκεται πολύ κοντά στην Χρυσούπολη (5 χλμ.) και 40 χλμ. από την Καβάλα. Λόγω της χωροθέτησής του μπορεί να καλύψει τις ανάγκες των Νομών Ξάνθης και Δράμας (Ξάνθη και Δράμα απέχουν από το

αεροδρόμιο 40 και 75 χλμ. αντίστοιχα). Ο εν λόγω αερολιμένας συνδέεται με Αθήνα και Ηράκλειο (πτήσεις εσωτερικού) και για το 2001 με 16 πόλεις σε 8 χώρες του εξωτερικού (Γερμανία, Τσεχία, Σλοβακία, Αγγλία, Αυστρία, Δανία, Πολωνία και Νορβηγία και μεταξύ άλλων πόλεις σαν το Μόναχο, το Λονδίνο, η Βιέννη, η Φρανκφούρτη, το Μάντσεστερ και η Κοπεγχάγη κ.α.). Η επιβατική και εμπορευματική κίνηση του αερολιμένα φαίνεται στους παρακάτω πίνακες (Καραντέλος Γ., 2001).

Πίνακας 8: Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Καβάλας (1978 – 2000)								
Έτος	Κίνηση εσωτερικού				Κίνηση εξωτερικού			
	Αφίξεις	Μεταβ.	Αναχω- ρήσεις	Μεταβ.	Αφίξεις	Μεταβ.	Αναχω- ρήσεις	Μεταβ.
1978	22395	-	22460	-	-	-	-	-
1979	23723	5,9%	24336	8,4%	-	-	-	-
1980	25188	6,2%	24790	1,9%	-	-	-	-
1981	28650	13,7%	28550	15,2%	-	-	-	-
1982	41678	45,5%	42607	49,2%	-	-	-	-
1983	45102	8,2%	45330	6,4%	1509	-	1359	-
1984	56966	26,3%	56620	24,9%	2362	56,5%	1834	35,0%
1985	58746	3,1%	58138	2,7%	5611	137,6%	5278	187,8%
1986	64274	9,4%	63326	8,9%	15745	180,6%	15656	196,6%
1987	58758	-8,6%	56084	-11,4%	18721	18,9%	18506	18,2%
1988	60334	2,7%	58256	3,9%	22050	17,8%	22325	20,6%
1989	56977	-5,6%	55862	-4,1%	25568	16,0%	25582	14,6%
1990	48695	-14,5%	47502	-15,0%	27682	8,3%	26561	3,8%
1991	41022	-15,8%	38721	-18,5%	18986	-31,4%	25568	-3,7%
1992	43130	5,1%	40615	4,9%	37691	98,5%	37390	46,2%
1993	42075	-2,4%	39792	-2,0%	57082	51,4%	57207	53,0%
1994	43567	3,5%	41233	3,6%	74546	30,6%	73480	28,4%
1995	52426	20,3%	51419	24,7%	68116	-8,6%	68338	-7,0%
1996	55031	5,0%	53552	4,1%	74324	9,1%	74591	9,2%
1997	70337	27,8%	69397	29,6%	79628	7,1%	80679	8,2%
1998	64089	-8,9%	63788	-8,1%	65466	-17,8%	63979	-20,7%
1999	78088	21,8%	79250	24,2%	83578	27,7%	83532	30,6%
2000	99667	27,6%	102063	28,8%	100183	19,9%	100445	20,2%

Πηγή: Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας, 2001

Πίνακας 9: Εμπορευματική κίνηση αεροδρομίου Καβάλας								
Έτος	Εμπορεύματα (Kg)				Ταχυδρομείο (Kg)			
	Αφί- ξεις	Μεταβ.	Αναχω- ρήσεις	Μεταβ.	Αφί- ξεις	Μεταβ.	Αναχω- ρήσεις	Μεταβ.
1996	26545	-	20500	-	268056	-	37974	-
1997	44777	68,7%	50926	148,4%	674343	151,6%	160873	323,6%
1998	49335	10,2%	67566	32,7%	411580	-39,0%	167067	3,9%
1999	48112	-2,5%	33544	-50,4%	628107	52,6%	15601	-90,7%
2000	58308	21,2%	55573	65,7%	859094	36,8%	12755	-18,2%

Πηγή: Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας, 2001

Η κίνηση στον αερολιμένα, επιβατική και εμπορευματική, είναι αυξημένη εάν τη συγκρίνουμε με τα υπόλοιπα αεροδρόμια της Βόρειας Ελλάδας, εξαιρουμένου βέβαια αυτού της Θεσσαλονίκης, που είναι και το σπουδαιότερο στην περιοχή. Σχετικά λοιπόν με την κίνηση έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

1. Η συνολική επιβατική κίνηση στις πτήσεις εσωτερικού έχει πενταπλασιαστεί από το 1978 έως το 2000 και υπερδιπλασιαστεί κατά την τελευταία δεκαετία. Το γεγονός οφείλεται στην αύξηση των πτήσεων, με τον εκσυγχρονισμό του αεροδρομίου.

2. Η συνολική επιβατική κίνηση στις πτήσεις εξωτερικού είναι οριακά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη του εσωτερικού, κάτι που σχετίζεται άμεσα με τις ολοένα διογκούμενες θερινές τουριστικές ροές προς τις παραλίες της Καβάλας και τη Θάσο. Επίσης οφείλεται στη μεγαλύτερη άνεση των Ελλήνων μεταναστών της Γερμανίας να επιστρέφουν στα πάτρια εδάφη (η ευρύτερη περιοχή αποτελεί τη γενέτειρα σημαντικού τμήματος των μεταναστών της δεκαετίας του 1960).

3. Η συνολική επιβατική κίνηση, εσωτερικού και εξωτερικού, παρουσίασε ταυτόχρονα κάμψη μόνο το 1991 και το 1998. Πιθανολογείται ότι αυτό συνέβη το 1991 εξαιτίας του Πολέμου στον Κόλπο και των οικονομικών δυσχερειών στις χώρες του τέως Ανατολικού Μπλοκ και το 1998 λόγω των οξυμένων πολιτικών προβλημάτων στη Βαλκανική Χερσόνησο (απειλές βομβαρδισμού από NATO σε Γιουγκοσλαβία) και των χτυπημάτων στο Ιράκ από τους Αγγλοαμερικάνους.

4. Η συνολική εμπορευματική κίνηση είναι πολύ μεγαλύτερη από ότι στα υπόλοιπα αεροδρόμια (πλην της Θεσσαλονίκης). Τα εμπορεύματα που μεταφέρονται είναι κυρίως πρώτες ύλες, μηχανήματα, ενδύματα και σε εξαιρετικές περιπτώσεις νωπά ψάρια που προωθούνται στο εξωτερικό (κυρίως Γερμανία).

Από τα παραπάνω συνάγεται εύκολα το συμπέρασμα ότι το αεροδρόμιο της Χρυσούπολης Καβάλας είναι το δεύτερο σημαντικότερο σε ολόκληρη την Βόρεια Ελλάδα. Ο κυριότερος λόγος έχει να κάνει με την περιοχή που εξυπηρετεί στην οποία συγκεντρώνονται μεγάλα αστικά κέντρα (Καβάλα, Ξάνθη, Δράμα κ.α.) και σημαντικοί τουριστικοί προορισμοί (παράλια Καβάλας, Θάσος). Με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού η κίνηση του αεροδρομίου θα παρουσιάσει άνοδο και για έναν άλλο σημαντικό λόγο: ο αερολιμένας τότε θα είναι σε θέση να υποκαταστήσει και να αποσυμφορήσει σε αρκετές περιπτώσεις αυτόν της Θεσσαλονίκης, καθώς πλέον οι χρονοαποστάσεις (συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου που απαιτείται για κάποιον ταξιδιώτη να εξέλθει του αεροδρομίου μετά την προσγείωση του αεροπλάνου που τον μεταφέρει σε αυτό) από σχεδόν οποιοδήποτε σημείο ανατολικά της Θεσσαλονίκης θα είναι μικρότερες από ότι από τη συμπρωτεύουσα. Επομένως ο τουρίστας που θα επισκεφθεί τα θερινά (το καλοκαίρι) ή τα χειμερινά (τον χειμώνα) θέρετρα της Ανατολικής Μακεδονίας και της Θράκης ή ο μόνιμος κάτοικος των περιοχών αυτών που θα έρθει από το εσωτερικό ή το εξωτερικό, θα προτιμήσει την Χρυσούπολη εξαιτίας της εγγύτητάς της με τον προορισμό του και της ευελιξίας που θα του παρέχει ένα πιο μικρό, λιγότερο επιβαρυνόμενο από πλευράς κίνησης, αλλά άρτια εξοπλισμένο αεροδρόμιο.

1.10.7. Αεροδρόμιο Αλεξανδρούπολης

Το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης απέχει 4 χλμ. από την πόλη και βρίσκεται στην περιοχή του Απαλού. Η σημασία του περιορίζεται σε τοπικό επίπεδο, καθώς εξυπηρετεί μόνο τους Νομούς Έβρου και Ροδόπης. Η επιβατική και εμπορευματική του κίνηση την τριετία 1998 – 2000 για την οποίαν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, φαίνεται στους παρακάτω πίνακες και μπορεί να συγκριθεί με εκείνη του αεροδρομίου των Ιωαννίνων, αν και είναι μικρότερη από την αντίστοιχη στα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας.

Πίνακας 10: Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Αλεξανδρούπολης (1998 – 2000)				
Έτος	Εσωτερικό		Εξωτερικό	
	Αφίξεις-αναχωρήσεις	Μεταβολή (%)	Αφίξεις-αναχωρήσεις	Μεταβολή (%)
1998	96724		142	-

1999	120807	24.90%	0	-
2000	165129	36.69%	2682	-

Πηγή: Υ.Π.Α., 2001

Πίνακας 11: Εμπορευματική κίνηση αεροδρομίου Αλεξανδρούπολης (μόνο εσωτερικού)				
Έτος	Εμπορεύματα (χλγ.)		Ταχυδρομείο (χλγ.)	
	Αφίξεις- αναχωρήσεις	Μεταβολή (%)	Αφίξεις- αναχωρήσεις	Μεταβολή (%)
1998	31464	-	58305	-
1999	27400	-12.9%	46031	-21.1%
2000	31862	16.3%	60296	31.0%

Πηγή: Υ.Π.Α., 2001

Σύμφωνα με την άποψη των αρμοδίων του αεροδρομίου (Λογοθέτη Ι, 2001), η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού καθώς και η πιθανή επέκτασή της προς την Κωνσταντινούπολη αλλά και ο κάθετος άξονας προς τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα θα δημιουργήσει αυξητικές τάσεις στη συνολική κίνηση του αερολιμένα εξαιτίας των ισχυρότερων διακρατικών συνδέσεων που θα υφίστανται πλέον. Πιθανώς τότε η Αλεξανδρούπολη με το αεροδρόμιό της να λειτουργήσει εναλλακτικά της Κωνσταντινούπολης, μια και είναι πιθανό να προσελκύσει δεχθεί τουρίστες που θα μετακινηθούν προς την Ευρωπαϊκή Τουρκία. Ίσως επίσης να λειτουργήσει και ως πόλος έλξης των τουριστών που θα κινηθούν προς τα χειμερινά θέρετρα της Νότιας Βουλγαρίας (Μπόροβets, Μπάνσκο κλπ.) αλλά και προς τις ιαματικές πηγές της Τραϊανούπολης, της Στάρα Ζαγόρα και του Χάσκοβο, με τα οποία θα συνδέεται μέσω του κάθετου άξονα Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο.

Τέλος, το αεροδρόμιο θα υποδεχθεί και τμήμα της τουριστικής κίνησης που θα κατευθύνεται προς τις ακόμη άγνωστες παραλίες της Θράκης αλλά και προς τους γνωστούς τουριστικούς προορισμούς του Νομού Έβρου, όπως το Δέλτα του ομώνυμου ποταμού ή το νησί της Σαμοθράκης.

1.11. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα επεξηγηθούν οι προβλέψεις που προκύπτουν όσον αφορά στους κυκλοφοριακούς φόρτους της Εγνατίας Οδού (πίνακες 12 έως 15 από Ερατοσθένης ΕΠΕ) για τα έτη 2005 και 2010. Εδώ να αναφερθεί πως τα αποτελέσματα, που επεξηγούνται από τους συγγραφείς της παρούσης διπλωματικής εργασίας, παρουσιάζουν μεγάλη ομοιότητα και σχεδόν απόλυτη αναλογικότητα και στις δυο περιπτώσεις, κάτι που σημαίνει ότι οι μεταβολές μεταξύ των ετών είναι σχεδόν ίσες (σε ποσοστιαίες μονάδες) σε κάθε τμήμα ολόκληρης της Εγνατίας Οδού.

Διατρέχοντας τον άξονα κατά την διεύθυνση Δύση - Ανατολή παρατηρούμε αρχικά ότι το σύνολο των οχημάτων μειώνεται περίπου στο μισό, γεγονός που οφείλεται στην ύπαρξη της παραλιακής οδού που συνδέει την Ηγουμενίτσα με την Πάργα (τουριστικός προορισμός) και την Πρέβεζα (κόμβος για μετακίνηση προς την υπόλοιπη Δυτική Ελλάδα και την Πελοπόννησο). Όσο μάλιστα δεν κατασκευάζεται η Ιόνια Οδός, τόσο περισσότερο θα χρησιμοποιείται αυτός ο άξονας.

Επόμενο αξιοσημείωτο γεγονός είναι η δραστική μείωση των οχημάτων από το Μέτσοβο έως τα Γρεβενά και η ταυτόχρονη εκτίναξη του ποσοστού των βαρέων οχημάτων επί του συνόλου των οχημάτων που αναμένεται να κινηθούν κατά τα έτη 2005 και 2010. Η εξήγηση που μπορεί να δοθεί είναι ότι αφενός μεν το Μέτσοβο αποτελεί δημοφιλή προορισμό για τους τουρίστες, αλλά και τους Ηπειρώτες (ιδιαίτερα τους κατοίκους των Ιωαννίνων), αφετέρου δε, το τμήμα Μέτσοβο - Γρεβενά, είναι ο μόνος διάδρομος που δύνανται να χρησιμοποιήσουν τα βαρέα οχήματα για τις μεταφορές των προϊόντων προς την υπόλοιπη Βόρεια Ελλάδα. Πιθανώς ένας επιπρόσθετος λόγος για την αύξηση των βαρέων οχημάτων να αποτελεί και η σύνδεση των Ιωαννίνων με την Αλβανία μέσω Κακαβιάς που θα διοχετεύει στο τμήμα που ενδιαφέρει, τους φόρτους από την Αλβανία προς τη Θεσσαλονίκη και γενικότερα προς τη Βόρεια Ελλάδα.

Ακολουθώντας την χάραξη της οδού στη Δυτική Μακεδονία, προκαλεί ενδιαφέρον η ελάττωση του προβλεπόμενου κυκλοφοριακού φόρτου στο τμήμα Καλαμιά - Κοζάνη. Εδώ είναι λογικό να υποτεθεί ότι στο ύψος του κόμβου της Καλαμιάς οι οδηγοί που κατευθύνονται προς την Κοζάνη ή απομακρύνονται από αυτήν προτιμούν να χρησιμοποιούν τη νότια πύλη της πόλης με αποτέλεσμα η κίνηση στο αντίστοιχο τμήμα της Εγνατίας να περιορίζεται. Οι μόνοι που όπως φαίνεται κινούνται πάνω σε αυτό το τμήμα είναι όσοι αποφεύγουν την πόλη της Κοζάνης.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό αποτελεί και ο διπλασιασμός του φόρτου που αναμένεται να παρατηρηθεί από τη Βέροια προς τη Θεσσαλονίκη, γεγονός που καταδεικνύει την ισχυρή σύνδεση των πόλεων αυτών τόσο στο επίπεδο μεταφοράς εμπορευμάτων, όσο και στο επίπεδο της επιβατικής κίνησης.

Στη συνέχεια άξια προσοχής είναι η σημαντική μείωση (περίπου 30%) της κίνησης στο τμήμα Αλεξάνδρεια - Κλειδί. Η εξήγηση είναι ότι η Π.Ε.Ο. (Παλιά Εθνική Οδός) Θεσσαλονίκης - Αθηνών συναντά στην Αλεξάνδρεια την Εγνατία Οδό και προσφέρει στους οδηγούς μια ταχεία εναλλακτική λύση για κίνηση από και προς τη Θεσσαλονίκη, χωρίς την καταβολή πρόσθετου χρηματικού τιμήματος (διόδια επί της ΠΑΘΕ στα Νέα Μάλγαρα).

Προσεγγίζοντας το ΠΣ της Θεσσαλονίκης ο προβλεπόμενος κυκλοφοριακός φόρτος αυξάνεται (σχεδόν διπλασιάζεται), όμως μεταξύ Καλοχωρίου και Ευκαρπίας το σύνολό του ελαττώνεται (πάνω από 60%), για να υπερτετραπλασιαστεί στο τμήμα Ευκαρπία - Λητή. Για την αρχική αύξηση ευθύνεται η προσθήκη του υπάρχοντος φόρτου στην ΠΑΘΕ (εκεί όπου ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδός συμπίπτουν), ενώ η μείωση οφείλεται αρχικά (τμήμα Καλοχώρι - Νέα Μαγνησία) στο ότι τα ΙΧ αυτοκίνητα καταλήγουν στο κέντρο της πόλης (εξού και η έκρηξη του ποσοστού των βαρέων οχημάτων επί του συνόλου, περίπου 50%) και αργότερα στη χρήση της περιφερειακής κατά βάση από τα ΙΧ αυτοκίνητα (καθώς τα βαρέα οχήματα μειώνονται λόγω του τέλους της περιοχής της ΒΠΠΕ). Για τον υπερτετραπλασιασμό του συνόλου των οχημάτων και την ακόμη μεγαλύτερη καθίζηση του ποσοστού των βαρέων οχημάτων στο επόμενο τμήμα, ευθύνεται η μεγάλη χρήση της περιφερειακής από τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης ακόμα και όταν η αφετηρία και ο προορισμός τους είναι εντός του ΠΣ.

Απόδειξη αυτού είναι και η δραστική μείωση του συνόλου του προβλεπόμενου κυκλοφοριακού φόρτου από τη Λητή και πέρα, καθώς σε αυτό το τμήμα κινούνται μόνο όσοι θέλουν να κατευθυνθούν προς την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη. Γι αυτό άλλωστε το ποσοστό των βαρέων οχημάτων τείνει προς το συνολικό μέσο όρο της Εγνατίας Οδού, παραμένοντας πάντως χαμηλότερα αυτού, εξαιτίας πιθανώς της μετακίνησης των κατοίκων του Νομού Θεσσαλονίκης από και προς αυτήν για ιδιωτικούς λόγους (υπηρεσίες, εργασία, δεύτερη κατοικία εκτός πόλης, κ.α.).

Από τον ποταμό Στρυμόνα και ανατολικότερα ο συνολικός προβλεπόμενος κυκλοφοριακός φόρτος βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα, εκτός του τμήματος Άσπρα Χώματα - Χρυσούπολη (και λιγότερο στο Άγιος Σύλλας - Άσπρα Χώματα). Ο

λόγος της μειωμένης κίνησης είναι κατά βάση η ανυπαρξία κάποιου μεγάλου πόλου έλξης (μείωση ΙΧ οχημάτων), όπως η Θεσσαλονίκη, καθώς και οι περιορισμένες εμπορικές συναλλαγές με τα γειτονικά κράτη (δες την κίνηση των τελωνείων Κήπων, Ορμενίου και Καστανέων), που ελαττώνει τον αριθμό των βαρέων οχημάτων. Ο σχετικά αυξημένος φόρτος στα τμήματα που αναφέρθηκαν οφείλεται στην κίνηση, που οπωσδήποτε η Καβάλα έλκει (μεγαλύτερο αστικό κέντρο σε σχέση με τα υπόλοιπα της Ανατολικής Μακεδονίας και της Θράκης, γι αυτό και το μειωμένο ποσοστό των βαρέων οχημάτων) και στη χωροθέτηση της ΒΙΠΕ της Καβάλας στη Νέα Καρβάλη, λίγο μετά τα Άσπρα Χώματα στο δρόμο προς τη Χρυσούπολη.

Τέλος, να σημειωθεί το διογκωμένο ποσοστό των βαρέων οχημάτων στα τμήματα Χρυσούπολη - Βαφέικα (παρακάμψη Ξάνθης), Κομοτηνή 1 - Κομοτηνή 2 (παρακάμψη Κομοτηνής) και Αρδάνιο - Κήποι (σύνορα με Τουρκία). Αυτά πιθανότατα θα οφείλονται, στις δύο πρώτες περιπτώσεις στην είσοδο στις πόλεις των τοπικών ΙΧ οχημάτων και όχι των φορτηγών που χρησιμοποιούν την παρακάμψη τους, ενώ στην τρίτη περίπτωση, στην αναμενόμενη κίνηση των βαρέων οχημάτων προς την Τουρκία, τη στιγμή που τα ΙΧ οχήματα (κυρίως χρησιμοποιούμενα για τουριστικούς ή εμπορικούς σκοπούς) που ακολουθούν την οδό αυτή, είναι πολύ περιορισμένα.

Κλείνοντας, πρέπει να αναφερθούν έστω και κωδικοποιημένα ορισμένα στοιχεία που προέκυψαν κατά τη μελέτη του κυκλοφοριακού φόρτου της Εγνατίας Οδού. Αυτά είναι:

- Η ισχυρή έλξη του κυκλοφοριακού φόρτου από τη Θεσσαλονίκη.
- Η αύξηση του ποσοστού των βαρέων οχημάτων στις παρακάμψεις των αστικών κέντρων.
- Η ισοδύναμη χρήση του δυτικού και του ανατολικού τομέα της Εγνατίας Οδού.
- Η αύξηση της κίνησης στους κόμβους από όπου ξεκινούν οι κάθετοι άξονες (Ιεροπηγή, Εύζωνοι κ.α.).

Πίνακας 12: ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 2005											
ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΕΣΟΥ ΡΥΘΜΟΥ ΑΥΞΗΣΗΣ ΑΕΠ 3%											
α/α	Οδικός Σύνδεσμος	Κόμβος αρχής	Κόμβος τέλους	Μήκος	Φόρτοι βαρέων οχημάτων Α-Β	Φόρτοι βαρέων οχημάτων Β-Α	Βαρέα οχήματα (ΜΕΑ)	Βαρέα οχήματα	Ελαφριά οχήματα	Σύνολο οχημάτων	Ποσοστό βαρέων οχημάτων
1	Ηγουμενίτσα-Μεσοβούνι	1001	1004	8,8	2540	2706	5247	1749	4066	5815	30%
2	Μεσοβούνι-Νεοχώρι	1004	613	12,3	1411	1423	2834	945	2350	3295	29%
3	Νεοχώρι-Τύρια	613	1009	26,8	1294	1277	2571	857	1805	2662	32%
4	Τύρια-Δωδώνη	1009	631	10,6	1294	1277	2571	857	1805	2662	32%
5	Δωδώνη-Ιονία Οδός	631	1012	5,2	1526	1470	2996	999	2056	3055	33%
6	Ιονία Οδός-Ιωάννινα	1012	618	3,5	1470	1414	2885	962	1979	2941	33%
7	Ιωάννινα-Αραχθος	618	1014	21,7	2407	2309	4716	1572	1806	3378	47%
8	Αραχθος-Μέτσοβο	1014	614	17,4	2474	2373	4847	1616	1887	3503	46%
9	Μέτσοβο-Παναγιά	614	615	16,0	563	607	1170	390	491	881	44%
10	Παναγιά-Παναγιά Τρικάλων	615	1025	3,5	488	560	1047	349	459	808	43%
11	Παναγιά Τρικάλων-Γρεβενά 1										
12	Γρεβενά 1-Γρεβενά 2	561	562	6,5	2057	2163	4220	1407	1950	3357	42%
13	Γρεβενά 2-Ιεροπηγή	562	791	15,1	2001	2104	4105	1368	1897	3265	42%
14	Ιεροπηγή-Σιάτιστα	791	1030	4,0	4213	4355	8569	2856	6526	9382	30%
15	Σιάτιστα-Καλαμιά	1030	1033	11,5	4134	4274	8408	2803	6404	9207	30%
16	Καλαμιά-Κοζάνη	1033	1034	12,2	1819	2071	3891	1297	2164	3461	37%
17	Κοζάνη-Πολύμυλος	1034	772	22,0	3375	3717	7092	2364	4484	6848	35%
18	Πολύμυλος-Βέροια	772	620	25,7	3375	3717	7092	2364	4484	6848	35%
19	Βέροια-Κουλούρα	620	1035	8,6	8060	8342	16402	5467	11132	16599	33%
20	Κουλούρα-Αλεξάνδρεια	1035	381	14,1	8060	8342	16402	5467	11132	16599	33%
21	Αλεξάνδρεια-Κλειδί	381	1037	12,0	5576	5646	11222	3741	8235	11976	31%
22	Κλειδί-Κλειδί (Σ)	1037	382	1,3	5944	5839	11783	3928	8952	12880	30%
23	Κλειδί (Σ)-Νέα Μάλγαρα	382	805	8,6	11710	11811	23521	7840	14873	22713	35%
24	Νέα Μάλγαρα-Πύργος	805	380	3,8	11710	11811	23521	7840	14873	22713	35%

25	Πύργος-Σίνδος	380	804	6,7	11462	11563	23025	7675	14610	22285	34%
26	Σίνδος-Καλοχώρι	804	622	3,8	11462	11563	23025	7675	14610	22285	34%
27	Καλοχώρι-Νέα Μαγνησία	622	372	5,3	1777	1636	3413	1138	1102	2240	51%
28	Νέα Μαγνησία-Ευκαρπία	372	636	8,9	3934	3418	7352	2451	7651	10102	24%
29	Ευκαρπία-Αητή	636	367	5,6	13324	13082	26406	8802	34549	43351	20%
30	Αητή-Λαγκαδάς	367	1058	1,7	4194	4158	8352	2784	6360	9144	30%
31	Λαγκαδάς-Προφήτης	1058	637	22,1	4194	4102	8296	2765	6340	9105	30%
32	Προφήτης-Ρεντίνα	637	623	29,0	4194	4102	8296	2765	6340	9105	30%
33	Ρεντίνα-Ασπροβάλτα	623	638	9,4	4186	4102	8288	2763	6340	9103	30%
34	Ασπροβάλτα-Στρυμώνας	638	930	18,8	4245	4156	8402	2801	6579	9380	30%
35	Στρυμώνας-Ορφάνιο	930	734	7,0	3220	3255	6475	2158	3184	5342	40%
36	Ορφάνιο-Μεσότοπος										
37	Μεσότοπος-Άγιος Ανδρέας										
38	Άγιος Ανδρέας-Παλιό	352	639	5,2	3220	3255	6475	2158	3184	5342	40%
39	Παλιό-Άγιος Σύλλας	639	336	7,0	3220	3255	6475	2158	3184	5342	40%
40	Άγιος Σύλλας-Άσπρα Χώματα	336	640	9,2	2348	2401	4750	1583	7053	8636	18%
41	Άσπρα Χώματα-Χρυσούπολη	640	630	18,3	5046	5249	10295	3432	7096	10528	33%
42	Χρυσούπολη-Βανιάνο	630	641	18,7	3511	3604	7115	2372	2844	5216	45%
43	Βανιάνο-Βαφείκα	641	602	9,4	1754	1817	3571	1190	1534	2724	44%
44	Βαφείκα-Ίασμος	602	642	20,8	2481	2614	5095	1698	5054	6752	25%
45	Ίασμος-Κομοτηνή 1	642	1071	14,4	2393	2466	4859	1620	4631	6251	26%
46	Κομοτηνή 1-Κομοτηνή 2	1071	725	7,5	1551	1601	3152	1051	1361	2412	44%
47	Κομοτηνή 2-Μέστη	725	643	24,2	1964	1996	3960	1320	2072	3392	39%
48	Μέστη-Μάκρη	643	605	15,7	2097	2104	4201	1400	2556	3956	35%
49	Μάκρη-Αλεξανδρούπολη	605	607	9,8	2074	2084	4159	1386	2525	3911	35%
50	Αλεξανδρούπολη-ΒΛΠΕ.	607	1045	8,3	2778	2685	5463	1821	3285	5106	36%
51	ΒΛΠΕ.-Πυλαία	1045	644	16,1	2778	2685	5463	1821	3285	5106	36%
52	Πυλαία-Αρδάνιο	644	337	9,0	2778	2685	5463	1821	3285	5106	36%
53	Αρδάνιο-Κήποι	337	334	8,3	848	870	1718	573	667	1240	46%
				591,4							35%

Πηγή: ΕΡΑΤΟΣΘΕΝΗΣ Ε.Π.Ε., 1997

Πίνακας 13: ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ								
ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 2005								
ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΕΣΟΥ ΡΥΘΜΟΥ ΑΥΞΗΣΗΣ ΑΕΠ 3%								
α/α	Οδικός Σύνδεσμος	Κόμβος αρχής	Κόμβος τέλους	Μήκος	Φόρτοι κατεύθυνσης Α-Β	Φόρτοι κατεύθυνσης Β-Α	Συνολικοί φόρτοι (ΜΕΑ)	Κυκλοφοριακό έργο (οχηματοχιλιόμετρα)
1	Ηγουμενίτσα-Μεσοβούνι	1001	1004	8,8	4556	4756	9312	51231
2	Μεσοβούνι-Νεοχώρι	1004	613	12,3	2606	2579	5185	40394
3	Νεοχώρι-Τύρια	613	1009	26,8	2093	2283	4376	71222
4	Τύρια-Δωδώνη	1009	631	10,6	2093	2283	4376	28262
5	Δωδώνη-Ιονία Οδός	631	1012	5,2	2450	2602	5052	16035
6	Ιονία Οδός-Ιωάννινα	1012	618	3,5	2351	2513	4864	10349
7	Ιωάννινα-Αραχθος	618	1014	21,7	3242	3280	6522	73187
8	Αραχθος-Μέτσοβο	1014	614	17,4	3345	3389	6734	60950
9	Μέτσοβο-Παναγιά	614	615	16,0	790	871	1661	14104
10	Παναγιά-Παναγιά Τρικάλων	615	1025	3,5	700	806	1506	2840
11	Παναγιά Τρικάλων-Γρεβενά 1							
12	Γρεβενά 1-Γρεβενά 2	561	562	6,5	2980	3191	6171	21702
13	Γρεβενά 2-Ιεροπηγή	562	791	15,1	2898	3104	6002	49206
14	Ιεροπηγή-Σιάτιστα	791	1030	4,0	7398	7697	15095	37295
15	Σιάτιστα-Καλαμιά	1030	1033	11,5	7259	7553	14812	105558
16	Καλαμιά-Κοζάνη	1033	1034	12,2	2856	3199	6055	42367
17	Κοζάνη-Πολύμυλος	1034	772	22,0	5564	6012	11576	150534
18	Πολύμυλος-Βέροια	772	620	25,7	5564	6012	11576	176057
19	Βέροια-Κουλούρα	620	1035	8,6	13823	13711	27534	143187
20	Κουλούρα-Αλεξάνδρεια	1035	381	14,1	13823	13711	27534	234003
21	Αλεξάνδρεια-Κλειδί	381	1037	12,0	9997	9460	19457	143530
22	Κλειδί-Κλειδί (Σ)	1037	382	1,3	10799	9936	20735	16589
23	Κλειδί (Σ)-Νέα Μάλαρα	382	805	8,6	19737	18657	38394	194424
24	Νέα Μάλαρα-Πύργος	805	380	3,8	19737	18657	38394	86469
25	Πύργος-Σίνδος	380	804	6,7	19341	18294	37635	149999

26	Σίνδος-Καλοχώρι	804	622	3,8	19341	18294	37635	85529
27	Καλοχώρι-Νέα Μαγνησία	622	372	5,3	2390	2125	4515	11935
28	Νέα Μαγνησία-Ευκαρπία	372	636	8,9	8065	6937	15002	90369
29	Ευκαρπία-Λητή	636	367	5,6	30252	30702	60954	243977
30	Λητή-Λαγκαδάς	367	1058	1,7	7162	7549	14711	15791
31	Λαγκαδάς-Προφήτης	1058	637	22,1	7162	7474	14636	201626
32	Προφήτης-Ρεντίνα	637	623	29,0	7162	7474	14636	263942
33	Ρεντίνα-Ασπροβάλτα	623	638	9,4	7154	7474	14628	85854
34	Ασπροβάλτα-Στρυμώνας	638	930	18,8	7319	7662	14981	176294
35	Στρυμώνας-Ορφάνιο	930	734	7,0	4680	4979	9659	37508
36	Ορφάνιο-Μεσότοπος							
37	Μεσότοπος-Άγιος Ανδρέας							
38	Άγιος Ανδρέας-Παλιό	352	639	5,2	4680	4979	9659	27881
39	Παλιό-Άγιος Σύλλας	639	336	7,0	4680	4974	9654	37631
40	Άγιος Σύλλας-Άσπρα Χώματα	336	640	9,2	5943	5860	11803	79716
41	Άσπρα Χώματα-Χρυσούπολη	640	630	18,3	8667	8725	17392	192946
42	Χρυσούπολη-Βανιάνο	630	641	18,7	4944	5015	9959	97358
43	Βανιάνο-Βαφέικα	641	602	9,4	2476	2629	5105	25526
44	Βαφέικα-Ίασμος	602	642	20,8	4970	5178	10148	140306
45	Ίασμος-Κομοτηνή 1	642	1071	14,4	4666	4824	9490	90020
46	Κομοτηνή 1-Κομοτηνή 2	1071	725	7,5	2196	2316	4512	18191
47	Κομοτηνή 2-Μέστη	725	643	24,2	2929	3102	6031	82074
48	Μέστη-Μάκρη	643	605	15,7	3309	3448	6757	62286
49	Μάκρη-Αλεξανδρούπολη	605	607	9,8	3275	3409	6684	38407
50	Αλεξανδρούπολη-ΒΛΠΕ.	607	1045	8,3	4366	4382	8748	42462
51	ΒΛΠΕ.-Πυλαία	1045	644	16,1	4366	4382	8748	82371
52	Πυλαία-Αρδάνιο	644	337	9,0	4366	4382	8748	46149
53	Αρδάνιο-Κήποι	337	334	8,3	1084	1301	2385	10272
				591,4				4205915

Πηγή: ΕΡΑΤΟΣΘΕΝΗΣ Ε.Π.Ε., 1997

Πίνακας 14: ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ											
ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 2010											
ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΕΣΟΥ ΡΥΘΜΟΥ ΑΥΞΗΣΗΣ ΑΕΠ 3%											
α/α	Οδικός Σύνδεσμος	Κόμβος αρχής	Κόμβος τέλους	Μήκος	Φόρτοι βαρέων οχημάτων Α-Β	Φόρτοι βαρέων οχημάτων Β-Α	Βαρέα οχήματα (ΜΕΑ)	Βαρέα οχήματα	Ελαφριά οχήματα	Σύνολο οχημάτων	Ποσοστό βαρέων οχημάτων
1	Ηγουμενίτσα-Μεσοβούνι	1001	1004	8,8	3103	3325	6428	2143	4386	6529	33%
2	Μεσοβούνι-Νεοχώρι	1004	613	12,3	1749	1772	3521	1174	2562	3736	31%
3	Νεοχώρι-Τύρια	613	1009	26,8	1596	1594	3190	1063	1997	3060	35%
4	Τύρια-Δωδώνη	1009	631	10,6	1596	1594	3190	1063	1997	3060	35%
5	Δωδώνη-Ιονία Οδός	631	1012	5,2	1887	1840	3727	1242	2281	3523	35%
6	Ιονία Οδός-Ιωάννινα	1012	618	3,5	1819	1770	3589	1196	2197	3393	35%
7	Ιωάννινα-Αραχθός	618	1014	21,7	3273	3200	6473	2158	2120	4278	50%
8	Αραχθός-Μέτσοβο	1014	614	17,4	3380	3318	6698	2233	2231	4464	50%
9	Μέτσοβο-Παναγιά	614	615	16,0	2232	2330	4562	1521	1415	2936	52%
10	Παναγιά-Παναγιά Τρικάλων	615	1025	3,5	2228	2325	4553	1518	1376	2894	52%
11	Παναγιά Τρικάλων-Γρεβενά 1	1025	561	30,0	2242	2325	4567	1522	1570	3092	49%
12	Γρεβενά 1-Γρεβενά 2	561	562	6,5	1950	1999	3949	1316	1278	2594	51%
13	Γρεβενά 2-Ιεροπηγή	562	791	15,1	2919	3147	6066	2022	2388	4410	46%
14	Ιεροπηγή-Σιάτιστα	791	1030	4,0	5494	5742	11236	3745	7588	11333	33%
15	Σιάτιστα-Καλαμιά	1030	1033	11,5	5391	5635	11026	3675	7446	11121	33%
16	Καλαμιά-Κοζάνη	1033	1034	12,2	2486	2829	5315	1772	2577	4349	41%
17	Κοζάνη-Πολύμυλος	1034	772	22,0	4463	4956	9419	3140	5321	8461	37%
18	Πολύμυλος-Βέροια	772	620	25,7	4463	4956	9419	3140	5321	8461	37%
19	Βέροια-Κουλούρα	620	1035	8,6	9741	10192	19933	6644	11904	18548	36%
20	Κουλούρα-Αλεξάνδρεια	1035	381	14,1	9741	10192	19933	6644	11904	18548	36%
21	Αλεξάνδρεια-Κλειδί	381	1037	12,0	6847	7049	13896	4632	8846	13478	34%
22	Κλειδί-Κλειδί (Σ)	1037	382	1,3	7307	7290	14597	4866	9358	14224	34%
23	Κλειδί (Σ)-Νέα Μάλγαρα	382	805	8,6	14107	14415	28522	9508	16311	25819	37%
24	Νέα Μάλγαρα-Πύργος	805	380	3,8	14107	14415	28522	9508	16311	25819	37%
25	Πύργος-Σίνδος	380	804	6,7	13815	13968	27783	9261	16021	25282	37%

26	Σίνδος-Καλοχώρι	804	622	3,8	13815	13968	27783	9261	16021	25282	37%
27	Καλοχώρι-Νέα Μαγνησία	622	372	5,3	2083	1947	4030	1343	1358	2701	50%
28	Νέα Μαγνησία-Ευκαρπία	372	636	8,9	5436	4821	10257	3419	8082	11501	30%
29	Ευκαρπία-Λητή	636	367	5,6	16383	16096	32479	10826	38830	49656	22%
30	Λητή-Λαγκαδάς	367	1058	1,7	5279	5231	10510	3503	7335	10838	32%
31	Λαγκαδάς-Προφήτης	1058	637	22,1	5279	5166	10445	3482	7312	10794	32%
32	Προφήτης-Ρεντίνα	637	623	29,0	5279	5166	10445	3482	7312	10794	32%
33	Ρεντίνα-Ασπροβάλτα	623	638	9,4	5270	5166	10436	3479	7312	10791	32%
34	Ασπροβάλτα-Στρυμώνας	638	930	18,8	5338	5226	10564	3521	7559	11080	32%
35	Στρυμώνας-Ορφάνιο	930	734	7,0	4316	4313	8629	2876	3843	6719	43%
36	Ορφάνιο-Μεσότοπος	734	931	24,4	4316	4313	8629	2876	3843	6719	43%
37	Μεσότοπος-Άγιος Ανδρέας	931	352	10,9	4145	4178	8323	2774	3731	6505	43%
38	Άγιος Ανδρέας-Παλιό	352	639	5,2	4145	4178	8323	2774	3731	6505	43%
39	Παλιό-Άγιος Σύλλας	639	336	7,0	4145	4178	8323	2774	3731	6505	43%
40	Άγιος Σύλλας-Άσπρα Χώματα	336	640	9,2	2863	2935	5798	1933	8039	9972	19%
41	Άσπρα Χώματα-Χρυσούπολη	640	630	18,3	6290	6562	12852	4284	8083	12367	35%
42	Χρυσούπολη-Βανιάνο	630	641	18,7	4301	4425	8726	2909	3644	6553	44%
43	Βανιάνο-Βαφέικα	641	602	9,4	2240	2328	4568	1523	1794	3317	46%
44	Βαφέικα-Ίασμος	602	642	20,8	3090	3258	6348	2116	5686	7802	27%
45	Ίασμος-Κομοτηνή 1	642	1071	14,4	2982	3083	6065	2022	5238	7260	28%
46	Κομοτηνή 1-Κομοτηνή 2	1071	725	7,5	1969	2041	4010	1337	1575	2912	46%
47	Κομοτηνή 2-Μέστη	725	643	24,2	2489	2542	5031	1672	2368	4040	41%
48	Μέστη-Μάκρη	643	605	15,7	2647	2671	5318	1772	2890	4662	38%
49	Μάκρη-Αλεξανδρούπολη	605	607	9,8	2619	2646	5265	1755	2858	4613	38%
50	Αλεξανδρούπολη-ΒΛΠΕ.	607	1045	8,3	3477	3373	6850	2283	2720	5003	46%
51	ΒΛΠΕ.-Πυλαία	1045	644	16,1	3477	3373	6850	2283	2720	5003	46%
52	Πυλαία-Αρδάνιο	644	337	9,0	3477	3373	6850	2283	2720	5003	46%
53	Αρδάνιο-Κήποι	337	334	8,3	1072	1106	2178	726	824	1550	47%
				656,7							39%

Πηγή: ΕΡΑΤΣ ΣΘΕΝΗΣ Ε.Π.Ε., 1997

Πίνακας 15: ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 2010								
ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΕΣΟΥ ΡΥΘΜΟΥ ΑΥΞΗΣΗΣ ΑΕΠ 3%								
a/a	Οδικός Σύνδεσμος	Κόμβος αρχής	Κόμβος τέλους	Μήκος	Φόρτοι κατεύθυνσης Α-Β	Φόρτοι κατεύθυνσης Β-Α	Συνολικοί φόρτοι (ΜΕΑ)	Κυκλοφοριακό έργο (οχηματοχλόμετρα)
1	Ηγουμενίτσα-Μεσοβούνι	1001	1004	8,8	5024	5275	10299	54788
2	Μεσοβούνι-Νεοχώρι	1004	613	12,3	2901	2893	5794	43616
3	Νεοχώρι-Τύρια	613	1009	26,8	2274	2485	4759	75117
4	Τύρια-Δωδώνη	1009	631	10,6	2274	2485	4759	29807
5	Δωδώνη-Ιονία Οδός	631	1012	5,2	2661	2851	5512	16968
6	Ιονία Οδός-Ιωάννινα	1012	618	3,5	2554	2755	5309	10957
7	Ιωάννινα-Αραχθος	618	1014	21,7	3918	4038	7956	85828
8	Αραχθος-Μέτσοβο	1014	614	17,4	4064	4203	8267	71915
9	Μέτσοβο-Παναγιά	614	615	16,0	2584	2850	5434	42717
10	Παναγιά-Παναγιά Τρικάλων	615	1025	3,5	2565	2826	5391	9242
11	Παναγιά Τρικάλων-Γρεβενά 1	1025	561	30,0	2667	2912	5579	84277
12	Γρεβενά 1-Γρεβενά 2	561	562	6,5	2275	2477	4752	15247
13	Γρεβενά 2-Ιεροπηγή	562	791	15,1	3765	4136	7901	62108
14	Ιεροπηγή-Σιάτιστα	791	1030	4,0	8574	9018	17592	42101
15	Σιάτιστα-Καλαμιά	1030	1033	11,5	8574	9018	17592	121431
16	Καλαμιά-Κοζάνη	1033	1034	12,2	3536	3981	7517	50705
17	Κοζάνη-Πολύμυλος	1034	772	22,0	6512	7136	13648	172198
18	Πολύμυλος-Βέροια	772	620	25,7	6512	7136	13648	201394
19	Βέροια-Κουλούρα	620	1035	8,6	14938	15675	30613	153846
20	Κουλούρα-Αλεξάνδρεια	1035	381	14,1	14938	15675	30613	251423
21	Αλεξάνδρεια-Κλειδί	381	1037	12,0	10822	11045	21867	155319
22	Κλειδί-Κλειδί (Σ)	1037	382	1,3	11571	11462	23033	17616
23	Κλειδί (Σ)-Νέα Μάλγαρα	382	805	8,6	21634	21475	43109	212503
24	Νέα Μάλγαρα-Πύργος	805	380	3,8	21634	21475	43109	94509
25	Πύργος-Σίνδος	380	804	6,7	21197	20922	42119	163626

26	Σίνδος-Καλοχώρι	804	622	3,8	21197	20922	42119	93299
27	Καλοχώρι-Νέα Μαγνησία	622	372	5,3	2712	2469	5181	13844
28	Νέα Μαγνησία-Ευκαρπία	372	636	8,9	9454	8178	17632	98931
29	Ευκαρπία-Λητή	636	367	5,6	34389	34843	69232	271327
30	Λητή-Λαγκαδάς	367	1058	1,7	8478	8846	17324	18173
31	Λαγκαδάς-Προφήτης	1058	637	22,1	8478	8762	17240	232057
32	Προφήτης-Ρεντίνα	637	623	29,0	8478	8762	17240	303779
33	Ρεντίνα-Ασπροβάλτα	623	638	9,4	8470	8762	17232	98817
34	Ασπροβάλτα-Στρυμώνας	638	930	18,8	8643	8952	17595	202205
35	Στρυμώνας-Ορφάνιο	930	734	7,0	5922	6187	12109	45803
36	Ορφάνιο-Μεσότοπος	734	931	24,4	5922	6187	12109	158886
37	Μεσότοπος-Άγιος Ανδρέας	931	352	10,9	5715	5987	11702	68924
38	Άγιος Ανδρέας-Παλιό	352	639	5,2	5715	5987	11702	32962
39	Παλιό-Άγιος Σύλλας	639	336	7,0	5715	5987	11702	44488
40	Άγιος Σύλλας-Άσπρα Χώματα	336	640	9,2	6779	6654	13433	89356
41	Άσπρα Χώματα-Χρυσούπολη	640	630	18,3	10133	10194	20327	220061
42	Χρυσούπολη-Βανιάνο	630	641	18,7	5728	6166	11894	117617
43	Βανιάνο-Βαφείκα	641	602	9,4	2986	3131	6117	29876
44	Βαφείκα-Ιασμος	602	642	20,8	5688	5883	11571	155889
45	Ιασμος-Κομοτηνή 1	642	1071	14,4	5365	5504	10869	100537
46	Κομοτηνή 1-Κομοτηνή 2	1071	725	7,5	2554	2666	5220	20525
47	Κομοτηνή 2-Μέστη	725	643	24,2	3376	3539	6915	91482
48	Μέστη-Μάκρη	643	605	15,7	3774	3896	7670	68597
49	Μάκρη-Αλεξανδρούπολη	605	607	9,8	3771	3891	7662	42727
50	Αλεξανδρούπολη-ΒΛΠΕ.	607	1045	8,3	4475	4554	9029	39256
51	ΒΛΠΕ.-Πυλαία	1045	644	16,1	4475	4554	9029	76152
52	Πυλαία-Αρδάνιο	644	337	9,0	4475	4554	9029	42664
53	Αρδάνιο-Κήποι	337	334	8,3	1296	1536	2832	12122
				656,7				5029614

Πηγή: ΕΡΑΤΟΣΘΕΝΗΣ Ε.Π.Ε., 1997

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: P.E.Tr.C. Nr. 8

2.1. ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ P.E.Tr.C. Nr. 8

Οι καθυστερήσεις που παρατηρήθηκαν στην ολοκλήρωση της Εγνατίας καθώς και ορισμένα συμφέροντα κρατών όπως η Ιταλία, είχαν σαν αποτέλεσμα να προχωρήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση στις διαδικασίες υλοποίησης ενός άλλου οδικού άξονα που θα συνέδεε την Αδριατική με την Μαύρη Θάλασσα διατρέχοντας οριζόντια την Βαλκανική Χερσόνησο. Η οδός αυτή, γνωστή στην Ελλάδα περισσότερο ως Παρα – Εγνατία (Σκάγιαννης Π., 1994), είναι ο P.E.Tr.C. nr. 8 των Πανευρωπαϊκών Δικτύων. Η χάραξη ακολουθεί την πορεία Δυρράχιο - Τίρανα - Σκόπια - Σόφια - Βάρνα και σύμφωνα με το γραφείο αναφοράς για την κατάσταση των διαδρόμων του δικτύου TINA, (Transport Infrastructure Needs Assessment in central and eastern Europe, Εκτίμηση Αναγκών Μεταφορικών Υποδομών στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη) τμήμα του Διαδρόμου αποτελεί ο κλάδος Πόγραδετς (Αλβ.) - Κρυσταλλοπηγή (Ελλ.) που θα συνδεθεί με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (Εγνατία Οδός).

Ο P.E.Tr.C. nr. 8 επρόκειτο αρχικά για "παιδί" των ιταλο - γερμανικών συμφερόντων και προωθούνταν σαν αντιστάθμισμα των σχεδίων των Η.Π.Α. που επιθυμούσαν τη δημιουργία στα Βαλκάνια μιας "ζώνης ελεύθερων οικονομικών συναλλαγών" με τη δραστήρια συμμετοχή της Ελλάδας. Αργότερα πάντως η αμερικανική πολιτική στο ζήτημα αυτό διαφοροποιήθηκε πλήρως. Χαρακτηριστικό της στροφής αυτής είναι η χρηματοδότηση του P.E.Tr.C. nr. 8 με 7,5 δις δρχ. από την κυβέρνηση Κλίντον στα μέσα του 1996 (Διαμαντής Τ., 1996).

Δεν ήταν άλλωστε τυχαίες οι ιταλικές αιτιάσεις που σκόπευαν να κάνουν γνωστό πως η Ηγουμενίτσα - πύλη εισόδου στην Ελλάδα - ήταν πολύ μακριά από τα λιμάνια της Ιταλίας. Αντίθετα, το γεγονός ότι το Μπρίντιζι και το Μπάρι, τα δυο μεγάλα ιταλικά λιμάνια της νότιας Αδριατικής, βρίσκονται πλησιέστερα των αλβανικών παραλίων και ειδικότερα του Δυρραχίου, αποτέλεσε το εφελτήριο για τη χρηματοδότηση του P.E.Tr.C. nr. 8 από το Πρόγραμμα Phare της Ε.Ε.

2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ P.E.TR.C. Nr. 8.

Η αρχαία εκδοχή του P.E.Tr.C. nr. 8, σε αντίθεση με την Εγνατία, ιστορικά δεν αποτέλεσε ποτέ ένα ενιαίο οδικό άξονα. Πιθανολογείται πως η κύρια αιτία του γεγονότος αυτού ήταν η δυσκολίες στην κατασκευή του, εξαιτίας του ιδιαίτερα δύσκολου ανάγλυφου (υψηλές οροσειρές, ελάχιστες κοιλάδες που θα βοηθούσαν στην χάραξη και άλλα), κυρίως στο τμήμα που καλύπτει περιοχές της Αλβανίας, της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας (Π.Γ.Δ.Μ.) και της Δυτικής Βουλγαρίας έως την Σόφια.

Μια άλλη σημαντική παράμετρος ήταν και η αιώνια αντιπαλότητα των φύλων - σλαβικών και ιλλυρικών στην πλειονότητά τους - που κατοικούσαν στην εξεταζόμενη περιοχή, ακόμα και όταν τελούσαν υπό την κυριαρχία μιας δύναμης, είτε αυτή λεγόταν Ρωμαϊκή, είτε Βυζαντινή, είτε πιο πρόσφατα, Οθωμανική Αυτοκρατορία. Αλλωστε η κάλυψη των μεταφορικών αναγκών από την εποχή της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας από την αρχαία Εγνατία, αποτέλεσε ανασταλτικό παράγοντα για την δημιουργία, μιας παράλληλης, προς αυτήν αρτηρίας.

Αξίζει πάντως να αναφερθεί, πως σημαντικό ρόλο για την μη κατασκευή της ήταν και το γεγονός ότι η περιοχή γύρω από τον P.E.Tr.C. nr. 8 υπήρξε ανέκαθεν αραιοκατοικημένη και επομένως η ζήτηση για ένα τόσο μεγάλο, για τα δεδομένα της εποχής, άξονα, εάν υπήρξε ποτέ, ήταν υποτονική. Η απουσία δηλαδή, ικανού αριθμού κατοίκων, σε αντίθεση με τις παρακείμενες στην Εγνατία Οδό περιοχές αποτέλεσαν ανασταλτικό παράγοντα για την διάνοιξη ενός αντίστοιχου δρόμου εκεί που σήμερα σχεδιάζεται να κατασκευαστεί ο P.E.Tr.C. nr. 8.

Η ιδέα της ενοποίησης των υπάρχοντων δρόμων, που βρίσκονταν σε γεωγραφικά σημεία με εγγύτητα στον P.E.Tr.C. nr. 8, για την διάνοιξη ενός άξονα που θα συνέδεε το Δυρράχιο και την Αδριατική με την Βάρνα και τα παράλια της Μαύρης Θάλασσας, εμφανίστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1940 και ανήκε στον Αδόλφο Χίτλερ (Δουρούδη Μ., 1998). Στόχος της "ειρηνικής εξάπλωσης" του Γ' Ράιχ ήταν να ελέγχει με την όσο το δυνατό ταχύτερη επέμβαση του στρατού του, την περιοχή και να επεκτείνει έτσι την σφαίρα επιρροής της ναζιστικής Γερμανίας σε μεγαλύτερες αποστάσεις από την καρδιά της Αυτοκρατορίας που σχεδίαζε να δημιουργήσει με την διεξαγωγή του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Οι φιλοδοξίες του όμως δεν ευοδώθηκαν, με αποτέλεσμα η κατασκευή ενός τέτοιου οδικού άξονα να μη γίνει ποτέ πραγματικότητα (Μακρής Π., 1995).

Αργότερα, την εποχή του "ψυχρού πολέμου" η απομάκρυνση της Αλβανίας του Εμβέρ Χότζα και της Γιουγκοσλαβίας του Στρατάρχη Τίτο από την σφαίρα επιρροής της τότε Σοβιετικής Ένωσης, σε αντίθεση με τη Βουλγαρία που παρέμεινε πιστή μέχρι την κατάρρευση του Ανατολικού μπλοκ, δημιούργησε προστριβές μεταξύ τους, με συνέπεια την ανυπαρξία ακόμη και συζητήσεων πάνω στο θέμα της υλοποίησης ενός τόσο μεγάλου έργου, όπως ο τωρινός P.E.Tr.C. nr. 8.

Τα τελευταία πάντως χρόνια με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ένταξη του δρόμου στους 10 υπό χρηματοδότηση Πανευρωπαϊκούς Άξονες στις Διασκέψεις της Κρήτης, το 1994 και του Ελσίνκι, το 1997), των κεφαλαίων Αμερικανών, Γερμανών, Ιταλών και Ιαπώνων, τις συμφωνίες των εμπλεκόμενων κρατών και την εμμονή όλων αυτών στην κατασκευή του, ο P.E.Tr.C. nr. 8 αποτελεί υλοποιήσιμο στόχο (Νικολούλια Β., 2000). Πάντως, το τελευταίο χρονικό διάστημα η κατασκευή του έχει περιέλθει σε τέλμα λόγω της ασταθούς πολιτικής κατάστασης κυρίως στην Αλβανία και στην Π.Γ.Δ.Μ., αλλά και των οικονομικών, διοικητικών προβλημάτων και προβλημάτων υποδομής των τριών ενδιαφερομένων χωρών.

2.3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Ρ.Ε.Τ.ρ.Ο. Nr. 8 ΣΤΙΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ

Ο Ρ.Ε.Τ.ρ.Ο. nr. 8 προβλέπεται να συνδέσει τις δυο ακτές της Χερσονήσου του Αίμου, δηλαδή την Αδριατική με την Μαύρη Θάλασσα, ακολουθώντας πορεία παράλληλη με την κατασκευαζόμενη Εγνατία Οδό. Το μήκος του αγγίζει τα 890 χιλιόμετρα και διέρχεται από τις πόλεις Δυρράχιο (Αλβ.) – Τίρανα (Αλβ.) – Ελμπασάν (Αλβ.) – Οχρίδα (ΠΓΔΜ) – Γκόστιβαρ (ΠΓΔΜ) – Τέτοβο (ΠΓΔΜ) – Σκόπια (ΠΓΔΜ), όπου συνδέεται με τον Ρ.Ε.Τ.ρ.Ο. nr. 10 – Κουμάνοβο (ΠΓΔΜ) – Πέρνικ (Βουλγ.) – Σόφια (Βουλγ.), όπου συνδέεται με τον Ρ.Ε.Τ.ρ.Ο. nr. 4 – Πλόβντιβ (Βουλγ.) – Χάσκοβο (Βουλγ.) – Στάρα Ζαγόρα (Βουλγ.), όπου συνδέεται με τον Ρ.Ε.Τ.ρ.Ο. nr. 9 – Σλίβεν (Βουλγ.) – Μπουργκάς (Βουλγ.) – Βάρνα (Βουλγ.). Χρήσιμο είναι να ασχοληθούμε και με τον Ρ.Ε.Τ.ρ.Ο. nr. 4, καθώς το τμήμα του από την Στάρα Ζαγόρα (Βουλγ.) – Αδριανούπολη (Τουρκία) – Κωνσταντινούπολη (Τουρκία) θεωρείται προέκταση του Ρ.Ε.Τ.ρ.Ο. nr. 8 προς Νότο.

Οι πόλεις που ανεγράφησαν πιο πάνω αποτελούν τα κυριότερα αστικά κέντρα που θα συνδέσει ο Ρ.Ε.Τ.ρ.Ο. nr. 8. Κατά μήκος του, εντός ή κοντά στα κέντρα αυτά, συναντώνται ιδιαίτερα σημαντικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τις υποδομές, τη βιομηχανία, τον τουρισμό και τη διοίκηση. Η εξέταση που θα ακολουθήσει γίνεται ανά χώρα και αφορά τις σημαντικότερες πόλεις που συναντώνται κατά μήκος του οδικού αυτού άξονα.

2.3.1. ΑΛΒΑΝΙΑ

2.3.1.1. Δυρράχιο: Το μεγαλύτερο αλβανικό λιμάνι της Αδριατικής και παράλληλα ένα σημαντικό τουριστικό θέρετρο και πολιτιστικό κέντρο της χώρας. Δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της χώρας με πληθυσμό 82.000 κατοίκους. Διαθέτει καπνοβιομηχανία, μηχανουργία, χημική βιομηχανία και βιομηχανία επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων.

2.3.1.2. Τίρανα: Πρωτεύουσα της Αλβανίας (450.000 κάτοικοι με την απογραφή του 1998). Κέντρο του κράτους από διοικητικής, οικονομικής και πολιτιστικής σκοπιάς. Από βιομηχανικής άποψης σημαντικές είναι οι μονάδες επεξεργασίας τροφίμων, παραγωγής υφαντών και δύλισης πετρελαίου.

2.3.1.3. Ελμπασάν: Το τρίτο πολυπληθέστερο αστικό κέντρο της Αλβανίας (78.000 κάτοικοι). Πρόκειται για βιομηχανική πόλη. Οι κυριότερες βιομηχανίες δραστηριοποιούνται στους τομείς του καπνού, των σιδηρών κατασκευών και της κατεργασίας των τροφίμων.

2.3.1.4. Επιπτώσεις του P.E.Tr.C. nr 8 στην Αλβανία (εκτιμήσεις συγγραφέων):

Η προβληματική οικονομία της Αλβανίας θα βοηθηθεί ιδιαίτερα από την κατασκευή του P.E.Tr.C. nr. 8. Οι τρεις κυριότερες πόλεις (που σημειωτέον είναι από τις πιο πλούσιες της Αλβανίας) και οι παρόδιες περιοχές θα αποτελέσουν κέντρα συσσώρευσης ιδιωτικών πρωτοβουλιών με συνέπεια την οικονομική ανάπτυξη (δες Χάρτη 4).

Στο Δυρράχιο, όπου ολοκληρώνεται η κατασκευή δύο παραλιακών θέρετρων στις ακτές της Αδριατικής (Mema F., 2001), αναμένεται τόνωση του τουριστικού ρεύματος κυρίως από τη γειτονική Ιταλία, αλλά και από δυτικοευρωπαϊκά κράτη, καθώς οι τιμές που θα διαμορφωθούν θα είναι οπωσδήποτε πιο φθηνές από χώρες σαν την Ελλάδα και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών ανάλογη με αυτήν που τίθεται από τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές.

Από την άλλη η κατασκευή του P.E.Tr.C. nr. 8, θα απαιτήσει και την αναβάθμιση του λιμανιού της πόλης. Ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεών του και η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών θα συμβάλλει στην αύξηση τόσο της επιβατικής (τουριστικής) κίνησης, όσο και της εμπορευματικής. Άλλωστε τα βαλκανικά λιμάνια στην Αδριατική είναι ελάχιστα και δεδομένου του αποκλεισμού της ΠΓΔΜ από τη θάλασσα, αλλά και των προβλημάτων που έχει η Γιουγκοσλαβία λόγω της ακαταλληλότητας του μοναδικού της λιμανιού (Μπαρ, Μαυροβούνιο), ο λιμένας του Δυρραχίου θα μπορέσει να απορροφήσει μέρος της κίνησης και να προσφέρει στην ανάπτυξη της πόλης αλλά και ολόκληρης της Αλβανίας.

Τα Τίρανα λόγω του μεγάλου τους μεγέθους σε σχέση με τις υπόλοιπες αλβανικές πόλεις, της κεντρικότητας και της εγγύτητας της θέσης τους στον P.E.Tr.C. nr. 8, καθώς και της ανάδειξή τους σε κέντρο όλων των δραστηριοτήτων της χώρας, αναμένεται να γνωρίσουν σημαντική οικιστική ανάπτυξη. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες θα βελτιωθούν, ενώ οι ιδιωτικές επενδύσεις ντόπιων και ξένων θα εντοπιστούν στην ήδη υπάρχουσα, αλλά ασθμαίνουσα βιομηχανία. Επομένως θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και τα φτηνά αλβανικά εργατικά χέρια θα



Αλβανία



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών
Χωροταξίας
και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

Χάρτης 4:
Αναπτυξιακές συνέπειες
του Ρ.Ε.Τ.ρ.Α. ν.ρ. 8

Υπόμνημα

Λ P.E.Tr. C. nr. 8

- Ⓔ Εμπορική ανάπτυξη
- ▲ Τουριστική ανάπτυξη
- ★ Βελτίωση υπηρεσιών
- ⚙ Βιομηχανική ανάπτυξη
- Αστική ανάπτυξη
- ⚓ Λιμενική ανάπτυξη

Κλίμακα:
1:2.000.000

καλύψουν τις ανάγκες. Έτσι, θα αυξηθεί και το κατά κεφαλήν εισόδημα, ανεβάζοντας το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της πόλης.

Κλείνοντας για την Αλβανία, στο Ελμπασάν, το τρίτο πιο σημαντικό αστικό κέντρο από όπου θα διέρχεται ο P.E.Tr.C. πρ. 8, είναι πιθανή η αύξηση του τοπικού εισοδήματος εξαιτίας των επενδύσεων στη βιομηχανία. Η πόλη, γνωστό βιομηχανικό κέντρο με εξειδίκευση στη μεταλλουργία, θα γίνει επενδυτικός στόχος, κεφαλαίων κυρίως από το εξωτερικό που ψάχνουν για φτηνή εργασία. Η αναζωογόνηση της βιομηχανίας στην πόλη και τα περίχωρά της, αλλά και του τουρισμού, στις περιοχές ανατολικά του Ελμπασάν, κοντά στη λίμνη της Οχρίδας, θα αποφέρουν οφέλη για την παρακμάζουσα περιοχή, κοντά στα σύνορα με την Π.Γ.Δ.Μ. που σήμερα είναι από τις φτωχότερες της Αλβανίας. Με την κατασκευή της οδού θα γίνουν στενότερες και οι σχέσεις με τη γειτονική ΠΓΔΜ, με αποτέλεσμα την ανταλλαγή γνώσεων και ανθρώπινου δυναμικού προς το κοινό συμφέρον.

2.3.2. Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας

2.3.2.1. Οχρίδα: Παραλίμνια πόλη στο νοτιο – δυτικό τμήμα του κράτους. Έβδομη με βάση τα πληθυσμιακά στοιχεία (41.000 κάτοικοι). Η οικονομία της βασίζεται στον τουρισμό, που λόγω του φυσικού κάλλους της περιοχής και την ιστορία της πόλης, είναι σημαντικός. Είναι χαρακτηριστικό πως η παλαιά πόλη έχει ανακηρυχθεί από την UNESCO μνημείο παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς. Γνωστή ως η πόλη των ποιητών είναι και το Struga, που βρίσκεται στις όχθες της λίμνης Οχρίδα, 15 χιλιόμετρα από την ομώνυμη πόλη.

2.3.2.2. Γκόστιβαρ: Πόλη της δυτικής ΠΓΔΜ (46.000 κάτοικοι). Βρίσκεται στην είσοδο της κοιλάδας Polog. Αποτελεί τουριστικό κέντρο και αποτελεί κόμβο του σημαντικού άξονα που συνδέει την Οχρίδα με τα Σκόπια.

2.3.2.3. Τέτοβο: Από τις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας, εντός της κοιλάδας Polog, με 50.000 κατοίκους, στην πλειονότητά τους αλβανικής καταγωγής, στα σύνορα με το Κοσσυφοπέδιο. Στην περιοχή βρίσκονται πλούσια κοιτάσματα χρωμίου. Σημαντικό μέρος της οικονομικής δραστηριότητας της πόλης σχετίζεται με τις βιομηχανίες τροφίμων και την υφαντουργία. Η περιαστική περιοχή βασίζεται στην γεωργία καθώς και στον τουρισμό, αφού το χιονοδρομικό θέρετρο Porona Sarpka, πάνω από το Τέτοβο στην οροσειρά Σαρ, είναι δημοφιλής τουριστικός προορισμός.

2.3.2.4. Σκόπια: Πρωτεύουσα της Π.Γ.Δ.Μ., με πληθυσμό 444.000 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 1994. Είναι κόμβος του μεγάλου αυτοκινητόδρομου που διατρέχει με κατεύθυνση Βορράς - Νότος τα Βαλκάνια και συνδέει το Βελιγράδι με την Αθήνα. Αποτελεί το διοικητικό, οικονομικό, πολιτιστικό και τουριστικό κέντρο της χώρας. Στην ευρύτερη περιοχή συνωστίζονται βαριές βιομηχανίες (όπως χαλυβουργεία), ένα διυλιστήριο πετρελαίου, χημικές βιομηχανίες, βιομηχανίες κατεργασίας τροφίμων καθώς και τουριστικές υποδομές. Σημαντική δραστηριότητα είναι και η μεταλλουργία.

2.3.2.5. Κουμάνοβο: Κείται στο βόρειο τμήμα της χώρας, κοντά στα σύνορα με την Σερβία (72.000 κάτοικοι). Αποτελεί ένα σημαντικό οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο. Η ευημερία της πόλης βασίζεται στην υφαντουργία, την μεταλλουργία και στην βιομηχανία υπόδησης. Η περιοχή γύρω από το Κουμάνοβο είναι αγροτική και κυρίως καπνοπαραγωγός, ενώ η επεξεργασία του προϊόντος και η τυποποίησή του γίνεται σε βιομηχανικές μονάδες του αστικού κέντρου. Σημαντικό έσοδο αποτελούν επίσης οι ιαματικές πηγές που απαντώνται στα περίχωρα σε μικρή απόσταση από την αστική περιοχή.

2.3.2.6. Επιπτώσεις του P.E.Tr.C. nr 8 στην ΠΓΔΜ (εκτιμήσεις συγγραφέων):

Η ΠΓΔΜ μετά την αναίμακτη ανεξαρτητοποίησή της το 1991, προσπάθησε να κάνει βήματα προόδου, όμως η επιμονή της να χρησιμοποιεί το όνομα Μακεδονία σαν επίσημη ονομασία της χώρας, την οδήγησε στον αποκλεισμό της από την Ελλάδα (εμπάργκο 1994 - 1995), με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της οικονομίας της. Σήμερα, μετά την άρση του εμπάργκο, προσπαθεί να αναπτυχθεί και με τη βοήθεια των ελληνικών επενδύσεων, αλλά οι διαμάχες με τους Αλβανούς του UCK έχουν πληγώσει την ευαίσθητη οικονομία της. Εάν πάντως το πρόβλημα αυτό λυθεί γρήγορα και κατασκευαστεί ο P.E.Tr.C. nr. 8, τότε οι παρόδιες πόλεις και περιοχές αναμφισβήτητα θα αναπτυχθούν (δες Χάρτη 5).

Στην Οχρίδα, που είναι η πρώτη σημαντική πόλη της χώρας που συναντά ο P.E.Tr.C. nr. 8 οδεύοντας από τη Δύση προς την Ανατολή αναμένεται αύξηση των τουριστικών ροών. Η πόλη έχει ήδη τουριστικό χαρακτήρα, λόγω της φυσικής της ομορφιάς και των μνημείων της. Με την ολοκλήρωση του άξονα και την αναβάθμιση

του τοπικού αεροδρομίου (από όπου εκτελούνται μόνο εσωτερικές πτήσεις), η πρόσβαση στην πόλη θα είναι ευκολότερη για τους εκδρομείς από τη Δύση, οπότε η άνοδος του βιοτικού επιπέδου καθίσταται βέβαιη. Σε συνδυασμό με τη γειτονική πόλη Struga (μνημειακός χαρακτήρας) θα δημιουργηθεί ένα ακόμη πιο ενδιαφέρον πακέτο διακοπών (παραλίμνιες ακτές και βουνό), με συνέπεια τη αύξηση του ΑΕΠ της περιοχής όπου βρίσκεται.

Το Γκόστιβαρ θα αναπτυχθεί σαφώς λιγότερο, καθώς ο τομέας ειδικεύσης του είναι ο τουρισμός και οι τουριστικές ροές θα κατευθυνθούν προς την Οχρίδα. Είναι λοιπόν δύσκολο να παρουσιάσει σημαντική τουριστική ανάπτυξη. Πάντως λόγω της θέσης του, κοντά στα σύνορα με την Αλβανία και το Κόσοβο, πιθανώς να αποτελέσει ένα πολυπολιτισμικό κέντρο, δεχόμενο επιρροές από τους γείτονές του και να αναδειχθεί έτσι σε διαπεριφερειακό κέντρο της περιοχής, καθώς μάλλον είναι και η πλουσιότερη πόλη σε αυτήν τη γεωγραφική περιφέρεια.

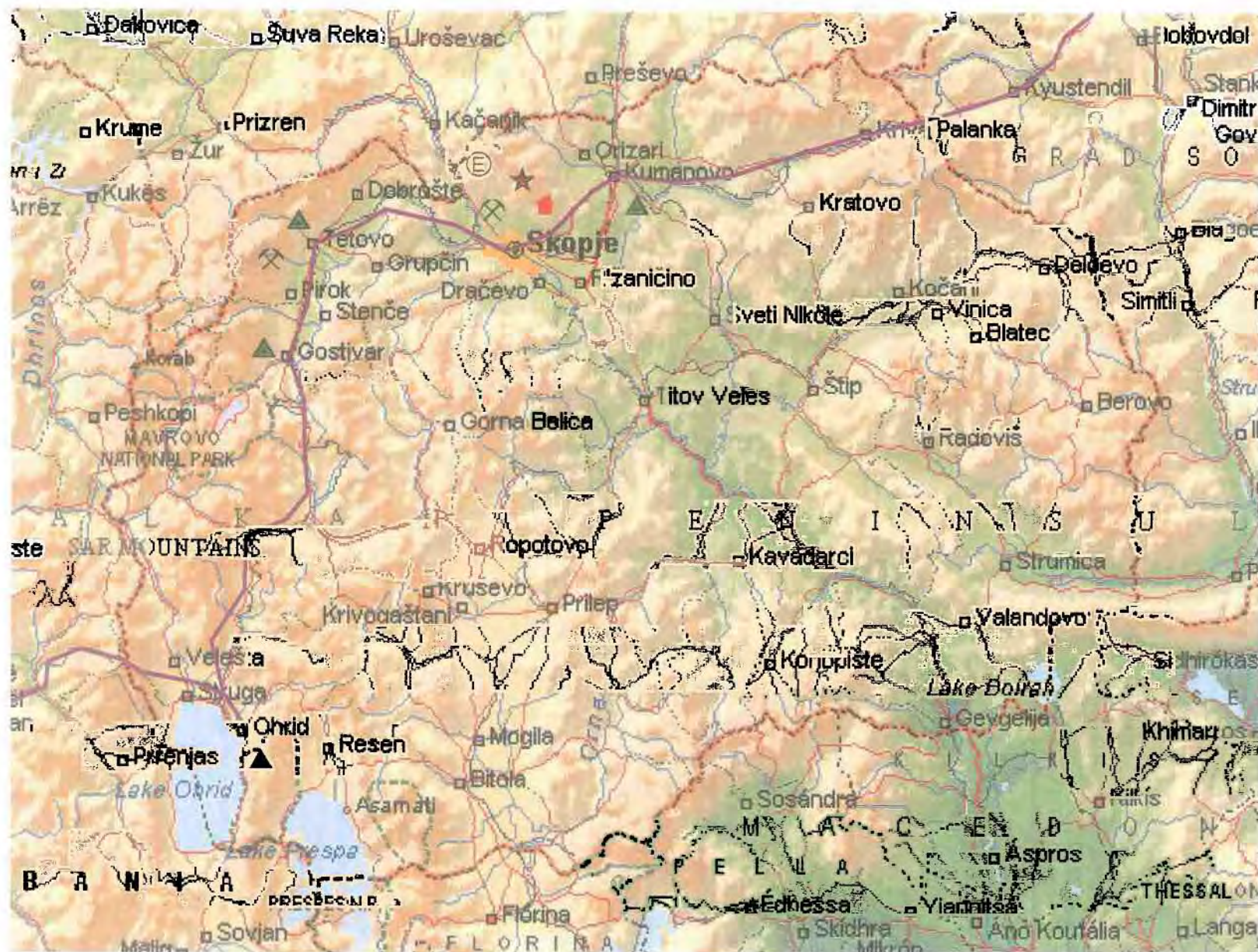
Το Τέτοβο, κέντρο της αλβανικής μειονότητας στην ΠΓΔΜ, και η γύρω περιοχή αναμένεται να παρουσιάσουν ανάπτυξη στους τομείς του τουρισμού και της υφαντουργίας, όπου άλλωστε εμφανίζουν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Συγκεκριμένα, το χιονοδρομικό κέντρο της Porona Sarka, το κορυφαίο της χώρας, αναμένεται λόγω και των χαμηλών τιμών που προσφέρει να αποτελέσει προορισμό όχι μόνο για τους κατοίκους της χώρας, αλλά και για πολλούς Ευρωπαίους (μεταξύ τους και Έλληνες). Όσο για την υφαντουργία, παρά τη διεθνή πτωτική πορεία του συγκεκριμένου κλάδου, οι ελληνικές επενδύσεις στην περιοχή θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας με αποτέλεσμα την αύξηση του τοπικού εισοδήματος.

Στα Σκόπια, την πρωτεύουσα της χώρας, αναμένεται η μεγαλύτερη ανάπτυξη, όπως συμβαίνει πάντα στις περιπτώσεις κατασκευής μεγάλων οδικών αξόνων. Η οικιστική ανάπτυξη και η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι βέβαιη, καθώς οι επενδύσεις θα στραφούν κυρίως προς τη βιομηχανία της ευρύτερης περιοχής, που είναι αρκετά αναπτυγμένη από την εποχή της ενωμένης Γιουγκοσλαβίας. Με την ομαλοποίηση της κατάστασης στα Βαλκάνια, τα Σκόπια θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο, καθώς αποτελούν κρίσιμο οδικό και σιδηροδρομικό κόμβο στην περιοχή της Νότιας Βαλκανικής. Οι προοπτικές λοιπόν για την πόλη φαίνονται να είναι ιδιαίτερα θετικές.

Τέλος, το Κουμάνοβο θα αναζητήσει την ανάπτυξή του μέσω του πιο ονομαστού προϊόντος της περιοχής, των ιαματικών πηγών. Η περιοχή βρίθει τέτοιων που είναι κατάλληλες για διάφορες παθήσεις (π.χ. ρευματικά). Είναι προφανές πως αν υπάρξει



Π.Γ.Δ.Μ.



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών
Χωροταξίας
και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

Χάρτης 5:
Αναπτυξιακές συνέπειες
του P.E.Tr.C. nr. 8

Υπόμνημα



P.E.Tr. C. nr. 8

- ⊙ Εμπορική ανάπτυξη
- ▲ Τουριστική ανάπτυξη
- ★ Βελτίωση υπηρεσιών
- ⊗ Βιομηχανική ανάπτυξη
- Αστική ανάπτυξη
- ⊕ Λιμενική ανάπτυξη

Κλίμακα:
1:1.200.000

συντονισμένη δράση των τοπικών φορέων με ίδρυση σύγχρονων εγκαταστάσεων και διαφήμισή τους στις γειτονικές χώρες (Γιουγκοσλαβία, Βουλγαρία) θα εμφανιστούν σημαντικές τουριστικές ροές που θα συνδυάσουν την επίσκεψη στο Κουμάνοβο, με εκδρομές στα Σκόπια και το Τέτοβο για αγορές και χειμερινό, κατά βάση, τουρισμό.

2.3.3. ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

2.3.3.1. Πέρνικ: Πόλη νοτιοδυτικά της Σόφιας σε απόσταση 30 χιλιομέτρων περίπου από αυτήν, γεγονός που την καθιστά κατά κάποιον τρόπο προάστιό της (87.000 κάτοικοι). Βρίσκεται πάνω στον ποταμό Στρυμόνα. Πρόκειται για το βιομηχανικό κέντρο μιας περιοχής, πλούσιας σε άνθρακα και σίδηρο. Εκεί βρίσκονται βιομηχανικές μονάδες επεξεργασίας χάλυβα, παραγωγής ενέργειας και υαλουργίας. Συνδέεται σιδηροδρομικώς με Σόφια και Ελλάδα.

2.3.3.2. Σόφια: Πρωτεύουσα της Βουλγαρίας με πληθυσμό 1.120.000 κατοίκους (14% του συνόλου της χώρας). Πρόκειται για σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο των Βαλκανίων. Στην πόλη και την περιφέρειά της παρατηρούνται μεγάλες βιομηχανικές συγκεντρώσεις, όπως βαριά και ελαφριά βιομηχανία, ηλεκτρονική βιομηχανία, φαρμακευτικές και χημικές βιομηχανίες και βιομηχανίες κατεργασίας τροφίμων και ενδυμάτων. Μεταξύ των κυριότερων πηγών εισοδήματος για τους κατοίκους της περιοχής συγκαταλέγεται ο τουρισμός (κατά βάση ο χειμερινός) στα γύρω βουνά και στα χιονοδρομικά κέντρα, όπως του Αλέκο – Βίτοσα.

2.3.3.3. Πλόβντιβ (Φιλιπούπολη): Η δεύτερη μεγαλύτερη βουλγαρική πόλη με πληθυσμό περίπου 340.000 κατοίκους. Αποτελεί πόλο έλξης πολλών πολιτιστικών δραστηριοτήτων και υποδομών της ακαδημαϊκής εκπαίδευσης. Σημαντικό έσοδο για την περιοχή είναι ο τουρισμός, ενώ δεν πρέπει να υποτιμάται η βιομηχανική δραστηριότητα, κυρίως όσον αφορά την χημική βιομηχανία.

2.3.3.4. Χάσκοβο: Βρίσκεται στη νότια Βουλγαρία (με πληθυσμό 80.000 κατοίκους) σε αγροτική κατά βάση περιοχή. Είναι κέντρο επεξεργασίας καπνού. Στην πόλη βρίσκονται οι μεγαλύτερες καπνοβιομηχανίες. Υπάρχουν ακόμη σημαντικές μονάδες μεταλλοτεχνίας και υφαντουργίας. Σε μικρή απόσταση βρίσκονται γνωστές ιαματικές πηγές.

2.3.3.5. Στάρα Ζαγόρα: Η μεγαλύτερη πόλη της περιφέρειας του Χάσκοβο (148.000 κάτοικοι) και ακαδημαϊκό κέντρο. Η ευρύτερη περιοχή αποτελεί τόπο συγκέντρωσης μερικών από τις σπουδαιότερες χημικές και ηλεκτρονικές βιομηχανίες της χώρας. Ο τουρισμός αποφέρει σημαντικά έσοδα λόγω της παρουσίας θερμών πηγών, των οποίων τα νερά καταπολεμούν τις ρευματικές παθήσεις.

2.3.3.6. Σλίβεν (ή Σλίβνο): Μεγάλη πόλη της κεντρικής Βουλγαρίας (105.000 κάτοικοι), στους πρόποδες του όρους Αίμου. Αποτελεί κέντρο υφαντουργίας, ενώ παράγει μεγάλες ποσότητες χαλιών. Είναι γνωστό για τις βιομηχανίες παραγωγής τροφίμων, κρασιού, ξυλείας και μεταλλουργίας. Η θέση της είναι στρατηγικά σημαντική καθώς αποτελεί κόμβο του αναπτυξιακού άξονα Σόφια – Βάρνα, που διατρέχει οριζόντια την χώρα.

2.3.3.7. Μπουργκάς: Το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Βουλγαρίας με πληθυσμό 195.000 κατοίκους. Οικονομικό, πολιτιστικό, ακαδημαϊκό και τουριστικό κέντρο. Αποτελεί ακόμη, διαμετακομιστικό κόμβο για είδη όπως τα πετρελαιοειδή, η ξυλεία και οι πρώτες ύλες, ενώ στα περίχωρά του βρίσκεται το μεγαλύτερο διωλιστήριο της χώρας.

2.3.3.8. Βάρνα: Η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Βουλγαρίας (300.000 κάτοικοι). Το κυριότερο λιμάνι της χώρας και διοικητικό κέντρο της περιφέρειας. Διαθέτει σημαντικές πολιτιστικές και ακαδημαϊκές υποδομές. Η ευρύτερη περιοχή σημειώνεται ως πόλος συγκέντρωσης βαριάς βιομηχανίας και βιομηχανιών κατεργασίας τροφίμων και ενδυμάτων.

2.3.3.9. Επιπτώσεις του Ρ.Ε.Τ.ρ.Κ. πρ. 8 στη Βουλγαρία (εκτιμήσεις συγγραφέων):

Η Βουλγαρία είναι πλουσιότερη από την Αλβανία και την Π.Γ.Δ.Μ., αλλά μετά την κατάρρευση του κομμουνιστικού καθεστώτος, η οικονομία της γνώρισε μια ύφεση, από την οποία τώρα πλέον προσπαθεί να εξέλθει. Ο Ρ.Ε.Τ.ρ.Κ. πρ. 8, σε συνδυασμό με τον Ρ.Ε.Τ.ρ.Κ. πρ. 9 και τον Ρ.Ε.Τ.ρ.Κ. πρ. 4 θα βοηθήσουν στην αναζωογόνηση των παρόδιών τους περιοχών και γενικότερα ολόκληρης της βουλγαρικής οικονομίας (δες Χάρτη 6).

Η Σόφια και το Πέρνικ (ουσιαστικά προάστιό της) θα εμφανίσουν τάσεις ανάπτυξης τόσο σε οικιστικό επίπεδο, όσο και σε εκείνο των υπηρεσιών, του τουρισμού και της βιομηχανίας. Η πρωτεύουσα (και το Πέρνικ) εκμεταλλεζόμενη την κεντρικότητα της θέσης της και το γεγονός ότι αποτελεί σημαντικό διαμετακομιστικό κόμβο των Βαλκανίων θα αναπτύξει τις υποδομές της. Οι υπηρεσίες θα εξελιχθούν λόγω της απαίτησης για ταχύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επιχειρηματιών, ενώ η σχετικά ισχυρή βιομηχανία της με την έλευση επενδυτών θα ανακάμψει, προσφέροντας εργασία και μειώνοντας τη μεγάλη ανεργία (Kotzeva, 2001). Ο τουρισμός που στηρίζεται στο γειτονικό χιονοδρομικό κέντρο (Αλέκο - Βίτοσα), αλλά και σε εκείνο του Μπόροβets (70 Km από τη Σόφια) θα παρουσιάσει άνοδο, καθώς θα είναι πιο εύκολη η πρόσβαση, όχι μόνο σε Βάλκάνιους αλλά και σε Δυτικοευρωπαίους. Έτσι η αύξηση του τοπικού εισοδήματος μοιάζει σίγουρη.

Το Πλόβντιβ (ή Φιλιππούπολη) στηρίζεται στη χημική βιομηχανία του, που αναμένεται να αναπτυχθεί προσθέτοντας θέσεις εργασίας. Εξάλλου η θέση της πόλης στο κέντρο της Βουλγαρίας και πάνω στον αναπτυξιακό άξονα που την διατρέχει από τη Δύση προς την Ανατολή θα τονώσει την υπόλοιπη προβληματική βιομηχανία της, προσελκύοντας επενδυτές (ιδίως Έλληνες), που μετά και την κατασκευή των κάθετων αξόνων που θα συνδέουν την Εγνατία Οδό με τον P.E.Tr.C. nr. 8, θα επεκτείνουν τις πρωτοβουλίες τους στη Βουλγαρία και ιδιαίτερα στο Πλόβντιβ που θεωρείται πόλη κοντινή στην Ελλάδα από πλευράς απόστασης, καθώς και πόλη που φιλοξενεί πολλούς Έλληνες, οι οποίοι θα δώσουν ώθηση στα ελληνικής προέλευσης προϊόντα.

Όσον αφορά στο Χάσκοβο και στη Στάρα Ζαγόρα που είναι τα μεγάλα αστικά κέντρα της περιφέρειας του Χάσκοβο, καταρχάς το πρώτο είναι πόλη εκτός του άξονα P.E.Tr.C. nr. 8, ενώ η δεύτερη βρίσκεται στη συμβολή του P.E.Tr.C. nr. 8 και του P.E.Tr.C. nr. 4. Οι επιρροές των διαδρόμων αυτών, σε συνδυασμό με την κατασκευή των κάθετων αξόνων από την Ελλάδα θα επηρεάσουν την ανάπτυξή τους. Οι ανταλλαγές με την Ελλάδα και οι επενδύσεις θα αυξηθούν, ενώ αξίζει να ερευνηθεί η πιθανότητα εμφάνισης μεγαλύτερων τουριστικών ροών λόγω των ιαματικών και θερμών πηγών της ευρύτερη περιοχής.

Το Σλίβεν χάρις τη θέση του, στο κέντρο του αναπτυξιακού άξονα της Βουλγαρίας, θα δεχθεί επιρροές από όλους τους κύριους άξονες που διατρέχουν την περιοχή του. Η εγγύτητά του στη Μαύρη Θάλασσα αλλά και σε Ρουμανία, Ελλάδα και Τουρκία του εξασφαλίζει επενδύσεις από επιχειρηματίες εντός και εκτός Βουλγαρίας που θα αναζητούν ένα στρατηγικό σημείο, από όπου θα περνούν οι



Βουλγαρία



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών
Χωροταξίας
και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

Χάρτης 6:
Αναπτυξιακές συνέπειες
του Ρ.Ε.Τ.Ρ.Α. ν.ρ. 8

Υπόμνημα



Ρ.Ε.Τ.Ρ.Α. ν.ρ. 8

- ⓔ Εμπορική ανάπτυξη
- ▲ Τουριστική ανάπτυξη
- ★ Βελτίωση υπηρεσιών
- ⛏ Βιομηχανική ανάπτυξη
- Αστική ανάπτυξη
- ⚓ Λιμενική ανάπτυξη

Κλίμακα:
1: 2.500.000

περισσότεροι σημαντικοί οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες των Βαλκανίων. Επομένως, η πόλη του Σλίβεν έχει πιθανότητες ταχείας εξέλιξης.

Το Μπουργκάς και η Βάρνα αξίζει να μελετηθούν ως ένα πλέγμα, καθώς παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά. Αμφότερες οι πόλεις αποτελούν τα κύρια λιμάνια της χώρας, ενώ η περιοχή μεταξύ τους είναι η πιο τουριστική και κοσμοπολίτικη της Βουλγαρίας. Τα θερινά θέρετρα Slantshev Bryag και Zlatni Piasaci έλκουν τους τουρίστες το καλοκαίρι (παλιότερα μόνο Ανατολικοευρωπαίους, σήμερα και πολίτες της Ε.Ε., που πάντως είναι κάτοχοι μικρότερων βαλαντίων). Παρόλα αυτά η περιοχή με την ολοκλήρωση του P.E.Tr.C. nr. 8 θα έρθει «πιο κοντά» στη Δυτική Ευρώπη και το τοπικό εισόδημα θα αυξηθεί. Πολύ σημαντικός θα αποβεί και ο ρόλος των λιμανιών των αστικών αυτών κέντρων, καθώς θα αποτελέσουν διαμετακομιστικούς κόμβους για τα αγαθά που θα μεταφέρονται από την Ευρώπη προς τον Καύκασο και πιο πέρα ως την Κεντρική Ασία. Ο αγωγός πετρελαίου μάλιστα, που σχεδιάζεται να συνδέσει το Μπουργκάς με την Ελλάδα (Αλεξανδρούπολη), θα καταστήσει τη βουλγαρική πόλη ασφαλή κόμβο της μεταφοράς του "μαύρου χρυσού" στην Ευρώπη μακριά από την ανασφαλή περιοχή των Κούρδων της Τουρκίας. Γι αυτούς τους λόγους οι πόλεις αυτές θα ενισχυθούν ιδιαίτερα στο μέλλον.

2.3.4. ΤΟΥΡΚΙΑ

2.3.4.1. Αδριανούπολη (Εντιρνέ): Η δεύτερη μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη της Ευρωπαϊκής Τουρκίας με πληθυσμό περίπου 200.000 κατοίκους. Απέχει από την Κωνσταντινούπολη 210 χιλιόμετρα και βρίσκεται μόλις πέντε (5) μακριά από τα ελληνο - τουρκικά σύνορα, στη συμβολή του Έβρου και του παραπόταμου του, Τούντζα. Η πόλη από γεωγραφικής πλευράς κατέχει στρατηγική θέση καθώς αποτελεί μεταφορικό (οδικό και σιδηροδρομικό) κόμβο στην περιοχή και βασικό σημείο του άξονα που συνδέει την Κωνσταντινούπολη με τη Δυτική Ευρώπη, γεγονός που συνετέλεσε στην ανάπτυξη της.

Πρόκειται για το κυριότερο κέντρο μιας γεωργικής και κτηνοτροφικής περιοχής, που είναι γνωστή και για το εξαιρετικής ποιότητας λευκό τυρί της. Η ζώνη επιρροής του P.E.Tr.C. nr. 4 περιλαμβάνει περιοχές γύρω από την Αδριανούπολη, όπου κυριαρχεί ο πρωτογενής τομέας (σιτηρά, ρύζι και φρούτα). Παρόλα αυτά δεν πρέπει να υποτιμηθεί ο δευτερογενής τομέας, μια και παρατηρείται συγκέντρωση

βιομηχανιών σαπωναποιίας και επεξεργασίας και παραγωγής βαμβακερών, ειδών δέρματος και μάλλινων υφασμάτων.

Αξίζει επίσης να αναφερθεί το τοπικό Πανεπιστήμιο, το οποίο διεκδικεί κατά κάποιον τρόπο την πρωτοκαθεδρία στην ευρύτερη περιοχή από το Δημοκρίτειο της Θράκης, που έχει να επιδείξει πολύ σημαντικό ερευνητικό έργο. Οι αρμόδιοι του τουρκικού Πανεπιστημίου προσπαθούν να το αναβαθμίσουν, ώστε να γίνει πόλος έλξης επιστημονικού ενδιαφέροντος και να προκαλέσουν ανάπτυξη στην πόλη τους, όπως συμβαίνει όποτε εγκαθίσταται ή αναβαθμίζεται σε κάποιο αστικό κέντρο ένα δυναμικό Πανεπιστήμιο.

2.3.4.2. Κωνσταντινούπολη: Είναι η μεγαλύτερη πόλη της Τουρκίας με περισσότερους από 12.000.000 κατοίκους, η μόνη πόλη που βρίσκεται σε δύο ηπείρους, την Ευρώπη και την Ασία. Πρόκειται για το κυριότερο λιμάνι της χώρας, την καρδιά της πολιτιστικής και της οικονομικής ζωής, καθώς και της βιομηχανίας της. Οι βιομηχανικές μονάδες της ευρύτερης περιοχής, συμπεριλαμβανομένης και αυτής που επλήγη από τον ανθρωποκτόνο σεισμό του Αυγούστου του 1999, παράγουν μεταξύ άλλων υφάσματα, τσιμέντα, υαλουργικά προϊόντα και δερμάτινα είδη. Εκεί βρίσκονται επίσης μονάδες επεξεργασίας καπνού, συναρμολόγησης αυτοκινήτων και φορτηγών, καθώς και πολλά διυλιστήρια και ναυπηγεία. Σημαντικό έσοδο ακόμα, αποτελεί ο τουρισμός της Κωνσταντινούπολης αλλά και των κοντινών σε αυτήν παραθαλάσσιων θέρετρων στην Μαύρη Θάλασσα και στην Προποντίδα.

2.3.4.3. Επιπτώσεις του P.E.Tr.C. nr. 8 (μέσω του τμήματος του P.E.Tr.C. nr. 4) στην Τουρκία (εκτιμήσεις συγγραφέων):

Το τμήμα του P.E.Tr.C. nr. 4 που ενώνει τη Στάρα Ζαγόρα με την Κωνσταντινούπολη αποτελεί την απόληξη ουσιαστικά του P.E.Tr.C. nr. 8 στην Τουρκία. Η σημασία του είναι ιδιαίτερη για τους Τούρκους, καθώς θεωρούν ότι έτσι παρακάμπτεται η Ελλάδα όσον αφορά στις διαμπερείς μεταφορές από και προς την Ασία.

Η σημασία του διαδρόμου αυτού όμως είναι μεγάλη και για την πόλη της Αδριανούπολης, καθώς αποτελεί το πρώτο και τελευταίο μεγάλο αστικό κέντρο της χώρας πάνω σε αυτόν. Έτσι η έλξη εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων είναι βέβαιη λόγω της εγγύτητας της πόλης στον P.E.Tr.C. nr. 8 και επομένως στην

Ευρώπη από την οποία η Τουρκία ήταν απομακρυσμένη τα τελευταία χρόνια εξαιτίας των πολέμων στα Βαλκάνια.

Η Κωνσταντινούπολη αποτελεί την απόληξη του άξονα στο τουρκικό έδαφος, στις ακτές της Μαύρης Θάλασσας. Η κατασκευή του διαδρόμου αναμένεται να έχει επιπτώσεις στις μετακινήσεις και κυρίως στις τουριστικές. Συγκεκριμένα, η σύνδεση της Βουλγαρίας με την Κωνσταντινούπολη θα επιτρέψει την εκατέρωθεν κίνηση, των Τούρκων από τη μια πλευρά προς τα χιονοδρομικά κέντρα της Ροδόπης (Παμπόροβο, Μπόροβets, Μπάνσκο κ.α.) και των Βούλγαρων από την άλλη προς τις κοντινές στην Πόλη παραλίες και αγορές (πλουσιότερη ποικιλία προϊόντων). Κατά βάση εκείνοι που θα μετακινηθούν θα είναι οι κάτοχοι μεσαίων και μεγάλων εισοδημάτων, καθώς οι πλουσιότεροι προτιμούν πιο ονομαστούς παγκοσμίως προορισμούς, ενώ τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα δεν μετακινούνται για τουριστικούς λόγους.

Ένα πρόσθετο ζήτημα είναι ότι η κατασκευή του άξονα θα φέρει «πιο κοντά» την Τουρκία με τη Γερμανία, όπου ζει και εργάζεται μια πολυπληθής τουρκική κοινότητα. Γι αυτούς η μετακίνηση από και προς τον τόπο καταγωγής τους θα γίνει ευκολότερη και συντομότερη, με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι μεταφορές αυτές. Έτσι θα προκληθεί η παραπέρα σύσφιξη των σχέσεων των δύο χωρών και πιθανότατα θα σημειωθεί επένδυση περισσότερων γερμανικών κεφαλαίων στην Τουρκία, με αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη.

Ολοκληρώνοντας πρέπει να αναφερθεί η τουρκική μειονότητα της Νότιας Βουλγαρίας. Ο πληθυσμός αυτός που αποτελεί σταθεροποιητικό παράγοντα στην ευρύτερη περιοχή, μέχρι τώρα ήταν μάλλον αποκομμένος από την χώρα από την οποία κατάγεται. Πλέον με την κατασκευή του άξονα, θα αναπτυχθούν μάλλον όχι μόνο οι σχέσεις του πληθυσμού της περιοχής με την Τουρκία, αλλά και συνολικά οι διμερείς (άρα διακίνηση κεφαλαίων και γνώσης εκατέρωθεν) μεταξύ Βουλγαρίας και Τουρκίας. Οι Τούρκοι επιχειρηματίες πιθανόν να στραφούν προς την περιοχή αυτή για επενδύσεις, έχοντας ως κίνητρο το φθινό εργατικό δυναμικό αλλά και τη σίγουρη προτίμηση που θα δείξει η μειονότητα στα προϊόντα τουρκικής προέλευσης, ενώ το τοπικό εισόδημα θα αυξηθεί λόγω της απασχόλησης του τοπικού πληθυσμού στις μονάδες που θα κατασκευασθούν. Έτσι και οι δύο πλευρές θα αποκομίσουν οφέλη και η Κωνσταντινούπολη, της οποίας οι επιχειρηματίες θα ευνοηθούν λόγω εγγύτητας, θα παρουσιάσει άνοδο του τοπικού εισοδήματος (δες Χάρτη 7).



Ευρωπαϊκή Τουρκία











Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών
Χωροταξίας
και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

Χάρτης 7:
Αναπτυξιακές συνέπειες
του Ρ.Ε.Τ.ρ.Α. νρ. 8

Υπόμνημα

-  Ρ.Ε.Τ.ρ. Α. νρ. 8
-  Εγνατία Οδός
-  Εμπορική ανάπτυξη
-  Τουριστική ανάπτυξη
-  Βελτίωση υπηρεσιών
-  Βιομηχανική ανάπτυξη
-  Αστική ανάπτυξη
-  Λιμενική ανάπτυξη

Κλίμακα:
1: 1.200.000

2.4. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΟΥ Ρ.Ε.Τρ.Σ. Nr 8

Τα λιμάνια και τα αεροδρόμια αναμένεται να αποτελέσουν, όπως και στην περίπτωση της Εγνατίας, πολύ σημαντικά στοιχεία για την ενσωμάτωση του Ρ.Ε.Τρ.Σ. πρ.8 στο σύστημα μεταφορών μεταξύ Ευρώπης και Ασίας αλλά και σε αυτό των Βαλκανίων. Η ύπαρξη τέτοιου είδους υποδομών στα σημαντικότερα αστικά κέντρα του οδικού αυτού άξονα φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 16: Αεροδρόμια και λιμάνια στις πόλεις του Ρ.Ε.Τρ.Σ. πρ.8		
Πόλη	Αεροδρόμιο	Λιμάνι
Δυρράχιο (Αλβ.)	-	+
Τίρανα (Αλβ.)	+ (Δ)	-
Ελμπασάν (Αλβ.)	-	-
Οχρίδα (Π.Γ.Δ.Μ.)	+	-
Γκόστιβαρ (Π.Γ.Δ.Μ.)	-	-
Τέτοβο (Π.Γ.Δ.Μ.)	-	-
Σκόπια (Π.Γ.Δ.Μ.)	+ (Δ)	-
Κουμάνοβο (Π.Γ.Δ.Μ.)	-	-
Πέρνικ (Βουλγ.)	+	-
Σόφια (Βουλγ.)	+ (Δ)	-
Πλόβντιβ (Βουλγ.)	+	-
Χάσκοβο (Βουλγ.)	+	-
Στάρα Ζαγόρα (Βουλγ.)	+	-
Σλίβεν (Βουλγ.)	+	-
Μπουργκάς (Βουλγ.)	-	+
Βάρνα (Βουλγ.)	+ (Δ)	+
Αδριανούπολη (Τουρ.)	-	-
Κωνσταντινούπολη (Τουρ.)	+ (Δ)	+

+ : υφιστάμενο, - : μη υφιστάμενο, (Δ): Διεθνές αεροδρόμιο

Πηγή: Σκάγιανης, 2000, Υ.Π.Α. 2001, Ολυμπιακή Αεροπορία 2001, Balkan Airlines 2001, www.iata.org

Από τον πίνακα φαίνεται η σημαντική παρουσία των αεροδρομίων στις τρεις βαλκανικές χώρες. Τα αεροδρόμια που εξυπηρετούν και διεθνείς πτήσεις είναι αυτά των Τιράνων, των Σκοπίων, της Σόφιας, της Βάρνας (charters) και της Κωνσταντινούπολης, ενώ τα υπόλοιπα είναι τοπικής σημασίας. Η κακή οικονομική

κατάσταση των χωρών βορείως των ελληνικών συνόρων περιορίζει τις φιλοδοξίες για δραματικές αλλαγές στον τομέα των υποδομών αυτού του είδους, οι οποίες είναι συνήθως και πολυδάπανες. Όσον αφορά τα λιμάνια, τα τρία υπάρχοντα είναι του Δυρραχίου, του Μπουργκάς και της Βάρνας, εκ των οποίων το πρώτο χρειάζεται αναβάθμιση, η οποία έχει ήδη δρομολογηθεί. Τα άλλα δύο λιμάνια που ανήκουν στη Βουλγαρία, έχουν μεγάλη σημασία για τις εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας και η αξία τους αναμένεται να αναβαθμιστεί ακόμη περισσότερο με την κατασκευή του P.E.Tr.C. nr 8. Ήδη και στα δύο αυτά λιμάνια προγραμματίζονται έργα αναβάθμισης (Σκάγιαννης, 2000).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ, ΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΑΞΟΝΩΝ

3.1. ΟΙ ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

Η σύνδεση της Εγνατίας Οδού με τον Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 και συνακόλουθα και με τις υπόλοιπες χώρες των Βαλκανίων και τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης θα γίνει πραγματικότητα μέσω της κατασκευής εννέα (9) συνολικά κάθετων αξόνων. Μεγάλα τμήματα των αξόνων αυτών κατασκευάστηκαν με χρηματοδότηση από το 2^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης αλλά και από προγράμματα όπως το INTERREG 2, με συνολικό προϋπολογισμό που άγγιξε τα 150 δις δρχ. Σχετικά στοιχεία για κάθε έναν από τους κάθετους άξονες εμφανίζονται αναλυτικότερα στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 17: ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ			
A/A	ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ	ΜΗΚΟΣ (ΧΑΜ.)	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ 2ου ΚΠΣ (ΔΙΣ. ΔΡΧ.)
1	Ιωάννινα – Κακαβιά (Αλβανία)	62	5,5
2	Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή (Αλβανία)	72	20,0
3	Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη (Π.Γ.Δ.Μ.)	94	38,2
4	Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι (Π.Γ.Δ.Μ.)	78	έχει ολοκληρωθεί
5	Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας (Βουλγαρία)	107	16,0
6	Δράμα – Νευροκόπι – Εξοχή (Βουλγαρία)	40	2,0
7	Ξάνθη – Εχίνος (Βουλγαρία)	48	0,3
8	Κομοτηνή – Νυμφαίο (Βουλγαρία)	23	5,0
9	Αρδάνιο – Ορμένιο (Βουλγαρία)	134	60,0
	ΣΥΝΟΛΟ	658	147,0

Πηγή: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., 2001

Όσον αφορά στο 3^ο ΚΠΣ, στις προτεραιότητές του για τον τομέα των μεταφορών περιλαμβάνονται έργα κατασκευής των κάθετων αξόνων και των συνδέσεων της Εγνατίας Οδού με τις πύλες της (κυρίως με λιμάνια), με κονδύλια ύψους περίπου 150 δις δρχ. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).

Υπάρχουν ωστόσο σημαντικά προβλήματα όσον αφορά την πρόοδο των εργασιών σε ορισμένους κάθετους άξονες, κοινή συνισταμένη των οποίων είναι η δυσκολία ανεύρεσης πόρων ή ακόμη και η απροθυμία αξιοποίησης υπαρχόντων κοινοτικών κονδυλίων από την πλευρά της Βουλγαρίας. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην προχωρούν τα έργα σύνδεσης του Ορμενίου με το Σβίλεγκραντ και να παρατηρούνται καθυστερήσεις στην κατασκευή των τμημάτων των κάθετων αξόνων που θα συνδέσουν την Κομοτηνή και την Ξάνθη με το βουλγαρικό έδαφος. Ουσιαστικά οι μόνες ελληνοβουλγαρικές οδικές συνδέσεις που προωθούνται είναι αυτές του άξονα Θεσσαλονίκη – Σόφια (οι εργασίες στο τμήμα Κούλατα – Σόφια έχουν ξεκινήσει και θα ολοκληρωθούν μέχρι το 2002) και Δράμα – Goce Delcev (οι εργασίες ξεκίνησαν το 2000 και θα ολοκληρωθούν στο τέλος του 2001). Από την άλλη μεριά, μεγαλύτερη πρόοδο φαίνεται να έχουν τα έργα που θα συνδέσουν την Εγνατία Οδό με την Αλβανία, έστω και αν η Ελλάδα αναλαμβάνει σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης έργων που πρέπει να χρηματοδοτηθούν από κοινού (π.χ. η κατασκευή της γέφυρας της Μέρτζανης, η οποία θεωρείται απαραίτητη για τη σύνδεση του ομώνυμου μεθοριακού σταθμού με το εθνικό οδικό δίκτυο, αν και κοινό ελληνοαλβανικό έργο, χρηματοδοτείται εξολοκλήρου από την Ελλάδα) (Επενδυτής, 2000).

3.2. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

3.2.1. Τουριστική κίνηση στην Ελλάδα

Ο τουρισμός αποτελεί μια ιδιαίτερα προσοδοφόρα δραστηριότητα για πολλές χώρες και η Ελλάδα είναι μια από αυτές. Η κατασκευή της Εγνατίας Οδού θεωρείται πως θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα στην τουριστική κίνηση, μια και θα φέρει τους σχετικούς εγχώριους πόρους πιο κοντά στους αλλοδαπούς τουρίστες. Στοιχεία για την τουριστική κίνηση παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 18: ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ							
ΕΤΟΣ					ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
Νομός	1996	1997	1998	1999	97/96	98/97	99/98
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ							
Εβρου	17037	21940	22562	20428	28,78%	2,84%	-9,46%
Ροδόπης	9719	12286	12916	21756	26,41%	5,13%	68,44%
Ξάνθης	16890	12650	10962	10275	-25,10%	-13,34%	-6,27%
Δράμας	5640	5765	5099	5214	2,22%	-11,55%	2,26%
Καβάλας	398593	434033	374884	392353	8,89%	-13,63%	4,66%
ΣΥΝΟΛΟ	447879	486674	426423	450026	8,66%	-12,38%	5,54%
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ							
Σερρών	10679	15553	16541	13242	45,64%	6,35%	-19,94%
Θεσσαλονίκης	409783	630972	416848	441487	53,98%	-33,94%	5,91%
Χαλκιδικής	1477013	1768096	1738147	2095617	19,71%	-1,69%	20,57%
Κιλκίς	3656	5505	6571	4368	50,57%	19,36%	-33,53%
Πέλλας	5067	5364	4228	5769	5,86%	-21,18%	36,45%
Ημαθίας	10179	12683	10162	11230	24,60%	-19,88%	10,51%
Πιερίας	335221	387052	352644	255334	15,46%	-8,89%	-27,59%
ΣΥΝΟΛΟ	2251598	2825225	2545141	2827047	25,48%	-9,91%	11,08%
ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ							
Φλώρινας	4479	4659	5722	5571	4,02%	22,82%	-2,64%
Κοζάνης	10495	12340	15005	16001	17,58%	21,60%	6,64%
Καστοριάς	14641	30344	32779	25326	107,25%	8,02%	-22,74%
Γρεβενών	614	1321	907	961	115,15%	-31,34%	5,95%
ΣΥΝΟΛΟ	30229	48664	54413	47859	60,98%	11,81%	-12,04%
ΗΠΕΙΡΟΥ							
Ιωαννίνων	48249	57914	64648	52429	20,03%	11,63%	-18,90%

Άρτας	3254	3505	4093	3190	7,71%	16,78%	-22,06%
Θεσπρω- τίας	64204	60668	60373	51271	-5,51%	-0,49%	-15,08%
Πρέβεζας	107297	128876	145812	152756	20,11%	13,14%	4,76%
ΣΥΝΟΛΟ	223004	250963	274926	259646	12,54%	9,55%	-5,56%
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ							
Τρικάλων	90401	103786	127084	110946	14,81%	22,45%	-12,70%

Πηγή: Ε.Ο.Τ., 2001

Ο πίνακας 18 δείχνει τις διανυκτερεύσεις των αλλοδαπών τουριστών σε ξενοδοχειακά καταλύματα ανά Νομό της Βόρειας Ελλάδας. Εξετάζοντάς τον κατά περιφέρειες, παρατηρούμε τα εξής:

Το συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό των διανυκτερεύσεων στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης λαμβάνει χώρα στο Νομό Καβάλας (προσεγγίζει το 89% επί του συνόλου), όπου ο αριθμός των διανυκτερεύσεων παρέμεινε σταθερός κατά την περίοδο 1996-1999. Η μεγάλη τουριστική κίνηση οφείλεται βεβαίως στο νησί της Θάσου. Αύξηση παρουσίασε και ο Νομός Ροδόπης, 33,3% κατά μέσο όρο κάθε χρόνο. Ο Νομός Ξάνθης είχε να επιδείξει σημαντική πτώση της τάξης του 15% σχεδόν, ενώ οι Νομοί Έβρου και Δράμας είχαν αύξηση και μείωση των διανυκτερεύσεων σε ποσοστό 7,4% και 2,4% αντίστοιχα.

Στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας οι Νομοί Χαλκιδικής, Κιλκίς και Σερρών είναι αυτοί που παρουσιάζουν αύξηση των διανυκτερεύσεων σε ποσοστά της τάξης των 12,9%, 12,1% και 10,7% αντίστοιχα. Ακολουθούν οι Νομοί Θεσσαλονίκης με αύξηση 8,7%, Πέλλας με 7% και Ημαθίας με 5,1%. Ο μοναδικός Νομός στον οποίον παρουσιάζεται μείωση στις διανυκτερεύσεις αλλοδαπών τουριστών είναι ο Νομός Πιερίας με το σχετικό ποσοστό να είναι περίπου 7%. Σε απόλυτα νούμερα ο Νομός Χαλκιδικής κυριαρχεί, με 1477013 διανυκτερεύσεις επί συνόλου 2251598 στην περιφέρεια το 1996 (ποσοστό 65%) και με 2095617 επί συνόλου 2827047 το 1999 (ποσοστό 74%). Η μείωση που παρατηρείται στο Νομό Πιερίας (255334 διανυκτερεύσεις το έτος 1999 αντί 335221 το 1996) είναι πιθανότατα απόρροια του γεγονότος ότι ο Νομός αυτός αποτελούσε ανέκαθεν παραθεριστικό προορισμό των κατοίκων της Πρώην Γιουγκοσλαβίας και των χωρών που προέκυψαν από τη διάλυσή της. οι οποίοι δεν έχουν πλέον ούτε τη δυνατότητα να μεταβούν στην Ελλάδα (λόγω οικονομικής ανέχειας, εδαφικής παρεμβολής της Π.Γ.Δ.Μ. μεταξύ Ελλάδας και Πρώην Γιουγκοσλαβίας, ΝΑΤΟϊκών βομβαρδισμών κλπ.).

Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας όλοι οι Νομοί παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις. Στους Νομούς Καστοριάς και Γρεβενών οι διανυκτερεύσεις αυξήθηκαν κατά 30,8% και 29,9% κατά μέσο όρο κάθε χρόνο, ενώ στους Νομούς Κοζάνης και Φλώρινας η αντίστοιχη αύξηση ήταν 15,3% και 8,1%. Τα επιμέρους νούμερα πάντως, δείχνουν μια πτώση του αριθμού των διανυκτερεύσεων κατά το 1999, μάλλον λόγω των επιδρομών του ΝΑΤΟ στη Γιουγκοσλαβία.

Στην Περιφέρεια Ηπείρου ο Νομός με τις περισσότερες διανυκτερεύσεις είναι ο Νομός Πρέβεζας (58,9% επί του συνόλου της περιφέρειας το 1999, λόγω Πάργας), ο οποίος εμφανίζει και τη μεγαλύτερη κατά μέσο όρο ετήσια αύξηση, 12,7%. Ο Νομός Ιωαννίνων εμφανίζει και αυτός ανάλογη αύξηση σε ποσοστό 4,3% ενώ η αύξηση στο Νομό Άρτας είναι σχεδόν ανεπαίσθητη (0,8%). Τέλος, ο Νομός Θεσπρωτίας παρουσιάζει μείωση στις διανυκτερεύσεις αλλοδαπών με μέσο όρο 7%κάθε χρόνο.

Αναφορά γίνεται και στο Νομό Τρικάλων, μια και η απόστασή του από την Εγνατία Οδό είναι πολύ μικρή. Ο νομός παρουσιάζει αύξηση των διανυκτερεύσεων κατά 8,2% κατά μέσο όρο κάθε χρόνο, με μείωσή τους πάντως για το έτος 1999.

Συμπερασματικά, σε γενικές γραμμές παρατηρείται άνοδος του αριθμού των διανυκτερεύσεων στις εξεταζόμενες περιοχές, η οποία ωστόσο για κάποιες από αυτές μετατρέπεται σε μείωση το έτος 1999. Όσον αφορά το ποιοι νομοί κυριαρχούν σε απόλυτα νούμερα, πρώτος κατατάσσεται ο Νομός Χαλκιδικής και στη συνέχεια ακολουθούν οι Νομοί Θεσσαλονίκης και Καβάλας.

Πίνακας 19: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΟΔΙΚΩΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟ ΕΙΣΟΔΟΥ							
Τελωνεία	ΕΤΟΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
	1996	1997	1998	1999	97/96	98/97	99/98
Περιφέρεια Αν. Μακεδ. – Θράκης							
Καστανιές	2.149	1.562	7.088	4.596	-27,32%	353,78%	-35,16%
Κήποι	97.815	65.752	98.022	142.576	-32,78%	49,08%	45,45%
Ορμένιο	19.823	25.261	21.532	2.002	27,43%	-14,76%	-90,70%
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας							
Δοϊράνη	45.169	59.844	18.841	16.298	32,49%	-68,52%	-13,50%
Εύζωνοι	250.648	510.334	339.664	185.894	103,61%	-33,44%	-45,27%
Προμαχώ-	327.336	297.143	332.076	336.369	-9,22%	11,76%	1,29%

νας							
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας							
Κρυσταλ- λοπηγή	40.076	63.874	144.692	184.133	59,38%	126,53%	27,26%
Νίκη	15.799	92.119	55.410	70.022	483,07%	-39,85%	26,37%
Περιφέρεια Ηπείρου							
Κακαβιά	144.394	204.057	386.658	424.448	41,32%	89,49%	9,77%
Σύνολο	943.209	1.319.946	1.403.983	1.366.338	39,94%	6,37%	-2,68%

Πηγή: E.O.T., 2001

Κίνηση αλλοδαπών τουριστών

Τα τελωνεία Καστανέων και Κήπων αποτελούν εξόδους προς Τουρκία ενώ το τελωνείο του Ορμένιου προς Βουλγαρία, όπως και το αντίστοιχο του Προμαχώνα. Τα τελωνεία Δοϊράνης, Ευζώνων και Νίκης βρίσκονται στα σύνορα της χώρας μας με την Π.Γ.Δ.Μ., ενώ αυτά της Κρυσταλλοπηγής και της Κακαβιάς αποτελούν τις εξόδους προς την Αλβανία.

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται πως η γενικότερη τάση ως προς τις αφίξεις ατόμων οδικώς στη χώρα μας με σκοπό τον τουρισμό, παρουσιάζει επιβράδυνση των αυξητικών ρυθμών με αποκορύφωμα το 1999, οπότε παρατηρείται και ποσοτική τους ελάττωση. Πάντως η αύξηση των εισερχομένων τουριστών στην Ελλάδα μέσα σε μια τετραετία είναι εντυπωσιακή, καθώς αγγίζει το 45%. Αυτό μάλιστα έρχεται σε αντίθεση με την ύπαρξη παραγόντων όπως οι βομβαρδισμοί του ΝΑΤΟ στην Πρώην Γιουγκοσλαβία και οι οικονομικές κρίσεις που κατά καιρούς έπληξαν τα ούτως ή άλλως οικονομικώς δυσπραγή κράτη των Βαλκανίων (Αλβανία, Βουλγαρία).

Όσον αφορά την κίνηση που προήλθε από την Τουρκία, παρατηρούμε ότι το τελωνείο των Κήπων κατέχει τη συντριπτική πλειοψηφία της κίνησης από τη χώρα αυτή και έχει να επιδείξει πολύ σημαντική αύξηση κυρίως την περίοδο 1998-99. Σύμφωνα δε, με στοιχεία από το τελωνείο το 40-45% των εισερχομένων ατόμων είναι Τούρκοι οι οποίοι ζουν και εργάζονται στις χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης (Γερμανία, Ολλανδία, Βέλγιο) και οι οποίοι επιστρέφουν από τις διακοπές τους. Αναφέρθηκε επίσης και η μικρή σε μέγεθος αλλά αυξανόμενη κίνηση Τούρκων υπηκόων οι οποίοι επισκέπτονται την Ελλάδα για τουρισμό (Δραγκός Δ., 2001).

Η κίνηση στα τελωνεία του **Ορμένιου** και των **Καστανέων** παρουσιάζεται πολύ μικρή, ιδιαιτέρως δε προκαλεί εντύπωση η μείωση της κίνησης στο πρώτο, γεγονός που αντικατοπτρίζει και τη μικρή σημασία που εξακολουθεί να έχει ο άξονας Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - Σβίλενγκραντ. Η σταθερή κίνηση του τελωνείου Καστανέων έχει να κάνει με την τοπική σημασία του για την περιοχή, δεδομένου ότι χρησιμοποιείται από όσους έρχονται στη χώρα μας από την περιοχή της Αδριανούπολης για αγορές και για τυχόν επαφές μεταξύ των τοπικών φορέων των δύο χωρών.

Το δεύτερο τελωνείο που συνδέει την Ελλάδα με τη Βουλγαρία, αυτό του **Προμαχώνα**, παρουσιάζει μεγάλους και σταθερούς αριθμούς ατόμων που έρχονται στην Ελλάδα. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι το τελωνείο αυτό, παραμένει η σημαντικότερη δίοδος ελληνοβουλγαρικής επαφής και το κοντινότερο σημείο εισόδου προς την πόλη της Θεσσαλονίκης και τις παραλίες της Χαλκιδικής και της Βόρειας Ελλάδας.

Στο τελωνείο των **Ευζώνων** έλαβε χώρα σημαντική αύξηση το 1997, χρονιά κατά την οποία η πόλη της Θεσσαλονίκης ήταν η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης, αλλά και χρονιά κατά την οποία άρχισαν να γίνονται αντιληπτές οι πρώτες θετικές επιπτώσεις από την άρση του ελληνικού εμπάργκο κατά της Π.Γ.Δ.Μ. Η σημαντική πτώση που ακολούθησε το 1999 ήταν μάλλον απόρροια των ΝΑΤΟϊκών βομβαρδισμών στην Πρώην Γιουγκοσλαβία, οι οποίοι πιθανότατα απέτρεψαν τους κατοίκους της χώρας αυτής και των γειτονικών της να έλθουν στην Ελλάδα. Το ευρισκόμενο σε μικρή απόσταση τελωνείο της **Δοϊράνης**, καλύπτει ανάγκες σε τοπικό επίπεδο - περισσότερο πιθανότατα χρησιμοποιείται από τους κατοίκους της κοντινής στα σύνορα πόλης Strumica - και παρουσιάζει πτώση στον αριθμό των αλλοδαπών που εισήλθαν στη χώρα μας το κατά τα έτη 1998 και 1999, γεγονός που συνδέεται με την όλο και πιο διευρυμένη χρήση του οδικού και του παράλληλου σιδηροδρομικού άξονα Σκοπίων - Θεσσαλονίκης.

Το τελωνείο της **Νίκης** παρουσιάζει αστάθεια στον αριθμό των επισκεπτών που διέρχονται από αυτό με προορισμό τη χώρα μας, με κύριο χαρακτηριστικό τη μεγάλη αύξηση στον αριθμό αυτόν το 1997, λόγω της άρσης του ελληνικού εμπάργκο κατά της Π.Γ.Δ.Μ. Στη συνέχεια παρουσιάζεται σταθεροποιητική τάση σε χαμηλότερα αριθμητικά επίπεδα, εξαιτίας πιθανώς του πέρατος της διοργάνωσης της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας στη Θεσσαλονίκη.

Τα δύο τελωνεία της **Κακαβιάς** και της **Κρυσταλλοπηγής**, αποτελούν τις πύλες εισόδου στη χώρα μας από την Αλβανία. Μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι παρουσιάζουν και τα δύο έντονα αυξητικές τάσεις, γεγονός που πρέπει να οφείλεται στα μεταναστευτικά κύματα των Αλβανών πολιτών προς τη χώρα μας οι οποίοι πιθανώς να καταγράφονται στα σύνορα ως τουρίστες. Επίσης, δεδομένης της μηδαμινής χρήσης της Αλβανίας ως ενδιάμεσου σταθμού για τη μετάβαση στην Ελλάδα αλλοδαπών μη αλβανικής καταγωγής, αλλά και του μεγάλου αριθμού των αλλοδαπών που περνάνε από τα δύο αυτά τελωνεία, είναι σχεδόν σίγουρο πως μεγάλος αριθμός ατόμων καταγράφηκε περισσότερες από μια φορές κατά τη διάρκεια ενός έτους.

Συμπερασματικά και με βάση τον επόμενο πίνακα, που προέκυψε από την επεξεργασία του προηγούμενου που παρατέθηκε πιο πάνω μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι:

⇒ Οι εισοδοί από τους τελωνειακούς σταθμούς που βρίσκονται στα σύνορα με την Τουρκία και την Αλβανία παρουσίασαν αύξηση κατά την τετραετία 1996 - 1999. Στην περίπτωση της Τουρκίας, αυτό οφείλεται ίσως στη δυσκολία που συναντούσαν κατά την επιστροφή τους οι εκδρομείς, είτε αυτοί ήταν Τούρκοι μετανάστες, είτε άλλοι Ευρωπαίοι, λόγω των προβλημάτων στην Πρώην Γιουγκοσλαβία (βομβαρδισμοί ΝΑΤΟ, εμπάργκο). Γι αυτό και η συντριπτική πλειοψηφία προτίμησε τους Κήπους. Για την Αλβανία, είναι προφανές ότι η εκρηκτική αύξηση που παρατηρήθηκε, σημειώθηκε χάρη λόγω των οικονομικών μεταναστών. Αν μάλιστα δεν ήταν τόσο μεγάλος ο αριθμός των παράνομων μεταναστών και επομένως μη καταγεγραμμένων, το ποσοστό της αύξησης θα ήταν σαφώς μεγαλύτερο.

Πίνακας 20: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ ΚΑΙ ΤΕΛΩΝΕΙΟ					
	ΕΤΗ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ
Τελωνεία	1996	1997	1998	1999	99/96
Καστανιές	2.149	1.562	7.088	4.596	113,87%
Κήποι	97.815	65.752	98.022	142.576	45,76%
Σύνολο αφίξεων από Τουρκία	99.964	67.314	105.110	147.172	47,23%
Ορμένιο	19.823	25.261	21.532	2.002	-89,90%
Προμαχώνας	327.336	297.143	332.076	336.369	2,76%
Σύνολο αφίξεων από Βουλγαρία	347.159	322.404	353.608	338.371	-2,53%

Δοϊράνη	45.169	59.844	18.841	16.298	-63,92%
Ευζωνοί	250.648	510.334	339.664	185.894	-25,83%
Νίκη	15.799	92.119	55.410	70.022	343,21%
Σύνολο αφίξεων από ΠΓΔΜ	311.616	662.297	413.915	272.214	-12,64%
Κακκαβιά	144.394	204.057	386.658	424.448	193,95%
Κρυσταλλοπηγή	40.076	63.874	144.692	184.133	359,46%
Σύνολο αφίξεων από Αλβανία	184.470	267.931	531.350	608.581	229,91%
Σύνολο από όλες τις χώρες	943.209	1.319.946	1.403.983	1.366.338	44,86%

Πηγή: E.O.T., 2001

⇒ Από την άλλη πλευρά στα τελωνεία των συνόρων με τη Βουλγαρία και την ΠΓΔΜ παρατηρείται οριακή για την πρώτη και κάπως μεγαλύτερη για τη δεύτερη, μείωση των εισόδων των τουριστών. Το γεγονός αυτό πρέπει να αποδοθεί στην χειροτέρευση των οικονομιών, χωρών που είναι ακόμα σε μετάβαση, καθώς και στα επιπρόσθετα οικονομικά και πολιτικά προβλήματα που συσσωρεύτηκαν στους Σκοπιανούς εξαιτίας των βομβαρδισμών του 1999 στην Πρώην Γιουγκοσλαβία και το κύμα προσφύγων που είχαν σαν συνέπεια αυτοί. Όταν οι διαδικασίες σύγκλισης των χωρών αυτών με την Ε.Ε. ολοκληρωθούν και επικρατήσει πολιτική σταθερότητα στην περιοχή, τότε χωρίς αμφιβολία ο αριθμός των εισερχομένων θα ανέλθει σε υψηλότερα από τα επίπεδα του 1999.

Πίνακας 21: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΑ, 1999				
		ΚΡΑΤΗ		
		ΑΛΒΑΝΙΑ	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	F.Y.R.O.M.
Αεροπορικώς	Αφίξεις	19979	6128	1177
	Ποσοστό	3,0%	3,0%	0,9%
Σιδηροδρομικώς	Αφίξεις	79	15087	1216
	Ποσοστό	0,0%	7,4%	0,9%
Θαλασσίως	Αφίξεις	46763	4333	829
	Ποσοστό	6,9%	2,1%	0,6%
Οδικώς	Αφίξεις	606240	177300	124829
	Ποσοστό	90,1%	87,4%	97,5%
Σύνολο		673061	202848	128051

Πηγή: E.O.T., 2001

Ο παραπάνω πίνακας επιβεβαιώνει το αναμενόμενο γεγονός του ότι οι κάτοικοι της Βουλγαρίας, της Π.Γ.Δ.Μ. και της Αλβανίας χρησιμοποιούν κατά κόρον τις οδικές προσβάσεις προς την Ελλάδα προκειμένου να εισέλθουν σε αυτήν. Οι μόνες παρατηρήσεις που μπορούν να γίνουν είναι το ότι ένα (μικρό) ποσοστό των Βούλγαρων που μεταβαίνουν στη χώρα μας προτιμά το σιδηρόδρομο και ότι ένα αντίστοιχο ποσοστό Αλβανών προτιμά τη θαλάσσια οδό.

3.2.2. Τουριστική κίνηση στην Π.Γ.Δ.Μ.

Η Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας παρουσίαζε σημαντική τουριστική κίνηση πριν τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας. Ωστόσο ο εμφύλιος που έλαβε χώρα είχε, όπως είναι φυσικό, καταστροφικές επιπτώσεις. Ο παρακάτω πίνακας καταδεικνύει το γεγονός αυτό.

Πίνακας 22: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ Π.Γ.Δ.Μ.				
Έτος	Αριθμός τουριστών	Μεταβολή	Διανυκτερεύσεις	Μεταβολή
1986	671903		1461270	
1987	689016	2,48%	1551920	5,84%
1988	645097	-6,81%	1416692	-9,55%
1989	590230	-9,30%	1348095	-5,09%
1990	562411	-4,95%	1170516	-15,17%
1991	294323	-91,09%	576338	-103,10%
1992	219062	-34,36%	382376	-50,73%
1993	208191	-5,22%	362663	-5,44%
1994	185414	-12,28%	335530	-8,09%
1995	147007	-26,13%	275749	-21,68%
1996	136137	-7,98%	277265	0,55%
1997	121337	-12,20%	265524	-4,42%
1998	156670	22,55%	359538	26,15%

Πηγή: *Statistical Office of the Republic of Macedonia, 1999*

Από το έτος 1988 και μετά ο αριθμός των αλλοδαπών τουριστών αλλά και των διανυκτερεύσεων ακολουθεί συνεχώς πτωτική πορεία. Ιδιαίτερα το 1991, την επόμενη χρονιά από αυτήν της έναρξης των πολεμικών συγκρούσεων, τα σχετικά μεγέθη υφίστανται πολύ μεγάλες μειώσεις. Λόγω του πολέμου, αλλά και μετά τη λήξη του, εξαιτίας της κακής οικονομικής κατάστασης της χώρας, το κύμα των αλλοδαπών τουριστών συνεχώς μειώνεται. Η έξαρση των ποσοστών μείωσης το 1994

και το 1995 οφείλεται στο ελληνικό εμπάργκο, που έκλεισε την πιο σημαντική τουριστική δίοδο προς την Π.Γ.Δ.Μ., αυτή από το Νότο. Μόνο το έτος 1998, αφού μεσολάβησε μια περίοδος σχετικής ηρεμίας, ο αριθμός των αλλοδαπών τουριστών και των διανυκτερεύσεων αρχίζει να ανεβαίνει και πάλι.

Οι κυριότεροι τουριστικοί προορισμοί των αλλοδαπών τουριστών στην Π.Γ.Δ.Μ. είναι η πόλη των Σκοπίων και η λίμνη της Οχρίδας. Το 1998 οι αλλοδαποί τουρίστες που επισκέφθηκαν τη χώρα πραγματοποίησαν 140.700 διανυκτερεύσεις στην πρωτεύουσα και 98.000 στην ευρύτερη περιοχή της Οχρίδας. Οι δύο αυτές περιοχές αναμένεται να αποτελέσουν και τους ισχυρότερους πόλους έλξης της τουριστικής κίνησης και στο μέλλον (Statistical Office of the Republic of Macedonia, 1999).

Η τουριστική κίνηση που προήλθε από γειτονικές της Π.Γ.Δ.Μ. χώρες φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 23: ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ Π.Γ.Δ.Μ. ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΤΟΣ					
	Έτος				
Χώρα	1994	1995	1996	1997	1998
Αλβανία	11736	7983	7487	5489	12266
Βουλγαρία	33437	21992	24358	20425	37566
Ελλάδα	2066	3429	8259	9256	8248
Τουρκία	6485	6130	6298	5919	6135

Πηγή: *Statistical Office of the republic of Macedonia, 1999*

Και εδώ παρατηρείται σε γενικές γραμμές η προαναφερθείσα μείωση της τουριστικής κίνησης μέχρι το 1998, οπότε αυτή πραγματοποιεί εντυπωσιακή άνοδο. Αυτοί που φαίνεται να προτιμούν περισσότερο από τους υπόλοιπους την Π.Γ.Δ.Μ. για τουρισμό είναι οι Βούλγαροι, οι οποίοι το 1998 αποτέλεσαν το 24% περίπου των αλλοδαπών τουριστών (37.566 αφίξεις επί συνόλου 156.670). Σημαντική είναι και η τουριστική κίνηση από τη γειτονική Αλβανία, από την οποία το ίδιο έτος προήλθε το 7,8% των αλλοδαπών τουριστών. Φαίνεται επίσης και εδώ καθαρά ο αντίκτυπος του ελληνικού εμπάργκο στη χώρα, όσον αφορά τον αριθμό των τουριστών που προήλθαν από την Ελλάδα.

3.2.3. Τουριστική κίνηση στη Βουλγαρία

Η τουριστική κίνηση στη Βουλγαρία στο διάστημα του “Ψυχρού Πολέμου” επικεντρώθηκε στα παράλια της Μαύρης Θάλασσας και στα χιονοδρομικά κέντρα της οροσειράς της Ροδόπης, στα νότια της χώρας. Με την κατάρρευση των κομμουνιστικών καθεστώτων η τουριστική κίνηση έχασε την παραδοσιακή της πελατεία, δηλαδή τους τουρίστες που προέρχονταν από τις Πρώην Ανατολικές χώρες. Έτσι η Βουλγαρία αναγκάστηκε να στραφεί προς τη Δύση αλλά και προς την Ελλάδα, μια αγορά που παρουσίαζε μεγάλες προοπτικές. Οι επισκέπτες από Ελλάδα, Π.Γ.Δ.Μ. και Τουρκία το έτος 1998 φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 24: ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΣΤΗ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ, 1998						
	Τουρισμός αναψυχή	Επισκέ- Πτες	Επαγγελματική συνεργασία	Άλλοι	Διερχόμενοι	Σύνολο
Ελλάδα	255467	518	8536	49951	75287	389759
Π.Γ.Δ.Μ.	483505	346	964	19619	209761	714195
Τουρκία	66899	15875	34916	210888	455887	784465

Πηγή: *National Statistical Institute of Bulgaria, 1999*

Η Ελλάδα στο σύνολο των επισκεπτών παρουσιάζεται να καταλαμβάνει την τρίτη θέση, με πρώτη την Τουρκία. Ωστόσο, όπως φαίνεται, ο αριθμός των Τούρκων πολιτών που μεταβαίνουν στη Βουλγαρία για τουρισμό είναι πολύ μικρότερος από αυτόν τόσο των κατοίκων της Π.Γ.Δ.Μ., όσο και της Ελλάδας. Αντίθετα, ο αριθμός των Τούρκων που μεταβαίνουν στη Βουλγαρία σαν επισκέπτες είναι ασυνήθιστα υψηλός, γεγονός που πάντως εξηγείται αν σκεφτεί κανείς την ύπαρξη της τουρκικής μειονότητας στο βουλγαρικό έδαφος, αλλά και τις χαμηλές τιμές της βουλγαρικής αγοράς. Κατά παρόμοιο τρόπο εξηγείται και ο μεγάλος αριθμός αυτών που μεταβαίνουν στη Βουλγαρία για επαγγελματικούς λόγους (κοινές επιχειρήσεις με συγγενείς και φίλους). Σημαντικός είναι και ο αριθμός των διερχόμενων Τούρκων πολιτών, δεδομένου ότι πολλοί από αυτούς είναι μετανάστες και μεταβαίνουν μέσω Βουλγαρίας στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης όπου ζουν και εργάζονται.

Οι περισσότεροι Έλληνες πολίτες που μεταβαίνουν στη Βουλγαρία έχουν σαν σκοπό τον τουρισμό (65,5% επί του συνόλου των επισκεπτών), ενώ το ίδιο συμβαίνει και με τους κατοίκους της Π.Γ.Δ.Μ. (67,7% επί του συνόλου). Ένα σημαντικό

ποσοστό πάντως εισερχομένων από την Π.Γ.Δ.Μ. αφορά διερχόμενους επισκέπτες (29,4% επί του συνόλου).

3.3. ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

Οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ των βαλκανικών χωρών είναι ο τομέας που θα επηρεαστεί ίσως περισσότερο από κάθε άλλον από την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και του Ρ.Ε.Τ.Γ.Ο. 8. Για την Ελλάδα οι εμπορικές της σχέσεις με τα γειτονικά της κράτη κατάφερναν πάντα να "επιβιώνουν" από πολέμους, εντάσεις και συμφέροντα, όσο δύσκολες και να ήταν οι συγκυρίες και όσο πιο σημαντικό και να ήταν το εμπόριο με την Ε.Ε. Έτσι, ακόμα και στα χρόνια του "Ψυχρού Πολέμου" υπήρχαν τέτοιες σχέσεις, μικρές βεβαίως σε έκταση και ένταση, αλλά πάντως υπαρκτές. Με την κατάρρευση των καθεστώτων στις πρώην κομμουνιστικές χώρες η βαλκανική αγορά, με όλες τις ευκαιρίες αλλά και τους κινδύνους που παρουσίαζε, άνοιξε για τις ελληνικές επιχειρήσεις. Το εμπόριο της Ελλάδας με τις γειτονικές χώρες γνώρισε σημαντική άνθηση, χωρίς βεβαίως αυτό να σημαίνει πως η Κοινοτική Αγορά έχασε τον πρωτεύοντα ρόλο της. Ωστόσο, γεγονότα όπως ο πόλεμος στην Πρώην Γιουγκοσλαβία και η αλβανική οικονομική κρίση του 1997 έχουν ως αποτέλεσμα η βαλκανική αγορά να μην παρουσιάζει χαρακτήρα σταθερότητας. Το γεγονός αυτό καταδεικνύεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 25: ΕΞΑΓΩΓΕΣ-ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΛΒΑΝΙΑΣ, ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ, Π.Γ.Δ.Μ., 1990-1998 (ΣΕ ΧΙΛ. ΤΟΝΟΥΣ)										
Χώρες		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Αλβανία	Εξαγωγές	231	73	70	112	141	205	229	167	205
	Εισαγωγές	381	281	524	602	601	679	921	685	826
	Ισοζύγιο	-150	-208	-454	-490	-460	-474	-692	-518	-621
Βουλγαρία	Εξαγωγές	2534	2734	3956	3727	3935	5344	4881	4940	4293
	Εισαγωγές	3086	2330	4169	4612	3952	5224	4673	4932	4995
	Ισοζύγιο	-552	404	-213	-885	-17	120	208	8	-702
Π.Γ.Δ.Μ.	Εξαγωγές	1113	1150	1199	1055	1086	1204	1147	1237	1322
	Εισαγωγές	1531	1375	1206	1227	1272	1439	1464	1779	1914
	Ισοζύγιο	-418	-225	-7	-172	-186	-235	-317	-542	-592

Πηγή: Πετράκος, 2000

Είναι φανερό, όσον αφορά την Αλβανία, πως με την κατάρρευση του ολοκληρωτικού καθεστώτος στη χώρα αυτή οι εξαγωγές της ακολούθησαν πτωτική πορεία, γεγονός που έγινε ακόμη πιο αισθητό το 1997, τη χρονιά της μεγάλης οικονομικής κρίσης (κατάρρευση των "πυραμίδων"). Οι εισαγωγές της, παρά τη δεινή

οικονομική της κατάσταση ακολούθησαν ανοδική πορεία, σημάδι κατά πάσα πιθανότητα της ανεπάρκειας της εγχώριας παραγωγής να καλύψει τις ανάγκες. Καθοδική πορεία, ως συνέπεια της αύξησης των εισαγωγών, ακολουθεί και το εμπορικό ισοζύγιο (Πετράκος, 2000).

Η περίπτωση της Βουλγαρίας εμφανίζεται, αν και με κάποιες διακυμάνσεις, πιο ισορροπημένη. Οι εξαγωγές της παρουσιάζουν σταθερά ανοδική πορεία μέχρι το 1995 και στη συνέχεια εμφανίζουν σταθεροποιητικές τάσεις σε ελαφρά χαμηλότερα επίπεδα. Το ίδιο συμβαίνει και με τις εισαγωγές, ενώ το εμπορικό ισοζύγιο εμφανίζει μεγάλες διακυμάνσεις (Πετράκος, 2000).

Η Π.Γ.Δ.Μ. παρουσιάζει γενικά σταθερότητα στις εξαγωγικές της επιδόσεις, με μικρή αύξηση τα έτη 1997 και 1998. Οι εισαγωγές του νεοσύστατου κράτους επιδεικνύουν πτωτικές τάσεις μέχρι το 1994 και αντίστροφη πορεία στη συνέχεια, γεγονός που εξηγεί και την πτωτική πορεία του εμπορικού ισοζυγίου (Πετράκος Γ., 2000).

Σε γενικές γραμμές η Βουλγαρία εμφανίζει εντυπωσιακή αύξηση των εξαγωγών της (69,%%), η Π.Γ.Δ.Μ. πολύ μικρότερη (18,8%) και η Αλβανία μείωση (11,3%). Και οι τρεις χώρες έχουν να παρουσιάσουν αύξηση των εισαγωγών για την περίοδο 1990 – 1998 (61,9%, 25% και 116,8% αντίστοιχα). Εξάλλου, η ταχύτερη αύξηση των εισαγωγών σε σχέση με τις εξαγωγές έχει οδηγήσει σε αύξηση του εμπορικού ελλείμματος, κυρίως στην Αλβανία και την Π.Γ.Δ.Μ. (Πετράκος, 2000).

Στη συνέχεια παρατίθενται στοιχεία που αφορούν το εμπόριο της Ελλάδας με τις τρεις χώρες των βορείων συνόρων της αλλά και με την Τουρκία, μια και η χώρα αυτή αποτελεί έναν ακόμη παίκτη που θα επιδιώξει να καταλάβει σημαντικό μερίδιο του ενδοβαλκανικού εμπορίου και που θα ωφεληθεί από την κατασκευή τόσο της Εγνατίας Οδού όσο και, κυρίως, από την προώθηση του P.E.Tr.C. 8.

3.3.1. Εμπόριο Ελλάδας - Αλβανίας

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει την εξέλιξη των εισαγωγών και των εξαγωγών της χώρας μας από την Αλβανία, σε σχέση και με το σύνολο των βαλκανικών κρατών (Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Π.Γ.Δ.Μ. Κροατία, Ρουμανία, Σερβία-Μαυροβούνιο, Σλοβενία και Τουρκία).

ΠΙΝΑΚΑΣ 26: ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΑΛΒΑΝΙΑΣ

(Ποσά σε χιλ. δρχ., B=Ποσοστό ως προς σύνολο Βαλκανίων)							
Έτος	Εισαγωγές	Μεταβολή	B	Εξαγωγές	Μεταβολή	B	Ισοζύγιο
1980	455994		3,1%	1228285		9,6%	772291
1981	287468	-37,0%	3,6%	670508	-45,4%	5,3%	383040
1982	928247	222,9%	5,6%	820865	22,4%	4,9%	-107382
1983	1653478	78,1%	8,5%	723543	-11,9%	4,5%	-929935
1984	1139421	-31,1%	4,0%	790076	9,2%	3,4%	-349345
1985	351953	-69,1%	1,1%	1180089	49,4%	3,7%	828136
1986	2936617	734,4%	7,6%	835969	-29,2%	2,6%	-2100648
1987	1407398	-52,1%	2,5%	622170	-25,6%	1,6%	-785228
1988	574955	-59,1%	1,3%	703676	13,1%	2,6%	128721
1989	1217769	111,8%	1,5%	3050294	333,5%	5,8%	1832525
1990	1946996	59,9%	2,0%	2824767	-7,4%	4,2%	877771
1991	2164603	11,2%	1,8%	2225877	-21,2%	2,7%	61274
1992	3448957	59,3%	4,0%	7869270	253,5%	8,0%	4420313
1993	3537998	2,6%	3,2%	28957717	268,0%	15,0%	25419719
1994	8564494	142,1%	5,4%	51724407	78,6%	24,0%	43159913

Πηγή: Λαμπρόπουλος, 1996

Όπως αναφέρει ο Λαμπρόπουλος (1996) οι εισαγωγές της Ελλάδας από την Αλβανία τη δεκαετία του '80 αφορούσαν κυρίως ορυκτά προϊόντα, ενώ οι εξαγωγές της Ελλάδας προς τη χώρα αυτή περιελάμβαναν κυρίως προϊόντα κλωστοϋφαντουργίας και μετάλλων. Μόνο μετά το 1988 παρατηρήθηκε άνοδος των εξαγωγών του κλάδου προϊόντων διατροφής, ποτών και καπνού. Η κατάσταση άλλαξε τη δεκαετία του '90, καθώς μετά την κατάρρευση του σταλινικού τύπου καθεστώτος της Αλβανίας οι εξαγωγές της Ελλάδας προς τη γειτονική χώρα αυξάνονται κατακόρυφα την περίοδο 1992-1994, από 7,87 δις δραχμές σε 51,72 δις. Την ίδια αύξηση παρουσιάζουν και οι εισαγωγές μας από την Αλβανία κατά την ίδια χρονική περίοδο: από 3,45 δις δραχμές το 1992 σε 8,56 δις το 1994 (Λαμπρόπουλος Ε., 1996). Ωστόσο, παρατηρείται πτώση στον ρυθμό αύξησης των εξαγωγών μας τα τελευταία έτη, γεγονός που ίσως να οφείλεται στη μετεγκατάσταση πολλών ελληνικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων στην Αλβανία, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της κλωστοϋφαντουργίας και εκμεταλλεύονται το φθηνό εργατικό δυναμικό της γειτονικής χώρας. Είναι άλλωστε γεγονός ότι το 22% της αξίας των προϊόντων που εισήχθησαν από την Αλβανία το 1994 αφορούσε κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα, έναντι μόλις 3% το 1990 (Λαμπρόπουλος, 1996).

Την ίδια χρονική περίοδο (1990-1994) τα αγροτικά προϊόντα κυριαρχούν στις ελληνικές εξαγωγές (46,8%), ενώ στις εισαγωγές μειώνονται σημαντικά τα ποσοστά των πρώτων υλών (από 41,2% το 1989 σε 7,9% το 1994). Σε γενικές γραμμές η Ελλάδα το πρώτο μισό της δεκαετίας του '90 εξήγαγε στην Αλβανία κυρίως τρόφιμα-ποτά και προϊόντα καπνού, ενώ οι κυριότερες εισαγωγές της από τη χώρα αυτή αφορούσαν ζωικά προϊόντα, πλαστικές ύλες, κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα και ηλεκτρική ενέργεια (Λαμπρόπουλος, 1996).

Πιο πρόσφατα στοιχεία δείχνουν ότι οι εξαγωγές της Αλβανίας στην Ελλάδα για το έτος 1999 ανήλθαν στο 14,34% των συνολικών εξαγωγών της, γεγονός που κατατάσσει τη χώρα μας στη δεύτερη θέση στη σχετική λίστα, με την πρώτη θέση να καταλαμβάνεται από την Ιταλία, με ποσοστό 67,35%. Οι εισαγωγές της από την Ελλάδα αποτελούσαν το ίδιο έτος το 27,73%, γεγονός που μας δίνει και εδώ τη δεύτερη θέση, με πρώτη πάλι την Ιταλία με 37,98% (INSTAT, 2000α). Το πρώτο τρίμηνο του 2000 οι εξαγωγές της Αλβανίας στην Ελλάδα ανήλθαν σε ποσοστό 13,8% επί του συνόλου (πρώτη η Ιταλία με 70,6%) και οι εισαγωγές της από την Ελλάδα την ίδια χρονική περίοδο αποτελούσαν το 29,1% επί του συνόλου των εξαγωγών (πρώτη και πάλι η Ιταλία με 38,5%) (INSTAT, 2000β).

Τα στοιχεία δείχνουν ότι η Ελλάδα είναι ο δεύτερος σε σημασία εμπορικός εταίρος για την Αλβανία. Η πορεία των ελληνικών εξαγωγών για το 1999 και το πρώτο τρίμηνο του 2000 δείχνει ελαφρά αυξητικές τάσεις, ενώ οι εισαγωγές από την Αλβανία παρουσιάζουν μικρή μείωση.

Οι εισαγωγές της Αλβανίας, με κριτήριο την αξία σε αλβανικά λέβα, για το έτος 1999 αφορούσαν κυρίως τρόφιμα (αλεύρι, ηλιέλαιο και σιτάρι κατά κύριο λόγο), ρούχα, τσιμέντο, αυτοκίνητα, υγραέριο και τσιγάρα (INSTAT, 2000α). Το πρώτο τρίμηνο του 2000, με κριτήριο πάλι την αξία σε εγχώριο νόμισμα, οι κυριότερες εισαγωγές αφορούσαν αυτοκίνητα, τρόφιμα, τσιμέντο και τσιγάρα (INSTAT, 2000β).

3.3.2. Εμπόριο Ελλάδας – Π.Γ.Δ.Μ.

Οι εμπορικές σχέσεις της Ελλάδας με την Π.Γ.Δ.Μ. εισήλθαν σε εντελώς νέα περίοδο με τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας. Τα προηγούμενα χρόνια η γεωγραφική εγγύτητα των δύο κρατών και οι παραδοσιακά καλές σχέσεις της χώρας μας με τη Γιουγκοσλαβία, συνετέλεσαν στην εγκαθίδρυση εμπορικών σχέσεων από πολύ νωρίς. Με την κατάρρευση των κομμουνιστικών καθεστώτων της Βαλκανικής και τον άνεμο ανανέωσης και συνεργασίας που (προσωρινά) έπνευσε υπήρξε προς στιγμήν η ελπίδα

ότι η χώρα μας θα μπορούσε να οικοδομήσει σταθερές και εμπορικά - οικονομικά ωφέλιμες σχέσεις με το νεοσύστατο κράτος. Δυστυχώς όμως οι πολιτικές προστριβές που ακολούθησαν και η επιβολή του ελληνικού εμπάργκο είχαν πολλαπλές αρνητικές επιπτώσεις.

Οι εμπορικές σχέσεις της χώρας μας με την Π.Γ.Δ.Μ. χαρακτηρίζονταν ανέκαθεν από μια μορφή εξάρτησης των εξαγωγών και εισαγωγών του γειτονικού κράτους από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Πριν το 1991 το 60% των εξαγωγών της Π.Γ.Δ.Μ. διακινούνταν μέσω του λιμανιού αυτού. Επίσης ο ομαλός ανεφοδιασμός της χώρας με καύσιμα στηριζόταν στις δεξαμενές που διατηρούσαν οι εταιρείες Μαμιδάκης και Jet Oil στη Θεσσαλονίκη. Αυτού του είδους η εξάρτηση είναι σίγουρο ότι οδήγησε σε προσπάθειες υποκατάστασης του μακεδονικού λιμανιού από τα λιμάνια της Βάρνας στη Βουλγαρία και του Δυρραχίου στην Αλβανία, τουλάχιστον για όσο διήρκεσε το ελληνικό εμπάργκο. Αν και οι εμπορικές επαφές με τον υπόλοιπο κόσμο συνεχίστηκαν μέσω Βουλγαρίας και Αλβανίας, το κόστος, τουλάχιστον για τον ανεφοδιασμό σε πετρελαιοειδή, ήταν διπλάσιο ή και τριπλάσιο για τη νεοσύστατη Δημοκρατία (Λαμπρόπουλος, 1996).

Παρόλα αυτά το εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών είχε ξεκινήσει, το 1993, με τις καλύτερες προϋποθέσεις. Η Π.Γ.Δ.Μ. αποτέλεσε το έτος εκείνο τον καλύτερο πελάτη για τα ελληνικά προϊόντα μεταξύ των κρατών της σπαρασσόμενης Γιουγκοσλαβίας. Το 80% των εξαγωγών μας προς τα διάδοχα της Γιουγκοσλαβίας κράτη κατευθύνθηκε σε αυτήν και από αυτήν προήλθε το 46% των αντίστοιχων εισαγωγών. Οι ελληνικές εξαγωγές βασίστηκαν στα ορυκτά προϊόντα (σχεδόν 50% του συνόλου), στα είδη διατροφής και καπνού (12%) και στα φυτικά προϊόντα (9%). Οι εξαγωγές της Π.Γ.Δ.Μ. στη χώρα μας περιλάμβαναν κυρίως μέταλλα και τεχνουργήματα (41%), ξυλεία (9%) και φυτικά και ζωικά προϊόντα (7,8% και 7,7% αντίστοιχα) (Λαμπρόπουλος, 1996). Όλα έδειχναν πως η Π.Γ.Δ.Μ. θα μεταβαλλόταν σύντομα σε οικονομικό προτεκτοράτο της Ελλάδας.

Δυστυχώς οι εξελίξεις διέψευσαν τα αισιόδοξα σενάρια. Η ψυχρότητα που δημιουργήθηκε μεταξύ των δύο χωρών το επόμενο έτος εξαιτίας του γνωστού προβλήματος με το όνομα του "κρατιδίου" συνετέλεσε στη μείωση των εμπορικών συναλλαγών κατά 88% το 1994. Η επιβολή του εμπάργκο εκ μέρους της Ελλάδας την άνοιξη του ίδιου έτους τερμάτισε τις όποιες εμπορικές σχέσεις παρέμεναν μεταξύ των δύο κρατών. Οι εξαγωγές της χώρας μας για το 1995 ήταν χαμηλότερες από 2

εκατομμύρια δραχμές και αφορούσαν κυρίως φαρμακευτικό υλικό (Λαμπρόπουλος, 1996).

Η επιβολή του εμπάργκο έπληξε άμεσα τις ελληνικές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνταν εξαγωγικά στην Π.Γ.Δ.Μ. και ιδίως αυτές της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, δεδομένου ότι από αυτές παραγόταν το 75% των προϊόντων που κατέληγαν στη γειτονική χώρα πριν το κλείσιμο των συνόρων. Τα προϊόντα δε αυτά, αφορούσαν κυρίως τους εξής τομείς:

- Τον τομέα των δημητριακών
- Τον τομέα του καφέ
- Τον τομέα του βαμβακιού
- Τον τομέα των πλαστικών
- Τον τομέα των πετρελαιοειδών

Μεγάλο πλήγμα δέχθηκε όμως και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, με τα προϊόντα που είχαν προορισμό την Π.Γ.Δ.Μ. να συσσωρεύονται στις εγκαταστάσεις του (αν και υπήρξαν υποψίες ότι μεγάλο μέρος των πετρελαϊκών κυρίως προϊόντων που τελικά κατέληξαν στη Βουλγαρία είχαν ως πραγματικό προορισμό το νεοσύστατο κράτος). Επιπλέον έπαψε η μαζική είσοδος πολλών κατοίκων της Π.Γ.Δ.Μ. οι οποίοι προτιμούσαν την ελληνική αγορά, με αποτέλεσμα πόλεις όπως η Θεσσαλονίκη, το Κιλκίς και η Φλώρινα (στην οποία 500 εμπορικά καταστήματα συντηρούνταν από αυτού του είδους τους καταναλωτές) να χάσουν μεγάλο μέρος της εμπορικής τους πελατείας (Κοντογιάννη κ.ά., 1996 και Λαμπρόπουλος, 1996).

Πάντως το γεγονός ότι το εμπόριο της Π.Γ.Δ.Μ. εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και οι στενές εμπορικές σχέσεις που υπήρχαν από πολύ παλιά μεταξύ των δύο λαών, δικαιολογεί το γεγονός ότι το έτος 1997, μόλις δύο χρόνια δηλαδή μετά τη λήξη του εμπάργκο, το 8% περίπου των εξαγωγών της Π.Γ.Δ.Μ. είχε ως προορισμό την Ελλάδα, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το 1998 ήταν 6,35%. Τα ποσοστά των εισαγωγών της Π.Γ.Δ.Μ. από την Ελλάδα ήταν 7,31% και 5,9% για τα έτη 1997 και 1998 αντίστοιχα (Statistical Yearbook of the Republic of Macedonia, 1999), κάτι που, αν μη τι άλλο, δείχνει ότι το εμπόριο της χώρας μας με την Π.Γ.Δ.Μ. καταλαμβάνει ένα “αξιοπρεπές” ποσοστό.

3.3.3. Εμπόριο Ελλάδας - Βουλγαρίας

Η εξέλιξη εισαγωγών και εξαγωγών μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, για το διάστημα 1980 - 1994 παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα (ο όρος Βαλκάνια

περιλαμβάνει τα κράτη Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Π.Γ.Δ.Μ. Κροατία, Ρουμανία, Σερβία-Μαυροβούνιο, Σλοβενία και Τουρκία).

ΠΙΝΑΚΑΣ 27: ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ							
(Ποσά σε χιλ. δρχ., B=Ποσοστό ως προς σύνολο Βαλκανίων)							
Έτος	Εισαγωγές	Μεταβ.	B	Εξαγωγές	Μεταβ.	B	Ισοζύγιο
1980	4000663		26,95%	2703815		21,04%	-1296848
1981	1840435	-54%	22,96%	2932323	8%	23,01%	1091888
1982	5764199	213%	35,03%	2858706	-3%	17,03%	-2905493
1983	5818384	1%	30,00%	3838593	34%	23,79%	-1979791
1984	5537235	-5%	19,62%	4637938	21%	19,96%	-899297
1985	4571072	-17%	14,80%	6091571	31%	19,94%	1520499
1986	4783507	5%	12,43%	8229367	35%	25,43%	3445860
1987	10649475	123%	18,54%	6827073	-17%	17,53%	-3822402
1988	6676650	-37%	15,18%	4802243	-30%	17,84%	-1874407
1989	11375555	70%	13,84%	11136060	132%	21,10%	-239495
1990	17299563	52%	17,77%	8395827	-25%	12,47%	-8903736
1991	28396042	64%	23,83%	16000918	91%	19,51%	-12395124
1992	30704858	8%	35,24%	31880436	99%	32,38%	1175578
1993	45453343	48%	41,20%	69530725	118%	36,07%	24077382
1994	77068975	70%	48,23%	100222509	44%	46,45%	23153534

Πηγή: Λαμπρόπουλος, 1996

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ των δύο κρατών τη δεκαετία του '80 αναπτύσσονται διαρκώς, με τις κατά καιρούς μειώσεις στις εξαγωγές και εισαγωγές να έχουν παροδικό χαρακτήρα. Από πλευράς είδους προϊόντων στις ελληνικές εξαγωγές κυριαρχούν τα τρόφιμα και ο καπνός, ενώ σημαντική βελτίωση παρουσιάζει και ο κλάδος της κλωστοϋφαντουργίας. Αντίθετα μειώνονται σημαντικά οι εξαγωγές πλαστικών και μεταλλικών προϊόντων. Από την άλλη μεριά, οι εισαγωγές μας από τη Βουλγαρία αφορούν κυρίως ζωικά προϊόντα και ορυκτά (αν και ο τελευταίος αυτός κλάδος εμφανίζει μείωση) ενώ και η ζήτηση για πλαστικά και μεταλλικά προϊόντα παραμένει σταθερή (Λαμπρόπουλος, 1996).

Με την κατάρρευση του κομμουνιστικού καθεστώτος στη γειτονική χώρα οι μεταξύ μας συναλλαγές γνώρισαν πρωτοφανή άνθηση. Οι ελληνικές επιχειρήσεις έσπευσαν να διεισδύσουν στην βουλγαρική αγορά και οι επιχειρηματίες και από τις δύο πλευρές των συνόρων βρήκαν την ευκαιρία να συσφίξουν τις μεταξύ τους σχέσεις. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι το 1998 ο αριθμός των ατόμων που

επισκέφθηκαν τη Βουλγαρία για επαγγελματικούς λόγους προερχόμενοι από τη χώρα μας ανήλθε σε 8536, ενώ η αντίστροφη κίνηση ήταν 740 άτομα (National Statistical Institute of Bulgaria, 2000). Καταδεικνύεται έτσι το ζωνρό ενδιαφέρον των Ελλήνων επιχειρηματιών για τη βουλγαρική αγορά, καθώς και το ότι αναμένεται να συνεχιστούν οι ελληνικές επενδυτικές κινήσεις στη Βουλγαρία (οι επισκέψεις στη γειτονική χώρα γίνονται με σκοπό να εξεταστεί από κοντά το περιβάλλον στο οποίο θα δραστηριοποιηθούν οι ελληνικές επιχειρήσεις). Ο αντίστοιχος μικρός αριθμός των Βουλγάρων επιχειρηματιών απεικονίζει το μικρό ενδιαφέρον τους για επενδύσεις στην Ελλάδα, κάτι που είναι λογικό δεδομένης της έλλειψης από μέρους τους επαρκούς κεφαλαίου καθώς και της ύπαρξης φθηνού εργατικού δυναμικού στη Βουλγαρία.

Οι εισαγωγές βουλγαρικών προϊόντων στη χώρα μας αυξάνουν συνεχώς, με μικρό ή μεγάλο ρυθμό, παρουσιάζοντας μεταξύ 1990 και 1994 μέση αύξηση 48,4% το χρόνο, ενώ οι ελληνικές εξαγωγές προς τη Βουλγαρία παρουσίασαν μέση ετήσια αύξηση που προσέγγισε το 65,4%. Είναι γεγονός ωστόσο πως πολλές ελληνικές επιχειρήσεις έχουν πλέον μετεγκατασταθεί στη γειτονική χώρα και αυτό αναμένεται να έχει αντίκτυπο στο εμπορικό ισοζύγιο της Ελλάδας, το οποίο είναι πιθανό να γίνει ελλειμματικό. Τα είδη των προϊόντων που εξάγει η χώρα μας στη Βουλγαρία είναι κατά κύριο λόγο χημικά, μηχανολογικά και ηλεκτρονικά των οποίων τα ποσοστά συμμετοχής στις εξαγωγές μας αυξάνονται, ενώ οι βουλγαρικές εξαγωγές αφορούν βιομηχανικά προϊόντα μεταλλικά, χημικά και πλαστικά, ακολουθούμενα από γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα (Λαμπρόπουλος, 1996). Τουλάχιστον μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90 η Βουλγαρία αποτελούσε τον κυριότερο εμπορικό μας εταίρο στα Βαλκάνια και η κατάσταση παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές όσον αφορά στην εμπορική συνεργασία των δύο χωρών.

3.3.4. Εμπόριο Ελλάδας – Τουρκίας

Η κατάληξη της Εγνατίας Οδού στα ελληνοτουρκικά σύνορα του Έβρου και η ύπαρξη του P.E.Tr.C. πρ. 4 (ξεκινά από το Βερολίνο και καταλήγει στη Θεσσαλονίκη και την Κωνσταντινούπολη) που μπορεί να παίζει το ρόλο του συνδετικού κρίκου μεταξύ του P.E.Tr.C. 8 και της Τουρκίας, είναι τα δεδομένα που επιβάλλουν την παρουσίαση των εμπορικών σχέσεων μεταξύ της Ελλάδας και της χώρας αυτής. Οι σχέσεις αυτές, αν και επηρεάζονταν ανέκαθεν από το πολιτικό κλίμα που επικρατούσε, παρουσιάζονται συνεχώς αναπτυσσόμενες εδώ και αρκετά χρόνια. Το

γεγονός αυτό φαίνεται και στον πίνακα που παρουσιάζει τις εμπορικές σχέσεις Ελλάδας – Τουρκίας για την περίοδο 1980-1994.

ΠΙΝΑΚΑΣ 28: ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΤΟΥΡΚΙΑΣ							
(Ποσά σε χιλ. δρχ., B=Ποσοστό ως προς σύνολο Βαλκανίων)							
Ετος	Εισαγωγές	Μεταβ.	B	Εξαγωγές	Μεταβ.	B	Ισοζύγιο
1980	509316		3.43%	870453		6.77%	361137
1981	1166112	129%	14.55%	750341	-14%	5.89%	-415771
1982	1213842	4%	7.38%	639214	-15%	3.81%	-574628
1983	2531270	109%	13.05%	1331139	108%	8.25%	-1200131
1984	3282649	30%	11.63%	6356518	378%	27.35%	3073869
1985	3456589	5%	11.19%	7555341	19%	24.73%	4098752
1986	3976644	15%	10.33%	6335238	-16%	19.58%	2358594
1987	6156710	55%	10.72%	15342376	142%	39.39%	9185666
1988	7271059	18%	16.53%	8149942	-47%	30.28%	878883
1989	19660590	170%	23.92%	13942378	71%	26.41%	-5718212
1990	22893406	16%	23.51%	18194973	31%	27.02%	-4698433
1991	30579614	34%	25.66%	19195025	5%	23.40%	-11384589
1992	27480937	-10%	31.54%	25429958	32%	25.82%	-2050979
1993	31771713	16%	28.80%	34029200	34%	17.65%	2257487
1994	41396958	30%	25.91%	33499815	-2%	15.53%	-7897143

Πηγή: Λαμπρόπουλος, 1996

Τη δεκαετία του '80 οι εισαγωγές της χώρας μας από την Τουρκία αυξάνονται κατακόρυφα, φτάνοντας το 1989 στο ύψος των 1,96 δις δραχμών, ενώ το 1980 ήταν μόλις 509 εκατ. δραχμές. Τα κυριότερα προϊόντα αφορούν μεταλλικές κατασκευές και χημικά, ενώ μειώνεται η παρουσία των προϊόντων ζωικής και φυτικής παραγωγής. Οι ελληνικές εξαγωγές αυξάνονται και αυτές σημαντικά, σε βαθμό που το εμπορικό ισοζύγιο να γίνεται αρνητικό για τη χώρα μας το 1989. Τα κυριότερα προϊόντα που εξάγονται στην Τουρκία είναι χημικά, πλαστικά, μεταλλικές κατασκευές και τρόφιμα (Λαμπρόπουλος, 1996).

Η κορυφαία στιγμή για τις εμπορικές σχέσεις των δύο χωρών είναι το 1992, με τις ελληνικές βαλκανικές εισαγωγές να γίνονται κατά 31,54% από την Τουρκία, η οποία ταυτόχρονα αποτέλεσε τον προορισμό για το 25,82% των συνολικών βαλκανικών εξαγωγών της Ελλάδας. Τα κυριότερα ελληνικά προϊόντα που διακινήθηκαν προς την τουρκική αγορά αφορούσαν ορυκτά, δερμάτινα και υφαντικές ύλες. Οι τουρκικές εξαγωγές στηρίχτηκαν στα χημικά προϊόντα και στις μεταλλικές κατασκευές (Λαμπρόπουλος, 1996).

Συμπερασματικά, η Τουρκία αποτελεί μια αγορά όπου εξάγονται αρκετά ελληνικά προϊόντα, ενώ και οι εισαγωγές της Ελλάδας από αυτήν δεν μπορούν παρά να θεωρηθούν ευκαταφρόνητες. Αν οικοδομηθεί κλίμα εμπιστοσύνης και συνεργασίας σε στέρεες βάσεις, η τουρκική επικράτεια μπορεί να μετατραπεί σε χώρο όπου θα δραστηριοποιούνται πολλές ελληνικές επιχειρήσεις, λόγω του φτηνού εργατικού δυναμικού που υπάρχει στη γειτονική χώρα, αλλά και του γεγονότος ότι η οικονομική κατάσταση εκεί δεν είναι τόσο άσχημη, τουλάχιστον σε σχέση με τις πρώην κομμουνιστικές χώρες της Βαλκανικής χερσονήσου.

3.3.5. Εμπορικές σχέσεις μεταξύ των υπολοίπων Βαλκανικών κρατών

Οι πίνακες 29 και 30 δείχνουν το ποσοστό των εξαγωγών και εισαγωγών που έλαβαν χώρα μεταξύ Αλβανίας, Βουλγαρίας, Ελλάδας και Π.Γ.Δ.Μ. για το έτος 1997.

Πίνακας 29: ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ, 1997				
Χώρες	Αλβανία	Βουλγαρία	ΠΓΔΜ	Ελλάδα
Βουλγαρία	0,5	-	2,0	8,8
Π.Γ.Δ.Μ.	1,1	1,9	-	1,7
Ελλάδα	1,7	2,0	0,4	-

Πηγή: Πετράκος Γ., 2000

Πίνακας 30: ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ, 1997				
Χώρες	Αλβανία	Βουλγαρία	ΠΓΔΜ	Ελλάδα
Βουλγαρία	0	-	0,6	4,9
Π.Γ.Δ.Μ.	0,2	5,3	-	2
Ελλάδα	0,1	1,5	0,1	-

Πηγή: Πετράκος Γ., 2000

Η πρώτη παρατήρηση αφορά χωρίς αμφιβολία το πολύ περιορισμένο ύψος των συναλλαγών όσον αφορά τις εξαγωγές μεταξύ των εν λόγω χωρών. Αν εξαιρέσει κανείς τις εξαγωγές της Βουλγαρίας προς την Ελλάδα (8,8% του συνόλου) τα υπόλοιπα ποσοστά μπορούν να χαρακτηριστούν από πολύ χαμηλά έως σχεδόν ανύπαρκτα (Πετράκος, 2000). Η ίδια κατάσταση επικρατεί και στον τομέα των

εισαγωγών, όπου ξεχωρίζουν μόνο οι εισαγωγές της Βουλγαρίας από την Ελλάδα και οι αντίστοιχες της Π.Γ.Δ.Μ. από τη Βουλγαρία. Το ποσοστό των εισαγωγών και εξαγωγών για την Ελλάδα από και προς τις υπόλοιπες βαλκανικές χώρες σε σχέση με τα συνολικά μεγέθη ήταν μόλις 1,7% επί του συνόλου των εισαγωγών και 4,1% επί του συνόλου των εξαγωγών της χώρας. Το γεγονός αυτό, σύμφωνα με τον Πετράκο (2000), οφείλεται κατά σημαντικό μέρος στο ότι η Ε.Ε. εξελίχθηκε σε βασικό εμπορικό εταίρο των κρατών της βαλκανικής χερσονήσου μετά την κατάρρευση των ολοκληρωτικών καθεστώτων που υπήρχαν σε αυτά. Εξετάζοντας ειδικότερα την κάθε χώρα, μπορούμε να σταθούμε στα εξής:

Όσον αφορά τη Βουλγαρία, οι εξαγωγές της προς την Αλβανία είναι εξαιρετικά περιορισμένες (0,5% επί του συνόλου) ενώ οι εισαγωγές της από τη χώρα αυτή είναι μηδενικές. Αυτό οφείλεται, κατά πάσα πιθανότητα, στη μη ύπαρξη κοινών συνόρων μεταξύ των δύο κρατών αλλά και στην απουσία κάποιου μεταφορικού άξονα που θα τις ενώσει και θα βοηθήσει στην εγκαθίδρυση εμπορικών σχέσεων (κάτι που πιστεύεται πως θα επιτευχθεί με την κατασκευή του P.E.Tr.C. 8). Για το 1998, τα σχετικά μεγέθη φαίνεται να κινούνται στα ίδια επίπεδα, όπως δείχνει ο πίνακας 31.

Πίνακας 31: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ – ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ, 1998					
(% επί του συνόλου της χώρας)					
Εξαγωγές			Εισαγωγές		
Αλβανία	Ελλάδα	Π.Γ.Δ.Μ.	Αλβανία	Ελλάδα	Π.Γ.Δ.Μ.
0,6	8,8	2,3	0	5,9	0,8

Πηγή: *National Statistical Institute of Bulgaria, 1999*

Καλύτερες επιδόσεις παρουσιάζουν οι εμπορικές σχέσεις της Βουλγαρίας με την Π.Γ.Δ.Μ., προφανώς λόγω γεωγραφικής εγγύτητας, αν και εξακολουθούν να είναι περιορισμένες (μόλις 2% των βουλγαρικών εξαγωγών καταλήγει στην Π.Γ.Δ.Μ. και 0,6% των εισαγωγών της Βουλγαρίας προέρχεται από τη γειτονική της χώρα). Το 1998 πάντως τα σχετικά μεγέθη παρουσιάζουν μικρή αύξηση (2,3% και 0,8% αντίστοιχα).

Περνώντας στην Π.Γ.Δ.Μ., όπως δείχνει και ο πίνακας 32, οι εμπορικές της σχέσεις με την Αλβανία είναι πενιχρές. Το ποσοστό των εξαγωγών της χώρας που κατευθύνεται προς την Αλβανία είναι το 1,1% των συνολικών της, ενώ οι εισαγωγές της αποτελούν το 0,2% του συνόλου. Το 1998, όπως δείχνει ο παρακάτω πίνακας, η

κατάσταση βελτιώνεται, με τις εξαγωγές της Π.Γ.Δ.Μ. προς την Αλβανία να αποτελούν πλέον το 1% των συνολικών, και τις εισαγωγές να "αποκτούν υπόσταση", έστω και με το ισχύον 0,1%.

Πίνακας 32: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ – ΕΞΑΓΩΓΕΣ Π.Γ.Δ.Μ., 1998					
(% επί του συνόλου της χώρας)					
Εξαγωγές			Εισαγωγές		
Αλβανία	Βουλγαρία	Ελλάδα	Αλβανία	Βουλγαρία	Ελλάδα
1	3,2	6,3	0,1	4,5	5,8

Πηγή: *Statistical Office of the Republic of Macedonia, 1999*

Τα σχετικά νούμερα για το εμπόριο με τη Βουλγαρία δείχνουν πως οι εμπορικές σχέσεις των δύο χωρών είναι σε σχετικά καλύτερο επίπεδο. Το 1,9% των εξαγωγών της Π.Γ.Δ.Μ. καταλήγει στη Βουλγαρία και το 5,3% των εισαγωγών προέρχεται από αυτήν. Για το 1998, όπως φαίνεται στον πίνακα 32, οι εξαγωγές του νεοσύστατου κράτους προς τον ανατολικό του γείτονα αυξάνουν σε ποσοστό, φτάνοντας το 3,2% των συνολικών, ενώ οι εισαγωγές μειώνονται, στο επίπεδο του 4,5%.

3.4. ΕΙΣΟΔΟΙ - ΕΞΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ

Τα σημαντικότερα Τελωνεία της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης είναι τα εξής τρία: του Προμαχώνα, που βρίσκεται ΒΑ της πόλης των Σερρών, του Ορμένιου, που βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Νομού Έβρου και των Κήπων που συνδέει από ανατολικά το Νομό Έβρου με την Τουρκία. Από μετρήσεις που έγιναν κατά καιρούς για την εκπόνηση μελετών, είναι διαθέσιμοι οι πίνακες 33 έως 38 στις επόμενες σελίδες, οι οποίοι περιλαμβάνουν στοιχεία προέλευσης-προορισμού για τα φορτηγά αυτοκίνητα που διήλθαν το 1989, το 1990 και το 1991 από τα τρία εν λόγω τελωνεία. Από τους πίνακες αυτούς προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

3.4.1. Είσοδοι

Κύριο χαρακτηριστικό της κίνησης στο τελωνείο του Προμαχώνα είναι η σημαντική αύξηση του αριθμού των φορτηγών αυτοκινήτων που εισήλθαν στη χώρα μας. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των οχημάτων που εισήλθαν από τη Βουλγαρία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Πολωνία και την πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. παρουσίασε σημαντική αύξηση τόσο το έτος 1990, όσο και το επόμενο. Η κίνηση από τη Γερμανία παρουσίασε αρχικά αυξητικές και στη συνέχεια σταθεροποιητικές τάσεις, ενώ στο ίδιο επίπεδο για το 1990 παρέμεινε και ο αριθμός των φορτηγών αυτοκινήτων που ήλθαν από τη Ρουμανία, αριθμός ωστόσο που μεγάλωσε σημαντικά τον επόμενο χρόνο. Αντιθέτως μειώθηκε και τις δυο χρονιές ο αριθμός των φορτηγών αυτοκινήτων που εισήλθαν στη χώρα μας προερχόμενα από την Αυστρία και την Ουγγαρία, ενώ οι αριθμοί των οχημάτων που προήλθαν από την Τσεχία-Σλοβακία παρουσιάζονται ελαφρά αυξημένοι μέσα στα δυο αυτά χρόνια.

Στο τελωνείο του Ορμένιου, το κύριο χαρακτηριστικό αποτελεί η κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των φορτηγών αυτοκινήτων που εισήλθαν από τη Βουλγαρία. Αύξηση, κυρίως την περίοδο 1989-1990, παρουσίασε και ο αριθμός των προερχόμενων από τη Γερμανία οχημάτων. Άνοδος υπήρξε και στην αντίστοιχη κίνηση από το Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ ο αριθμός των προερχόμενων από τη Γαλλία φορτηγών αυτοκινήτων παρουσίασε αύξηση από μηδενική βάση και στη συνέχεια

μείωση. Τα λιγοστά φορτηγά αυτοκίνητα που εισήλθαν στη χώρα μας από την Τουρκία παρουσίασαν μείωση του αριθμού τους κατά τα 2/3 το έτος 1991.

Στο τελωνείο των Κήπων, ο αριθμός των φορτηγών αυτοκινήτων που εισήλθαν στη χώρα μας από την Τουρκία ήταν πολύ αυξημένος το 1990 σε σχέση με το 1989, και η αύξηση αυτή, αν και σε πολύ μικρότερο μέγεθος, εμφανίστηκε και τον επόμενο χρόνο. Η κίνηση των φορτηγών που έρχονταν από το Ιράκ μειώθηκε το 1990 και μηδενίστηκε το 1991.

3.4.2. Έξοδοι

Όσον αφορά το τελωνείο Προμαχώνα, παρατηρήθηκε σημαντική μείωση το έτος 1990 στον αριθμό των φορτηγών αυτοκινήτων που εξήλθαν από τη χώρα μας με προορισμό κυρίως τη Βουλγαρία και δευτερευόντως το Ηνωμένο Βασίλειο και την πρώην Ε.Σ.Δ.Δ., σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η μείωση αυτή ωστόσο ισοσκελίστηκε το έτος 1991. Αντίστοιχη μείωση παρατηρήθηκε και στον αριθμό των οχημάτων με προορισμούς όπως την Αυστρία, Γερμανία, Ουγγαρία και Τσεχία-Σλοβακία, με τους αριθμούς για το έτος 1991 να εμφανίζουν σταθεροποιητικές τάσεις. Ο αριθμός των οχημάτων με προορισμό την Πολωνία παρουσίασε μεγάλη αυξητική και στη συνέχεια πτωτική τάση, ενώ ο αντίστοιχος για τη Ρουμανία έχει να επιδείξει κλιμακούμενη αύξηση. Σε απόλυτα μεγέθη, τα πρωτεία κατέχει ο αριθμός των φορτηγών αυτοκινήτων με προορισμό τη Βουλγαρία και ακολουθεί ο αντίστοιχος για τη Ρουμανία και τη Γερμανία, με σημαντική διαφορά από τα αντίστοιχα νούμερα για τις υπόλοιπες χώρες.

Στο τελωνείο του Ορμενίου παρατηρήθηκε κατακόρυφη αύξηση τα έτη 1990 και 1991 του αριθμού των φορτηγών αυτοκινήτων με προορισμό τη Βουλγαρία, ενώ αύξηση και στη συνέχεια μείωση υπήρξε στους αριθμούς των οχημάτων με προορισμό τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Επίσης το έτος 1990 παρατηρήθηκε ροή φορτηγών αυτοκινήτων προς τη Γαλλία, η οποία μειώθηκε σημαντικά την επόμενη χρονιά. Και εδώ ο μεγαλύτερος αριθμός αφορά τη μετακίνηση φορτηγών αυτοκινήτων με προορισμό τη Βουλγαρία.

Η συντριπτική πλειοψηφία της κίνησης στο τελωνείο των Κήπων αποτελείται από φορτηγά οχήματα με προορισμό την Τουρκία, ο αριθμός των οποίων παρουσίασε σημαντική άνοδο το έτος 1990 και πολύ μικρότερη το έτος 1991. Άνοδο από μηδενική βάση παρουσίασε και ο αριθμός των οχημάτων με προορισμό τη Γερμανία,

ενώ το αντίθετο συνέβη με τα οχήματα με προορισμό το Ιράκ, προφανώς λόγω του Πολέμου του Κόλπου.

3.4.3. Γενικά

Όσον αφορά στις εισόδους φορτηγών οχημάτων από τη Βουλγαρία, τη Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Πολωνία, την πρώην Ε.Σ.Σ.Δ., τη Ρουμανία και την Τουρκία, αυτές αυξήθηκαν, λιγότερο ή περισσότερο. Από την άλλη μεριά, για τις εξόδους, τα πιο χαρακτηριστικά στοιχεία είναι η μεγάλη αύξηση στον αριθμό των φορτηγών αυτοκινήτων με προορισμούς τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία και την Τουρκία, και η αντίστοιχη μείωση στην κίνηση προς Αυστρία, Γερμανία, Ουγγαρία και Τσεχία-Σλοβακία, η οποία πιθανώς να οφείλεται στις συγκρούσεις που μόλις είχαν αρχίσει στην Πρώην Γιουγκοσλαβία. Παρατηρείται, εν κατακλείδι, γενικότερη μείωση της κίνησης από χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, και αύξηση των εισόδων-εξόδων φορτηγών αυτοκινήτων από κράτη της Βαλκανικής Χερσονήσου και του πρώην Ανατολικού Συνασπισμού, σημάδι ίσως μιας σύσφιγξης των εμπορικών σχέσεων της χώρας μας με αυτά.

**Πίνακας 33: ΕΙΣΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1989**

	Αυστρία	Βουλγαρία	Γαλλία	Γερμανία	Ηνωμένο Βασίλειο	Ιράκ	Ουγγαρία	Πολωνία	Πρώην Ε.Σ.Σ.Δ.	Ρουμανία	Τουρκία	Τσεχία- Σλοβακία
Τελωνείο Προμαχώνα	420	5464		925	133		562	20	252	932		252
Τελωνείο Ορμενίου		42		272	87						61	
Τελωνείο Κήπων						61					2865	

Πηγή: Σταματογιαννόπουλος Δ., Γκράτσιου Μ., 1992

**Πίνακας 34: ΕΙΣΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1990**

	Αυστρία	Βουλγαρία	Γαλλία	Γερμανία	Ηνωμένο Βασίλειο	Ιράκ	Ουγγαρία	Πολωνία	Πρώην Ε.Σ.Σ.Δ.	Ρουμανία	Τουρκία	Τσεχία- Σλοβακία
Τελωνείο Προμαχώνα	317	7281		1629	182		472	267	374	920		242
Τελωνείο Ορμενίου		328	158	347							39	
Τελωνείο Κήπων						25					8591	

Πηγή: Σταματογιαννόπουλος Δ., Γκράτσιου Μ., 1992

**Πίνακας 35: ΕΙΣΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1991**

	Αυστρία	Βουλγαρία	Γαλλία	Γερμανία	Ηνωμένο Βασίλειο	Ιράκ	Ουγγαρία	Πολωνία	Πρώην Ε.Σ.Σ.Δ.	Ρουμανία	Τουρκία	Τσεχία- Σλοβακία
Τελωνείο Προμαχώνα	222	12664		1594	346		325	446	635	1365		275
Τελωνείο Ορμενίου		1201	80	392	281						20	
Τελωνείο Κήπων											9102	

Πηγή: Σταματογιαννόπουλος Δ., Γκράτσιου Μ., 1992

Πίνακας 36: ΕΞΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1989

	Αυστρία	Βουλγαρία	Γαλλία	Γερμανία	Ηνωμένο Βασίλειο	Ιράκ	Ουγγαρία	Πολωνία	Πρώην Ε.Σ.Σ.Δ.	Ρουμανία	Τουρκία	Τσεχία-Σλοβακία
Τελωνείο Προμαχώνα	265	3927		762	103		428	47	182	695		144
Τελωνείο Ορμενίου		23		348	93							
Τελωνείο Κήπων						193					2265	

Πηγή: Σταματογιαννόπουλος Δ., Γκράτσιου Μ., 1992

Πίνακας 37: ΕΞΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1990

	Αυστρία	Βουλγαρία	Γαλλία	Γερμανία	Ηνωμένο Βασίλειο	Ιράκ	Ουγγαρία	Πολωνία	Πρώην Ε.Σ.Σ.Δ.	Ρουμανία	Τουρκία	Τσεχία-Σλοβακία
Τελωνείο Προμαχώνα	67	1685		442	65		107	216	61	727		79
Τελωνείο Ορμενίου		349	180	509	758							
Τελωνείο Κήπων				1		127			.		3825	

Πηγή: Σταματογιαννόπουλος Δ., Γκράτσιου Μ., 1992

Πίνακας 38: ΕΞΟΔΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, 1991

	Αυστρία	Βουλγαρία	Γαλλία	Γερμανία	Ηνωμένο Βασίλειο	Ιράκ	Ουγγαρία	Πολωνία	Πρώην Ε.Σ.Σ.Δ.	Ρουμανία	Τουρκία	Τσεχία-Σλοβακία
Τελωνείο Προμαχώνα	75	4983		469	133		107	173	152	1084		81
Τελωνείο Ορμενίου		940	107	480	365							
Τελωνείο Κήπων				176		7					4067	

Πηγή: Σταματογιαννόπουλος Δ., Γκράτσιου Μ., 1992

3.5. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΑΞΟΝΑ

3.5.1. Πλεονεκτήματα Εγνατίας Οδού έναντι Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8

Τα πλεονεκτήματα της Εγνατίας Οδού έναντι του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 (αναφορικά με διαμπερείς μετακινήσεις) είναι πολλά και σημαντικά και δεν είναι δυνατό να αφήσουν αδιάφορο έναν ερευνητή που ασχολείται με τη σύγκρισή των δύο αξόνων. Συνοπτικά αναφέρουμε:

- Το μήκος του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 είναι σημαντικά μεγαλύτερο από αυτό της Εγνατίας, κάτι που φαίνεται επί χάρτου αν ενώσουμε τα σημεία προτεινόμενης διέλευσης της πρώτης και το συγκρίνουμε με τα 680 περίπου χιλιόμετρα της Εγνατίας. Το ίδιο θα ισχύει αν θεωρήσουμε ως καταληκτικό σημείο των διαδρόμων την Κωνσταντινούπολη. Τότε η απόσταση Αδριατική / Ιόνιο Πέλαγος- Μαύρη Θάλασσα μέσω της Εγνατίας αγγίζει τα 950 χιλιόμετρα, ενώ με τον Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 αυξάνεται κατά περίπου 200 χιλιόμετρα (Άσημος κ.ά., 1998).

- Το ανάγλυφο που διασχίζει η Εγνατία είναι αρκετά ήπιο σε αντίθεση με εκείνο του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 που κατά βάση έχει χαραχτεί σε μεγάλης δυσκολίας για τους κατασκευαστές σημεία. Συγκεκριμένα, στην πρώτη περίπτωση, το έδαφος που γίνεται η χάραξη στη Θράκη και τη Μακεδονία είναι πεδινό ή ήπια ορεινό και μόνο στην περιοχή της Ηπείρου (Ηγουμενίτσα - Μέτσοβο) η περιοχή του διαδρόμου παρουσιάζει ισχυρό ανάγλυφο. Αντίθετα στη δεύτερη περίπτωση, ο προτεινόμενος αυτοκινητόδρομος βρίσκεται σε χωρικές εκτάσεις μόνιμα ορεινές και με ισχυρό ανάγλυφο από το Δυρράχιο ως τη Σόφια. Το γεγονός αυτό καθιστά αναγκαία τη συνεχή εναλλαγή τεχνικών έργων και άλλων δαπανηρών κατασκευών που αυξάνουν το κόστος του δρόμου. Τα παραπάνω αποτυπώνονται πλήρως στους χάρτες και η απλή παρατήρησή των τελευταίων επιβεβαιώνει τη δυσκολία ολοκλήρωσης του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 (Άσημος κ.ά., 1998).

- Ο χρόνος που απαιτείται για την κάλυψη των αποστάσεων είναι περισσότερος στον Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8, όχι μόνο λόγω των μεγαλύτερων χιλιομετρικών αποστάσεων που πρέπει να διανυθούν, αλλά και λόγω των απαραίτητων διατυπώσεων στα σύνορα των κρατών (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία) που συνηθίζεται να είναι χρονοβόρες. Όσοι έχει χρειαστεί να ταξιδέψουν στις χώρες αυτές, γνωρίζουν τις καθυστερήσεις εξαιτίας της γραφειοκρατίας και της διαφθοράς των τελωνειακών υπαλλήλων που παρακωλύουν σκόπιμα τις διαδικασίες ελέγχου οχημάτων και επιβατών, με στόχο να

καρπωθούν κάποιο χρηματικό τίμημα από όσους μετακινούνται, ώστε να μπορέσουν οι τελευταίοι να περάσουν τα σύνορα. Στην Εγνατία τέτοια προβλήματα δεν εμφανίζονται, καθώς ο διάδρομος βρίσκεται εξ' ολοκλήρου σε κοινοτικό έδαφος (μη ύπαρξη τελωνειακών ελέγχων), γεγονός που συντελεί στην ταχύτερη μεταφορά αγαθών και προϊόντων (Ασημος κ.ά., 1998).

- Το κόστος μεταφοράς είναι χαμηλότερο στην περίπτωση της Εγνατίας. Αυτό συμπεραίνεται από όσα προεγράψαν, καθώς οι αποστάσεις και οι χρόνοι είναι μικρότεροι και επομένως τα απαιτούμενα ημερομίσθια για τους οδηγούς και τα ποσά για την κίνηση και τη συντήρηση των οχημάτων μειώνονται, με συνέπεια υψηλότερα κέρδη για τις εταιρίες. Εάν βέβαια τα κόστη μεταφοράς με το πλοίο στην Αδριατική Θάλασσα είναι πολύ μεγαλύτερα στη σύνδεση της Ιταλίας με την Ηγουμενίτσα, τότε τα συνολικά κόστη της μετακίνησης πιθανότατα θα ισοσκελιστούν. Αυτό πρέπει να διερευνηθεί, αλλά η εντύπωση είναι ότι τελικά το κόστος των μεταφορών είναι αυξημένο στην περίπτωση του Ρ.Ε.Τ.Γ.Κ. πρ.8 (ειδικά όσον αφορά τα βαριά μεταφορικά οχήματα, είναι πολύ πιθανό ότι θα προτιμάται η Εγνατία Οδός, μια και με αυτόν τον τρόπο θα μειώνεται η απόσταση που θα πρέπει να διανυθεί στην ξηρά και κατά συνέπεια και η φθορά των οχημάτων).

- Οι συνθήκες διέλευσης είναι σαφώς χειρότερες για τον Ρ.Ε.Τ.Γ.Κ. πρ. 8 λόγω της πολιτικής αστάθειας (ένοπλες συγκρούσεις στη βόρεια ΠΓΔΜ) και της οικονομικής ανέχειας (κυρίως στην Αλβανία). Ο οδηγός θα είναι, αν δεν παρατηρηθούν ριζικές αλλαγές στο πολιτικό και κοινωνικό - οικονομικό γίγνεσθαι των ενδιαφερομένων χωρών, πιθανός στόχος, ιδιαίτερα τις ώρες της νύχτας ή σε περιοχές μειωμένης κίνησης, κάτι που θα αποθαρρύνει τους μελλοντικούς δυνητικούς χρήστες του διαδρόμου (Χρυσουλάκης και Παπαδάκος, 1994).

- Δημιουργούνται συνθήκες ανάπτυξης και ιδιαίτερα περιφερειακής, σε ένα κράτος - μέλος της Ε.Ε. που αυτήν τη στιγμή παρουσιάζεται ως το φτωχότερο και το προβληματικότερο της Ένωσης. Ειδικά για περιοχές όπως η Ήπειρος και η Θράκη που είναι από τις λιγότερο ανεπτυγμένες Περιφέρειες σε όλη την Ε.Ε. η παρουσία ενός άξονα τέτοιας σημασίας για τις μεταφορές σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες ανάπτυξης. Θα σημειωθεί προσέλκυση νέων τουριστικών κυμάτων, περισσότερων βιομηχανικών μονάδων, εγχώριων και ξένων, καθώς και εξέλιξη των παρεχόμενων υπηρεσιών και των εμπορικών συναλλαγών, παραγόντων δηλαδή δευτερογενούς και κυρίως τριτογενούς τομέα που αποτελούν την

ατμομηχανή για την ανάπτυξη σε ολόκληρο τον κόσμο (Χρυσουλάκης και Παπαδάκος, 1994).

- Η σύνδεση της Ένωσης με την Μέση Ανατολή, που τώρα είναι σχεδόν ανύπαρκτη θα αναζωογονηθεί και θα συντελέσει στην οικονομική ανάπτυξη και των δύο πλευρών. Αυτό θα οφείλεται κατά ένα πολύ σημαντικό ποσοστό στον αυτοκινητόδρομο που στο ύψος της Παναγιάς θα συνδέει την Εγνατία και την Ηγουμενίτσα - πύλη εισόδου της Οδού - με το λιμάνι του Βόλου, από όπου παλιότερα και συγκεκριμένα από τον Αύγουστο του 1977 ως τον Αύγουστο του 1988 λειτουργούσε η σύνδεση Ro – Ro, από και προς τη Συρία. Το ίδιο σχεδιάζεται να γίνει σύντομα (εξαγγελίες του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών Χ. Βερελή στον Βόλο, Ιούνιος 2001) ώστε η Ε.Ε. να διεισδύσει σε μεγαλύτερο βαθμό σε μια αγορά του άμεσου ενδιαφέροντός της, όπως είναι η Μέση Ανατολή, ειδικά αν και όταν επέλθει συμφωνία μεταξύ των αντιμαχόμενων πλευρών της περιοχής και πάψει αυτή η συνεχιζόμενη αστάθεια.

- Τελευταίο πλεονέκτημα αποτελεί η ως τώρα ολοκλήρωση ενός μεγάλου τμήματος της Εγνατίας και η πρόβλεψη πως θα είναι έτοιμη το 2005, ενώ στον Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 δεν έχουν ακόμη κατασκευαστεί πολλά τμήματά του, ιδίως σε Αλβανία και ΠΓΔΜ, ενώ άλλα δεν έχουν αναβαθμιστεί (κυρίως στη Βουλγαρία). Ενώ λοιπόν για την Εγνατία γνωρίζουμε πότε θα ολοκληρωθεί, για τον Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8, δεν έχουν εξασφαλιστεί ούτε τα απαραίτητα κονδύλια.

3.5.2. Πλεονεκτήματα Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 έναντι Εγνατίας Οδού

Πέρα πάντως από τα αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα της Εγνατίας Οδού, ο άξονας του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 παρουσιάζει κάποια πολύ σημαντικά, που πρέπει να επισημανθούν για να σχηματισθεί μια ολοκληρωμένη αντίληψη για τα θετικά και των δύο οδών. Μπορούμε λοιπόν να αναφέρουμε:

- Την ταχύτερη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων από τα ιταλικά λιμάνια στην πύλη εισόδου του Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8, το Δυρράχιο. Η παραδοχή αυτή στηρίζεται στη μικρότερη απόσταση που χρειάζεται να διανυθεί ακτοπλοϊκώς από το Μπάρι ή το Μπρίντιζι για το Δυρράχιο από ότι για την Ηγουμενίτσα. Επομένως ο Ρ.Ε.Τ.ρ. C. πρ. 8 ξεκινά με ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, που πάντως για να διατηρηθεί, θα πρέπει η χάραξή της να επιτρέπει μεγαλύτερες μέγιστες ταχύτητες από την Εγνατία και την

μείωση, αν όχι την απάλειψη, του χαμένου χρόνου για τις διατυπώσεις στα τελωνεία και τις συναφείς υπηρεσίες.

- Την αύξηση του βιοτικού επιπέδου των περιοχών και γενικότερα των χωρών από όπου θα διέρχεται ο άξονας. Η παρουσία του διαδρόμου αυτού θα προκαλέσει την ανάπτυξη των κρατών με τρόπο ανάλογο με εκείνον που περιγράφηκε παραπάνω για την περίπτωση της Εγνατίας και των παρόδιων περιοχών. Στην συγκεκριμένη περίπτωση πιθανολογείται μια ακόμη μεγαλύτερη ανάπτυξη λόγω ακριβώς της κακής οικονομικής κατάστασης και των νέων δεδομένων που θα εμφανιστούν με την κατασκευή του δρόμου. Ειδικότερα για την Βουλγαρία, η οικονομική ανάπτυξή της ενδιαφέρει άμεσα όχι μόνο την ίδια αλλά και την Ε.Ε., καθώς πρόκειται για μια χώρα που μελλοντικά θα αποτελέσει μέλος της, κάτι που σημαίνει ότι η σύγκλιση των οικονομικών της δεικτών με τους αντίστοιχους της Ε.Ε. είναι απαραίτητη, ώστε να γίνει δεκτή στους κόλπους της ευρωπαϊκής οικογένειας.

- Την απαρχή μιας παραπέρα συνεργασίας μεταξύ της Αλβανίας, της ΠΓΔΜ και της Βουλγαρίας με στόχο την αύξηση των ανταλλαγών είτε σε υλικό, είτε σε πνευματικό επίπεδο, κάτι ανύπαρκτο ως τώρα εξαιτίας των τεταμένων σχέσεων που υπήρχαν. Η εξομάλυνση των διακρατικών σχέσεων των βαλκανικών κρατών αποτελεί το εφελκυστικό για την δική τους ανάπτυξη, αλλά και γενικότερα όλης της Βαλκανικής Χερσονήσου που μέχρι σήμερα είναι μια υποβαθμισμένη περιοχή της Ευρώπης και,

- Τη στενότερη σύνδεση μεταξύ των χωρών του P.E.Tr.C. nr. 8 με την Ε.Ε. Κάτι τέτοιο θα σημάνει την ανάπτυξή τους σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, καθώς και στην εδραίωση της δημοκρατίας σε περιοχές που μέχρι πρότινος αντιμετώπιζαν έλλειμμά της, γεγονός άμεσα σχετισμένο με την οικονομική τους ένδεια (Jackson, 2001).

3.5.3. Συγκριτική παράθεση των πλεονεκτημάτων των δύο αξόνων

Τα πλεονεκτήματα του κάθε οδικού άξονα παρατίθενται συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 39: ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ Ρ.Ε.Τρ.Σ. Nr. 8	
Πλεονεκτήματα Εγνατίας Οδού έναντι Ρ.Ε.Τρ.Σ. nr 8	Πλεονεκτήματα Ρ.Ε.Τρ.Σ. nr 8 έναντι Εγνατίας Οδού
1. Κατασκευάζεται σε πολύ πιο ήπιο αναγλυφο σε σχέση με τον Ρ.Ε.Τρ.Σ. nr 8.	1. Η απόστασή του από τα παράλια της Ε.Ε. (Ιταλία) είναι μικρότερη από την αντίστοιχη της Εγνατίας Οδού.
2. Η κατασκευή του οδικού άξονα έχει ολοκληρωθεί σε μεγάλο βαθμό και τα κονδύλια για την περάτωσή του είναι διαθέσιμα.	2. Οι χώρες από τις οποίες θα διέλθει ο άξονας αυτός (Αλβανία, Π.Γ.Δ.Μ. και Βουλγαρία) θα συσφίξουν τις σχέσεις τους, οι οποίες προς το παρόν δεν είναι και στην καλύτερη δυνατή κατάσταση.
3. Διέρχεται από μια μόνο χώρα, με συνέπεια οι οδηγοί να μη χρειάζεται να διέλθουν από πολλά τελωνεία.	3. Οι εν λόγω χώρες θα έλθουν πιο κοντά στην Ευρώπη και αυτό θα προωθήσει την ανάπτυξή τους στους τομείς της οικονομίας, της κοινωνίας και του εκδημοκρατισμού.
4. Προσφέρει μικρότερο μεταφορικό κόστος λόγω μικρότερου μήκους.	4. Ο άξονας θα ενώσει τρεις από τις πιο φτωχές χώρες της ευρωπαϊκής ηπείρου, οι οποίες αναμένεται να παρουσιάσουν σημαντική ανάπτυξη χάρη στην παρουσία του και να πάψουν να αποτελούν «μαύρη τρύπα», έχοντας μετατραπεί σε χώρους επενδυτικών ευκαιριών.
5. Διέρχεται από περιοχή όπου υπάρχει σταθερότητα και ασφάλεια.	
6. Φέρνει πιο κοντά την Ε.Ε. με μερικές από τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειές της.	

7. Παρέχει εναλλακτικές δυνατότητες σύνδεσης της Ε.Ε. με τη Μέση Ανατολή, μέσω του πλήθους των λιμανιών στα οποία προσφέρει πρόσβαση.	
---	--

Με βάση την παρουσίαση των πλεονεκτημάτων του κάθε άξονα, προκύπτει πως τα πλεονεκτήματα της Εγνατίας βασίζονται στο ότι διέρχεται από μια μόνο χώρα, η οποία είναι και μέλος της Ε.Ε. Το γεγονός αυτό σημαίνει εξασφαλισμένα κονδύλια, κέρδος χρόνου σε σχέση με τις συνεννοήσεις και τις συμφωνίες που θα απαιτούνταν αν ο άξονας διερχόταν από διαφορετικές χώρες και πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Το μικρότερο μήκος και το πιο ήπιο ανάγλυφο, έχουν και αυτά τη σημασία τους. Από την άλλη μεριά, ο Ρ.Ε.Τ.Γ.Κ. πρ 8 έχει ως μεγαλύτερο του πλεονέκτημα το ότι θα προσφέρει την ευκαιρία σε τρία κράτη της Βαλκανικής να έλθουν πιο κοντά στην Ενωμένη Ευρώπη και να αποτελέσουν μια νέα «γη της επαγγελίας» ή πιο σωστά των επενδυτικών ευκαιριών για τους Ευρωπαίους επιχειρηματίες (κάτι που θα σημαίνει την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της Αλβανίας, της Π.Γ.Δ.Μ. και της Βουλγαρίας).

3.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Εγνατία Οδός και ο Ρ.Ε.Τ.Ε. nr. 8 θα αποτελέσουν τμήμα του οδικού δικτύου των Βαλκανίων που αντικειμενικό σκοπό έχει να βάλει την ευαίσθητη αυτή περιοχή σε τροχιά ανάπτυξης και σύγκλισης με την υπόλοιπη Ευρώπη, αλλά και να προσφέρει τη δυνατότητα στους Ευρωπαίους επιχειρηματίες να εκμεταλλευτούν το φθηνό εργατικό δυναμικό και τις πλουτοπαραγωγικές πηγές των χωρών αυτών και παράλληλα να κατοχυρώσουν την παρουσία τους σε μια εν δυνάμει αγορά, πλέον των 13 εκατομμυρίων ανθρώπων. Με την παρουσία των δύο αυτών μεγάλων οδικών αξόνων θα επέλθει μια σειρά αλλαγών στο χώρο της Βαλκανικής Χερσονήσου, ενώ παράλληλα θα μεταβληθούν σημαντικά και οι σχέσεις της Ευρώπης με την περιοχή αυτή. Ωστόσο, πρέπει να αποσαφηνιστεί κατά το δυνατόν η σχέση που θα έχουν μεταξύ τους οι δύο αυτοί άξονες, το κατά πόσον δηλαδή θα λειτουργήσουν ανταγωνιστικά ή συμπληρωματικά ο ένας προς τον άλλον, μια και το είδος αυτής της σχέσης θα καθορίσει σε σημαντικό βαθμό και την αποδοτική ή όχι εκμετάλλευσή τους και συνεπώς και τα οφέλη που θα προκύψουν για τις χώρες από το έδαφος των οποίων διέρχονται. Να σημειωθεί πως η προσπάθεια προσδιορισμού του χαρακτήρα της σχέσης των δύο δρόμων, γίνεται με δεδομένο ότι η κατάσταση στα Βαλκάνια θα έχει εξομαλυνθεί όταν έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή τους, μια και κάτω από τις παρούσες συνθήκες (συγκρούσεις στο έδαφος της Π.Γ.Δ.Μ.) δεν μπορούμε να μιλάμε όχι μόνο για ανταγωνιστικότητα ή συμπληρωματικότητα, αλλά ούτε καν για κατασκευή του Ρ.Ε.Τ.Ε. nr. 8.

Αυτή λοιπόν η σχέση ανταγωνιστικότητας ή συμπληρωματικότητας που θα χαρακτηρίζει τους δύο άξονες θα πρέπει να ειπωθεί σε τρία επίπεδα:

Α) Σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, απαιτείται να διευκρινιστεί το εάν θα υπάρξει συμπληρωματικότητα ή ανταγωνισμός στο θέμα της προσέλκυσης της διαμπερούς κίνησης από την Ευρώπη προς την Ασία ή και τη Βόρεια Αφρική και αντίστροφα.

Β) Σε επίπεδο σχέσεων μεταξύ Βαλκανίων – γειτονικών περιοχών (Ευρώπη, Μέση Ανατολή), υπάρχει ενδεχόμενο πεδίο ανταγωνισμού ως προς την προσέλκυση επενδύσεων αλλά και τουριστικής κίνησης που θα καταλήγει στη Βαλκανική Χερσόνησο.

Γ) Σε βαλκανικό επίπεδο, απαραίτητη κρίνεται η αναφορά στις γενικότερες αναπτυξιακές επιδράσεις που θα έχουν οι δύο δρόμοι στις περιοχές από τις οποίες θα

περάσουν, καθώς και στο αν θα προκαλέσουν ανταγωνιστικές ή συμπληρωματικές σχέσεις μεταξύ των περιοχών και των κρατών που θα διασχίσουν.

3.6.1. Σχέση των δύο αξόνων σε Πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Η περάτωση της κατασκευής της Εγνατίας Οδού και η κατασκευή του P.E.Tr.C nr. 8, θα αλλάξει εντελώς τα δεδομένα που σχετίζονται με τις διαδρομές που ακολουθεί η εμπορευματική κίνηση μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80, η σχετική κίνηση γινόταν ακολουθώντας την πορεία που προβλέπεται να έχει ο προτεινόμενος P.E.Tr.C. nr. 10, δηλαδή μέσω Πρώην Γιουγκοσλαβίας και της Βουλγαρίας, με κατάληξη είτε προς Θεσσαλονίκη, είτε προς Κωνσταντινούπολη. Ο εμφύλιος πόλεμος στη Γιουγκοσλαβία, με τη συνεπαγόμενη σημαντική υποβάθμιση των οδικών υποδομών και η συνεχιζόμενη ένταση στην περιοχή αυτή, που διαρκεί μέχρι και τις μέρες μας, έχουν αφαιρέσει τη δυνατότητα χρήσης της συγκεκριμένης διαδρομής, με αποτέλεσμα η εύρεση εναλλακτικών οδών προσπέλασης προς την ασιατική ήπειρο να καταστεί επιτακτική ανάγκη για την Ε.Ε. Για το σκοπό αυτό η Εγνατία Οδός χρηματοδοτείται σε μεγάλο βαθμό από κοινοτικά κονδύλια, ενώ και στην περίπτωση του P.E.Tr.C nr. 8 θεωρείται σίγουρο πως θα γίνει το ίδιο, εάν και όταν φυσικά αποκατασταθεί η ηρεμία και η σταθερότητα στη Χερσόνησο του Αίμου.

Η κίνηση που προβλέπεται να χρησιμοποιήσει τους δύο αυτούς άξονες αναμένεται να συνίσταται στο μεγαλύτερο βαθμό από φορτηγά αυτοκίνητα διεθνών μεταφορών (TIR). Επιβατική κίνηση άξια αναφοράς δεν προβλέπεται να υπάρχει λόγω της μεγάλης απόστασης μεταξύ Ευρώπης και Ασίας που καθιστά πιο συμφέρουσα τη μετακίνηση μέσω αέρος. Με την άφιξη των οχημάτων λοιπόν στα ιταλικά λιμάνια του Μπάρι ή του Μπρίντεζι (ή κατά αντίστοιχο τρόπο στην Κωνσταντινούπολη) θα τίθεται το δίλημμα της χρήσης ενός εκ των δύο αξόνων. Κατ' αρχήν, εφόσον η κίνηση αυτή θα έχει ως προορισμό την περιοχή του Καυκάσου, θα είναι αναμενόμενο να χρησιμοποιηθεί ο P.E.Tr.C. nr. 8, δεδομένου ότι θα προσφέρει απευθείας σύνδεση με δύο μεγάλα λιμάνια (Μπουργκάς και Βάρνα) που θα βρίσκονται "απέναντι" από την περιοχή προορισμού. Αν είναι επιθυμητό να συνεχιστεί η κίνηση μέσω θαλάσσης, από κάποιο λιμάνι της Βόρειας Ελλάδας με προορισμό τα παράλια της Μέσης Ανατολής, ή ακόμη και της Βορειοανατολικής Αφρικής, τότε η Εγνατία Οδός πιθανότατα θα αποτελεί την προσφορότερη επιλογή, αν και η περίπτωση της διέλευσης από τον P.E.Tr.C. nr. 8, με χρήση στη συνέχεια

κάποιου κάθετου άξονα, δεν μπορεί να αποκλειστεί. Αν όμως ο προορισμός των εμπορευμάτων είναι η Μέση Ανατολή, προκύπτει σαφώς θέμα ανταγωνισμού μεταξύ των δύο επιλογών. Ο ενδιάμεσος προορισμός τους μπορεί να είναι κάποιο ελληνικό λιμάνι, όπως της Αλεξανδρούπολης ή του Βόλου, από όπου θα καταλήξουν σε κάποιο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου, ή το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, από το οποίο μπορούν να μεταφερθούν στις ανατολικές ακτές του Ευξείνου Πόντου και στη συνέχεια να κινηθούν προς νότο (και το οποίο λιμάνι ανταγωνίζεται έντονα τα δύο προαναφερόμενα ελληνικά, δεδομένου ότι αποτελεί λιμενικό σύστημα, με πλήθος φυσικών λιμανιών που εξυπηρετούν διαφορετικές λειτουργίες – αν και αποτελεί μειονέκτημα το ότι τα πλοία θα πρέπει να διασχίσουν τον ήδη επιβαρημένο από σκάφη Βόσπορο). Στην περίπτωση αυτή σημαντικό ρόλο στην επιλογή του βαλκανικού οδικού άξονα που θα επιλεγεί θα παίζουν παράγοντες όπως το μήκος του, το αν περνάει από διαφορετικές χώρες, με συνέπεια να απαιτούνται χρονοβόρες διατυπώσεις στα τελωνεία, το είδος και η επάρκεια των car services που θα παρέχει (π.χ. η ύπαρξη πρατηρίων καυσίμων, χώρων στάθμευσης, ξενοδοχείων σε τακτά χρονικά διαστήματα, η επαρκής αστυνόμευση, η σωστή συντήρησή του κ.ά.). Ασχέτως πάντως του γεγονότος ότι η Εγνατία Οδός έχει κατασκευαστεί σε μεγάλο βαθμό ενώ ο P.E.Tr.C. nr 8 βρίσκεται συγκριτικά πολύ πίσω, αλλά και του ότι η πρώτη φαίνεται να συγκεντρώνει τα περισσότερα από τα ανωτέρω πλεονεκτήματα, είναι δεδομένο ότι η κατασκευή των δύο αυτών οδικών αξόνων θα οδηγήσει σε αύξηση της κίνησης που θα διέρχεται από την περιοχή διέλευσής τους. Κατά συνέπεια υπάρχει σαφέστατα ζήτημα ανταγωνιστικότητας μεταξύ τους, ειδικά μάλιστα στην περίπτωση που οι χώρες από τις οποίες θα διέλθει ο P.E.Tr.C. nr. 8 επιδιώξουν να αμβλύνουν κάποια από τα μειονεκτήματα που τώρα εμφανίζει ο άξονας σε σχέση με την Εγνατία (με την υπογραφή για παράδειγμα διακρατικών συμφωνιών που θα μειώνουν κατά πολύ τους χρόνους των γραφειοκρατικών διατυπώσεων στα τελωνεία) και επιλέξουν δυναμική στρατηγική “marketing” του οδικού αυτού άξονα παρέχοντας αναβαθμισμένα car services κλπ.

3.6.2. Σχέση των δύο αξόνων ως προς την προσέλκυση της κίνησης από τις γειτονικές περιοχές.

Οι περιοχές από τις οποίες θα διέλθουν τόσο η Εγνατία Οδός όσο και ο P.E.Tr.C. nr 8 παρουσιάζουν σε σχέση με τις γειτονικές τους (κατά βάση με την Ευρώπη) αναπτυξιακή υστέρηση. Το γεγονός αυτό, αρνητικό εκ πρώτης όψεως,

μπορεί ωστόσο να αποτελέσει το έναυσμα για την προσέλκυση πλήθους δραστηριοτήτων. Λόγω και της φύσης των οικονομιών των κρατών της περιοχής, ενδέχεται να προκύψει μια μορφή εξειδίκευσης ως προς το τι είδους δραστηριότητα επιχειρεί να προσελκύσει η κάθε χώρα. Η Αλβανία, η Π.Γ.Δ.Μ. και η Βουλγαρία, χάρη στη βιομηχανική παράδοση που διαθέτουν αλλά και στο φθινό εργατικό δυναμικό τους, θα αποτελέσουν το αντικείμενο ενδιαφέροντος για επιχειρήσεις που είναι κυρίως εντάσεως εργασίας. Το γεγονός των ανύπαρκτων εμπορικών σχέσεων μεταξύ ορισμένων χωρών των Βαλκανίων (π.χ. Π.Γ.Δ.Μ. και Αλβανία) έχει να κάνει ακριβώς με το ότι οι χώρες αυτές προτιμούν να αναπτύξουν συνεργασία με την Ε.Ε., τάση η οποία θα ενισχυθεί κατά πολύ με την κατασκευή του P.E.Tr.C. nr 8. Η Ελλάδα από την άλλη μεριά αναμένεται να αποτελέσει πεδίο δραστηριοποίησης επιχειρήσεων που είναι εντάσεως κεφαλαίου και γνώσης.

Πεδίο ανταγωνιστικότητας όμως μεταξύ των περιοχών που θα ενώσουν οι δύο άξονες φαίνεται να υπάρχει στον τομέα του τουρισμού. Συγκεκριμένα, υπάρχουν σε όλες τις χώρες παραθαλάσσια θέρετρα (στην Π.Γ.Δ.Μ. ο σωστός χαρακτηρισμός είναι παραλίμνιο) τα οποία ή είναι ήδη γνωστά (παράλια Βουλγαρίας και Βόρειας Ελλάδας σε Αιγαίο και Ιόνιο, λίμνη Οχρίδας στην Π.Γ.Δ.Μ.) ή μπορούν να γίνουν δεδομένου του ότι το φυσικό τους περιβάλλον έχει μείνει ανέγγιχτο (παράλια Αλβανίας). Ίσως λοιπόν να παρουσιαστούν περιπτώσεις τουριστικών εγκαταστάσεων που θα αντιμετωπίσουν το φάσμα της παύσης της λειτουργίας τους λόγω έντονου ανταγωνισμού από άλλες ομοειδείς δραστηριότητες, ο οποίος θα τους στερεί τη δυνατότητα να εξασφαλίσουν τον αριθμό των τουριστών που θα τις καταστήσει οικονομικά βιώσιμες. Ωστόσο δεν αποκλείεται στο μέλλον, μπροστά σε τέτοιο κίνδυνο, να υιοθετηθούν μοντέλα συνεργασίας μεταξύ κρατών ή απλών τουριστικών επιχειρήσεων.

3.6.3. Σχέση των δύο αξόνων σε Βαλκανικό επίπεδο.

Η σημασία της κατασκευής της Εγνατίας και του P.E.Tr.C. nr 8 για τα Βαλκάνια είναι πρόδηλη, ιδιαίτερα αν σκεφτεί κανείς τη μεγάλη έλλειψη οδικών (και όχι μόνο) υποδομών, αλλά και τη σημασία που έχει ένας οδικός άξονας τέτοιου μεγέθους για περιοχές που παρουσιάζουν αναπτυξιακή υστέρηση. Η κατασκευή κάθε δρόμου αποτελεί “χειρουργική επέμβαση για το χώρο” (Σκάγιαννης και Σκυργιάννης, 2001), και τα αποτελέσματα μιας τέτοιας επέμβασης αναμένεται να είναι σημαντικά για τις χώρες της Βαλκανικής.

Η άνοδος της προσπελασιμότητας στις περιοχές τις οποίες θα διασχίζουν οι δύο άξονες, αναμένεται να οδηγήσει στη σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ των κρατών της Βαλκανικής Χερσονήσου. Ειδικά οι εμπορικές συναλλαγές θα ωφεληθούν τα μέγιστα από μια τέτοια εξέλιξη, ιδίως αν σκεφτεί κανείς και τις ευρισκόμενες σήμερα σε πολύ χαμηλό επίπεδο οικονομικές συναλλαγές μεταξύ όμορων κατά τα άλλα χωρών, όπως η Αλβανία και η Π.Γ.Δ.Μ. Παράλληλα, με την κατασκευή και των κάθετων αξόνων που θα ενώνουν τους δύο αυτούς δρόμους, θα μπορέσουν να βγουν από την απομόνωση περιοχές που λόγω του παραμεθόριου χαρακτήρα τους βρίσκονται στο αναπτυξιακό περιθώριο (αρκεί βέβαια τα εν λόγω έργα να προχωρήσουν απερίσπαστα από προβλήματα όπως ανεπαρκής χρηματοδότηση ή απροθυμία συνεργασίας, όπως είδαμε ότι συμβαίνει με τον κάθετο άξονα Αρδάνιο - Ορμένιο - Σβίλεγκραντ, γεγονός που με τη σειρά του συνετέλεσε ως ένα βαθμό και στη σημαντική πτώση της κίνησης στο τελωνείο Ορμενίου το 1999). Όπως φάνηκε και από τα στοιχεία, ήδη τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '90 παρουσιάστηκε σημαντική αύξηση του αριθμού των φορτηγών αυτοκινήτων διεθνών μεταφορών που κινούνταν μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας. Επιπλέον, η συμπληρωματικότητα του συστήματος των δύο αξόνων θα καταδεικνύεται έντονα στην περίπτωση που η προέλευση και ο προορισμός μιας ενδοβαλκανικής κίνησης δε βρίσκονται στον ίδιο άξονα και δεν έχουν άμεση επαφή με κάποιον κάθετο δρόμο. Το γεγονός αυτό θα "επιβάλλει" τη χρήση και των δύο αξόνων. Από την άλλη μεριά, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο οι δύο οδικοί άξονες να δημιουργήσουν ανταγωνιστική σχέση μεταξύ όμοιων δραστηριοτήτων οι οποίες θα απευθύνονται στους ίδιους πελάτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα δημοφιλή θέρετρα χειμερινού τουρισμού που υπάρχουν τόσο στη Νότια Βουλγαρία (Αλέκο - Βίτοσα, Μπόροβετς, Μπάνσκο, Παμπόροβο κλπ.) όσο και στη Βόρεια Ελλάδα (Λαϊλιάς Σερρών, Καϊμακτσαλάν, Σέλι, Τρία - Πέντε Πηγάδια, Μέτσοβο κ.ά.) ή τα παραθαλάσσια θέρετρα που υπάρχουν σε όλες τις χώρες, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω. Πάντως, ακριβώς λόγω της εγγύτητας που θα υπάρχει πλέον μεταξύ των δραστηριοτήτων αυτών, είναι σχεδόν σίγουρο ότι θα εμφανιστεί και ενδοβαλκανική μετακίνηση με σκοπό τον τουρισμό, στη λογική του ότι ο μέσος τουρίστας θα θέλει να ανακαλύψει και να πάει σε κάποιο καινούργιο μέρος, πέρα από τους συνηθισμένους εγχώριους προορισμούς που επισκέπτεται κάθε χρόνο. Έτσι εξηγείται και η σχετική διαπίστωση ότι ο αριθμός των Τούρκων πολιτών που επισκέπτονται την Ελλάδα για τουρισμό αυξάνεται αργά αλλά σταθερά (με τη χρήσιμη παρατήρηση ότι σε αυτό έχει

συμβάλλει πολύ και το κλίμα προσέγγισης που επικράτησε μεταξύ των δύο χωρών), αλλά και το γεγονός ότι οι Βούλγαροι και οι Αλβανοί κυρίως, ανακαλύπτουν ξανά τα τουριστικά θέρετρα της Π.Γ.Δ.Μ. Ανταγωνιστικότητα ίσως να υπάρξει και στον δευτερογενή τομέα, αν και, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, ο κύριος προσανατολισμός των τριών κρατών που θα ενώσει ο P.E.Tr.C. nr. 8 αναμένεται να είναι παραγωγή προϊόντων εντάσεως εργασίας, ενώ στην Ελλάδα θα παράγονται προϊόντα εντάσεως κεφαλαίου και γνώσης. Εξάλλου η οικονομική διείσδυση των Ελλήνων επιχειρηματιών θα παίζει πιθανότατα το ρόλο της όσον αφορά τον προσανατολισμό ορισμένων τομέων των οικονομιών των χωρών αυτών.

3.6.4. Εν κατακλείδι

Οι εκτιμώμενες σχέσεις μεταξύ των δύο αξόνων και στα τρία προαναφερθέντα επίπεδα παρουσιάζονται ως εξής:

Πίνακας 40: ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ P.E.Tr.C. Nr. 8		
	Είδος σχέσης	
Επίπεδο αναφοράς	Ανταγωνιστική	Συμπληρωματική
1. Πανευρωπαϊκό επίπεδο – διαμπερής κίνηση		
A) Κίνηση μεταξύ Ευρώπης και Καυκάσου		✓
B) Κίνηση προς Μέση Ανατολή με συνδυασμένη μεταφορά αυτοκινήτου – πλοίου – αυτοκινήτου	✓	
Γ) Κίνηση προς Μέση Ανατολή αποκλειστικά δια ξηράς	✓	
2. Προσέλκυση κίνησης από γειτονικές περιοχές προς το εσωτερικό των Βαλκανίων		

A) Επενδυτική κίνηση (εργασίας ή κεφαλαίου)		✓
B) Τουριστική κίνηση (εισερχόμενη από το «εξωτερικό» των Βαλκανίων)	✓✓	✓
3. Ενδοβαλκανική κίνηση		
A) Τουριστική κίνηση	✓✓	✓
B) Κίνηση από προορισμό Α πλησίον ενός άξονα προς προορισμό Β πλησίον του άλλου άξονα		✓
Γ) Επενδυτική κίνηση		✓

Σε γενικές γραμμές οι άξονες της Εγνατίας Οδού και του P.E.Tr.C. nr. 8, αναμένεται να έχουν μεταξύ τους περισσότερο συμπληρωματική παρά ανταγωνιστική σχέση. Η ανταγωνιστικότητά τους ίσως να ενταθεί όσον αφορά στην προσέλκυση της εμπορικής κίνησης που θα υπάρχει μεταξύ Ευρώπης και Ασίας - Μέσης Ανατολής και πιθανόν και της τουριστικής κίνησης που θα προέρχεται από εκτός των Βαλκανίων χώρες. Κατά τα άλλα όμως οι δύο αυτοί άξονες αναμένεται να αποτελέσουν, στην κυριολεξία, το "δρόμο" πάνω στον οποίο θα πατήσουν τα κράτη της Χερσονήσου του Αίμου προκειμένου να οικοδομήσουν το κοινό τους μέλλον αποφεύγοντας άσκοπους ανταγωνισμούς και διαμάχες. Η εξειδίκευση στο δευτερογενή τομέα ανά χώρα και η υιοθέτηση ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων που θα περιλαμβάνουν επισκέψεις σε διαφορετικού είδους τουριστικά θέρετρα ανάμεσα σε διαφορετικές χώρες (π.χ. χειμερινός τουρισμός στη Βουλγαρία και αρχαιολογικός στην Ελλάδα) είναι δύο μόνο από τις απαντήσεις στο ερώτημα του πως μπορούν οι δύο αυτοί μεγάλοι οδικοί άξονες να λειτουργήσουν συμπληρωματικά προς όφελος των χωρών που θα διασχίζουν.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ακαδημία Αθηνών (1994): *Η ανάπτυξη της Θράκης*. Αθήνα.

Άσημος, Π., Μπάσμπας, Σ. και Σταθακόπουλος, Π. (1998): *Δρόμοι και Κόμβοι της Βαλκανικής*. Θεσσαλονίκη.

Balkan Airlines (2001)

CD ROM - Volos Port Authority (1998): Ενημερωτικό CD ROM. Βόλος.

Commission of the European Communities (1997): *Towards a Pan-European Transport Network*. Report on ADJUSTMENTS TO CRETE CORRIDORS. Brussels.

Δημητρίου, Δ., Κιόχου Α. και Προφυλλίδης, Β. (1994): *Εναλλακτικές δυνατότητες μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και Ευρώπης*. Πρακτικά του Συνεδρίου "Μεγάλοι χερσαίοι συγκοινωνιακοί άξονες στην Ελλάδα" (Τεχνικά Χρονικά: α' μέρος).-Αθήνα: Τ.Ε.Ε., 27 Ιουνίου.

Διαμαντής, Τ. (1996): "Ο Κλίντον χρηματοδοτεί την Παραεγνατία". Εφημερίδα *Ελευθεροτυπία*. 19 Ιουλίου. Αθήνα.

Δουρούδη, Μ. (1998): *Εγνατία Οδός*. Φοιτητική εργασία. ΤΕΙ Σερρών. Σέρρες.

Δραγκός Δ. (2001): Υπεύθυνος αρχείου Τελωνείου Κήπων. Συνέντευξη.

Δρακόπουλος, Κ. (2001): Επικεφαλής Διεύθυνσης Ανάπτυξης. Συνέντευξη. Θεσσαλονίκη. Απρίλιος.

Ζέκκος, Κ. (1996): "Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης της συγκοινωνιακής υποδομής της χώρας - Ελλάδα 2010". Συνέδριο: *Μεγάλοι χερσαίοι συγκοινωνιακοί άξονες στην Ελλάδα*. Τεχνικά Χρονικά, τ. 65ο. Αθήνα: Τ.Ε.Ε. Μάρτιος - Απρίλιος.

Εξπρες (1996). "Μεγάλα έργα". Αθήνα. Δεκέμβριος.

Επενδυτής (2000). "Τα οδοφράγματα στους Ευρωπαϊκούς άξονες της Εγνατίας". Αθήνα, 9 - 10 Δεκεμβρίου.

Ελληνοτεχνική Α.Ε. - Στάδιον Α.Ε. (1994): *Αναπτυξιακή Μελέτη Θράκης*. Αθήνα. Οκτώβριος.

Ερατοσθένης ΕΠΕ (1997): *Ανάπτυξη μοντέλου και μελλοντικές προβλέψεις*. Θεσσαλονίκη.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (1994): *SECOND PAN-EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE*. Crete.

European Commission - Directorate General IA και VII (1999): *Transport Infrastructure Needs Assessment in Central and Eastern Europe*. TINA Secretariat. Vienna. October.

European Commission - Directorate General VII (1998): *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*. TINA Office. Vienna.

Jackson, M. (2001): "Politics and Transition Lags in South - Eastern Europe: Will, Ability, or (Im) Possibility". Διεθνές Συνέδριο: *Reconstructing Stability and Development in South - Eastern Europe*. Βόλος, 1 - 3 Ιουνίου.

INSTAT (2000): *Quarterly statistical bulletin*. Number 4, 1999. Tirana. May.

INSTAT (2000): *Quarterly statistical bulletin*. Number 1, 2000. Tirana. May.

Καναβάκης, Ι. (2001): Αερολιμενάρχης Θεσσαλονίκης. Συνέντευξη. Θεσσαλονίκη. Ιούνιος.

Καραντέλος, Γ. (2001): ΠΕΙ Αερολιμενικός. Συνέντευξη. Χρυσούπολη Καβάλας. Ιούνιος.

Καργιοπούλης, Χ. και Τσουμάνης Π. (1998): *Επέκταση λιμένα Ηγουμενίτσας*. Φοιτητική εργασία. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος.

Κατοχιανού, Δ. και Θεοδωρή - Μαργκογιαννάκη, Ε. (1989): *Το ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων*. Αθήνα.

Κασμερίδης, Ν. (2000): *Προσέγγιση των χωροταξικών και ειδικότερα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, από τη δημιουργία μιας υπεραστικής οδικής σύνδεσης: Μελέτη περίπτωσης: Νέα οδική σύνδεση της περιοχής του Βόρειου Πηλίου με το Νομό Λάρισας*. Διπλωματική εργασία. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος. Φεβρουάριος.

Κόνσολας, Ν. (2000): Ελλάδα 2000-2006: "Το Σχέδιο Ανάπτυξης για την προσαρμογή στην Ο.Ν.Ε.". *Τάσεις: Η ελληνική οικονομία 2000*. Αθήνα. Φεβρουάριος.

Κοντογιάννη, Χ., Μαυροδήμος, Ε., Νικοπούλου, Α., Τσιάπα, Μ. και Υφαντίδης Ι. (1996): *Η οικονομική κατάσταση της Π.Γ.Δ.Μ. και οι σχέσεις της με την Ελλάδα*. Φοιτητική εργασία. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος.

Κοντομάρκος, Δ. και Παπάντος, Χ. (1997): *Εγνατία Οδός - Επιπτώσεις στη Θράκη*. Φοιτητική εργασία. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος.

Κοτσιμπού, Μ. (1995): *Εγνατία Οδός & ΕΟ2: Επιπτώσεις του νέου αυτοκινητοδρόμου στην ανάπτυξη της ΠΑΜΘ*. Φοιτητική εργασία. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος, 20 Φεβρουαρίου.

Κουκουλόπουλος, Π. (1997): Δήμαρχος Κοζάνης. Απαντητική επιστολή προς τον Παντελή Δ. Σκάγιαννη, Επίκουρο Καθηγητή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τ.Μ.Χ.Π.Α. Κοζάνη.

Λαμπρόπουλος, Ε. (1996): *Εμπόριο Ελλάδας - Βαλκανικών χωρών. Τομεακές εξειδικεύσεις και προοπτικές ανάπτυξης*. Διπλωματική εργασία. Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Οικονομικών Σπουδών. Οικονομικό Πανεπιστήμιο. Αθήνα. Σεπτέμβριος.

Λιμενικό Ταμείο Νομού Έβρου (1997): Ενημερωτικό φυλλάδιο. Αλεξανδρούπολη.

Λογοθέτη, Ι. (2001): Αερολιμενάρχης. Συνέντευξη. Αλεξανδρούπολη.

Μακρής, Π. (1995): "Το σχέδιο του Γ' Ράιχ για τη σύνδεση του Εύξεινου Πόντου με την Αδριατική". *Η Καθημερινή*, 4 Ιουνίου. Αθήνα.

Μεμα, F. (2001): Καθηγητής Πανεπιστημίου Τιράνων. Συνέντευξη. Βόλος. Ιούνιος.

Μεταξάς, Β. (1986): *Η οικονομική των μεταφορών*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Μητρούση, Ε. και Μπαλτάς, Π. (1999): *Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς*. Φοιτητική εργασία. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος.

Μούσης, Ν. (1997) (έκτη αναθεωρημένη έκδοση): *Ευρωπαϊκή Ένωση - Δίκαιο - Οικονομία - Πολιτική*, Αθήνα: Παπαζήσης.

Μπούρα, Β. (2001): Προϊσταμένη του Αερολιμένα Ιωαννίνων, Συνέντευξη. Μάιος.

Μυρτσιώτη, Γ. (2001): "Η Εγνατία Οδός αποκαλύπτει την ιστορία της". *Η Καθημερινή*, 4 Φεβρουαρίου. Αθήνα.

Νάστος Γ. και Δήμου, Μ. (1994): *Λιμενικό Σύστημα Καβάλας - Νέας Καρβάλης: Έργα και Προοπτικές*. Φοιτητική εργασία. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος.

National Statistical Institute of Bulgaria (1999): *Statistical Yearbook*. Sofia.

Νικολούλια, Β. (1999): "Την κατασκευή της Παρα - Εγνατίας προωθούν Αλβανία και Βουλγαρία". *Το Βήμα*, 31 Οκτωβρίου. Αθήνα.

Νικολούλια, Β. (2000): "Προωθείται η Παρα - Εγνατία παρά την ανεπάρκεια πόρων". *Το Βήμα*, 27 Φεβρουαρίου. Αθήνα.

Ολυμπιακή Αεροπορία (2001)

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (1998): Ετήσιο Ενημερωτικό Δελτίο. Θεσσαλονίκη.

Ουστάνογλου, Γ. (1997): Αντιδήμαρχος Φερρών. Απαντητική επιστολή προς τον Παντελή Δ. Σκάγιαννη, Επίκουρο Καθηγητή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τ.Μ.Χ.Π.Α. Φέρρες.

Παπαδημητρίου, Σ. και Λογοθέτη, Μ. (1996): "Τα δίκτυα των οδικών μεταφορών της Βαλκανικής και οι διασυνδέσεις τους με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Δ.Δ.Μ.)". Διεθνές συνέδριο: *Συνδυασμένες Μεταφορές και Διαμετακόμιση στη Νοτιοανατολική Ευρώπη*. Θεσσαλονίκη, 20 - 22 Μαρτίου. Τόμος Πρακτικών. Βιβλιοθήκη Τ.Ε.Ε. Θεσσαλονίκη.

Πάπυρος – Λαρούς - Μπριτάνικα (1984): Τόμοι 5, 10, 11, 17, 21, 22, 25, 46, 52, 54, 60. Μαρούσι Αττικής: Πάπυρος.

Πατραμάνης, Σ.. (1997): Νομάρχης Τρικάλων. Απαντητική επιστολή προς τον Παντελή Δ. Σκάγιαννη, Επίκουρο Καθηγητή, Τ.Μ.Χ.Π.Α, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Τρίκαλα.

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (2001): *Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας 2000 - 2006*. Θεσσαλονίκη. Φεβρουάριος.

Πετράκος, Γ. (2000): "Οι εμπορικές σχέσεις των Βαλκανικών χωρών: μια συγκριτική ανάλυση". Στο Πετράκος (2000) *Η Ανάπτυξη των Βαλκανίων*: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας. Βόλος.

Πετράκος, Γ. (1997): "Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, παραγωγική ανασυγκρότηση και διευρωπαϊκά δίκτυα: Μελετώντας την περίπτωση του Βόλου". Συνέδριο: *Διευρωπαϊκά δίκτυα και μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα*. Βόλος. Απρίλιος.

Πολύζος, Σ. (1998): *Διαπεριφερειακά Οδικά έργα και η Συμβολή τους στην Περιφερειακή Ανάπτυξη, Μια Θεωρητική και Μεθοδολογική Προσέγγιση*. Διδακτορική διατριβή. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος.

Προφυλλίδης, Β. (1993): *Οικονομική των μεταφορών*. Θεσσαλονίκη: Γιαχούδη – Γιαπούλη.

Προφυλλίδης, Β., Κιόχου, Α. και Δημητρίου Δ. (1996): "Εναλλακτικές δυνατότητες μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και Ευρώπης". Συνέδριο: *Μεγάλοι χερσαίοι συγκοινωνιακοί άξονες στην Ελλάδα*. Τεχνικά Χρονικά, τ. 65ο. Αθήνα: Τ.Ε.Ε. Μάρτιος - Απρίλιος.

Rietveld, P. (1994): *Spatial Economic Impacts of Transport Infrastructure Supply*. Transportation Research.

Ρογκάν και συνεργάτες Α.Ε. (1999): *Μητρώα ελληνικών λιμένων εθνικής σημασίας και διανομαρχιακού επιπέδου*. Αθήνα.

Ρουσάνογλου, Ν. (2001): "Η Εγνατία ανοίγει τον δρόμο της κτηματαγοράς". *Η Καθημερινή*, 10 Φεβρουαρίου. Αθήνα.

Σαμσάρης, Δ. (1976): *Ιστορική γεωγραφία της Ανατολικής Μακεδονίας κατά την αρχαιότητα, Θεσσαλονίκη*. Θεσσαλονίκη: Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών.

Σαμσάρης, Δ. (1989): *Ιστορική γεωγραφία της ρωμαϊκής επαρχίας Μακεδονίας (το τμήμα της σημερινής Δυτικής Μακεδονίας)*. Θεσσαλονίκη: Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών.

Σιώτος Ε. και Αλβανός Σ. (1998): *Το λιμάνι του Βόλου*. Φοιτητική εργασία. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος.

Σκάγιαννης, Π. (1994): *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*. Αθήνα – Πειραιάς: Α. Σταμούλης.

Σκάγιαννης Π. (1997): *Μελλοντικοί Κυκλοφοριακοί Φόρτοι της Εγνατίας Οδού*. Ερευνητικό Πρόγραμμα. Τ.Μ.Χ.Π.Α. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος.

Σκάγιαννης, Π. (2000): *Χωροταξικές διαστάσεις της πολιτικής μεταφορών στο Ν. Βαλκανικό χώρο*. Μimeo. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Σκάγιαννης, Π. και Σκυργιάννης, Χ. (2001): "The role of transport in the development of Balkans". Διεθνές συνέδριο: *Restructuring Stability and Development in Southeastern Europe*. Βόλος, 1-3 Ιουνίου.

Σκούντζος, Θ. (1996): *Περιφερειακή οικονομική ανάλυση και πολιτική. Τόμος Α΄. Θεωρία και μέτρα πολιτικής*. Αθήνα - Πειραιάς: Α. Σταμούλης.

Σταματογιαννόπουλος, Δ. και Γκράτσιου, Μ. (1992): *Μελέτη Παρέμβασης στο Συγκοινωνιακό Δίκτυο (Αξονες – Σταθμοί) Θράκης: Μελέτη αξιολόγησης εναλλακτικών λύσεων και επιπτώσεων στην ανάπτυξη της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης*. Αθήνα.

Statistical Office of the Republic of Macedonia (1999): *Statistical Yearbook of the Republic of Macedonia*. Skopje.

Τιβέριος, Μ. (1995): "Η αρχαία Εγνατία Οδός". *Το Βήμα*, 8 Ιανουαρίου. Αθήνα.

Τ.Ε.Ε. / Τμήμα Ηπείρου (2000): *Η Ήπειρος μπροστά στα νέα γεωπολιτικά δεδομένα - Προϋποθέσεις και στόχοι για μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη*, Κοινή Σύσκεψη Τ.Ε.Ε. και Περιφερειακών Τμημάτων. Ιωάννινα, 21-23 Απριλίου.

Τ.Ε.Ε. / Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας (1995): *Τα έργα υποδομής της περιοχής Ανατολικής Μακεδονίας και η συμβολή τους στην Ανάπτυξη – ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ*, Κοινή Σύσκεψη Τ.Ε.Ε. και Περιφερειακών Τμημάτων. Καβάλα, 20-22 Οκτωβρίου.

Τράιου, Ε. (1994): "Εγνατία Οδός: η Ευρώπη στη λεωφόρο της ιστορίας". *Η Καθημερινή*, 1-2 Ιανουαρίου. Αθήνα.

Υ.Π.Α. (2001): Φυλλάδιο στατιστικής αεροπορικής κίνησης. Αθήνα.

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1995): Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Έκθεση της Ομάδας των Προσωπικών Αντιπροσώπων των Αρχηγών Κρατών ή Κυβερνήσεων. Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (1998): Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας, Α' Φάση. Αθήνα. Ιούνιος.

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (1999): Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Περιβάλλον" (Ε.Π.ΠΕΡ.). Αθήνα. Δεκέμβριος.

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Χωροταξίας (1999): Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας. Τάσεις Ανάπτυξης - Στόχοι Πολιτικής - Χωροταξικές Προτεραιότητες. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Περιβάλλον" (Ε.Π.ΠΕΡ.). Αθήνα.

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Χωροταξίας (1999): Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου, Β' Φάση. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Περιβάλλον" (Ε.Π.ΠΕΡ.). Αθήνα.

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (2000): ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ: Η γεωπολιτική της σημασία, η συμβολή της στην ανάπτυξη, η πορεία και η εξέλιξη του έργου, οι πόροι και το χρονοδιάγραμμα των έργων. Αθήνα. Αύγουστος.

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (2001): ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ: Η γεωπολιτική της σημασία, η συμβολή της στην ανάπτυξη, η πορεία και η εξέλιξη του έργου, οι πόροι και το χρονοδιάγραμμα των έργων. Αθήνα. Απρίλιος.

United Nations (2000): *Developments regarding transport policies*, Economic and Social Council, Working Party on Transport Trends and Economics. Thirteenth session, agenda item 5(a).

World Bank - SETRA (1994): *Routes et environnement: Guide Pratique*. Rapport TWU 13, World Bank, Washington DC. September.

Χατζηδάκης, Β. (2001): Εκτελών χρέη αερολιμενάρχη. Συνέντευξη. Κοζάνη, Ιούνιος.

Χρυσοστομίδου, Μ. (1996): "Επιβεβαιώνει και η Ευρωπαϊκή Ένωση τις ανησυχίες για την Εγνατία Οδό". Η Μακεδονία, 6 Ιανουαρίου. Θεσσαλονίκη.

Χρυσουλάκης, Ι. και Παπαδάκος, Π. (1994): "Η σημασία της ολοκλήρωσης της Εγνατίας Οδού ως βασικού διευρωπαϊκού άξονα. Η σύνδεσή της με την Αλβανία". Συνέδριο: *Μεγάλοι χερσαίοι συγκοινωνιακοί άξονες στην Ελλάδα* (Τεχνικά Χρονικά: α' μέρος). Αθήνα: Τ.Ε.Ε., 27 Ιουνίου.

Διευθύνσεις στο Internet:

<http://www.aneta.gr> (Αναπτυξιακή Εταιρεία Αλεξανδρούπολης)

<http://www.egnatia.gr> (ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.)

<http://www.gnto.gr> (Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού)

<http://www.iata.gr> (International Air Transport Association)

<http://www.yme.gr> (Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών)

