

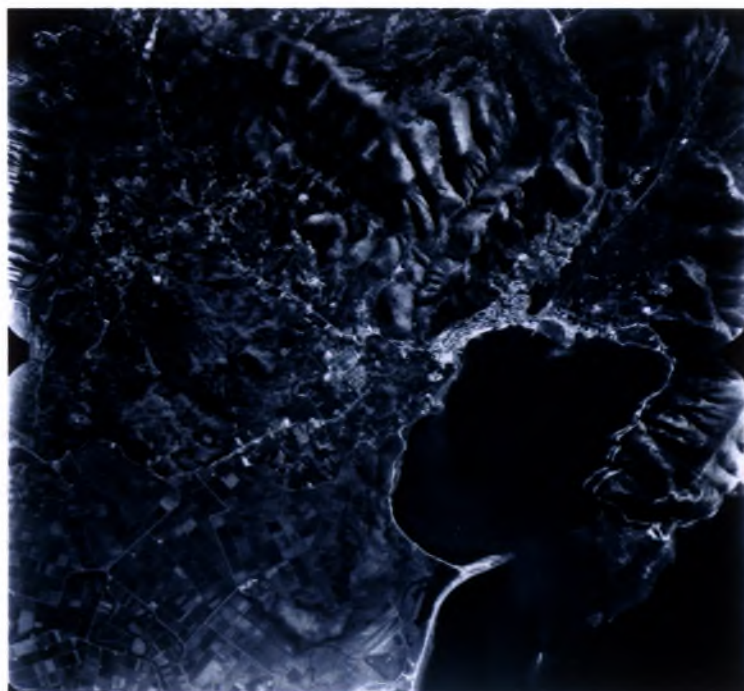


**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 4974/1
Ημερ. Εισ.: 04-10-2006
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ
2006
ΨΩΜ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής
Ανάπτυξης



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ηγουμενίτσα: Σημαντική πόλη και δυτική "πύλη" στην Ελλάδα

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Ακαδημαϊκό Έτος :2006

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	Σελίδα
Περιεχόμενα φωτογραφιών	5
Περιεχόμενα πινάκων	6
Περιεχόμενα γραφικών	8
Περιεχόμενα χαρτών	9
ABSTRACT των περιεχομένων της διπλωματικής εργασίας	10
1. Ελλάδα: Χθες και Σήμερα	12
1.1 Η Ελλάδα και η Ευρωπαϊκή Ένωση	27
1.2 Εγνατία Οδός: Χθες και σήμερα	35
2. Φυσιωγνωμία της περιφέρειας	40
Ανάπτυξη του πληθυσμού	40
Χωρική δομή και κατανομή του πληθυσμού	41
3. Δημογραφικοί και οικονομικοί δείκτες	47
3.1 Θετική πορεία	47
3.2 Αρνητική πορεία	49
3.3 Τομεακή ανάλυση	51
3.4 Προοπτικές ανάπτυξης προερχόμενες από την ευρωπαϊκή οικονομική χρηματοδότηση	54
4. Χωρική διάρθρωση οικονομικών παραγόντων στην Ήπειρο (ΑΕΠ)	57
4.1 Αγορά εργασίας	57
4.2 Παραγωγικότητα	59
4.3 Δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις	60
5. Περιφέρεια Ηπείρου	62
5.1 Χαρακτηριστικά οικονομικής ανάπτυξης για την περιφέρεια	63
6. Χωροταξικό σχέδιο Ηπείρου	65
6.1 Δεσμευτικότητα χωροταξικού σχεδίου	71
7. Ο νομός της Θεσπρωτίας μέσα από την Ιστορία	74
7.1 Ιστορία, Μυθολογία, Εθνολογία	74
8. Γεωγραφικά – φυσικά χαρακτηριστικά	76

9. Χωρική ανάλυση για την Θεσπρωτία	78
9.1 Άξονες ανάπτυξης	79
9.2 Πόλοι και κέντρα ανάπτυξης	79
9.3 Αξιολόγηση και προοπτικές ανάπτυξης	80
10. Η απασχόληση κατά τομέα στον νομό Θεσπρωτίας	81
10.1 Πρωτογενής τομέας (ΑΕΠ και ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ)	82
10.2 Δευτερογενής τομέας	83
10.3 Τριτογενής τομέας	83
11. Τουριστικός τομέας στην Θεσπρωτία	85
11.1 Τουρισμός	85
11.2 Τουρισμός στην Θεσπρωτία σε σχέση με την Ελλάδα	86
12. Προοπτικές ανάπτυξης για την Θεσπρωτία	88
13. Συγκοινωνιακές συνδέσεις	92
14. Γ.Π.Σ. Ηγουμενίτσας	107
15. Πολεοδομική διάρθρωση της Ηγουμενίτσας	114
15.1 Δομή και ιεραρχία του αστικού συστήματος	114
15.2 Πολιτικές και χρήσεις γης	116
16. Ο ρόλος του λιμανιού για την Ηγουμενίτσα	117
16.1 Το λιμάνι σαν υποδομή	118
16.2 Παρουσίαση του λιμανιού	118
16.3 Προέλευση και προορισμός εμπορευμάτων και επιβατών	120
16.4 Αδυναμίες και προβλήματα του λιμανιού	123
16.5 Λειτουργία του λιμανιού	127
17. Σύνδεση του νέου λιμένα (1η Επέκταση)	129
17.1 Προβλέψεις μεταφορών για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας (2005-2025)	129
17.2 Τυπολογίες караβιών	133
18. Αποτελέσματα από τις ευρωπαϊκές φάσεις χρηματοδότησης	135
19. Προτάσεις από άλλες μελέτες	139
19.1 Παρουσίαση του παλαιού λιμένα	140
19.2 Πρόεκταση του λιμανιού, που ολοκληρώθηκε το 2003	142
19.3 Πρόταση αναβάθμισης του παλαιού λιμένα και νέα επέκταση	145

20. Εξειδικευμένη Πρόταση	150
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	155
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	158
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	161

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

Φωτογραφία 1: Χάρτης των προβλεπόμενων έργων μέχρι το 2006	18
Φωτογραφία 2: Πρώτη διαίρεση του εδάφους σύμφωνα με τις ικανότητες του να φιλοξενήσει την βιομηχανία	19
Φωτογραφία 3: Δεύτερη διαίρεση του εδάφους σύμφωνα με τις ικανότητες του να φιλοξενήσει την βιομηχανία	20
Φωτογραφία 4: Τρίτη διαίρεση του εδάφους σύμφωνα με τις ικανότητες του να φιλοξενήσει την βιομηχανία	22
Φωτογραφία 5: Εισαγωγές – Εξαγωγές καταγραφόμενες από τα τελωνεία όλης της χώρας την περίοδο 1990-2000	25
Φωτογραφία 6: Υπόθεση ευρωπαϊκών διαδρομών «Μπανάνες»	27
Φωτογραφία 7: Προβλεπόμενα ευρωπαϊκά έργα μέχρι το 2004	29
Φωτογραφία 8: Διεθνείς μεταφορές και λιμενικές διασυνδέσεις	30
Φωτογραφία 9: Προβλεπόμενα έργα στην δεύτερη και τρίτη φάση της ευρωπαϊκής χρηματοδότησης	32
Φωτογραφία 10: Αναπαράσταση της διαδρομής της παλαιάς και νέας Εγνατίας	37
Φωτογραφία 11: Αλλαγή στους χρόνους διαδρομής πριν και μετά την ολοκλήρωση της Εγνατίας	39
Φωτογραφία 12: Αξιολόγηση των προοπτικών ανάπτυξης προβλεπόμενες από την ευρωπαϊκή ένωση	56
Φωτογραφία 13: Χωροθέτηση της πόλης της Ηγουμενίτσας Χρηματοδότηση	77
Φωτογραφία 14: Η πόλη της Ηγουμενίτσας	78
Φωτογραφία 15: Ιόνια οδός	94
Φωτογραφία 16: Ο οδικός άξονας Εγνατία	95
Φωτογραφία 17: Υπάρχων σιδηροδρομικός άξονας	100
Φωτογραφία 18: Πρόταση για επέκταση σιδηροδρόμου	102
Φωτογραφία 19: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Ηγουμενίτσας	115
Φωτογραφία 20: Αναπαράσταση του λιμανιού	123

Φωτογραφία 21: Αναπαράσταση των στόχων ανάπτυξης και πορεία της Εγνατίας	138
Φωτογραφία 22: Αναπαράσταση του παλιού λιμανιού της Ηγουμενίτσας	140
Φωτογραφία 23: Πρώτη επέκταση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας	142
Φωτογραφία 24: Επέκταση του λιμανιού	144
Φωτογραφία 25: Αναφορά στο λιμάνι του LÜBECK- TRAVEMÜNDE	152

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Κατανομή του ελληνικού πληθυσμού σε αγροτικό, ημιαστικό και αστικό την περίοδο 1951-2001	14
Πίνακας 2: Επενδύσεις που προέρχονται από τις τρεις ευρωπαϊκές φάσεις χρηματοδότησης	17
Πίνακας 3: Πληθυσμός της περιφέρειας 1971-2001	41
Πίνακας 4: Ο πληθυσμός της Θεσπρωτίας με βάση τα χωρικά χαρακτηριστικά	42
Πίνακας 5: Κατανομή του πληθυσμού της Θεσπρωτίας 1971-2001 (Αστικός, Ημιαστικός, Αγροτικός).	42
Πίνακας 6: Κατανομή του πληθυσμού για την Θεσπρωτία σε σύγκριση με την Ήπειρο και την Ελλάδα, την περίοδο 1981-2001 (σε χιλιάδες)	43
Πίνακας 7: Ο πληθυσμός της Θεσπρωτίας για κάθε δήμο ξεχωριστά	44
Πίνακας 8: Κατανομή του πληθυσμού ανάλογα με την αστικοποίηση την περίοδο 1981 -1991 (Στατιστικά στοιχεία Ε.Σ.Υ.Ε).	45
Πίνακας 9: ΑΕΠ για κάθε παραγωγικό τομέα (σε εκατομμύρια δραχμές) για την Ήπειρο και την Θεσπρωτία	45
Πίνακας 10: Ο πληθυσμός της περιφέρειας για κάθε νομό από το 1971 μέχρι το 1999	47
Πίνακας 11: Κατανάλωση ενέργειας σε Kwh από το '81 μέχρι το '97 για όλη την περιφέρεια	48

Πίνακας 12: Ενεργός πληθυσμός της περιφέρειας Ηπείρου την περίοδο 1981-1998	49
Πίνακας 13: Ποσοστό ανεργίας για την περιφέρεια Ηπείρου την περίοδο 1981-1998	50
Πίνακας 14: Το ΑΕΠ της περιφέρειας Ηπείρου κατά την περίοδο 1981-1995.	50
Πίνακας 15: Το ΑΕΠ της περιφέρειας και των υπόλοιπων νομών, για κάθε παραγωγικό τομέα μεταξύ του 1981-1995	.51
Πίνακας 16: Αποτελέσματα της τομεακής ανάλυσης και των τοπικών παραγόντων για όλη την περιφέρεια	52
Πίνακας 17: Ποσοστό του ενεργού πληθυσμού της Ελλάδας, της περιφέρειας, και του Νομού Θεσπρωτίας την περίοδο 1981-1998	57
Πίνακας 18: Η απασχόληση στην περιφέρεια Ηπείρου 1981-1998	58
Πίνακας 19: Ποσοστό ανεργίας για την Ήπειρο την περίοδο 81-98	59
Πίνακας 20: Παραγωγικότητα για κάθε τομέα 1981-1991	60
Πίνακας 21: Ποσοστό των ιδιωτικών και δημοσίων επενδύσεων κατά την χρονική περίοδο 81-95	61
Πίνακας 22: Ιδιωτικές επενδύσεις για την Ήπειρο (σε εκατομμύρια δραχμές)	61
Πίνακας 23: Το ΑΕΠ στον πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή τομέα την περίοδο 1981-1995.	84
Πίνακας 24: Η απασχόληση στον πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή τομέα την περίοδο 1981-1995.	84
Πίνακας 25: Τουριστική ανάπτυξη στην περιφέρεια Ηπείρου και στον νομό Θεσπρωτίας την χρονική περίοδο 1990-1999	85
Πίνακας 26: Μεταβολές των αφίξεων και των διαμονών για την Ελλάδα σε % από το 1990 μέχρι το 1997	87
Πίνακας 27: Χιλιομετρικές αποστάσεις ανάμεσα στην Ηγουμενίτσα και σε άλλες μεγάλες πόλεις	93
Πίνακας 28: Προβλεπόμενοι χρόνοι πριν και μετά από την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων έργων	97

Πίνακας 29: Μεταφορά των ευρωπαϊών επιβατών κατά την περίοδο 1970 και 2000 (σε δισεκατομμύρια)	99
Πίνακας 30: Αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και στα τρία συνοριακά αεροδρόμια της Θεσπρωτίας	105
Πίνακας 31: Πρόβλεψη για την κατανομή των φορτηγών σε κάθε ιταλικό λιμάνι	130
Πίνακας 32: Εμπορική ανάπτυξη την περίοδο από το 1985 μέχρι το 1995	131
Πίνακας 33: Προβλέψεις μεταφορών για τα εμπορεύματα την περίοδο 2005-2025	132
Πίνακας 34: Προβλέψεις μεταφορών που προέρχονται από τα ιταλικά λιμάνια	132
Πίνακας 35: Χαρακτηριστικά των πλοίων Ferry- Boats	133
Πίνακας 36: Χαρακτηριστικά των πλοίων Ro- Ro	134
Πίνακας 37: Χαρακτηριστικά των πλοίων γενικής μεταφοράς	134
Πίνακας 38: Προβλέψεις μεταφορών για τους διαφορετικούς μεταφορείς την περίοδο 2000-2005 (σε χιλιάδες)	145

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΙΚΩΝ

Γραφικό 1: Κατανομή του πληθυσμού στις αγροτικές, αστικές και ημιαστικές περιοχές την περίοδο από το 1951 μέχρι το 2001	13
Γραφικό 2: Ποσοστό βιομηχανικής απασχόλησης 1995-2000	23
Γραφικό 3: Εισαγωγές – εξαγωγές την περίοδο 1990-2000	26
Γραφικό 4: Διαμόρφωση του πληθυσμού της Ηπείρου την περίοδο 1991-2001	64
Γραφικό 5: Σύνολο αφίξεων και διαμονών στην Θεσπρωτία την περίοδο 1990 - 1997.	86
Γραφικό 6: Μεταφορά επιβατών από το 1990 μέχρι το 2000	104
Γραφικό 7: Μεταφορά εμπορευμάτων από το 1990 μέχρι το 2000	104
Γραφικό 8: Διακύμανση επιβατών στον άξονα Ιόνιου- Αδριατικής	120
Γραφικό 9: Διακύμανση μεταφορών ανάμεσα στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και τα ιταλικά λιμάνια την περίοδο 1990-1999	121
Γραφικό 10: Κατανομή των επιβατών που προέρχονται από τα ιταλικά λιμάνια με προορισμό το λιμάνι της Ηγουμενίτσας την χρονική περίοδο 1998	122

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Αναπαράσταση της ενδιαφερόμενης περιοχής σε σχέση με την Ελλάδα
(Εκτός κλίμακας)

Χάρτης 2: Οδός Εγνατία (κλίμακα 1/ 1.500.000)

Χάρτης 3: Υποδομές του νομού Θεσπρωτίας (κλίμακα 1/ 100.000)

Χάρτης 4: Νομός Θεσπρωτίας (κλίμακα 1/ 100.000)

Χάρτης 5: Γενικό ρυθμιστικό σχέδιο (κλίμακα 1/5.000)

Χάρτης 6: Οδικό δίκτυο Ηγουμενίτσας (κλίμακα 1/5.000)

Χάρτης 7: Παρουσίαση του δήμου Ηγουμενίτσας, βασικές λειτουργίες της πόλης (Εκτός κλίμακας)

Χάρτης 8: Ζωνοποίηση του παλιού λιμένα (κλίμακα 1/ 2.000)

Χάρτης 9: Υπάρχουσα κατάσταση υποδομών(κλίμακα 1/ 2.500)

Χάρτης 10: Κτήρια που εξυπηρετούν τις ανάγκες του λιμανιού (κλίμακα 1/ 2.500)

Χάρτης 11: Πρόταση (κλίμακα 1/ 2.500)

Χάρτης 12: Πρόταση (κλίμακα 1/ 1.000)

ABSTRACT των περιεχομένων της διπλωματικής εργασίας

Η περιοχή του νομού της Θεσπρωτίας εμφανίζεται πολύ ιδιαίτερη λόγω της ξεχωριστής μορφολογίας της αλλά και του φυσικού λιμανιού. Βρίσκεται βόρειο – δυτικά της Ελλάδας και μαζί με τους άλλους τρεις νομούς σχηματίζουν την περιφέρεια της Ηπείρου. Η πρωτεύουσα της του νομού είναι η πόλη της Ηγουμενίτσας η οποία και αποτελεί μια σημαντική πύλη για την Ελλάδα προς την Ευρώπη, και εμφανίζει μια επιφάνεια περίπου 125.000 στρέμματα και ο πληθυσμός της αγγίζει τους 13.000 κατοίκους. Η πόλη είναι χτισμένη στο βόρειο τμήμα της Θεσπρωτίας κατά μήκος του κόλπου και απέναντι από το νησί της Κέρκυρας.

Συνδέεται με τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ιταλίας και συγκεκριμένα με το λιμάνι του Μπάρι, της Ανκόνα, της Βενετίας, της Τεργέστης και του Μπρίντεζι, από το οποίο απέχει περίπου 90 θαλάσσια μίλια και συντελεί στην εξέλιξη του. Στα δυτικά βρέχεται από το Ιόνιο Πέλαγος ενώ από την βόρεια πλευρά συνορεύει με την Αλβανία.

Η Ηγουμενίτσα θεωρείται ως ένα στρατηγικό σημείο σύνδεσης, μεταξύ των διαφόρων χωρών, και τελευταία εμφανίζει μια σημαντική ανάπτυξη κυρίως στον τομέα των μεταφορών.

Έπειτα από μια προσεκτική μελέτη των παραγόντων που επηρεάζουν αυτή την ανάπτυξη, προκύπτει μια σειρά από προβλήματα τα οποία είναι αναγκαίο να επιλυθούν ώστε να μπορέσουν να απαντήσουν στις νέες απαιτήσεις του λιμανιού. Υπήρξε μια μελέτη σε εθνικό επίπεδο που προέβλεπε ένα σχέδιο, και δια μέσου αυτής γινόταν μια σύγκριση μεταξύ της ενδιαφερόμενης περιοχής και των υπολοίπων που ήταν πιο ανεπτυγμένες, τέλος υπήρξε μια ιστορική ανάλυση των θεμελιωδών στοιχείων της περιοχής αλλά και μια ανάλυση της οικονομικής κατάστασης των τελευταίων ετών. Έπειτα από τις διάφορες αναλύσεις προκύπτει η πρόταση η οποία αφορά την αναβάθμιση της υπάρχουσας περιοχής του λιμανιού και η δημιουργία ενός νέου λιμανιού συνεχόμενου με το είδη υπάρχων. Ο σκοπός αυτής της πρότασης είναι να γίνει το λιμάνι πιο λειτουργικό, προκαλώντας επίσης και μια αισθητική βελτίωση στο τοπίο. Η ανάλυση αναφέρεται στην υπάρχουσα κατάσταση και τονίζει τα πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα της κάθε περιοχής. Αυτή η μελέτη έχει σαν κύριο ρόλο να εξασφαλίσει την υπάρχουσα κατάσταση και να προτείνει μια καλύτερη οργάνωση του αστικού πλέγματος αλλά και

της περιοχής γύρω από το λιμάνι, έτσι ώστε η περιοχή να αποτελέσει ένα στρατηγικό σημείο εθνικής ή και διεθνούς εμβέλειας.

1. ΕΛΛΑΔΑ: Χθες και Σήμερα

Από το 1940 μέχρι το 1960 παρατηρείται μια ραγδαία αύξηση στην οικοδόμηση, στην γεωργία και τέλος στην ελαφριά βιομηχανία. Επίσης ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού συγκεντρώνεται στην Αθήνα και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την συγκέντρωση υπέρογκων κεφαλαίων σ' αυτήν. Η περίοδος από το 1960 μέχρι το 1975 εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από το φαινόμενο της μετανάστευσης, ενώ ταυτόχρονα ευνοείται η περιοχή γύρω από την Αθήνα όπου συσσωρεύονταν τα κεφάλαια και οι επενδύσεις. Παράλληλα την περίοδο αυτή εμφανίζονται οι πρώτες εξαγωγές ελληνικών προϊόντων. Η περίοδος 75-93 χαρακτηρίζεται από τα οικονομικά προβλήματα των επιχειρήσεων που προήλθαν από τον δανεισμό των βιομηχανιών από τις κρατικές τράπεζες και αυτό επέφερε μια παρατεταμένη οικονομική κρίση. Από το 1994 μέχρι το 2000 εμφανίζεται μια μείωση της συμμετοχής στον αγροτικό τομέα ενώ ολοένα και πιο πολύ η ανάπτυξη της Ελλάδας συμβαδίζει με την εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εκδηλώνεται επίσης μεγάλο ενδιαφέρον για τους τομείς της τεχνολογίας και της πληροφόρησης.

Η αστικοποίηση στην Ελλάδα χωρίζεται σε 4 περιόδους:

Η πρώτη περίοδος 1828-1923 η οποία περιλαμβάνει την ανοικοδόμηση της χώρας, αλλά και την σύνταξη των πρώτων πολεοδομικών σχεδίων με σκοπό να ρυθμιστεί η ανάπτυξη των πόλεων.

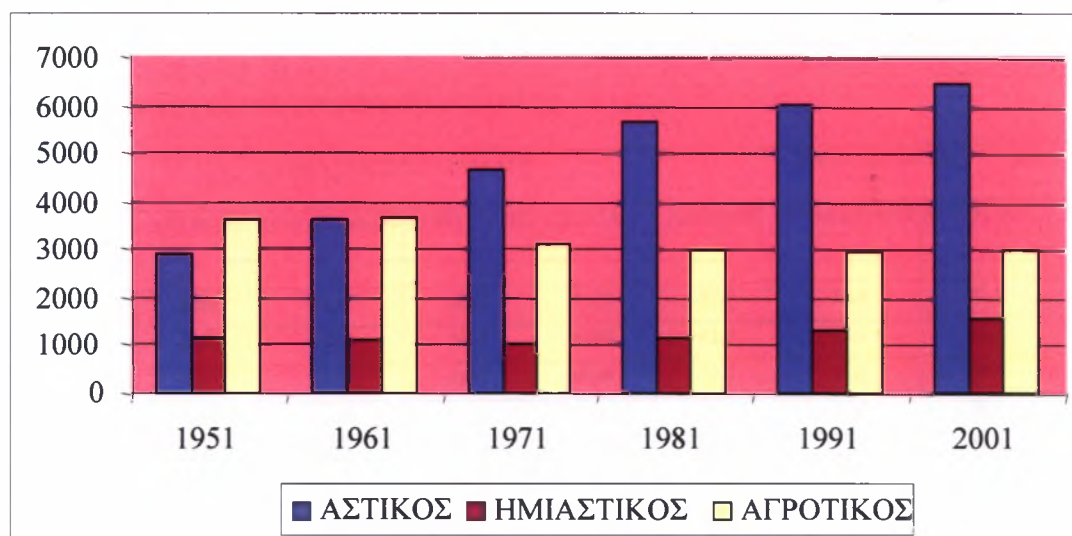
Η δεύτερη περίοδος 1923-1970 περιέχει την ψήφιση του νομοθετικού διατάγματος 17-7/16-8-1923. Αυτό το διάταγμα θεωρείτο πολύ σημαντικό και υπέστη πολλές τροποποιήσεις αλλά και παραβιάσεις οι οποίες προκάλεσαν το φαινόμενο της παράνομης κατοικίας, την έλλειψη δημοσίων χώρων καθώς και την έλλειψη των υποδομών.

Το 1975 γίνεται μια προσπάθεια για μια συνταγματική αναδιάρθρωση, όπου νέοι νόμοι λαμβάνονται υπόψη, επίσης την περίοδο αυτή ψηφίζεται ο νόμος 360 του 1976 περί χωροταξίας και περιβάλλοντος. Η περίοδος αυτή είναι πολύ σημαντική καθώς ιδρύεται και το Υπουργείο δημοσίων έργων και περιβάλλοντος.

Την δεκαετία 1980-1990 περιορίζεται η μετακίνηση της βιομηχανίας προς την ύπαιθρο και αυτό οφείλεται σε μια νέα κρίση του τομέα. Επίσης κάποιοι τομείς που συνδέονται με την βιομηχανία νέων τεχνολογιών και υπηρεσιών μπλοκάρουν, προκαλώντας έτσι μια αύξηση στην ανεργία και στην φτώχεια. Τα παλιά βιομηχανικά κέντρα δεν ανανεώνονται.

Την τελευταία περίοδο 1991-2000 τα βασικά χαρακτηριστικά της ανάπτυξης της χώρας είναι:

- Η μείωση της συμμετοχής στον αγροτικό τομέα, οπότε και προκύπτει μια μείωση του εργατικού δυναμικού, την ίδια χρονική στιγμή έχουμε εξέλιξη στον τουριστικό τομέα και στον τομέα των υπηρεσιών. Η βιομηχανία ανακατά δυνάμεις ενώ στην γεωργία η κρίση συνεχίζεται. Αυτοί οι δυο τομείς δεν είναι σε θέση να προσφέρουν νέες θέσεις δουλειάς, οι μεγάλες βιομηχανίες κλείνουν και πλέον όλα στρέφονται γύρω από την τεχνολογία και την κοινωνία της πληροφορίας.
- Η οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας συνδέεται ολοένα και πιο πολύ με την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αυτό επαληθεύεται με την υιοθέτηση του κοινού νομίσματος. Τα έργα αυτής της περιόδου αφορούν κυρίως παρεμβάσεις που θα συνδέουν την Ελλάδα με τα Βαλκάνια και την κεντρική – ανατολική Ευρώπη.
- Γίνονται σημαντικά βήματα για μια κυβερνητική διάρθρωση σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε περιφερειακό. *{Χωροταξικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη, Αγγελίδης}*



Γραφικό 1: Κατανομή του πληθυσμού στις αγροτικές, αστικές και ημιαστικές περιοχές την περίοδο από το 1951 μέχρι το 2001
(Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία δική μου)

Σημείωση στο γραφικό:

Από τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία προκύπτει μια συνεχή αύξηση του πληθυσμού στις αστικές περιοχές την περίοδο 1951-1991 της τάξεως του 21,1 %.

Την ίδια περίοδο στις ημιαστικές περιοχές επαληθεύεται μια σταθερή μείωση ίση με 2% για κάθε δεκαετία. Επίσης μείωση εμφανίζεται και στις αγροτικές περιοχές της τάξεως του 19,1%.

Την δεκαετία 1991-2001 προκύπτει μια σταθερή αύξηση όσον αφορά τις αστικές περιοχές αλλά και τις ημιαστικές, ενώ η κατάσταση είναι διαφορετική για τις αγροτικές περιοχές, όπου μετά από μια μακρά περίοδο απώλειας πληθυσμού επέρχεται η αναγέννηση τους.

Όσον αφορά τον τομέα της χωρικής ανάπτυξης κατά την δεκαετία του '50 εμφανίζονται οι πρώτες προσπάθειες εδαφικού προγραμματισμού και οργάνωσης. Από το 1960 μέχρι το 1970 αναδύονται τα πρώτα προγράμματα ανάπτυξης. Η τουριστική ανάπτυξη βοήθησε στην οικονομική έξαρση των παραθαλάσσιων περιοχών και τέλος η δημιουργία σημαντικών οδικών έργων άλλαξε την υπάρχουσα χωρική δομή. Την περίοδο μεταξύ του '60 και του '67 πραγματοποιήθηκε μια σειρά από σχέδια που αφορούσαν την ανάπτυξη της περιφέρειας. Τα σχέδια αυτά δεν εφαρμόστηκαν ποτέ καθώς ήταν εμφανές η έλλειψη μιας οικονομικής και περιφερειακής πολιτικής.

ΕΤΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ				ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΕ %			
	ΑΣΤΙΚΟΣ	ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΣΤΙΚΟΣ	ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
1951	2880	1130	3623	7633	37,7	14,8	47,4	100
1961	3628	1086	3675	8389	43,2	12,9	43,8	100
1971	4667	1019	3082	8768	53,2	11,6	35,1	100
1981	5660	1126	2955	9741	58,1	11,5	30,3	100
1991	6037	1313	2910	10260	58,8	12,7	28,3	100
2001	6453	1527	2984	10964	58,8	13,9	27,2	100
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 71-81%	21,20%	10,5	-4,10%	11%	4,9	-0,1	-4,8	0
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 81-91 %	6,60%	16,60%	-1,50%	5,30%	0,7	1,2	-2	0
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 91-01%	6,90%	16,30%	2,54%	6,80%	0	1,2	-1,1	0

Πίνακας 1: Κατανομή του ελληνικού πληθυσμού σε αγροτικό, ημιαστικό και αστικό την περίοδο 1951-2001 {Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου}.

Η περίοδος 1975-2000 χαρακτηρίζονται από αλλαγές που σχετίζονται με την είσοδο της χώρας στην Ε.Ε. Στο τέλος της δεκαετίας του '70 επαληθεύεται η πολιτική των 'ανταγωνιστικών πόλεων' που αφορούσε τις πόλεις της περιφέρειας όπου δια μέσου της πολιτικής αυτής γινόταν πιο δυνατές ώστε να μπορέσουν να ανταγωνιστούν την Αθήνα. Μερικές από τις πόλεις αυτές είναι: η Καβάλα, η Κοζάνη, τα Ιωάννινα, η Πάτρα, ο Βόλος και τέλος το Ηράκλειο.

Ένα μειονέκτημα της πολιτικής ήταν η συγκέντρωση του πληθυσμού στην Αθήνα με αποτέλεσμα την υποβάθμιση των μικρό- μεσαίων πόλεων αλλά και των αγροτικών περιοχών. Την περίοδο μεταξύ του '94 και του 2000 συνεχίζεται η αποκέντρωση και εξελίσσονται νέα προγράμματα.

Τα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίζονται σε τρεις φάσεις χρηματοδότησης και έχουν τους εξής στόχους:

Φάση 1^η

- την ανακαίνιση των υποδομών
- την ανάπτυξη του αγροτικού τομέα
- την δημιουργία ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων
- την αύξηση του τουρισμού
- την αύξηση του εργατικού δυναμικού
- την μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων

Τα αποτελέσματα της πρώτης χρηματοδοτικής φάσης θα είναι:

- αναβάθμιση των υποδομών της περιφέρειας και των έργων εθνικού ενδιαφέροντος
- δίνονται επιχορηγήσεις και ενισχύσεις για την στήριξη του εργατικού δυναμικού
- ανάπτυξη των περιφερειών

Η πρώτη φάση χρηματοδότησης επικεντρωνόταν κυρίως σε μια στρατηγική ανάπτυξη και σε λύσεις που αφορούσαν τα υπάρχοντα προβλήματα.

Φάση 2^η

- προώθηση των υποδομών (μεταφορές, οδικοί άξονες, σιδηροδρομικά δίκτυα, επικοινωνίες)
- καλυτέρευση των συνθηκών ζωής (αστική ανάπτυξη, υγεία, περιβάλλον)

- αύξηση του ανταγωνισμού στον οικονομικό τομέα (βιομηχανία, υπηρεσίες, τεχνολογία, τουρισμός, γεωργία και ψάρεμα)
- μείωση της απομόνωσης των περιφερειακών περιοχών

Τα αποτελέσματα της δεύτερης χρηματοδοτικής φάσης είναι:

- μεγάλα κεφάλαια για υποδομές που ενδιαφέρουν την Ευρωπαϊκή Ένωση
- καινοτόμες πολιτικές κατάλληλες για την οικονομία
- προστασία περιβάλλοντος

Φάση 3^η

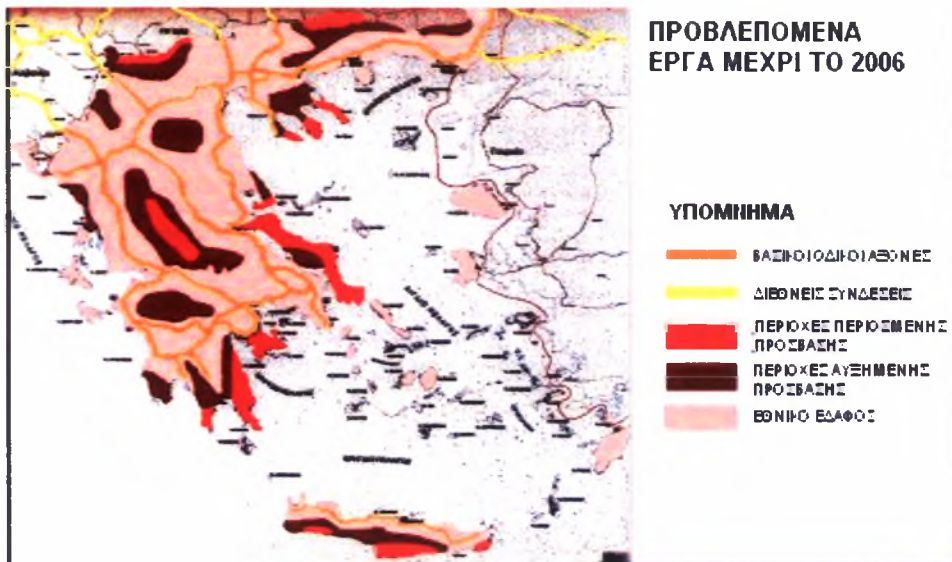
- αύξηση του ελληνικού ανταγωνισμού
- ενίσχυση της απασχόλησης και περιορισμός της ανεργίας
- αύξηση στην ποσότητα και στην ποιότητα των υπηρεσιών
- προώθηση τεχνολογιών και νέων πληροφοριακών συστημάτων
- υποστήριξη στα οικονομικά και κοινωνικά συστήματα ώστε να είναι ελκυστικά σε σύγκριση με την Ευρωπαϊκή Ένωση
- ολοκλήρωση των έργων υποδομής

Τα αποτελέσματα της τρίτης χρηματοδοτικής φάσης είναι :

- καλύτερες οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις στο εσωτερικό της Ελλάδας και καλυτέρευση των πυλών που συνδέονται με το εξωτερικό
- καλυτέρευση της ποιότητας ζωής
- αύξηση στην οικονομία και στους σχετικούς τομείς (εμπόριο, τουρισμός)
- εύκολη πρόσβαση στις περιφερειακές περιοχές. *{Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική ανάπτυξη. Τσέτσος Σ}.*

Τομείς	Φάση 1 ^η (1989-1993)	Φάση 2 ^η (1994-1999)	Φάση 3 ^η (2000-2006)
Ποσοστά	% του 1993	% του 1994	% του 1999
Υποδομές	40,3	49,4	52,3
1. μεταφορές (Μετρό, λιμάνια, σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, οδικοί άξονες κτλ)	20	30,6	35,6
2. επικοινωνίες	7,3	2,2	1,4
3. περιβάλλον	6,5	3,9	6,4
4. υγεία	1,3	4,4	2,2
5. ενέργεια	5,2	8,3	6,7
Εργατικό δυναμικό	20,7	21,2	15,3
1. εκπαίδευση		11,9	7
2. απασχόληση	20,7	7,8	6,9
3. δημόσια διοίκηση	-	1,5	1,4
Παραγωγικό περιβάλλον	32,5	29	29
1. γεωργία	18,5	14,5	12,8
2. βιομηχανία και υπηρεσίες	8	7,5	8,4
3. τεχνολογία	2	2,1	1,3
4. τουρισμός και κουλτούρα	4	4,8	6,5
Τεχνική υποστήριξη	0,3	0,4	0,3
Άλλο	6,2	-	-
Σύνολο	100	100	100

Πίνακας 2: Επενδύσεις που προέρχονται από τις τρεις ευρωπαϊκές φάσεις χρηματοδότησης (Πηγή: Eurostat, Επεξεργασία δική μου)



Φωτογραφία 1: Χάρτης των προβλεπόμενων έργων μέχρι το 2006
(Πηγή: Internet 4, Επεξεργασία δική μου)

Στην Ελλάδα η βιομηχανία αναπτύχθηκε μετά το 1922 με τον ερχομό των προσφύγων που έφεραν τα κεφάλαια τους, με την εργατική ικανότητα τους και με την εμπειρία τους. Μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από μια ολική καταστροφή των βιομηχανιών ενώ την ίδια περίοδο η Ευρώπη είχε ξεκινήσει την αναδιάρθρωση της. Από το 1960 τονίζεται η έλλειψη της βαριάς βιομηχανίας όπου και κρίθηκε αναγκαίο να βρεθούν νέα κίνητρα για την εξέλιξη της. Ταυτόχρονα προσπάθησαν να προωθήσουν τα προϊόντα που προορίζονταν προς το εξωτερικό, έχοντας ως κύριο εργαλείο τον ανταγωνισμό εξαιτίας του χαμηλού κόστους του εργατικού δυναμικού. Αυτή η αναγκαιότητα γίνεται ολοένα και πιο δυνατή με την είσοδο της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (1962). Αυτή την περίοδο προωθούνται από το κράτος διάφορες πρωτοβουλίες για να επιχορηγηθούν νέες βιομηχανικές εγκαταστάσεις ώστε να αυξήσουν την ποιότητα της παραγωγής. Το αποτέλεσμα ήταν η αύξηση των εξαγωγών. Η απασχόληση στον τομέα της βιομηχανίας το '89 είναι περίπου 19.000 άτομα ενώ το '96 το νούμερο αυξάνεται στους 22.000 απασχολούμενους. Την περίοδο αυτή δημιουργούνται τα βιομηχανικά πάρκα στις περισσότερες περιοχές της Ελλάδας.

Γεννιέται ένας νέος νόμος ο οποίος διαιρούσε το εθνικό έδαφος σε ζώνες σύμφωνα με το κριτήριο της ικανότητας να φιλοξενήσουν την βιομηχανία: η ζώνη Α δεν είχε πολλές δυνατότητες για εγκατάσταση, η ζώνη Β αφορούσε μικρές περιοχές και τέλος η πιο κατάλληλη ζώνη εγκατάστασης ήταν η Γ. *{Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Αραβαντινός Α.}*



Φωτογραφία 2: Πρώτη διαίρεση του εδάφους σύμφωνα με τις ικανότητες του να φιλοξενήσει την βιομηχανία
(Πηγή: Internet 14, Επεξεργασία δική μου)

Με τον νόμο 1312/72 ορίζεται η Ζώνη Δ η οποία αφορούσε ένα σύνολο προβληματικών περιοχών οι οποίες είχαν μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης και προοπτικές για βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Αυτός ο νόμος προσδιόριζε και τις συνοριακές περιοχές (ζώνη Ε) οι οποίες εμφάνιζαν προοπτικές ανάπτυξης και βιομηχανικής τοποθέτησης. Οι πόλεις που ήταν κοντά σε σημαντικούς οδικούς άξονες εμφάνιζαν μια αύξηση στην βιομηχανία. Στην δυτική Ελλάδα και στην περιφέρεια της Ηπείρου προκύπτει μια σταθερή κατάσταση την περίοδο αυτή ενώ τα νησιά του Ιονίου και της Κρήτης εμφανίζουν σημαντικές μειώσεις. Οι περιφέρειες της Μακεδονίας και της Θράκης την περίοδο 1973-78 εμφάνιζαν σημαντικές αλλαγές οι οποίες οφείλονταν στην εγκατάσταση

των μεγάλων βιομηχανικών τμημάτων. Τα νησιά του Αιγαίου εμφάνιζαν και αυτά μείωση λόγω της έλλειψης των κινήτρων.

Η πολιτική των κινήτρων επηρέασε την εγκατάσταση – μετακίνηση των βιομηχανιών ενώ η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας βοήθησε στην οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας. . {Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Αραβαντινός Α.}



Φωτογραφία 3: Δεύτερη διαίρεση του εδάφους σύμφωνα με τις ικανότητες του να φιλοξενήσει την βιομηχανία
(Πηγή: *Interne 14, Επεξεργασία δική μου*)

Η δεκαπενταετία 1980-1995

Ο νέος νόμος του 1982 προκαλεί μια ακόμη διαίρεση στο έδαφος (4 ζώνες) με σκοπό να δώσει περισσότερα πλεονεκτήματα και να στηρίξει τον τομέα της βιομηχανίας σε εθνικό επίπεδο. Τα πλεονεκτήματα αφορούσαν την επιχορήγηση των επενδύσεων και την μείωση των φόρων. Υπήρχαν διαφορετικά κριτήρια που μπορούσαν να προκαλέσουν την βιομηχανική ανάπτυξη όπως:

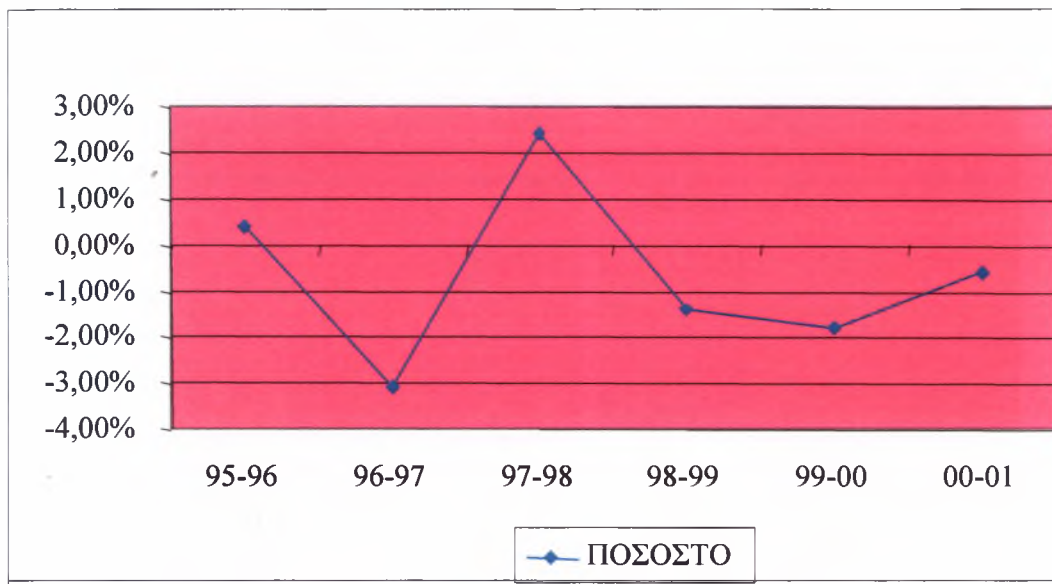
- Αύξηση της τεχνολογίας και της παραγωγικότητας
- Αύξηση των εξαγωγών
- Κατανάλωση της ενέργειας
- Αύξηση της απασχόλησης και της ποιότητας ζωής
- Μείωση της περιβαλλοντικής μόλυνσης
- Ωθηση των επενδύσεων από την πλευρά των τοπικών αυτοδιοικήσεων.

Μεταξύ του '81 και του '89 ο βασικότερος στόχος ήταν η δημιουργία ενός ισχυρού βιομηχανικού συστήματος που θα προκαλούσε την οικονομική ευημερία της χώρας. Με τον νόμο που προαναφέρθηκε, ήταν αναμενόμενη η δημιουργία νέων βιομηχανικών πόλων που θα ήταν ικανοί να επηρεάσουν την αύξηση της απασχόλησης, του ανταγωνισμού και των νέων παραγωγών.



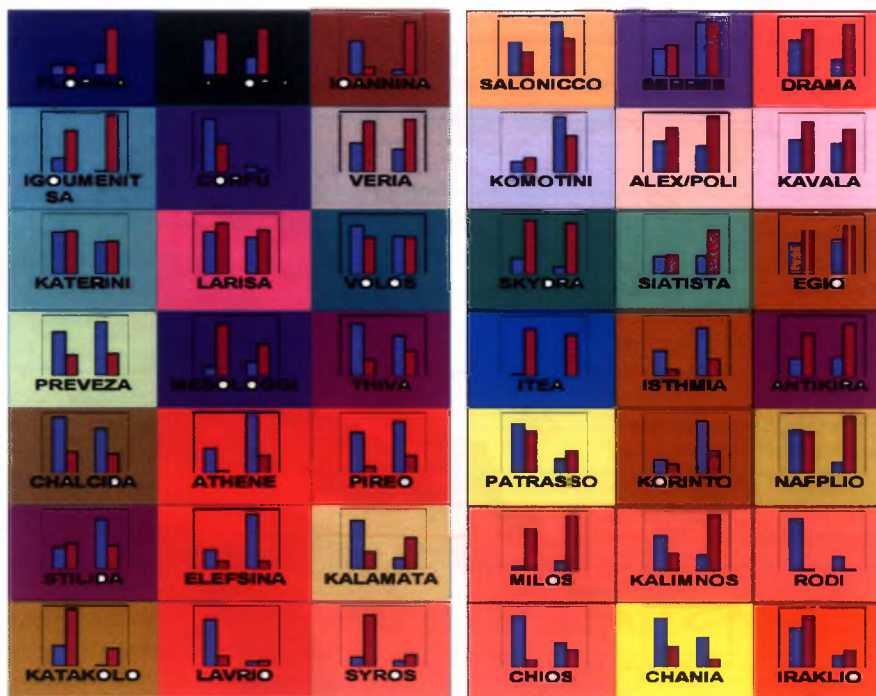
Φωτογραφία 4: Τρίτη διαίρεση του εδάφους σύμφωνα με τις ικανότητες του να φιλοξενήσει την βιομηχανία
(Πηγή: Internet 14, Επεξεργασία δική μου)

Κατά την περίοδο 1990-1993 δόθηκε μεγάλη σημασία στις δραστηριότητες του ιδιωτικού τομέα ο οποίος είχε αυξήσει τον ανταγωνισμό και τροποποίησε τις προτεραιότητες των προηγούμενων νόμων. Την ίδια περίοδο δεν προκύπτουν σημαντικές βιομηχανικές εξελίξεις. Την εποχή μεταξύ του '95-'96, το ποσοστό της απασχόλησης στην βιομηχανία εμφανίζεται γύρω στο 0,4%. Ένα χρόνο μετά, η απασχόληση πέφτει σημαντικά και παρουσιάζει ένα ποσοστό ίσο με -3,10%. Το '97-'98 εμφανίζεται έχουμε μια μεγάλη ανάκαμψη και ο δείκτης φτάνει στο +2,40%, ενώ από το 1998 μέχρι το 2001 υφίσταται μειώσεις της τάξεως του -1,40%, -1,80% και του -0,6%.. {Στοιχεία ΕΣΥΕ.}



Γραφικό 2: Ποσοστό βιομηχανικής απασχόλησης 1995-2000
(Πηγή: ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Όσον αφορά την ανάπτυξη του εμπορίου και την μεταφορά των εμπορευμάτων το 1974 το ναυτικό δυναμικό άγγιζε τον αριθμό των 3150 σκαφών τα οποία μετέφεραν 24.000.000 τόνους εμπορευμάτων. Αυτά τα πλοία ήταν υπό την ελληνική σημαία. Υπήρχαν και πλοία με ξένη σημαία τα οποία απαριθμούνταν περίπου στα 1365 σκάφη με ικανότητα μεταφοράς 20.000.000 τόνους εμπορευμάτων. Οι αριθμοί αυτοί εκδηλώνουν ότι η Ελλάδα βρισκόταν στην πρώτη παγκόσμια θέση, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές και έπειτα ακολουθούσαν η Ιαπωνία και η Μεγάλη Βρετανία. Την περίοδο αυτή επαληθεύεται μια μεγάλη εμπορική αύξηση και μια σημαντική ζήτηση σε εμπορεύματα από το λιμάνι του Πειραιά, της Ελευσίνας, της Θεσσαλονίκης και του Βόλου, μέσω των οποίων γινόταν οι μεταφορές των εμπορευμάτων προς την Αφρική και τις υπόλοιπες ανατολικές χώρες. Από τα παλιά χρόνια η εξέλιξη των λιμανιών είχε μεγάλη οικονομική, κοινωνική, εμπορική και στρατιωτική σημασία οπότε η κατασκευή τους απαιτούσε μεγάλη προσοχή. «Το λιμάνι αποτελεί μια μεγάλη δυναμική για κάθε πόλη που βρίσκεται πλάι στην θάλασσα και όχι μόνο γιατί συμβάλλει στην πραγματοποίηση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το λιμάνι αλλά και για την αναβάθμιση της πόλης με την γενικότερη έννοια». {αναφορά από το ιταλικό βιβλίο πόλη- λιμάνι, κείμενα και σχέδια του S. Scarponi σελίδα 97}.



ΜΠΑΕ: Εξαγωγές, ΚΟΚΚΙΝΟ: Εισαγωγές

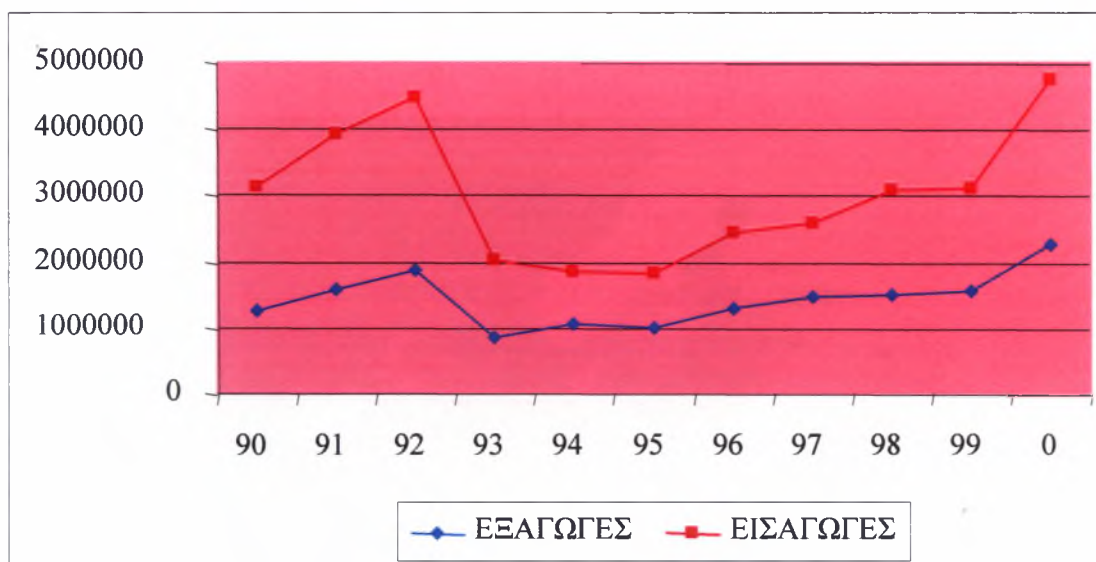


Φωτογραφία 5: Εισαγωγές – Εξαγωγές καταγραφόμενες από τα τελωνεία όλης της χώρας την περίοδο 1990-2000

(Πηγή: Interne 4, Επεξεργασία δική μου)

Κατά την δεκαετία '90-'00, η Ελλάδα εμφανίζει μια αύξηση ίση με 78% όσον αφορά τις εξαγωγές της και μια αύξηση της τάξεως του 51% όσον αφορά τις εισαγωγές της. Την ίδια περίοδο οι σημαντικότερες αυξήσεις προέρχονται από τα τελωνεία της Αθήνας με αύξηση των εξαγωγών ίσο με 1.105% και των εισαγωγών ίσο με 135%. Σημαντική

μείωση στις εισαγωγές εμφανίζει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας όπου το ποσοστό που προκύπτει είναι ίσο με 94,5% ενώ την ίδια περίοδο εμφανίζει άνοδο στις εξαγωγές ίση με 37,2%. Το λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζει αύξηση και στις εξαγωγές (162%) και στις εισαγωγές (28,4%). Μείωση και στις εισαγωγές και στις εξαγωγές εμφανίζει το λιμάνι της Πάτρας όπου στις εξαγωγές το ποσοστό είναι 70,5% και για τις εισαγωγές 47%. Όσον αφορά τις υπόλοιπες πόλεις, ο νομός των Ιωαννίνων εμφανίζει μια σημαντική άνοδο στις εξαγωγές με ποσοστό που αγγίζει το 528% ενώ οι εισαγωγές εμφανίζουν σημαντική μείωση της τάξεως του 83%. {Στοιχεία ΕΣΥΕ}



Γραφικό 3: Εισαγωγές – εξαγωγές την περίοδο 1990-2000
(Πηγή: Τελωνείο Ηγουμενίτσας, Επεξεργασία δική μου)

Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της Ελλάδας έπαιξε και ο τουρισμός όπου λόγω της στρατηγικής και γεωγραφικής θέσης της εξελίχθηκε ο τομέας και σε περιοχές με αρχαιολογικό, αρχιτεκτονικό, καλλιτεχνικό, ιστορικό και πολιτιστικό περιεχόμενο. Η Ε.Ε. έπαιξε σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του τομέα όπου με χρηματοδοτήσεις και κεφάλαια συμβάλει στην αναβάθμιση των περιοχών. Ο τουρισμός αυξάνεται ολοένα και πιο πολύ (περίπου 12 εκατομμύρια το 1990), όμως εμφανίζει και αρκετά μειονεκτήματα όπως:






- χαμηλό επίπεδο υπηρεσιών (ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια)

- υποβάθμιση περιοχών που δεν διαθέτουν θάλασσα
- περιορισμένη χρονική περίοδος
- συγκέντρωση τουριστών σε συγκεκριμένες περιοχές.

1.1 Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ

Όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών η Ε.Ε. προσπαθεί να αναβαθμίσει το σύστημα των μεταφορών και επίσης να δημιουργήσει δίκτυα που θα διευκολύνουν την εσωτερική αγορά για να δυναμώσουν την οικονομική και κοινωνική συνοχή.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	ΒΑΛΤΙΚΗ ΜΠΑΝΑΝΑ
	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΜΠΑΝΑΝΑ
	ΔΥΤΙΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ (ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ)
	ΒΟΡΕΙΑ ΜΠΑΝΑΝΑ (ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
	ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Φωτογραφία 6: Υπόθεση ευρωπαϊκών διαδρόμων «Μπανάνες»

(Πηγή Βιβλίο: "Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική ανάπτυξη", Τσέτσης Σ., Επεξεργασία: δική μου)

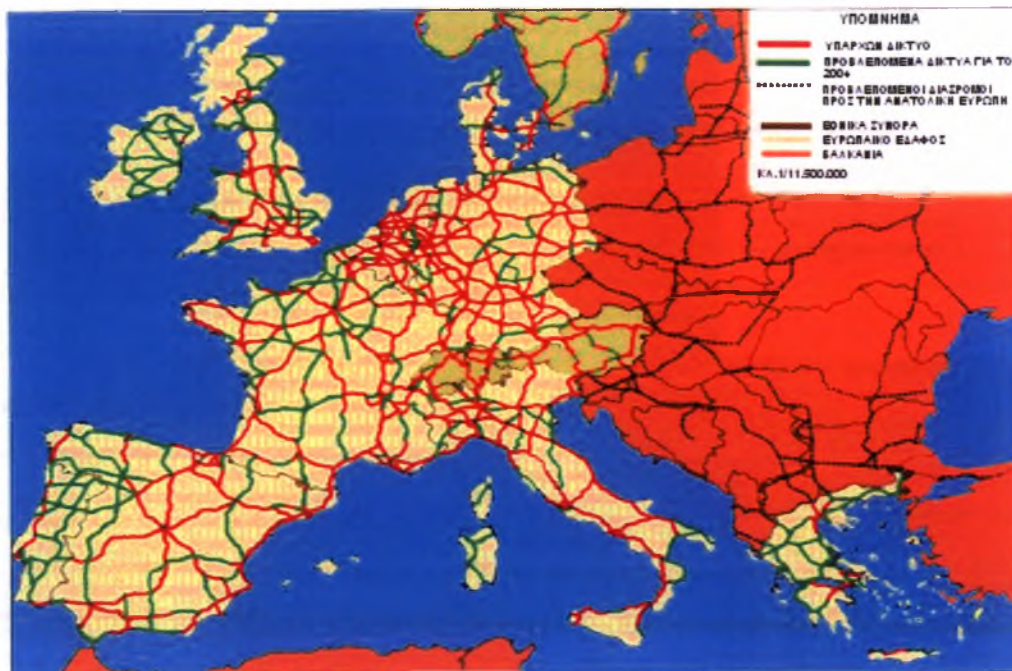
Μερικές από τις ευρωπαϊκές πολιτικές είναι:

- απελευθέρωση του διεθνούς δικτύου μεταφορών με την εγκαθίδρυση νέων υπηρεσιών στα κράτη –μέλη. Η πολιτική αυτή αναφέρεται στις θαλάσσιες, αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές.
- ίδρυση νέων κανόνων για την ασφάλεια και την περιορισμένη ταχύτητα, περιορισμοί στα επικίνδυνα μέσα μεταφοράς
- σχεδίαση του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφοράς με συνδέσεις στην ανατολική- κεντρική Ευρώπη και την Μεσόγειο.
- έλεγχος στην ισορροπία όλων των μέσων μεταφοράς με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος, την μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των ατυχημάτων.

Οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Κοινότητας είναι:

- οι υποδομές και οι υπηρεσίες με το κατάλληλο κόστος
- ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς
- ολοκλήρωση του κοινοτικού εδάφους, συνδέσεις των αστικών κέντρων με τις περιφέρειες και τις απομονωμένες περιοχές

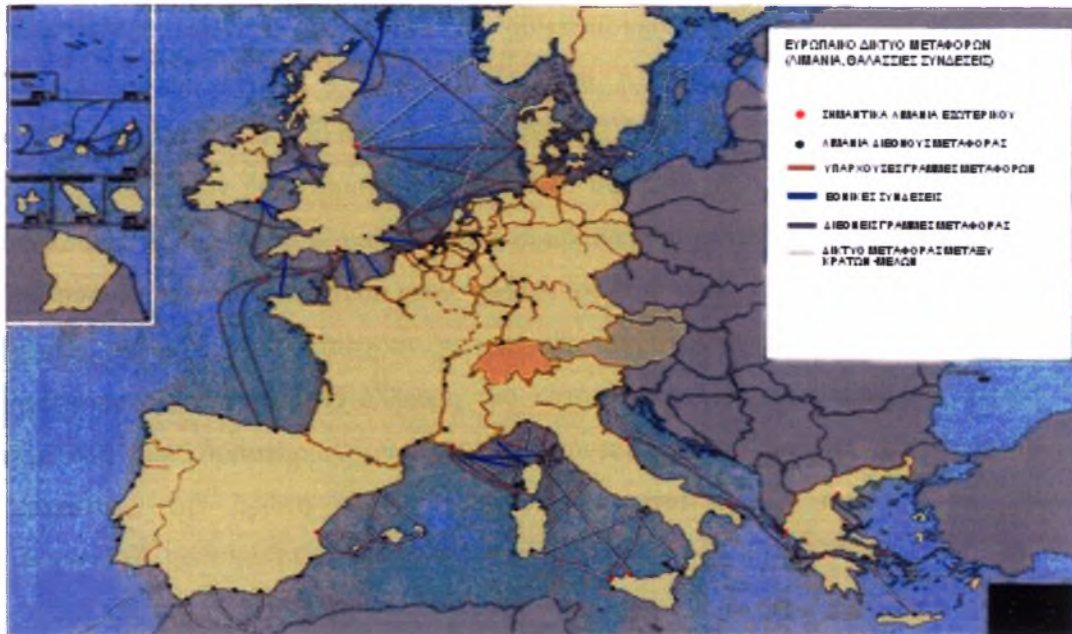
επέκταση των δικτύων σε όλη την κεντρική και ανατολική Ευρώπη και την Μεσόγειο με αυτοκινητόδρομους, άξονες υψηλής ποιότητας, με σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας και με την μέγιστη ασφάλεια, με θαλάσσιες συνδέσεις (λιμάνια), με αεροδρόμια και τέλος με σύνθετα δίκτυα μεταφορών τα οποία αφορούν κυρίως την μετακίνηση των εμπορευμάτων. *{Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική ανάπτυξη, Τσέτσης Σ.}*



Φωτογραφία 7: Προβλεπόμενα ευρωπαϊκά έργα μέχρι το 2004

(Πηγή Βιβλίο: "Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική ανάπτυξη", Τσέτσης Σ., Επεξεργασία: δική μου)

Το 1992 ο όγκος των συνολικών εισαγωγών των εμπορευμάτων, προκύπτει να είναι στα 685.000.000 τόνων. Τα ποσοστά κατανέμονται ως εξής: οδικές μεταφορές 43%, θαλάσσιες μεταφορές 29%, σιδηροδρομικές μεταφορές 7%. Την ίδια περίοδο μεταφέρονται δια μέσου της θάλασσας το 76% των κοινοτικών εισαγωγών που προέρχονται από τις χώρες της Ευρώπης και το 95% των εμπορευμάτων που προέρχονται από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



Φωτογραφία 8: Διεθνείς μεταφορές και λιμενικές διασυνδέσεις

(Πηγή Βιβλίο: "Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική ανάπτυξη", Τσέτσης Σ., Επεξεργασία: δική μου)

Το '91 η Ε.Ε. είχε σαν στόχο να προωθήσει την αυτονομία των σιδηροδρομικών οργανισμών και να ανακαλύψουν πολιτικές για την οικονομική αναβάθμιση των σιδηροδρόμων. Μια εξέλιξη εμφανίζουν τα σιδηροδρομικά δίκτυα υψηλής ταχύτητας τα οποία περιέχουν 9000 Km νέων γραμμών και 15000 km αναπαλαιωμένων γραμμών. Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, τα εκτιμώμενα στοιχεία δείχνουν ότι η κίνηση από την ανατολή και την δύση θα αυξηθεί κατά 1000% (στοιχεία της ευρωπαϊκής κοινότητας). Για τις θαλάσσιες μεταφορές, ο στόχος της κοινότητας είναι να επιλύσει τα προβλήματα της μόλυνσης και της συντήρησης των λιμανιών και να διατηρήσει τα νούμερα της κίνησης στο μέγιστο επίπεδο. {Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική ανάπτυξη, Τσέτσης Σ.}

Για την Ελλάδα, η ευρωπαϊκή κοινότητα έβαλε σε συνεργασία την Αδριατική θάλασσα με το Ιόνιο πέλαγος με σκοπό την δημιουργία ενός διαδρόμου που θα βασίζεται σε λιμενικά συστήματα κοινοτικού ενδιαφέροντος.

Μετά τον πόλεμο εμφανίζονται επενδύσεις και κεφάλαια που είχαν στόχο την αναβάθμιση του ελληνικού δικτύου μεταφορών αλλά και την ένωση μεταξύ

διαφορετικών πόλεων. Την εποχή του '60 κατασκευάστηκαν επίσης και οι δυο μεγάλοι εθνικοί δρόμοι Αθήνας - Θεσσαλονίκης και Αθήνας – Πάτρας όπου μαζί με τις προεκτάσεις τους (προς Καβάλα και προς τις πύλες της Ελλάδας), συντελούν στην συγκέντρωση των δραστηριοτήτων σ' αυτές τις περιοχές και στην αποδυνάμωση της υπόλοιπης χώρας. Αυτό εξακολουθεί να συμβαίνει και μέχρι τα τελευταία χρόνια όταν η δημιουργία των αυτοκινητόδρομων χαρακτηρίζεται από την ίδια λογική και μόνο σε μερικές περιοχές που υπάρχουν προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης δημιουργήθηκαν μικρές οδικές αρτηρίες. Η έλλειψη του κατάλληλου δικτύου μεταφοράς οδηγεί στην παρακμή των δραστηριοτήτων που συνδέονται με το εμπόριο, τον τουρισμό, τις μεταφορές, την πρώτη ύλη, και την επικοινωνία μεταξύ διαφορετικών πόλεων.

{Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη, Αγγελίδης Μ.}

Σήμερα προκύπτουν:

- Σε διεθνή επίπεδο, ανεπαρκείς συνδέσεις μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών της Ε.Ε., την ανατολική Ευρώπη και την Μεσόγειο.
- Σε εθνικό επίπεδο αναπτύχθηκε κυρίως ο άξονας Αθήνας –Θεσσαλονίκης και ο άξονας Αθήνας – Πάτρας, επίσης δημιουργήθηκαν άλλοι άξονες που συνδέονται άμεσα με τον αναπτυγμένο άξονα. Υπήρχαν ελλείψεις συνδέσεων μεταξύ του βορρά- νότου και της ανατολής –δύσης.
- Σε περιφερειακό και δημοτικό επίπεδο η ικανότητα των αξόνων που ενώνουν τα κέντρα των πόλεων με τις περιφέρειες, είναι περιορισμένες και πολλές φορές οι άξονες είναι στενοί και υποβαθμισμένοι.
- Υπάρχουν ελλείψεις στους δρόμους που ενώνουν τις μικρές κοινότητες μεταξύ τους, καθώς και ελλείψεις αγροτικών δρόμων.

Όσον αφορά τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, εξυπηρετούνται από τις δυο προαναφερόμενες εθνικές οδούς. Τα λιμάνια που βρίσκονται δίπλα σ' αυτούς τους άξονες γνωρίζουν μια σημαντική ανάπτυξη και αυτό έχει ως συνέπεια την συμφόρηση των μεταφορών στις περιοχές αυτές και έλλειψη δικτύων στην υπόλοιπη χώρα και κυρίως στην Μεσόγειο.



Φωτογραφία 9: Προβλεπόμενα έργα στην δεύτερη και τρίτη φάση της ευρωπαϊκής χρηματοδότησης (Πηγή εικόνας: ΠΕΠ Ηπείρου 2000-2006, Επεξεργασία δική μου)

Στα μισά της δεκαετίας του '90 δίνεται έμφαση σε ορισμένα μεγάλα έργα μεταφοράς όπως την Π.Α.Θ.Ε. την Εγνατία οδό και την Ιόνια οδό.

Επίσης προβλέπονται έργα ανάπλασης στις πύλες εισόδου της χώρας. Πρόκειται για προγράμματα που αφορούν την ανάπλαση και την αναβάθμιση των πυλών εισόδου της Ελλάδας κατά την περίοδο των Ολυμπιακών αγώνων ώστε να αντιμετωπισθεί ο αυξημένος αριθμός των επισκεπτών. Έχουν προγραμματιστεί κάποιες παρεμβάσεις που αφορούν τις υποδομές μεταφορών και τις βασικές οδικές αρτηρίες. Οι επεμβάσεις αυτές βασίζονται στην παρακάτω μεθοδολογία:

- αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης των έργων εισόδου

- περιγραφή των έργων που θα πραγματοποιηθούν μέχρι το 2004
- αξιολόγηση των αναγκών για την δημιουργία των πυλών
- αξιολόγηση των πραγματοποιημένων έργων.

Το πρόγραμμα "Ελλάδα 2004"

Πρόκειται για ένα πρόγραμμα που δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης και σε περιφερειακές περιοχές της Ελλάδας και όχι μόνο την ανάπτυξη της Αθήνας.

Το πρόγραμμα χωρίζεται σε δύο κατηγορίες:

A) η πρώτη αναφέρεται στον στρατηγικό σχεδιασμό όπου εμφανίζονται οι στόχοι, οι βασικοί άξονες και τα κριτήρια επιλογής των έργων.

B) η δεύτερη αναφέρεται στον σχεδιασμό καθορισμένων έργων.

Τα προβλεπόμενα έργα για την περιφέρεια της Ηπείρου αφορούν την συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης με το Υπουργείο Πολιτισμού και ο προϋπολογισμός είναι 17 δισεκατομμύρια δραχμές. Για τον νομό της Θεσπρωτίας προβλέπονται δύο έργα:

- αναβάθμιση της υπάρχουσας οδικής γραμμής
- τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών στις παρακάμψεις του κέντρου της Ηγουμενίτσας και επίσης δημιουργία θέσεων παρκαρίσματος και πεζοδρόμια.

Με την δημιουργία αυτών των έργων θα εξασφαλιστεί η σίγουρη κυκλοφορία των πεζών και των οχημάτων, πετυχαίνοντας και μια βελτίωση στις εσωτερικές μεταφορές του κέντρου της πόλης.

Κάποιες από τις προτάσεις που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα "Ελλάδα 2004" αφορούν το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, και το παρουσιάζουν ως μια σημαντική πύλη εισόδου με αποτέλεσμα την βελτίωση της ποιότητας ζωής για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της. Το πρόγραμμα προβλέπει έργα αναδόμησης των πυλών επειδή από αυτές θα μετακινηθεί το μεγαλύτερο μέρος των ευρωπαϊκών επισκεπτών οι οποίοι θα εισέλθουν στην χώρα μας για τους Ολυμπιακούς αγώνες και επίσης ο στόχος του προγράμματος είναι να συγκρατήσει τους επισκέπτες στην πόλη της Ηγουμενίτσας ώστε να αυξηθεί ο τουρισμός και η οικονομία στην περιοχή. Πραγματοποιήθηκαν έτσι στην Ηγουμενίτσα αθλητικές εγκαταστάσεις που την μεταμορφώνουν σε ένα πόλο έλξης και για το μέλλον. Η ποιότητα της ζωής και η ανάπτυξη των υποδομών ενδυναμώνονται με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων ανάπτυξης που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή κοινότητα και έχουν σαν σκοπό την καλύτερη μετακίνηση των επισκεπτών και την

“έξοδο” της περιοχής από την απομόνωση όλων αυτών των χρόνων. Το πρόγραμμα προβλέπει επίσης:

- την δημιουργία ενός πληροφοριακού κέντρου το οποίο θα εγκατασταθεί στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας
- την δημιουργία ενός πολιτιστικού κέντρου και τον κατάλληλο εθελοντισμό ο οποίος θα πραγματοποιεί διάφορες εκδηλώσεις
- σύνδεση με τους αρχαιολογικούς και ιστορικούς χώρους
- ανάπλαση της κεντρικής πλατείας της πόλης
- σύνδεση με την εθνική οδό Ηγουμενίτσα –Πρέβεζα και την Εγνατία. *{Πηγή ΥΠΕΧΩΔΕ}*

Το πρόγραμμα “Interreg II”

Προέβλεψε επεμβάσεις σχετικές με τον νομό της Θεσπρωτίας, με τον νομό των Ιωαννίνων και τέλος με την Αλβανία. Το βασικό χαρακτηριστικό αυτών των περιοχών είναι ότι συνορεύουν μεταξύ τους και ενώνουν δύο διαφορετικές χώρες: την Ελλάδα και την Αλβανία. Στο πρόγραμμα αξιολογούνται οι αρχαιολογικοί χώροι και τα μνημεία κάθε περιοχής (εκκλησίες, κάστρα, νεκροταφεία κτλ). Δια μέσου της παρουσίασης αυτών των χώρων, ευνοείται ο κοινωνικός, οικονομικός, πνευματικός πολιτισμός των δυο λαών. *{Πηγή ΥΠΕΧΩΔΕ}*

Η πρωτοβουλία “Equal”

Υιοθετήθηκε για να στηρίξει την ευρωπαϊκή στρατηγική απασχόληση. Βασίζεται στις συνεργασίες που εξελίσσονται σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο με στόχο την μείωση των οικονομικών ανισοτήτων. Οι βασικοί στόχοι είναι:

- αύξηση της απασχόλησης
- αύξηση του επιχειρηματικού πνεύματος
- εμφάνιση πιο σύγχρονων παραγωγικών εργαλείων
- σύνδεση με τα ευρωπαϊκά πληροφοριακά συστήματα
- στήριξη των ενδιαφερομένων δια μέσου μορφωτικών σεμιναρίων και εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Με αυτή την πρωτοβουλία δημιουργούνται νέες θέσεις απασχόλησης και αλλάζει η δομή της αγοράς. Ενισχύεται η αγροτική παραγωγή και αναπτύσσεται η τοπική

οικονομία. Η Ηγουμενίτσα με την ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων θα εξελιχθεί σε ένα πολιτιστικό κέντρο, σε μια σημαντική περιοχή για την Ελλάδα και σε μια σημαντική πύλη για την Ευρώπη. *{Πηγή ΥΠΕΧΩΔΕ}*

1.2 ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ: ΕΧΘΕΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΡΑ

Η Εγνατία ένας από τους μεγαλύτερους στρατιωτικούς και εμπορικούς δρόμους της αρχαιότητας, αποτελούσε τον άξονα σύνδεσης μεταξύ της Ρώμης και της Ανατολής.

Ξεκινούσε από το Δυρράχιο, μια πόλη της Αλβανίας, περνούσε την Μακεδονία και κατέληγε στα Κύψελα, μια πόλη της Θράκης που σήμερα ανήκει στην Ανατολική Τουρκία.

Όταν ο Μέγας Κωνσταντίνος μετέφερε την πρωτεύουσα της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας στην Κωνσταντινούπολη, η Εγνατία αναπτύχθηκε με κατεύθυνση προς την νέα πρωτεύουσα. Αυτός ο μεγάλος δρόμος αποτελούσε μια προέκταση της οδού Απία που ξεκινούσε από την Ρώμη και έφτανε στην παλαιά Εγνατία κοντά στο Μπρίντεζι.

Η Εγνατία χρωσάει την ονομασία της στον Ιγνάτιο, ο οποίος πιθανότατα ήταν ο εμπνευστής και ο κατασκευαστής της. Στην αρχή δημιουργήθηκε για να καλύψει τις στρατιωτικές ανάγκες της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας κοντά στις περιοχές των Βαλκανίων και εξυπηρετούσε είτε τις ανάγκες μεταφοράς των εμπορευμάτων είτε τις ανάγκες για μεταφορά των επιβατών.

Επίσης η Εγνατία ήταν και ο δρόμος που πορεύτηκε ο Απόστολος Παύλος, κατά την διάρκεια του ταξιδιού του από την Παλαιστίνη στην Ρώμη ο οποίος δίδασκε τον Χριστιανισμό. Για περίπου 2000 χρόνια ήταν ο μοναδικός δρόμος που εκτελούσε την συγκεκριμένη διαδρομή και έπαιξε έναν ρόλο πολύ σημαντικό για την Ρώμη, το Βυζάντιο, την Σερβία και την Τουρκία. Αυτή κατασκευάστηκε σε τμήματα και υπολογίζεται ότι ολοκληρώθηκε μεταξύ του 146 και 118 μ.Χ.

Υπάρχουν πολλές περιγραφές και αναφορές γι' αυτόν τον δρόμο κυρίως στα ιστορικά βιβλία, όπου παραθέτονται οι μαρτυρίες του Ρωμαίου ιστορικού Στράβωνα, ο οποίος έζησε μέχρι το 23 μ.Χ. Αυτός εξηγούσε ότι η Εγνατία υπολογιζόταν σε μίλια (δηλαδή χίλια βήματα) και σε ολόκληρο το μήκος της τοποθετούνταν τα "μιλιάρια" που ήταν πέτρινες κολόνες οι οποίες έδιναν πληροφορίες στους επισκέπτες, δείχνοντας τους, τις

αποστάσεις και τους σταθμούς. Ο ίδιος ιστορικός υποστήριζε ότι το μήκος του δρόμου ήταν περίπου 800 km.

Ο δρόμος αυτός παρουσιάστηκε από τα ιστορικά βιβλία ως μια οδός "militaris", που όπως προαναφέρθηκε, εξυπηρετούσε κυρίως τις στρατιωτικές ανάγκες, χρησιμοποιούνταν για το κρατικό ταχυδρομείο και λιγότερο από τους απλούς πολίτες. Όντως ένας απλός πολίτης, για να μπορέσει να χρησιμοποιήσει την Εγνατία, έπρεπε πρώτα να προμηθευτεί την άδεια μεταφοράς δηλαδή το "δίπλωμα" από την "cursus publicus" η οποία αποτελούσε την κρατική διοίκηση των δημοσίων έργων.

Κατά μήκος αυτού του δρόμου, όπως και στους υπόλοιπους ρωμαϊκούς δρόμους, υπήρχαν σταθμοί – στάσεις για ανάπαυση και για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των ταξιδιωτών. Οι "mutationes" δηλαδή μικροί σταθμοί για στάση, βρίσκονταν σε μια απόσταση από 7 μέχρι 14 ρωμαϊκά μίλια ο ένας από τον άλλον. Κατά μήκος των σημαντικότερων αξόνων παρουσιάζονταν στρατιωτικές εγκαταστάσεις, κάστρα, σταθμοί ελέγχου και φυλακές.

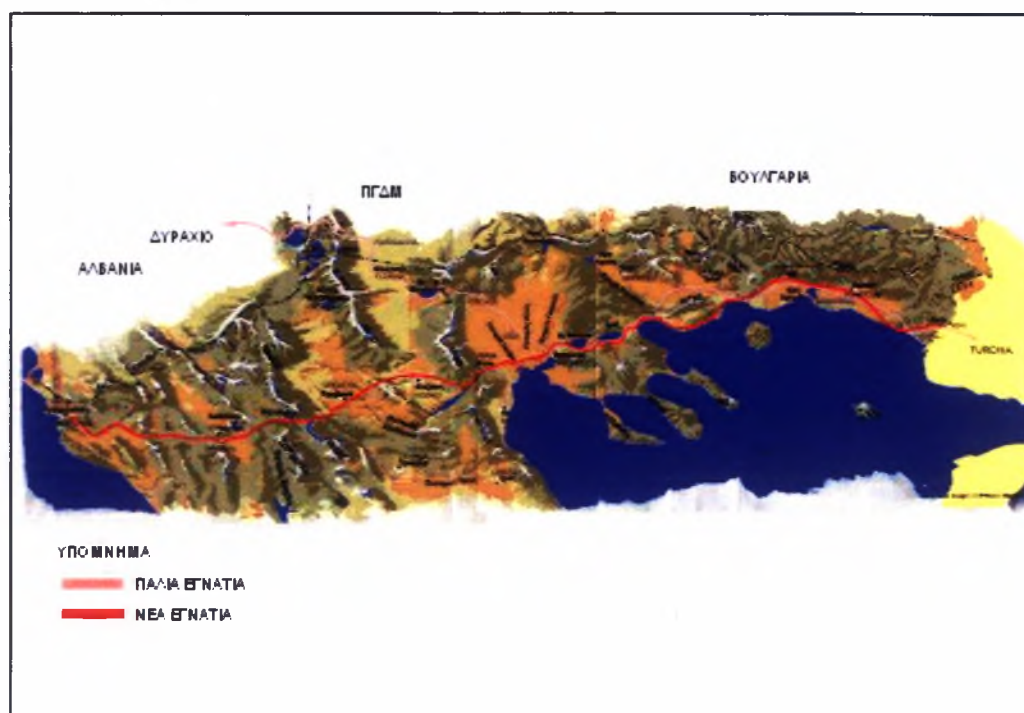
Η Ήπειρος και η Αλβανία αποτελούσαν τις περιοχές οι οποίες φορολογούνταν περισσότερο σε όλη την αυτοκρατορία και αυτό γιατί από τα εδάφη τους περνούσαν οι δυο αρτηρίες της Εγνατίας.

Η Εγνατία ήταν σημαντική και για την βυζαντινή περίοδο ακόμη και όταν η δυτική ρωμαϊκή αυτοκρατορία μετακίνησε την πρωτεύουσα από την Ρώμη στο Μιλάνο και αυτό εκδηλώνει ότι ο δρόμος εξυπηρετούσε κυρίως για την επικοινωνία των Βαλκανικών πόλεων με την Θεσσαλονίκη και την Κωνσταντινούπολη. *{Περιοδικό Γεώγραμμα}*.

Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος και η διεθνή κατάτμηση που ακολούθησε χειροτέρεψαν τις σχέσεις ανάμεσα στα Βαλκάνια και αυτός ο ιστορικός δρόμος έχασε την σημασία του. Τέλος η κρίση στην πρώην Γιουγκοσλαβία τροποποίησε το σύστημα των μεταφορών από και προς την ανατολική Ευρώπη έχοντας σαν συνέπεια την απομόνωση της Ελλάδας από την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κατά την διάρκεια αυτής της κρίσης οι μεταφορές της Ε.Ε. γίνονταν δια μέσου Ιταλίας μέχρι την Ηγουμενίτσα και έπειτα ακολουθώντας ένα οδικό περιφερειακό άξονα έφτανε μέχρι την Θεσσαλονίκη και την Τουρκία. Όταν ο πόλεμος στην Βοσνία και η απομόνωση της Σερβίας έκοψαν τις οδικές αρτηρίες της πρώην Γιουγκοσλαβίας, η Ηγουμενίτσα μαζί με την Πάτρα αποτελούσαν τις μοναδικές δυτικές πύλες της Ελλάδας. Λόγω της καινούργιας Εγνατίας και των δύο αυτών λιμανιών, η Ελλάδα βγαίνει από την

απομόνωση και εξελίσσεται με πολύ γρήγορο ρυθμό. Η χάραξη της παλιάς Εγνατίας ταυτίζεται με την νέα και η ολοκλήρωση της περιλαμβάνει την ένωση μεταξύ δύσης και ανατολής.



Φωτογραφία 10: Αναπαράσταση της διαδρομής της παλαιάς και νέας Εγνατίας
(Πηγή: περιοδικό "Γεώραμα", Επεξεργασία δική μου)

Η Ελλάδα είναι το μοναδικό κράτος – μέλος που δεν συνορεύει με κάποιο άλλο κράτος– μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζει μεγάλες δυσκολίες στην είσοδο από το εξωτερικό και η μεταφορές στο εσωτερικό της έχουν ακόμα πολλά προβλήματα, εξαιτίας της φυσικής διαμόρφωσης της ίδιας της χώρας.

Η Εγνατία οδός είναι ένα από τα σημαντικότερα έργα της Ευρώπης και έχει μήκος 687 Km και συνολικό πλάτος 24,5 μέτρα. Ξεκινάει από την Ηγουμενίτσα, διαπερνάει την Ήπειρο, την βόρεια Ελλάδα και φθάνει μέχρι τον Έβρο στα ελληνοτουρκικά σύνορα. Συνδέεται δια μέσου 9 καθέτων αξόνων με την Αλβανία, την FYROM, την Βουλγαρία, την Τουρκία, και αγγίζει 5 λιμάνια και 6 αεροδρόμια. Είναι ένας σύγχρονος

αυτοκινητόδρομος, σχεδιασμένος με τα τεχνικά χαρακτηριστικά που προβλέπουν οι ευρωπαϊκοί κανόνες, και για τον λόγο αυτό θεωρείται σαν μια γέφυρα σύνδεσης ανάμεσα στην ανατολική και δυτική Ελλάδα.

Το πρόβλημα της μορφολογίας του εδάφους, καθιστά υποχρεωτική την χρηματοδότηση της Ευρώπης ώστε να μπορέσουν να ολοκληρωθούν τα τεχνικά έργα όπως:

- 1650 γέφυρες συνολικού μήκους 40 km
- 76 τούνελ συνολικού μήκους 50 km
- 50 ανισόπεδες διαβάσεις που εξυπηρετούν στο να συνδέουν τον άξονα με το υπάρχων δίκτυο
- 43 ποτάμια
- 11 σταυροδρόμια που συνδέονται με το υπάρχων σιδηροδρομικό δίκτυο
- 350 είσοδοι - έξοδοι

Ο ρόλος του δρόμου είναι πολύ σημαντικός.

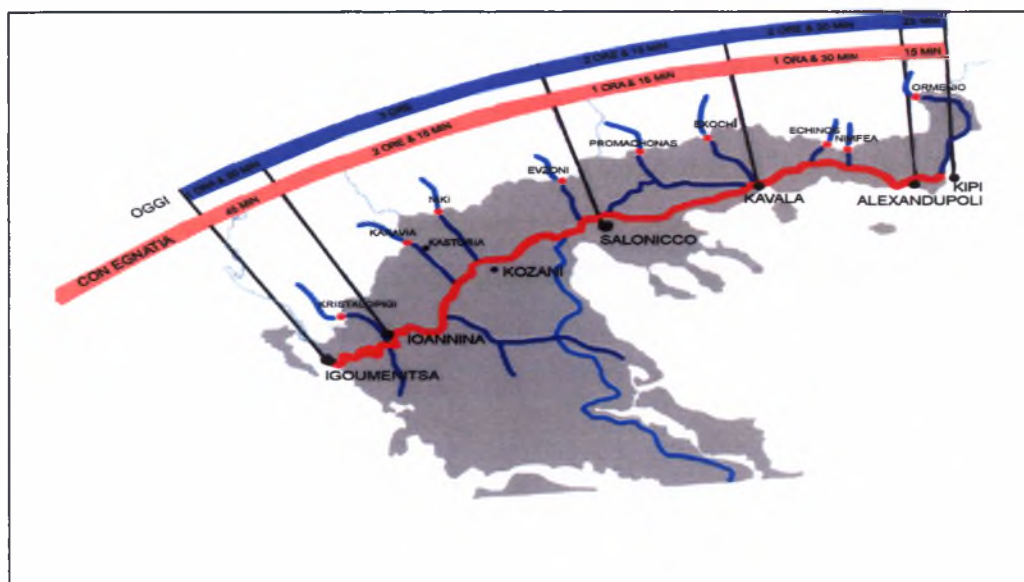
Σε εθνικό επίπεδο η Εγνατία προκύπτει ως μια προτροπή για το σύστημα μεταφορών της βόρειας Ελλάδας που ενώνει την Ήπειρο, την δυτική Μακεδονία και την Θράκη. Αυτός ο μεγάλος άξονας επικοινωνίας θα ευνοήσει τις επενδύσεις από την πλευρά των βιομηχανιών και θα ενισχύσει την πρόσβαση σε αυτές με αποτέλεσμα την ανάπτυξη της οικονομίας και του τουρισμού. Θα αποτελεί έναν άξονα ανάπτυξης για την Ελλάδα και θα απεικονίσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σαν ένα εμπορικό και οικονομικό κέντρο σημαντικό για τα Βαλκάνια.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Εγνατία συνδέει μεγάλα βιομηχανικά κέντρα και εμφανίζει διαμέσου των συνδέσεων ανατολής –δύσης, μια μεγάλη πιθανότητα οικονομικής ανάπτυξης. Για τον λόγο αυτό το 50% της χρηματοδότησης προέρχεται από την Ε.Ε. ενώ το υπόλοιπο αφορά ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα όπως το Interreg III και το Ελλάδα 2004. {Πληροφορίες ΥΠΕΧΩΔΕ}

Η εξέλιξη του έργου

Εξέλιξη του έργου		Μήκος σε km			
1	Τμήματα κατασκευασμένα πριν το 1994				
1α	Αυτοκινητόδρομος	25			
1β	Εθνική οδός	69			
2	Έργα μετά το 1997			527	586
2α	Κατασκευασμένα (σε χρήση)	288			
2β	Κατασκευάστηκαν μέχρι τον Δεκέμβριο του 2003	67	355		
3	Υπό κατασκευή		135		
4	Τμήματα υπό δημοπράτηση		42		
5	Τμήματα υπό μελέτη		59		
Σύνολο του άξονα			687		

Ακριβώς λόγω της γεωγραφικής της θέσης, η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά στην αναδόμηση της Βαλκανικής αγοράς και δίνει την δυνατότητα στην Κοινότητα να δημιουργηθούν νέες πρωτοβουλίες. Την ίδια στιγμή, με το άνοιγμα της αγοράς προς τα Βαλκάνια, θα εξελιχθούν νέες ελληνικές οικονομικές δραστηριότητες που θα βασίζονται στις εξαγωγές προϊόντων και υπηρεσιών και επίσης θα ενδυναμώσουν τις εμπορικές σχέσεις ανάμεσα σε αυτές τις χώρες. Σε αυτό θα παίξει σημαντικό ρόλο και η αναβάθμιση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας.



Φωτογραφία 11: Αλλαγή στους χρόνους διαδρομής πριν και μετά την ολοκλήρωση της Εγνατία (Πηγή: περιοδικό "Γεώραμα", Επεξεργασία δική μου)

2. ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

2.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Ο πληθυσμός του νομού Θεσπρωτίας την μεταπολεμική περίοδο και συγκεκριμένα την δεκαετία 1951-1961, αυξάνεται με έναν ρυθμό πολύ πιο γρήγορο από αυτόν της περιφέρειας, γεγονός που οφείλεται στην έντονη μετανάστευση, ενώ την επόμενη δεκαετία 61-71 ο πληθυσμός του νομού μειώνεται σημαντικά. Την δεκαετία που ακολουθεί ο νομός της Θεσπρωτίας σημειώνει και πάλι αύξηση της τάξεως του 1,5% ανταγωνιζόμενο το 4,6% της περιφέρειας Ηπείρου και το 11,1% όλης της χώρας.

Αυτή η πορεία συνεχίζεται μέχρι την δεκαετία 91-01, όταν η καταγραφόμενη αύξηση αγγίζει το 3% σε σχέση με το 3,7% όλης της περιφέρειας και το 6,6% όλης της Ελλάδας. Αυτή η άνοδος αποδίδεται στην μετακίνηση του πληθυσμού ο οποίος προέρχεται κυρίως από αγροτικές περιοχές και από άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Λόγω της γεωγραφικής της θέσης είναι λογικό, κατά τους θερινούς μήνες, ο πληθυσμός όλων των δήμων να αυξάνεται και αυτό αποδίδεται στην τουριστική εισβολή.

Το 2001 ο πληθυσμός της, υπολογίστηκε σε 45508 κατοίκους και πιο συγκεκριμένα την τελευταία δεκαετία σημειώνει μια άνοδο σχεδόν στο διπλάσιο. Πρόκειται για μια άνοδο η οποία προκάλεσε μεταβολές στα ποσοστά και της περιφέρειας αλλά και όλης της χώρας.

Τέλος η πιο σημαντική ανάπτυξη για την Θεσπρωτία τα τελευταία 30 χρόνια, όσον αφορά τον πληθυσμό της, υπολογίζεται την δεκαετία 81-91, όταν το ποσοστό άγγιξε το 7%. Για τους υπόλοιπους νομούς σημειώνονται μειώσεις που μεταβάλλονται από 1-3% περίπου. *{Στοιχεία από ΕΣΥΕ.}*

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
	1971	1981	1991	2001	1971-1981 (%)	1981-1991 (%)	1991-2001 (%)
ΝΟΜ. ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	40.684	41.278	44.188	45.508	1,5	7	3
ΝΟΜ. ΑΡΤΑΣ	78.376	80.044	78.719	77.334	2,1	-1,7	-1,8
ΝΟΜ. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	134.688	147.304	158.193	170.244	9,4	7,4	7,6
ΝΟΜ. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	56.586	55.915	58.628	59.334	-1,2	4,9	1,2
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	310.334	324.541	339.728	352.420	4,6	4,7	3,7
ΕΛΛΑΔΑ	8.768.372	9.739.589	10.259.900	10.964.020	11,1	5,3	7

Πίνακας 3: Πληθυσμός της περιφέρειας (1971-2001)
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

2.2 ΧΩΡΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Την δεκαετία 1971-1981 ο πληθυσμός των ορεινών περιοχών μετακινείται στις ημιορεινές και πεδινές περιοχές, ενώ ο πληθυσμός των αγροτικών περιοχών παραμένει σταθερός. Αντίθετα την δεκαετία 1981-1991 εμφανίζεται μια σημαντική άνοδος στους πληθυσμούς των αγροτικών, ορεινών και ημιορεινών περιοχών. Ο πληθυσμός στις αγροτικές ζώνες για την δεκαετία 71-81 προκύπτει αυξημένος κατά 0,8% ενώ την επόμενη δεκαετία αγγίζει το 11,6%. Για τις ημιορεινές περιοχές έχουμε ένα ποσοστό της τάξης του 10,6% για την δεκαετία 71-81 και 4% για την περίοδο 81-91, ενώ στις ορεινές εκτάσεις το ποσοστό μειώνεται την δεκαετία 71-81 περίπου κατά 6,8% και έπειτα αυξάνεται κατά 9,6% την επόμενη δεκαετία. Η αύξηση του πληθυσμού εμφανίζεται κυρίως σε δήμους παραθαλάσσιους όπως στα Σύβοτα, στον Πέρδικα και στην Σαγιαδά.

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ						ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	
	1971		1981		1991		1971-81	1981-91
	ΑΡΙΘΜΟΣ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ	%		
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	40.684	100,0	41.278	100,0	44.188	100,0	1,5	7,0
ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	2.930	7,2	2.954	7,2	3.296	7,5	0,8	11,6
ΗΜΙΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	17.984	44,2	19.896	48,2	20.695	46,8	10,6	4,0
ΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	19.770	48,6	18.428	44,6	20.197	45,7	-6,8	9,6
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	310.334	100	324.541	100	339.728	100	4,6	4,7
ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	127.961	41	139.947	43	159.998	47	9,4	14,3
ΗΜΙΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	51.070	16	61.378	19	66.252	20	20,2	7,9
ΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	131.303	42	123.216	38	113.478	33	-6,2	-7,9

Πίνακας 4: Ο πληθυσμός της Θεσπρωτίας με βάση τα χωρικά χαρακτηριστικά
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Είναι εμφανές ότι στους τρεις δήμους, Ηγουμενίτσα, Παραμυθιά και στους Φιλιάτες συγκεντρώνονται τα 2/3 του συνολικού πληθυσμού του νομού. Η ανάπτυξη και η κατανομή του πληθυσμού είτε στον ημιαστικό είτε στο αγροτικό έδαφος εμφανίζεται μειωμένη, όπως άλλωστε συμβαίνει και στον αστικό χώρο, επισημαίνοντας έτσι ότι η Θεσπρωτία είναι ένας νομός κυρίως αγροτικού χαρακτήρα. Όντως το ποσοστό της αγροτικής περιοχής αγγίζει το 71,7% ενώ στην ημιαστική περιοχή το ποσοστό είναι ίσο με 28,3% και εμφανίζεται σταθερό για την δεκαετία 81-91.

	ΚΑΤΑΝΟΜΗ 1971 (%)			ΚΑΤΑΝΟΜΗ 1981 (%)			ΚΑΤΑΝΟΜΗ 1991 (%)			ΚΑΤΑΝΟΜΗ 2001(%)		
	ΑΣΤΙ-ΚΟΣ	ΗΜΙ-ΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙ-ΚΟΣ	ΑΣΤΙ-ΚΟΣ	ΗΜΙ-ΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙ-ΚΟΣ	ΑΣΤΙ-ΚΟΣ	ΗΜΙ-ΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙ-ΚΟΣ	ΑΣΤΙ-ΚΟΣ	ΗΜΙ-ΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙ-ΚΟΣ
NOM. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	0	24,39	75,61	0	28,34	71,66	0	27,54	72,46	0	31,04	68,95
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	23,68	8,14	68,18	24,17	9,05	66,77	30,75	9,84	59,41	32,02	9,9	58,01
ΕΛΛΑΔΑ	53,23	11,63	35,14	58,1	11,56	30,34	58,84	12,8	28,37	58,8	13,9	27,2

Πίνακας 5 : Κατανομή του πληθυσμού της Θεσπρωτίας 1971-2001
(Αστικός, Ημιαστικός, Αγροτικός, Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Την προηγούμενη δεκαετία ο πληθυσμός στα ημιαστικά κέντρα αυξανόταν κατά 17,9% ενώ στις αγροτικές περιοχές είχαμε μείωση κατά 3,8%. Την δεκαετία 81-91 η κατάσταση μεταβάλλεται. ο ημιαστικός πληθυσμός αυξάνεται κατά 4% και ο αγροτικός κατά 8,26%. Την ίδια περίοδο, συγκρίνοντας τα ποσοστά όλου του νομού Θεσπρωτίας αλλά και όλης της περιφέρειας Ηπείρου, ο αστικός και ημιαστικός πληθυσμός αναπτύσσονται με ένα αξιόλογο ποσοστό το οποίο αγγίζει το 27,89%. {Στοιχεία από ΕΣΥΕ}.

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001		ΚΑΤΑΝΟΜΗ 81-91 (%)		ΚΑΤΑΝΟΜΗ 91-01 (%)	
	ΑΣΤΙΚΟΣ- ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ- ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ- ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ- ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ- ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	11.700	29.578	12.168	32.020	14.310	31.781	4	8,26	17,6	-0,7
ΗΠΕΙΡΟΥ	107.836	216.705	137.911	201.817	148.552	205268	27,89	-6,87	7,8	1,7
ΕΛΛΑΔΑ	6.785.075	2.955.342	7.349.434	2.910.466	7.980.410	2.983.603	8,32	-1,52	8,6	2,5

Πίνακας 6: Κατανομή του πληθυσμού σε αστικό, ημιαστικό, και αγροτικό για την Θεσπρωτία σε σύγκριση με την Ήπειρο και την Ελλάδα, την περίοδο 1981-2001 (σε χιλιάδες, Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Την ίδια περίοδο και κάνοντας μια σύγκριση με τον νομό της Θεσπρωτίας αλλά και με όλη την περιφέρεια, ο αστικός και ημιαστικός πληθυσμός αυξάνεται κατά 27,89%. Αναλύοντας την δεκαετία 1981-1991 αλλά και τα ποσοστά όλης της χώρας προκύπτει μια ελάττωση όσον αφορά τον αγροτικό πληθυσμό σε σχέση με όλο τον νομό η οποία ελάττωση είναι ίση με 15%, δηλαδή περνάμε από τους 5902 στους 5012 απασχολούμενους στον πρωτογενή τομέα.

Με βάση τα δημογραφικά στοιχεία της ίδιας δεκαετίας, το μεγαλύτερο μέρος των δήμων εμφανίζουν θετικά ποσοστά και μόνο τρεις από αυτούς αποκαλύπτουν μια μικρή πτώση της τάξης του 1-2 %. Μεγάλη ανάπτυξη παρουσιάζουν οι δήμοι των Φιλιατών, του Παραπόταμου, της Σαγιαδάς, και του Σουλίου όπου τα ποσοστά δείχνουν μια άνοδο του

8,2%, του 1,5%, του 10% και του 10,9% αντιστοίχως. Σε αντίθεση με την προηγούμενη δεκαετία όπου ήταν εμφανής μια πτώση σε όλα τα ποσοστά.

Οι δήμοι των Συβότων και του Πέρδικα βρίσκονται στην παραλιακή ζώνη οπότε η ανάπτυξη τους γίνεται με πιο γρήγορους ρυθμούς.

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			% ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
	1971	1981	1991	1971-1981	1981-1991	1971-1991
ΑΧΕΡΟΝΤΑΣ	2.200	2.236	2.190	1,64	-2,06	-0,45
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	8.313	10.336	11.608	24,34	12,31	39,64
ΜΑΡΙΓΑΡΗΤΙΟ	3.467	3.359	3.324	-3,12	-1,04	-4,12
ΠΑΡΑΜΥΘΙΑ	8.986	8.728	8.626	-2,87	-1,17	-4,01
ΠΑΡΑΠΟΤΑΜΟΣ	1.524	1.315	1.335	-13,71	1,52	-12,40
ΣΑΓΓΙΑΔΑ	2.028	1.886	2.074	-7,00	9,97	2,27
ΣΥΒΟΤΑ	2.186	2.196	2.617	0,46	19,17	19,72
ΦΙΛΙΑΤΕΣ	9.578	9.018	9.758	-5,85	8,21	1,88
ΠΕΡΔΙΚΑ	1.287	1.369	1.730	6,37	26,37	34,42
ΣΟΥΛΙ	1.115	835	926	-25,11	10,90	-16,95
ΣΥΝΟΛΟ ΝΟΜΟΥ	40.684	41.278	44.188	1,46	7,05	8,61

Πίνακας 7: Ο πληθυσμός της Θεσπρωτίας για κάθε δήμο ξεχωριστά
(Πηγή :ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Τέλος η πόλη της Ηγουμενίτσας από το 1971 μέχρι το 1981 δείχνει άνοδο της τάξεως του 24,3% ενώ την επόμενη δεκαετία ο ρυθμός ανάπτυξης μειώνεται κατά 12,3%. Από τα στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι το 1/3 του πληθυσμού της Θεσπρωτίας συγκεντρώνεται κυρίως σε πέντε δήμους όπου εγκαθίστανται περίπου 1000 κάτοικοι. Αυτοί οι δήμοι είναι: Ηγουμενίτσα, Νέα Σελεύκεια, Παραμυθιά, Φιλιάτες και Πέρδικα. Σ' αυτούς τους δήμους λοιπόν συγκεντρώνονται από το 1981 το 31% του πληθυσμού δηλαδή περίπου 12978 κάτοικοι, σε σύγκριση με τους 41278 κάτοικους όλου του νομού. Την επόμενη δεκαετία δηλαδή 81-91 έχουμε συγκεντρωμένο το 33% (14389 κάτοικους σε σύγκριση με τους 44188 όλου του νομού), σημειώνοντας έτσι την άνοδο του 11% για κάθε ένα δήμο και συνολική αύξηση με ποσοστό 7% για όλο τον νομό.

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991		ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1971- 1981 (%)		ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981- 1991 (%)	
	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙΚ ΟΣ.	ΑΓΡΟΤΙΚ ΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙ ΚΟΣ.	ΑΓΡΟΤΙΚ ΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙ ΚΟΣ.	ΑΓΡΟΤΙΚ ΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙ ΚΟΣ.	ΑΓΡΟΤΙΚ ΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙ ΚΟΣ.	ΑΓΡΟΤΙΚ ΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙ ΚΟΣ.	ΑΓΡΟΤΙΚ ΟΣ
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	11.700	29.578	28,3	71,7	12.168	32.020	27,50	72,50	17,94	-3,84	4,00	8,26
ΕΙΡΟΣ	107.836	216.705	33,2	66,8	137.911	201.817	40,60	59,40	9,21	2,42	27,89	-6,87
ΛΑΛΑ	6.785.075	2.955.342	69,7	30,3	7.349.434	2.910.466	71,60	28,40			8,32	-1,52

Πίνακας 8: Κατανομή του πληθυσμού ανάλογα με την αστικοποίηση την περίοδο 1981 -1991 (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Το ΑΕΠ της Ελλάδας, την δεκαετία 1981-1991 και στους τρεις παραγωγικούς τομείς υφίσταται μια μικρή πτώση. Από τα στοιχεία εμφανίζεται ότι το 1981 ο πρωτογενής τομέας έχει ένα ποσοστό ίσο με 18% όπου μετά από 10 χρόνια μειώνεται σταδιακά και αγγίζει το 17%. Στον δευτερογενή τομέα η πτώση είναι πιο εμφανής όπου το 1981 εμφανίζει ένα ποσοστό ίσο με 31% ενώ το 1991 το ποσοστό μειώνεται στο 27%. Αντίθετα ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει άνοδο στο ποσοστό περνώντας από το 52% στο 57% πάντα για την ίδια περίοδο.

	1981			1991		
	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ (%)	18	31	52	17	27	57
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ (%)	31,6	26,1	41,7	28,5	22,2	49,3
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ (%)	33,4	24,8	39,2	35,6	20,7	43,7
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ (%)	32,9	26,3	40,8	28,6	24,6	46,7
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (%)	26,8	27,3	45,9	21,1	22,5	56,4
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ (%)	40,9	24,3	34,9	36,6	21,5	41,9

Πίνακας 9: Το ΑΕΠ για κάθε παραγωγικό τομέα (σε εκατομμύρια δραχμές) για την Ήπειρο και την Θεσπρωτία. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Όσον αφορά το ΑΕΠ όλης της περιφέρειας, προκύπτει αυξανόμενο μόνο στον τριτογενή τομέα όπου το 81 κατέγραψε ένα ποσοστό ίσο με 41,7% και το 1991 άγγιξε το 49,3%. Για τους άλλους τομείς αποδεικνύεται μια απώλεια η οποία αναλύεται ως εξής, το 1981 τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι ο πρωτογενής τομέας από 31,6% πέφτει στο 28,5% το 1991, όσον αφορά τον δευτερογενή τομέα η κατάσταση εμφανίζεται όμοια του πρωτογενή αφού το ποσοστό μειώνεται από 26,1% σε 22,2% το 1991.

Ο νομός της Άρτας εμφανίζεται πιο ανεπτυγμένος στον πρωτογενή και τριτογενή τομέα όπου το ποσοστό του πρώτου μεγαλώνει και περνάει από το 33,4% στο 35,6%, το ποσοστό του τριτογενή μεγαλώνει και αυτό και περνάει από το 39,2% στο 43,7%. Στον δευτερογενή τομέα έχουμε μια σημαντική πτώση όπου από 24,8% περνάει στο 20,7%.

Για τον νομό της Θεσπρωτίας σημειώνεται μια ανοδική πορεία στον τριτογενή τομέα όπου την δεκαετία 81-91 το ποσοστό αυξήθηκε κατά 6 περίπου ποσοστιαίες μονάδες. Για τους υπόλοιπους τομείς έχουμε μείωση των ποσοστών όπου κατεβαίνουν για τον πρωτογενή από 32,9% σε 28,6% και για τον δευτερογενή από 26,3% σε 24,6%.

Κάνοντας ακόμα μια σύγκριση με τον νομό Ιωαννίνων παρατηρούμε μια ανοδική πορεία στον τριτογενή τομέα, όπου το ποσοστό αυξήθηκε από 45,9% σε 56,4% ενώ στους άλλους τομείς εμφανίζεται μείωση για τον πρωτογενή της τάξης του 5,7% και 4,8% για τον δευτερογενή τομέα.

Ο νομός της Πρέβεζας παρουσιάζει αύξηση 7% στο ΑΕΠ του τριτογενή τομέα ενώ η υπόλοιπη κατάσταση είναι ανάλογη με τον νομό Ιωαννίνων όπου εμφανίζεται πτώση του 4,3% για τον πρωτογενή και 2,8% για τον δευτερογενή. {Στοιχεία από ΕΣΥΕ}.

3 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Τα στατιστικά στοιχεία των τελευταίων 20 χρόνων παρουσιάζουν μια σημαντική αύξηση στον πληθυσμό.

3.1 ΘΕΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Η στρατηγική θέση της περιφέρειας σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα, επηρέασε την ανάπτυξη του πληθυσμού αλλά και της οικονομίας γενικότερα. Μετά την δεκαετία 1971-1981 εμφανίζεται μια αύξηση της τάξεως του 4,6% στον πληθυσμό, το οποίο ανταγωνίζεται το 11,1% όλης της χώρας. Την περίοδο που ακολουθεί, εμφανίζεται μια μικρή αύξηση για την περιφέρεια της Ηπείρου η οποία αγγίζει περίπου το 4,7% ενώ αντίθετα ο πληθυσμός όλης της Ελλάδας μειώνεται σημαντικά και το ποσοστό πέφτει στο 5,3%. Ο συνολικός πληθυσμός της περιφέρειας αυξάνεται την δεκαετία 1991-1999 όταν το ποσοστό της Ηπείρου είναι ίσο με 12,4% και όλης της χώρας 3,2%.

Από το 1991 μέχρι το 1999 ο νομός της Θεσπρωτίας και των Ιωαννίνων εμφανίζουν την μεγαλύτερη αύξηση όσον αφορά τον πληθυσμό, (ο πρώτος με ποσοστό 17,7% και ο δεύτερος με ποσοστό 15,6%). Επίσης, στον νομό της Πρέβεζας εμφανίζονται θετικά ποσοστά της τάξης του 8,5% και στην Άρτα της τάξης του 5,8%.

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
	1971	1981	1991	1999	1971-1981	1981-1991	1991-1999
ΕΛΛΑΔΑ	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.521.670	11,1	5,3	3,2
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	310.334	324.541	339.728	373.420	4,6	4,7	12,4
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	78.376	80.044	78.719	82.367	2,1	-1,7	5,8
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	40.684	41.278	44.188	50.456	1,5	7,0	17,7
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	134.688	147.304	158.193	177.996	9,4	7,4	15,6
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	56.586	55.915	58.628	62.601	-1,2	4,9	8,5

Πίνακας 10: Ο πληθυσμός της περιφέρειας για κάθε νομό από το 1971 μέχρι το 1999.

(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Όσον αφορά την κατανάλωση της ενέργειας, καταγράφεται μια θετική μεταβολή. Κατά την δεκαετία 81-91 η κατανάλωση της ηλεκτρικής ενέργειας αυξάνεται πολύ σημαντικά και περνάει από το 38% στο 55% σε όλη την Ελλάδα. Κάνοντας μια λεπτομερή ανάλυση προκύπτει ότι η οικιακή χρήση περνάει από το 53% στο 68%, ενώ του παραγωγικού τομέα περνάει από το 32% στο 48%.

Την περίοδο από το 1991 μέχρι το 1997 τα ποσοστά του νομού Θεσπρωτίας συγκρινόμενα με όλη την χώρα, εμφανίζονται σταθερά. Η μεγαλύτερη παραγωγική κατανάλωση για την Ήπειρο, προκύπτει στον νομό της Πρέβεζας ενώ η μεγαλύτερη κατανάλωση ενέργειας για οικιακή χρήση καταγράφεται στο νομό των Ιωαννίνων.

Ο νομός της Άρτας ταξινομείται τελευταίος και ακολουθεί με σταθερή πορεία ο νομός της Θεσπρωτίας. *{ Στατιστικά στοιχεία από την ΕΣΥΕ, επεξεργασία δική μου }*

	1981			1991			1997		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΟΙΚΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΟΙΚΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΟΙΚΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ
ΕΛΛΑΔΑ	2.083	1.477	606	3.209	2.161	1.048	3.483	2.310	1.173
ΗΠΕΙΡΟΣ	798	476	322	1.756	1.043	713	1.900	1.138	762
ΗΠΕΙΡΟΣ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	38	32	53	55	48	68	55	49	65
ΑΡΤΑ	599	340	259	1.494	857	637	1.665	970	695
ΑΡΤΑ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	29	23	43	47	40	61	48	42	59
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	630	344	286	1.435	775	660	1.840	1.128	712
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	30	23	47	45	36	63	53	49	61
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	951	575	376	1.884	1.097	787	1.948	1.127	821
ΙΩΑΝΝΙΝΑ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	46	39	62	59	51	75	56	49	70
ΠΡΕΒΕΖΑ	804	509	295	2.007	1.349	658	2.123	1.399	724
ΠΡΕΒΕΖΑ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	39	34	49	63	62	63	61	61	62

Πίνακας 11: Κατανάλωση ενέργειας από το 1981 μέχρι το 1997 για όλη την περιφέρεια (σε Kwh) (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

3.2 ΑΡΝΗΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Την περίοδο από το 1981 μέχρι το 1991 το ποσοστό ανάπτυξης της περιφέρειας προκύπτει ίσο με 0,54% σε αντίθεση με το ποσοστό όλης της Ελλάδας το οποίο αγγίζει το 0,97%. Από το 1991 μέχρι το 1994, το ποσοστό για την περιφέρεια βρίσκεται στο 0,10% και όλης της χώρας στο 0,22%. Την ίδια χρονική περίοδο ο νομός της Θεσπρωτίας με ποσοστό 0,37% και η Πρέβεζα με 0,31% εμφανίζουν αύξηση του ενεργού πληθυσμού, έπειτα ακολουθεί ο νομός των Ιωαννίνων με 0,17% ενώ αντίθετα στον νομό της Άρτας προκύπτει μείωση της τάξης του 0,39%. Μεταξύ του 94 και του 98, ο συνολικός ενεργός πληθυσμός της περιφέρειας μειώνεται κατά 0,67% ενώ ο ενεργός πληθυσμός όλης της Ελλάδας αυξάνεται κατά 1,2%.

	1981	1991	1994	1998	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981 - 1991 (%)	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1991 - 1994 (%)	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1994 - 1998 (%)
ΕΛΛΑΔΑ	3.543.797	3.886.157	3.970.000	4.445.700	0,97	0,22	1,20
ΠΑΡ ΗΠΕΙΡΟΥ	117.852	124.235	125.475	117.100	0,54	0,10	-0,67
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	30.883	27.775	26.705		-1,01	-0,39	
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	13.939	16.146	16.747		1,58	0,37	
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	52.968	57.533	58.536		0,86	0,17	
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	20.062	22.781	23.487		1,36	0,31	

Πίνακας 12 : Ενεργός πληθυσμός για την περιφέρεια Ηπείρου από το 1981 μέχρι το 1998 (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Το ποσοστό της ανεργίας, όσον αφορά την περιφέρεια, αυξάνεται κατά την περίοδο 81-98. Το ποσοστό προκύπτει υψηλότερο σε σχέση με το ποσοστό όλης της χώρας. Σε αντίθεση, μεταξύ του 94-98 το ποσοστό της ανεργίας για την περιφέρεια είναι πιο χαμηλό. Το 1998 αγγίζει το 13,6% και ανταγωνίζεται το 10,8% της υπόλοιπης Ελλάδας.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του 1994, το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας (12%) εμφανίζεται στα Ιωάννινα, ακολουθεί η Άρτα και η Θεσπρωτία με 10,1% και τέλος η Πρέβεζα με 9,2%.

	1981	1991	1994	1998
ΕΛΛΑΔΑ	4,4	8,1	9,6	10,8
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	5,5	10,5	10,8	13,6
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	5,8	10,1	10,1	
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	6,1	10,2	10,1	
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	5,2	11,4	12,0	
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	5,4	9,3	9,2	

Πίνακας 13: Ποσοστό ανεργίας στην Ήπειρο κατά την περίοδο 1981-1998
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Το ΑΕΠ της περιφέρειας μεταξύ του 1981-1991 μειώνεται κατά τρεις ποσοστιαίες μονάδες και περνάει από το 79% στο 76%, αυτή την πτώση την παρουσιάζουν και οι τέσσερις νομοί. Στην συνέχεια, το ΑΕΠ παραμένει σταθερό μέχρι το 1995, συγκρινόμενο πάντα με τον μέσο όρο όλης της χώρας, όπου η μεγαλύτερη μεταβολή εμφανίζεται στην Πρέβεζα με 83% και η μικρότερη στην Θεσπρωτία με 62%.

Οι νομοί των Ιωαννίνων και της Άρτας παρουσιάζουν ποσοστά του 69% και 70% αντιστοίχως. { Στατιστικά στοιχεία από την ΕΣΥΕ, επεξεργασία δική μου }

	ΑΕΠ (% ΧΩΡΑΣ)			ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981-1991 (%)	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1991-1995 (%)
	1981	1991	1995		
ΝΟΜ. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	76,0	71,0	62,0	-6,8	-12,8
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	79,0	76,0	71,0	-3,3	-7,1
ΕΛΛΑΔΑ	100	100	100	-	-

Πίνακας 14: Το ΑΕΠ της περιφέρειας Ηπείρου κατά την περίοδο 1981-1995.
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

3.3 ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Την περίοδο μεταξύ του 1981 και του 1995, μπαίνουν τα θεμέλια για την παραγωγική ανάπτυξη της περιφέρειας, και το ΑΕΠ διαιρείται σε τρεις οικονομικούς και παραγωγικούς τομείς. Η συμμετοχή του πρωτογενή τομέα, μειώνεται σ' αυτή την δεκαπενταετία από 31,6% σε 25%. Την ίδια περίοδο ο νομός της Άρτας παρουσιάζει μείωση, και το ποσοστό της περνάει από το 33,4% στο 31,6%. Οι πιο σημαντικές πτώσεις καταγράφονται στους άλλους τρεις νομούς όπου η Θεσπρωτία περνάει από το 32,9% στο 25,2%, τα Ιωάννινα από 26,8% στο 18,3% και τέλος η Πρέβεζα από 40,9% στο 32,5%.

Καταγράφεται μια αύξηση στην συμμετοχή του ΑΕΠ του τριτογενή τομέα (από 41,7% σε 55%) ενώ η μεταβολή του ΑΕΠ για τον δευτερογενή τομέα μειώνεται κατά έξι περίπου ποσοστιαίες μονάδες (από 26,1% σε 20%).

Την πιο σημαντική άνοδο, στον τριτογενή τομέα εμφανίζει ο νομός των Ιωαννίνων όπου το ποσοστό περνάει από το 45,9% στο 61,7%. { Στατιστικά στοιχεία από την ΕΣΥΕ, επεξεργασία δική μου}.

	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ			ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ			ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ		
	1981	1991	1995	1981	1991	1995	1981	1991	1995
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ (%)	18	17	14	31	27	24	52	57	62
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ (%)	31,6	28,5	25,0	26,1	22,2	20,0	41,7	49,3	55,0
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ (%)	33,4	35,6	31,6	24,8	20,7	19,1	39,2	43,7	49,3
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ (%)	32,9	28,6	25,2	26,3	24,6	22,2	40,8	46,7	52,6
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (%)	26,8	21,1	18,3	27,3	22,5	20,0	45,9	56,4	61,7
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ (%)	40,9	36,6	32,5	24,3	21,5	19,6	34,9	41,9	47,9

Πίνακας 15: Το ΑΕΠ της περιφέρειας και των υπόλοιπων νομών, για κάθε παραγωγικό τομέα μεταξύ του 1981-1995. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Η μέθοδος της τομεακής ανάλυσης, παρουσιάζει την αναγκαιότητα επέμβασης στους τομείς για τους οποίους η περιφέρεια διαθέτει πολλά πλεονεκτήματα.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη είναι: η γεωγραφική θέση, οι πόλοι ανάπτυξης, το δίκτυο των υποδομών, οι κλιματολογικές συνθήκες και τα κίνητρα ανάπτυξης.

Είναι απαραίτητο σ' αυτό το σημείο να ελέγξουμε αυτούς τους παράγοντες. *{Πρόγραμμα Ρ.Ι.Σ.Ε. Γ.Γ. , Περιφέρεια Ηπείρου}*.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης που επηρεάζουν τους τοπικούς παράγοντες, της περιφέρειας Ηπείρου εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα.

	ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ		ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	
	ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝ.	ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝ.	ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝ.	ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝ.
<i>A-ΓΕΝΗΣ</i>	+	-	-	-	-	-	-	+
<i>B-ΓΕΝΗΣ</i>	-	-	-	+	-	-	-	+
<i>Γ-ΓΕΝΗΣ</i>	+	-	+	+	+	-	+	+

Πίνακας 16 :Αποτελέσματα της τομεακής ανάλυσης και των τοπικών παραγόντων για όλη την περιφέρεια. (Πηγή:περιφέρεια Ηπείρου, Επεξεργασία δική μου)

Οι συνέπειες είναι:

- ❖ Συγκρίνοντας τους τρεις τομείς προκύπτει ότι ο πρωτογενής και ο δευτερογενής τομέας παρουσιάζουν μια αρνητική τάση.
- ❖ Στον πρωτογενή τομέα η Άρτα εμφανίζει μια τομεακή ανάλυση θετική ενώ οι τοπικοί παράγοντες είναι αρνητικοί. Θετικούς τοπικούς παράγοντες συναντάμε στην Πρέβεζα όπου η ανάλυση είναι αρνητική στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα. Οι νομοί των Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας εμφανίζουν στην τομεακή ανάλυση για τον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα, δυσμενή κατάσταση καθώς και οι τοπικοί παράγοντες είναι αρνητικοί για τον πρωτογενή, θετική όμως εμφανίζεται η εικόνα στον τριτογενή τομέα.
- ❖ Ο δευτερογενής τομέας προκύπτει λίγο- πολύ αρνητικός για όλη την Ήπειρο
- ❖ Γενικά, η κατάσταση εμφανίζεται θετικά για τον τριτογενή τομέα. Η Θεσπρωτία και η Πρέβεζα παρουσιάζουν θετικά ποσοστά στην τομεακή ανάλυση και τους

τοπικούς παράγοντες. Σε αντίθεση, η Άρτα και τα Ιωάννινα εμφανίζουν θετική τομεακή ανάλυση και αρνητικούς τοπικούς παράγοντες. Αυτά τα αποτελέσματα προσδιορίζουν τις γενικές κατευθύνσεις για μια στρατηγική ανάπτυξη είτε σε περιφερειακό επίπεδο είτε σε επίπεδο νομού.

- ⊗ Οι νομοί της Θεσπρωτίας και της Πρέβεζας παρουσιάζουν δυναμικότητα και προοπτικές ανάπτυξης στον τριτογενή τομέα. Γι' αυτούς τους δυο νομούς ο τουρισμός εμφανίζει σημαντική αύξηση, ενώ ο νομός Θεσπρωτίας με τα μεγάλα έργα μεταφορών θα πετύχει οφέλη στο τριτογενή τομέα. Υπάρχουν πολλές προοπτικές ανάπτυξης για τους δυο αυτούς νομούς και αυτό οφείλεται στον ανταγωνισμό που θα δημιουργηθεί με την ολοκλήρωση των υποδομών μεταφοράς. Ο πρωτογενής τομέας θα αναβαθμιστεί στην περιοχή της Πρέβεζας αν αξιολογηθούν και αναβαθμιστούν οι τοπικοί παράγοντες.
- ⊗ Οι νομοί των Ιωαννίνων και Άρτας είναι προβληματικοί. Ο πρώτος με τα στοιχεία που τον καθιστούν ως ένα σημαντικό κέντρο υπηρεσιών και διοικήσεων, αποδεικνύει ότι έχει προοπτικές ανάπτυξης τόσο για τον ίδιο αλλά και για όλη την περιφέρεια. Τα μεγάλα οδικά έργα θα ενισχύσουν τα πλεονεκτήματα της πόλης και θα λειτουργήσουν ως θετικοί τοπικοί παράγοντες για τον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα. Ο δεύτερος παρουσιάζει, όπως προκύπτει από την τομεακή ανάλυση, προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης και στον πρωτογενή αλλά και στον τριτογενή τομέα.
- ⊗ Οι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν όλους τους παραγωγικούς τομείς είναι οι υποδομές μεταφοράς. *{Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την περιφέρεια της Ηπείρου, 2000-2006}*

3.4 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Τα δημογραφικά στοιχεία και τα στοιχεία κατανάλωσης του ηλεκτρικού ρεύματος, που αφορούν την Ήπειρο και συγκρίνονται με το σύνολο της Ελλάδας προκύπτουν θετικά ενώ οι δείκτες του ΑΕΠ, του ενεργού πληθυσμού και της ανεργίας, εμφανίζονται λιγότερο θετικοί την ίδια χρονική περίοδο.

Η εξέλιξη των έργων της περιφέρειας λαμβάνει χώρα, με την δεύτερη χρηματοδοτική φάση από την πλευρά της ευρωπαϊκής ένωσης, κατά την διάρκεια μεταξύ του 1994 και του 1999, στην πραγματικότητα οι φάσεις της ευρωπαϊκής χρηματοδότησης είναι τρεις, μια πριν το 1994, ακολουθεί η δεύτερη την περίοδο 94-99 και η Τρίτη περιλαμβάνει το 2000 μέχρι το 2006.

Η δεύτερη και η τρίτη χρηματοδοτικές φάσεις, προκύπτουν οι σημαντικότερες αφού δια μέσου αυτές θα προκύψει η ανάπτυξη της Ελλάδας και της περιφέρειας. Είναι προφανές ότι με το πέρασμα των χρόνων οι προοπτικές ανάπτυξης θα αυξάνονται ολοένα και πιο πολύ. *{Βιβλίο: Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική ανάπτυξη, Τσέσης Σ.}*

Ο ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ περνάει από το 2,4% το 1996 στο 4,3% το 2002. προβλέπεται οπότε ότι το ποσοστό της ανεργίας θα περάσει από το 8,7% το 2002 στο 6% το 2006. Αυτό θα ισχύσει και για την περιφέρεια της Ηπείρου. Εξαιτίας των χρηματοδοτήσεων θα επιλυθούν τα προβλήματα τα οποία προκάλεσαν αυτή την σημαντική καθυστέρηση στην ανάπτυξη.

Η καθυστέρηση στην ανάπτυξη οφείλεται σε δυο παράγοντες: στην απομάκρυνση της περιφέρειας σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα και στην παραδοσιακή πολιτική δομή.

Το αποτέλεσμα αυτών των δυο παραγόντων ήταν η δημιουργία μιας φτωχής οικονομίας χωρίς ανταγωνισμό και εσωτερικές εμπορικές συναλλαγές. Η απομόνωση οφείλεται κυρίως στα φυσικά εμπόδια που χωρίζουν από την μια πλευρά την Ήπειρο από την βόρεια Ελλάδα δια μέσου των οροσειρών της Πίνδου και από την άλλη λόγω της έλλειψης των οδικών υποδομών χωρίζεται η Ήπειρος από την δυτική και κεντρική Ελλάδα. *{Βιβλίο: ταξίδι στην Ελλάδα, Ρικεβίλ}*

Η παραγωγική δομή της περιφέρειας, οφείλεται κυρίως στον πρωτογενή τομέα όπου κατά τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται μια μείωση στην οικονομία και στην απασχόληση της περιοχής, η οποία προκαλεί ένα αρνητικό αποτέλεσμα σε σχέση με την

υπόλοιπη Ελλάδα. Οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις που αφορούν την πραγματοποίηση έργων, συχνά καθυστερούν και αυτό έχει ως συνέπεια την καθυστέρηση της ανάπτυξης. Την ίδια στιγμή οι χρηματοδοτήσεις προκαλούν μια άνοδο στο εισόδημα και στην απασχόληση σε σχέση με την πραγματοποίηση των έργων τα οποία προϋποθέτουν μια προσωρινή οικονομική εξέλιξη. Το μεγαλύτερο μέρος των χρηματοδοτήσεων αφορούν έργα μικρής σημασίας τα οποία δεν προκαλούν σημαντικές αλλαγές στην οικονομία της περιφέρειας.

Με τις τρεις χρηματοδοτικές φάσεις της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας θα ολοκληρωθούν τα πιο μεγάλα και σημαντικά έργα, εθνικού και περιφερειακού ενδιαφέροντος, η Ήπειρος θα βγει από την απομόνωση και θα είναι ένας κόμβος σύνδεσης ανάμεσα στην Ελλάδα, την Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Τα έργα αυτά είναι: η Εγνατία οδός, ο δυτικός άξονας, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, το τούνελ Άκτιο- Πρέβεζα, ο νέος αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε., η γέφυρα του Ρίου –Αντιρρίου μέσα από την οποία η περιφέρεια θα συνδεθεί με την Πελοπόννησο και την Αθήνα. Τα έργα αυτά μαζί με τις θετικές αξίες της Ελλάδας υπόσχονται μια οικονομική ανάπτυξη είτε σε περιφερειακό επίπεδο είτε σε εθνικό επίπεδο. Με την αποπεράτωση των έργων ο νομός της Θεσπρωτίας θα κατέχει μια πλεονεκτική θέση και μέσω του λιμανιού της θα γίνει η σημαντικότερη πύλη της Ελλάδας προς την κεντρική- δυτική Ευρώπη, αλλά και προς την Αλβανία και τα Βαλκάνια. *{Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την Περιφέρεια της Ηπείρου 2000-2006}* Στον χάρτη που ακολουθεί εμφανίζεται η γεωγραφική θέση της Θεσπρωτίας σε σχέση με τον εθνικό και ευρωπαϊκό χώρο. Ο νομός της Θεσπρωτίας εμφανίζεται ως μια ‘‘πύλη’’ προς την δύση και την κεντρική Ευρώπη, και επίσης ως ένας κόμβος σύνδεσης ανάμεσα στην Ανατολή και την Δύση, ο οποίος θα ενώσει μέσω των σύγχρονων μεταφορών το νότιο-δυτικό τμήμα της Ευρώπης (Ισπανία) με την Ασία και την Κωνσταντινούπολη.



Φωτογραφία 12: Αξιολόγηση των προοπτικών ανάπτυξης προβλεπόμενες από την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (Πηγή: Χωροταξικό σχέδιο, Επεξεργασία δική μου)

Η Θεσπρωτία αποτελεί ένα σημαντικό σημείο στον βόρειο-δυτικό άξονα, ο οποίος προκύπτει ως ένας διάδρομος ανάπτυξης, που ξεκινάει από την Πελοπόννησο και καταλήγει στο Μόναχο περνώντας κατά μήκος της Αδριατικής. Σε εθνικό επίπεδο η Θεσπρωτία εμφανίζεται ως ένας κόμβος μέγιστης σημασίας επειδή συνδέει δια μέσου της Εγνατίας το ανατολικό με το δυτικό τμήμα της χώρας.

4. ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ – ΑΕΠ

4.1 ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο ενεργός πληθυσμός του νομού Θεσπρωτίας είναι συνεχή αύξηση από το 1981 μέχρι το 1994, όντως το 1981 καταγράφει ένα ποσοστό απασχόλησης ίσο με 33,8%, το 1991 το ποσοστό αγγίζει το 36,5% και το '94 φτάνει στο 37,3%. Αυτή η αύξηση πραγματοποιείται πολύ γρήγορα σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα που παρουσιάζει 36,4% το 1981 και 38,1% το 1994. η υπόλοιπη περιφέρεια σε αντίθεση παρουσιάζει μια σταθερή κατάσταση κατά την ίδια περίοδο. Το ίδιο συμβαίνει και για τον ενεργό πληθυσμό της Θεσπρωτίας που παρουσιάζει ένα ποσοστό της τάξης του 37,3%, το οποίο είναι πολύ κοντά στο εθνικό ποσοστό (38,1%) και μεγαλύτερο από το ποσοστό όλης της περιφέρειας (36,6%) αυτά καταγράφονται για το 1994.

Μετά το 94 η κατάσταση διαφοροποιείται και ο πληθυσμός της Ηπείρου μειώνεται από 36,6% σε 31,45 (1998) ενώ αυξάνεται το εθνικό ποσοστό σε 42,3%.

	1981	1991	1994	1998
Ελλάδα	36,4	37,9	38,1	42,3
Περιφέρεια Ηπείρου	36,3	36,6	36,6	31,4
Νομός Θεσπρωτίας	33,8	36,5	37,3	-

Πίνακας 17: Ποσοστό του ενεργού πληθυσμού της Ελλάδας, της περιφέρειας, και του Νομού Θεσπρωτίας την περίοδο 1981-1998 (Πηγή ΕΣΥΕ, *Επεξεργασία δική μου*)

Ο τομέας της απασχόλησης αυξάνεται για τον Νομό της Θεσπρωτίας σε ρυθμούς πολύ γρήγορους την χρονολογική περίοδο 1981-1994, σε σχέση πάντα με τους ρυθμούς της Ελλάδας και όλης της περιφέρειας Ηπείρου. Στον επόμενο πίνακα βλέπουμε ότι την δεκαετία '81-'91 ο τομέας της απασχόλησης αυξάνεται κατά 1,08% σε αντίθεση με την περιφέρεια που μειώνεται σε 0,02%. Το ποσοστό της Ελλάδας την ίδια περίοδο αυξάνεται κατά 0, 50%.

Από το 91 μέχρι το 94 η Θεσπρωτία παρουσιάζει ετήσια άνοδο της τάξης του 0,37% σε αντίθεση με τις μικρές αυξήσεις που παρουσιάζουν η περιφέρεια (0,07%) και η υπόλοιπη

Ελλάδα (0.05%). Ο ίδιος νομός τα τελευταία χρόνια χαρακτηρίζεται από μια σημαντική μείωση σε σύγκριση με τους άλλους νομούς της περιφέρειας. Μετά το 94 σε όλη την περιφέρεια το ποσοστό της απασχόλησης μειώνεται κατά 0,96% ενώ το ίδιο εθνικό ποσοστό σημειώνει άνοδο της τάξεως του 1,05%. Η απασχόληση είναι ένας σημαντικός τομέας, αφού καθορίζει την διανομή του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων στον χώρο.

	1981	1991	1994	1998	Ετήσια μεταβολή 81-91 (%)	Ετήσια μεταβολή 91-94 (%)	Ετήσια μεταβολή 94-98 (%)
Ελλάδα	3.388.518	3.571.957	3.590.000	3.967.200	0,54	0,05	1,05
Ήπειρος	111.360	111.136	111.907	101.200	-0,02	0,07	-0,96
Άρτα	29.080	24.974	24.001		-1,41	-0,39	
Θεσπρωτία	13.088	14.505	15.048		1,08	0,37	
Ιωάννινα	50.222	50.997	51.536		0,15	0,11	
Πρέβεζα	18.970	20.660	21.322		0,89	0,32	

Πίνακας 18: Η απασχόληση στην περιφέρεια Ηπείρου 1981-1998
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Στον δήμο της Ηγουμενίτσας σημειώνεται μια μεγάλη συγκέντρωση του πληθυσμού, κυρίως όμως, στους δήμους της Παραμυθιάς και των Φιλιατών φαίνεται ότι η απασχόληση των δυο δήμων αγγίζει το 68% του συνόλου της Ηγουμενίτσας. Στον δήμο του Αχέροντα συγκεντρώνεται ένα μεγάλο μέρος της απασχόλησης που ξεκινάει από το 64% και ανταγωνίζεται ένα 32% προερχόμενο από τους Φιλιάτες μόνο όσον αφορά τον πρωτογενή τομέα. Στον τριτογενή τομέα μεγάλη εξέλιξη παρουσιάζει ο δήμος της Ηγουμενίτσας όπου καλύπτει το 59,8%. Στον ίδιο τομέα πάντα σημειώνεται 17% για τον δήμο της Σαγιάδας και 37% για τον δήμο της Παραμυθιάς. Τέλος στον δήμο του Παραπόταμου εμφανίζεται οικονομική ανάπτυξη κυρίως στον δευτερογενή τομέα που αγγίζει το 33,1%.

Κατά την δεκαετία 80-90 ο αριθμός των ανέργων διπλασιάζεται και το ποσοστό της ανεργίας περνάει από το 6,1% στο 10,2%, γεγονός που επηρέασε την ανάπτυξη της περιοχής. Την ίδια περίοδο η περιφέρεια της Ηπείρου στο σύνολο της σημειώνει και

αυτή αύξηση της ανεργίας η οποία 10,8 περνάει από το 5,5 % στο 10,5%. Όμοια είναι και η κατάσταση για όλη την Ελλάδα όπου η ανεργία φτάνει στο 8,1%.

Την περίοδο ανάμεσα στο 1991 και στο 1994 η ανεργία στην Θεσπρωτία μειώνεται κατά 0,01% σε αντίθεση με όλη την περιφέρεια όπου αυξάνεται κατά 0,3% ενώ στην υπόλοιπη Ελλάδα αυξάνεται κατά 1,5% την ίδια τετραετία. *{Στοιχεία από ΕΣΥΕ}*

	1981	1991	1994	1998
Ελλάδα	4,4	8,1	9,6	10,8
Ήπειρος	5,5	10,5	10,8	13,6
Θεσπρωτία	6,1	10,2	10,1	-

Πίνακας 19: Ποσοστό ανεργίας για την Ήπειρο την περίοδο 81-98

(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

4.2 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ

Η παραγωγικότητα την δεκαετία 1981-1991 όσον αφορά την περιφέρεια παραμένει σταθερή στο 80% ενώ μειώνεται στο 73% από το 1991 μέχρι το 1994. Σ' αυτή την περίοδο (81-91) η Άρτα και η Πρέβεζα σημειώνουν μια θετική εξέλιξη στην απασχόληση η οποία όμως μειώνεται από το 91 μέχρι το 94. Ο νομός της Θεσπρωτίας αυτή την δεκαετία (81-91) βρίσκεται στην τελευταία θέση όσον αφορά την παραγωγικότητα συγκρινόμενη πάντα με το σύνολο της περιφέρειας, μετά το 94 σημειώνει άνοδο στον τομέα που φτάνει στο 67,1%.

Αναλύοντας κάθε τομέα ξεχωριστά προκύπτει ότι στην περιφέρεια το 1981 αναπτύσσεται ο πρωτογενής τομέας με ένα ποσοστό ίσο με 92,7%, ακολουθεί ο τριτογενής με 84,6% και τέλος ο δευτερογενής με 82,7%. Το 1991 αλλάζει λίγο η κατάσταση καθώς σημειώνεται στον τριτογενή τομέα μια αύξηση της τάξεως του 0,9% ενώ μειώνεται ο πρωτογενής κατά 9,3% και ο δευτερογενής κατά 10,8% για την περιφέρεια.

Η Θεσπρωτία το 81 παρουσιάζει στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα ένα αξιόλογο ποσοστό της τάξεως του 95,4% και ακολουθεί ο τριτογενής τομέας με 86,5%. Το 91 σημειώνει σημαντική μείωση σε όλους τους παραγωγικούς τομείς. Στον πρωτογενή έχουμε μείωση κατά 27,8%, στον δευτερογενή μείωση κατά 21,8% και τέλος στον τριτογενή μείωση κατά 1,9%. {Στοιχεία από ΕΣΥΕ}

		ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ (% ΧΩΡΑΣ)		ΜΕΤΑΒΟΛΗ 81-91 (%)
		1981	1991	
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	95,4	68,9	-27,8
	ΗΠΕΙΡΟΣ	92,7	84,1	-9,3
	ΕΛΛΑΔΑ	100	100	-
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	95,4	74,6	-21,8
	ΗΠΕΙΡΟΣ	82,7	73,8	-10,8
	ΕΛΛΑΔΑ	100	100	-
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	86,5	84,9	-1,9
	ΗΠΕΙΡΟΣ	84,6	85,4	0,9
	ΕΛΛΑΔΑ	100	100	-

Πίνακας 20 :Παραγωγικότητα για κάθε τομέα 1981-1991
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

4.3 ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Οι δημόσιες επενδύσεις της δεκαπενταετίας 1981-1995 παρουσιάζουν μια μείωση για την περιφέρεια, όπου το 1981 καταγράφει ένα ποσοστό ίσο με 6,7% ενώ το 1991 καταγράφεται ποσοστό της τάξεως του 5,8%. Ανάμεσα στην 91 και στο 94 το ποσοστό μειώνεται ακόμα και φτάνει στο 4,9%.

Η πιο σημαντική πτώση εμφανίζεται στον Νομό των Ιωαννίνων όπου το καταγραφόμενο ποσοστό είναι 68,3% το 1981 και πέφτει στο 44,2% το 1995. Οι υπόλοιποι τρεις νομοί της περιφέρειας παρουσιάζουν αύξηση κυρίως στις δημόσιες επενδύσεις. Μια μικρή αύξηση καταγράφεται για τον Νομό της Θεσπρωτίας όπου το 81 κατέγραφε 10,4% των επενδύσεων ενώ το 1995 το ποσοστό άγγιζε μόλις το 12,4%, προκύπτει δηλαδή ότι έχουμε μια αύξηση του 2%. Η γεωγραφική θέση της Θεσπρωτίας απασχολεί τους ευρωπαίους επενδυτές κυρίως την χρονική περίοδο 1987-1999.

Την ίδια περίοδο υπάρχει αύξηση στις επενδύσεις εξωτερικών κεφαλαίων που αγγίζουν το 10,2% σε αντίθεση πάντα με τους άλλους νομούς της περιφέρειας Ηπείρου. Αυτή η αύξηση του νομού Θεσπρωτίας προέρχεται από επενδυτικά προγράμματα που αφορούν κυρίως, υποδομές μεταφορών (αυτοκινητόδρομος Εγνατία) και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Αυτά τα δυο έργα είναι πολύ σημαντικά για την ανάπτυξη της περιφέρειας και για την λειτουργικότητα της πόλης.

Στον τομέα των ιδιωτικών επενδύσεων η ανάπτυξη της περιφέρειας εμφανίζεται σταθερή σε σύγκριση με όλη την χώρα με ποσοστό ίσο με 3,5%.Μια αύξηση σημαντική παρουσιάζει ο Νομός της Πρέβεζας η οποία ξεκινάει από 16,4% και φτάνει μέχρι το 35,3%. Η Άρτα εμφανίζει μια σοβαρή μείωση και το ίδιο ισχύει και για τους άλλους δυο Νομούς οι οποίοι χαρακτηρίζονται από ελάττωση περίπου 4%.*{Στοιχεία από ΕΣΥΕ}*

	1981		1991		1995	
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %
ΕΛΛΑΔΑ		100		100		100
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	100	6,71	100	5,79	100	4,93
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	8,49	0,57	14,51	0,84	15,62	0,77
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	10,43	0,70	12,95	0,75	12,37	0,61
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	68,26	4,58	53,54	3,10	44,22	2,18
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	12,82	0,86	19,17	1,11	27,79	1,37

Πίνακας 21: Ποσοστό των ιδιωτικών και δημοσίων επενδύσεων κατά τη χρονική περίοδο 81-95 (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	1982-1991			1990-1995		
	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧΜΕΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧΜΕΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %
ΕΛΛΑΔΑ	433.480		100	116.353		100
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	15.326	100	3,54	4.092	100,0	3,52
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	2.368	15,45	0,55	191	4,67	0,16
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	2.846	18,57	0,66	604	14,76	0,52
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	7.599	49,58	1,75	1.843	45,04	1,58
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	2.515	16,41	0,58	1.443	35,26	2,24

Πίνακας 22 :Ιδιωτικές επενδύσεις για την Ήπειρο (σε εκατομμύρια Δραχμές)
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

5. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ

Η Περιφέρεια Ηπείρου χαρακτηρίζεται από την θέση της και από την γεωγραφική της μορφή, όπως επίσης και από την μεγάλη απόσταση που την χωρίζουν από τα μεγάλα παραγωγικά και καταναλωτικά κέντρα.

Βρίσκεται στο βόρειο-δυτικό τμήμα της Ελλάδας και βρέχεται από το Ιόνιο πέλαγος. Στο ανατολικό τμήμα συνορεύει με την Μακεδονία, την Θεσσαλία και στα δυτικά εκτείνεται μέχρι τον Αμβρακικό κόλπο, και συνορεύει με την Αλβανία από τον Βορρά. Η περιφέρεια της Ηπείρου περιλαμβάνει τέσσερις νομούς (Άρτα, Πρέβεζα, Ιωάννινα, Θεσπρωτία), όπου πρωτεύουσα της είναι τα Ιωάννινα. Η συνολική έκταση της είναι 9203 km² και καλύπτει το 6,7% του εθνικού εδάφους. Πρόκειται για μια ζώνη υπό-πληθυσμιακή αφού παρουσιάζει περίπου 38 κατοίκους / km² αντί των 78 κατοίκων / km² της υπόλοιπης Ελλάδας. *{εγκυκλοπαίδεια Επιστήμη και Ζωή}*

Οι μοναδικές αγροτικές περιοχές βρίσκονται στους νομούς της Άρτας και της Πρέβεζας όπου και παρουσιάζονται δυο σημαντικά ποτάμια για όλη την περιφέρεια, αυτά είναι ο ποταμός Καλαμάς και ο ποταμός του Αχέροντα. Οι οροσειρές της Πίνδου χωρίζουν την Ήπειρο από την δυτική Μακεδονία και από την Θεσσαλία, και δημιουργούν έτσι ένα φυσικό εμπόδιο για την ανάπτυξη των υποδομών η οποία προκύπτει ανικανοποιητική, φέρνοντας έτσι την Ήπειρο σε απομόνωση.

Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά έχουν επηρεάσει αρνητικά την εξέλιξη της. Η οικονομία της βασίζεται κυρίως στον επενδυτικό τομέα ο οποίος δεν είναι ικανός να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας που θα επιφέρουν την εξέλιξη.

Η πόλη της Ηγουμενίτσας και της Πρέβεζας χαρακτηρίζονται κυρίως από έργα τουριστικής ανάπτυξης και από θαλάσσιες υποδομές. Η δημιουργία του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και της Πρέβεζας αυξάνουν την παραγωγική διαδικασία αυτών των δυο κέντρων όπου με την σειρά τους αυξάνουν τον τουρισμό και τις υπηρεσίες. *{Χωροταξική πρόταση της παραλιακής ζώνης του Ιονίου Πελάγους για τους νομούς της Πρέβεζας και της Θεσπρωτίας}*

5.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

Η ανάπτυξη στην περιφέρεια της Ηπείρου χαρακτηρίζεται υποβαθμισμένη σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες της Ελλάδας και για τον λόγο αυτό βρίσκεται στο επίκεντρο της ευρωπαϊκής ένωσης όσον αφορά την ανάπτυξη της, καθώς επίσης προκύπτει η φτωχότερη των περιφερειών και σε όλη την Ευρώπη. Η δεύτερη και η τρίτη φάση των ευρωπαϊκών επιχορηγήσεων (ΚΠΣ) αφορούν κυρίως την εξέλιξη των υποδομών όπου και καλύπτουν το 70% του συνολικού κόστους.

Στις πιο μεγάλες περιφέρειες παρουσιάζεται, μεγάλη συγκέντρωση του πληθυσμού και των επιχειρήσεων, και αυτό έχει ως συνέπεια μια δυνατή αγορά που εξελίσσεται πολύ γρήγορα.

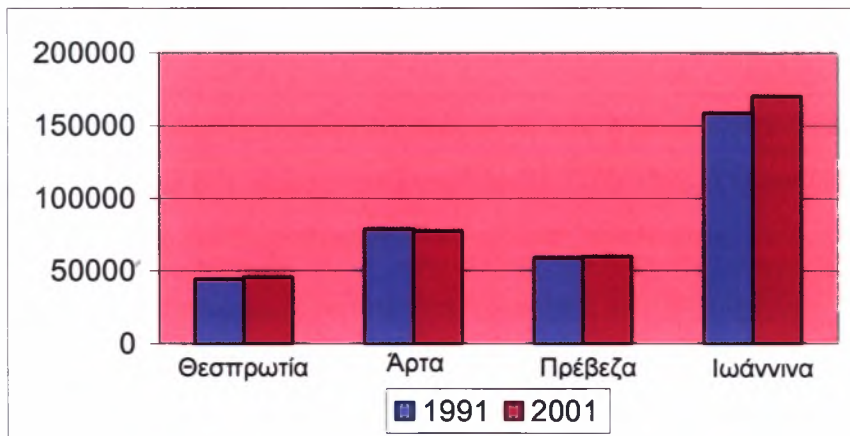
Οι περιφέρειες της ευρωπαϊκής ένωσης είναι διαφορετικές η κάθε μια από την άλλη. Παρουσιάζονται περιφέρειες φτωχές ή πλούσιες, μεγάλες ή μικρές, αγροτικές ή βιομηχανικές. Οι πολιτικές προερχόμενες από την ευρωπαϊκή ένωση έχουν ως κύριο στόχο την μείωση των ενδεχόμενων ανισοτήτων και την δυνατότητα συμμετοχής στην ενιαία αγορά των φτωχότερων περιοχών όπου και θα μπορέσουν να ευνοηθούν.
{Ανισορροπίες και πολιτικές για τις περιφέρειες της Ελλάδας, Βασιλόπουλος Γ. Μπόλα Α.}

Κάποιες από τις πολιτικές υποστήριξης είναι:

η δημιουργία νέων οικονομικών δραστηριοτήτων και η αναδόμηση των εγκαταλελειμμένων περιοχών καθώς και η υποστήριξη των αγροτικών περιοχών.

Ο πληθυσμός της περιφέρειας Ηπείρου την δεκαετία 1991-2001 παρουσιάζει μια αύξηση της τάξεως του 3,7%, το 1991 καταμετρήθηκαν 339728 κάτοικοι ενώ το 2001, 352400. Ο νομός Θεσπρωτίας την ίδια δεκαετία παρουσιάζει αύξηση ίση με 3 % όπου περνάει από 44188 κάτοικους το 1991 στους 45508 κάτοικους το 2001. Όμοια εμφανίζεται και η πληθυσμιακή κατάσταση της Πρέβεζας η οποία σημειώνει αύξηση κατά 1,2% δηλαδή από 58628 κάτοικους, περνάει στους 59334 κάτοικους.

Ο νομός της Άρτας έχει μείωση του πληθυσμού της κατά 1,8% που σημαίνει ότι έχασε 1405 κάτοικους, σε αντίθεση με τα Ιωάννινα όπου σημειώνουν την σημαντικότερη άνοδο του πληθυσμού όλης της περιφέρειας, δηλαδή έχει αύξηση κατά 12051 κάτοικους και ποσοστιαία αναλογία της τάξης του 7,6%.



Γραφικό 4: Διαμόρφωση του πληθυσμού της Ηπείρου την περίοδο 1991-2001.
(Στοιχεία από λιμένα Ηγουμενίτσας)

Όσον αφορά τον ενεργό πληθυσμό της περιφέρειας προκύπτει ένα ποσοστό ίσο με το 45,6% ενώ η Ελλάδα την ίδια περίοδο παρουσιάζει ποσοστό ίσο με 48,7%. Προκύπτει λοιπόν με τα παραπάνω στοιχεία ότι η περιφέρεια βρίσκεται στο πιο χαμηλό επίπεδο της ευρωπαϊκής ένωσης (οριακό ποσοστό 55,1%). Επίσης το επίπεδο του ΑΕΠ της περιφέρειας σε σύγκριση με εκείνα της ευρωπαϊκής ένωσης προκύπτει μειωμένο κατά 20%. {Πρόγραμμα ΡΙΣΕ, Στρατηγίες για τις περιφέρειες και σχέδια δράσης και πληροφόρησης για την Ηπειρο}.

6. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΗΠΕΙΡΟΥ

Η μελέτη αυτή παρουσιάζει την οριστική πρόταση για την χωρική ανάπτυξη του Νομού Θεσπρωτίας η οποία έχει ένα χρονικό ορίζοντα 20ετίας (2001-2021) και ακολουθεί τις επιλογές που έγιναν από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσπρωτίας.

Όσον αφορά το αναπτυξιακό πλαίσιο, και συγκεκριμένα η ανάλυση των οικονομικών στοιχείων του Νομού Θεσπρωτίας εμφανίζουν μια πτωτική πορεία ενώ ενδείξεις ανάκαμψης προέρχονται από την ιδιαίτερα θετική πορεία των δημογραφικών μεγεθών και των μεγεθών της αγοράς εργασίας σε συνδυασμό με την επίσης θετική πορεία, έναντι των εθνικών μέσων όρων, και ορισμένων άλλων δεικτών που αντανακλούν τις τάσεις της οικονομίας του Νομού. Οι επενδύσεις του Β' ΚΠΣ καθώς και οι επενδύσεις της περιόδου 2001-2006 αλλά και μετά από το 2006, ενίσχυσαν και θα ενισχύσουν την οικονομία του Νομού και θα θέσουν τον Νομό Θεσπρωτίας σε μια πορεία σύγκλισης προς το εθνικό επίπεδο. Ως τελική προοπτική εκτιμάται ότι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ και η παραγωγικότητα θα φθάσουν το 80% του εθνικού μέσου όρου το 2021.

Βασικό παράγοντα ανάπτυξης αλλά και ποιότητας ζωής κατέχουν οι υποδομές μεταφορών και εγκατάστασης επιχειρήσεων οι οποίες θα εξασφαλίσουν την άρση της απομόνωσης του Νομού από την υπόλοιπη χώρα, θα αναδείξουν τα πλεονεκτήματα και την στρατηγική θέση του Νομού και θα καταστήσουν τον Νομό και την πόλη της Ηγουμενίτσας βασική μεταφορική πύλη της χώρας προς την Δυτική και Κεντρική Ευρώπη και προς την Δυτική Βαλκανική και περιοχή ελκυστική για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων στους τομείς της μεταποίησης, των μεταφορών και του εμπορίου, αλλά και στον τομέα του τουρισμού. Ειδικότερα:

- Η ανάδειξη του λιμανιού της Ηγουμενίτσας σε βασική μεταφορική πύλη της χώρας θα προσελκύσει δραστηριότητες στους τομείς του εμπορίου και των μεταφορών.
- Η στρατηγική θέση του Νομού σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του εμπορίου και των μεταφορών και με τις υποδομές εγκατάστασης επιχειρήσεων, και η πλήρης πρόσβαση προς και από την υπόλοιπη χώρα και προς την Δυτική και Κεντρική Ευρώπη και την

Δυτική Βαλκανική, θα προσελκύσουν δραστηριότητες μεταποίησης κάθε είδους, ιδιαίτερα εξαγωγικού χαρακτήρα.

- Στον τομέα του τουρισμού, η άρση της απομόνωσης από την υπόλοιπη χώρα, η πρόσβαση προς την Δυτική και Κεντρική Ευρώπη και η αύξηση του αριθμού του διερχομένου πληθυσμού, θα ενισχύσει όλες τις μορφές τουρισμού (παραθεριστικό, εναλλακτικό, επιχειρηματικό) και θα προσελκύσει τις αντίστοιχες επενδύσεις.
- Η ανάπτυξη στους τομείς αυτούς θα παρασύρει με την σειρά τους σε αναπτυξιακή τροχιά και τους άλλους κλάδους του τριτογενούς τομέα καθώς και τον κλάδο των κατασκευών.

Βασική προϋπόθεση για τους στόχους αυτούς είναι η αποτελεσματική αντιμετώπιση του ανταγωνισμού τον οποίο θα έχει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είτε από το εσωτερικό (από το λιμάνι της Πάτρας, η θέση του οποίου θα ενισχυθεί με την κατασκευή του ΠΑΘΕ Αθήνα-Πάτρα και την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο) είτε από το εξωτερικό (Βαλκανικά μεταφορικά δίκτυα, λιμάνι Δυρραχίου, Παραεργατία). Βασικός όρος για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού είναι η έγκαιρη ολοκλήρωση των μεταφορικών υποδομών. Ιδιαίτερη σημασία θα έχει η σιδηροδρομική σύνδεση της Ηγουμενίτσας με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και η κατασκευή αεροδρομίου στον Νομό.

Οι μεταφορικές υποδομές και η ανάπτυξη των άλλων τομέων της οικονομίας θα έχουν θετική συμβολή και στην ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα. Όμως, η ανάπτυξη του τομέα, (με εξαίρεση τις ιχθυοκαλλιέργειες οι οποίες αποτελούν δυναμικό κλάδο παραγωγής) προϋποθέτει αναδιάρθρωση και αναπροσανατολισμό προς προϊόντα ποιότητας υψηλής απόδοσης (περιλαμβανομένων και των βιολογικών προϊόντων) τα οποία θα είναι ανταγωνιστικά τόσο στην Ελληνική όσο και στην Ευρωπαϊκή αγορά.

Το ανθρώπινο δυναμικό, το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον και οι κοινωνικές υπηρεσίες αποτελούν βασικούς παράγοντες ανάπτυξης και ποιότητας ζωής. Παράλληλα, μπορεί να λειτουργήσουν υποστηρικτικά, ή ως εμπόδια, ως προς τους συντελεστές οικονομικής ανάπτυξης.

- Για τους **ανθρώπινους πόρους** προβλέπεται η ενδυνάμωση των δομών εκπαίδευσης και η ενίσχυση του δυναμικού Έρευνας και Τεχνολογίας του Νομού, με τελικό στόχο

την ταχύτερη σύγκλιση του Νομού με την χώρα ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού και την αύξηση της συμμετοχής επιστημονικών και διευθυντικών επαγγελματιών στον ενεργό πληθυσμό του Νομού.

- Για το **ανθρωπογενές περιβάλλον**, προβλέπεται η χωρικά ισόρροπη πληθυσμιακή ανάπτυξη του Νομού; η ορθολογική οργάνωση του οικιστικού δικτύου, η προστασία του περιβάλλοντος από τις ανθρωπογενείς επιβαρύνσεις (αστικά λύματα, απορρίμματα, κλπ.) και η προστασία των πολιτιστικών πόρων του Νομού. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν βασικούς συντελεστές ποιότητας ζωής και κοινωνικής ανάπτυξης αλλά παράλληλα θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη του κλάδου του τουρισμού και ευρύτερα στον αειφόρο χαρακτήρα της ανάπτυξης του Νομού.
- Για το **φυσικό περιβάλλον** προβλέπεται η προστασία των φυσικών οικοσυστημάτων και των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και η διαφύλαξη της βιοποικιλότητας στην πανίδα και χλωρίδα του Νομού. Επιπλέον προτείνεται η ένταξη κάποιων περιοχών του Νομού στον εθνικό κατάλογο NATURA 2000. στις προστατευόμενες περιοχές θα απαγορευτεί οποιαδήποτε τουριστική και γεωργική χρήση. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν βασικούς συντελεστές της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Νομού, αλλά παράλληλα θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη του κλάδου του τουρισμού και ευρύτερα στον αειφόρο χαρακτήρα της ανάπτυξης του Νομού.
- Για τις **κοινωνικές υπηρεσίες**, προβλέπεται η ουσιαστική αναβάθμιση τους με μεγάλη έμφαση στον τομέα της υγείας όπου εμφανίζονται σήμερα και οι σοβαρότερες ελλείψεις αλλά και η δημιουργία σύγχρονων υποδομών εμπλουτισμένες με τεχνολογικά και πληροφοριακά μέσα. Προτείνεται η ανάπτυξη υπηρεσιών τηλεϊατρικής για την εξυπηρέτηση των απομακρυσμένων ορεινών οικισμών της περιοχής. Οι κοινωνικές υπηρεσίες αποτελούν και αυτές βασικό συντελεστή ποιότητας ζωής, αλλά παράλληλα, ιδιαίτερα οι υπηρεσίες υγείας, θα συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη του Νομού.

Κεντρικό στοιχείο της οικιστικής ανάπτυξης είναι η ισόρροπη πληθυσμιακή ανάπτυξη των οικιστικών κέντρων του Νομού.

- Οι ρυθμοί μεγέθυνσης του πληθυσμού της Ηγουμενίτσας επιβραδύνονται και η πόλη παραμένει κέντρο 2ου επιπέδου με τις θετικές επιπτώσεις της οικονομικής ανάπτυξης

να διαχέονται και να κατανέμονται σε όλο το Νομό. Περιλαμβάνει υπηρεσίες Νομαρχιακού επιπέδου με κοινωνικούς εξοπλισμούς, υπηρεσίες τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και ΤΕΙ.

- Η πρωτική πληθυσμιακή εξέλιξη των δύο μεγαλύτερων οικιστικών κέντρων της ενδοχώρας του Νομού, των Φιλιατών και της Παραμυθιάς, ανακόπτεται και τα δύο κέντρα αναδεικνύονται σε οικιστικά κέντρα 3ου επιπέδου. Οι Φιλιάτες είναι κέντρο με σημαντική κοινωνική υποδομή, η οποία θα ενισχυθεί με την αναβάθμιση του Νοσοκομείου που εξυπηρετεί το σύνολο του Ν. Θεσπρωτίας.
- Οι οικισμοί της παραλιακής ζώνης του Νομού (Πέρδικα, Πλαταριά, Σαγιάδα-Ασπροκλήσι) διατηρούν και ενισχύουν τους θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης και παραμένουν οικιστικά κέντρα 4ου επιπέδου. Οικιστικά κέντρα 4ου επιπέδου παραμένουν επίσης το Μαργαρίτι και το Γαρδίκι.
- Κέντρα 5ου επιπέδου παραμένουν μόνο η Σαμονίδα και ο Παραπόταμος.

Για τις **παραγωγικές δραστηριότητες** του Νομού προτείνεται η συγκέντρωσή τους σε Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΠΔ) αποκλειστικής ή κύριας χρήσης. Ειδικότερα πέραν του υπό κατασκευή ΒΙΟΠΑ της Γκρίκας προβλέπονται τα εξής:

- Ένα μείζον σύμπλεγμα ΒΕΠΕ-Ελεύθερης Ζώνης-Εμπορευματικού Κέντρου στον κόμβο του Μεσοβουνίου (ή εναλλακτικά στον κόμβο Νεοχωρίου) για την εξυπηρέτηση του λιμένα Ηγουμενίτσας, αλλά μελλοντικά και του Δυρραχίου.
- 7 ΒΕΠΕ με την μορφή ΒΙΟΠΑ στους Δήμους Ηγουμενίτσας, Φιλιατών, Σαγιάδας, Συβότων, Μαργαριτίου, Αχέροντα και Κ. Πέρδικας. Τα ΒΙΟΠΑ αυτά εξυπηρετούν τις οχλούσες μικρές μονάδες οι οποίες σήμερα εντάσσονται στον οικιστικό ιστό (συνεργεία, ξυλουργεία, σιδηρουργεία, κλπ.), τις βιομηχανικές μονάδες μικρού ή μεσαίου μεγέθους και επιπέδου ρύπανσης και τις μονάδες επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων (κυρίως ελαιοτριβεία). Ειδικά για το ΒΙΟΠΑ Σαγιάδας προβλέπεται η ανάπτυξη του κατά μήκος της παραμεθόριας λωρίδας βόρεια της Σαγιάδας, αλλά αποκλειστικά για μη ρυπαίνουσες και μη οχλούσες μονάδες.

Όσον αφορά τον τομέα της **εκπαίδευσης** προβλέπεται:

- Η ενίσχυση της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με την ανάπτυξη κλάδων γνώσης και την δημιουργία νέων τμημάτων σχετικών με τις κύριες παραγωγικές δραστηριότητες της περιφέρειας (ζωτική και φυτική παραγωγή και δασοπονία).
- Ενίσχυση της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (εισαγωγή τηλε – εκπαίδευσης κυρίως για τις ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές, επέκταση της αναγκαίας υποδομής)
- Ενίσχυση στις προσχολικής μέριμνας, *ιδιαίτερα στους ημι- αστικούς και αγροτικούς οικισμούς.*

Όσον αφορά τον **πρωτογενή τομέα** προβλέπονται οι εξής ζώνες :

- Μια ζώνη ιχθυοκαλλιέργειας βόρεια της Σαγιάδας κατά μήκος των Αλβανικών συνόρων, σύμφωνα με την Χωροταξική Μελέτη Περιφέρειας Ηπείρου, όπου βρίσκεται η μεγαλύτερη συγκέντρωση μονάδων ιχθυοκαλλιέργειας του Νομού. Για την δεύτερη ζώνη ιχθυοκαλλιέργειας που ορίζει η Χωροταξική Μελέτη Περιφέρειας Ηπείρου στην ευρύτερη περιοχή του κόλπου της Ηγουμενίτσας προτείνεται η κατάργηση της.
- Ζώνες γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας δεν είναι δυνατόν να θεσμοθετηθούν σήμερα διότι δεν έχει οριοθετηθεί η γεωργική γη. Συνιστάται η άμεση χαρτογράφηση και διαβάθμιση της γεωργικής γης από την Διεύθυνση Γεωργίας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ώστε να γίνει εφικτή η θεσμοθέτηση των ζωνών αυτών. Ενδεικτικά παρατίθενται στους χάρτες οι εκτάσεις γεωργικής γης κατά CORINE.
- Μέσα στα όρια της γεωργικής γης και κατά προτίμηση σε αρδευόμενες περιοχές των πεδιάδων Παραποτάμου, Μαργαριτίου και Παραμυθιάς, αλλά και στο Δέλτα Καλαμά, προβλέπεται η προώθηση βιολογικών καλλιεργειών με την οριοθέτηση κατάλληλων ζωνών και ειδικά κίνητρα.
- Ειδικές κτηνοτροφικές ζώνες για συστηματική μετεγκατάσταση μονάδων δεν κρίνεται απαραίτητο να θεσμοθετηθούν στο Νομό. Συνιστάται επίσης η υιοθέτηση πρακτικών βιολογικής κτηνοτροφίας με την προοπτική της πιστοποίησης.

Στον **τουρισμό** προβλέπεται χωροθέτηση σε δύο επίπεδα:

- Το πρώτο επίπεδο αφορά συμβατικές μορφές τουρισμού και χωροθετείται κατά μήκος της παράκτιας ζώνης από την Πλατάρια μέχρι τα όρια του Νομού προς την νότια πλευρά.. Στη ζώνη αυτή προβλέπεται να οριοθετηθούν "περιοχές παραθεριστικής κατοικίας" από τα αντίστοιχα ΣΧΟΟΑΠ, ενώ για τις ξενοδοχειακές μονάδες προτείνεται η συγκέντρωση τους εντός των ορίων των οικισμών ή εντός των επεκτάσεων που θα προβλεφθούν από τα ΣΧΟΟΑΠ. Για την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού προβλέπεται η κατασκευή υποδομών υποδοχής και ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε στρατηγικά σημεία κατά μήκος των ακτών του Νομού (Κ. Πέρδικας, Σύβοτα-Πλαταριά, Ηγουμενίτσα, Σαγιάδα).
- Το δεύτερο επίπεδο αφορά τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού (οικοτουρισμός και πολιτιστικός τουρισμός), με αγροτουριστικά καταλύματα τα οποία θα αναπτυχθούν στους οικισμούς της ενδοχώρας με ειδικά κίνητρα. Προτείνεται η ανάπτυξη αγροτουρισμού στο μεγαλύτερο μέρος της ενδοχώρας, κατά κύριο λόγο στους δήμους Φιλιατών, Παραμυθιάς, Αχέροντα και Κ. Σουλίου.

Ορίζονται τρεις **περιοχές ειδικών παρεμβάσεων** (του Ν. 2742/1999) σύμφωνα και με τις προτάσεις του Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου:

- Μια ζώνη συνολικού πλάτους 5 km εκτεινόμενη κατά μήκος της Εγνατίας Οδού.
- Μια ζώνη βάθους 20 km εκτεινόμενη κατά μήκος των Αλβανικών συνόρων.
- Μια ζώνη στην ενδοχώρα του Νομού η οποία περιλαμβάνει τα όρη Σουλίου και Παραμυθιάς.

Για τις περιοχές αυτές απαιτούνται ειδικές χωροταξικές μελέτες, οι οποίες θα ρυθμίσουν χρήσεις γης και όρους προστασίας για την πρώτη περιοχή (ως περιβάλλουσα σημαντικού οδικού έργου) και προϋποθέσεις για την ενίσχυση και επιτάχυνση της ανάπτυξης για την δεύτερη και την τρίτη, οι οποίες αποτελούν ιδιαίτερα μειονεκτικές περιοχές.

Για το **φυσικό περιβάλλον** προβλέπεται η προστασία των προστατευόμενων περιοχών του Νομού (κατάλογοι NATURA 2000, CORINE-BIOTOPES) και των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, με τις κατάλληλες θεσμικές ρυθμίσεις και τους απαραίτητους μηχανισμούς και προγράμματα διαχείρισης. Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος μπορεί να έρθει σε αντίθεση με τον πρωτογενή τομέα και ιδιαίτερα με τον κλάδο της γεωργίας σε προστατευόμενες περιοχές, καθώς και με τον τουρισμό. Η

αντίθεση αυτή μπορεί να αντιμετωπισθεί με την προσαρμογή των δραστηριοτήτων του πρωτογενούς τομέα προς τις ανάγκες προστασίας με την παραγωγή βιολογικών προϊόντων, σε συνδυασμό με ρυθμίσεις προστασίας οι οποίες επιτρέπουν ήπιες παραγωγικές δραστηριότητες (όπως ο οικοτουρισμός).

6.1 ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Όσον αφορά την δεσμευτικότητα του χωροταξικού σχεδίου της περιφέρειας Ηπείρου για τον Νομό της Θεσπρωτίας, προκύπτει με τον αριθμό της απόφασης 25301 του ΥΠΕΧΩΔΕ και φύλλο ΦΕΚ 1451/6-10-2003 όπου εγκρίνεται το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Ηπείρου, με το οποίο

- Καταγράφεται και αξιολογείται η θέση της περιφέρειας στον διεθνή και Ευρωπαϊκό χώρο, ο ρόλος της σε εθνικό επίπεδο και σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες καθώς επίσης και οι λειτουργίες διαπεριφερειακού χαρακτήρα που έχει ή μπορεί να αναπτύξει.
- Καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και διάρθρωση του χώρου στο επίπεδο της Περιφέρειας.
- Αποτιμώνται οι χωρικές επιπτώσεις των ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών πολιτικών και προγραμμάτων στο επίπεδο της περιφέρειας.
- Προσδιορίζονται οι προτεραιότητες και οι στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας, οι οποίες θα προωθούν την ισότιμη ένταξη της στον ευρύτερο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο.

Το ΠΠΧΣΑΑ της Ηπείρου στοχεύει :

- Στην εναρμόνιση με τα εγκεκριμένα ή υπό διαμόρφωση κείμενα του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και

την εξειδίκευση και συμπλήρωση των βασικών προτεραιοτήτων και επιλογών τους στο επίπεδο της Περιφέρειας.

- Στην ενσωμάτωση των κατευθύνσεων του περιφερειακού προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, των προγραμμάτων περιφερειακής, καθώς και άλλων γενικών ή ειδικών αναπτυξιακών προγραμμάτων που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην διάρθρωση και ανάπτυξη της περιφέρειας.
- Στην εξασφάλιση της ικανότητας τους να αποτελέσουν την βάση αναφοράς για το συντονισμό και την εναρμόνιση των επιμέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων του κράτους, των δημοσίων οργανισμών και επιχειρήσεων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην συνοχή και ανάπτυξη της Περιφέρειας.
- Στην εξασφάλιση κατευθύνσεων για τα μεγάλα αστικά συγκροτήματα για τα οποία απαιτούνται Ρυθμιστικά Σχέδια για την οικιστική τους οργάνωση και για την προστασία του περιβάλλοντος.
- Στην εξασφάλιση της ικανότητας τους να λειτουργούν ως κατευθυντήρια πλαίσια στα κατώτερα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΠΕΡΠΟ, και ΖΟΕ) εξασφαλίζοντας την συνεκτική διαχείριση του χώρου.
- Στην εξειδίκευση και συμπλήρωση των βασικών προτεραιοτήτων – επιλογών και χωρικών κατευθύνσεων αναφορικά με τις περιοχές στις οποίες θα ενεργοποιούνται τα εργαλεία και οι μηχανισμοί του 2742/99 ειδικότερα οι ΠΕΧΠ και οι ΠΟΑΠΔ.

Επιπλέον οι πόροι των διαρθρωτικών ταμείων στο επίπεδο του ΠΕΠ είναι περισσότερο προσανατολισμένοι από ότι στις προηγούμενες περιόδους προς δράσεις άμεσα αναπτυξιακές που υποστηρίζουν την επιχειρηματικότητα , την καινοτομία και τις νέες τεχνολογίες, την προσέλκυση επενδύσεων και την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας.

Το πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της περιφέρειας Ηπείρου ακολουθεί τις γενικές αρχές και άξονες του εθνικού ΣΠΑ 2000-2006 και συντάσσεται με τις βασικές επιλογές του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης (ESDP). Για την Ηγουμενίτσα και όσον αφορά τις επιχειρησιακές και αναπτυξιακές υποδομές επικεντρώνεται στον λιμένα, στην Εγνατία οδό, στην σιδηροδρομική σύνδεση, στο εμπορευματικό κέντρο και στην

βιομηχανική περιοχή. Οι προωθητικές δραστηριότητες αφορούν τον τομέα των μεταφορών, του τουρισμού, της ανώτερης εκπαίδευσης και της αλιείας. (Αναφορά σε αρ. απόφασης 25301 ΦΕΚ 1451 /6-10-2003)

Με όλα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω προκύπτει ότι το χωροταξικό σχέδιο της Ηπείρου με αναφορά στην Θεσπρωτία χαρακτηρίζεται ως δεσμευτικό καθώς πολλές από τις κατευθύνσεις που προβλέπονται συμπεριλαμβάνονται στο ΓΠΣ και στις επιμέρους πολεοδομικές μελέτες. Πολλά έργα που προβλέπονται από το χωροταξικό έχουν ήδη ολοκληρωθεί ενώ άλλα είναι υπό ένταξη στα ΠΕΠ που χρηματοδοτούνται από την Ε.Ε.

7. Ο ΝΟΜΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

7.1 Ιστορία, Μυθολογία, Εθνολογία

Κατά την αρχαιότητα, η γη των Θεσπρωτών περιλάμβανε την κοιλάδα του Θιάμι, την κοιλάδα του Αχέροντα και την υπάρχουσα σ' αυτές περιοχή. Σύμφωνα με την άποψη του Στράβωνα περιλάμβανε επίσης και την κοιλάδα του Κασοπέα προς την νότια πλευρά της πόλης. Από την ανατολική πλευρά περνούσε από την Δωδώνη και έφτανε μέχρι τα βουνά της Πίνδου.

Στοιχεία αρχαιολογικά, μυθολογικά, ιστορικά και επίσης πολλές παραδόσεις εμφανίζουν ότι η Ήπειρος και η Πίνδος ήταν κατοικημένες περιοχές και χαρακτηριζόντουσαν από συχνές μετακινήσεις του πληθυσμού. *{εγκυκλοπαίδεια Επιστήμη και Ζωή}*.

Γύρω στο 350 π.Χ. χτίστηκαν οι πρώτες οχυρωμένες πόλεις και τα μικρά χωριά ενσωματώνονταν στις πόλεις. Για πολλές δεκαετίες η Ελαία ήταν η πρωτεύουσα της Θεσπρωτίας και ο πληθυσμός της στο εσωτερικό των τειχών άγγιζε τους 3000 κατοίκους. Μετά την κατάκτηση της Κεστρίνης από τους Θεσπρωτούς, μπήκε σαν πρωτεύουσα της Θεσπρωτίας η Τιτάνια με 6000 κατοίκους.

Το 334 π.Χ. ο ανιψιός του Μεγάλου Αλεξάνδρου οδήγησε τους Μακεδόνες και τους συμμάχους τους προς την Ασία. Όταν οι δυνάμεις της Ηπείρου επέστρεψαν στην πατρίδα, οι Μακεδόνες είχαν κατακτήσει τους Άονες, και οι λαοί της νότιας Ηπείρου ενώνονται σε μια συμμαχία η οποία ονομαζότανε "Συμμαχία των Ηπειρωτών". Οι ικανότητες της συμμαχίας προσδιορίστηκαν από τον Πύρο ο οποίος ήταν βασιλιάς από το 297 π.Χ. μέχρι το 272 π.Χ. και ένωσε πολλούς λαούς της Ηπείρου στην συμμαχία, όπως την Αμφιλοχία και επέκτεινε το βασίλειο του μέχρι την Αλβανία..

Για αρκετό καιρό ο Πύρος βασίλευσε στην Ήπειρο το οποίο ήταν ένα δυνατό και σημαντικό κράτος για την Ελλάδα καθώς παρουσίαζε τις οχυρωμένες πόλεις. Ο πλούτος της Ηπείρου διαφαίνεται από τα ασημένια νομίσματα που βρέθηκαν και από την ποσότητα των ζώων και των δούλων εκείνης της εποχής. Το βασίλειο του Πύρου ήταν η ακμή της μοναρχίας και η συνεργασία με την Ήπειρο. Η Ήπειρος γνώρισε την μέγιστη ανάπτυξη της έχοντας ειρήνη και απολαμβάνοντας τα αγαθά που προερχόντουσαν από την Αλβανία. Αυτή την περίοδο επεκτείνεται το εμπόριο με την Ιταλία και οι πόλεις της



Ηπειρού έμοιαζαν πολύ καλύτερες καθώς εμφάνιζαν δίκτυα αποχετεύσεων και κτήρια με δυο ορόφους, καλά κατασκευασμένα. Μετά τον θάνατο του Αλεξάνδρου, οι Ηπειρώτες κατάργησαν την μοναρχία το 232 π.Χ. και ακολούθησαν την συμμαχία των Ηπειρωτών, σε δημοκρατική βάση με τα δικαιώματα του κάθε πολίτη και τον κτηματολογικό χάρτη. Μετά το 205 π.χ. η Ήπειρος είχε μια παρακμή η οποία ήταν συνέπεια των συχνών πολέμων που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή.

Μετά το 31 π. χ. και την εγκατάσταση των Ρωμαίων στην περιοχή η Ήπειρος άρχισε πάλι να ακμάζει και αυτό διαφαίνεται μέσα από τους δρόμους που δημιουργήθηκαν και χρησιμοποιούνταν για την εξυπηρέτηση και την μεταφορά εμπορευμάτων και στρατευμάτων της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας.

Κοντά στην περίοδο του μεσαίωνα η Ήπειρος δέχτηκε πολλές επιθέσεις από άλλους λαούς και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την καταστροφή της περιοχής. Ταυτόχρονα στην περιοχή εγκαταστάθηκαν Άραβες, Σλάβοι και Αλβανοί.

Με την εξάπλωση του χριστιανισμού η περιοχή της Ηπείρου εμφανίζει μια πλούσια πολιτιστική κληρονομιά σε εκκλησίες και μοναστήρια. Μετά το 1430 δημιουργήθηκε το δεσποτάτο της Ηπείρου το οποίο γνώρισε μεγάλη πολιτιστική άνθηση. Αρκετά χρόνια αργότερα το δεσποτάτο κατακτήθηκε από τους Τούρκους οι οποίοι λεηλάτησαν και κατέστρεψαν την περιοχή.

Στην Τουρκοκρατία οι μοναδικές περιοχές που γνώρισαν οικονομική άνθηση ήταν η Θεσπρωτία και η Πρέβεζα, ενώ ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού της Ηπείρου μετανάστευσε προς τις χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης. Προς το τέλος του XVIII αιώνα ο Σουλτάνος τοποθετεί στην περιοχή τον Αλή πασά ο οποίος αφού κατέκτησε την περιοχή, κατασκεύασε πολλούς δρόμους, γέφυρες και φρούρια. Αναπτύχθηκε η οικονομία της περιοχής, επίσης τα σχολεία των Ιωαννίνων ήταν στην ακμή τους με ικανούς δασκάλους που διέδιδαν την ηπειρώτικη κουλτούρα σε όλη την Ελλάδα. Παράλληλα μέσα από την ηπειρώτικη κουλτούρα δημιουργήθηκαν απελευθερωτικά κινήματα με σκοπό την απελευθέρωση της περιοχής από τον τουρκικό ζυγό, και αυτό επιτεύχθηκε κατά την διάρκεια των Βαλκανικών πολέμων (1912-1913).

{Ήπειρος 4000 χρόνια ιστορίας και ελληνικής κουλτούρας, Σακελλαρίου Ι.}

8. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ – ΦΥΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο νομός της Θεσπρωτίας ανήκει στην περιφέρεια της Ηπείρου και βρίσκεται στο βόρειο – δυτικό τμήμα της. Η Θεσπρωτία συνορεύει με την Αλβανία και με τους νομούς της Πρέβεζας και των Ιωαννίνων. Στα δυτικά της βρέχεται από το Ιόνιο πέλαγος το οποίο μεταμορφώνει την περιοχή ως πόλο έλξης των τουριστών.

Η μορφολογία του εδάφους προκύπτει ορεινή στο μεγαλύτερο μέρος του νομού ενώ από την πλευρά του Ιονίου απλώνεται ένα τοπίο εκτεταμένης πεδιάδας. *{Ταξίδι στην Ελλάδα, Pukevil}*

Τα σημαντικότερα βουνά της Θεσπρωτίας είναι:

- Η οροσειρά της Παραμυθιάς (1658 μέτρα υψόμετρο στην κορυφή) και του Σουλίου (1615 μέτρα υψόμετρο) που βρίσκονται στα νότιο – ανατολικά του νομού.
- Η οροσειρά της Μουργκάνα (1806 μέτρα υψόμετρο στην κορυφή) στο βόρειο- ανατολικό τμήμα της πόλης.
- Η οροσειρά της Χιονίστρας (1644 μέτρα υψόμετρο στην κορυφή) και βρίσκονται μετά την οροσειρά της Παραμυθιάς.
- Η οροσειρά των Φιλιατών (1240 μέτρα υψόμετρο στην κορυφή) που βρίσκονται στο κέντρο του βόρειου τμήματος .

Τα δυο σημαντικότερα ποτάμια του νομού της Θεσπρωτίας είναι εκείνο του Καλαμά και του Αχέροντα. Δίπλα στο πρώτο ποτάμι, εμφανίζονται ξεχωριστοί τύποι του εδάφους και αυτοί είναι:

-Calcaric Fluvisolis → πρόκειται για εδάφη που εμφανίζονται σε ορεινές περιοχές οπότε και σε απόσταση μακρινή από την θάλασσα και με εξαιρετικά γόνιμα χαρακτηριστικά.

-Eutric Histosols → πρόκειται για εδάφη με PH μεγαλύτερο του 5,5 χαρακτηριστικό των υγρών περιοχών.

-Chronic Luvisolis → πρόκειται για εδάφη που βρίσκονται πάνω σε δολομιτικά και ασβεστούχα πετρώματα.

Εκτός από τα δυο ποτάμια εμφανίζεται και το φυσικό λιμάνι της Ηγουμενίτσας του οποίου η θέση είναι στρατηγική για όλη την Ελλάδα καθώς ανοίγονται δια μέσου

αυτού εμπορικοί δρόμοι προς την Ευρώπη. Φαίνεται ξεκάθαρα ότι το λιμάνι εμφανίζεται ως ένα νευραλγικό σημείο της πόλης, και συντελεί στην ευκολότερη μετακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων από και προς το εξωτερικό. Επίσης εμφανίζονται και άλλα μικρότερα λιμανάκια και εξυπηρετούν την τουριστική αποβίβαση των επιβατών και βρίσκονται στα Σύβοτα και την Πλαταριά.

Η γεωμορφολογία, η γεωλογία και η τεκτονική δομή της Θεσπρωτίας ανήκουν στην γεω-τεκτονική ζώνη του Ιονίου πελάγους. Αυτή η γεωγραφική περιοχή φτάνει μέχρι τα σύνορα της Αλβανίας, περνώντας από την δυτική Ελλάδα και καταλήγοντας μέχρι την Πελοπόννησο. Η γεωλογική σύνθεση αυτής της περιοχής αποτελείται από στοιχεία όπως: ο γύψος, ο ασβεστόλιθος, η άμμος και ο άργιλος. {*Θεσπρωτία, Δάκαρης*}



Φωτογραφία 13: Χωροθέτηση της πόλης της Ηγουμενίτσας (Πηγή: *INTEPNET*)

9. ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ

→ Περιοχή ακτογραμμής Ηγουμενίτσας - Πέρδικα

Αποτελεί την αστική περιοχή της πόλης της Ηγουμενίτσας και την ζώνη της τουριστικής ανάπτυξης. Εμφανίζονται τριτογενείς δραστηριότητες όπως διοίκηση, μεταφορές, εμπόριο, υπηρεσίες, εκπαίδευση, τουρισμός αλλά και δραστηριότητες σχετικά με τον τουρισμό όπως ξενοδοχεία και εστιατόρια.

→ Αγροτική περιοχή

Αποτελείται από την περιοχή της Παραμυθιάς, Μαργαρήτιο και από τα ποτάμια του Καλαμά και του Αχέροντα. Στην περιοχή εμφανίζονται ζώνες ημιορεινές οι οποίες χαρακτηρίζονται κυρίως από την αγροτική δραστηριότητα.

→ Ορεινές – Ημιορεινές περιοχές

Αποτελούν τα βουνά των βόρειο-ανατολικών περιοχών του νομού όπου επίσης επικρατεί η αγροτική δραστηριότητα. *{Η ανάπτυξη της Θεσπρωτίας, ΚΕΠΕ}*



Φωτογραφία 15: Η πόλη της Ηγουμενίτσας (Πηγή: Internet 10)

9.1 ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Οι άξονες ανάπτυξης βασίζονται στο εθνικό δίκτυο Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων, Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας και Παραμυθιάς – Πρέβεζας. Η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, η τουριστική ανάπτυξη στην παραθαλάσσια περιοχή και οι προοπτικές συνεργασίας με την Αλβανία, αποτελούν τα βασικά χαρακτηριστικά της εξέλιξης του οδικού δικτύου, δημιουργώντας νέους άξονες, οι οποίοι θα συμπληρώσουν και θα αναβαθμίσουν το υπάρχων δίκτυο.

Γεννιούνται νέες προοπτικές επέκτασης οι οποίες είναι ενδιαφέρουσες για την Ηγουμενίτσα.

- Ανατολικός άξονας, περιέχει την εθνική οδό Ηγουμενίτσας – Ιωάννινα και την Εγνατία Οδό
- Νότιος άξονας, περιέχει τον δρόμο Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας και την τουριστική ζώνη.
- Βόρειος άξονας, περιέχει τον δρόμο που εκτείνεται μέχρι την Αλβανία ο οποίος θα ευνοήσει την συνεργασία μεταξύ της Ελλάδας και της ίδιας της Αλβανίας. *{Χωροταξική πρόταση της παραλιακής ζώνης του Ιονίου Πελάγους για τους νομούς της Πρέβεζας και της Θεσπρωτίας}.*

9.2 ΠΟΛΟΙ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η επαρχιακή περιοχή της Θεσπρωτίας αναπτύσσεται γύρω από την πόλη της Ηγουμενίτσας η οποία θεωρείται η βασική έδρα όλων των υπηρεσιών της περιφέρειας. Η Ηγουμενίτσα παρουσιάζεται επίσης και σαν μια από τις σημαντικότερες δυτικές πόρτες που συνδέει την Ελλάδα με τα Βαλκάνια και την Τουρκία, είναι λοιπόν το σημείο επαφής μεταξύ δύσης και ανατολής. Τα τελευταία χρόνια παρουσίασε μια δημογραφική εξέλιξη η οποία επέφερε σε μια σημαντική οικονομική άνθηση κυρίως στον τριτογενή τομέα.

Η πόλη προβάλλεται ως ένας δυνατός πόλος ανάπτυξης, που έχει την ικανότητα να κρατάει τον πληθυσμό της εξαιτίας των δραστηριοτήτων και των υπηρεσιών που αναπτύσσονται σε αυτήν.

Υπάρχουν διάφορες πολιτικές που προτρέπουν τους κατοίκους να παραμείνουν στον νομό. Μερικές από αυτές είναι:

- η εφαρμογή ενός βιομηχανικού πάρκου που δημιούργησε νέες θέσεις εργασίας και συνεπώς επέφερε μια οικονομική ανάπτυξη
- η συνεργασία με την Αλβανία και ο αγρό – τουρισμός κάνουν την πόλη πιο ελκυστική
- η ολοκλήρωση των υποδομών θα προκαλέσει την άνοδο σε πολλούς τομείς στην περιφέρεια.

Οι περιοχές που βρίσκονται στους διαδρόμους της ανάπτυξης είναι: ο δήμος της Παραμυθιάς, ο δήμος των Φιλιατών, ο δήμος του Πέρδικα και τέλος ο Δήμος Μαργαρητίου. *{Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την περιφέρεια της Ηπείρου 2000-2006}*.

9.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αξιολογώντας τις οικονομικό- κοινωνικές και γεωγραφικές συνθήκες, ξεχωρίζουμε τρεις κατηγορίες ανάπτυξης.

1)Περιοχές δυνατής ανάπτυξης

Περιέχει την πόλη της Ηγουμενίτσας και την τουριστική ζώνη. Οι προοπτικές ανάπτυξης αφορούν την διάσωση και προστασία του περιβάλλοντος.

2)Περιοχές με προοπτικές ανάπτυξης

Περιλαμβάνει τις αγροτικές περιοχές. Στον οδικό άξονα της Εγνατίας εμφανίζεται η προοπτική εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων ενώ στον άξονα που θα συνδέσει την Ελλάδα με την Αλβανία προκύπτει ενδιαφέρον για το βόρειο τμήμα της οδού. Μ' αυτό τον τρόπο θα εξελιχθούν επίσης και οι περιοχές Σαγιάδα – Ασπροκλησιιά, Αχέροντας, Καλαμάς και Παραμυθιάς.

3)Προβληματικές περιοχές

Περιέχει όλες τις ορεινές περιοχές. Αυτές οι περιοχές χαρακτηρίζονται από ανεπάρκεια οδικού δικτύου και εξαιτίας αυτής της κατάστασης προκύπτουν απομονωμένες από τον υπόλοιπο νομό.

10. Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΑ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

Ο νομός Θεσπρωτίας αποτελεί από το 1937 το ακραίο κομμάτι του Βόρειο-Δυτικού τμήματος της περιφέρειας Ηπείρου, και απαρτίζει μαζί με άλλους τρεις νομούς το συνολικό έδαφος της Ηπείρου. Έχει έκταση 1515 km² και ο πληθυσμός της σωρεύει 45508 κάτοικους.

Βρέχεται από το Ιόνιο Πέλαγος και συνορεύει στα βόρεια με την Αλβανία, στα ανατολικά με τα Ιωάννινα και στα δυτικά με την Πρέβεζα.

Πρωτεύουσα του νομού Θεσπρωτίας είναι η πόλη της Ηγουμενίτσας η οποία εμφανίζεται ως το σημαντικότερο λιμάνι μετά από αυτό της Πάτρας όσον αφορά την δυτική Ελλάδα. Έχει έναν ορεινό χαρακτήρα, και περιτριγυρίζεται από στενές κοιλάδες. Οι παράκτιες πεδιάδες που εμφανίζονται τόσο στον Νομό Θεσπρωτίας όσο και στο εσωτερικό της, δημιουργήθηκαν από καθιζήσεις των δυο σημαντικότερων ποταμιών, του Καλαμά και του Αχέροντα οι οποίοι μαζί καλύπτουν το 5% της συνολικής περιοχής. Προκύπτει λοιπόν ότι το Θεσπρωτικό έδαφος είναι το πιο ορεινό σε όλη την Ελλάδα. *{βιβλίο: Θεσπρωτία, Δάκαρης}*

Η οικονομία της περιοχής βασίζεται κυρίως στην αγροτική δραστηριότητα. Στις πιο επίπεδες περιοχές και κυρίως κοντά στα δυο ποτάμια, καλλιεργούνται εσπεριδοειδή, ρύζι, ελιές και καλαμπόκι, αυτή η γονιμότητα οφείλεται στην ιδιαίτερη μορφολογία που παρουσιάζει το έδαφος.

Από τα δυο πλούσια σε νερό ποτάμια, βρέχονται οι περισσότερες γειτονικές πεδιάδες και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την γονιμότητα και την αγροτική δραστηριότητα. Σ' αυτές τις πεδιάδες και στα ορεινά βοσκοτόπια εξελίσσεται η κτηνοτροφική δραστηριότητα η οποία είναι γνωστή από την αρχαιότητα.

Εμφανίζονται χειροτεχνικές δραστηριότητες και μικρές βιομηχανικές επιχειρήσεις όπου τα τελευταία χρόνια συντέλεσαν στην ανάπτυξη του τουρισμού, των μεταφορών, του εμπορίου, και απασχολούν το 1/3 του ενεργού πληθυσμού του νομού.

Από την πρώτη προέκταση που υπέστη το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, εμφανίζεται μια σημαντική αύξηση στους επιβάτες και στα εμπορεύματα, που έχουν σαν προορισμό την Κεντρική Ευρώπη. Η οδική αρτηρία της Εγνατίας θα ωθήσει την ανάπτυξη της

Ηγουμενίτσας και θα την μεταμορφώσει σε έναν από τους μεγαλύτερους κόμβους μεταφορών της κεντρικής Ευρώπης. *{Η ανάπτυξη της Θεσπρωτίας, ΚΕΠΕ 1996}*

10.1 ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ (ΑΕΠ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ)

Ο πρωτογενής τομέας του Νομού Θεσπρωτίας συμμετέχει με ένα αξιόλογο ποσοστό της τάξης του 25,2% στο ΑΕΠ του 1995, ενώ στον τομέα της απασχόλησης εμφανίζεται ένα ποσοστό του 34,6%.

Η συμμετοχή του Νομού στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ταυτίζεται με την συμμετοχή όλης της περιφέρειας ενώ στην απασχόληση ο Νομός Θεσπρωτίας προηγείται της περιφέρειας με ποσοστό 30,4%. Μεταξύ του 1981 και του 1995 η περιφέρεια Ηπείρου παρουσιάζει μια πτώση στο ΑΕΠ στον πρωτογενή τομέα. Μια πτώση εμφανίστηκε και στο ποσοστό του Νομού, το οποίο μειώνεται από 31,6% το 1981 σε 25,2% το 1995. Όμοια παρουσιάζεται η κατάσταση και για την περιφέρεια (από 31,6% σε 25%) αλλά και για όλη την χώρα (από 18,3% σε 14,6%), πάντα για την ίδια χρονική περίοδο 81-95.

Όσον αφορά την απασχόληση η Θεσπρωτία εμφανίζει μείωση που περνάει από το 45,1% στο 34,6%, στην περιφέρεια η ελάττωση αγγίζει το 12,7% και όλη η χώρα παρουσιάζει πτώση της τάξης του 9,9%.

Σε σύγκριση με τους άλλους νομούς, η συμμετοχή της Θεσπρωτίας στον πρωτογενή τομέα προκύπτει θετική και πάρα πολύ σημαντική αφού αποτελεί την κύρια δραστηριότητα της παραγωγής.

Ο νομός Θεσπρωτίας ενεργεί υπέρ της απασχόλησης και αυξάνει τα ποσοστά σε επίπεδο περιφέρειας από 12,4% σε 14,9% την προηγούμενη δεκαετία, ενώ το αντίθετο συμβαίνει για το ΑΕΠ, το οποίο εμφανίζει πτώση του 0,5%.

Αυτό οφείλεται στην μείωση της παραγωγικότητας του πρωτογενή τομέα. Ο δείκτης της παραγωγικότητας του πρωτογενή τομέα, υποστέλλεται από 95,4% το 1981 σε 68,9% το 1991 και αυτό συνεχίζεται μέχρι το τέλος του 1994. *{Στοιχεία από ΕΣΥΕ}*

10.2 ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Ο δευτερογενής τομέας επηρεάζει το ΑΕΠ περίπου στο 22,2%. Μεταξύ του 81 και του 95 η συμμετοχή στο ΑΕΠ μειώνεται σημαντικά κατά 4,1 %, το ίδιο ισχύει και για την περιφέρεια στην οποία παρουσιάζεται πτώση της τάξης του 5,2% ενώ στο σύνολο της χώρας εμφανίζεται μείωση που αγγίζει το 7,3%.

Όσον αφορά την απασχόληση στον τομέα, η Θεσπρωτία εμφανίζει μια σταθερή περίοδο, η οποία παρουσιάζει ένα ποσοστό ίσο με 22,3% το 1981 και 23% το 1991.

Για την περιφέρεια και για όλη την χώρα, η συμμετοχή στο ΑΕΠ μειώνεται την δεκαετία 81-91 περίπου κατά 5%.

Σημαντικό ρόλο παίζει ο νομός Θεσπρωτίας, ο οποίος επηρεάζει τα ποσοστά της περιφέρειας και βοηθάει στην αύξηση του ΑΕΠ κατά 1% τα τελευταία δέκα χρόνια. Το ίδιο συμβαίνει και στον τομέα της απασχόλησης όπου αυξάνεται από 10,7% σε 13,4% το 1991. Την ίδια περίοδο η παραγωγικότητα της Θεσπρωτίας μειώνεται σε σύγκριση με την περιφέρεια και με το σύνολο της χώρας.

Ο δείκτης της παραγωγικότητας μειώνεται κατά 20,8% την συγκεκριμένη δεκαετία, και πρόκειται για την μεγαλύτερη πτώση σε σχέση με τους άλλους νομούς της περιφέρειας.

Αναλύοντας τους άλλους νομούς, προκύπτει ότι η συμμετοχή της Θεσπρωτίας στον δευτερογενή τομέα και στην απασχόληση είναι πιο υψηλή, και αυτό προέρχεται από τα στατιστικά δεδομένα της δόμησης, τα οποία ανέρχονται σε ποσοστό της τάξης του 12,9%, και αυτό κάνει την Θεσπρωτία να προηγείται της περιφέρειας και το σύνολο της χώρας. *{Στοιχεία από ΕΣΥΕ}*

10.3 ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Ο τριτογενής τομέας αποτελεί τον σημαντικότερο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας του νομού Θεσπρωτίας. Ο νομός συμμετέχει με ένα ποσοστό της τάξης του 52,6% στο ΑΕΠ και με ένα ποσοστό του 41% στην απασχόληση.

Μεταξύ του 81-95 η συμμετοχή στο ΑΕΠ αυξάνεται σημαντικά όσον αφορά την περιφέρεια Ηπείρου η οποία το 1981 εμφάνιζε 41,7% ενώ το 1995 έφτασε στο 55%. Η

Ελλάδα εμφανίζει σημαντικό ποσοστό αύξησης την πενταετία 91-95 όπου ξεκινάει με 50,2% και φτάνει στο 61,2%.

Σε επίπεδο περιφέρειας, ο τριτογενής τομέας εμφανίζει μείωση της τάξης του 0,4% στο ΑΕΠ και μείωση ίση με 0,1% στην απασχόληση. Την ίδια περίοδο (81-91) η παραγωγικότητα της Θεσπρωτίας μειώνεται από 85,5% σε 75% ενώ η περιφέρεια παρουσίαζε πτώση κατά 1,3% και όλη χώρα πτώση κατά 0,98%.

Η μεγαλύτερη συμμετοχή της Θεσπρωτίας όσον αφορά το ΑΕΠ, εμφανίζεται στον τομέα του εμπορίου, ο οποίος παρουσιάζει ποσοστό 10,6% το 1995, ακολουθεί ο τομέας των ξενοδοχείων και εστιατορίων με 9,35%, έπειτα ο τομέας των μεταφορών και επικοινωνιών με 7,6% και τέλος ο τομέας της δόμησης με 5,2%. {Στοιχεία από ΕΣΥΕ}

	ΑΕΠ % ΤΟΥ 1995			ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981-1995 (%)		
	A- ΓΕΝΗΣ	B- ΓΕΝΗΣ	Γ- ΓΕΝΗΣ	A- ΓΕΝΗΣ	B- ΓΕΝΗΣ	Γ- ΓΕΝΗΣ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	25,2	22,2	52,6	-23,4	-15,6	28,9
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	25,0	20,0	55,0	-20,9	-23,4	31,9
ΕΛΛΑΔΑ	14,6	24,2	61,2	-20,2	-23,2	21,9

Πίνακας 23: Το ΑΕΠ στον πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή τομέα την περίοδο 1981-1995. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ % ΤΟΥ 1995			ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981-1995 (%)		
	A- ΓΕΝΗΣ	B- ΓΕΝΗΣ	Γ- ΓΕΝΗΣ	A- ΓΕΝΗΣ	B- ΓΕΝΗΣ	Γ- ΓΕΝΗΣ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	34,6	23,0	41,1	-22,1	3,1	30,1
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	12,7	22,5	46,2	-28,5	-7,8	44,8

Πίνακας 24: Η απασχόληση στον πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή τομέα την περίοδο 1981-1995. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

11. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΣΤΗΝ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ

11.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο νομός της Θεσπρωτίας κατέχει το 22% των ξενοδοχείων όλης της περιφέρειας Ηπείρου, το 20 % των ενοικιαζόμενων δωματίων και το 25 % των θέσεων κάμπινγκ. Στον νομό εμφανίζονται 8 τουριστικοί χώροι οι οποίοι κατανέμονται στους εξής δήμους: Ηγουμενίτσας, Σελεύκεια, Παραμυθιά, Σύβοτα, Πλαταριά, Πέρδικα και Φιλιάτες. Την περίοδο 1990-1999 η Θεσπρωτία εμφανίζει αύξηση όσον αφορά το νούμερο των δωματίων, ο οποίος πέρασε από 1021 σε 2062 δωμάτια, δηλαδή εμφάνισε μια αύξηση του 160%.

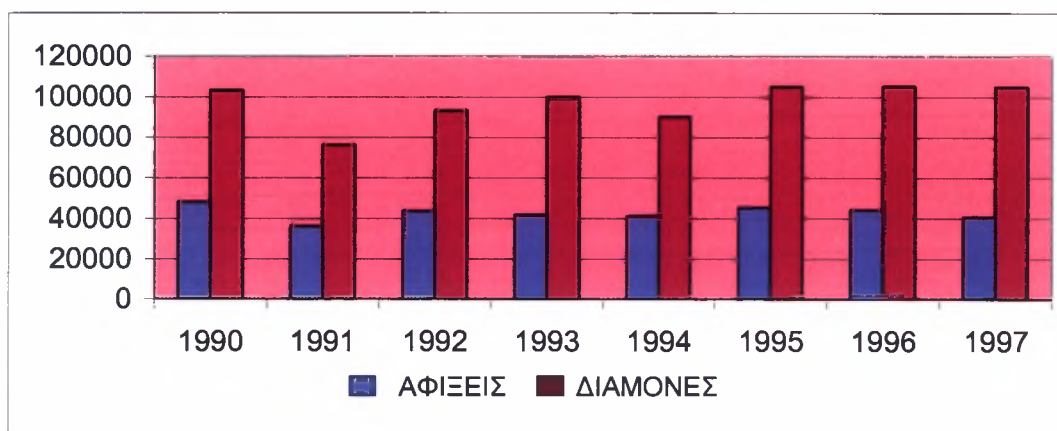
Ο νομός Θεσπρωτίας αναπτύχθηκε με πολύ γρήγορους ρυθμούς σε σχέση με την υπόλοιπη περιφέρεια. Την ίδια δεκαετία οι τουρίστες της Θεσπρωτίας αυξήθηκαν κατά 180 άτομα και αυτό μας δείχνει την ανάπτυξη της εποχής. Σε όλη την περιφέρεια οι τουρίστες μειώνονται από 3791 σε 3621 άτομα την χρονική περίοδο 90-99. *{Προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης, ΥΠΕΧΩΔΕ}*

ΕΤΟΣ	ΗΠΕΙΡΟΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ
	ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ	ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ
1990	3.791	735
1991	3.897	735
1992	4.097	735
1993	4.097	735
1994	4.097	735
1995	3.524	915
1996	3.641	915
1999	3.621	915

Πίνακας 25: Τουριστική ανάπτυξη στην περιφέρεια και στον νομό της Θεσπρωτίας την χρονική περίοδο 1990-1999.
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

11.2 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Την περίοδο 90-97 ο νομός της Θεσπρωτίας παρουσιάζει μια σημαντική μείωση της τάξης του 16% όσον αφορά της αφίξεις ενώ αντίθετα αυξάνονται οι διαμονές κατά 1,4%. Το 1991 και το 1996 παρουσιάζεται μια γενική συρρίκνωση στον τουριστικό τομέα, η οποία επηρέασε την τοπική οικονομία αλλά και την εθνική. Ένα χρόνο μετά εμφανίζονται μειώσεις για τον ίδιο τον νομό ενώ ο εθνικός τουρισμός αυξάνεται όσον αφορά της αφίξεις. Αυτές οι μειώσεις στον τουρισμό που υπέστη η περιφέρεια της Ηπείρου, οφείλονται προφανώς στις άσχημες συνθήκες που επικρατούσαν στην τοπική αγορά



Γραφικό 5 : Σύνολο αφίξεων και διαμονών στην Θεσπρωτία την περίοδο 1990 - 1997.

(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Όσον αφορά τις παραμονές στον νομό σημειώνεται μια αξιοσημείωτη πτώση το 1991 και το 1994. η κατάσταση καλυτερεύει το 1995 και στην συνέχεια εμφανίζεται μια σταθερή πορεία, σε αντίθεση με την περιφέρεια και την υπόλοιπη Ελλάδα. Το 1996 σημειώνεται μια θετική πορεία. Μεταξύ 90-97 οι ξένοι επισκέπτες μειώνονται κατά 22% και η διαμονή τους μπορεί να χαρακτηριστεί μακράς διάρκειας.

Οι Έλληνες επισκέπτες αποτελούν το 64% των αφίξεων στον νομό κατά το 1997, ενώ οι ξένοι αγγίζουν το 36%. Την ίδια χρονική περίοδο η παραμονή των ελλήνων εμφανίζεται με ένα ποσοστό ίσο με 45% και των ξένων με ένα ποσοστό του 55%. Αυτό το φαινόμενο

εμφανίζεται καθ' όλη την διάρκεια εκτός από το 1991 όπου ο αριθμός των ξένων ήταν χαμηλός, και σε περιφερειακό αλλά και σε εθνικό επίπεδο.

Οι ξένοι τουρίστες συγκεντρώνονται κυρίως στα Σύβοτα και στον Πέρδικα που είναι παραθαλάσσιες περιοχές.

Αυτό αυξάνει το ποσοστό του περιφερειακού τουρισμού αλλά και τον τουρισμό όλης της χώρας.

Παρατηρούμε ότι στον νομό Θεσπρωτίας εμφανίζεται μια ανοδική πορεία όσον αφορά τις τουριστικές υποδομές σε σύγκριση με την περιφέρεια της Ηπείρου.

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ			ΠΑΡΑΜΟΝΕΣ		
	ΕΛΛΗΝΕΣ	ΞΕΝΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΛΗΝΕΣ	ΞΕΝΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ
1990-91	-1,83	-20,99	-13,08	0,33	-15,31	-11,51
1991-92	5,55	23,49	15,12	4,69	22,35	17,49
1992-93	-0,33	0,03	-0,12	-0,60	-0,92	-0,84
1993-94	-0,35	7,24	4,00	-1,91	10,32	7,31
1994-95	2,13	-5,80	-2,56	1,77	-7,09	-5,09
1995-96	-0,17	-4,79	-2,81	2,26	-6,33	-4,26
1996-97	14,49	13,60	13,99	11,76	14,58	13,85

Πίνακας 26 : Μεταβολές των αφίξεων και των διαμονών για την Ελλάδα, σε %, από το 1990 μέχρι το 1997. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

12. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑ (Κίνδυνοι-αδυναμίες και δυνατότητες)

ΤΟΜΕΙΣ

- Μεταφορές, εμπόριο
- Τουρισμός
- Πρωτογενής τομέας
- Φυσικό περιβάλλον
- Κοινωνικές υπηρεσίες

Μεταφορές και εμπόριο

Κίνδυνοι-αδυναμίες

- Έλλειψη μεγάλων έργων αφού είναι ακόμα στην φάση της κατασκευής (Εγνατία, Ιόνια Οδός, γέφυρα Ρίο- Αντίρριο, Π.Α.Θ.Ε, ζεύξη Άκτιο- Πρέβεζα). Αυτές οι ελλείψεις επηρεάζουν αρνητικά το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.
- Έλλειψη υποδομής αερολιμένα
- Έλλειψη σιδηροδρομικής σύνδεσης
- Έλλειψη σύνδεσης με την Αλβανία και τα Βαλκάνια
- Μεγάλος ανταγωνισμός ανάμεσα στο λιμάνι της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Το λιμάνι της Πάτρας, με την ολοκλήρωση της Π.Α.Θ.Ε και με την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα – Πάτρα ευνοείται και όποτε έχει περισσότερες πιθανότητες ανάπτυξης.

Δυνατότητες

- Έχει στρατηγική θέση και θεωρείται σαν "σημαντική πόρτα" αφού ενώνει την Ελλάδα με την δυτικό- κεντρική Ευρώπη, την Αλβανία και τα Βαλκάνια.
- Με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων θα ενωθεί η δυτικό-κεντρική Ελλάδα με την βόρεια
- Επενδύσεις για τις παραμεθόριες περιοχές,

- Άμεση προσέλευση προς τα Βαλκάνια και την Αλβανία η οποία ευνοεί την οικονομία του νομού
- Εγκατάσταση της υπηρεσίας μεταφορών και επικοινωνιών.

Τουρισμός

Κίνδυνοι-αδυναμίες

- Προβληματική είσοδος προς την τουριστική αγορά της κεντρικής , βόρειας και νότιας Ελλάδας
- Έλλειψη αέρας μεταφοράς
- Έλλειψη ξενοδοχειακών υποδομών πρώτης κατηγορίας
- Έλλειψη τουριστικών υποδομών (μαρίνες, τουριστικά λιμάνια)
- Έλλειψη διασύνδεσης με την νότια Ήπειρο (εθνική οδός Ηγουμενίτσας- Πρέβεζας)
- Μεγάλος ανταγωνισμός με τον νομό της Πρέβεζας και με τα Ιόνια νησιά
- Σύντομη παραμονή των επισκεπτών
- Έλλειψη φυσικών εγκαταστάσεων που την απεικονίζουν ως τουριστικό πόλο.

Δυνατότητες

- Κατάλληλη περιοχή για την υποδοχή τουριστών
- Διασυνδέσεις με την Ιταλία και την Ευρώπη
- Αναβάθμιση των κοντινών στην Εγνατία περιοχών που θα ευνοήσουν τον τουρισμό
- Στρατηγική θέση λόγω της γειτνίασης της με την Ιταλία οι οποία ευνοεί την οικονομία
- Λειτουργία του νομού ως εκροή της τουριστικής κίνησης (έλληνες – ξένοι) από και προς την Ευρώπη.

Πρωτογενής τομέας

Κίνδυνοι-αδυναμίες

(ΓΕΩΡΓΙΑ)

- Μεγαλύτερη σημασία στις παραδοσιακές καλλιέργειες
- Μικρή ενασχόληση στις καλλιέργειες θερμοκηπίου
- Μικρή ενασχόληση στις βιολογικές καλλιέργειες
- Έλλειψη εξοπλισμού και μηχανημάτων για την επεξεργασία αγροτικών προϊόντων.
- Έλλειψη σε νέες καλλιέργειες

Δυνατότητες

- Θαλάσσια πρόσβαση προς την Ιταλία και την Ευρώπη
- Με την αποπεράτωση όλων των μεγάλων έργων θα διασφαλιστεί η πρόσβαση στην αγορά της νότιο- δυτικής Ελλάδας.

Φυσικό περιβάλλον

Κίνδυνοι-αδυναμίες

- πυρκαγιές
- μόλυνση από τα λιπάσματα και τα φυτοφάρμακα
- μόλυνση στο έδαφος και στα ποτάμια
- θαλάσσια μόλυνση από την δραστηριότητα του λιμανιού
- περιβαλλοντική υποβάθμιση
- έλλειψη οικολογικών συστημάτων

Δυνατότητες

- Συνδυασμός των ορεινών και αγροτικών περιοχών οι οποίες μπορούν να αναβαθμίσουν την περιβαλλοντική ποιότητα, την χλωρίδα και την πανίδα
- Κλιματολογικές συνθήκες οι οποίες ευνοούν την βλάστηση
- Μεγάλη ποσότητα σε νερό
- Ύπαρξη οικολογικών περιοχών κοντά στα ποτάμια
- Το λιμάνι ευνοεί το εμπόριο και αναπτύσσεται ο αγρό-τουρισμός
- Προγράμματα που αναφέρονται στην προστασία του περιβάλλοντος (Natura 2000).

Κοινωνικές υπηρεσίες

Κίνδυνοι-αδυναμίες

- Έλλειψη υποδομών υγείας
- Έλλειψη υποδομών για ηλικιωμένους και για άτομα με αναπηρία
- Έλλειψη πολιτιστικών και αθλητικών εγκαταστάσεων

Δυνατότητες

- Προγράμματα (3^ο ΚΠΣ, Ελλάδα 2004) για την δημιουργία κοινωνικών και πολιτιστικών υποδομών

Οργάνωση της τοπικής Αυτοδιοίκησης.

13. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ (ΟΔΙΚΕΣ, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ, ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ)

Ο Νομός της Θεσπρωτίας και κυρίως η πόλη της Ηγουμενίτσας, αποτελούν ένα από τα στρατηγικά σημεία για την Ελλάδα όπου σύμφωνα με την χωροθέτηση της περιοχής εμφανίζεται ως μια πύλη προς την υπόλοιπη Ευρώπη. Η πλεονεκτική θέση του λιμανιού, ο αριθμός των επιβατών και των εμπορευμάτων από τις χώρες της κεντρικής και της δυτικής Ευρώπης, καθιστούν την πόλη σαν μια περιοχή μεγάλης σημασίας όχι μόνο για την Ήπειρο αλλά και για την υπόλοιπη Ελλάδα.

Η έλλειψη ενός οδικού δικτύου για τον νομό της Θεσπρωτίας εμφανίζεται ως ένα από τα βασικότερα προβλήματα και θεωρείται ότι είναι ένα στοιχείο που προκύπτει αναγκαία να αξιοποιηθεί. Η επίλυση αυτού του προβλήματος θα καλυτερεύσει την λειτουργία του λιμανιού και θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της ίδιας της περιοχής. Πράγματι η έλλειψη του οδικού δικτύου και του σιδηροδρόμου, έχουν προκαλέσει την απομόνωση της πόλης αλλά και ολόκληρης της περιφέρειας από την υπόλοιπη χώρα. Η αναγκαιότητα αναβάθμισης της Ηγουμενίτσας και όλης της επαρχίας, αποτελούν στρατηγικό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία θεωρεί ότι είναι απαραίτητη η εξέλιξη και η ανάπτυξη νέων αγορών στο εσωτερικό της κοινότητας, και θα συμβάλει στην δημιουργία μεγάλων έργων επικοινωνίας αλλά και στην θέσπιση των θαλάσσιων, αεροπορικών και τέλος οδικών μεταφορών. Το αποτέλεσμα είναι ότι κάποια έργα βρίσκονται υπό κατασκευή και έχουν σαν στόχο να συνδέσουν την Ηγουμενίτσα με την Ήπειρο και επίσης να εξασφαλίσουν την σύνδεση με την ανατολική Ευρώπη και με τα Βαλκάνια.

Τα βασικά δίκτυα που θα ενώσουν την Ηγουμενίτσα με την υπόλοιπη Ελλάδα είναι: η εθνική οδός Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας, η καινούργια Εγνατία οδός (η οποία θα ενώσει την Ηγουμενίτσα με την Αλεξανδρούπολη, δηλαδή το δυτικό- ανατολικό τμήμα της Ελλάδας), η οδική σύνδεση Ηγουμενίτσα- Βόλος (που είναι ακόμα σε φάση μελέτης), ο δυτικός άξονας που θα ενώσει τα Ιωάννινα με την Πελοπόννησο (είναι σε στάδιο κατασκευής), ο αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε. (Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Εύζωνοι) και τέλος την εθνική οδό νούμερο 6 που προβλέπει την σύνδεση της Λάρισας με την Ηγουμενίτσα και τα Ιωάννινα. Σήμερα ο νομός της Θεσπρωτίας ενώνεται με την Ήπειρο διαμέσου της εθνικής οδού Πρέβεζα- Ηγουμενίτσα και Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα.

{Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την περιφέρεια της Ηπείρου 2000-2006}

	Αθήνα	Θεσσαλονίκη	Πάτρα	Αλεξανδρούπολη	Ιωάννινα	Πρέβεζα
Ηγουμενίτσα	498	463	274	816	100	82
	Km	Km	Km	Km	Km	Km

Πίνακας 27: Χιλιομετρικές αποστάσεις ανάμεσα στην Ηγουμενίτσα και σε άλλες μεγάλες πόλεις.

Με τον δυτικό άξονα και την Ιόνια οδό θα πραγματοποιηθεί μια σύνδεση που θα ενώσει την περιφέρεια της Ηπείρου με την Ηγουμενίτσα και με την Πελοπόννησο. Αυτός ο άξονας είναι στο στάδιο της κατασκευής και χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα. Με τον άξονα αυτό θα ενωθεί η Πελοπόννησος με την Κακκαβιά, το Αντίρριο, το Μεσολόγγι και την Αμφιλοχία, το Αγρίνιο, την Άρτα και τα Ιωάννινα όπου και θα διασταυρωθεί με την Εγνατία, η οποία ξεκινάει από την Αλεξανδρούπολη, περνάει από την Καβάλα και την Θεσσαλονίκη και καταλήγει στην Ηγουμενίτσα. *{Χωροταξική πρόταση της παραλιακής ζώνης του Ιονίου Πελάγους για τους νομούς της Πρέβεζας και της Θεσπρωτίας}*

Ο δυτικός άξονας θα έχει μήκος 499 km και η ελάχιστη ταχύτητα θα είναι 120 Km/ h. Το πλάτος της είναι 24,5 m με δυο κατευθύνσεις ανά πορεία. Με την αποπεράτωση της οδού θα μειωθεί η απόσταση περίπου στα 252 km, δηλαδή 3 ώρες δια μέσου την Εγνατία. Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί τα τμήματα Αγρινίου –Άρτας με μήκος 28 km, ενώ το τμήμα που περιλαμβάνει το Αντίρριο- Κακκαβιά είναι περίπου 210 Km και βρίσκεται ακόμα στο στάδιο της κατασκευής και σύμφωνα με τις προβλέψεις θα ολοκληρωθεί το 2007.

Με τον άξονα αυτό θα εξασφαλιστεί η σύνδεση μεταξύ της βόρειας και της δυτικής Ελλάδας και επίσης θα μειωθεί κατά περίπου 2 ώρες ο χρόνος της διαδρομής.



Φωτογραφία 16: Ιόνια οδός

Η ολοκλήρωση της Εγνατίας θα επιφέρει την σύνδεση της Ηπείρου και της Θεσπρωτίας με την βόρειο- ανατολική Ελλάδα και θα αποτελεί ένα έργο ύψιστης σημασίας, και επίσης θα συνδέει την Ελλάδα με τα τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης και τα Βαλκάνια. Ανήκει στο διεθνές ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών όπου μαζί με τους κάθετους άξονες Βερολίνο- Σόφια – Θεσσαλονίκη, Ελσίνκι- Αλεξανδρούπολη, Βιέννη – Βελιγράδι – Θεσσαλονίκη, επιτρέπει την είσοδο προς τις ανατολικές ευρωπαϊκές χώρες και τα Βαλκάνια. {Περιοδικό Γεώγραμμα}

Συνδέει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με την Αλεξανδρούπολη και φτάνει μέχρι τα σύνορα της Τουρκίας, περνάει από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Ελλάδας όπως Ιωάννινα, Μέτσοβο, Γρεβενά, Κοζάνη, Βέροια, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ξάνθη και Κομοτηνή καταλήγοντας στην Αλεξανδρούπολη. Ο άξονας αυτός επιτρέπει την διασύνδεση μεταξύ των λιμανιών και των σημαντικότερων αεροδρομίων της Ελλάδας. Περνάει από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, συνεχίζει σε εκείνο της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της

Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης. Επίσης στο πέρασμα της ενώνει 7 αεροδρόμια. Με την αποπεράτωση του έργου και με την ολοκλήρωση των 9 καθέτων αξόνων, θα εξασφαλιστεί η σύνδεση με την Αλβανία, την Βουλγαρία, την πρώην Γιουγκοσλαβία, την F.Y.R.O.M. και τέλος την Τουρκία. Το συνολικό μήκος της είναι 687 km με δυο κατευθύνσεις ανά πορεία και η προβλεπόμενη ταχύτητα είναι 120 km/h.

Πριν το 1994 κατασκευάστηκαν 94 Km. Μέχρι σήμερα ολοκληρώθηκαν 362 km, επίσης άλλα 125 km είναι υπό κατασκευή, 59 Km είναι ακόμα στην φάση της μελέτης και τέλος 37 Km βρίσκονται σε δημοπράτηση. Η Εγνατία είναι μια σημαντική αρτηρία και ανήκει στα μεγάλα οδικά έργα, θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των μεταφορών της χώρας, και επίσης στην ολοκλήρωσή τους.



Φωτογραφία 17: Ο οδικός άξονας Εγνατία

Αυτός ο αυτοκινητόδρομος περιέχει πολλές γέφυρες και τούνελ, τα οποία χρηματοδοτούνται κατά το ήμισυ από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το υπόλοιπο μισό από εθνικούς πόρους. Η ολοκλήρωσή της θα συμβάλει στην μείωση του χρόνου διαδρομής σε περίπου 5 ώρες (Από την Ηγουμενίτσα μέχρι την Αλεξανδρούπολη), και θα ενδυναμώσει τον εμπορικό ρόλο του λιμένα της Ηγουμενίτσας. {περιοδικό Γεώγραμμα}

Ο οδικός άξονας Π.Α.Θ.Ε. αντικαθιστά την εθνική οδό νούμερο 1. Πρόκειται για μια οδική αρτηρία η οποία δημιουργήθηκε πριν την δεκαετία του '60 και μέχρι και σήμερα αποτελεί το πιο σημαντικό δίκτυο για την χώρα. Περνάει από την Αθήνα, την Αχαΐα, την Κόρινθο, την Φθιώτιδα, την Βοιωτία, την Λάρισα, τον Βόλο, την Κατερίνη και τέλος την Θεσσαλονίκη. Το μήκος της Π.Α.Θ.Ε. είναι 730 km και το 1994 υπήρξαν κάποιες

παρεμβάσεις ώστε να μετατραπεί ο άξονας σε έναν αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας με δύο κατευθύνσεις ανά πορεία.

Αυτός ο άξονας συνδέει την Πάτρα, την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και τους Εύζωνους, επίσης εξυπηρετεί και άλλα τμήματα της Ελλάδας όπως την Ήπειρο, δια μέσου μικρότερων οδών η και βασικών οδών όπως η Εγνατία και ο δυτικός άξονας.

Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί 400 km, ενώ το υπόλοιπο κομμάτι είναι σε ακόμα στην φάση του σχεδιασμού ή της δημοπράτησης. Ο στόχος του αυτοκινητόδρομου είναι η μείωση του χρόνου διαδρομής δια μέσου της υψηλής ταχύτητας.

Η σύνδεση μεταξύ των δυο λιμανιών, εκείνο της Ηγουμενίτσας με εκείνο του Βόλου βρίσκεται ακόμα στην φάση του σχεδιασμού και περιέχει δυο προτάσεις.

Η πρώτη αναφέρεται, στην πρόταση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ενώ η δεύτερη αφορά το Υπουργείο Οικονομικών. Όσον αφορά την πρώτη πρόταση, προβλέπεται η διαδρομή Ηγουμενίτσα – Παναγιά που βρίσκεται ανατολικά από το τούνελ του Μετσόβου και συνδέεται με την Εγνατία. Στην συνέχεια ο δρόμος περνάει από την Θεσσαλία, τα Τρίκαλα και το Μακρυχώρι όπου και διαιρείται σε δυο τμήματα, με κατεύθυνση προς την Λαμία και προς τον Βόλο. Το τμήμα που συνεχίζει προς την Λαμία, ενώνεται με την Π.Α.Θ.Ε και έχει μια απόσταση περίπου 106 km. Το άλλο τμήμα, που συνεχίζει με κατεύθυνση προς τον Βόλο, ενώνεται με την Π.Α.Θ.Ε δια μέσου μιας παράκαμψης και το μήκος της είναι περίπου 47 km. Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι γεωλογικές, κοινωνιολογικές, περιβαλλοντικές μελέτες αλλά και τα σχέδια. Ο άξονας αυτός εξασφαλίζει την σχέση ανάμεσα στην κεντρική και νότια Ελλάδα και την Αλβανία, την πρώην Γιουγκοσλαβία και την F.Y.R.O.M.
{πληροφορίες από το ΥΠΕΧΩΔΕ}

Η δεύτερη πρόταση αφορά την σύνδεση της Ηγουμενίτσας με τον Βόλο με ένα μήκος περίπου 320 km από τα οποία τα 82 Km θα είναι νέα τμήματα υπό κατασκευή. Το Υπουργείο Οικονομικών, προτείνει μια πορεία δια μέσου της Εγνατίας. Η πρόταση περιέχει την δημιουργία του δυτικού άξονα της Θεσπρωτίας που θα συνεχίσει με παράλληλη κατεύθυνση προς την εθνική οδό νούμερο 6.

Ένα από τα σημαντικότερα έργα της Ελλάδας και ιδιαίτερης σημασίας για τον νομό της Θεσπρωτίας είναι το υποθαλάσσιο τούνελ που ενώνει τα δυο θαλάσσια λιμάνια της Πρέβεζας και του Ακτίου. Το τούνελ παίζει σημαντικό ρόλο στην μείωση του χρόνου της

διαδρομής και με την ολοκλήρωση του έργου η απόσταση μεταξύ της Πρέβεζας και του Ακτίου θα μειωθεί κατά 35 λεπτά της ώρας.

Το τούνελ είναι 909 μέτρων και περιλαμβάνει ανοιχτές ράμπες με μήκος 412 μέτρα. Επιπλέον υπάρχουν δυο κτήρια τα οποία εξυπηρετούν το τούνελ και το ένα βρίσκεται στην Πρέβεζα και το άλλο στο Άκτιο. Αυτή η ζεύξη αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για την δυτική Ελλάδα αλλά και για την κεντρική και δυτική Ευρώπη.

Η αναβάθμιση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας απεικονίζει την αναγκαιότητα ολοκλήρωσης του οδικού δικτύου, το οποίο θα βελτιώσει την εξυπηρέτηση των επιβατών αλλά και θα συμβάλει στην ανταλλαγή των εμπορευμάτων από και προς την Αδριατική.

Το εθνικό δίκτυο του νομού Θεσπρωτίας περιλαμβάνει τις συνδέσεις Ηγουμενίτσα – Πρέβεζα, Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα και Ηγουμενίτσα – Σαγιάδα.

Οδική σύνδεση	Απαιτούμενος χρόνος <u>πριν</u> από την ολοκλήρωση των οδικών έργων	Απαιτούμενος χρόνος <u>μετά</u> από την ολοκλήρωση των οδικών έργων
Ηγουμενίτσα- Ιωάννινα	1 ώρα και 30 λεπτά	45 λεπτά
Ηγουμενίτσα - Θεσσαλονίκη	6 ώρες και 30 λεπτά	3 ώρες και 30 λεπτά
Ηγουμενίτσα - Αλεξανδρούπολη	11 ώρες και 5 λεπτά	6 ώρες και 15 λεπτά
Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη	5 ώρες	2 ώρες και 45 λεπτά
Ιωάννινα - Αθήνα	6 ώρες και 30 λεπτά	4 ώρες και 30 λεπτά
Ιωάννινα - Πάτρα	5 ώρες	3 ώρες
Θεσσαλονίκη - Καβάλα	2 ώρες και 15 λεπτά	1 ώρα και 15 λεπτά
Αθήνα – Θεσσαλονίκη	6 ώρες και 40 λεπτά	5 ώρες και 40 λεπτά
Πάτρα - Θεσσαλονίκη	8 ώρες και 30 λεπτά	5 ώρες και 30 λεπτά

Πίνακας 28: Προβλεπόμενοι χρόνοι πριν και μετά από την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων έργων.

Ο άξονας Ηγουμενίτσα – Πρέβεζα έχει μήκος περίπου 82 km, περνάει έξω από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας όπου και εξελίσσονται έργα για την διασταύρωση με την Εγνατία. Το πλάτος της είναι 7,5 μέτρα και εξαιτίας των υπάρχοντων καμπυλών κρίνονται αναγκαία έργα συντήρησης. Στο πρώτο τμήμα του άξονα οι εργασίες αναφέρονται στην διαπλάτυνση του δρόμου και στην ανάπλαση του. Με την αποπεράτωση των εργασιών ο άξονας θα έχει πλάτος 12,5 μέτρα και η προβλεπόμενη ταχύτητα θα είναι 70 km/h.

{Χωροταξική πρόταση της παραλιακής ζώνης του Ιονίου Πελάγους για τους νομούς της Πρέβεζας και της Θεσπρωτίας}

Ο άξονας Ηγουμενίτσα- Ιωάννινα ενώνει 92 Km και το πραγματικό πλάτος της είναι 7,5 μέτρα. Η κατάσταση του οδοστρώματος είναι σε κακή κατάσταση και τα καμπυλωτά κομμάτια προκαλούν μεγάλες δυσκολίες κατά το πέρασμα. Με την νέα Εγνατία, η σύνδεση Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων θα καλυτερεύσει και θα προσφέρει ποιότητα και σιγουριά στον επιβάτη.

Το συνολικό μήκος του δρόμου Ηγουμενίτσα –Σαγιάδα είναι περίπου 19 Km και εξυπηρετεί στο να συνδεθεί η Ελλάδα με την Αλβανία. Το πλάτος του δρόμου είναι 7,5 μέτρα και κρίνεται αναγκαία μια επέμβαση για την αναβάθμιση του, καθώς η κατάσταση του οδοστρώματος αλλά και η χάραξη της οδού κρίνεται ανεπαρκής οπότε είναι αναγκαία μελέτη για τη βελτίωση του οδικού τμήματος.

Ένα αξιόλογο τμήμα του πληθυσμού της Ηγουμενίτσας χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής μεταφοράς όπου για τον νομό της Θεσπρωτίας είναι τα λεωφορεία. Αυτά ενώνουν διαφορετικά τμήματα και συνήθως συνδέουν τα πιο μικρά χωριά με τα πιο μεγάλα. Οι καλύτεροι χρήστες είναι οι μαθητές και οι ηλικιωμένοι που έρχονται από την Ηγουμενίτσα για να επωφεληθούν από τις διάφορες υπηρεσίες.

Σιδηρόδρομοι	Λεωφορεία	Μηχανοκίνητα οχήματα	Αεροπλάνα	Σύνολο	% Σιδηρόδρομοι	% Λεωφορεία	% Μηχανοκίνητα οχήματα	% Αεροπλάνων
182	214	1390	41	1827	10	11,7	76,1	2,2
209	278	2033	92	2612	8	10,6	77,8	3,5
231	313	2776	196	3516	6,6	8,9	79	5,6
241	353	3013	210	3817	7,4	9,6	79	5,75

Πίνακας 29: Μεταφορά των ευρωπαϊών επιβατών κατά την περίοδο 1970 και 2000 (σε δισεκατομμύρια)

Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο και αναλύοντας την σύνθετη μορφολογία της περιφέρειας προκύπτει, ότι για την πραγματοποίηση των οδικών και σιδηροδρομικών έργων είναι αναγκαίες επενδύσεις και αυξημένοι οικονομικοί πόροι. Στο πλαίσιο του προγράμματος «ΕΛΛΑΔΑ 2010», είναι αναγκαίο ένα στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης μεταφορών το οποίο θα αναβαθμίσει την περιφέρεια, κυρίως με την ολοκλήρωση των σημαντικότερων έργων, τα οποία θα ενδυναμώσουν και θα ενισχύσουν τις συνδέσεις της ίδιας της Ηπείρου, της Ευρώπης και τέλος των Βαλκανίων.

Από μια πρώτη ανάλυση γίνεται εμφανές η έλλειψη σιδηροδρομικών συνδέσεων που θα ενώνουν την Ήπειρο με την υπόλοιπη Ελλάδα, αυτό προκαλεί την απομόνωση της προκαλώντας μια υποβάθμιση στην περιοχή του λιμανιού είτε όσον αφορά την ανταλλαγή των εμπορευμάτων είτε όσον αφορά τους επιβάτες. {Πληροφορίες από τον ΟΣΕ}.



Φωτογραφία 18:Υπάρχων σιδηροδρομικός άξονας

Συνήθως τα εμπορεύματα είναι: τιμέντο, τούβλα, ξύλο, σίδηρο και γενικά αγροτικά προϊόντα. Είναι λοιπόν εμφανές ότι από την φύση αυτών των εμπορευμάτων είναι αναγκαία η μεταφορά τους δια μέσου πλοίου και σιδηροδρόμου. Προκύπτει οπότε η μεγάλη ανάγκη να δημιουργηθεί μια σιδηροδρομική σύνδεση η οποία θα είναι στρατηγική για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, αυτή το καθιστά κατάλληλο να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις, μιας μοντέρνας δραστηριότητας που αφορά το λιμάνι, όπως αλώστε συμβαίνει και με τα υπόλοιπα λιμάνια της Αδριατικής με τα οποία συνδέεται.

Πράγματι υπάρχει μια πρόταση από το ελληνικό Υπουργείο Μεταφορών που εξετάζει την σύνδεση ανάμεσα στην Ήπειρο, την Μακεδονία και την Θεσσαλία. Αυτή η πρόταση αφορούσε τέσσερις διαδρομές οι οποίες αποτελούνται από:

→ Ρίο- Αντίρριο- Άρτα – Ηγουμενίτσα

- Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα
- Κουλούρα – Κοζάνη – Κόνιτσα – Ηγουμενίτσα
- Καρδίτσα – Άρτα – Ηγουμενίτσα

Το υπουργείο αξιολόγησε ότι η δεύτερη υπόθεση ήταν καλύτερη, και αυτό για λόγους κυρίως τεχνικούς και οικονομικούς. Από το 1998 ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας χρηματοδότησε όλες τις μελέτες αλλά μέχρι στιγμής δεν κατανεμήθηκαν οι πόροι (περίπου 300 δισεκατομμύρια δραχμών) ώστε να μπορέσουν να προχωρήσουν στην *πραγματοποίηση του έργου*.

Η πρόταση του Υπουργείου προβλέπει την εγκατάσταση- δημιουργία νέων σιδηροδρομικών γραμμών και την επέκταση του υπάρχοντος δικτύου που ξεκινάει από την Ήπειρο και την Θεσσαλία. Προβλέπει λοιπόν την *πραγματοποίηση μιας μόνο γραμμής διπλής κατεύθυνσης, με συνολικό μήκος 147 km η οποία θα εξυπηρετεί και τις δύο κατευθύνσεις και με μια κλίση που δεν θα ξεπερνάει το 16%*. Τέλος, η ταχύτητα της προβλεπόμενης διαδρομής είτε για το τμήμα Καλαμπάκα – Ηγουμενίτσα είτε για το τμήμα Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα, θα είναι 120 km/h. Στην μελέτη αυτή προβλέπεται επίσης η δημιουργία έξι νέων σιδηροδρομικών σταθμών (3 για κάθε τμήμα). Σε απόσταση περίπου 2 χλμ από το λιμάνι έχει δεσμευτεί χώρος για μελλοντική εγκατάσταση πορθμείου στην λιμενική ζώνη της Ηγουμενίτσας. Η υλοποίηση της παραπάνω σιδηροδρομικής σύνδεσης, η οποία αναμένεται να επιφέρει πολλά οφέλη στην ανάπτυξη της Ηγουμενίτσας, κρίνεται ως έργο πρώτης προτεραιότητας.

Όπως αναφέρεται παραπάνω, και εξαιτίας της μορφολογίας του εδάφους κρίνεται αναγκαία η κατασκευή γεφυρών οι οποίες θα έχουν συνολικό μήκος 20.375 μέτρα.



Φωτογραφία 19: Πρόταση για επέκταση σιδηροδρόμου

Η επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής στην Ήπειρο θα πρέπει να μελετηθεί προσεκτικά και λαμβάνοντας υπόψη τις βασικές και ιδιαίτερα σημαντικές συνέπειες που αυτή θα έχει στην αναβάθμιση της περιφέρειας σε κοινωνικό επίπεδο. Η εξέταση του ζητήματος από την οικονομική σκοπιά και μόνο είναι δυνατόν να παραγκωνίσει βασικές παραμέτρους οφέλους και να παραβλέψει την περιβαλλοντική, εμπορική και κοινωνική ανάπτυξη της Ηπείρου. Επιπλέον είναι χρήσιμο να ληφθεί υπόψη ότι τα κύρια λιμάνια που αφορούν τις συνδέσεις της Ηγουμενίτσας είναι τα Ιταλικά λιμάνια της Αδριατικής που βέβαια έχουν όλα σιδηροδρομική υποδομή. *{Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την περιφέρεια της Ηπείρου 2000-2006}*.

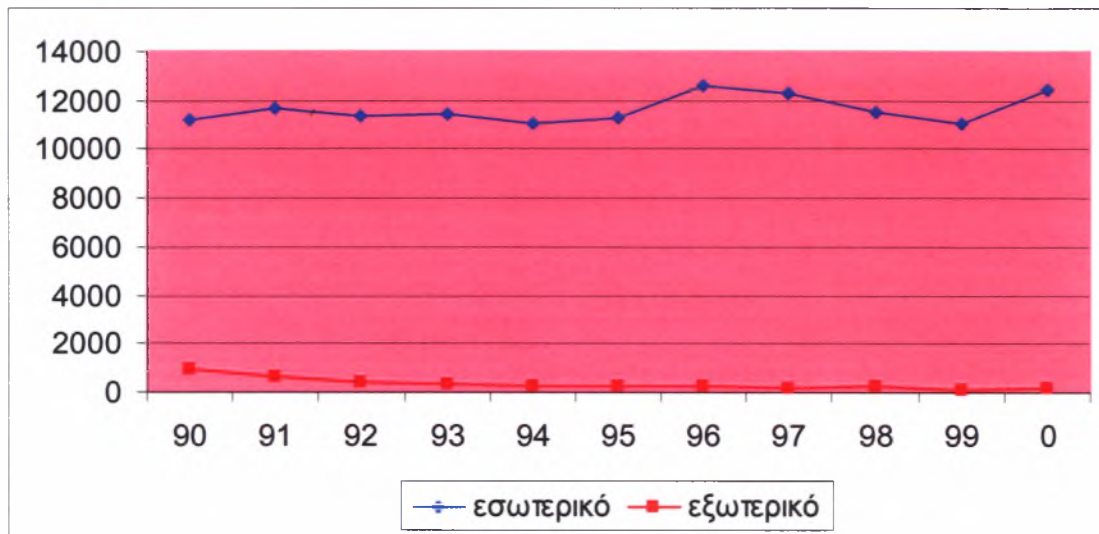
Το έργο δεν έχει συμπεριληφθεί στο ΚΠΣ σε αντίθεση με την αναβάθμιση της γραμμής Αθηνών-Πατρών που βέβαια αποτελεί τον Ελληνικό ανταγωνιστικό πόλο στην ανάδειξη της Ηγουμενίτσας ως βασικής πύλης προς την Αδριατική.

Επίσης είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας, σε συνδυασμό με την έλλειψη της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηγουμενίτσας, η ολοκλήρωση του τμήματος της ΠΑΘΕ Αθήνα – Πάτρα σε συνδυασμό με την μη ολοκλήρωση του Δυτικού άξονα δημιουργούν τις προϋποθέσεις για προσωρινή ανάδειξη της Πάτρας ως βασικής Ελληνικής πύλης.

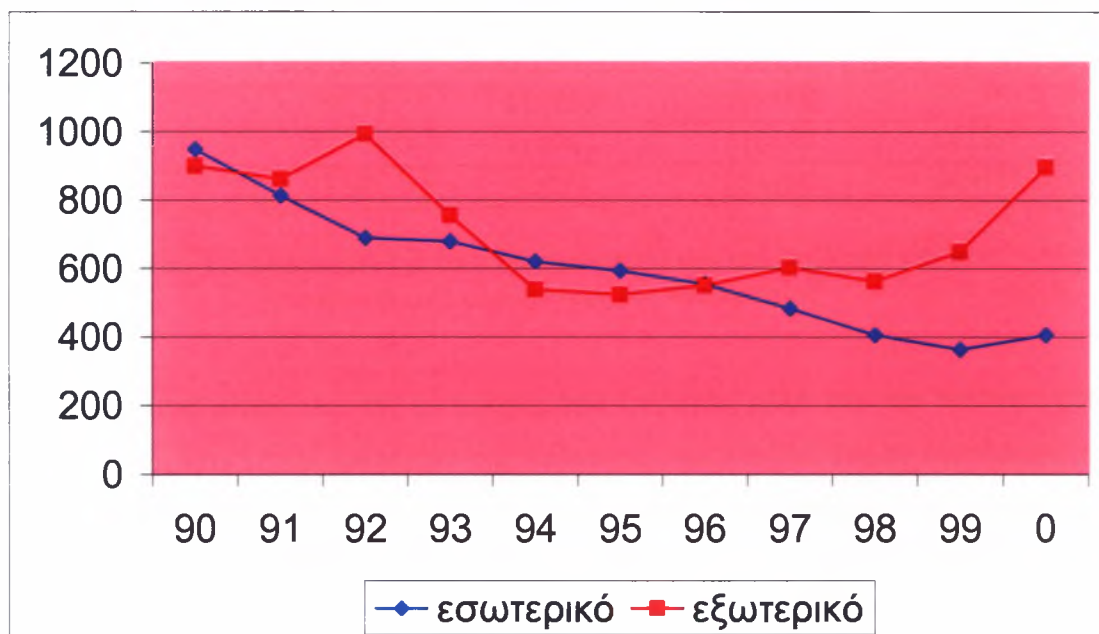
Η ανάπτυξη της Πάτρας θα επιφέρει κάποια ανεπιθύμητα αποτελέσματα καθώς δεν θα επιτρέψει στον διάδρομο της Εγνατίας Οδού να λειτουργήσει ανταγωνιστικά στο πλαίσιο λειτουργίας της Παραεγνατίας και επαναλειτουργίας του μεταφορικού άξονα της Γιουγκοσλαβίας. *{Πρόγραμμα ΡΙΣΕ, Στρατηγίες για τις περιφέρειες και σχέδια δράσης και πληροφόρησης για την Ηπειρο}.*

Προβλέπονται 2 καταστάσεις που διαμορφώνουν σε 2 διαφορετικούς τρόπους την σιδηροδρομική κίνηση και δια μέσου των μεταφορών θα επηρεάσουν την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Το πρώτο αφορά την δημιουργία μιας σύνδεσης ανάμεσα στην Ελλάδα και στην Αλβανία όπου προς το παρόν δεν υπάρχει ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που να ενώνει αυτές τις δυο χώρες. Το δεύτερο αφορά την δημιουργία ενός τριγώνου ανάμεσα στην Ελλάδα, την Αλβανία και την Γιουγκοσλαβία το οποίο θα συμβάλει στην μεταφορά των εμπορευμάτων μεταξύ Ευρώπης και Ανατολής από την θάλασσα στην στεριά. Σε αυτή την περίπτωση οι εμπορικές συναλλαγές και οι οικονομικοί πόροι, θα μοιραστούν μεταξύ των τριών χωρών. Αυτό αναπόφευκτα θα αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των τριών χωρών και ενδεχομένως να δημιουργήσει προβλήματα. Με την διάσπαση της Γιουγκοσλαβίας οι εμπορικές συναλλαγές στράφηκαν συνολικά προς την Ελλάδα η οποία περιέχει τις απαραίτητες υποδομές ώστε να συνδεθεί η Ανατολή με την Ευρώπη. Σ' αυτό το γενικό πλαίσιο ένας άλλος παράγοντας επηρέασε την ανάπτυξη των ελληνικών μεταφορών. Με την είσοδο της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αυξήθηκαν οι χρηματοδοτήσεις με σκοπό την ανάπτυξη των υποδομών και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του ανταγωνισμού με τις υπόλοιπες συνοριακές χώρες. Μέχρι το 2010 η προβλεπόμενη κίνηση σύμφωνα πάντα με το πρώτο σενάριο είναι 9600 ημερήσιες μετακινήσεις επιβατών και 740 μετακινήσεις εμπορευμάτων.

Με το δεύτερο σενάριο οι προβλέψεις αναφέρονται σε 8500 ημερήσιες μετακινήσεις επιβατών και 640 μετακινήσεις εμπορευμάτων. {Στοιχεία ΕΣΥΕ}



Γραφικό 6: Μεταφορά επιβατών από το 1990 μέχρι το 2000



Γραφικό 7: Μεταφορά εμπορευμάτων από το 1990 μέχρι το 2000

Ο νομός της Θεσπρωτίας μέχρι και τις μέρες μας δεν διαθέτει αεροπορικές εγκαταστάσεις και εξυπηρετείται κυρίως από τα αεροδρόμια των Ιωαννίνων, της Πρέβεζας και τέλος της Κέρκυρας. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη των τελευταίων χρόνων στον τουριστικό τομέα, κρίνεται αναγκαία η δημιουργία ενός αεροδρομίου που θα εξυπηρετεί όλη την πόλη και την ευρύτερη περιοχή.

ΕΤΟΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΑ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1996	55761	54404	59833	31975
1997	54936	53809	40652	20954
1998	54420	52990	36952	9450
	ΠΙΡΕΒΕΖΑ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1996	8982	9365	8578	1176
1997	9872	10305	9606	1522
1998	9007	9825	6088	0
	ΚΕΡΚΥΡΑ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1996	109810	110256	1598358	75210
1997	111334	110761	1476499	61329
1998	93263	93251	1254160	30912

Πίνακας 30: Αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και στα τρία συννοριακά αεροδρόμια της Θεσπρωτίας

Το μεγαλύτερο μέρος των της μεταφοράς των επιβατών αλλά και των εμπορευμάτων γίνεται δια μέσου του αεροδρομίου της Κέρκυρας ενώ ακολουθούν το αεροδρόμιο της Πρέβεζας και τέλος των Ιωαννίνων. Το αεροδρόμιο της Κέρκυρας και εξαιτίας της γεινιάσης του με την Ηγουμενίτσα γίνεται πιο ελκυστικό και συμβάλει στην εξέλιξη του νομού. Κατά την περίοδο 1996-1998 σημειώνεται μια μείωση στην μετακίνηση των επιβατών αλλά και στην μεταφορά των εμπορευμάτων και για τα τρία αεροδρόμια. Το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων εμφανίζει το μεγαλύτερο νούμερο στις αφίξεις ενώ δέχεται

μία πτώση όσον αφορά τις αναχωρήσεις. Το αντίθετο συμβαίνει για το αεροδρόμιο της Πρέβεζας. Το αεροδρόμιο της Κέρκυρας εμφανίζει μια ομοιόμορφη κατάσταση είτε για τις αφίξεις είτε για τις αναχωρήσεις. Η δημιουργία λοιπόν ενός αεροδρομίου με εύκολη πρόσβαση στην Εγνατία οδό και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας θεωρείται κρίσιμος παράγοντας για την ανάπτυξη του νομού ως κομβικού κέντρου Συνδυασμένων Μεταφορών. Η δημιουργία του αερολιμένα αποτελεί ρυθμιστικό παράγοντα για την ανάπτυξη του Διεθνούς εμπορευματικού κέντρου.

14. ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Σύμφωνα με την πολεοδομική απόφαση Φ.Ε.Κ. Αρ. 63931/4680 (25 Ιουλίου 1989) εγκρίνεται το Γ.Π.Σ. του δήμου Ηγουμενίτσας, του οικισμού Γραικοχωρίου, της κοινότητας Γραικοχωρίου και τμημάτων των κοινοτήτων Λαδοχωρίου και Ν. Σελεύκειας (Ν. Θεσπρωτίας). Στο Γ.Π.Σ. της πόλης έχουν ενσωματωθεί προβλέψεις για 2 εθνικής κλίμακας έργα το νέο λιμάνι και η αφετηρία της Εγνατίας οδού. Οι πολεοδομικές μελέτες περιοχών επεκτάσεων και αναθεώρησης του Γ.Π.Σ. εκπονήθηκαν κατά το διάστημα 1988-1994 ενώ από τις έξι περιοχές έχουν θεσμοθετηθεί μόνο οι δυο.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα πολεοδομήσεων του ΕΠΑ, η πολεοδομική ενότητα 1 αναφέρεται στις κοινότητες του Λαδοχωρίου και του Γραικοχωρίου. Περιλαμβάνει μια έκταση 934 στρεμμάτων και τα προβλήματα τα οποία έπρεπε να αντιμετωπίσει αφορούσαν ιδιοκτησιακές ιδιαιτερότητες Το ΦΕΚ 172/Δ/1990 αναφέρεται στην έγκριση της πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης του εγκεκριμένου σχεδίου, καθορίζονται οι όροι δόμησης, προσδιορίζονται οι χρήσεις γης (αμιγής κατοικία, εμπόριο, αναψυχή, και γενική κατοικία). Σύμφωνα με την νομαρχιακή απόφαση που δημοσιεύτηκε στο 131 ΦΕΚ 10/3/1995 εγκρίθηκε η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου στην παραπάνω περιοχή στην οποία προβλέπεται η ανέγερση του Ενιαίου Πολυκλαδικού λυκείου. Επιπλέον για την δημιουργία του σχολείου ενοποιούνται τα οικοδομικά τετράγωνα Ο.Τ. 34 και 35 και μειώνονται τα Ο.Τ. 32 και 33.

Στην πολεοδομική ενότητα 2 η οποία αναφέρεται στην κοινότητα Γραικοχωρίου περιλαμβάνονται 520 στρέμματα και τα προβλήματα επικεντρωνόταν κυρίως στην οριοθέτηση του ρέματος. Για την κοινότητα αυτή έχει ολοκληρωθεί και το κτηματολόγιο.

Η έγκριση της πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης του οικισμού Γραικοχωρίου περιλαμβάνεται στο φύλλο ΦΕΚ 97 (13/2/2006), ενώ το νέο σχέδιο που αφορά την πολεοδομική ενότητα μαζί με τις επεκτάσεις βρίσκεται στο τελικό στάδιο έγκρισης.

Με το ΦΕΚ 724 (14/9/1995) εγκρίνεται το πολεοδομικό σχέδιο της τρίτης πολεοδομικής ενότητας και καθορίζονται οι οικοδομήσιμοι χώροι, οι δρόμοι, τα πεζοδρόμια, οι

κοινόχρηστοι χώροι, οι πλατείες, τα αθλητικά πάρκα, οι παιδικές χαρές, οι χώροι στάθμευσης και τέλος οι υπηρεσίες κοινωνικού χαρακτήρα (σχολεία, νηπιαγωγεία, γηροκομεία κτλ). Εγκρίνονται στα Ο.Τ. χρήσεις γης όπως αμιγούς και γενικής κατοικίας, καθορίζονται οι όροι δόμησης και τέλος καταργείται η απόφαση 406/26-1-1980 του νομάρχη Θεσπρωτίας περί επέκτασης εγκεκριμένων σχεδίων πόλεως της Ηγουμενίτσας και της Ν. Σελεύκειας. Με την απόφαση 1/2003 κυρώνεται η Πράξη Εφαρμογής για την Τρίτη πολεοδομική ενότητα του δήμου Ηγουμενίτσας που εγκρίθηκε με το 16-6-1998 Π.Δ.

Ο δήμος της Ηγουμενίτσας ανήκει στις πολεοδομικές ενότητες 3-4 και αφορά μια έκταση 640 στρεμμάτων επέκτασης και 850 στρεμμάτων αναθεώρησης. Έχει ολοκληρωθεί το κτηματολόγιο ενώ τα προβλήματα επικεντρώνονται στις ιδιοκτησιακές ιδιαιτερότητες- τα δασικά και την οριοθέτηση του ρέματος. Στο παλιό σχέδιο της Ηγουμενίτσας και στο 209 ΦΕΚ (1-4-1980) τροποποιείται ο αριθμός των ορόφων σε τέσσερις για τον τομέα Α, και σε τρεις για τους τομείς Β και Γ.

Με το Π.Δ. 14/12/88 εγκρίνεται το τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο της εκτός σχεδίου περιοχής του δήμου Ηγουμενίτσας ώστε να εκτελεστεί στεγαστικό κρατικό πρόγραμμα για τους πληγέντες σεισμοπαθείς. Δημιουργούνται οικοδομικά τετράγωνα, κοινόχρηστοι χώροι, πρασιές, δρόμοι, πεζοδρόμια, παιδικές χαρές, πλατείες και χώροι στάθμευσης.

Στην πολεοδομική ενότητα 5 εντάσσονται η κοινότητα της Ν. Σελεύκειας και ο δήμος της Ηγουμενίτσας, αυτή αναφέρεται σε 830 στρέμματα επέκτασης ενώ τα προβλήματα εστιάζονται στην οριοθέτηση των δυο μεγάλων ρεμάτων ενώ υπάρχει και το ενδεχόμενο τροποποίησης της Π.Μ. στο 30% περίπου της έκτασης. Η τελευταία πολεοδομική ενότητα αφορά την περιοχή Αμπέλια η οποία καλύπτει μια έκταση 350 στρεμμάτων. Τα προβλήματα της περιοχής είναι η οριοθέτηση του ρέματος, η οριοθέτηση του Αιγιαλού καθώς και το ιδιοκτησιακό καθεστώς. η ενότητα περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό κεντρικών λειτουργιών.

Στην ενότητα λειτουργεί το ναυταθλητικό κέντρο της πόλης. Επίσης υπάρχει το κεντρικό νεκροταφείο, το οποίο πρέπει άμεσα να μεταφερθεί διότι αλλάζει η χρήση του με τη νέα πολεοδομική μελέτη, καθώς και βάσει των προδιαγραφών του ορίζονται στο ΦΕΚ 424 Β'/10-05-1978 περί ελάχιστης απόστασης νεκροταφείου (250μ από οικισμό).

Για την ενότητα 5 υπάρχει το ΦΕΚ 610/3-10-1989/αρ. αποφ. 63931/4680 έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Ηγουμενίτσας οικισμού Γραικοχωρίου της κοινότητας Γραικοχωρίου τμημάτων των Κοινοτήτων Λαδοχωρίου και Νέας Σελεύκειας (Ν. Θεσπρωτίας). Όπως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 1073Δ/1992. Στην προς θεσμοθέτηση κατάσταση έχουμε την χωροθέτηση χρήσεων τουρισμού-αναψυχής η οποία προσδίδει και την διαφορετική ταυτότητα της ενότητας. Η περιοχή μπορεί γενικότερα να αποτελέσει σημείο υποδοχής κεντρικών λειτουργιών πόλης προς αποκέντρωση.

Σήμερα και αυτό το πολεοδομικό σχέδιο βρίσκεται στο τελικό στάδιο έγκρισης.

Όσον αφορά την πολεοδομική ενότητα 6 ισχύει το ΦΕΚ 610/3-10-1989/ Αρ. αποφ. 63931/4680 όπως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 1073Δ/1992. Η πολεοδομική μελέτη εδώ καθυστέρησε λόγω:

- 1) Οριοθέτησης ρέματος στην περιοχή
- 2) Εκκρεμότητες ιδιοκτησιακού καθεστώτος-εποικιστική έκταση.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι η μεγάλη καθυστέρηση εδώ ανέτρεψε μερικώς τα δεδομένα της περιοχής και οι προτεινόμενες χρήσεις από το ισχύον Γ.Π.Σ. (Χονδρεμπόριο-Βιοτεχνία) πρέπει να επανεξετασθούν. Η ενότητα 6 παρουσιάζει τον μικρότερο αριθμό κατοίκων χωρητικότητας δεδομένης της μικτής χρήσης γης (κατοικία – χονδρεμπόριο – βιοτεχνία). Διαπιστώνονται ελλείψεις τοπικών επιτροπών, αίθουσας πολιτιστικών εκδηλώσεων, χώρων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και ενοριακού ναού.

Όσον αφορά τις χρήσεις εκτιμάται ότι πρέπει να εξετασθεί η χωροθέτηση κεντρικών λειτουργιών σε συνάρτηση με τη Ν. Σελεύκεια Η προσπάθεια πολεοδόμησης της περιοχής δεν είχε θετικά αποτελέσματα.



Πιο συγκεκριμένα το Γ.Π.Σ. περιλαμβάνει:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση της πόλης για πληθυσμιακό μέγεθος της επόμενης πενταετίας της τάξης των 29340 κατοίκων με

α) την επέκταση του σχεδίου πόλης σε πυκνοδομημένες, αραιοδομημένες και αδόμητες εκτάσεις καθώς και την δημιουργία έξι πολεοδομικών ενοτήτων με μέση πυκνότητα και συντελεστή δόμησης τα παρακάτω:

Πολεοδομική ενότητα	Μέση πυκνότητα κατ/ΗΑ	Μέσος Σ.Δ.
Λαδοχωρίου	140	0,8
Γραικοχωρίου	206	0,9
Ηγουμενίτσα (1)	294	2
Ηγουμενίτσα (2)	250	1,5
Ν. Σελεύκεια	143	0,8
Αμπέλια	92	0,4

β) Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης και ειδικότερα :

- Δημιουργία δύο νέων τοπικών κέντρων στις πολεοδομικές ενότητες 1 και 5.
- Χωροθέτηση νέου δημοτικού καταστήματος σε γήπεδο όμορο με το υπάρχον.

- Χωροθέτηση νέου εμπορικού και επιβατικού λιμένα, μεταφορά του τελωνείου και μετατροπή του υπάρχοντος σε μαρίνα τουριστικών σκαφών και αλιευτικό καταφύγιο.
- Διαμόρφωση των υφιστάμενων ελεύθερων χώρων
- Δημιουργία τοπικών κέντρων στις περιοχές που αναπτύσσονται στις αδόμητες πολεοδομικές ενότητες
- Χωροθέτηση νοσοκομείου στην Ν. Σελεύχεια
- Χωροθέτηση σταθμού φορτηγών στην Π.Ε. 6
- Δημιουργία αθλητικού κέντρου α) με συμπλήρωση του υφιστάμενου σταδίου και δημιουργία κλειστού γυμναστηρίου και β) ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στην περιοχή του Αγ. Αθανασίου (ΠΕ5)
- Καθορισμό χρήσεων βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου στην Π.Ε. 6
- γ) Ανάπτυξη γενικής κατοικίας
- δ) τον καθορισμό ζωνών οικονομικών – θεσμικών κινήτρων και ειδικότερα:
 - Ζώνη παραλίας που χαρακτηρίζεται σαν ζώνη περιβαλλοντικής εξυγίανσης – αναβάθμισης.
 - Ζώνη ειδικής ενίσχυσης (Ζ.Ε.Ε) στην πυκνοδομημένη περιοχή των ελβετικών και στην ΠΕ6

Β. Προτάσεις για την λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος σε κλίμακα 1/25000.

- Βασικότερες παρεμβάσεις είναι:
- Εγκατάσταση ελέγχου ρύπανσης όρμου της Ηγουμενίτσας και στην ευρύτερη περιοχή των εκβολών του Καλαμά
 - Προστασία ακτών εκτός του Γ.Π.Σ. και των τουριστικών περιοχών του Δρέπανου, επίσης απομάκρυνση των λυμάτων της πόλης
 - Προστασία του υδροβιότοπου
 - Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων για τις νέες λιμενικές εγκαταστάσεις, του σταθμού του ΟΣΕ και του ΒΙΟ.ΠΑ
 - Εμπλουτισμός περιαστικού πρασίνου και γενικά δασικών εκτάσεων

Γ. Προτάσεις για την οργάνωση των δικτύων χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών

Οι βασικότερες παρεμβάσεις είναι :

- Δημιουργία σιδηροδρομικού σταθμού και γραμμής του ΟΣΕ
- Δημιουργία νέων λιμενικών εγκαταστάσεων (επιβατικού και εμπορευματικού λιμανιού) στο νοτιότερο άκρο της Ηγουμενίτσας
- Αλλαγή υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων σε τουριστικές μαρίνες και αλιευτικά καταφύγια
- Δημιουργία οδικής αρτηρίας περιμετρικά του άξονα Πρέβεζα – Ηγουμενίτσα – Γιάννενα με τους αντίστοιχους κόμβους σύνδεσης
- Δημιουργία τριών βασικών αξόνων (σύνδεση υφιστάμενου λιμένα με την ενότητα 1, παράκαμψη παραλιακής ζώνης στην Π.Ε. 5 η οποία συνδέει το κέντρο της πόλης με το Δρέπανο, περιμετρική αρτηρία στο άκρο της Π.Ε. 5)
- Διαχωρισμός της κινήσεως οχημάτων και πεζών σε ολόκληρο τον ιστό της πόλης με την ιεράρχηση του εσωτερικού οδικού δικτύου και την δημιουργία πεζοδρομίων και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων που συνδέει τους κοινόχρηστους χώρους, τις κεντρικές λειτουργίες στις πολεοδομικές ενότητες και το υφιστάμενο κέντρο της πόλης.

Δ. Προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής σε κλίμακα 1/5000

και ειδικότερα:

- Δίκτυο ύδρευσης (μελέτη και κατασκευή δυο δεξαμενών ύδρευσης)
- Δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων και ακάθαρτων νερών
- Εφαρμογή μελέτης «Δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων » για τον οικισμό και την ευρύτερη περιοχή και ανασχεδίαση του εσωτερικού δικτύου
- Χωροθέτηση βιολογικού καθαρισμού στην θέση Γωνιά
- Διευθέτηση χειμάρρων Λαδοχωρίου – Γραικοχωρίου και Π.Ε. 5 (Νέα Σελεύκεια)
- Ενεργειακό τηλεπικοινωνιακό σύστημα

Ε. Προτάσεις για την ασφάλεια και την προστασία της παραλιακής ζώνης και των κοινόχρηστων χώρων της πόλης ώστε να καλύπτει τις ανάγκες του πληθυσμού σε περίπτωση θεομηνιών, πυρκαγιάς, σεισμού κτλ.

Στοιχεία που προβλέπει το ΓΠΣ για την Ηγουμενίτσα είναι:

Εκταση Σχεδίου Πόλης	3.980 στρέμματα (με επέκταση)
Συνολική Δόμηση	1,05
Πληθυσμιακή Πυκνότητα	198 κάτοικοι / στρέμμα
Φιλιατές	
Εκταση Σχεδίου Πόλης	921 στρέμματα (με επέκταση)
Συνολική Δόμηση	1,0
Πληθυσμιακή Πυκνότητα	299 κάτοικοι / στρέμμα

Η μελέτη του ΓΠΣ Παραμυθιάς βρίσκεται σε εξέλιξη, ενώ το ΓΠΣ Μαργαριτίου έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται στο ΥΠΕΧΩΔΕ για έγκριση.

Γύρω από την Παραμυθιά υπάρχουν ρυμοτομικά διαγράμματα που έγιναν από την Τυπογραφική Υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας για παραχώρηση οικοπέδων σε αστέγους (1958, 1962, 1967, 1968).

Στο πλαίσιο της ΕΠΑ έχουν εγκριθεί πολεοδομικές μελέτες για επεκτάσεις του σχεδίου πόλης στην Ηγουμενίτσα, Γραικοχώρι, Λαδοχώρι, Ν. Σελεύκεια, Χόϊκα. Έχουν εγκριθεί επίσης μελέτες πολεοδόμησης και επέκτασης στην Πλαταριά, Παραπόταμο, Πέρδικα-Αρίλλα, Σύβοτα, Φασκομηλιά, Κεστρίνη. Στο Γαρδίκι η μελέτη βρίσκεται στην Γ' Φάση, ενώ στο Μαυρούδι έχει τελειώσει και βρίσκεται στην Περιφέρεια για έγκριση.

Στη Σαγιάδα υπάρχει η πολεοδομική μελέτη, αλλά δεν έχει εγκριθεί ακόμα η οριοθέτηση του οικισμού. Στο Καστρί η πολεοδομική μελέτη είναι σε εξέλιξη, ενώ στους Φιλιάτες είναι προς ανάθεση. Για τις περισσότερες περιοχές στις οποίες έχει εγκριθεί πολεοδομική μελέτη, προχωράει και η μελέτη της πράξης εφαρμογής.

Συγκρίνοντας το παλιό ΓΠΣ με το καινούργιο διαπιστώνεται ότι και τα δυο σχέδια συμβαδίζουν και έχουν κοινές κατευθύνσεις. Το ΓΠΣ έχει μεγάλη αξία καθώς εμφανίζει τα προβλήματα της Ηγουμενίτσας και θα βοηθήσει στην επίλυση τους.

15. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Η οικοδόμηση της Ηγουμενίτσας, βασίστηκε κυρίως σε ιστορικούς και γεωγραφικούς παράγοντες. Στα μέσα του 20^{ου} αιώνα βρισκόμαστε απέναντι από μια νεοκλασική δομή, η οποία δημιουργείται από ένα ιστορικό πλέγμα, αποτελούμενο από οικοδομικά τετράγωνα, τα προάστια και τα μικρά χωριά της.

Η αστικοποίηση της πόλης πραγματοποιήθηκε με πολύ αργούς ρυθμούς και ξεπέρασε τους 10.000 κατοίκους μετά το 1991.

Με την εξέλιξη των μεταφορών και του νομού, εμφανίστηκε η αναγκαιότητα ύπαρξης μιας νέας οικοδομικής πολιτικής, που θα άλλαζε την δομή της, τις σχέσεις αλλά και την ανάπτυξη όλης της Ελλάδας.

Αυτή η πολιτική ονομάζεται « Πολιτική των ανοιχτών πόλεων » και δημιουργήθηκε το 1984 και είναι σε ισχύ ακόμα και σήμερα. Ο βασικός σκοπός αυτής της πολιτικής είναι να ικανοποιήσει τις ανάγκες των πολιτών, ανεξάρτητα από τον τόπο διαμονής τους έτσι ώστε να προσφέρει υπηρεσίες και στις αγροτικές, επαρχιακές περιοχές. Η πολιτική αυτή είχε σαν στόχο να δώσει ίσες ευκαιρίες ανάπτυξης και εξέλιξης στον αστικό και μη αστικό πληθυσμό. *{Προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης, ΥΠΕΧΩΔΕ}*

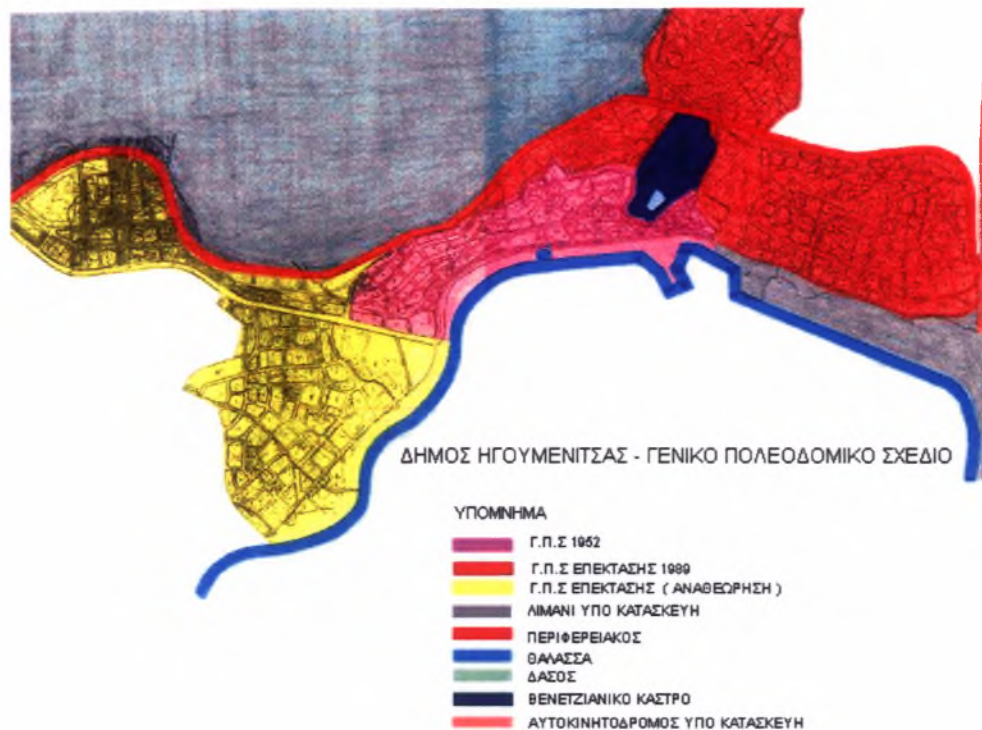
Το αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής είναι η ενδυνάμωση των μικρών δήμων και κοινοτήτων που κατείχαν στρατηγική θέση ανάμεσα στις μεγάλες πόλεις και στις αγροτικές περιοχές. Ο σκοπός ήταν να ενωθούν οι δήμοι μεταξύ τους, σε ένα οργανωμένο σύστημα, αλλά παραδόξως αυτοί που είχαν την αυτονομία τους συνέχισαν να είναι και πιο προνομιούχοι.

Τα δημογραφικά στοιχεία του 1991 παρουσιάζουν, ότι οι μικροί δήμοι έχασαν την αυτονομία τους και η ανάπτυξη τους έμεινε στάσιμη.

15.1 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΙΕΡΑΡΧΙΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Η Ηγουμενίτσα είναι ένα αστικό κέντρο, το οποίο χαρακτηρίζεται από κοινωνικές εγκαταστάσεις και από αστικές λειτουργίες, οι οποίες προκαλούν αύξηση του πληθυσμού τις τελευταίες δεκαετίες.

Η οικονομία της βασίζεται κυρίως στον τριτογενή τομέα. Το λιμάνι αποτελεί την βασικότερη πύλη της δυτικής Ευρώπης προς την κεντρική και βόρεια Ελλάδα, που σύντομα θα αναβαθμιστεί με την ολοκλήρωση των υποδομών μεταφοράς και με την ενδυνάμωση των τουριστικών δραστηριοτήτων. {Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}



Φωτογραφία 20: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Ηγουμενίτσας

(Πηγή :Νομαρχία Ηγουμενίτσας, Επεξεργασία δική μου)

15.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Το μεγαλύτερο μέρος της οικοδομήσιμης περιοχής στην Ηγουμενίτσα χαρακτηρίζεται κυρίως από χρήσεις κατοικίας και διαμερίσματα τα οποία συνήθως ενοικιάζονται από τουρίστες. Η οικοδόμηση είναι συνήθως αυθαίρετη και σε μερικές περιοχές είναι πολύ πυκνή με μεικτές λειτουργίες.

Η βασική τυπολογία αποτελείται από κτίρια λίγων ορόφων όπου στο ισόγειο τοποθετούνται οι εμπορικές δραστηριότητες (καταστήματα). Αυτό συμβαίνει κυρίως στις περιοχές κατά μήκος της παραλίας. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*.

Η οικοδόμηση αυξήθηκε την περίοδο κατά το 1985 και το 1998, και εμφανίζει ένα ποσοστό ίσο με 11%, ενώ την ίδια περίοδο η περιφέρεια της Ηπείρου εμφανίζει ένα ποσοστό ίσο με 8%. Το ποσοστό αυτό κατανέμεται κυρίως στα αστικά και ημι-αστικά κέντρα αλλά και στις περιοχές με τουριστική ανάπτυξη. Αυτή την περίοδο η Ηγουμενίτσα διπλασίασε τον αριθμό των οικοδομών της και αυτό οφείλεται και στην μεγάλη ανάγκη κατοικίας προερχόμενη από τους οικονομικούς μετανάστες.

Παρόμοια εμφανίζεται η κατάσταση στις μέρες μας όπου παρουσιάζεται άνοδος στα κτίσματα, και η οποία οφείλεται στην αναβάθμιση του λιμανιού το οποίο προκαλεί το ενδιαφέρον για τις διάφορες δραστηριότητες που εξελίσσονται γύρω από αυτό. Η παρουσία της βιομηχανίας στην Θεσπρωτία καθιστά την πόλη ως ένα σημαντικό σημείο οικονομικής έλξης. Επίσης μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο βιομηχανικός πόλος που βρίσκεται έξω από την πόλη, δίνοντας ύπαρξη σε ένα πάρκο που καλύπτει μια περιοχή 230 στρεμμάτων. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*.

16. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

Πολύ σημαντικό εμφανίζεται για την πόλη της Ηγουμενίτσας, το λιμάνι το οποίο εξαιτίας του στρατηγικού του ρόλου θεωρείται μια σπουδαία εμπορική και τουριστική πύλη για την βόρειο- δυτική Ελλάδα η οποία εκτείνεται μέχρι τις Ευρωπαϊκές χώρες. Σύμφωνα με το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των μεταφορών παρουσιάζεται ως ένα λιμάνι μεγάλης εθνικής σημασίας.

Η μικρή απόσταση που χωρίζει την Ηγουμενίτσα από τα ιταλικά λιμάνια (περίπου 92 θαλάσσια μίλια από τον Τάραντο) την απεικονίζουν ως σημαντικό κόμβο μεταφοράς θαλάσσιων εμπορευμάτων και επιβατών.

Πραγματοποιεί δρομολόγια για το Μπρίντεζι, για το Μπάρι, για την Ανκόνα και για την Βενετία, ενώ εξυπηρετεί και εσωτερικά δρομολόγια για την Κέρκυρα και για την Πάτρα.

Η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών αυξάνεται κυρίως τους θερινούς μήνες αφού το λιμάνι αποτελεί έναν βασικό σταθμό, για την προσέγγιση της υπόλοιπης Ελλάδας.

Όσον αφορά τις τυπολογίες των караβιών που εξυπηρετούν είτε επιβάτες είτε εμπορεύματα, εμφανίζονται καράβια υψηλής ταχύτητας τα οποία έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν και οχήματα μικρού ή μεγάλου μήκους. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*.

Πιο συγκεκριμένα χρησιμοποιούνται καράβια τύπου Ro-Ro με τα οποία πραγματοποιούνται όλα τα δρομολόγια προς τις ιταλικές πόλεις αλλά και τις ευρωπαϊκές. Τα φεριμπότ και τα δεξαμενόπλοια του λιμανιού προκύπτουν λίγα σε αριθμό και συνήθως μεταφέρουν πετρέλαιο, τσιμέντο και ξυλεία. *{περιοδικό «Μεταφορές»}*.

Ωστόσο η έλλειψη οδικών αρτηριών από και προς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας δημιουργεί πολλά προβλήματα κυρίως στον θερινό τουρισμό.

Για αυτό τον σκοπό προγραμματίστηκαν κάποια μεγάλα έργα, τα οποία θα ανασυγκροτήσουν αυτές τις αρτηρίες αλλά και θα υποστηρίξουν την επέκταση του ίδιου του λιμανιού.

16.1 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΑΝ ΥΠΟΔΟΜΗ

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας περιέχει ράμπες με συνολικό μήκος 510 μέτρα και βάθος 5 μέτρων. Επίσης διαθέτει δυο αποβάθρες όπου η μια έχει συνολικό μήκος 510 μέτρα, πλάτος 25 μέτρα και βάθος 5-7 μέτρα, ενώ η δεύτερη έχει μήκος 150 μέτρα, πλάτος 120 μέτρα και βάθος 8-10 μέτρα. Συνολικά το λιμάνι κατέχει 1800 μέτρα μήκος, 80 μέτρα πλάτος και 9,5 μέτρα βάθος.

Η συνολική επιφάνεια του λιμανιού είναι 80.000 μ² η οποία χρησιμοποιείται κυρίως για την στάθμευση των οχημάτων που βρίσκονται σε αναμονή για την επιβίβαση.

Στο λιμάνι δεν εμφανίζονται τεχνικοί χώροι, όπως αποθήκες, και δεν υπάρχει ούτε ένας οργανωμένος σταθμός για τους επιβάτες. Στις εγκαταστάσεις του λιμανιού ανήκει και μια μικρή μαρίνα, η οποία εξυπηρετεί κυρίως τους ψαράδες τις περιοχής αλλά και τα τουριστικά – ιδιωτικά караβάκια. Αυτή η μαρίνα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί από ιστιοφόρα σκάφη και από άλλα σκάφη αυτών των διαστάσεων οπότε αυτά προσδένουν στην περιοχή των Συβότων. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*.

16.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Η παραμονή των πλοίων στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας εξαρτάται κυρίως από την διαδρομή τους και πιο συγκεκριμένα τα πλοία που εκτελούν το δρομολόγιο Πάτρα – Ιταλία με στάση στην Ηγουμενίτσα ακινητοποιούνται, για όσο χρόνο χρειάζονται τα οχήματα προς επιβίβαση. Αυτός ο χρόνος κυμαίνεται από 45 λεπτά μέχρι 3-4 ώρες και μέσο όρο περίπου στις 2 ώρες.

Οι ώρες αιχμής είναι από τις 4:00 μέχρι τις 11:00 και από τις 20:00 μέχρι τις 24:00.

Τα πλοία από και προς την Ιταλία που έχουν αρχικό και τελικό προορισμό την Ηγουμενίτσα φτάνουν στο λιμάνι τις πρωινές ώρες και φεύγουν συνήθως τις απογευματινές ώρες. Παραμένουν δηλαδή στο λιμάνι όλη την ημέρα και αυτό σημαίνει ότι απασχολούν τις λίγες διαθέσιμες θέσεις πρόσδεσης με αποτέλεσμα τα άλλα πλοία να μην μπορούν να αράξουν. Το λιμάνι διαθέτει 8 θέσεις ξεχωριστές για πλοία που εκτελούν δρομολόγια εξωτερικού αλλά και δρομολόγια του εσωτερικού. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*

Υπάρχει μια είσοδος – έξοδος για τα μεγαλύτερα πλοία έτσι ώστε να διευκολύνουν την διέλευση ενώ οι μικρές και οι τουριστικές επιβιβάσεις έχουν άλλη είσοδο –έξοδο για να μην δημιουργούν προβλήματα.

Μερικές φορές παρατηρείται κάποια δυσκολία με τα πλοία εσωτερικής μεταφοράς τα οποία παραμένουν έξω από το λιμάνι όπου συχνά δεν υπάρχουν θέσεις για να προσδέσουν.

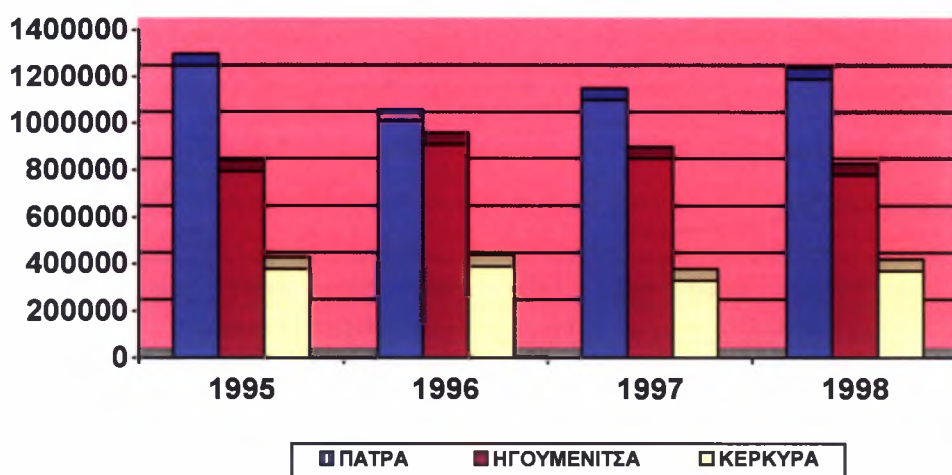
Προβλήματα εμφανίζονται επίσης κατά την διέλευση των επιβατών και των εμπορευμάτων στο τελωνείο. Η κίνηση αυξάνεται τους θερινούς μήνες όπου αυξάνονται και οι επιβάτες.

Επιπλέον η ετήσια αύξηση των μεταφορών και η χρήση νέων πλοίων με μεγάλες διαστάσεις και πολλές δυνατότητες, δυσκολεύουν ακόμα περισσότερο το πρόβλημα της αναμονής.

Το λιμεναρχείο βρίσκεται 300 μέτρα από την αποβίβαση των πλοίων, ασχολείται κυρίως με τον έλεγχο του λιμανιού και προσπαθεί για την καλύτερη λειτουργία του. Είναι υπεύθυνο για την παράνομη είσοδο των μεταναστών αλλά και για τα απαγορευμένα εμπορεύματα που εισέρχονται στα ελληνικά εδάφη. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*.

16.3 ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

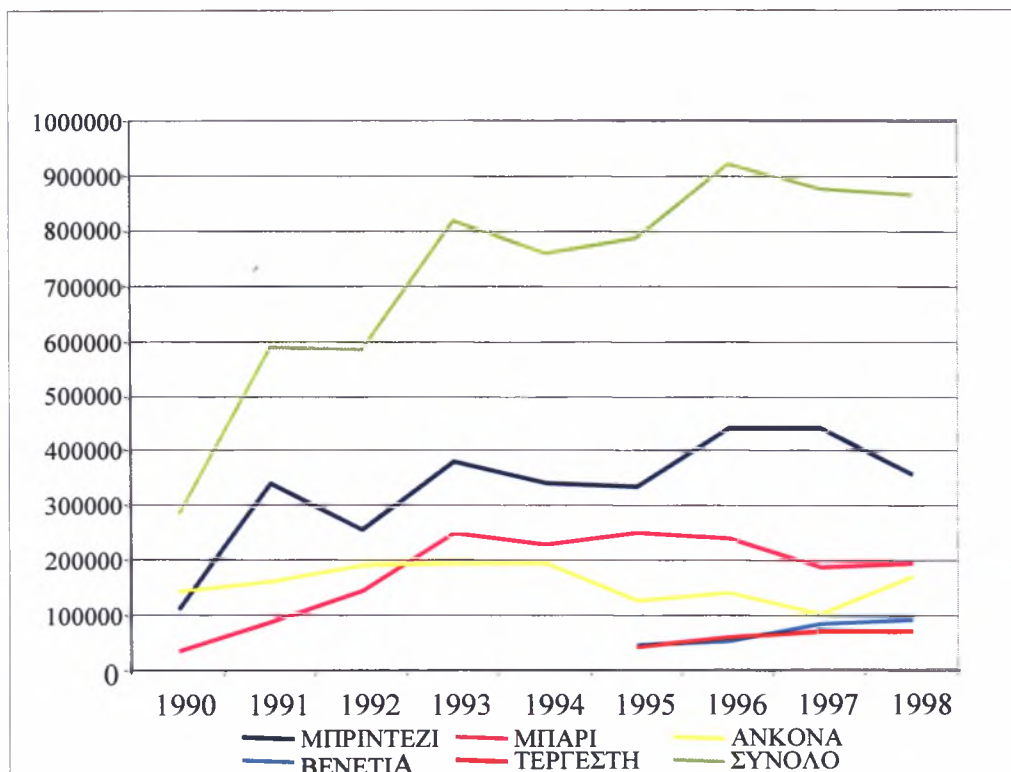
Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας ταξιδεύουν περίπου 860.000 επιβάτες, από το λιμάνι της Πάτρας 1.150.000 επιβάτες, ενώ από το λιμάνι της Κέρκυρας 335.000 επιβάτες. Στο διάγραμμα που ακολουθεί εμφανίζεται η ροή της μεταφοράς για την περίοδο 1995-98 και για τα τρία σημαντικότερα λιμάνια του Ιονίου που εξυπηρετούν κυρίως ιταλικές πόλεις.



Γραφικό 8: Διακώμανση επιβατών στον άξονα Ιονίου – Αδριατικής
(Πηγή: ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

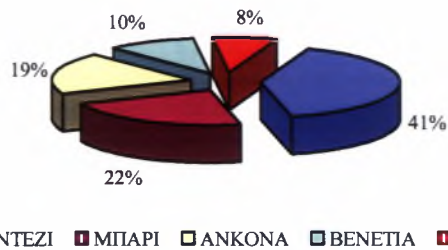
Το μεγαλύτερο μέρος των μεταφορών πραγματοποιείται από το λιμάνι του Μπρίντεζι στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και αντιστρόφως όπου ο ετήσιος μέσος όρος είναι στους 390.000 των επιβάτες. Ακολουθεί το λιμάνι του Μπάρι με μέσο όρο τους 215.000 επιβάτες και έπειτα η πορεία Ηγουμενίτσα – Ανκόνα με 130.000 επιβάτες. Τελευταίο έρχεται το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα- Βενετία με 65.000 επιβάτες κάθε χρόνο.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί εμφανίζεται η ροή των μεταφορών στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατά την περίοδο 1990-1998.



Γραφικό 10: Διακύμανση μεταφορών ανάμεσα στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και τα Ιταλικά λιμάνια την περίοδο 1990-1999. (Πηγή: ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Κατά την περίοδο 90-98 σημειώνεται μια αύξηση στην ροή των επιβατών της Ηγουμενίτσας. Αυτή η θετική τάση εμφανίζεται και στο λιμάνι του Μπρίντεζι. Η σύνδεση Ηγουμενίτσας – Μπάρι αυξάνεται ενώ σε αντίθεση η σύνδεση Ηγουμενίτσας – Ανκόνα μειώνεται. Η σύνδεση Βενετία – Ηγουμενίτσα εμφανίζει μια αυξημένη σταθερή πορεία μέχρι το 1998. {Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}.



Γραφικό 10: Κατανομή των επιβατών που προέρχονται από ιταλικά λιμάνια με προορισμό το λιμάνι της Ηγουμενίτσας την χρονική περίοδο 1998
(Πηγή: ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

Στο διάγραμμα εμφανίζεται η κατανομή των επιβατών στα ιταλικά λιμάνια. Το λιμάνι του Μπρίντεζι παρουσιάζει ένα ποσοστό ίσο με 41% των επιβατών και αυτό αποδίδεται στην γειτνίαση των δυο λιμανιών. Ένα αξιόλογο ποσοστό εμφανίζει το λιμάνι του Μπάρι όπου το 1998 αγγίζει το 22% όπου η μεταφορά των εμπορευμάτων γίνεται με πλοία τύπου Ro-Ro. Την ίδια περίοδο το λιμάνι της Ηγουμενίτσας προκύπτει ανίκανο να καταφέρει αυτόν τον αριθμό στις μεταφορές.

Το καταλληλότερο λιμάνι μεταφορών προκύπτει το λιμάνι του Πειραιά και έπειτα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Από τα στατιστικά δεδομένα προκύπτει ότι την περίοδο μεταξύ 1990 και 1998, το λιμάνι του Μπάρι αύξησε την ικανότητα του, ξεπερνώντας ακόμα και την κίνηση Μπρίντεζι – Ηγουμενίτσας. Τα λιμάνια της Βενετίας και της Τεργέστης λόγω της γεωγραφικής τους θέσης θεωρούνται κατάλληλα για την ανταλλαγή εμπορευμάτων από και προς τις χώρες της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης. *{Χωροταξική πρόταση της παραλιακής ζώνης του ιονίου Πελάγους για τους νομούς της Πρέβεζας και της Θεσπρωτίας}*



Φωτογραφία 21: Αναπαράσταση του λιμανιού

16.4 ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Το σημαντικότερο πρόβλημα για την λειτουργία του λιμανιού είναι το ότι βρίσκεται πάρα πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά την διάρκεια της εξόδου των οχημάτων από το λιμάνι. Το πρόβλημα γίνεται ακόμα πιο έντονο για τα φορτηγά αφού ο δρόμος στον οποίο πρέπει να κινηθούν είναι πολύ στενός. Το καλοκαίρι η κατάσταση επιδεινώνεται λόγω της αύξησης των οχημάτων. Είναι εμφανής η έλλειψη οδικών αρτηριών, που εμποδίζουν την σύνδεση της Ηγουμενίτσας με άλλες σημαντικές πόλεις της χώρας, και αυτό είναι ένα σοβαρό πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει και το λιμάνι της Πάτρας.

Η γεωμορφολογία της Ηπείρου είναι βασικότερη αιτία, της απομόνωσης που έχει προκληθεί με την υπόλοιπη Ελλάδα, και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την παράκαμψη των εμπορευμάτων, με προορισμό τον βορρά, στο λιμάνι της Πάτρας.

Υπάρχουν πολλά έργα προγραμματισμένα που θα βοηθήσουν στην διαπλάτυνση των οδικών αρτηριών και στην σύνδεση των μεγάλων αστικών κέντρων, θα αναγεννήσουν την περιφέρεια αλλά και τις μεταφορές. *{Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την περιφέρεια της Ηπείρου 2000-2006}*

Η πόλη της Ηγουμενίτσας θα ενωθεί με όλες τις σημαντικές πόλεις της βόρειο- δυτικής Ελλάδας οπότε και θα επιλυθούν τα βασικότερα προβλήματα της. Η έλλειψη σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ της Ηγουμενίτσας και των άλλων πόλεων προκύπτει

ως ένα σημαντικό πρόβλημα για την μεταφορά των εμπορευμάτων. Στα ιταλικά λιμάνια η ύπαρξη του σιδηροδρόμου θεωρείται απαραίτητη και ένας αξιόλογος αριθμός εμπορευμάτων μεταφέρεται από αυτόν, αφού εμφανίζεται ως το οικονομικότερο και γρηγορότερο μέσον μεταφοράς.

Ένα άλλο βαρυσήμαντο πρόβλημα για την Ηγουμενίτσα, είναι η έλλειψη χώρων στάθμευσης των οχημάτων, η οποία προκαλεί κυκλοφοριακή συμφόρηση. Είναι έτσι εμφανής η αποδιοργάνωση και η δυσλειτουργία του λιμανιού.

Η ανυπαρξία χερσαίας έκτασης για την αναμονή των επιβατικών και φορτηγών οχημάτων δημιουργεί σύγχυση στο λιμάνι και αποτελεί εμπόδιο για την σωστή και οργανωμένη λειτουργία του.

Κατά τους θερινούς μήνες τα φορτηγά αντιμετωπίζουν μεγάλες δυσκολίες λόγω της υπερβολικής κίνησης αλλά και λόγω του προβλεπόμενου έλεγχου ο οποίος πολλές φορές είναι χρονοβόρος, με αποτέλεσμα ο μεταφορέας να μην προλάβει να επιβιβαστεί.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας διαθέτει μόλις έναν διάυλο εισόδου –εξόδου με αποτέλεσμα στις περιόδους αιχμής όπου η κίνηση είναι αυξημένη τα πλοία να πρέπει να αναμένουν εκτός του όρμου προκειμένου να απελευθερωθεί ο διάυλος ώστε να εισέλθουν στο λιμάνι.

Ένα άλλο πρόβλημα είναι οι οικονομικοί μετανάστες, οι οποίοι εισέρχονται μέσα στα φορτηγά, προκαλώντας ζημίες στα εμπορεύματα και θέτοντας σε κίνδυνο τον ίδιο τον οδηγό. Το πρόβλημα των μεταναστών θεωρείται από τα πιο σημαντικά για τις μεταφορικές εταιρίες, οι οποίες πολλές φορές αντιμετωπίζουν κατηγορίες λαθρεμπορίας και κατά συνέπεια επιθυμούν την άμεση αντιμετώπιση του.

Τα πλοία που έρχονται και φεύγουν από την Ηγουμενίτσα και κινούνται στον διάδρομο της Αδριατικής είναι πιο παλιά από αυτά της Πάτρας με αποτέλεσμα, να αυξάνεται κατά πολύ ο ανταγωνισμός μεταξύ των δυο λιμανιών αλλά και να επηρεάζεται η εξυπηρέτηση και η άνεση των επιβατών καθώς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας δεν είναι σε θέση να προσφέρει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας..

Η έλλειψη ενός οργανωμένου, σύγχρονου και μοντέρνου σταθμού που θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις αλλά και τις ανάγκες όλων των επιβατών και των επαγγελματιών οδηγών, είναι μια από τις σημαντικότερες αδυναμίες που εμφανίζει ο λιμένας της Ηγουμενίτσας

και η δημιουργία του κρίνεται απαραίτητη προκειμένου αυτό να αντεπεξέλθει στα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Η δημιουργία χώρων αποθήκευσης καθώς και η κατασκευή ενός νέου σταθμού, εμπλουτισμένος με νέες τεχνολογίες θα ευνοήσει την οργάνωση του λιμανιού και θα συντελέσει στην αύξηση των εμπορικών συναλλαγών.

Επιπλέον η ετήσια αύξηση των μετακινήσεων στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και η δρομολόγηση νέων πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας και διαστάσεων δυσχεραίνουν το πρόβλημα του χρόνου αναμονής.

Η ανάπτυξη της Ηγουμενίτσας οδήγησε στην υποβάθμιση των υπαίθριων δημόσιων χώρων της, όπου τα τελευταία χρόνια άρχισαν να παρουσιάζονται αναπλάσεις των δημόσιων και υπαίθριων χώρων. Οι ελεύθεροι χώροι και οι πολιτιστικές δραστηριότητες αναπτύσσονταν κατά μήκος της παραλιακής οδού με αποτέλεσμα να υπάρξει ένα γραμμικό σύστημα χωροθέτησης των κεντρικών λειτουργιών (διοίκηση, γραφεία, τράπεζες, αντιπροσωπείες κλπ.). Το όλο σύστημα για να λειτουργήσει πρέπει να υποστηριχθεί με την κατασκευή της περιφερειακής λεωφόρου η οποία θα το αποφορτίσει από την υπέρμετρη κίνηση και πιθανές νέες χωροθετήσεις για τις λειτουργίες τελωνείου και Νομαρχίας. Έτσι θα μπορέσει να γίνει εύκολη η φυσιολογική πρόσβαση των κατοίκων προς το παραλιακό μέτωπο της πόλης που θα αποτελέσει κέντρο αναψυχής-πολιτισμού. *{Προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης, ΥΠΕΧΩΔΕ }*

Το έντονο γεωγραφικό ανάγλυφο καθώς και η παρόδια δόμηση αλλά και η χωροθέτηση των εμπορικών δραστηριοτήτων και άλλων εξυπηρετήσεων κατά μήκος της εθνικής οδού Ηγουμενίτσας –Ιωαννίνων δημιουργεί προβλήματα στην οργάνωση και την λειτουργικότητα του αστικού ιστού.

Όσον αφορά τα δημόσια κτίρια, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει κάποιες οικοδομικές παρεμβάσεις και πιο συγκεκριμένα

- Το τελωνείο το οποίο χωροθετείται στη χερσαία ζώνη του νέου λιμένα μαζί με το Λιμεναρχείο και τις λοιπές διοικητικές υπηρεσίες στο κτίριο του τερματικού σταθμού προς εξυπηρέτηση των επιβατών διώροφο κτίσμα κάλυψης 4.608 τ.μ.

- Το κτίριο της Νομαρχίας θεωρείται ανεπαρκές δια την εξυπηρέτηση αναγκών ολόκληρου του νομού Θεσπρωτία. Εδώ παρουσιάζεται η ανάγκη ανεύρεσης νέου χώρου που θα μπορεί να στεγάσει επαρκώς κάποιες αποκεντρωμένες υπηρεσίες.

Στην πόλη υπάρχει ανάγκη για πεζοδρόμια ώστε να εξασφαλιστεί η ασφαλής διάβαση των πεζών τα οποία όμως θα λειτουργήσουν σωστά αφού ληφθούν μέτρα για την αντιμετώπιση της κίνησης στο κέντρο. Επίσης πολλοί κόμβοι πρέπει να διαμορφωθούν κατάλληλα βάσει της κυκλοφοριακής μελέτης.

Μεγάλο μέρος του δικτύου της πόλης έχει έντονες κλίσεις και υπάρχουν πολλά τμήματα αδιάνοιχτα, ιδιαίτερα στις περιοχές του Γραικοχωρίου, στα Ελβετικά και στα δημοτικά διαμερίσματα. Στην ενότητα 1 το μεγαλύτερο ποσοστό των οδών είναι αδιάνοιχτο.

Οι περισσότερες τοπικές οδοί δεν είναι ασφαλτοστρωμένες και ειδικά στις ενότητες που τώρα εντάσσονται στο σχέδιο πόλης. Σε πολλά σημεία χρειάζονται διαπλατύνσεις αλλά και συντήρηση των υπαρχόντων οδικών δικτύων.

Όσον αφορά την στάθμευση έχουν γίνει αρκετές ρυθμίσεις που αφορούν κυρίως την κεντρική περιοχή. Η κεντρική εμπορικό - διοικητική περιοχή είναι η περισσότερο φορτωμένη με μεγάλα ποσοστά παράνομης στάθμευσης και παρουσιάζει μεγάλα ποσοστά ζήτησης. Γίνονται απαγορεύσεις στάθμευσης σε κάποιες κεντρικές αρτηρίες όμως δεν λύνουν το πρόβλημα. Με την δημιουργία λοξής στάθμευσης θα αυξηθούν οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης με αποτέλεσμα να βελτιωθεί η κυκλοφοριακή ροή και να αυξηθεί η ταχύτητα. Είναι αναγκαία η κυκλοφοριακή οργάνωση η οποία θα γίνει με μονοδρομήσεις δρόμων και με μετατροπή ορισμένων δρόμων σε wooperf, ήπιας κυκλοφορίας (απαγόρευση φορτηγών) με ανάπτυξη στάθμευσης υπό γωνία (45-60 μοίρες). Η επιλογή αυτή κρίθηκε αναγκαία για την περίοδο αιχμής άφιξης, ώστε να αποφορτίζει στις ώρες αιχμής από τον μεγάλο φόρτο προς Ιωάννινα. Ο φόρτος αυτός για διάστημα 2-3 ωρών το πρωί και 2-3 το απόγευμα δημιουργούν μια αφόρητη κατάσταση στο κέντρο της πόλης και απαιτούνται μέτρα αντιμετώπισης της ροής, ώστε να φύγουν γρήγορα από το κέντρο με τις ελάχιστες δυνατές επιπτώσεις.

Ένα άλλο πρόβλημα που εντοπίζεται στο οικιστικό πλέγμα της πόλης της Ηγουμενίτσας είναι η χωροθέτηση του Λιμανιού μέσα στην Πολεοδομική Ενότητα 1 - Λαδοχώρι όπου οι χρήσεις είναι γενική και κυρίως αμιγής κατοικία. Το Λιμάνι προβάλλει ασφαλώς

σημαντικές απαιτήσεις σε γη για αποθηκευτικούς και άλλους βοηθητικούς χώρους, στάθμευση και κίνηση μεγάλων οχημάτων, δεξαμενές καυσίμων κτλ. με αποτέλεσμα να έρχεται σε σύγκρουση με τις υπάρχουσες χρήσεις οικιστικού χαρακτήρα. Επιπλέον, η Γ' Φάση του Λιμανιού, θα εντείνει την τάση γραμμικής ανάπτυξης του Δήμου. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*

16.5 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Το σχέδιο της επικρατείας έχει σαν σκοπό την διαίρεση του χερσαίου χώρου σε δυο περιοχές. Η πρώτη θα έχει έκταση περίπου 130 στρέμματα και θα εξυπηρετήσει κυρίως την στάση και την στάθμευση των οχημάτων. Η δεύτερη περίπου 80 στρέμματα θα χρησιμοποιηθεί για την στάθμευση των φορτηγών, των ταξί και των τουριστικών λεωφορείων όπου θα υπάρχουν και χώροι οι οποίοι προορίζονται για κοινόχρηστο πράσινο. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*

Η λειτουργία του νέου λιμανιού απευθύνεται αποκλειστικά σε πλοία με προέλευση και προορισμό κυρίως την Ιταλία και θα μπορεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα 7 κινητήρια πλοία και πλοία τύπου Ro- Ro. Έχει γίνει πρόβλεψη για περιοχές αποθήκευσης των ασυνόδευτων εμπορευμάτων. Η αποβίβαση των κρουαζιερόπλοιων και των πλοίων κοντέινερ δεν προβλέπεται από το νέο λιμάνι. Με την ολοκλήρωση του, θα αναβαθμιστεί όλη η πόλη και θα προσφέρεται υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης για τους επιβάτες και τα εμπορεύματα.

Η πραγματοποίηση του σιδηροδρόμου που θα ενώσει την Ηγουμενίτσα και την βόρεια Ελλάδα είναι ένα σημαντικό θέμα όπου με την αποπεράτωση αυτού του έργου θα ενωθεί η Ελλάδα με τα Βαλκάνια. Ο σιδηρόδρομος θα ανοίξει νέες αγορές και η λειτουργία του θα συμβάλλει θετικά σε όλη την περιοχή του λιμανιού αλλά και στην ανάπτυξη και εξέλιξη της ίδιας της Ηγουμενίτσας. Συνεπώς θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και θα βελτιωθεί η οικονομική ταυτότητα της περιοχής λόγω των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την λειτουργία του λιμένα. *{πληροφορίες ΟΣΕ και ΥΠΕΧΩΔΕ}*

Σε εθνικό επίπεδο, η ενδυνάμωση του λιμανιού και των οδικών αρτηριών θα προκαλέσει αύξηση στις μεταφορές, πετυχαίνοντας έτσι καλύτερη σύνδεση μεταξύ της Ευρώπης και των Βαλκανίων.

Με την πραγματοποίηση των έργων θα υπάρξουν νέες ευκαιρίες για εργασία όποτε και μια καλύτερη οικονομία, βασισμένη στις μεταφορές και στον τομέα των υποδομών.

17. ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ (1η ΕΠΕΚΤΑΣΗ)

Για να επιτύχουμε την πιο γρήγορη πρόσβαση στο λιμάνι δημιουργήθηκαν οδικά τμήματα που ενώνουν το λιμάνι με τις κεντρικές αρτηρίες που φτάνουν στην περιοχή. Στα προγράμματα ανάπτυξης που αναφέρονται στον τομέα των μεταφορών έχουν προγραμματιστεί ορισμένα έργα όπως:

- Σύνδεση του αυτοκινητόδρομου Εγνατία με το δυτικό τμήμα του νέου λιμένα και με κόμβους εμπορικών συναλλαγών που συνδέονται με την εθνική οδό Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας. Ο δρόμος προβλέπεται να έχει δυο κατευθύνσεις για κάθε πορεία.
- Σύνδεση του αυτοκινητόδρομου Εγνατία με την εθνική οδό Ηγουμενίτσας – Γραικοχώρι. Ο δρόμος προβλέπεται να έχει δυο κατευθύνσεις για κάθε πορεία και προστατευτική μπάρα στο κεντρικό μέρος του δρόμου με πλάτος 5 μέτρα.
{επιχειρησιακό πρόγραμμα για την Περιφέρεια της Ηπείρου 2000-2006}

Στην φάση του σχεδιασμού βρίσκονται ακόμα:

- Η εθνική οδός Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων με την Εγνατία
- Ο άξονας που θα συνδέσει τους Φιλιάτες – Σαγιάδα – Μεθωριακό και Μαυρομάτη.

17.1 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (2005-2025)

Με την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων έργων στην Ηγουμενίτσα, προβλέπεται μια σημαντική αύξηση στους επιβάτες, όπου το 2025 θα αγγίζουν τους 7.200. Οι επιβάτες θα μπορούν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και να απολαύσουν τους υπαίθριους χώρους που θα γίνουν, κυρίως τους θερινούς μήνες. Ο κεντρικός σταθμός θα εξυπηρετεί δυο μεγάλες ναυτικές εταιρίες όπου θα καλύπτεται το 50% της συνολικής κίνησης, θα υπάρξουν άλλοι μικροί σταθμοί οι οποίοι θα εξυπηρετούν το 17%.

Μερικές προβλέψεις που αφορούν την κίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων δείχνουν ότι με την ολοκλήρωση των έργων θα αυξηθεί το διεθνές εμπόριο κατά 4 % την περίοδο από το 2002 μέχρι το 2010.

Αυτή η αύξηση προκύπτει πιο υψηλή από την ετήσια προβλεπόμενη αύξηση του ΑΕΠ για την ίδια χρονική περίοδο, και αυτό εξηγείται από την ενδυνάμωση της εθνικής οικονομίας.

Η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου, που αφορά τις οδικές μεταφορές, οφείλεται σύμφωνα με τα στοιχεία, στον σύγχρονο αυτοκινητόδρομο Εγνατία, ο οποίος θα προκαλέσει αύξηση της τάξεως του 16% την περίοδο κατά το 2005-2025. Αυτό οφείλεται κυρίως στην σύνδεση με τα Βαλκάνια.

Ο Αδριατικός διάδρομος θα προκαλέσει αύξηση κατά 60% την ίδια περίοδο και αυτό δίνεται στην σύνδεση μεταξύ της Ευρώπης και της βόρειας Ελλάδας. Ο ρόλος του λιμανιού είναι πολύ σημαντικός για την δημιουργία του Αδριατικού διαδρόμου.

Οι προβλέψεις των φορτηγών για κάθε ιταλικό λιμάνι απεικονίζονται στον παρακάτω πίνακα:

ANKONA	20%
ΜΠΑΡΙ	20%
ΜΠΙΡΙΝΤΕΖΙ	40%
ΒΕΝΕΤΙΑ - ΤΕΡΓΕΣΤΗ	20%

Πίνακας 31: Πρόβλεψη για την κατανομή των φορτηγών σε κάθε ιταλικό λιμάνι
(Πηγή: Eurostat, Επεξεργασία δική μου)

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας θεωρείται σημαντικό για τις οδικές μεταφορές από και προς την Ιταλία, όπου το 2025 αναμένεται αύξηση κατά 60% στις μετακινήσεις.

	Έτη	Σύνολο		Θαλάσσιες μεταφορές		Σιδηροδρομικές μεταφορές		Οδικές μεταφορές	
		ποσότητα	%	ποσότητα	%	ποσότητα	%	ποσότητα	%
Εισαγωγές	1985	23131	100	21065	91,07	546	2,36	1520	6,57
	1995	29677	100	24817	83,62	373	1,26	4155	14
Εξαγωγές	1985	17984	100	16511	91,81	293	1,63	1178	6,55
	1995	21527	100	18629	86,54	184	0,85	2673	12,42
Σύνολο	1985	41115	100	37577	91,39	839	2,04	2698	6,56
	1995	51204	100	43446	84,85	557	1,09	6828	13,33

Πίνακας 32: Εμπορική ανάπτυξη την περίοδο από το 1985 μέχρι το 1995
(σε τόνους Πηγή: ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ					
ΕΤΟΣ	2005	2010	2015	2020	2025
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	68480	79387	92031	106689	123682
ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ (ΟΔΙΚΟ)	10957	10702	14725	107070	19789
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΟ ΔΙΑΔΡΟΜΟ	6574	7621	8835	10242	11873
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	230092	266740	530100	614531	712410
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ					
ΕΤΟΣ	2005	2010	2015	2020	2025
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	26466	29944	33879	38331	43368
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	21173	23955	27103	30665	34694
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	251265	290695	557203	645195	747104

Πίνακας 33: Προβλέψεις μεταφορών για τα εμπορεύματα
την περίοδο 2005-2025 (Πηγή: ΕΣΥΕ)

ΛΙΜΑΝΙ	ΕΤΗ				
	2005	2010	2015	2020	2025
ΑΝΚΟΝΑ	50253	58139	111441	129039	149421
ΜΠΑΡΙ	75380	87209	167161	193559	224131
ΜΠΡΙΝΤΕΖΙ	75380	87209	167161	193559	224131
ΒΕΝΕΤΙΑ - ΤΕΡΓΕΣΤΗ	50253	58139	111441	129039	149421
ΣΥΝΟΛΟ	251265	290695	557203	645195	747104

Πίνακας 34: Προβλέψεις μεταφορών που προέρχονται από τα ιταλικά λιμάνια
(Πηγή: ΕΣΥΕ)

17.2 ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΚΑΡΑΒΙΩΝ

Υπάρχουν τρεις τυπολογίες καραβιών:

- Πλοία τύπου Ro- Ro και ferry boats
- πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων (general cargo ships)
- μικρά πλοία που μεταφέρουν υγρά προϊόντα (tankers)

Ο πρώτος τύπος των πλοίων αναπτύχθηκε ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια , και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, την ανάπτυξη πολλών λιμανιών. Στα μισά της δεκαετίας του '80 υπήρχαν μόνο 220 πλοία αυτού του τύπου και είχαν συνολική ικανότητα περίπου 3.000.000 DWT. Μετέφεραν το 43% των εμπορευμάτων γενικότερα, ενώ το 1985 το ποσοστό ήταν ίσο με 37%. Την ίδια περίοδο εμφανίστηκε η ανάγκη να αλλάξει το μέγεθος αυτών των καραβιών αφού η μεταφορά των εμπορευμάτων αυξανόταν σημαντικά. Η μεταφορά των εμπορευμάτων από την Ηγουμενίτσα προς το εξωτερικό γινόταν δια μέσου πλοίων του τύπου ferry boat τα οποία και μετέφεραν επιβάτες, οχήματα και τέλος φορτηγά. *{Πληροφορίες από το λιμεναρχείο της Ηγουμενίτσας}*

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ GRT	ΜΗΚΟΣ σε Μέτρα	ΠΛΑΤΟΣ σε Μέτρα	ΥΨΟΣ σε Μέτρα	ΒΑΘΟΣ
1000	75	13,4	5	4
2000	90	16,2	9,8	4,3
3000	105	17,7	10,5	5
4000	122	20	11,2	5,3
6000	138	21,4	12,7	5,9
8000	155	21,8	13,2	6,1
10000	168	24	14,7	6,5
13000	195	24	16,1	6,7

Πίνακας 35: Χαρακτηριστικά των πλοίων Ferry- Boats
(Στοιχεία από λιμένα Ηγουμενίτσας)

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ GRT	ΜΗΚΟΣ σε Μέτρα	ΠΛΑΤΟΣ σε Μέτρα	ΥΨΟΣ σε Μέτρα	ΒΑΘΟΣ
2600	110	19,20	13	5
5000	135	24,5	17,5	5,50
15800	170	23,8	-	8
18500	205	30	19,5	9,50

Πίνακας 36: Χαρακτηριστικά των πλοίων Ro- Ro
(Στοιχεία από λιμένα Ηγουμενίτσας)

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ GRT	ΜΗΚΟΣ σε Μέτρα	ΠΛΑΤΟΣ σε Μέτρα	ΥΨΟΣ σε Μέτρα	ΒΑΘΟΣ
1000	60	9,3	4,4	4,1
2000	77	11,5	5,8	5,1
3000	90	13,1	6,8	5,7
4000	100	14,3	7,7	6,3
5000	109	15,3	8,4	6,7
6000	117	16,2	9	7,1

Πίνακας 37: Χαρακτηριστικά των πλοίων γενικής μεταφοράς
(Στοιχεία από λιμένα Ηγουμενίτσας)

18. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Οι ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις χωρίζονται σε τρεις φάσεις (πλαίσια).

Το πρώτο κοινοτικό πλαίσιο αφορά όλα τα προτεινόμενα ή ολοκληρωμένα έργα από το 1989 μέχρι το 1994, η δεύτερη φάση αναφερόταν στην χρονική περίοδο 1995-1999 και το τρίτο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης αναφέρεται στην εφταετία 2000-2006. *{βιβλίο:Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική πολιτική, Τσέσης Σ.}*

Υπάρχουν οχτώ κατηγορίες στις οποίες κατανέμονται οι ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις, αυτές είναι :

- τοπική ανάπτυξη
- επενδύσεις στην παραγωγή και στις υπηρεσίες
- υποδομές
- αγροτική ανάπτυξη
- ασφάλεια
- περιβάλλον
- τουρισμός
- εγκαταστάσεις κοινωνικού χαρακτήρα

Τα αποτελέσματα χωρίζονται σε δυο παράγοντες, φυσικοί και οικονομικοί.

Όσον αφορά τους φυσικούς παράγοντες προσδιορίζονται με δυο στοιχεία μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Αυτά τα στοιχεία είναι α) η αύξηση του στοκ για μια συγκεκριμένη κατηγορία, και αυτό προέρχεται από το αρχικό και τελικό κόστος των έργων και β) το έλλειμμα το οποίο εμφανίζεται μετά την ολοκλήρωση των έργων.

Οι οικονομικοί παράγοντες αναφέρονται στην οικονομική και χωρική ανάπτυξη. Αυτοί υπολογίζονται, συγκρίνοντας το επίπεδο του νομού με όλη την περιφέρεια. Τα αποτελέσματα για τον νομό της Θεσπρωτίας είναι:

1) Οι υποδομές και ο πρωτογενής τομέας καλύπτουν το 84,2% των χρηματοδοτήσεων για όλο τον νομό και το 70,4 % των χρηματοδοτήσεων όλης της περιφέρειας. Την περίοδο 86-99 οι υποδομές συγκέντρωσαν το 60% των ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων. Ο πρωτογενής τομέας εμφανίζεται με ένα ποσοστό ίσο με 24,2%,

ακολουθεί η ασφάλεια με 15,8% και η αγροτική ανάπτυξη με 7,6%. Στο 2^ο ΚΠΣ οι υποδομές συγκεντρώνουν το 70,9% των επενδύσεων.

2) Σε περιφερειακό επίπεδο η κατανομή των χρηματοδοτήσεων προκύπτει μειωμένη για τον πρωτογενή τομέα αφού στην πρώτη φάση είχε ποσοστό ίσο με 33,9% και στην δεύτερη εμφανίζεται με 15,2%. Στις υποδομές το ποσοστό και στα δυο πλαίσια εμφανίζεται στο 40,7%.

3) Κατά την περίοδο 86-99 ο νομός της Θεσπρωτίας εμφανίζει προβάδισμα σε σχέση με την περιφέρεια, σε όλους τους τομείς εκτός από τις επενδύσεις και τις εγκαταστάσεις κοινωνικού χαρακτήρα. Οι χρηματοδοτήσεις για τον νομό αγγίζουν το 183% ενώ την ίδια περίοδο οι υποδομές παρουσιάζουν ποσοστό ίσο με 270% , η αγροτική ανάπτυξη με ποσοστό 181% και ο τουρισμός με 177%.

Το τρίτο ΚΠΣ περιλαμβάνει τα έργα που ξεκίνησαν το 2000 και θα τελειώσουν το 2006.

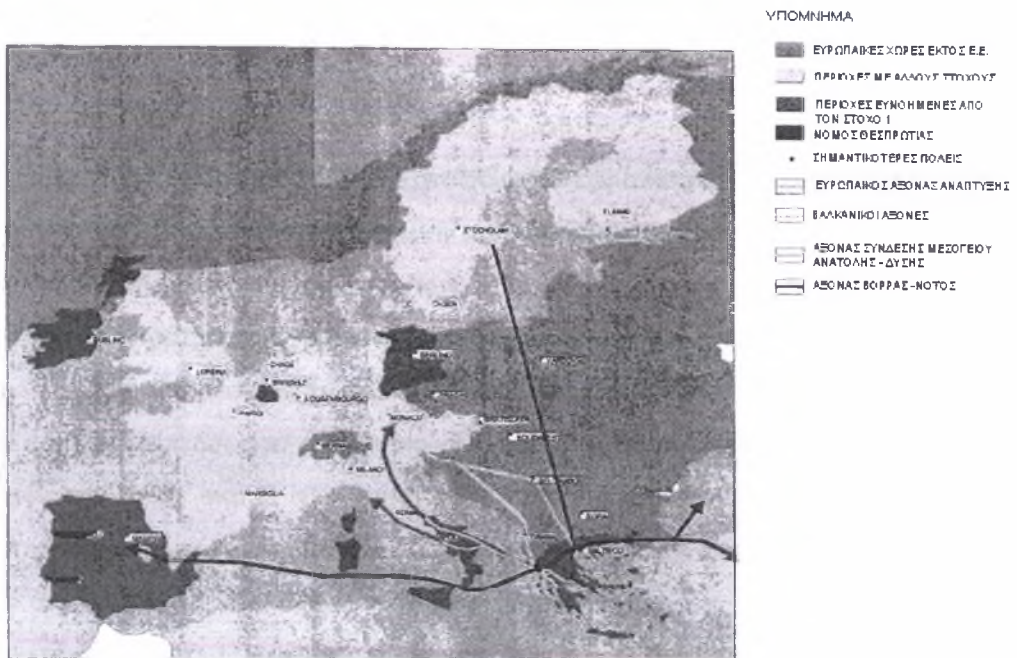
Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται για όλη την περιφέρεια της Ηπείρου, τα πλεονεκτήματα τα οποία θα αξιολογηθούν καθώς και τα μειονεκτήματα τα οποία θα αντιμετωπισθούν. {Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ
Γεωγραφική θέση και οι πιθανότητες σύνδεσης με την Ευρώπη διαμέσου του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και την Εγνατία	Γεωγραφική απομόνωση από την υπόλοιπη Ελλάδα εξαιτίας της οροσειράς της Πίνδου
Η παρουσία των Ιωαννίνων ως εμπορικό, διοικητικό, εκπαιδευτικό, κέντρο και ως πόλος ανάπτυξης ευνοεί την περιφέρεια	Η γεωγραφική εξάπλωση του πληθυσμού και η απομάκρυνση τους από τις απομονωμένες περιοχές
Η δημιουργία του Πολυτεχνείου στον νομό Ιωαννίνων	Το χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης και οι ανισορροπίες ανάμεσα στους νομούς
Το φυσικό περιβάλλον της περιφέρειας	Η έλλειψη των συνδέσεων (οδικών κτλ)

Ο στόχος της περιφέρειας της Ηπείρου για την εφταετία 2000-2006 αναφέρεται στην αξιολόγηση των δυνατοτήτων που προσφέρει η γεωγραφική της θέση αλλά και ο φυσικός- πολιτιστικός πλούτος που διαθέτει. Για να αντιμετωπιστούν τα μειονεκτήματα

και να ευνοηθεί ακόμα πιο πολύ η περιφέρεια πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στους παρακάτω παράγοντες:

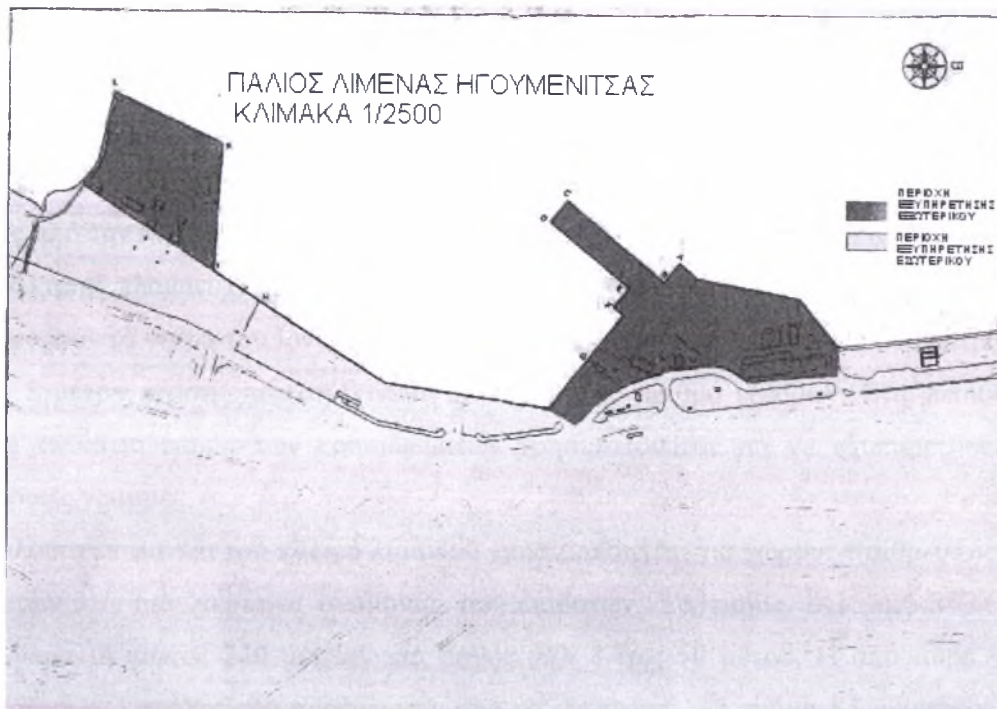
- ⇒ Ανάπτυξη των μεγάλων έργων μεταφοράς τα οποία εμφανίζουν την περιφέρεια ως την δυτική “πύλη” για την βόρειο Ελλάδα. Η σύνδεση της Εγνατίας και της Ιόνιας οδού με τα οικονομικά κέντρα της περιφέρειας, η δημιουργία υποδομών για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, καθώς και η ανάπτυξη της μεταφοράς των εμπορευμάτων και των επιβατών στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, θα επιφέρουν έναν οργανωμένο και αναβαθμισμένο χώρο, με νέες δραστηριότητες και τουριστικό δυναμισμό.
- ⇒ Η αντίληψη του νομού Ιωαννίνων ως ένας περιφερειακός και διεθνής πόλος ανάπτυξης. Αυτός ο παράγοντας εμφανίζει την πόλη των Ιωαννίνων σαν ένα κέντρο υπηρεσιών, ερευνών, επιστήμης και εμπορίου σημαντικό για την Ελλάδα αλλά και για την Αλβανία. Αυτό θα γίνει με διάφορες πολεοδομικές επεμβάσεις και με υποδομές μεταφορών και επικοινωνιών.
- ⇒ Η προστασία και η αναβάθμιση του ορεινού χώρου που με την σχεδίαση τουριστικών οδών μπορεί να μεταμορφωθεί σε ένα τοπίο μεγάλης τουριστικής σημασίας. Η υποστήριξη της παραγωγής και των τοπικών προϊόντων κυρίως αγροτικών είναι ένας παράγοντας που θα βοηθήσει στην ισορροπία της οικονομίας όλης της περιφέρειας.
- ⇒ Η αξιολόγηση των παραθαλάσσιων περιοχών και ο ανταγωνισμός μπορούν να βοηθήσουν στην μέγιστη ανάπτυξη της περιφέρειας. Η είσοδος της περιφέρειας τονίζει την σημαντικότητα της γεωγραφικής της θέσης. *{Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την περιφέρεια της Ηπείρου 2000-2006}*



Φωτογραφία 22: Αναπαράσταση των στόχων ανάπτυξης και πορεία της Εγνατίας
(Πηγή βιβλίο: "Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική ανάπτυξη" Επεξεργασία δική μου)

19. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Η αποπεράτωση της Εγνατίας οδού, η αναβάθμιση του λιμανιού και οι σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις είναι τα σημαντικότερα στοιχεία για την ανάπτυξη της πόλης, τα οποία θα επιφέρουν μια τουριστική και οικονομική εξέλιξη, καθώς και καλύτερη ποιότητα ζωής. Με την δημιουργία των υποδομών αυτών, η πόλη της Ηγουμενίτσας θα βγει από την απομόνωση όλων αυτών των χρόνων, η οποία οφείλεται στην ξεχωριστή μορφολογία του εδάφους της. Θα μπορέσει έτσι να αναπτύξει και να καλυτερεύσει τις λειτουργίες της είτε σε τοπικό επίπεδο είτε σε εθνικό. Τα χαρακτηριστικά και η γεωγραφική θέση, καθιστούν την πόλη ακόμα πιο σημαντική, αφού αυτή συνδέει την Ελλάδα με την υπόλοιπη Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας μαζί με το λιμάνι της Πάτρας αποτελούν τις δυο σημαντικότερες δυτικές πύλες της Ελλάδας. Τα δυο αυτά λιμάνια εμφάνισαν τα τελευταία χρόνια μια συνεχή αύξηση στις μετακινήσεις κυρίως των εμπορευμάτων και το οποίο προήλθε από την τον πόλεμο της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Τα τελευταία χρόνια προέκυψε η ανάγκη για αναβάθμιση του λιμανιού αλλά και η ανάγκη διάβασης στην τριγύρω περιοχή. Η ανάγκη αυτή προκύπτει με σκοπό να καλυτερεύσει η οργάνωση και η λειτουργικότητα της περιοχής και να μπορέσουν να αντιμετωπιστούν καλύτερα οι απαιτήσεις στις μεταφορές των επιβατών και των εμπορευμάτων είτε σε εθνικό είτε σε διεθνή επίπεδο. *{Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη, Αγγελίδης Μ.}*



Φωτογραφία 23: Αναπαράσταση του παλιού λιμανιού της Ηγουμενίτσας
(Πηγή: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, επεξεργασία δική μου)

19.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Το παλιό λιμάνι της Ηγουμενίτσας εξελίσσεται σε μια περιοχή περιορισμένων διαστάσεων, εμφανίζονται ελάχιστα κρηπιδώματα, οπότε υπάρχουν σημαντικά προβλήματα που συνδέονται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την έλλειψη χώρων στάθμευσης, την έλλειψη χώρων αναμονής για τα φορτηγά και τέλος την έλλειψη αποθήκευσης των εμπορευμάτων.

Η επιφάνεια του παλιού λιμανιού είναι περίπου 80 στρέμματα και το συνολικό μήκος των κρηπιδωμάτων είναι περίπου 1040 μέτρα. Τα κρηπιδώματα που βρίσκονται στο βόρειο τμήμα του λιμανιού (περιοχή ABCDEF), εμφανίζουν συνολικό μήκος περίπου 300 μέτρων και βάθος που κυμαίνεται από 5 έως 7 μέτρα, αυτά εξυπηρετούν κυρίως τις διεθνής γραμμές. Στην περιοχή αυτή τοποθετούνται κτήρια που σχετίζονται με τις λειτουργίες του λιμανιού όπως είναι το τελωνείο, το λιμεναρχείο και άλλα γραφεία του

λιμανιού τα οποία καταλαμβάνουν συνολικά μια επιφάνεια περίπου 1200 m² επίσης υπάρχουν λειτουργίες εξυπηρέτησης και ελέγχου των επιβατών με συνολική επιφάνεια 750 m² και αποθήκες που καταλαμβάνουν περίπου τα 150 m².

Το τμήμα EF του λιμανιού, με μήκος 120 μέτρα και βάθος 5 μέτρα χρησιμοποιείται κυρίως από την λιμενική αστυνομία, από την πυροσβεστική υπηρεσία και από υπηρεσίες ρυμούλκησης πλοίων. Η περιοχή GH χρησιμοποιείται για να εξυπηρετήσει τις γραμμές που αφορούν τα νησιά του Ιονίου. Τα κρηπιδώματα έχουν συνολικό μήκος 310 μέτρα και βάθος 5 μέτρα, επίσης περιλαμβάνουν ικανοποιητικό αριθμό εξέδρων. Στις περιόδους αιχμής το νότιο τμήμα των κρηπιδωμάτων χρησιμοποιείται για να εξυπηρετήσει τις εξωτερικές γραμμές.

Η υπόλοιπη επιφάνεια του παλιού λιμανιού χρησιμοποιείται για χώρους στάθμευσης των οχημάτων και σαν περιοχές αναμονής των επιβατών. Το τμήμα IKL εμφανίζει ένα κρηπιδώμα με μήκος 240 μέτρων και βάθος από 8 έως 10 μέτρα. Η αποβάθρα αυτή εξυπηρετεί τα καράβια που προέρχονται από το εξωτερικό. Το τμήμα KL με μήκος 120 μέτρα, περιέχει ικανοποιητικές εξέδρες ώστε να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα δυο καράβια. Απέναντι από αυτή την περιοχή είναι τοποθετημένες λειτουργίες που σχετίζονται με την εξυπηρέτηση και τον έλεγχο των επιβατών, των καταστημάτων, και των ταξιδιωτικών γραφείων. Ο παλιός λιμένας χαρακτηρίζεται από μεταφορές διεθνών γραμμών που γίνονται κυρίως με πλοία Ro- Ro. Υπάρχει μια ανικανότητα στην απευθείας επικοινωνία ανάμεσα στο βόρειο και νότιο τμήμα του λιμανιού. Ένα άλλο πρόβλημα αφορά το πέρασμα των φορτηγών, όπου λόγω των μεγάλων διαστάσεων τους προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση και υπερβολική κίνηση. Είναι επίσης εμφανής η έλλειψη χώρων στάθμευσης και αποθηκών για την τοποθέτηση των εμπορευμάτων. *{Στοιχεία από το λιμεναρχείο της Ηγουμενίτσας}*

19.2 ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ, ΠΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ ΤΟ 2003

Μετά τον πόλεμο της πρώην Γιουγκοσλαβίας, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας γίνεται σημαντική τοποθεσία και σημείο σύνδεσης μεταξύ ανατολής και δύσης. Αυτός ο πόλεμος προκάλεσε μια αύξηση στις μεταφορές είτε των εμπορευμάτων είτε των επιβατών και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας παρουσίασε τις αδυναμίες του να αντεπεξέλθει στις νέες συνθήκες. Παρατηρώντας τις ελλείψεις του παλαιού λιμένα προέκυψε η ανάγκη μιας επέκτασης (εμφανίζεται στην παρακάτω φωτογραφία) και μιας αναβάθμισης ώστε να μπορέσει να θεωρηθεί σαν μια υποδομή κατάλληλη να ικανοποιήσει τις εθνικές και ευρωπαϊκές απαιτήσεις.



Φωτογραφία 24: Πρώτη επέκταση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας

(Πηγή: *Internet 10*)

Για την κατασκευή του νέου λιμανιού έχει καταρτιστεί Στρατηγικό και Επιχειρησιακό σχέδιο από τον Ο.ΛΗ.Γ. (το οποίο αναθεωρείται) όπου γίνεται ιδιαίτερη αναφορά

στους βασικούς άξονες προτεραιότητας που αφορούν την τουριστική αναβάθμιση της πόλης και την σύνδεση της με αρχαιολογικούς χώρους της ευρύτερης περιοχής.

Ο ρόλος του νέου λιμανιού είναι να αποσυμφορήσει τις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις και να εξυπηρετήσει την ετησίως αυξανόμενη επιβατική και εμπορευματική κίνηση.

Το νέο λιμάνι της Ηγουμενίτσας εντάσσεται στον ανατολικό άξονα Διερωπαϊκών Δικτύων (τα λεγόμενα Trans-European Networks, TEN). *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*

Εμφανίζει κρηπιδώματα μήκους 760 μέτρων και βάθους 10,70 μέτρων με σκοπό να εξυπηρετήσουν πλοία του τύπου Ro-Ro και ferry boats.

Η επιμήκυνση γίνεται στο νότιο τμήμα του παλιού λιμανιού και εμφανίζει 12 ράμπες όπου η καθεμία έχει περίπου 30 μέτρα πλάτος και η ικανότητα να εξυπηρετήσει μέχρι και εφτά καράβια ταυτόχρονα. Απέναντι από τις εξέδρες (ράμπες) υπάρχει μια επιφάνεια 210.000 μ², από την οποία τα 130 απευθύνονται στην ζώνη του ελέγχου και τα υπόλοιπα 80 σε υποδομές διαβάσεων, στάσης και στάθμευσης οχημάτων και δημοσίου πρασίνου.

Στην περιοχή υπάρχει ένας σταθμός επιβατών με συνολική επιφάνεια περίπου 6326 μ²

το οποίο θα διαθέτει δυο ορόφους και θα μπορεί να εξυπηρετεί περίπου 1500 επιβάτες / ώρα. Στο κτήριο θα στεγάζονται το Λιμεναρχείο, το λιμενικό ταμείο καθώς και υπηρεσίες του λιμένα.. Για τον κεντρικό σταθμό προβλέπεται το 65 % της επιφάνειας για αίθουσες αναμονής, δηλαδή περίπου 1830 μ², το 10% δηλαδή περίπου 600-700 μ² προορίζεται για εκδοτήρια εισιτηρίων, το 18% (900 μ² περίπου) προορίζεται για μπαρ και εστιατόρια και επιπλέον προβλέπεται ένα 5% για άλλες χρήσεις και απαραίτητους χώρους. Η περιοχή εμφανίζει και ένα κτήριο με ήλεκτρο-μηχανικό εξοπλισμό που περιλαμβάνει τις δεξαμενές καυσίμων και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις. Ένα άλλο προβλεπόμενο κτήριο για την περιοχή είναι ο σταθμός της πυροσβεστικής υπηρεσίας που καταλαμβάνει μια επιφάνεια 695 μ² και έχει ύψος 4,5 μέτρα. Επίσης η νότια πύλη με έκταση 3440 μ² θα καλύπτεται από χωροδικτυώματα, θα βρίσκεται στο τέλος της Εγνατίας και θα αποτελεί την βασική πύλη εισόδου – εξόδου στο λιμάνι. Σ' αυτήν θα υπάρχουν 10 δίοδοι χρήσιμοι για την είσοδο –έξοδο των οχημάτων. Η βόρεια πύλη θα τοποθετηθεί κοντά στις υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις και θα εξυπηρετεί μόνο τα

επιβατικά οχήματα που εισέρχονται στο λιμάνι. Επιπλέον έξω από αυτές τις πύλες θα υπάρχει χώρος στάθμευσης και αναμονής των οχημάτων ώστε να μην υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Στα σχέδια μελέτης του νέου λιμένα έχει επίσης ληφθεί υπόψη η κατασκευή σιδηροδρομικού σταθμού μεταφόρτωσης, ώστε να επιτραπεί η διακίνηση εμπορευμάτων με μέσα σταθερής τροχιάς. Επιπλέον χώρος έχει δεσμευθεί για την μελλοντική κατασκευή σιδηροδρομικού πορθμείου στη λιμενική ζώνη.

Η επέκταση του λιμανιού συντέλεσε στην εξάπλωση του αστικού πλέγματος αλλά και στην δημιουργία και εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών. Το λιμάνι προκύπτει ελλιπές σε χώρους στάθμευσης, λείπει μια μεθοδικότητα και μια οργάνωση στον βασικό δρόμο που είναι τοποθετημένος κατά μήκος του λιμανιού ο οποίος προκαλεί προβλήματα κίνησης και κυκλοφοριακής συμφόρησης. Απέναντι από αυτόν τον άξονα η κυρίαρχη οικοδομική τυπολογία, είναι η κατοικία και επίσης εμφανίζονται νέες οικονομικές δραστηριότητες σχετικές με τον τουρισμό (ξενοδοχεία, πανσιόν, ενοικιαζόμενα δωμάτια). Η ζώνη τριγύρω από το λιμάνι γίνεται περισσότερο σημαντική λόγω της ολοκλήρωσης της Εγνατίας η οποία συνδέει την πόλη και το λιμάνι με την υπόλοιπη Ελλάδα. {Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}



Φωτογραφία 25: Επέκταση του λιμανιού (Πηγή:Internet 10)

19.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΝΕΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ

Από τις προβλέψεις των στατιστικών δεδομένων του 2000-2025 προκύπτει ότι θα υπάρχει μια αύξηση όσον αφορά την κίνηση των επιβατών, των εμπορευμάτων, και των οχημάτων.

Οι προβλέψεις αυτές εμφανίζουν την ανάγκη όσον αφορά τις θέσεις πρόσδεσης και τις ανεπαρκείς θέσεις στάθμευσης .

ΕΤΗ	2000	2025
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	119365	201248
ΦΟΡΤΗΓΑ	86262	148185
ΟΧΗΜΑΤΑ	219163	370031
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9665	16335

Πίνακας 38: Προβλέψεις μεταφορών για τους διαφορετικούς μεταφορείς την περίοδο 2000-2005 (σε χιλιάδες, Πηγή: ΕΣΥΕ)

Η σχεδιαστική πρόταση προβλέπει μια νέα επέκταση προς το νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης τις Ηγουμενίτσας , συνεχόμενη στην πρώτη προέκταση.

Η επιφάνεια του προτεινόμενου λιμανιού είναι 150 στρέμματα, και επίσης προβλέπεται μια αναβάθμιση στην προσπελασιμότητα της περιοχής.

Η πρόταση της καινούργιας περιοχής του λιμανιού προβλέπει :

- χώρους αναμονής και ελέγχου των οχημάτων , που τοποθετούνται στις ζώνες κοντά στις αποβάθρες και εξυπηρετούν την καλύτερη λειτουργικότητα του λιμανιού.
- ζώνες στάθμευσης που εξυπηρετούν τον έλεγχο και την προσωρινή στάση των οχημάτων που προέρχονται από τα πλοία. Αυτοί οι χώροι είναι αφιερωμένοι και στην στάση των βαρέων οχημάτων. Επιπλέον προβλέπονται ζώνες αποθήκευσης παραδοσιακών εμπορευμάτων και ζώνες αφιερωμένες στην αποθήκευση επικίνδυνων εμπορευμάτων. Τέλος προβλέπονται περιοχές για την στάθμευση των λεωφορείων , ταξί και ιδιωτικών οχημάτων τοποθετούμενες κυρίως δίπλα στα εκδοτήρια των εισιτηρίων.

Επίσης προτείνονται: υπαίθριος χώρος στάθμευσης στον παλαιό λιμένα με έκταση 15.000 μ² και χωρητικότητα περίπου 400-500 θέσεων καθώς και στον χώρο της πλατείας με έκταση 3500 -4000 μ² όπου μπορεί να κατασκευαστεί υπόγειος χώρος στάθμευσης δυναμικότητας 200-250 θέσεων.

Ο χώρος των ΤΕΙ καθώς και η περιοχή ανάμεσα από τα ΤΕΙ και τη θάλασσα προσφέρεται για τη δημιουργία υπαίθριων χώρων στάθμευσης για την περίοδο του θέρους. Στη φάση αυτή είναι δυνατό να δημιουργηθούν 250-300 θέσεις υπαίθριας στάθμευσης ελεγχόμενης.

- η αναδιοργάνωση τις υπάρχουσας προσπελασιμότητας στην περιοχή του λιμανιού με τρόπο ώστε να μπορέσει να καλυτερεύσει την έντονη κίνηση και την συμφόρηση που προκαλείται από τα βαρέα οχήματα. Προβλέπονται κόμβοι εισόδου και εξόδου και δευτερεύοντες δρόμοι εισόδου και εξόδου από το λιμάνι, συνδεδεμένοι με τους χώρους αναμονής και αποβίβασης. Οι προβλεπόμενοι κόμβοι και οι βασικοί οδοί ενισχύονται από δυο λωρίδες ανά κατεύθυνση, μια από αυτές προβλέπεται για την κίνηση των βαρέων οχημάτων και των δημοσίων μέσων μεταφοράς, για να περιορίσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση που επαληθεύεται τους μήνες αιχμής. Η προβλεπόμενη μέγιστη ταχύτητα είναι 60km/h.

- ένα μέρος του λιμανιού αφορά την τοποθέτηση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων.

- η βασική προσπελασιμότητα του λιμανιού προβλέπει την καλύτερευση σε όρους οργάνωσης και λειτουργίας .

- ανάγκη για ρύθμιση της κυκλοφορίας με πολιτικές μονοδρόμησης και μετατροπή ορισμένων οδών σε ήπιας κυκλοφορίας δρόμους το οποίο θα βοηθήσει στην αποφυγή των προβλημάτων μέσα στην κεντρική περιοχή.

- έλλειψη σε πεζοδρόμια τα οποία είναι απαραίτητα και συμβάλλουν στην ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων αλλά και των τουριστών

- υπάρχει ανάγκη ανάπλασης των υπαίθριων χώρων όπου με την διαμόρφωση και της παραλιακής οδού θα αποτελέσουν ένα ξεχωριστό καλαίσθητο τοπίο που θα είναι και τουριστικός πόλος έλξης.

- Προτείνεται επίσης η δημιουργία δικτύου mini bus, το οποίο θα βοηθήσει στο να περιοριστεί η χρήση του ΙΧ στην περιοχή του κέντρου οπότε και θα συμβάλλουν στην επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Σε συνεργασία με το Λιμενικό Ταμείο πρέπει επίσης να εξεταστεί η δυνατότητα δημιουργίας ειδικής γραμμής mini-bus που θα συνδέει το Νέο Λιμάνι με την παραλιακή ζώνη, σ' όλο το μήκος που βρίσκονται τα Πρακτορεία των ναυτιλιακών εταιρειών για την τακτοποίηση των εισιτηρίων. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*

- επίσης προτείνονται κάποια κτίρια και κάποια φυλάκια τα οποία θα χρησιμεύουν για τον έλεγχο των οχημάτων στην βόρεια και στην νότια πύλη του λιμανιού.

Επίσης έπειτα από αναλύσεις που έγιναν, προκύπτει ότι υπάρχει μεγάλη ανάγκη για την δημιουργία των παρακάτω οργανωμένων υποδοχέων:

- Ζώνη Χονδρεμπορίου, για την αξιοποίηση των προοπτικών που ανοίγονται στο εμπόριο από τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών της Ηγουμενίτσας.
- Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙΠΕ), για τον ίδιο λόγο που αναφέρθηκε πιο πάνω. Το υφιστάμενο ΒΙΟΠΑ της Γκρίκας (Περιφερειακής σημασίας, σύμφωνα με το Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Ηπείρου) έχει παρουσιάσει μεγάλη ζήτηση και έχει σχεδόν κορεστεί, υποδηλώνοντας έτσι την αυξημένη ζήτηση που υπάρχει για οργανωμένους χώρους μεταποίησης στην Θεσπρωτία, όχι μόνον από ντόπιους επενδυτές αλλά και από τον ευρύτερο χώρο της Ηπείρου και της χώρας.
- ΒΙΟΠΑ τοπικής σημασίας, για τη μεταφορά των μικρών βιοτεχνιών και αποθηκευτικών χώρων οι οποίοι εμποδίζουν την ομαλή ανάπτυξη της οικιστικής χρήσης στα όρια των υφιστάμενων και πολεοδομούμενων οικισμών, ενώ οι ίδιες οι επιχειρήσεις στερούνται του αναγκαίου χώρου για επέκταση και ομαλή ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους (π.χ. ξυλουργεία, σιδηρουργεία, συνεργεία αυτοκινήτων, μάντρες οικοδομικών υλικών, φούρνοι, άλλα εργαστήρια).
- ΠΟΑΠΔ βιολογικής γεωργίας, στα βορειο-δυτικά του Δήμου, στην περιοχή η οποία περιλαμβάνει γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας (μέρος της περιοχής εντάσσεται στη NATURA 2000). *{Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την περιφέρεια της Ηπείρου 2000-2006}*

Οι ελλείψεις σε τουριστικές υποδομές αφορούν ξενοδοχειακές μονάδες υψηλών προδιαγραφών όπου ο Νομός υστερεί, υποδομές θαλάσσιου τουρισμού η ανάπτυξη των οποίων δρομολογείται με χρηματοδότηση από το ΚΠΣ, αλλά και υποδομές και εξυπηρετήσεις εναλλακτικού τουρισμού και αγροτουρισμού που μπορούν να

λειτουργήσουν συμπληρωματικά με τον μαζικό τουρισμό και να στηρίζουν την ανάπτυξη της ενδοχώρας του Νομού.

Το νέο λιμάνι ξεχωρίζει τέσσερις σημαντικές περιοχές που είναι :

- α) η περιοχή εξυπηρέτησης των χωρών εκτός Ε.Ε.
- β) η περιοχή εξυπηρέτησης των χωρών τις Ε.Ε.
- γ) την περιοχή σιδηροδρομικής εγκατάστασης
- δ) την περιοχή εξυπηρέτησης τις Ιταλίας

Η αναβάθμιση του λιμανιού προβλέπει δυο περιοχές εξυπηρέτησης για την μετακίνηση των επιβατών και των οχημάτων. Αυτές αποτελούν την κεντρική περιοχή (1^η επέκταση) η οποία μπορεί να εξυπηρετήσει μέχρι και έξι πλοία ταυτόχρονα, και η νότια ζώνη που μπορεί να εξυπηρετήσει δυο πλοία.

Κάθε ζώνη περιέχει χώρους αναμονής για τα οχήματα, κτήρια εξυπηρέτησης, εξέδρες, ένα σταθμό εξυπηρέτησης των επιβατών σε κοντινή απόσταση από τις εξέδρες και τέλος οδικοί άξονες που οδηγούν στους χώρους στάθμευσης.

Μέσα στο σχεδιαστικό πλαίσιο, έχουν προταθεί δυο βασικές εισοδοι για όλη την περιοχή την προτεινόμενη κομβική διακλάδωση. Η βοηθητική είσοδος βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της περιοχής και χρησιμοποιείται κυρίως σε περιόδους αιχμής. Αυτές οι εισοδοι θα αναβαθμιστούν με την αποπεράτωση των προβλεπόμενων έργων στην πόλη της Ηγουμενίτσας όπου και θα μεταλλαχτεί η λειτουργία τους. Μαζί με μια οδική αρτηρία θα αποτελέσουν μια ευκαιρία για να μειωθεί η κίνηση και η συμφόρηση στο εσωτερικό της περιοχής του λιμανιού και θα βοηθήσουν στην συστηματοποίηση όλων των προβλεπόμενων χώρων. Η είσοδος για την επιβίβαση εκτελείται από την βασική είσοδο που παρουσιάζει πλάτος 22 μέτρων (τρεις λωρίδες για κάθε κατεύθυνση). Η λειτουργία του κεντρικού σταθμού προκύπτει πολύ σημαντική επειδή προβλέπεται να εξυπηρετήσει ένα μεγάλο μέρος της κίνησης η οποία μπορεί να κατανεμηθεί είτε στην Εγνατία είτε στον σιδηρόδρομο. Προβλέπονται επίσης και άλλες σημαντικοί εισοδοι για την καλύτερη λειτουργικότητα της περιοχής, με μια βασική είσοδο που θα προέρχεται από την περιφερειακή οδό Ηγουμενίτσας- Πρέβεζας.

Οπότε προτείνεται ένας νέος σταθμός που θα ενώνει τον περιφερειακό δρόμο Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας με τον νέο αυτοκινητόδρομο Εγνατία. Το κτήριο αυτό δεν εξαρτάται από τον κεντρικό σταθμό και εμφανίζει την ίδια τυπολογία με τα ο υπόλοιπο αστικό πλέγμα της πόλης.

Οι τρεις σταθμοί τοποθετούνται κατά μήκος του βασικού άξονα της πόλης –λιμανιού, και το οποίο επιτρέπει την φυσική διάσπαση και την άμεση λειτουργικότητα μεταξύ των δύο κτηρίων. Στο εσωτερικό του σταθμού προκύπτουν λειτουργίες όπως αίθουσες αναμονής, εκδοτήρια εισιτηρίων και άλλες υπηρεσίες. Ο σταθμός καταλαμβάνει μια επιφάνεια ίση με $3620 \mu^2$ από τα οποία $700 \mu^2$ καλύπτει το εκδοτήριο εισιτηρίων, $1000 \mu^2$ περίπου καταλαμβάνει η αίθουσα αναμονής, $820 \mu^2$ καταλαμβάνουν οι υπηρεσίες, και τέλος $1100 \mu^2$ προβλέπονται για το λιμεναρχείο και το τελωνείο. Γύρω από τον χώρο του σταθμού προβλέπεται δημόσιο και διακοσμητικό πράσινο. Το θετικό στοιχείο για την πολεοδομική αναβάθμιση της Ηγουμενίτσας και για την χωροθέτηση των αναγκαίων κοινωνικών υποδομών, αποτελεί η ύπαρξη ικανοποιητικού ποσοστού δημόσιας γης και δημοτικών- κοινοτικών ιδιοκτησιών. *{Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ΥΠΕΧΩΔΕ}*

Η ανάπτυξη του εμπορίου και των μεταφορών αποτελεί κλειδί για την οικονομική ανάπτυξη του νομού ο οποίος θα στηριχτεί αποκλειστικά στο συγκριτικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης και με την ολοκλήρωση των έργων θα αναδειχτεί σε βασική μεταφορική πύλη της χώρας προς την Δυτική και την Κεντρική Ευρώπη.

Η ολοκλήρωση του λιμανιού προβλέπεται να γίνει σε τρεις φάσεις, η πρώτη διαρκεί μέχρι την έναρξη λειτουργίας του νέου λιμένα και την διοχέτευση της διερχόμενης κίνησης από την Εγνατία οδό. Η δεύτερη φάση αρχίζει με την έναρξη λειτουργίας του νέου λιμένα και του τμήματος της Εγνατίας μέχρι τα Ιωάννινα η και ενδιάμεσα (Νεοχώρι) και διαρκεί μέχρι την ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού και τέλος η τρίτη φάση αρχίζει μετά την ολοκλήρωση κατασκευής της περιφερειακής οδού. *{Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την περιφέρεια της Ηπείρου 2000-2006}*

20. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Στην περιοχή προβλέπεται ένα πολύ-λειτουργικό κτήριο με μια επιφάνεια περίπου 4248 μ² όπου στο εσωτερικό της θεμελιώνονται διάφορες λειτουργίες οι οποίες σχετίζονται με την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού αλλά και του πληθυσμού της ίδιας της περιοχής. Οι λειτουργίες αυτές είναι: εμπορικό κέντρο, αποθήκες για τις αποσκευές, αίθουσες ελέγχου των εμπορευμάτων και των χειραποσκευών, επίσης θα υπάρχουν αστυνομία, ταχυδρομείο, τράπεζες, υπηρεσίες Security, υπηρεσίες γρήγορης μεταφοράς (Courier), τηλεφωνικοί θάλαμοι, ακτοπολιτικά γραφεία, αίθουσες συνεδριάσεων, αίθουσες αναμονής και ξεκούρασης των επιβατών, πυροσβεστικοί σταθμοί, πρώτες βοήθειες, φαρμακεία, δημόσιες υπηρεσίες, τέλος εστιατόρια, καφετέριες, μπαρ, καπνοπωλεία και χώροι υγιεινής. Στο κτήριο θα στεγάζονται επίσης υπηρεσίες που έχουν σχέση με την δίωξη διασυνοριακού εγκλήματος καθώς και υπηρεσία δίωξης ναρκωτικών ουσιών. Προβλέπεται επίσης ένα γραφείο προώθησης του τουρισμού και των τοπικών προϊόντων, ένα γραφείο πληροφόρησης και ενημέρωσης των επιβατών καθώς και μια αίθουσα πληροφορικής και χρηματιστηριακής υποστήριξης έτσι ώστε να αναπτυχθεί και να υποστηριχτεί ο επιχειρησιακός τουρισμός.

Η προβολή και προώθηση του τουριστικού προϊόντος του Νομού ιδιαίτερα με ηλεκτρονικά μέσα και την χρήση του internet όχι μόνο για πληροφόρηση αλλά και για booking (E-Commerce) θα χρησιμοποιείται ευρύτατα και θα αποτελεί προϋπόθεση ανταγωνιστικότητας του τομέα. Θα διευρύνει την εμβέλεια του Νομού στις τουριστικές αγορές του εσωτερικού και του εξωτερικού και θα καταστήσει τον Νομό οικονομικά ελκυστικότερο. Τέλος θα συντελέσει στο να αναπτυχθεί ο τουρισμός και η ανταγωνιστικότητα.

Θα υπάρχει ένας χώρος στον οποίο θα αναπτύσσεται ο τομέας της έρευνας και της τεχνολογίας όπου μαζί με τα τεχνολογικά ιδρύματα της περιοχής και την πληροφοριακή υποστήριξη θα αποτελούν ένα σύγχρονο κέντρο επιμόρφωσης και προώθησης της γνώσης όπου θα συντελέσει στην εξέλιξη και στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Στο κτήριο θα στεγάζεται ένα παράρτημα του υπουργείου ναυτιλίας με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση και την αποφυγή χρονοβόρων διαδικασιών. Τέλος θα υπάρχουν στο κτήριο υπηρεσίες ενοικιάσεως ιδιωτικών οχημάτων όπου μαζί με την δημιουργία του

mini bus, θα διευκολύνουν την μετακίνηση των επιβατών σε όλο το οδικό δίκτυο εντός και εκτός του αστικού ιστού. Έξω από το κτήριο θα υπάρξει μια αφετηρία για την αστική συγκοινωνία καθώς και μια αφετηρία μισθωμένων οχημάτων (taxi). Όλες αυτές οι δραστηριότητες θα βοηθήσουν στο να καλυτερέψει η αισθητική της πόλης και στο να μειωθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

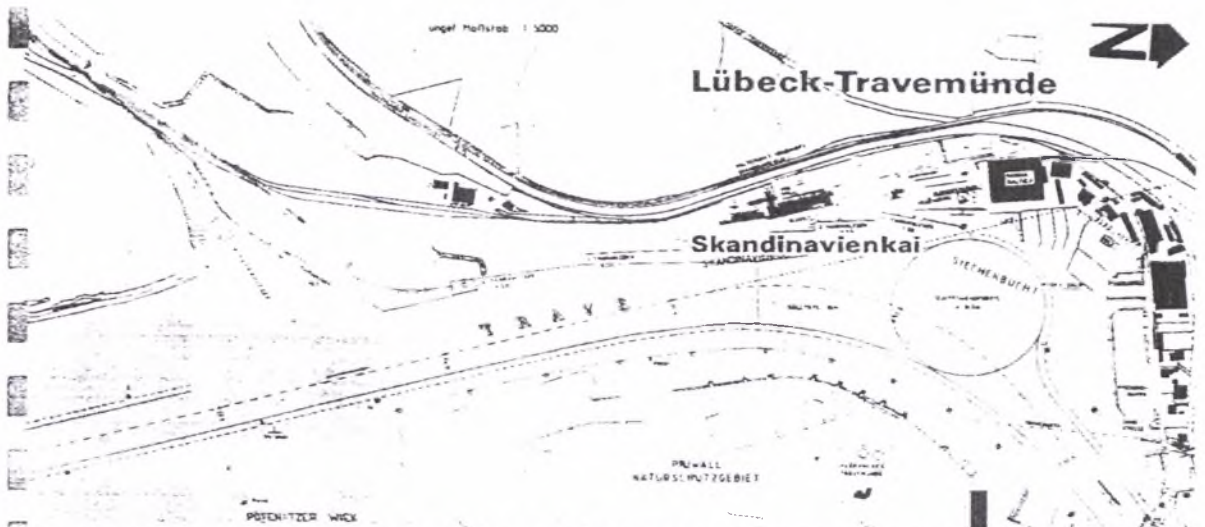
Το κτήριο θα αποτελείται από δυο ορόφους όπου θα στεγάζονται οι παραπάνω υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις και επιπλέον στο υπόγειο θα υπάρχουν χώροι στάθμευσης οι οποίοι θα βοηθήσουν στην οργάνωση της πόλης αλλά και στην καλύτερη λειτουργικότητα της .

Με την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, την ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, την απελευθέρωση των χωρών της Ευρώπης και της Ανατολής, προκύπτει ότι η ροή των εμπορευμάτων από και προς την Ευρώπη είναι σταθερή και προβλέπεται να αυξηθεί σημαντικά τις επόμενες δεκαετίες. (αναφορά στο ιταλικό περιοδικό "αστικό τοπίο" ΜΑΙΟΣ-ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ, 1993, σελίδα 99). Βλέποντας ότι θα υπάρξει αύξηση στην εμπορευματική κίνηση, προτείνονται τρεις αποθήκες οι οποίες θα επιλύσουν το πρόβλημα και θα έχουν συνολικά μια επιφάνεια περίπου 900 μ² (αναφορά στο λιμάνι του LÜBECK- TRAVEMÜNDE). Οι αποθήκες αυτές (300 μ² η καθεμία) θα συνδράμουν στην οργάνωση και συγκρότηση φορτίων, στην διανομή και ομαδοποίηση φορτίων από διαφορετικές προελεύσεις και κοινούς προορισμούς, στον ευρύτερο συντονισμό των αφίξεων και αναχωρήσεων εμπορευματικών ροών, στην οργάνωση αλλαγής μέσω μεταφοράς εμπορευμάτων και βελτιστοποίηση συνδυασμένων μεταφορών

Και τέλος στην οργάνωση συμβατικής και εξειδικευμένης αποθήκευσης, συσκευασίας, αποσυσκευασίας και τελικής διανομής εμπορευμάτων.

Στην περιοχή είναι αναγκαίες παρεμβάσεις αστικού πρασίνου όπου θα ολοκληρώσουν την αισθητική της περιοχής και θα καλυτερεύσουν την περιβαλλοντική ποιότητα . Οι παρεμβάσεις αυτές θα αποτελούν έναν πυρήνα οξυγόνου μέσα στο κέντρο της πόλης και παραπλεύρως της παραλιακής οδού αλλά θα δημιουργούν και ένα τοπίο καλαισθησίας.

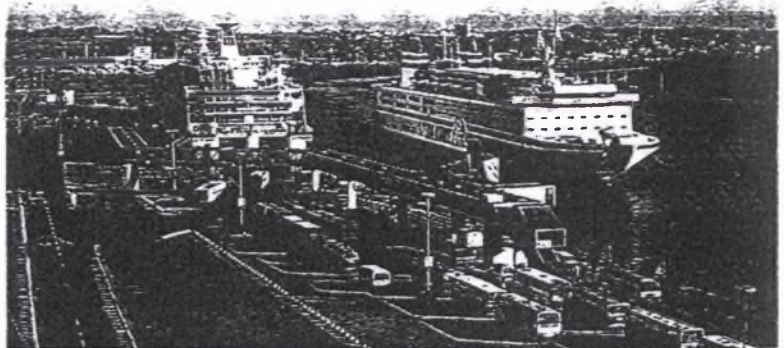
Είναι χρήσιμο να ληφθούν όλες οι απαιτούμενες πρωτοβουλίες ώστε στο λιμάνι να εφαρμοσθούν σύγχρονα συστήματα τηλεματικής που θα ελέγχουν τις αφίξεις, τις κρατήσεις, την πληροφόρηση και την ασφάλεια στην λειτουργία του λιμανιού.



Ο ΕΥΡΩΠΟΝΟΣ ΑΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΛΥΒΕΚΚ (ΒΑΛΤΙΚΗ) ΜΕ ΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ ΔΙΑΔΟΡΟΦΩΜΕΥΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΡΟ-ΡΟ ΚΑΙ ΟΥΚΑΝΟΥΣ ΕΠΙΡΑΦΟΥ ΟΥΤΑΝΩΝ ΤΙΑ ΣΥΝΔΕΣΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΙ ΔΑΚΤΥΛΙΣΤΙΚΗ Η ΣΙΑΝΟΛΑΡΟΜΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΥΤΟΙ ΤΗΣ ΑΙΜΕΝΙΚΗΣ ΖΟΝΗΣ



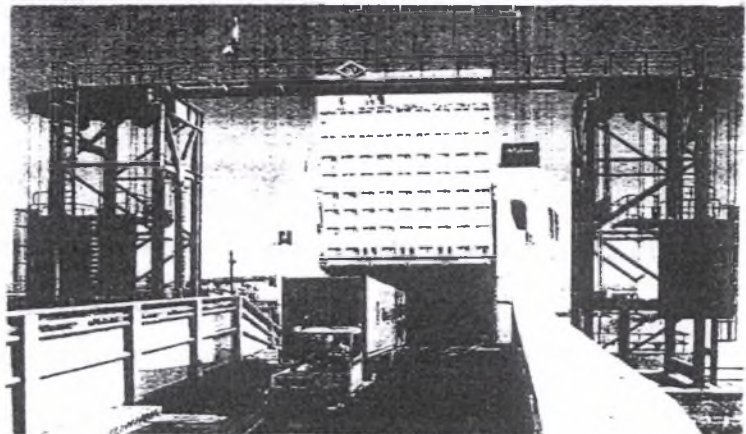
ΦΟΡΤΩΣΗ ΤΡΕΛΙΕΣ ΣΕ ΤΡΑΙΝΟ



ΔΙΑΚΟΡΣΙΜΟΙ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΜΕ ΟΠΕΡΩΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ



ΕΥΧΟΡΤΟΥ ΚΑΙ ΑΠΟΡΕΤΗ ΑΥΤΟΚΑΛΕΥΤΟΥ ΤΡΕΛΙΕΣ ΜΕ ΤΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΣΙΜΕΛΑ



Φωτογραφία 26: Αναφορά στο λιμάνι του LÜBECK- TRAVEMÜNDE
(περιοδικό *Domus*, Νοέμβριος 1998 σελ. 63)

Το λιμάνι του Ρότερνταμ εμφανίζει πολλές ομοιότητες με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, βλέποντας την αναγκαιότητα που προκύπτει για να επεκταθούν οι λειτουργίες, επιβίβασης των κοντέινερς, των διατροφικών προϊόντων, των χημικών ή επικίνδυνων στην περίπτωση μας προϊόντων, κρίνεται αναγκαίο να ακολουθήσουμε τα σημαντικά παραδείγματα άλλων χωρών, με τους κανόνες τους και τις μελέτες τους ώστε να επιτύχουμε ευνοϊκά αποτελέσματα για την καλύτερη λειτουργία των περιοχών. Οι περιοχές αυτές πρέπει να είναι απομονωμένες και περικυκλωμένες με οικολογικό πράσινο έτσι ώστε να μπορέσουν να στηρίξουν το φυσικό περιβάλλον, προκαλώντας λιγότερες καταστροφές, οπότε πρέπει να είναι οργανωμένες και συγκεντρωμένες σε μια περιοχή. {περιοδικό «Μεταφορές» και «DOMUS»}

Τέλος στην ίδια περιοχή προβλέπεται ένα μηχανουργείο επιδιόρθωσης των καραβιών και το οποίο θα περιέχει και τον μηχανικό εξοπλισμό για το λιμάνι όπου με την παρουσία του θα ολοκληρώσει τις λειτουργίες της λιμενικής περιοχής. Το κτήριο αυτό προβλέπεται να έχει επιφάνεια περίπου 610 μ². Επίσης κοντά στο μηχανουργείο θα υπάρχει ένα άλλο κτήριο περίπου 470 μ² το οποίο θα λειτουργεί ως βοηθητικό και συμπληρωματικό στο μηχανουργείο.

Οι βασικοί στόχοι των προβλεπόμενων έργων είναι: η σίγουρη μεταφορά των οχημάτων που προέρχονται από τις βασικές εισόδους στους χώρους αναμονής, η κατανομή της κίνησης σε δευτερεύοντες δρόμους και τέλος η εκφόρτωση της κίνησης προς την Εγνατία και την περιφερειακή οδό Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας.

Στο νότιο τμήμα του λιμανιού προβλέπεται η αναβάθμιση των οδικών υποδομών και της περιφερειακής οδού Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας, εμφανίζεται ένας δρόμος δευτερεύων με μήκος 400 μέτρα που συνδέεται με την περιφερειακή και προορίζεται για την σίγουρη μετακίνηση των πεζών προς τον κεντρικό σταθμό και τους χώρους στάσης και στάθμευσης. Ο δρόμος που βρίσκεται κατά μήκος του λιμανιού ενώνεται με την Εγνατία δια μέσου κόμβων, διασχίζοντας και τους τρεις σταθμούς και τους χώρους αναμονής.

Επιπλέον προβλέπεται μια αρτηρία που θα εξυπηρετήσει της ζώνες αναμονής των οχημάτων ώστε να επιτύχει μια γρήγορη ταυτόχρονη φόρτωση- εκφόρτωση στις δυο περιοχές.

Η αναβάθμιση του λιμανιού υπογραμμίζει μια σημαντική λειτουργία στο εσωτερικό των περιοχών και τέλος προτείνεται για να ικανοποιήσει τις διαφορετικές αναγκαιότητες για τις μεταφορές, που εμφανίζονται στις κοντινές περιοχές (γραμμές εξυπηρέτησης εσωτερικού, εξωτερικού, σιδηροδρομική Ra-Ra, αποθήκευση των παράνομων εμπορευμάτων και των τρέιλερς, υπηρεσία Ro-Ro).

Με την ολοκλήρωση των προτεινόμενων έργων θα υπάρξει ένας λειτουργικός διαχωρισμός και μια οργάνωση στο σύστημα των μεταφορών, το οποίο θα καλυτερεύσει την όψη της πόλης της Ηγουμενίτσας προς την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, και θα εξασφαλίσει ένα σύστημα ισχυρής διασύνδεσης ανάμεσα στα διαφορετικά κράτη, δημιουργώντας ένα έδαφος ενιαίο και χωρίς σύνορα. Στην συνέχεια η Ελλάδα θα θεωρηθεί σαν μια γέφυρα που θα ενώνει την ανατολή και την δύση με πολλές δυνατότητες ανάπτυξης, η οποία θα καταφέρει να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αναβάθμιση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας καθώς και η ολοκλήρωση όλων των προγραμματιζόμενων έργων θα συντελέσουν στην άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας Ηπείρου από την υπόλοιπη Ελλάδα. Για τον λόγο αυτό γίνονται αναφορές στην Ελλάδα και γενικότερα στην Περιφέρεια της Ηπείρου. Είναι σημαντικό να γίνεται μια ανάλυση έτσι ώστε να αναδειχτούν τα προβλήματα και οι ελλείψεις στην ευρύτερη περιοχή. Με τις αναφορές στις προαναφερόμενες περιοχές έχω σαν στόχο να εμφανίσω την πορεία ανάπτυξης και εξέλιξης και το πόσο αυτή θα ευνοήσει, θα επηρεάσει και θα στηρίζει την περιοχή μελέτης η οποία είναι η Ηγουμενίτσα και το λιμάνι της.

Με την αποπεράτωση των έργων οι Ηγουμενίτσα θα αποτελεί μέρος ενός διευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών και θα είναι η σημαντικότερη πύλη της Ελλάδας από και προς την Ευρώπη. Θα αποτελεί τον σημαντικό σταθμό φόρτωσης και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων και αυτό θα συντελέσει στο να αναπτυχθεί η οικονομία και ο τομέας του εμπορίου διαμέσου του αναβαθμισμένου λιμένα. Αυτός θα βοηθήσει στο να αναπτυχθεί η ανταγωνιστικότητα με το λιμάνι της Πάτρα και αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την καλύτερη ποιότητα των υπηρεσιών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών.

Η σύνδεση του λιμένα με τα αντίστοιχα λιμάνια της Ιταλίας το κάνουν ελκυστικότερο και έρχεται πρώτο στην προτίμηση κυρίως των ιταλών τουριστών οι οποίοι προτιμούν το συγκεκριμένο λιμάνι καθώς η απόσταση είναι μικρότερη. Επίσης η γειτνίαση με την Ιταλία δίνει προοπτικές στην εξέλιξη της περιοχής διαμέσου της τεχνολογίας και της επιχειρηματικότητας που μπορεί να αναπτυχθεί και να επιφέρει καρπούς στην περιοχή. Με την αποπεράτωση των προγραμματιζόμενων έργων θα διοχετεύεται η κίνηση προς την Εγνατία και τα άλλα μεγάλα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα (Ιόνια οδός, ΠΑΘΕ, κτλ) με αποτέλεσμα να αποφεύγεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της περιοχής και να υπάρχει αισθητική στο εσωτερικό της πόλης. Θα αναδειχτούν τα πλεονεκτήματα του νομού και μαζί με την στρατηγική θέση θα αποτελέσει μια βασική μεταφορική πύλη της χώρας προς την Δυτική και Κεντρική Ευρώπη και προς τα Βαλκάνια. Η Ηγουμενίτσα θα μετατραπεί σε ένα κέντρο έρευνας και τεχνολογίας όπου μαζί με τα τεχνολογικά ιδρύματα της περιοχής θα αποτελούν έναν ελκυστικό πόλο

εκπαίδευσης και προόδου, από το οποίο θα διοχετεύεται η γνώση προς την Ευρώπη, την Ελλάδα, τα Βαλκάνια και τέλος την Ανατολή.

Η δημιουργία του πολύ –λειτουργικού κέντρου θα ευνοήσει την ανάπτυξη της περιοχής καθώς θα υπάρχουν πολλές λειτουργίες στεγασμένες σε ένα κτίριο με σκοπό την καλύτερη και γρηγορότερη εξυπηρέτηση των επιβατών. Θα εξασφαλίζει την ευχάριστη και ξεκούραστη διαμονή των επιβατών οι οποίοι θα μπορούν να είναι χρηστές όλων των προβλεπόμενων υπηρεσιών και να απολαμβάνουν αυτήν την σύγχρονη υποδομή που στόχο έχει την ανάδειξη και εξέλιξη της περιοχής. Ο επιβάτης που θα βρίσκεται στο κτίριο θα έρχεται αντιμέτωπος με ένα φιλικό και σίγουρο περιβάλλον το οποίο θα κάνει πιο άνετη την διαμονή του στην πόλη. Το κτίριο θα έχει σύγχρονες υποδομές πληροφορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας και θα έλκει επιβάτες κάθε ηλικίας. Με την ολοκλήρωση του θα θεωρείται ως ένας ελκυστικός και οικονομικός πόλος στον οποίο θα αναπτύσσονται διάφορες δραστηριότητες. Θα αποτελεί μια καινοτομία για τα ελληνικά αλλά και για τα ευρωπαϊκά δεδομένα.

Οι προβλεπόμενες αποθήκες θα συμβάλουν στην αποκομιδή και συγκέντρωση των εμπορευμάτων με σκοπό την καλύτερη διακίνηση και τον έλεγχο των εμπορευμάτων που εισέρχονται ή που εξέρχονται από τον λιμένα. Οι αποθήκες θα συντελέσουν επίσης στην καλύτερη οργάνωση και λειτουργικότητα της περιοχής και αποτελούν υποδομές αναγκαίες για το συγκεκριμένο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών. Με αυτές τις υποδομές το λιμάνι θα μετατραπεί σε λιμάνι σύγχρονων προδιαγραφών και θα έχει ομοιότητες με πολλά λιμάνια του εξωτερικού (*αναφορά στο λιμάνι του Ρότερνταμ, ιταλικό περιοδικό DOMUS, Νοέμβριος 1998, σελίδα 63*).

Τα έργα θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη και στην προώθηση του τουρισμού, θα βελτιωθούν οι παραθεριστικές κατοικίες, επίσης θα λειτουργήσουν εναλλακτικές μορφές τουρισμού όπως ο επιχειρησιακός τουρισμός, ο αγροτουρισμός και τέλος ο θαλάσσιος –μαζικός τουρισμός. Επίσης θα προσελκύσουν έναν μεγάλο αριθμό κεφαλαίων και επενδύσεων τα οποία θα βοηθήσουν στην αποπεράτωση και άλλων πολιτικών που έχουν σαν κύριο στόχο την αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.

Η υλοποίηση των δράσεων και των πολιτικών θα έχει θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και θα αποτελεί βασική προϋπόθεση ανάπτυξης για τον Νομό Θεσπρωτίας, επιπλέον το φυσικό περιβάλλον μαζί με τις παρεμβάσεις αστικού πρασίνου καθώς και με

τις πολεοδομικές επεμβάσεις θα μετατρέψουν την περιοχή του λιμένα σε ένα καλαίσθητο φυσικό τουριστικό τοπίο και θα αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα για την περιοχή. Τέλος με την αποπεράτωση των δράσεων θα αναπτυχθεί η διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ των κρατών – μελών της ένωσης αλλά και με τις Βαλκανικές χώρες.

Θα αναπτυχθεί το δίπολο Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας και θα αποκτήσουν δυναμική και άλλοι τομείς.

Επίσης η δημιουργία του μηχανουργείου θα βοηθήσει στην επισκευή και συντήρηση των караβιών όπου με σύγχρονα μέσα θα εξοικονομείται σημαντικός και πολύτιμος χρόνος. Αυτό το κτίριο θα εξυπηρετεί είτε τα καράβια που έρχονται από το εξωτερικό είτε αυτά που έρχονται από το εσωτερικό. Θα συντελέσει και αυτό στην οργάνωση της περιοχής.

Είναι αξιοσημείωτο το πώς οι υποδομές και τα προγραμματιζόμενα έργα θα καταφέρουν να εντάξουν την περιοχή στο σύνολο της υπόλοιπης Ελλάδας και επιπλέον η Ηγουμενίτσα θα θεωρηθεί ως ένα διακρατικό και διασυνοριακό κέντρο μεταφοράς εμπορευμάτων. Η αύξηση του εμπορίου καθώς και των εισαγωγών – εξαγωγών είναι δεδομένη γεγονός που σημαίνει οικονομική άνθηση και ανάπτυξη. Η Ηγουμενίτσα θα προβάλλεται ως μια γέφυρα που θα συνδέει την Ανατολή με την Δύση, και την Ευρώπη με τα Βαλκάνια.

Είναι λοιπόν αναγκαία η γρήγορη ολοκλήρωση των έργων με σκοπό την καλύτερη λειτουργικότητα και οργάνωση της περιοχής. Κρίνεται απαραίτητη η αναβάθμιση του λιμένα ώστε η λειτουργία του να είναι περισσότερο αποδοτική και τελικά να καταφέρει ο λιμένας της Ηγουμενίτσας να μετατραπεί σε μια σημαντική "πύλη" της Ελλάδας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΥΡΩΠΗ

- European Commission. Europe 2000+: Cooperation for European Territorial Development. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1997.
- Eurostat (Ευρωπαϊκή στατιστική υπηρεσία)
- Βασιλόπουλος Γ., Μπόλα Α. "Ανισοροπίες και πολιτικές για τις περιφέρειες της Ελλάδας " 1971- 1991. Κέντρο έρευνας της περιφερειακής ανάπτυξης " Ιερώνυμος Πίντος " Αθήνα, 1995.
- Ελληνικό Υπουργείο, 1998, ΣΠΙΑ 2000-2006
- Επιτροπή των Υπουργών – Ελλάδα, -χρηματοδοτική φάση 1994-1999, Στόχος: η ανάπτυξη και η δυνατότητα υποστήριξης των περιφερειακών περιοχών που δεν υπολογίζονται. Λουξεμβούργο: υπηρεσία εκδόσεων και τόμων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας 1994.
- Κ.Ε.Π.Ε., Πολιτικές για την περιφέρεια 1988-1992 αρ. 24, Αθήνα 1995
- Τσέτσης Σ., "Προς μια ευρωπαϊκή χωροταξική ανάπτυξη", Αθήνα 2001

ΕΛΛΑΔΑ

- Αγγελίδης Μ., Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2000
- Αραβαντινός Α., Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997
- Ελληνική εγκυκλοπαίδεια " Επιστήμη και Ζωή "
- Ε.Σ.Υ.Ε (ελληνική στατιστική υπηρεσία)
- Περιοδικό "Γεώραμα" (Μάρτιος – Απρίλιος 1996)
- Scarponi S., " βιβλίο πόλη- λιμάνι, κείμενα και σχέδια", Ιταλία

ΗΠΕΙΡΟΣ

- Επιχειρησιακό πρόγραμμα για την περιφέρεια της Ηπείρου , χρηματοδοτική φάση 2000-2006, περιφέρεια Ηπείρου 2000.
- Πρόγραμμα Ρ.Ι.Σ.Ε. Γ.Γ." Στρατηγίες για τις περιφέρειες και Σχέδια δράσης και πληροφόρησης για την 'Ηπειρο" Περιφέρεια Ηπείρου 2000
- Σακελλαρίου Ι. "Ηπειρος: 4000 χρόνια ιστορίας και ελληνικής κουλτούρας", Αθήνα 1997
- Rukevil F., " Ταξίδι στην Ελλάδα", Ηπειρος 1996

ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ

- Αθανασίου Λ., " Η ανάπτυξη της Θεσπρωτίας" Αθήνα, Κ.Ε.Π.Ε. 1996
- Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού
- Δάκαρης Σ. "Θεσπρωτία", Αθήνα 1972
- Δήμος Θεσπρωτίας, "Προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης", ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα 1984
- Ε.Σ.Υ.Ε (ελληνική στατιστική υπηρεσία)
- ΥΠΕΧΩΔΕ, "Πρόγραμμα σχεδίασης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας", Οκτώβριος 1999.
- Synergy International, "Χωροταξική πρόταση της παραλιακής ζώνης του Ιονίου Πελάγους για τους νομούς της Πρέβεζας και της Θεσπρωτίας" Περιφέρεια Ηπείρου 1994

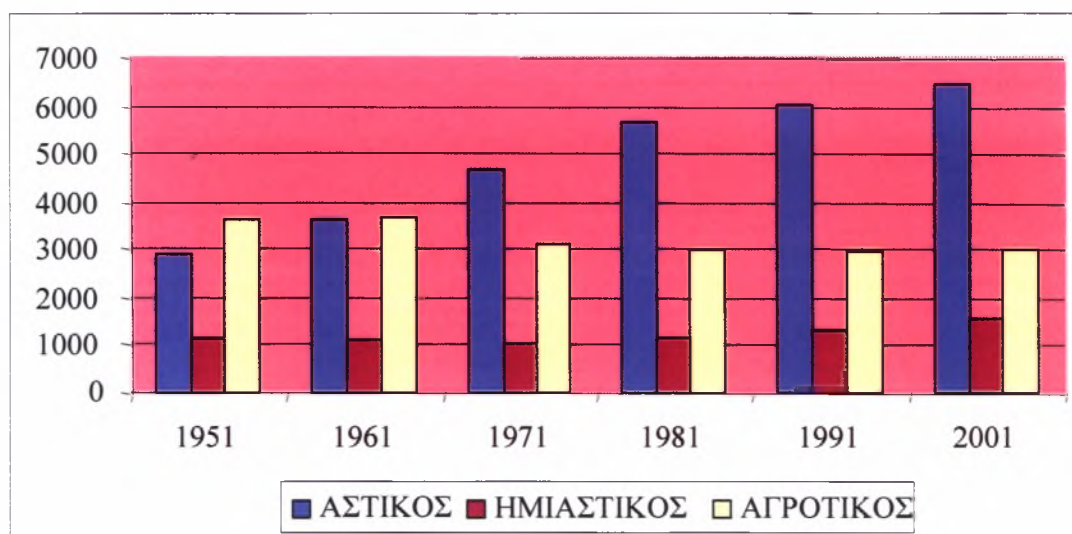
ΠΡΟΤΑΣΗ

- περιοδικό "Αστικό Τοπίο" Μάιος – Αύγουστος 1993 σελίδα 99, Ιταλία.
- περιοδικό "Μεταφορές", Οκτώβριος 2000.
- περιοδικό " DOMUS" (αφιέρωμα στα μεγάλα λιμάνια) Νοέμβριος 1998, σελίδα 63, Ιταλία

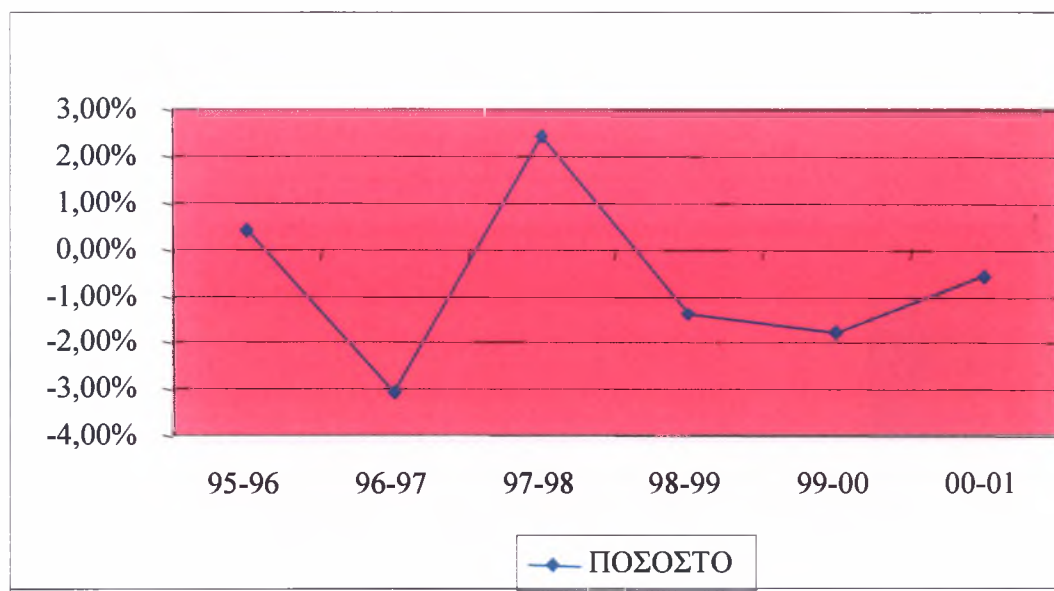
SITE INTERNET

1. www.biceepirus.gr
2. www.brindisium.net/authority.htm
3. www.brindisiweb.com
4. www.business2005.gr
5. www.egnatia.gr
6. www.epirusnews.gr
7. www.epirusa.gr
8. www.ergose.gr
9. www.mnec.gr/interreg3
10. www.nathesprotias.gr
11. www.porto.br.it
12. www.Regionofepirus.gr
13. www.esye.gr
14. www.ypan.gr

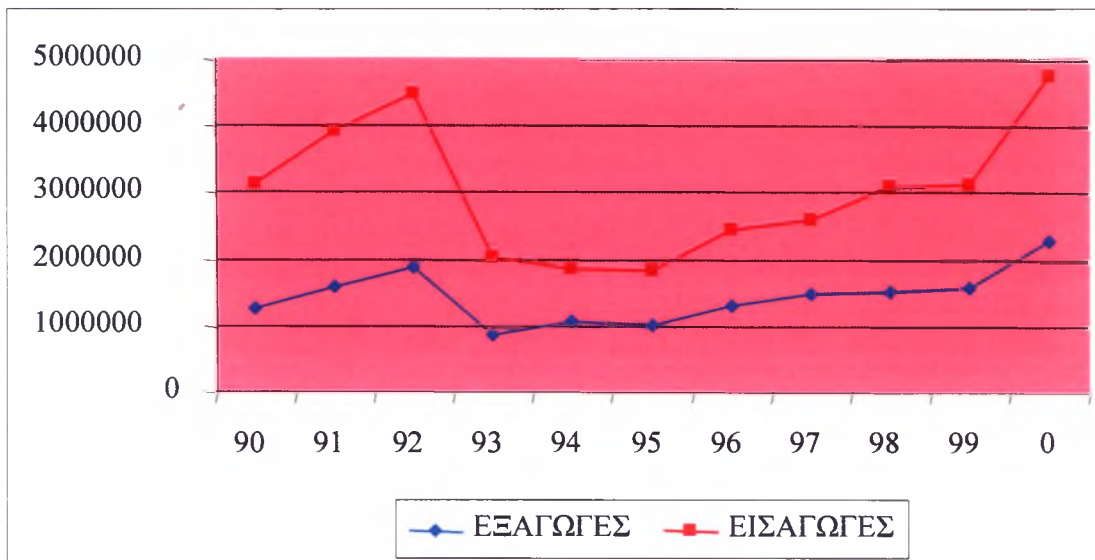
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



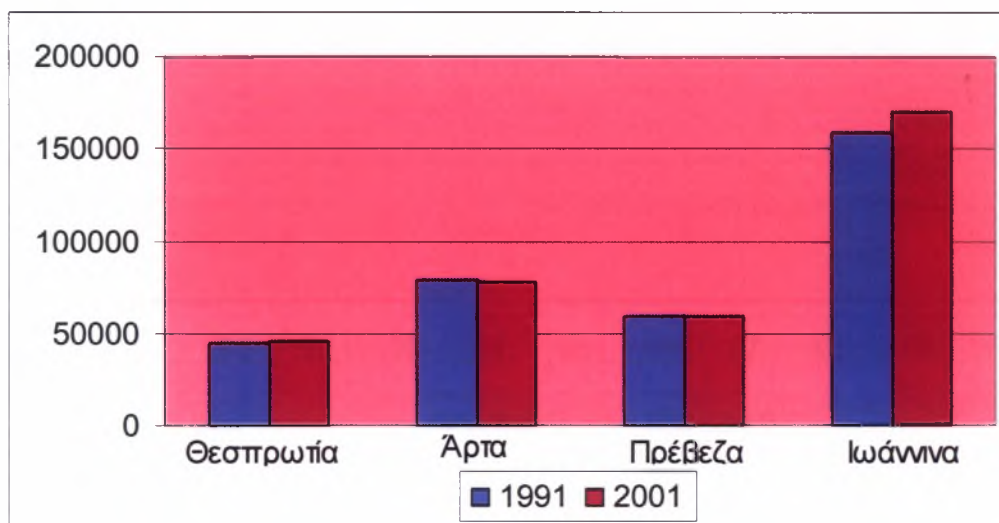
Γραφικό 1: Κατανομή του πληθυσμού στις αγροτικές, αστικές και ημιαστικές περιοχές την περίοδο από το 1951 μέχρι το 2001



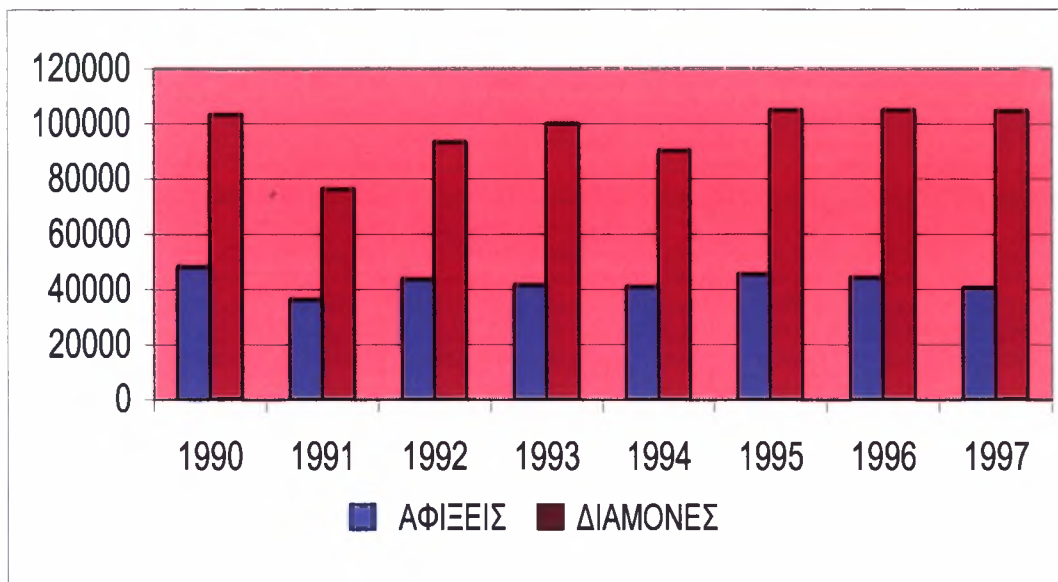
Γραφικό 2: Ποσοστό βιομηχανικής απασχόλησης 1995-2000



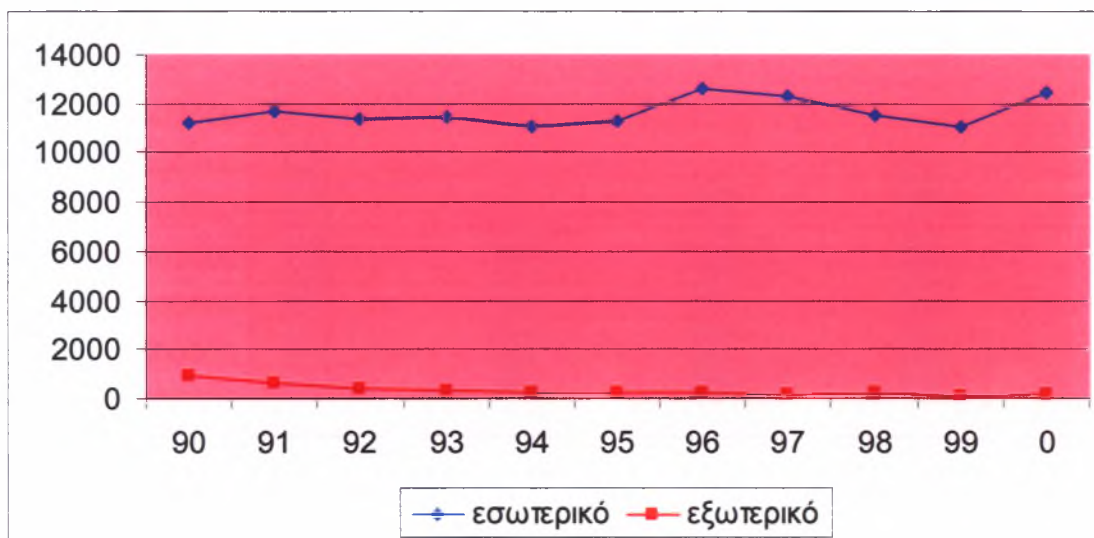
Γραφικό 3: Εισαγωγές – εξαγωγές την περίοδο 1990-2000



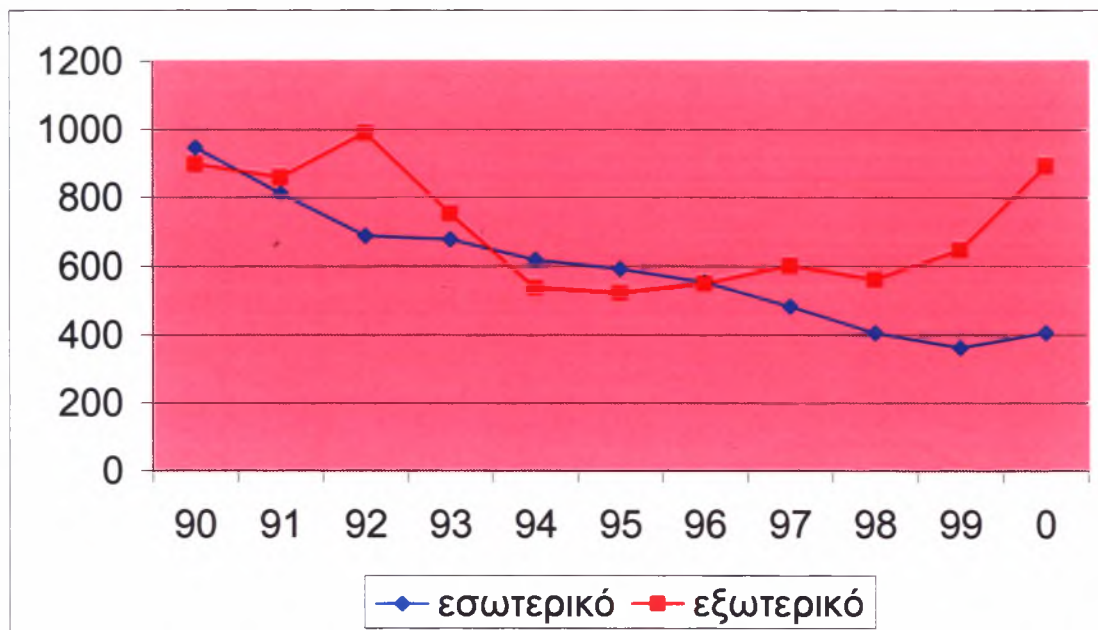
Γραφικό 4: Διαμόρφωση του πληθυσμού της Ηπείρου την περίοδο 1991-2001.



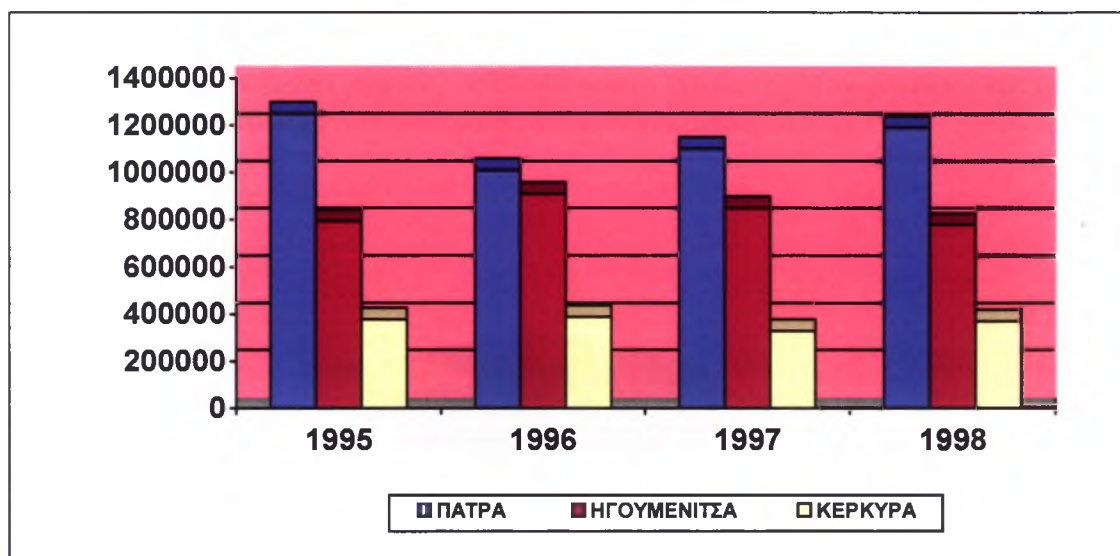
Γραφικό 5 : Σύνολο αφίξεων και διαμονών στην Θεσσαλονίκη την περίοδο 1990 - 1997.



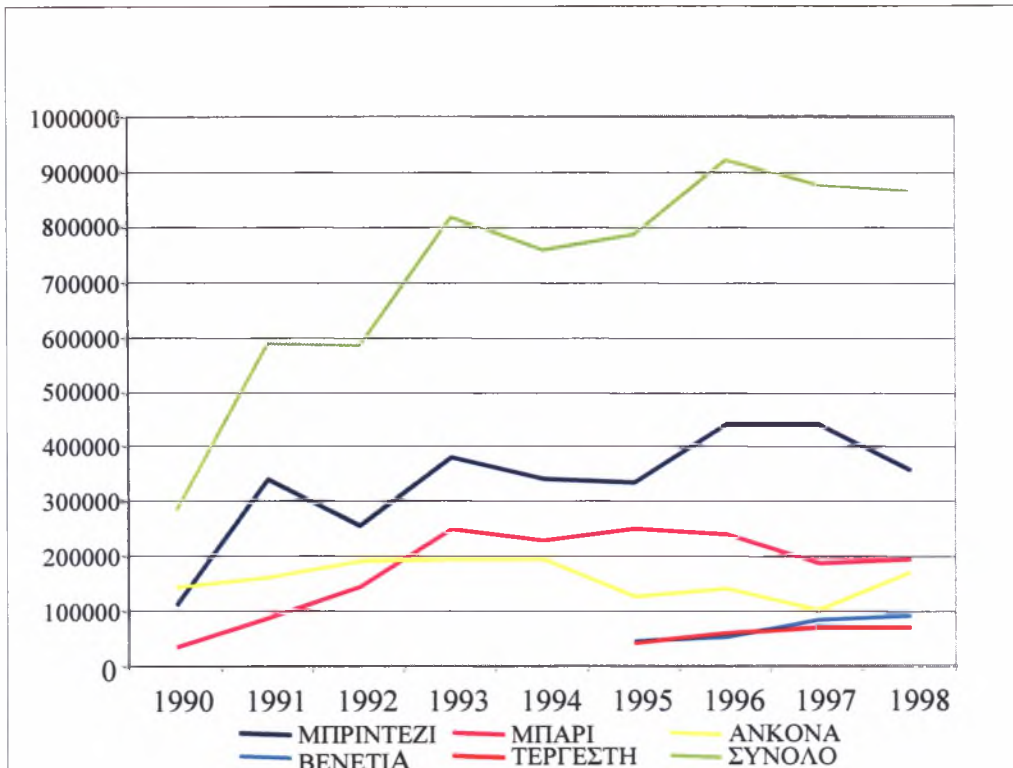
Γραφικό 6: Μεταφορά επιβατών από το 1990 μέχρι το 2000



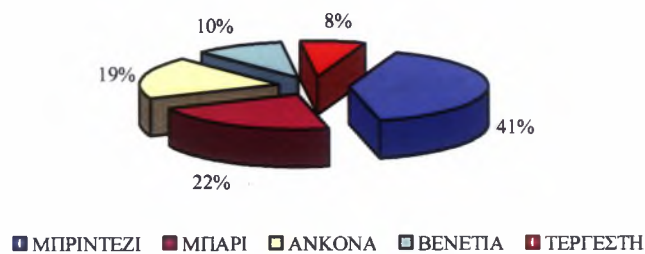
Γραφικό 7: Μεταφορά εμπορευμάτων από το 1990 μέχρι το 2000



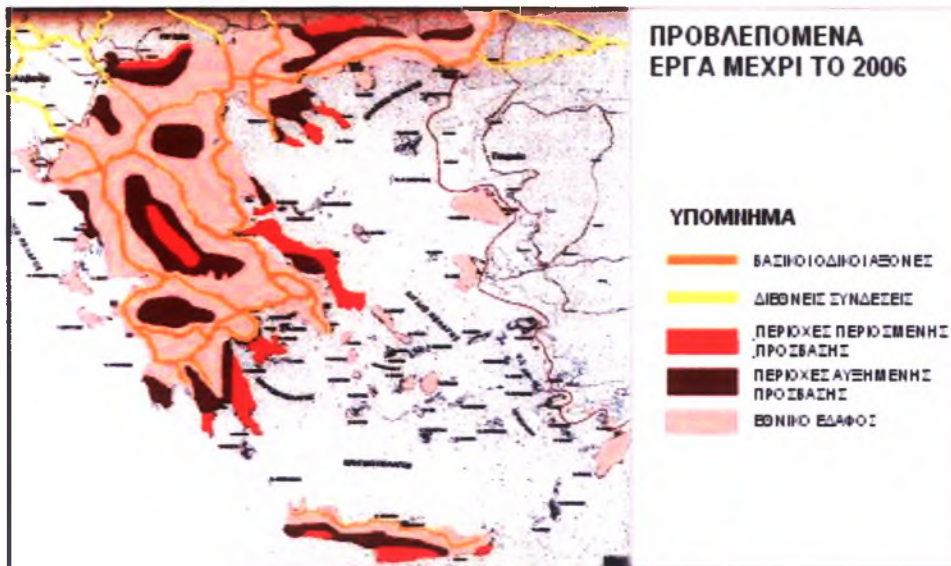
Γραφικό 8: Διακύμανση επιβατών στον άξονα Ιονίου – Αδριατικής (Στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε)



Γραφικό 9: Διακώμανση μεταφορών ανάμεσα στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και τα Ιταλικά λιμάνια την περίοδο 1990-1999.(Στοιχεία Ε.Σ.Υ.Ε.)



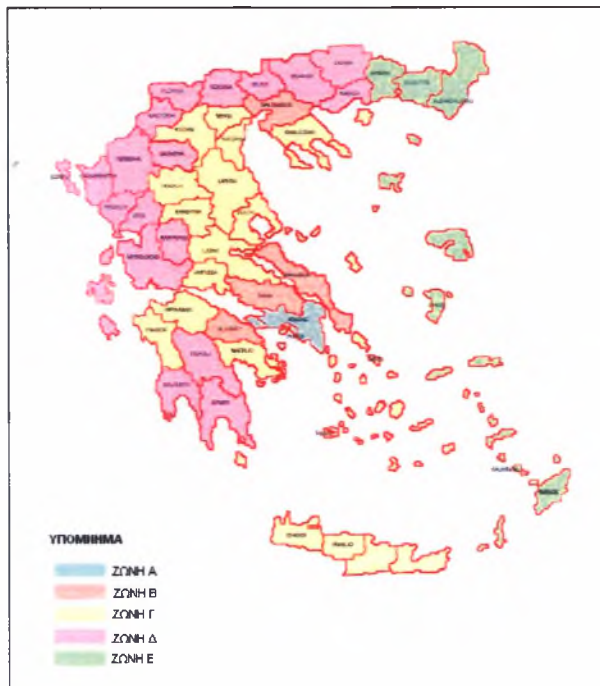
Γραφικό 10: Κατανομή των επιβατών που προέρχονται από ιταλικά λιμάνια με προορισμό το λιμάνι της Ηγουμενίτσας την χρονική περίοδο 1998 (Στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε.).



Φωτογραφία 1: Χάρτης των προβλεπόμενων έργων μέχρι το 2006



Φωτογραφία 2: Πρώτη διαίρεση του εδάφους σύμφωνα με τις ικανότητες του να φιλοξενήσει την βιομηχανία



Φωτογραφία 3: Δεύτερη διαίρεση του εδάφους σύμφωνα με τις ικανότητες του να φιλοξενήσει την βιομηχανία



Φωτογραφία 4: Τρίτη διαίρεση του εδάφους σύμφωνα με τις ικανότητες του να φιλοξενήσει την βιομηχανία



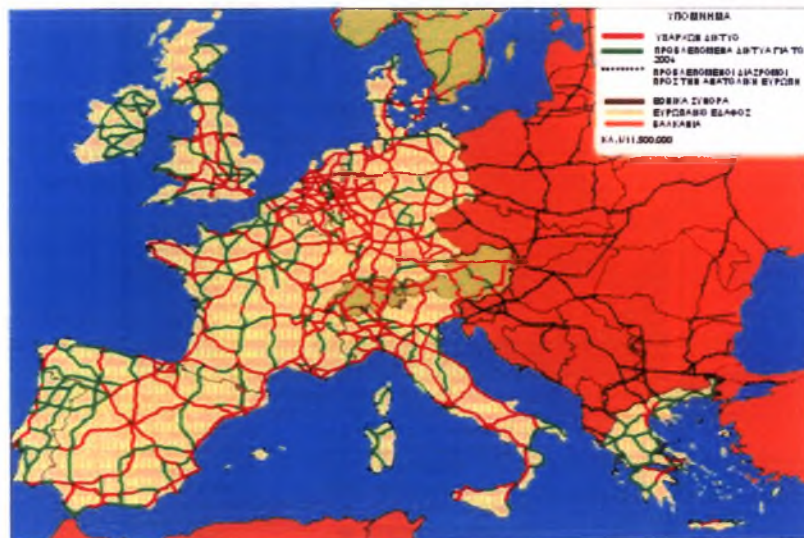
ΜΠΛΕ: Εξαγωγές, ΚΟΚΚΙΝΟ: Εισαγωγές



Φωτογραφία 5: Εισαγωγές – Εξαγωγές καταγραφόμενες από τα τελωνεία όλης της χώρας την περίοδο 1990-2000

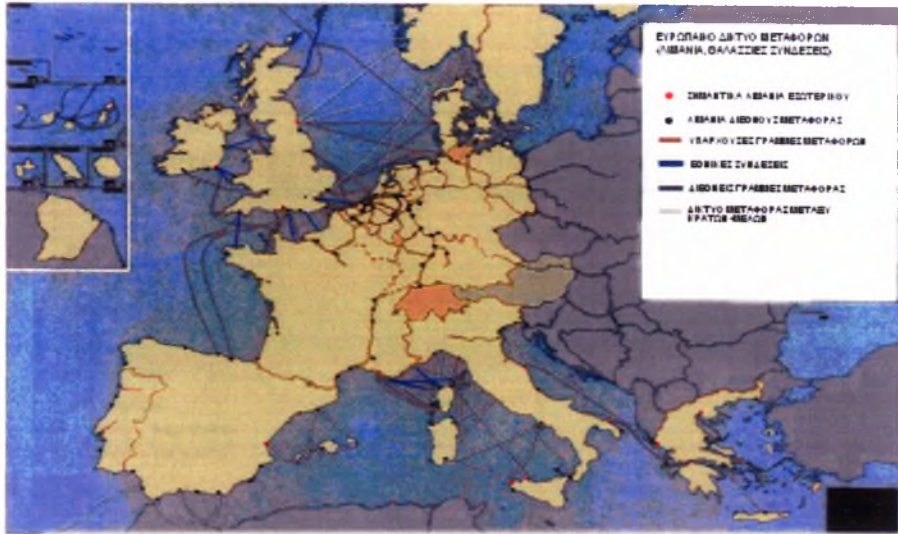


Φωτογραφία 6: Υπόθεση ευρωπαϊκών διαδρόμων «Μπανάνες»



ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2004

Φωτογραφία 7: Προβλεπόμενα ευρωπαϊκά έργα μέχρι το 2004

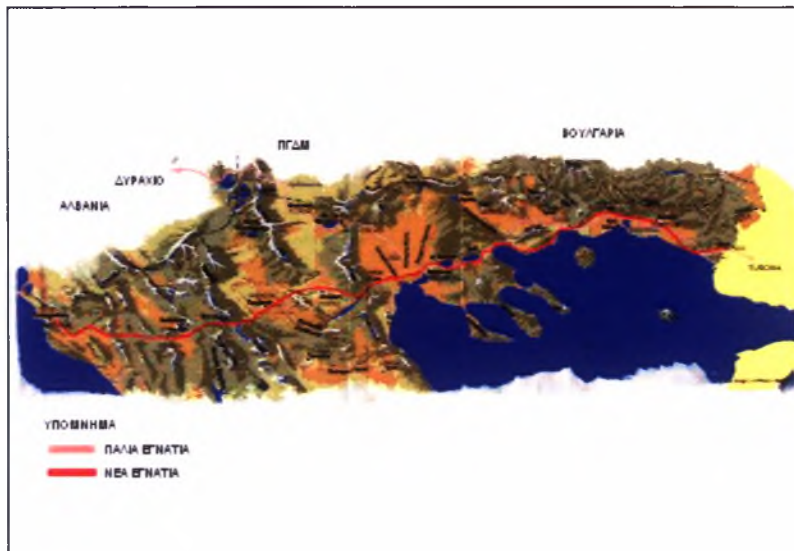


ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Φωτογραφία 8: Διεθνείς μεταφορές και λιμενικές διασυνδέσεις



Φωτογραφία 9: Προβλεπόμενα έργα στην δεύτερη και τρίτη φάση της ευρωπαϊκής χρηματοδότησης



Φωτογραφία 10: Αναπαράσταση της διαδρομής της παλαιάς και νέας Εγνατίας



Φωτογραφία 11: Αλλαγή στους χρόνους διαδρομής πριν και μετά την ολοκλήρωση της Εγνατίας



Φωτογραφία 12: Αξιολόγηση των προοπτικών ανάπτυξης προβλεπόμενες από την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση



Φωτογραφία 13: Χωροθέτηση της πόλης της Ηγουμενίτσας



Φωτογραφία 14: Η πόλη της Ηγουμενίτσας



Φωτογραφία 15: Ιόνια οδός



Φωτογραφία 16: Ο οδικός άξονας Εγνατία

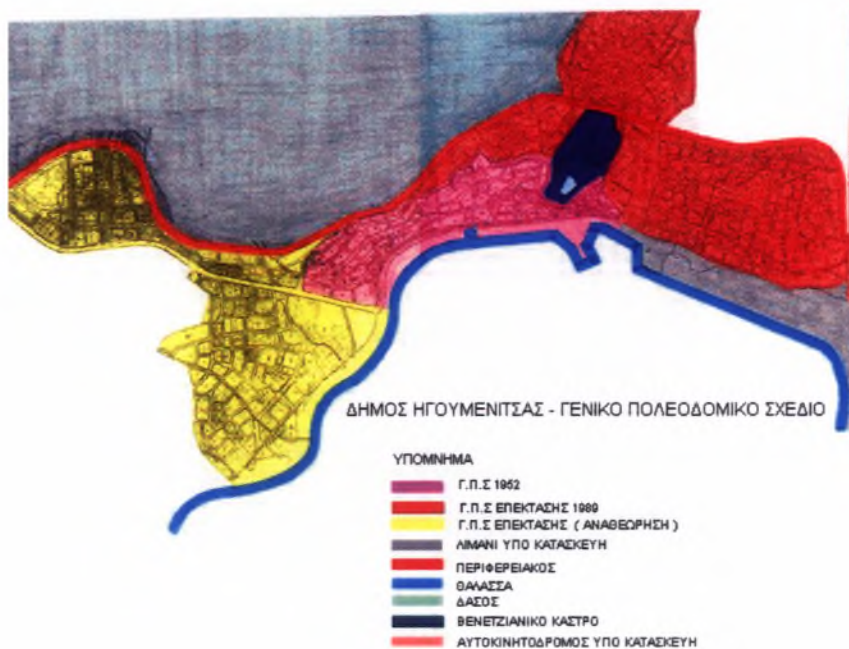


Φωτογραφία 17:Υπάρχων σιδηροδρομικός άξονας

ΕΡΓΑ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ -
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ



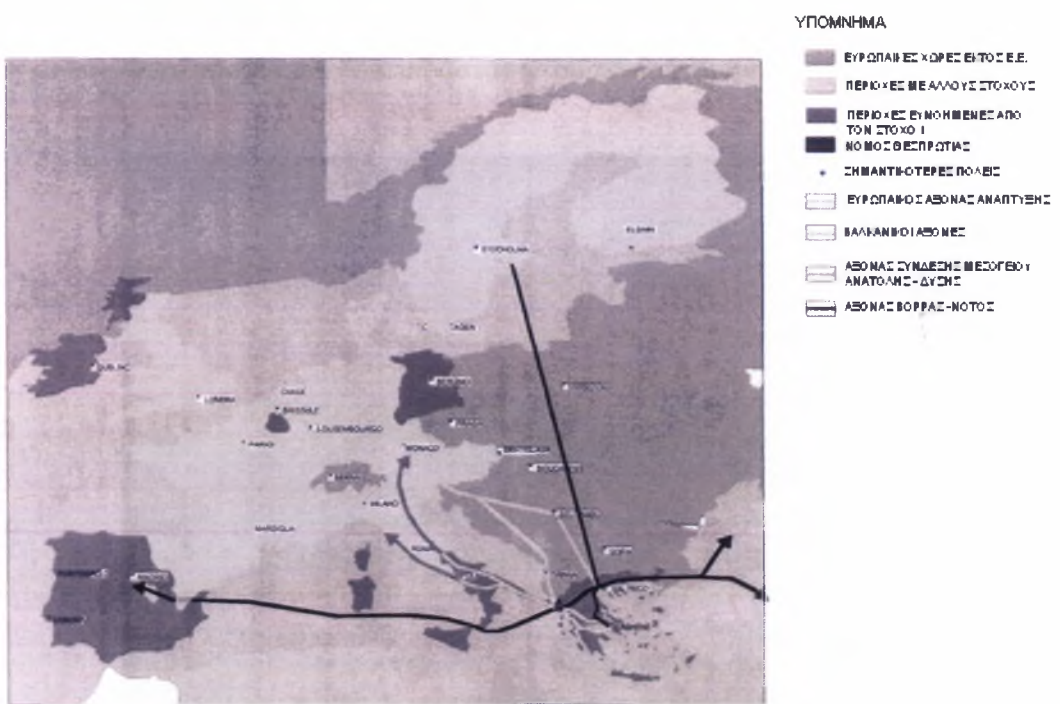
Φωτογραφία 18: Πρόταση για επέκταση σιδηροδρόμου



Φωτογραφία 19: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Ηγουμενίτσας



Φωτογραφία 20: Αναπαράσταση του λιμανιού



Φωτογραφία 21: Αναπαράσταση των στόχων ανάπτυξης και πορεία της Εγνατίας



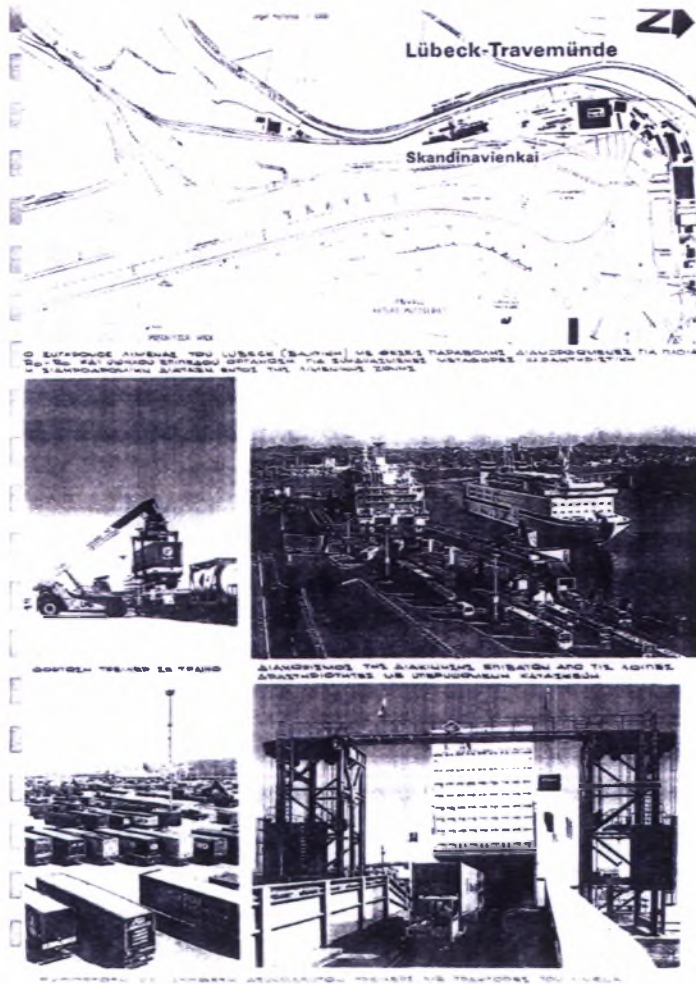
Φωτογραφία 22: Αναπαράσταση του παλιού λιμανιού της Ηγουμενίτσας



Φωτογραφία 23: Πρώτη επέκταση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας



Φωτογραφία 24: Επέκταση του λιμανιού



Φωτογραφία 25: Αναφορά στο λιμάνι του LÜBECK- TRAVEMÜNDE

ΕΤΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ				ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΕ %			
	ΑΣΤΙΚΟΣ	ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΣΤΙΚΟΣ	ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
1951	2880	1130	3623	7633	37,7	14,8	47,4	100
1961	3628	1086	3675	8389	43,2	12,9	43,8	100
1971	4667	1019	3082	8768	53,2	11,6	35,1	100
1981	5660	1126	2955	9741	58,1	11,5	30,3	100
1991	6037	1313	2910	10260	58,8	12,7	28,3	100
2001	6453	1527	2984	10964	58,8	13,9	27,2	100
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 71-81%	21,20%	10,5	-4,10%	11%	4,9	-0,1	-4,8	0
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 81-91 %	6,60%	16,60%	-1,50%	5,30%	0,7	1,2	-2	0
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 91-01%	6,90%	16,30%	2,54%	6,80%	0	1,2	-1,1	0

Πίνακας 1: Κατανομή του ελληνικού πληθυσμού σε αγροτικό, ημιαστικό και αστικό την περίοδο 1951-2001 {Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου}.

Τομείς	Φάση 1 ^η (1989-1993)	Φάση 2 ^η (1994-1999)	Φάση 3 ^η (2000-2006)
Ποσοστά	% του 1993	% του 1994	% του 1999
Υποδομές	40,3	49,4	52,3
1. μεταφορές (Μετρό, λιμάνια, σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, οδικοί άξονες κτλ)	20	30,6	35,6
2. επικοινωνίες	7,3	2,2	1,4
3. περιβάλλον	6,5	3,9	6,4
4. υγεία	1,3	4,4	2,2
5. ενέργεια	5,2	8,3	6,7
Εργατικό δυναμικό	20,7	21,2	15,3
1. εκπαίδευση		11,9	7
2. απασχόληση	20,7	7,8	6,9
3. δημόσια διοίκηση	-	1,5	1,4
Παραγωγικό περιβάλλον	32,5	29	29
1. γεωργία	18,5	14,5	12,8
2. βιομηχανία και υπηρεσίες	8	7,5	8,4
3. τεχνολογία	2	2,1	1,3
4. τουρισμός και κουλτούρα	4	4,8	6,5
Τεχνική υποστήριξη	0,3	0,4	0,3
Άλλο	6,2	-	-
Σύνολο	100	100	100

Πίνακας 2: Επενδύσεις που προέρχονται από τις τρεις ευρωπαϊκές φάσεις χρηματοδότησης (Πηγή: Eurostat, Επεξεργασία δική μου)

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
	1971	1981	1991	2001	1971-1981 (%)	1981-1991 (%)	1991-2001 (%)
ΝΟΜ. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	40.684	41.278	44.188	45.508	1,5	7	3
ΝΟΜ. ΑΡΤΑΣ	78.376	80.044	78.719	77.334	2,1	-1,7	-1,8
ΝΟΜ. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	134.688	147.304	158.193	170.244	9,4	7,4	7,6
ΝΟΜ. ΗΠΕΡΕΒΑΣ	56.586	55.915	58.628	59.334	-1,2	4,9	1,2
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	310.334	324.541	339.728	352.420	4,6	4,7	3,7
ΕΛΛΑΔΑ	8.768.372	9.739.589	10.259.900	10.964.020	11,1	5,3	7

Πίνακας 3: Πληθυσμός της περιφέρειας (1971-2001)
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ						ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	
	1971		1981		1991		1971-81	1981-91
	ΑΡΙΘΜΟΣ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ	%		
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	40.684	100,0	41.278	100,0	44.188	100,0	1,5	7,0
ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	2.930	7,2	2.954	7,2	3.296	7,5	0,8	11,6
ΗΜΙΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	17.984	44,2	19.896	48,2	20.695	46,8	10,6	4,0
ΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	19.770	48,6	18.428	44,6	20.197	45,7	-6,8	9,6
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	310.334	100	324.541	100	339.728	100	4,6	4,7
ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	127.961	41	139.947	43	159.998	47	9,4	14,3
ΗΜΙΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	51.070	16	61.378	19	66.252	20	20,2	7,9
ΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	131.303	42	123.216	38	113.478	33	-6,2	-7,9

Πίνακας 4: Ο πληθυσμός της Θεσπρωτίας με βάση τα χωρικά χαρακτηριστικά
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΚΑΤΑΝΟΜΗ 1971 (%)			ΚΑΤΑΝΟΜΗ 1981 (%)			ΚΑΤΑΝΟΜΗ 1991 (%)			ΚΑΤΑΝΟΜΗ 2001(%)		
	ΑΣΤΙΚΟΣ	ΗΜΙ-ΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ	ΗΜΙ-ΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ	ΗΜΙ-ΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ	ΗΜΙ-ΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ
ΝΟΜ. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	0	24,39	75,61	0	28,34	71,66	0	27,54	72,46	0	31,04	68,95
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	23,68	8,14	68,18	24,17	9,05	66,77	30,75	9,84	59,41	32,02	9,9	58,01
ΕΛΛΑΔΑ	53,23	11,63	35,14	58,1	11,56	30,34	58,84	12,8	28,37	58,8	13,9	27,2

Πίνακας 5 : Κατανομή του πληθυσμού της Θεσπρωτίας 1971-2001
(Αστικός, Ημιαστικός, Αγροτικός, Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001		ΚΑΤΑΝΟΜΗ 81-91 (%)		ΚΑΤΑΝΟΜΗ 91-01 (%)	
	ΑΣΤΙΚΟΣ-ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ-ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ-ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ-ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ-ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	11.700	29.578	12.168	32.020	14.310	31.781	4	8,26	17,6	-0,7
ΗΠΕΙΡΟΥ	107.836	216.705	137.911	201.817	148.552	205268	27,89	-6,87	7,8	1,7
ΕΛΛΑΔΑ	6.785.075	2.955.342	7.349.434	2.910.466	7.980.410	2.983.603	8,32	-1,52	8,6	2,5

Πίνακας 6: Κατανομή του πληθυσμού σε αστικό, ημιαστικό, και αγροτικό για την Θεσπρωτία σε σύγκριση με την Ήπειρο και την Ελλάδα, την περίοδο 1981-2001
(σε χιλιάδες, Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			% ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
	1971	1981	1991	1971-1981	1981-1991	1971-1991
ΑΧΕΡΟΝΤΑΣ	2.200	2.236	2.190	1,64	-2,06	-0,45
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	8.313	10.336	11.608	24,34	12,31	39,64
ΜΑΡΓΑΡΗΤΙΟ	3.467	3.359	3.324	-3,12	-1,04	-4,12
ΠΑΡΑΜΥΘΙΑ	8.986	8.728	8.626	-2,87	-1,17	-4,01
ΠΑΡΑΠΟΤΑΜΟΣ	1.524	1.315	1.335	-13,71	1,52	-12,40
ΣΑΓΙΑΔΑ	2.028	1.886	2.074	-7,00	9,97	2,27
ΣΥΒΟΤΑ	2.186	2.196	2.617	0,46	19,17	19,72
ΦΙΛΙΑΤΕΣ	9.578	9.018	9.758	-5,85	8,21	1,88
ΠΕΡΔΙΚΑ	1.287	1.369	1.730	6,37	26,37	34,42
ΣΟΥΛΙ	1.115	835	926	-25,11	10,90	-16,95
ΣΥΝΟΛΟ ΝΟΜΟΥ	40.684	41.278	44.188	1,46	7,05	8,61

Πίνακας 7: Ο πληθυσμός της Θεσπρωτίας για κάθε δήμο ξεχωριστά
(Πηγή :ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991		ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1971-1981 (%)		ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981-1991 (%)	
	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ	ΑΣΤΙΚΟΣ - ΗΜΙΑΣΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ
ΣΠΡΩΤΙΑ	11.700	29.578	28,3	71,7	12.168	32.020	27,50	72,50	17,94	-3,84	4,00	8,26
ΠΕΙΡΟΣ	107.836	216.705	33,2	66,8	137.911	201.817	40,60	59,40	9,21	2,42	27,89	-6,87
ΑΛΛΑ	6.785.075	2.955.342	69,7	30,3	7.349.434	2.910.466	71,60	28,40			8,32	-1,52

Πίνακας 8: Κατανομή του πληθυσμού ανάλογα με την αστικοποίηση την περίοδο 1981 -1991 (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	1981			1991		
	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ (%)	18	31	52	17	27	57
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ (%)	31,6	26,1	41,7	28,5	22,2	49,3
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ (%)	33,4	24,8	39,2	35,6	20,7	43,7
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ (%)	32,9	26,3	40,8	28,6	24,6	46,7
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (%)	26,8	27,3	45,9	21,1	22,5	56,4
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ (%)	40,9	24,3	34,9	36,6	21,5	41,9

Πίνακας 9: Το ΑΕΠ για κάθε παραγωγικό τομέα (σε εκατομμύρια δραχμές) για την Ήπειρο και την Θεσπρωτία. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
	1971	1981	1991	1999	1971-1981	1981-1991	1991-1999
ΕΛΛΑΔΑ	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.521.670	11,1	5,3	3,2
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	310.334	324.541	339.728	373.420	4,6	4,7	12,4
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	78.376	80.044	78.719	82.367	2,1	-1,7	5,8
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	40.684	41.278	44.188	50.456	1,5	7,0	17,7
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	134.688	147.304	158.193	177.996	9,4	7,4	15,6
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	56.586	55.915	58.628	62.601	-1,2	4,9	8,5

Πίνακας 10: Ο πληθυσμός της περιφέρειας για κάθε νομό από το 1971 μέχρι το 1999.

	1981			1991			1997		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΟΙΚΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΟΙΚΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΟΙΚΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ
ΕΛΛΑΔΑ	2.083	1.477	606	3.209	2.161	1.048	3.483	2.310	1.173
ΗΠΕΙΡΟΣ	798	476	322	1.756	1.043	713	1.900	1.138	762
ΗΠΕΙΡΟΣ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	38	32	53	55	48	68	55	49	65
ΑΡΤΑ	599	340	259	1.494	857	637	1.665	970	695
ΑΡΤΑ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	29	23	43	47	40	61	48	42	59
ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑ	630	344	286	1.435	775	660	1.840	1.128	712
ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	30	23	47	45	36	63	53	49	61
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	951	575	376	1.884	1.097	787	1.948	1.127	821
ΙΩΑΝΝΙΝΑ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	46	39	62	59	51	75	56	49	70
ΠΡΕΒΕΖΑ	804	509	295	2.007	1.349	658	2.123	1.399	724
ΠΡΕΒΕΖΑ / ΕΛΛΑΔΑ (%)	39	34	49	63	62	63	61	61	62

Πίνακας 11: Κατανάλωση ενέργειας από το 1981 μέχρι το 1997 για όλη την περιφέρεια (σε Kwh) (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	1981	1991	1994	1998	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981 - 1991 (%)	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1991 - 1994 (%)	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1994 - 1998 (%)
ΕΛΛΑΔΑ	3.543.797	3.886.157	3.970.000	4.445.700	0,97	0,22	1,20
ΠΑΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	117.852	124.235	125.475	117.100	0,54	0,10	-0,67
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	30.883	27.775	26.705		-1,01	-0,39	
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	13.939	16.146	16.747		1,58	0,37	
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	52.968	57.533	58.536		0,86	0,17	
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	20.062	22.781	23.487		1,36	0,31	

Πίνακας 12 : Ενεργός πληθυσμός για την περιφέρεια Ηπείρου από το 1981 μέχρι το 1998 (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	1981	1991	1994	1998
ΕΛΛΑΔΑ	4,4	8,1	9,6	10,8
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	5,5	10,5	10,8	13,6
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	5,8	10,1	10,1	
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	6,1	10,2	10,1	
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	5,2	11,4	12,0	
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	5,4	9,3	9,2	

Πίνακας 13: Ποσοστό ανεργίας στην Ήπειρο κατά την περίοδο 1981-1998 (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΑΕΠ (% ΧΩΡΑΣ)			ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981-1991 (%)	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1991-1995 (%)
	1981	1991	1995		
ΝΟΜ. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	76,0	71,0	62,0	-6,8	-12,8
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	79,0	76,0	71,0	-3,3	-7,1
ΕΛΛΑΔΑ	100	100	100	-	-

Πίνακας 14: Το ΑΕΠ της περιφέρειας Ηπείρου κατά την περίοδο 1981-1995. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ			ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ			ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ		
	1981	1991	1995	1981	1991	1995	1981	1991	1995
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ (%)	18	17	14	31	27	24	52	57	62
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ (%)	31,6	28,5	25,0	26,1	22,2	20,0	41,7	49,3	55,0
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ (%)	33,4	35,6	31,6	24,8	20,7	19,1	39,2	43,7	49,3
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ (%)	32,9	28,6	25,2	26,3	24,6	22,2	40,8	46,7	52,6
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (%)	26,8	21,1	18,3	27,3	22,5	20,0	45,9	56,4	61,7
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ (%)	40,9	36,6	32,5	24,3	21,5	19,6	34,9	41,9	47,9

Πίνακας 15: Το ΑΕΠ της περιφέρειας και των υπόλοιπων νομών, για κάθε παραγωγικό τομέα μεταξύ του 1981-1995. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ		ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	
	ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝ.	ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝ.	ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝ.	ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝ.
A-ΓΕΝΗΣ	+	-	-	-	-	-	-	+
B-ΓΕΝΗΣ	-	-	-	+	-	-	-	+
Γ-ΓΕΝΗΣ	+	-	+	+	+	-	+	+

Πίνακας 16 :Αποτελέσματα της τομεακής ανάλυσης και των τοπικών παραγόντων για όλη την περιφέρεια. (Πηγή:περιφέρεια Ηπείρου, Επεξεργασία δική μου)

	1981	1991	1994	1998
Ελλάδα	36,4	37,9	38,1	42,3
Περιφέρεια Ηπείρου	36,3	36,6	36,6	31,4
Νομός Θεσπρωτίας	33,8	36,5	37,3	-

Πίνακας 17: Ποσοστό του ενεργού πληθυσμού της Ελλάδας, της περιφέρειας, και του Νομού Θεσπρωτίας την περίοδο 1981-1998 (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	1981	1991	1994	1998	Ετήσια μεταβολή 81-91 (%)	Ετήσια μεταβολή 91-94 (%)	Ετήσια μεταβολή 94-98 (%)
Ελλάδα	3.388.518	3.571.957	3.590.000	3.967.200	0,54	0,05	1,05
Ήπειρος	111.360	111.136	111.907	101.200	-0,02	0,07	-0,96
Άρτα	29.080	24.974	24.001		-1,41	-0,39	
Θεσπρωτία	13.088	14.505	15.048		1,08	0,37	
Ιωάννινα	50.222	50.997	51.536		0,15	0,11	
Πρέβεζα	18.970	20.660	21.322		0,89	0,32	

Πίνακας 18: Η απασχόληση στην περιφέρεια Ηπείρου 1981-1998
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	1981	1991	1994	1998
Ελλάδα	4,4	8,1	9,6	10,8
Ήπειρος	5,5	10,5	10,8	13,6
Θεσπρωτία	6,1	10,2	10,1	-

Πίνακας 19: Ποσοστό ανεργίας για την Ήπειρο την περίοδο 81-98
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

		ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ (% ΧΩΡΑΣ)		ΜΕΤΑΒΟΛΗ 81-91 (%)
		1981	1991	
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	95,4	68,9	-27,8
	ΗΠΕΙΡΟΣ	92,7	84,1	-9,3
	ΕΛΛΑΔΑ	100	100	-
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	95,4	74,6	-21,8
	ΗΠΕΙΡΟΣ	82,7	73,8	-10,8
	ΕΛΛΑΔΑ	100	100	-
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	86,5	84,9	-1,9
	ΗΠΕΙΡΟΣ	84,6	85,4	0,9
	ΕΛΛΑΔΑ	100	100	-

Πίνακας 20 : Παραγωγικότητα για κάθε τομέα 1981-1991
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	1981		1991		1995	
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %
ΕΛΛΑΔΑ		100		100		100
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	100	6,71	100	5,79	100	4,93
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	8,49	0,57	14,51	0,84	15,62	0,77
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	10,43	0,70	12,95	0,75	12,37	0,61
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	68,26	4,58	53,54	3,10	44,22	2,18
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	12,82	0,86	19,17	1,11	27,79	1,37

Πίνακας 21: Ποσοστό των ιδιωτικών και δημοσίων επενδύσεων κατά την χρονική περίοδο 81-95 (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	1982-1991			1990-1995		
	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧΜΕΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧΜΕΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ %	ΧΩΡΑ %
ΕΛΛΑΔΑ	433.480		100	116.353		100
ΠΕΡ. ΗΠΕΙΡΟΥ	15.326	100	3,54	4.092	100,0	3,52
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ	2.368	15,45	0,55	191	4,67	0,16
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	2.846	18,57	0,66	604	14,76	0,52
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	7.599	49,58	1,75	1.843	45,04	1,58
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	2.515	16,41	0,58	1.443	35,26	2,24

Πίνακας 22 :Ιδιωτικές επενδύσεις για την Ήπειρο (σε εκατομμύρια Δραχμές)
(Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΑΕΠ % ΤΟΥ 1995			ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981-1995 (%)		
	Α- ΓΕΝΗΣ	Β- ΓΕΝΗΣ	Γ- ΓΕΝΗΣ	Α- ΓΕΝΗΣ	Β- ΓΕΝΗΣ	Γ- ΓΕΝΗΣ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	25,2	22,2	52,6	-23,4	-15,6	28,9
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	25,0	20,0	55,0	-20,9	-23,4	31,9
ΕΛΛΑΔΑ	14,6	24,2	61,2	-20,2	-23,2	21,9

Πίνακας 23: Το ΑΕΠ στον πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή τομέα την περίοδο 1981-1995. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ % ΤΟΥ 1995			ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1981-1995 (%)		
	Α- ΓΕΝΗΣ	Β- ΓΕΝΗΣ	Γ- ΓΕΝΗΣ	Α- ΓΕΝΗΣ	Β- ΓΕΝΗΣ	Γ- ΓΕΝΗΣ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	34,6	23,0	41,1	-22,1	3,1	30,1
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	12,7	22,5	46,2	-28,5	-7,8	44,8

Πίνακας 24: Η απασχόληση στον πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή τομέα την περίοδο 1981-1995. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

ΕΤΟΣ	ΗΠΕΙΡΟΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ
	ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ	ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ
1990	3.791	735
1991	3.897	735
1992	4.097	735
1993	4.097	735
1994	4.097	735
1995	3.524	915
1996	3.641	915
1999	3.621	915

Πίνακας 25: Τουριστική ανάπτυξη στην περιφέρεια και στον νομό της Θεσπρωτίας την χρονική περίοδο 1990-1999. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ			ΠΑΡΑΜΟΝΕΣ		
	ΕΛΛΗΝΕΣ	ΞΕΝΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΛΗΝΕΣ	ΞΕΝΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ
1990-91	-1,83	-20,99	-13,08	0,33	-15,31	-11,51
1991-92	5,55	23,49	15,12	4,69	22,35	17,49
1992-93	-0,33	0,03	-0,12	-0,60	-0,92	-0,84
1993-94	-0,35	7,24	4,00	-1,91	10,32	7,31
1994-95	2,13	-5,80	-2,56	1,77	-7,09	-5,09
1995-96	-0,17	-4,79	-2,81	2,26	-6,33	-4,26
1996-97	14,49	13,60	13,99	11,76	14,58	13,85

Πίνακας 26 : Μεταβολές των αφίξεων και των διαμονών για την Ελλάδα, σε %, από το 1990 μέχρι το 1997. (Πηγή ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	Αθήνα	Θεσσαλονίκη	Πάτρα	Αλεξανδρούπολη	Ιωάννινα	Πρέβεζα
Ηγουμενίτσα	498	463	274	816	100	82
	Km	Km	Km	Km	Km	Km

Πίνακας 27: Χιλιομετρικές αποστάσεις ανάμεσα στην Ηγουμενίτσα και σε άλλες μεγάλες πόλεις.

Οδική σύνδεση	Απαιτούμενος χρόνος <u>πριν</u> από την ολοκλήρωση των οδικών έργων	Απαιτούμενος χρόνος <u>μετά</u> από την ολοκλήρωση των οδικών έργων
Ηγουμενίτσα- Ιωάννινα	1 ώρα και 30 λεπτά	45 λεπτά
Ηγουμενίτσα - Θεσσαλονίκη	6 ώρες και 30 λεπτά	3 ώρες και 30 λεπτά
Ηγουμενίτσα - Αλεξανδρούπολη	11 ώρες και 5 λεπτά	6 ώρες και 15 λεπτά
Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη	5 ώρες	2 ώρες και 45 λεπτά
Ιωάννινα - Αθήνα	6 ώρες και 30 λεπτά	4 ώρες και 30 λεπτά
Ιωάννινα - Πάτρα	5 ώρες	3 ώρες
Θεσσαλονίκη - Καβάλα	2 ώρες και 15 λεπτά	1 ώρα και 15 λεπτά
Αθήνα – Θεσσαλονίκη	6 ώρες και 40 λεπτά	5 ώρες και 40 λεπτά
Πάτρα - Θεσσαλονίκη	8 ώρες και 30 λεπτά	5 ώρες και 30 λεπτά

Πίνακας 28: Προβλεπόμενοι χρόνοι πριν και μετά από την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων έργων.

	Σιδηρό-δρομοι	Λεωφορεία	Μηχανοκίνητα οχήματα	Αεροπλάνα	Σύνολο	% Σιδηρό-δρομοι	% Λεωφορεία	% Μηχανοκίνητα οχήματα	% Αεροπλάνων
1970	182	214	1390	41	1827	10	11,7	76,1	2,2
1980	209	278	2033	92	2612	8	10,6	77,8	3,5
1990	231	313	2776	196	3516	6,6	8,9	79	5,6
2000	241	353	3013	210	3817	7,4	9,6	79	5,75

Πίνακας 29: Μεταφορά των ευρωπαϊών επιβατών κατά την περίοδο 1970 και 2000 (σε δισεκατομμύρια)

ΕΤΟΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΑ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1996	55761	54404	59833	31975
1997	54936	53809	40652	20954
1998	54420	52990	36952	9450
	ΠΡΕΒΕΖΑ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1996	8982	9365	8578	1176
1997	9872	10305	9606	1522
1998	9007	9825	6088	0
	ΚΕΡΚΥΡΑ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1996	109810	110256	1598358	75210
1997	111334	110761	1476499	61329
1998	93263	93251	1254160	30912

Πίνακας 30: Αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και στα τρία συννοριακά αεροδρόμια της Θεσπρωτίας

ΑΝΚΟΝΑ	20%
ΜΠΑΡΙ	20%
ΜΠΡΙΝΤΕΖΙ	40%
ΒΕΝΕΤΙΑ - ΤΕΡΓΕΣΤΗ	20%

Πίνακας 31: Πρόβλεψη για την κατανομή των φορτηγών σε κάθε ιταλικό λιμάνι
(Πηγή: Eurostat, Επεξεργασία δική μου)

	Έτη	Σύνολο		Θαλάσσιες μεταφορές		Σιδηροδρομικές μεταφορές		Οδικές μεταφορές	
		ποσότητα	%	ποσότητα	%	ποσότητα	%	ποσότητα	%
Εισαγωγές	1985	23131	100	21065	91,07	546	2,36	1520	6,57
	1995	29677	100	24817	83,62	373	1,26	4155	14
Εξαγωγές	1985	17984	100	16511	91,81	293	1,63	1178	6,55
	1995	21527	100	18629	86,54	184	0,85	2673	12,42
Σύνολο	1985	41115	100	37577	91,39	839	2,04	2698	6,56
	1995	51204	100	43446	84,85	557	1,09	6828	13,33

Πίνακας 32: Εμπορική ανάπτυξη την περίοδο από το 1985 μέχρι το 1995
(σε τόνους Πηγή: ΕΣΥΕ, Επεξεργασία δική μου)

	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ				
ΕΤΟΣ	2005	2010	2015	2020	2025
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	68480	79387	92031	106689	123682
ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ (ΟΔΙΚΟ)	10957	10702	14725	107070	19789
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΟ ΔΙΑΔΡΟΜΟ	6574	7621	8835	10242	11873
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	230092	266740	530100	614531	712410
	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ				
ΕΤΟΣ	2005	2010	2015	2020	2025
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	26466	29944	33879	38331	43368
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	21173	23955	27103	30665	34694
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	251265	290695	557203	645195	747104

Πίνακας 33: Προβλέψεις μεταφορών για τα εμπορεύματα
την περίοδο 2005-2025 (Πηγή: ΕΣΥΕ)

ΛΙΜΑΝΙ	ΕΤΗ				
	2005	2010	2015	2020	2025
ΑΝΚΟΝΑ	50253	58139	111441	129039	149421
ΜΠΑΡΙ	75380	87209	167161	193559	224131
ΜΠΡΙΝΤΕΖΙ	75380	87209	167161	193559	224131
ΒΕΝΕΤΙΑ - ΤΕΡΓΕΣΤΗ	50253	58139	111441	129039	149421
ΣΥΝΟΛΟ	251265	290695	557203	645195	747104

Πίνακας 34: Προβλέψεις μεταφορών που προέρχονται από τα ιταλικά λιμάνια
(Πηγή: ΕΣΥΕ)

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ GRT	ΜΗΚΟΣ σε Μέτρα	ΠΛΑΤΟΣ σε Μέτρα	ΥΨΟΣ σε Μέτρα	ΒΑΘΟΣ
1000	75	13,4	5	4
2000	90	16,2	9,8	4,3
3000	105	17,7	10,5	5
4000	122	20	11,2	5,3
6000	138	21,4	12,7	5,9
8000	155	21,8	13,2	6,1
10000	168	24	14,7	6,5
13000	195	24	16,1	6,7

Πίνακας 35: Χαρακτηριστικά των πλοίων Ferry- Boats
(Στοιχεία από λιμένα Ηγουμενίτσας)

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ GRT	ΜΗΚΟΣ σε Μέτρα	ΠΛΑΤΟΣ σε Μέτρα	ΥΨΟΣ σε Μέτρα	ΒΑΘΟΣ
2600	110	19,20	13	5
5000	135	24,5	17,5	5,50
15800	170	23,8	-	8
18500	205	30	19,5	9,50

Πίνακας 36: Χαρακτηριστικά των πλοίων Ro- Ro
(Στοιχεία από λιμένα Ηγουμενίτσας)

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ GRT	ΜΗΚΟΣ σε Μέτρα	ΠΛΑΤΟΣ σε Μέτρα	ΥΨΟΣ σε Μέτρα	ΒΑΘΟΣ
1000	60	9,3	4,4	4,1
2000	77	11,5	5,8	5,1
3000	90	13,1	6,8	5,7
4000	100	14,3	7,7	6,3
5000	109	15,3	8,4	6,7
6000	117	16,2	9	7,1



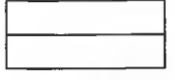


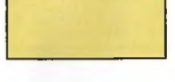

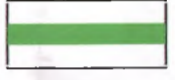



Πίνακας 37: Χαρακτηριστικά των πλοίων γενικής μεταφοράς
(Στοιχεία από λιμένα Ηγουμενίτσας)

ΕΤΗ	2000	2025
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	119365	201248
ΦΟΡΤΗΓΑ	86262	148185
ΟΧΗΜΑΤΑ	219163	370031
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9665	16335

Πίνακας 38: Προβλέψεις μεταφορών για τους διαφορετικούς μεταφορείς την περίοδο 2000-2005 (σε χιλιάδες, Πηγή: ΕΣΥΕ)

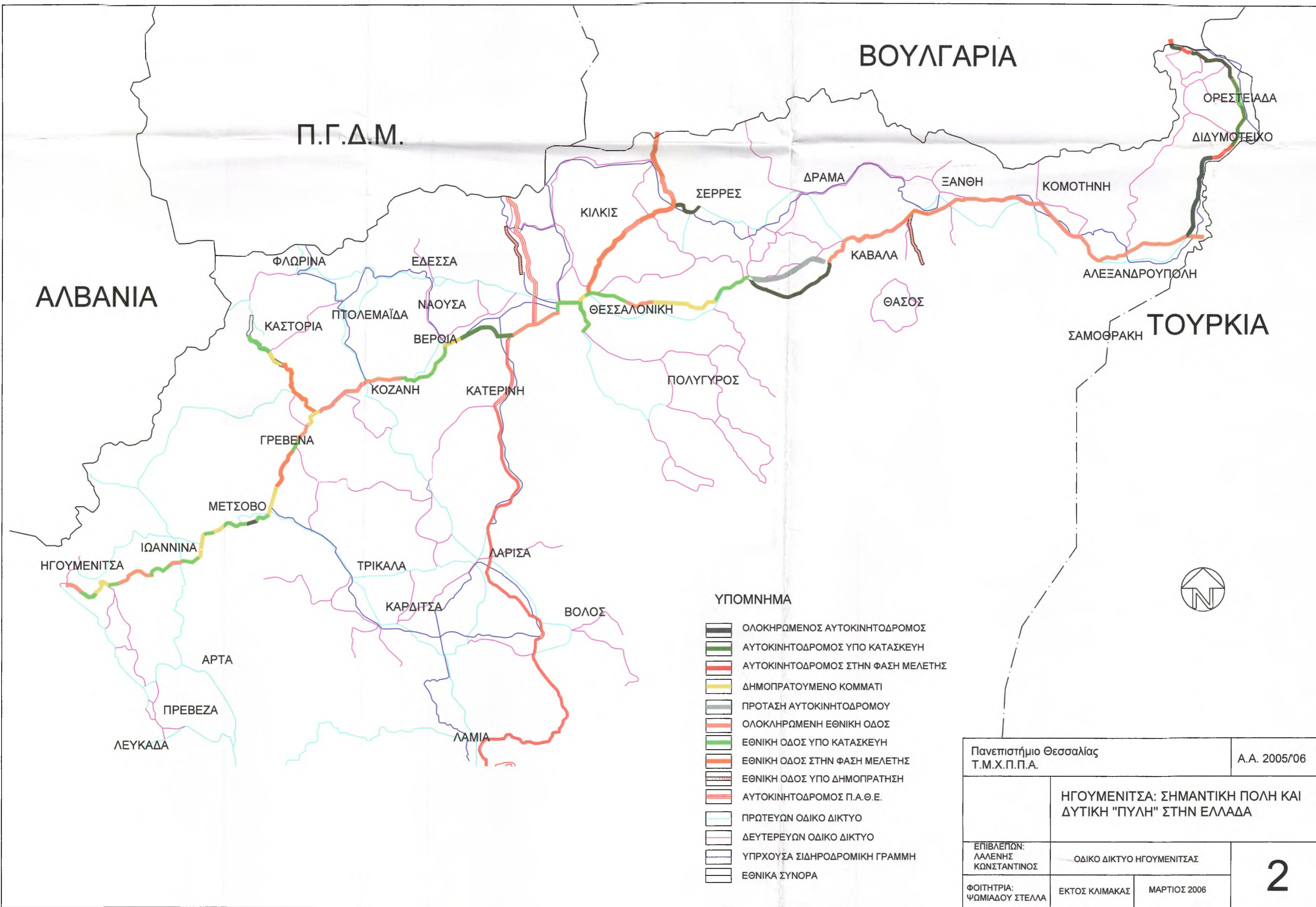


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΘΝΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ
-  ΣΥΝΟΡΑ ΝΟΜΩΝ
-  ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ
-  ΠΟΛΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ
-  ΕΘΝΙΚΟ ΕΔΑΦΟΣ
-  ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ
-  ΑΞΟΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ- ΔΥΣΗΣ
-  ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Π.Α.Θ.Ε.
-  ΑΞΟΝΑΣ ΒΟΡΡΑ- ΝΟΤΟΥ
-  ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ
-  ΓΕΙΤΟΝΙΚΑ ΚΡΑΤΗ



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Α.		Α.Α. 2005/06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	1
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1/3500000 ΜΑΡΤΙΟΣ 2005	



Π.Γ.Δ.Μ.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΑΛΒΑΝΙΑ

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΛΟΚΗΡΩΜΕΝΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ
- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗΝ ΦΑΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΔΗΜΟΠΡΑΤΟΥΜΕΝΟ ΚΟΜΜΑΤΙ
- ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ
- ΟΛΟΚΗΡΩΜΕΝΗ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ
- ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
- ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΦΑΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΥΠΟ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ
- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Π.Α.Θ.Ε.
- ΠΡΩΤΕΥΩΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΔΕΥΤΕΡΕΥΩΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΥΠΡΧΟΥΣΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
- ΕΘΝΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.		A.A. 2005/06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	2
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΕΚΤΟΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΜΑΡΤΙΟΣ 2006	



ΑΛΒΑΝΙΑ

ΙΩΑΝΝΙΝΑ

ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΠΛΑΤΑΡΙΑ

ΠΕΡΔΙΚΑ

ΠΡΕΒΕΖΑ

ΙΟΝΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ

ΑΣΠΡΟΚΚΛΗΣΙΑ

ΦΥΛΙΑΤΕΣ

ΠΑΡΑΓΙΟΤΑΜΟΣ

ΠΑΡΑΜΥΘΙΑ

ΜΑΡΓΑΡΗΤΙΟ

ΓΑΡΔΙΚΙΟΝ

ΣΑΜΟΝΙΔΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΘΝΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ
- ΣΥΝΟΡΑ ΝΟΜΩΝ
- ΣΥΝΟΡΑ ΔΗΜΩΝ
- ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ
- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΕΓΝΑΤΙΑ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΜΕΧΡΙ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΑΠΟ 1000 ΜΕΧΡΙ 2000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΑΠΟ 2000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ
- ΕΘΝΙΚΟΙ ΟΔΟΙ
- ΛΙΜΑΝΙ ΓΙΑ ΨΑΡΕΜΑ
- ΤΟΠΙΚΟΙ ΟΔΟΙ
- ΛΙΜΑΝΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ
- ΑΛΛΟΙ ΔΡΟΜΟΙ
- ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΡΑΒΙΩΝ
- ΛΙΜΑΝΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
- ΥΠΑΡΧΟΝΤΕΣ ΚΟΜΒΟΙ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ
- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΚΟΜΒΟΙ

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.

A.A. 2005/06

ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ
ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

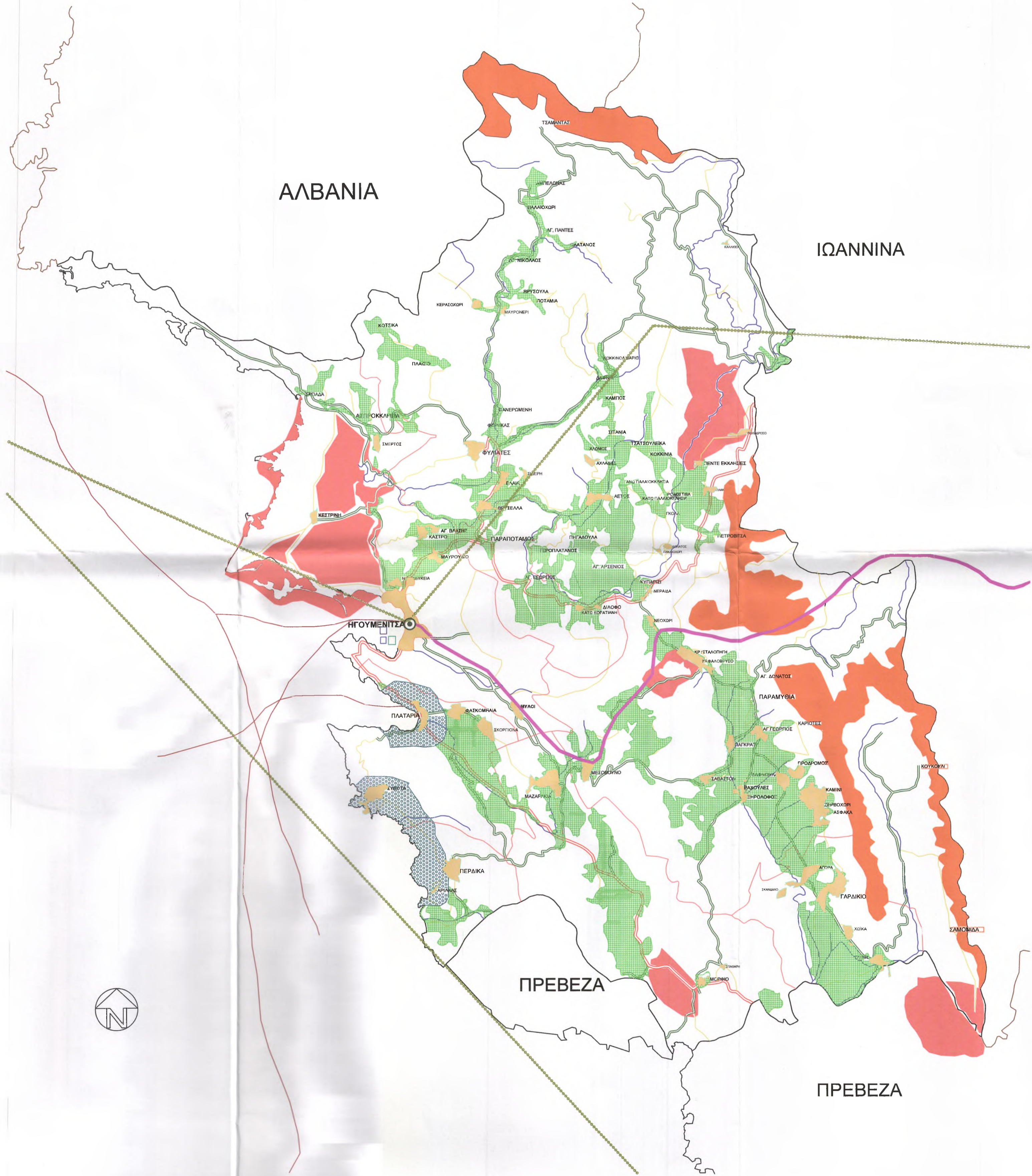
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ:
ΛΑΛΕΝΗΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000

ΜΑΡΤΙΟΣ 2006

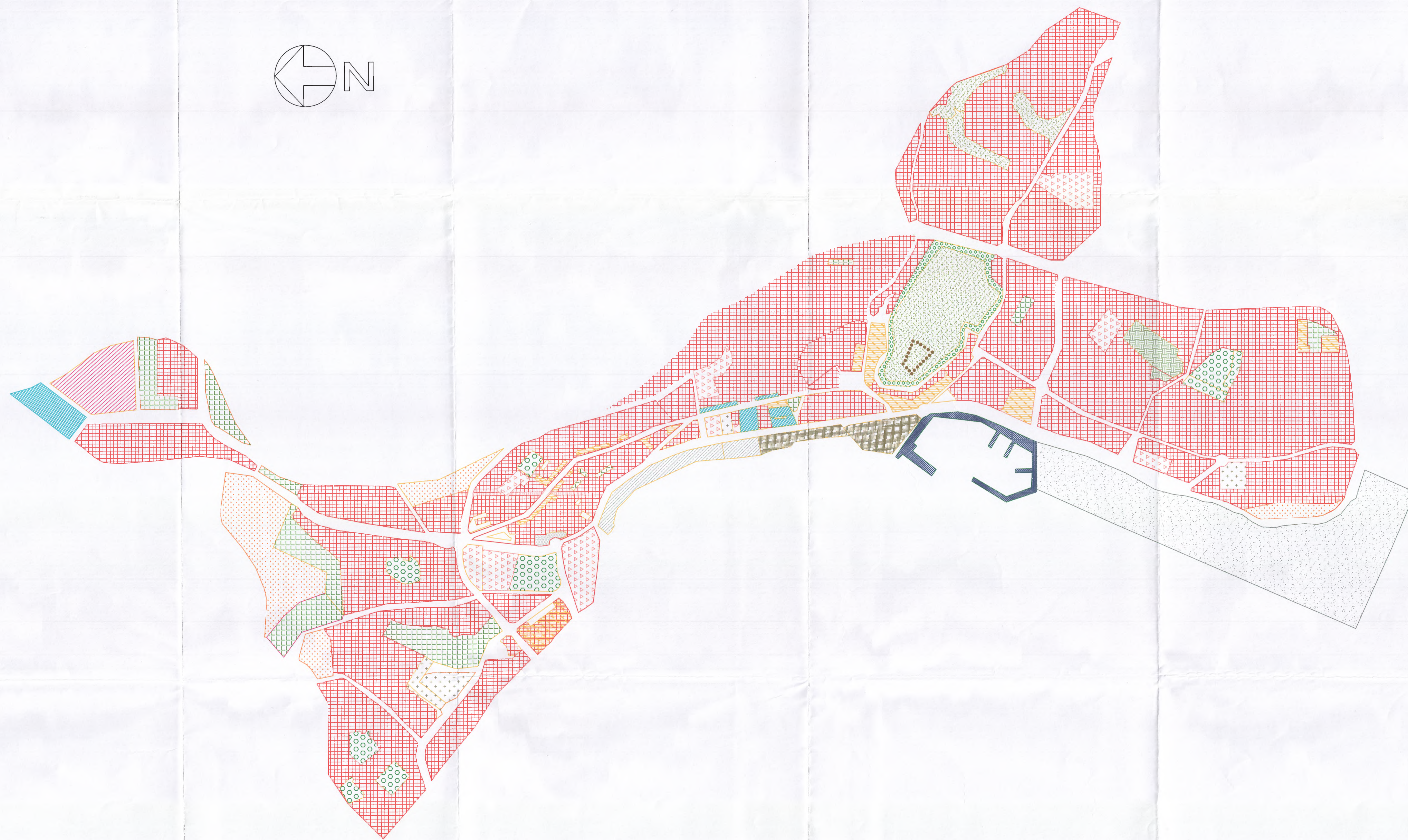
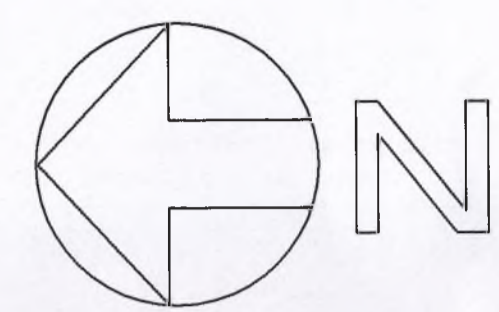


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΣΥΝΟΡΑ ΝΟΜΟΥ
-  ΕΘΝΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ
-  ΠΟΤΑΜΙΑ
-  ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕ ΥΨΟΜΕΤΡΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΩΝ 800 Μ
-  ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΗΜΟΙ
-  ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
-  ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΜΕ ΔΥΟ ΛΩΡΙΔΕΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
-  ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΟΔΟΙ
-  ΤΟΠΙΚΟΙ ΟΔΟΙ
-  ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΕΓΝΑΤΙΑ
-  ΠΕΡΙΟΧΕΣ NATURA 2000
-  ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΤΟΠΟΘΕΣΙΕΣ
-  ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
-  ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ
-  ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ
-  ΛΙΜΑΝΙ ΓΙΑ ΨΑΡΕΜΑ
-  ΛΙΜΑΝΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
-  ΛΙΜΑΝΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ



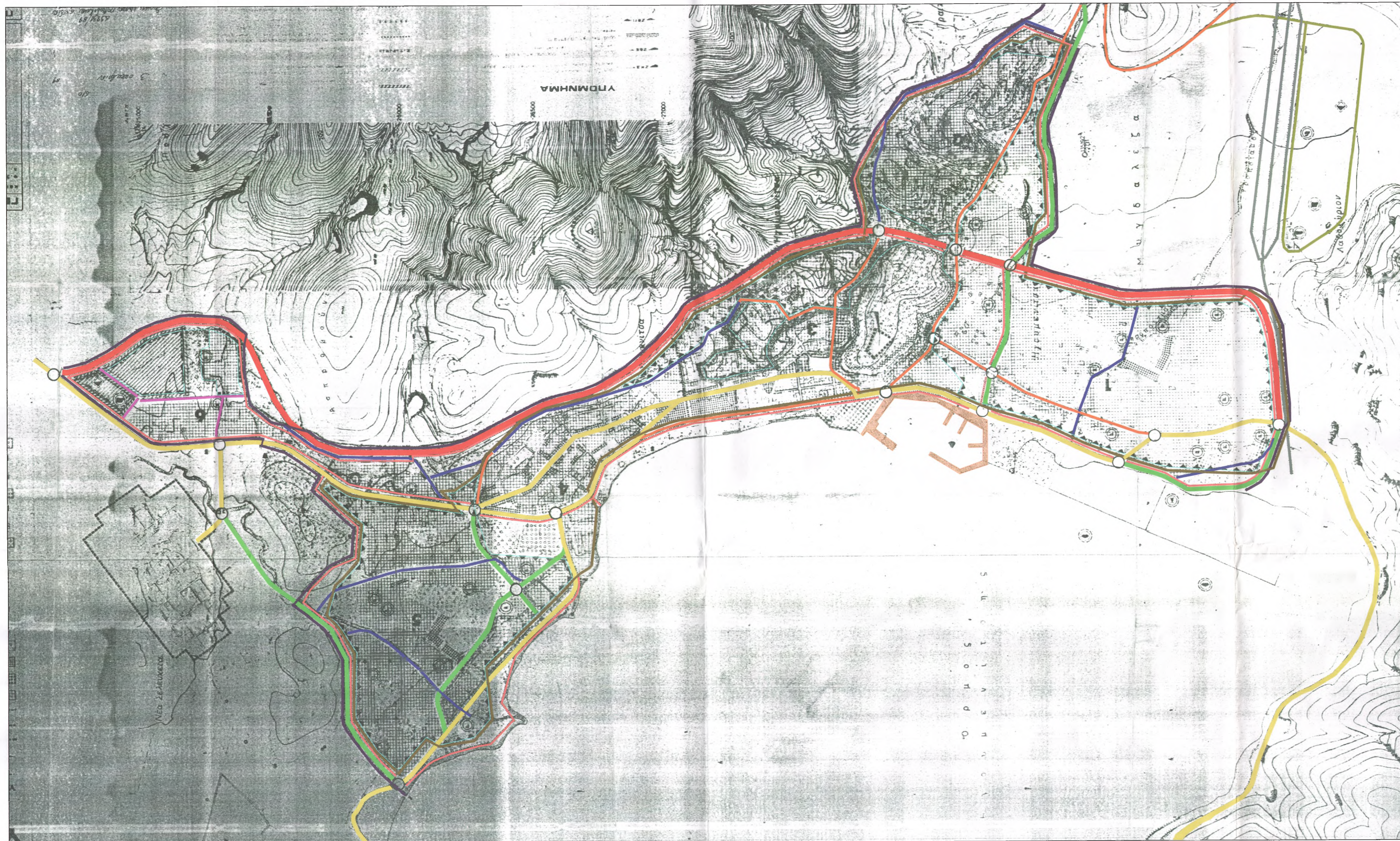
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.		A.A. 2005/06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	4
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100.000 ΜΑΡΤΙΟΣ 2006	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

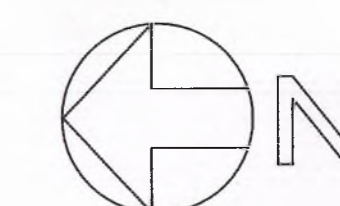
-  ΚΑΤΟΙΚΙΑ
-  ΕΜΠΟΡΙΟ
-  ΣΧΟΛΕΙΑ
-  ΠΑΛΙΑ ΤΕΙΧΗ
-  ΑΛΣΟΣ
-  ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
-  ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
-  ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
-  ΔΗΜΟΣΙΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
-  ΚΑΣΤΡΟ
-  ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
-  ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
-  ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ
-  ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ
-  ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ
-  ΠΑΛΑΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
-  ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
-  ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.		A.A. 2005/06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000	ΜΑΡΤΙΟΣ 2006
		5

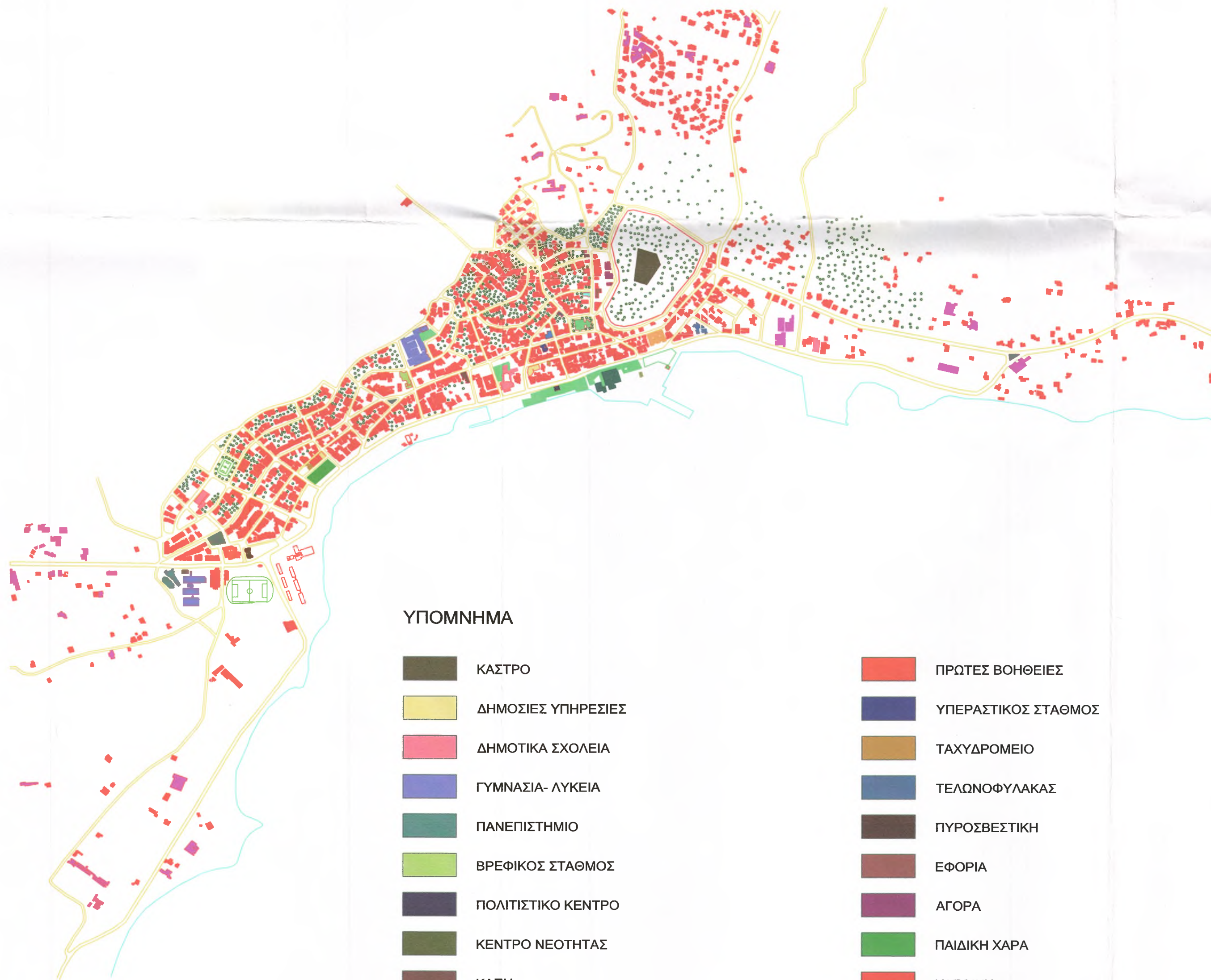


ΥΠΟΜΝΗΜΑ


- ΒΑΣΙΚΗ ΟΔΟΣ
- ΔΕΥΤΕΡΩΝ ΟΔΟΣ
- ΕΠΑΡΧΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ
- ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ
- ΛΙΜΑΝΙ
- ΟΡΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ
- ΟΡΙΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ
- ΟΡΙΑ ΓΠΣ 1987
- ΟΡΙΑ ΕΓΚΡΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
- ΚΟΜΒΟΙ
- ΕΓΝΑΤΙΑ
- ΤΟΠΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Α.		Α.Α. 2005/'06	
		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ		6
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000	ΜΑΡΤΙΟΣ 2006	



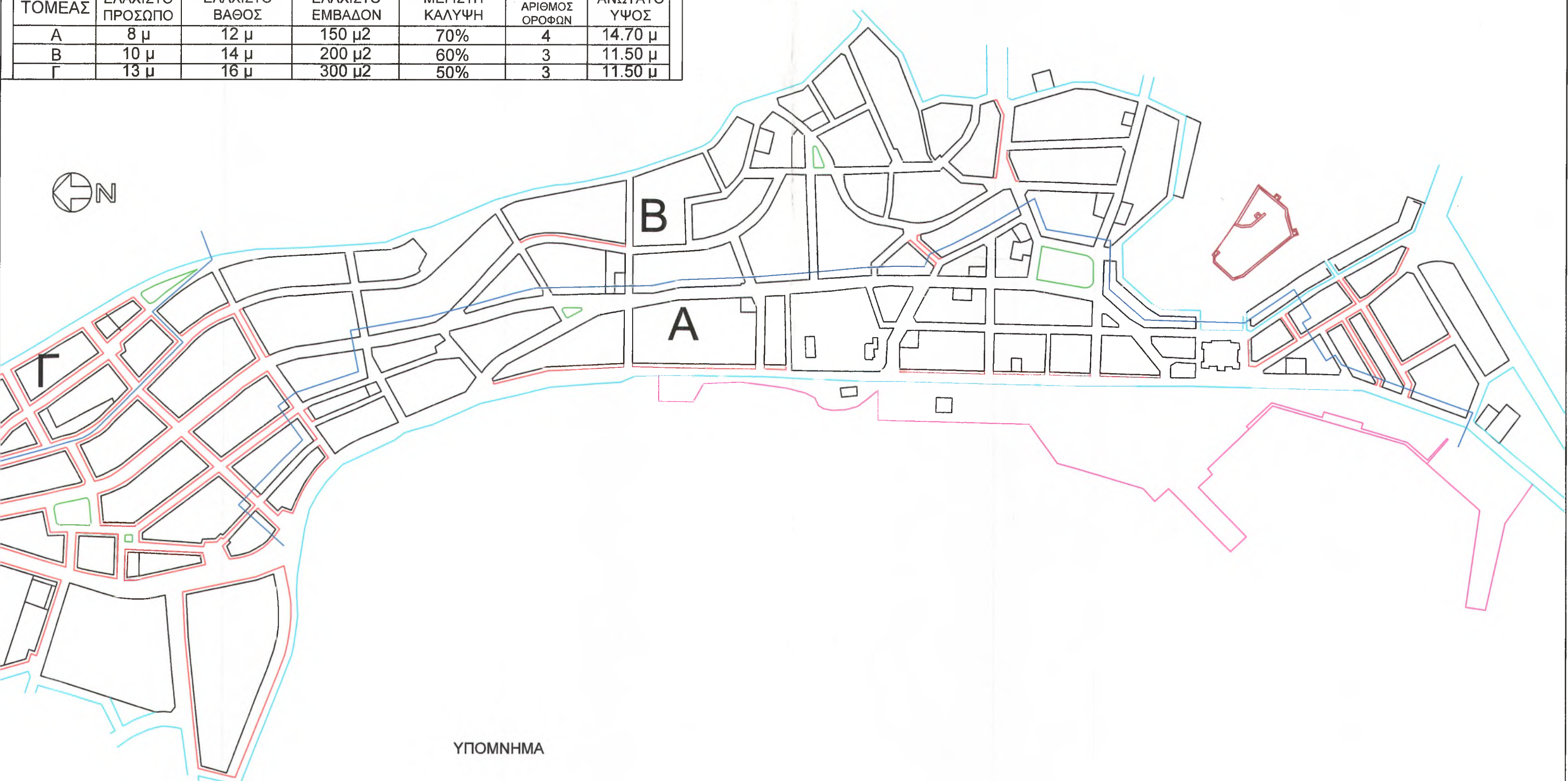
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- | | | | |
|---|--------------------|---|-------------------------|
|  | ΚΑΣΤΡΟ |  | ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ |
|  | ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ |  | ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ |
|  | ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΣΧΟΛΕΙΑ |  | ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ |
|  | ΓΥΜΝΑΣΙΑ- ΛΥΚΕΙΑ |  | ΤΕΛΩΝΟΦΥΛΑΚΑΣ |
|  | ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ |  | ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ |
|  | ΒΡΕΦΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ |  | ΕΦΟΡΙΑ |
|  | ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ |  | ΑΓΟΡΑ |
|  | ΚΕΝΤΡΟ ΝΕΟΤΗΤΑΣ |  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ |
|  | ΚΑΠΗ |  | ΚΑΤΟΙΚΙΑ |
|  | ΩΔΕΙΟ |  | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ |
|  | ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ |  | ΠΛΑΤΕΙΑ |
|  | ΑΣΦΑΛΕΙΑ |  | ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ |
|  | ΤΕΛΩΝΕΙΟ |  | ΔΗΜΟΣΙΟ ΠΡΑΣΙΝΟ |
|  | ΝΟΜΑΡΧΙΑ |  | ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ |

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.		A.A. 2005/'06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ, ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	7
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000 ΜΑΡΤΙΟΣ 2006	

ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

ΤΟΜΕΑΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΡΟΣΩΠΟ	ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΒΑΘΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΕΜΒΑΔΟΝ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΚΑΛΥΨΗ	ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ	ΑΝΩΤΑΤΟ ΥΨΟΣ
A	8 μ	12 μ	150 μ ²	70%	4	14.70 μ
B	10 μ	14 μ	200 μ ²	60%	3	11.50 μ
Γ	13 μ	16 μ	300 μ ²	50%	3	11.50 μ






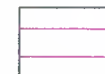





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΡΟΗ ΠΥΚΝΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
-  ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΔΟΙ
-  ΠΑΛΑΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
-  ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ
-  ΒΕΝΕΤΣΙΑΝΙΚΟ ΚΑΣΤΡΟ
-  ΠΛΑΤΕΙΕΣ

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.		A.A. 2005/06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ	ΖΩΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	8
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000 ΜΑΡΤΙΟΣ 200	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ
-  ΕΠΑΡΧΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ
-  ΤΟΠΙΚΗ ΟΔΟΣ
-  ΔΡΟΜΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ
-  ΑΞΟΝΑΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ
-  ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
-  ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
-  ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
-  ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΕΩΣ



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.		A.A. 2005/'06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	9
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2.500 ΜΑΡΤΙΟΣ 200	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ① ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
- ② ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ
- ③ ΕΚΔΟΤΗΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΙΣΗΤΗΡΙΩΝ
- ④ ΛΙΜΕΝΡΑΧΕΙΟ
- ⑤ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ
- ⑥ ΝΕΟΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ II
- ⑦ ΒΟΡΙΝΗ ΠΥΛΗ
- ⑧ ΚΤΗΡΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ
- ⑨ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ
- ⑩ ΝΕΟΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ I
- ⑪ ΚΤΗΡΙΟ ΗΛΕΚΤΡΟ-ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
- ⑫ ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
- ⑬ ΔΥΤΙΚΗ ΠΥΛΗ
- ⑭ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Α.		A.A. 2005/06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΔΙΔΑΚΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΚΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΕΣΥΝΗΡΕΤΟΥΝ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	10
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:7500 ΜΑΡΤΙΟΣ 2006	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΡΕΒΕΖΑ
- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
- ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ
- ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΡΑΒΙΩΝ
- ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ
- ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΚΤΗΡΙΑ ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ
- ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ (ΑΠΟΘΗΚΕΣ)
- ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ (ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ)
- ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ (ΠΟΛΥ- ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ)
- ΔΗΜΟΣΙΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
- ΠΛΑΚΟΣΤΡΩΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
- ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Α.		Α.Α. 2005/06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	11
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2500 ΜΑΡΤΙΟΣ 2006	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ΠΡΕΒΕΖΑ
- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
- ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ
- ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΡΑΒΙΩΝ
- ΔΗΜΟΣΙΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
- ΠΛΑΚΟΣΤΡΩΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
- ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
- ΒΑΣΙΚΑ ΚΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ
- ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ (ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΚΤΙΡΙΑ)
- ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.		Α.Α. 2005/06
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ "ΠΥΛΗ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ		
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	12
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΨΩΜΙΑΔΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000 ΜΑΡΤΙΟΣ 2006	



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000085681

