

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

“ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ”

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ



ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία μελετά την χωροταξική ένταξη της Ιόνιας Οδού καθώς και το εύθραυστο των περιοχών διέλευσής της σε επίπεδο Καποδιστριακών Δήμων. Το έργο αυτό βρίσκεται υπό κατασκευή και αποτελεί προϋπόθεση για την άρση της συγκοινωνιακής απομόνωσης της Δυτικής Ελλάδας. Επιπλέον εμπίπτει στο κεντρικό επίπεδο σχεδιασμού των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Αρχικά παρουσιάζονται οι Εθνικές κατευθύνσεις και μια γενική μορφή ανάπτυξης των υποδομών στον ελλαδικό χώρο. Στη συνέχεια παρουσιάζουμε κάποια γενικά χαρακτηριστικά του έργου (όπως τεχνικά χαρακτηριστικά, πορεία υλοποίησης, χρηματοδότηση κτλ) και ακολούθως τη χωροταξική αναφορά του οδικού άξονα ξεκινώντας από το ευρωπαϊκό και καταλήγοντας στο περιφερειακό επίπεδο. Εν συνεχεία παρουσιάζεται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης. Ακολουθεί η μεθοδολογική προσέγγιση εύθραυστων περιοχών και τέλος ακολουθούν προτάσεις – κατευθύνσεις για δύο Χωρικές Ενότητες, κυρίως για αναλυτικούς λόγους, οι οποίες μπορούν να ενισχύσουν τα αδύνατα σημεία που αυτές παρουσιάζουν.

Λέξεις Κλειδιά: Ιόνια Οδός, χωροταξική ένταξη, ευθραυστότητα

ABSTRACT

This project examines the spatial integration of the “Ionian Odos” motorway and the fragility of the Kapodistrian municipalities crossed by it. This project is under construction and comprises a prerequisite for overcoming transport isolation of Western Greece. Additionally, the Ionian motorway is part of TEN – T plan. This dissertation firstly presents the National regional context and the general concept of infrastructure development in Greece over the last years. In the next chapter the general specifications of the motorway are presented (such as technical features, implementation progress, financing etc.). Following this, the spatial reference starting from European level to peripheral level is presented. The next chapter focusses on the analysis of the region’s current situation. A methodological approach to identify the fragile areas follows, whereby we classify each municipality on the basis of composite variables that we have extracted. Finally, a set of proposals is put forth for two territorial units in order to assist them overcome their fragility and gain development prospects.

Keywords: Ionian Motorway, Ionian Odos, spatial integration, fragility

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Σκάγιανη Παντολέον για το εύρος των γνώσεων και την πολύτιμη βοήθεια που μου πρόσφερε τόσο για την εκπόνηση της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας αλλά και για τη συνεισφορά του στη δημιουργία ορθού τρόπου σκέψης. Επίσης την κ. Μαρί Νοέλ Ντυκέν για την σημαντική βοήθεια και την υπομονή της. Τέλος τον Οδυσσέα Δράκο (TEPNA A.E.) για το σύνολο των πληροφοριών που μου παρείχε επί της κατασκευής του αυτοκινητόδρομου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΑ.....	6
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	6
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
1. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ.....	10
1.1 ΠΕΡΙΟΔΟΠΟΙΗΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	10
1.2 ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	12
1.3 ΓΕΝΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	14
1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ.....	17
2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ.....	19
2.1 ΤΟ ΕΡΓΟ.....	19
2.2 ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ.....	21
2.3 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	22
2.4 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	24
2.5 ΠΡΟΟΔΟΣ ΈΡΓΟΥ.....	28
2.5.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ.....	28
2.5.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ.....	30
3. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΟΛΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ.....	32
3.1 ΈΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΤΥΟ.....	32
3.1.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	32
3.1.2 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΔΙΚΤΥΩΝ.....	33
3.1.3 ΔΙΚΤΥΟ (TEN – T).....	34
3.2 ΈΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ.....	38
3.3 ΈΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ.....	40
4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	42
4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	42
4.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	42
4.3. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ.....	43
4.3.1 ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ.....	43
4.3.2 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 2011.....	46
4.4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ.....	47
4.4.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΕΠ/ΑΠΑ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	47
4.4.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ/ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.....	50

4.5 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	52
4.6 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ	54
4.6.1 ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ.....	54
4.6.2 ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	56
4.6.3 ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ.....	58
4.6.3.1 Τουρισμός.....	58
4.6.3.2 Έρευνα και τεχνολογία.....	61
4.6.3.3 Εμπόριο – Υπηρεσίες	62
4.7 ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	63
4.7.1 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	63
4.7.1.1 Χερσαίες Μεταφορές	63
4.7.1.2 Θαλάσσιες Μεταφορές.....	65
4.7.1.3 Εναέριες Μεταφορές	67
4.7.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	68
4.7.2.1 Εκπαίδευση.....	68
4.7.2.2 Υγεία.....	72
5. ΜΕΘΟΛΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΕΥΘΡΑΥΣΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	75
5.1 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ	77
5.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ.....	81
5.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΠΟΥ ΘΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ. 81	
5.2.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	82
5.2.3 ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΟΥΣ ΔΕΙΚΤΕΣ	87
5.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΥΘΡΑΥΣΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	90
6. ΠΡΟΤΑΣΗ	92
6.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ	92
6.2 ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ Ι: ΑΡΤΑ	95
6.2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	95
6.2.2 ΚΟΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ - ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ.....	95
6.2.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	96
6.3 ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙΙ: ΤΖΟΥΜΕΡΚΑ	100
6.3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	100
6.3.2 ΚΟΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ - ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ.....	100
6.3.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	101
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	105
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΥΠΩΝ	107

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	111
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	120

ΕΥΡΕΤΗΡΙΑ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Συμβατικές Λεπτομέρειες Έργου	26
Πίνακας 2: Ανάδοχοι, Κ/Ξ, Ανεξάρτητοι Μηχανικοί και Τράπεζες ΣΠ.....	27
Πίνακας 3: Νέα τμήματα έργου από το Δημόσιο	29
Πίνακας 4: Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού 2001 - 2011	44
Πίνακας 5: Μόνιμος πληθυσμός σε επίπεδο Περιφερειών.....	45
Πίνακας 6: Πληθυσμιακή πυκνότητα 2011	46
Πίνακας 7: Συμμετοχή των περιφερειών στο σχηματισμό του ΑΕΠ της Ελλάδος (έτος 2009)	49
Πίνακας 8: Κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν	49
Πίνακας 9: Ανεργία (%), κατά Περιφέρεια	51
Πίνακας 10: Ανώτατη Εκπαίδευση στην Περιφέρεια Ηπείρου.....	69
Πίνακας 11: Ανώτερη Εκπαίδευση στην Περιφέρεια Ηπείρου.....	69
Πίνακας 12: Ανώτατη Εκπαίδευση στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος.....	70
Πίνακας 13: Ανώτερη Εκπαίδευση στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος.....	71
Πίνακας 14: Υγειονομική Περιφέρεια Ηπείρου - Έδρα: Ιωάννινα	73
Πίνακας 15: Υγειονομική Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας - Έδρα: Πάτρα.....	74
Πίνακας 16: Έλεγχος καταλληλότητας της παραγοντικής ανάλυσης	83
Πίνακας 17: Οι ιδιοτιμές του πίνακα συσχέτισης των δεδομένων	84
Πίνακας 18: Συντελεστές συμμετοχής των μεταβλητών στους συνθετικούς δείκτες	86
Πίνακας 19: Ομάδες δήμων με ιεραρχική ομαδοποίηση.....	88
Πίνακας 20: Εύθραυστοι Δήμοι Περιφέρειας Ηπείρου.....	90
Πίνακας 21: Εύθραυστοι Δήμοι Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.....	91
Πίνακας 22: Εύθραυστοι Δήμοι Χωρικών Ενοτήτων Περιφέρειας Ηπείρου.....	94

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Ο αναπτυξιακός άξονας S	15
Εικόνα 2: Ο υπό διαμόρφωση άξονας «σ»	16
Εικόνα 3: Βόρειο Τμήμα Ιόνιας Οδού - Δυτικού Άξονα.....	20
Εικόνα 4: Οργανόγραμμα έργου παραχώρησης.....	25
Εικόνα 5: Διευρωπαϊκό Δίκτυο μεταφορών, εκτεταμένο και κεντρικό δίκτυο: οδοί, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες για την Ελλάδα και την Κύπρο.....	37
Εικόνα 6: Μελλοντικό οδικό δίκτυο	39
Εικόνα 7: Μεθοδολογική προσέγγιση εύθραυστων αγροτικών περιοχών	76
Εικόνα 8: Scree Plot – Χαρακτηριστικών ριζών	85

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία μελετά την Ιόνια Οδό ως μοχλό αναπτυξιακής ώθησης της Δυτικής Ελλάδας εξετάζοντας τόσο την χωροταξική της ένταξη αλλά πραγματοποιώντας και μια μεθοδολογική προσέγγιση ευθραυστότητας της ευρύτερης περιοχής διέλευσης του αυτοκινητόδρομου. Με την προσέγγιση αυτή σκοπός είναι να πραγματοποιηθεί μια ανάλυση της περιοχής μελέτης και αντίληψη της φυσιογνωμίας της η οποία δεν στέκεται στα κλασσικά όρια. Ο απώτερος στόχος είναι η πραγματοποίηση αναπτυξιακών προτάσεων μέσα από τη συγκεκριμένη προσέγγιση ώστε να αξιοποιηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε περιοχής για μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάπτυξη των υποδομών στον ελλαδικό χώρο, ξεκινώντας με μια περιοδοποίησή τους στην σύγχρονη ιστορία της χώρας, τοποθετώντας τις Εθνικές κατευθύνσεις και το Αναπτυξιακό Σχέδιο Μεταφορών όπως αυτά έχουν δημιουργηθεί. Στη συνέχεια πραγματοποιείται μια καταγραφή των υποδομών και της μορφής ανάπτυξής τους στην Ελλάδα καταλήγοντας σε ένα σύνολο συμπερασμάτων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο πραγματοποιείται η παρουσίαση του οδικού άξονα, ξεκινώντας με έναν σχολιασμό του έργου. Παρουσιάζονται επίσης τα τεχνικά χαρακτηριστικά, η πρόοδος ολοκλήρωσης καθώς και η χρηματοδότηση του έργου που αποτελεί πολύ σημαντικό τομέα για την βιωσιμότητα του.

Στο τρίτο κεφάλαιο ακολουθεί η χωροταξική αναφορά της Ιόνιας Οδού, η οποία εντάσσεται στα Ευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Η αναφορά ξεκινά από το ευρύτερο επίπεδο, δηλαδή τη διεθνή ένταξη του έργου, συνεχίζει στον εθνικό σχεδιασμό και ολοκληρώνεται στον περιφερειακό.

Στο επόμενο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης. Πραγματοποιείται αρχικά μια σύντομη αναφορά των γενικών χαρακτηριστικών, ενώ ακολουθεί ανάλυση για την πληθυσμιακή, οικονομική και οικιστική φυσιογνωμία της περιοχής. Σημαντικό στοιχείο στην ανάλυση αποτελεί το παραγωγικό σύστημα, όπου αναλύονται όλοι οι παραγωγικοί τομείς. Τέλος ακολουθεί η παρουσίαση των υποδομών, τόσο των μεταφορικών όσο και των κοινωνικών, με την ευρεία έννοια.

Ιδιαίτερη θέση κατέχει το πέμπτο κεφάλαιο όπου πραγματοποιείτε η μεθοδολογική προσέγγιση εύθραυστων περιοχών. Στην αρχή του κεφαλαίου αναλύεται η μεθοδολογία και έπειτα παρουσιάζεται το σύνολο των δεικτών που συγκεντρώθηκαν, όπου μέσω της παραγοντικής ανάλυσης σε κύριες συνιστώσες δημιουργήθηκαν οι συνθετικοί δείκτες. Εν συνεχεία περιγράφεται η ομαδοποίηση των δήμων βάσει των συνθετικών δεικτών και παρουσιάζονται τα τελικά αποτελέσματα ευθραυστότητας αυτών.

Με την ολοκλήρωση των παραπάνω κεφαλαίων δημιουργείται το υπόβαθρο για το κεφάλαιο της πρότασης. Λόγω οικονομίας χρόνου, η επικέντρωση αρχικά γίνεται στην Περιφέρεια Ηπείρου, όπου πραγματοποιείται μια διάκριση σε Χωρικές Ενότητες, από τις οποίες επιλέγονται δύο για την διατύπωση των αναπτυξιακών κατευθύνσεων – προτάσεων.

Τέλος, το έβδομο κεφάλαιο είναι αυτό των συμπερασμάτων, όπου γίνεται μια γενική ανασκόπηση και αποτολμούνται κάποιες βαθύτερες τοποθετήσεις επί του θέματος.

1. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ

1.1 ΠΕΡΙΟΔΟΠΟΙΗΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η μεταπολεμική ιστορία στην Ελλάδα όσο αναφορά τις υποδομές μπορεί να διαιρεθεί σε τέσσερις διαφορετικές περιόδους, σύμφωνα με τις ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου (P. Skayannis, 1990). Αυτές είναι οι εξής:

1948 – 1962: Α' περίοδος

1963 – 1973: Β' περίοδος

1974 – 1980: Γ' περίοδος

1981 – 1992: Δ' περίοδος

Πιο συγκεκριμένα η πρώτη περίοδος χαρακτηρίστηκε από μια σειρά πολύ μεγάλων επενδύσεων τόσο μεταφορών όσο και ηλεκτρισμού σε αντίθεση με την δεύτερη περίοδο, όπου μεγαλύτερη βαρύτητα δόθηκε στις πολιτικές περί βιομηχανικής ανάπτυξης. Όσο αναφορά την τρίτη περίοδο έχουμε μείωση του μεγέθους των επιχειρήσεων και ένα στάσιμο πληθωρισμό λόγω των δύο πετρελαϊκών κρίσεων. Και όλα αυτά εν αντιθέσει με την τέταρτη περίοδο από το 1981 έως το 1992 όπου έχουμε την μεγάλη εισροή Κοινοτικών κονδυλίων λόγω ΕΟΚ, που ήταν το έναυσμα για την έναρξη σημαντικών έργων υποδομής (Π.Σκάγιαννης, 1994:110-11).

Βέβαια η συγκεκριμένη περιοδοποίηση θα μπορούσε να αναπτυχτεί περαιτέρω και να πραγματοποιηθεί ευρεία ανάλυση αυτής στο παρόν κείμενο, λόγω των κρίσιμων καμπών που υπάρχουν σε αυτή και της γενικότερης οικονομικής ιστορίας που επιδρούν και επέδρασαν σημαντικά στην ανάπτυξη των υποδομών.

Στο άρθρο «Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες» πραγματοποιείται μια άλλη πιο πρόσφατη περιοδοποίηση βασισμένη σε άλλες περιοδοποιήσεις της οικονομικής ιστορίας (βλ. Καυκαλάς 1981· Skayannis, 1990· Μηλιός, 2000· Φραγκιαδής, 2007· Ιωακειμόγλου, 2008) έχοντας όμως ως βασικό κριτήριο και τη διακύμανση των σταθμισμένων με το ΑΕΠ, Ακαθάριστων Επενδύσεων Παγίου Κεφαλαίου. Έτσι προκύπτει ένας διαχωρισμός της ανάπτυξης των υποδομών της χώρας σε 7 περιόδους φτάνοντας έως σήμερα (Π.Σκάγιαννης, 2013:17).

Αυτές είναι οι εξής:

- Ίδρυση Ελληνικού κράτους έως τη λήξη του εμφυλίου πολέμου (1949)
- Η περίοδος της εντατικής ανοικοδόμησης (1949-1962)
- Η περίοδος της εντατικής συσσώρευσης (1963-1973)
- Η περίοδος της κρίσης και μετέπειτα (1974-1980)
- Η πρώτη περίοδος του ΠΑΣΟΚ (1981-1986)
- Οι περίοδοι των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (& ΕΣΠΑ), και οι Ολυμπιακοί Αγώνες, μέχρι τις απαρχές της κρίσης (1987-2007)
- Η τελευταία γενιά ΜΕΜΥ (Μεγάλων Έργων Μεταφορικών Υποδομών) και η –μετά το 2008– οικονομική κρίση

Η ανάπτυξη των μεγάλων έργων υποδομής στην Ελλάδα ήταν έτοιμη για να πραγματοποιηθεί με ένα σύστημα Ευρωπαϊκής συγχρηματοδότησης που ξεκίνησε από τα Ολοκληρωμένα Μεσογειακά Προγράμματα (ΜΟΠ), εξελίχθηκε στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (ΚΠΣ) και αργότερα στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ). Η πρώτη περίοδος αυτών 1984-1993 (ΜΟΠ και Α΄ ΚΠΣ) χαρακτηρίστηκε από παρεμβάσεις μικρής κλίμακας παρά από μεγάλα έργα υποδομής. Όμως εδώ εμφανίστηκαν για πρώτη φορά η αδράνεια και η καθυστέρηση του ελληνικού δημόσιου συστήματος, που παρουσίασε πολλά προβλήματα στη διαχείριση των έργων με την γραφειοκρατία. Κατά την περίοδο του Β΄ ΚΠΣ (1994-1999), πραγματοποιήθηκαν και υλοποιήθηκαν έργα μεγάλης κλίμακας, έχοντας και εδώ την αναποτελεσματικότητα των ελληνικών μηχανισμών. Όμως η πίεση των προγραμματισμένων Ολυμπιακών Αγώνων έδωσε μια σημαντική ώθηση για την υλοποίηση αυτών. Κατά το Β΄ ΚΠΣ ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην Αθήνα, το μητροπολιτικό κέντρο της χώρας. Βέβαια κατά την περίοδο αυτή μελετήθηκαν νέες μέθοδοι για την λειτουργία, την διοίκηση, την χρηματοδότηση καθώς και την υλοποίηση των μεγάλων έργων υποδομής. Τέλος κατά το Γ΄ ΚΠΣ (2000 – 2006) μεγάλη έμφαση και το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης δόθηκε πάλι στα Μεγάλα Έργα Μεταφορικών Υποδομών (ΜΕΜΥ) όπως το μετρό Θεσσαλονίκης, η συνέχιση και ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού αλλά και του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ (Π.Σκάγιαννης, 2013:12-65).

1.2 ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Για την στρατηγική αποτύπωση των προτεραιοτήτων σε εθνικό επίπεδο των υποδομών δημιουργήθηκε το Αναπτυξιακό Σχέδιο Μεταφορών, που όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε αυτό έχει ως στόχο την «...διαμόρφωση ενός μακροπρόθεσμου αναπτυξιακού οράματος...». Ακόμα επόμενος στόχος του ήταν να αποτελέσει την βασική εισροή στη διαδικασία του εθνικού αναπτυξιακού προγραμματισμού για την περίοδο 2007-2013 (Σχέδιο Ανάπτυξης / Σ.Α.) και στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (Ε.Σ.Π.Α.).

Στο συγκεκριμένο πλαίσιο οι τομείς παρέμβασης στον τομέα των υποδομών ήταν οι εξής και αναφέρονται συνοπτικά:

- 1) Σιδηροδρομικές μεταφορές (υπεραστικές – επιβατικές και εμπορευματικές)
- 2) Αστικές συγκοινωνίες (Εντός Αττικής και Εκτός Αττικής)
- 3) Αεροπορικές μεταφορές
- 4) Εμπορευματικές μεταφορές (Υπεραστικές συνδυασμένες μεταφορές, Εμπορευματικά Κέντρα)
- 5) Οδική Ασφάλεια (Σχολές Οδηγών, πληροφόρηση μέσω των ΜΜΕ, κλπ.)
- 6) Οριζόντιες Δράσεις (Κοινωνία της Πληροφορίας, περιβάλλον και ενέργεια, συνδυασμένες μεταφορές, Άτομα με ειδικές ανάγκες, safety – security)

(Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών, 2007-2013:12)

Βασική προτεραιότητα του Αναπτυξιακού Σχεδίου Μεταφορών ήταν η εναρμόνιση αυτού με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και η σύνδεση με τις Ευρωπαϊκές Προτεραιότητες. Οι βασικές αυτές αρχές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δίνονται σε έγγραφα όπως η Λευκή Βίβλος, η ανακοίνωση COM (2005)0299 αλλά και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Οι κύριοι μακροχρόνιοι στόχοι της περιόδου 2000 – 06 στο Σχέδιο Ανάπτυξης στόχευαν στη γενικότερη ανάπτυξη και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς μέσω της ολοκληρωμένης ανάπτυξης και βελτίωσης των βασικών υποδομών μεταφορών.

Αυτοί ήταν:

- Η επέκταση και ποιοτική βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών που παρέχονται στην Ελλάδα.
- Η ανάπτυξη των διεθνών διασυνδέσεων της χώρας για την εξυπηρέτηση της μεταφορικής ζήτησης.
- Η ανάπτυξη των εσωτερικών διασυνδέσεων της χώρας, με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική συνοχή.
- Η βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας στις μεταφορές.
- Η μείωση των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον και η εξοικονόμηση ενέργειας.
- Η ανάδειξη της ταυτότητας των μεγάλων αστικών κέντρων και η ποσοτική και ποιοτική βελτίωση των αστικών και προαστιακών μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Η ενοποίηση των διαφόρων μεταφορικών μέσων σε δίκτυα μεταφορών.

(Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών, 2007-2013:27)

Έπειτα, μετά από αξιολόγηση της παρούσας κατάστασης, ανάλυση SWOT, αξιολόγηση της υφιστάμενης πολιτικής μεταφορών, τα αποτελέσματα των μέχρι τότε πολιτικών και δράσεων αλλά λαμβάνοντας υπόψη και τους προηγούμενους στόχους της περιόδου 2000 – 06 δημιουργήθηκαν οι στόχοι και οι κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης των Μεταφορών 2007-2013. Αυτοί οι στόχοι συνοπτικά είναι οι εξής:

- Συμπλήρωση κενών δικτύων, και μεταφορικών υπηρεσιών
- Μείωση του χρόνου και κόστους μετακίνησης (προσώπων και αγαθών)
- Εξάλειψη σημείων συμφόρησης
- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης
- Εξασφάλιση διαλειτουργικότητας και διατροπικότητας
- Βελτίωση οδικής ασφάλειας

- Μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον
- Εξοικονόμηση ενέργειας και φυσικών πόρων

(Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών, 2007-2013:3-4)

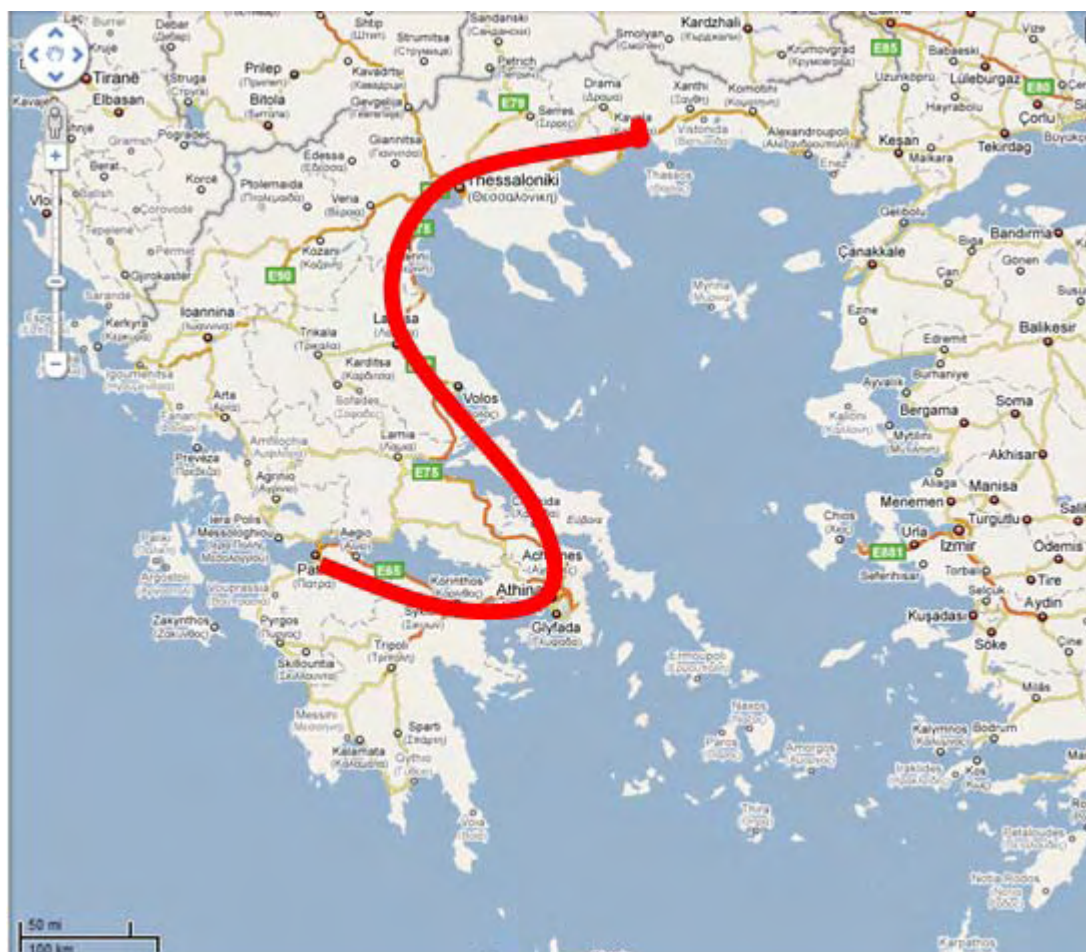
1.3 ΓΕΝΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η Ελλάδα ιστορικά έχει αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό αιγαιοκεντρικά, με αποτέλεσμα ένα πολύπλοκο πλέγμα πόλεων και οικισμών αποικιών γύρω από το Αιγαίο, καθώς και μια αδυναμία συστηματικής συμμετοχής του συνόλου της ελληνικής χερσονήσου λόγω και των γεωμορφολογικών της χαρακτηριστικών με βασικό ζήτημα την διαίρεση της χερσονήσου σε ανατολικό δυτικό μέρος από το ευρύτερο πλέγμα της οροσειρά της Πίνδου (Σκάγιαννης, 2009).

Στην νεότερη ιστορία παρά την αλλαγή στην προτίμηση των μεταφορών το Αιγαίο άρχισε να χάνει την κυριαρχία του αλλά οι πόλεις που βρίσκονταν στην περίμετρό του αναπτύχθηκαν σημαντικά δημιουργώντας έτσι σταδιακά τον άξονα S. Στη μορφή αυτή ανάπτυξης προστέθηκαν και τα σημαντικά έργα Τρικούπη του 19ου και 20ου αιώνα, κυρίως τα σιδηροδρομικά τα οποία προσανατολίστηκαν κυρίως προς το Αιγαίο ενώ άρχισε να περιλαμβάνονται της Πελοποννήσου (Σκάγιαννης, 2009).

Σημαντικό ρόλο στην απεικόνιση και την ύπαρξη σημαντικότερης αναπτυξιακής διαδικασίας γύρω από τον λεγόμενο άξονα S καθ’ όλη την διάρκεια των περιόδων έπαιξε και η μορφολογία του ελλαδικού χώρου, τα φυσικά εμπόδια αλλά και τα φυσικά πλεονεκτήματα της κάθε περιοχής όπως η ύπαρξη σημαντικών εκτάσεων πεδιάδων. Ακόμη μια σειρά από πολλούς παράγοντες ισχυροποίησε την πόλωση και αύξησε την δυναμικότητα των πόλεων γύρω από το λεγόμενο S, εξαιρώντας πολλές δυναμικές πόλεις. Επίκεντρο και ισχυρότερος πόλος στο συγκεκριμένο S αποτελεί η Αθήνα με δεύτερο πόλο σε δυναμικότητα την Θεσσαλονίκη. Ο άξονας αυτός ξεκινά από την Πάτρα και μέσω Αθήνας, Λάρισας – Βόλου, Θεσσαλονίκης, καταλήγει στην Καβάλα.

Εικόνα 1: Ο αναπτυξιακός άξονας S



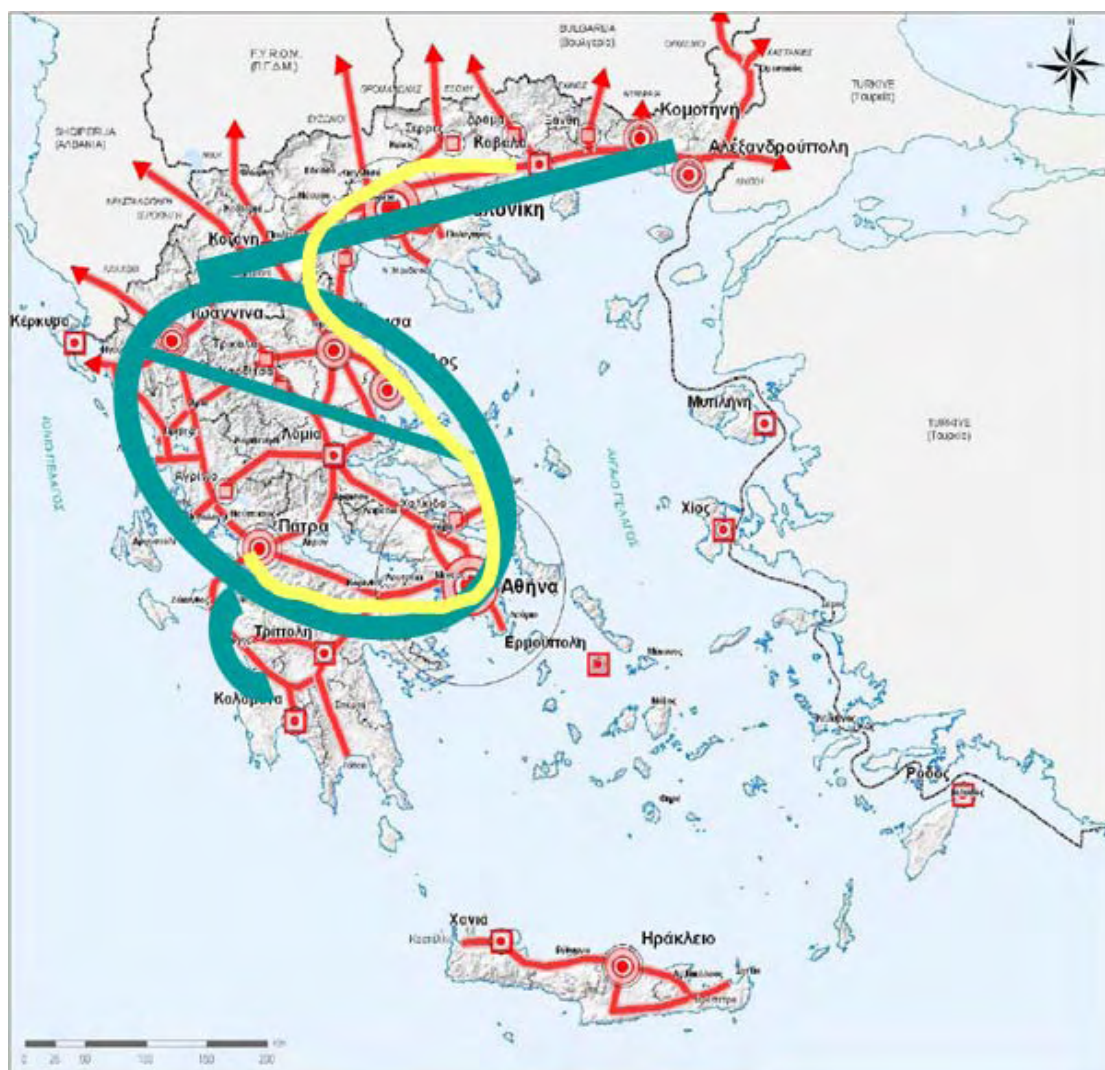
Πηγή: Σκάγιαννης, 2009

Παρά ορισμένες προσπάθειες οι περιφερειακές ανισότητες στην Ελλάδα είχαν διογκωθεί με το πέρασμα του χρόνου, χωρίς να καταστεί εφικτό να μειωθούν παρά ορισμένες περιόδους όπου παρέμειναν στάσιμες. Στο δίκτυο αυτό το οποίο διατρέχεται από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας αλλά και τον βασικό αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ βρίσκονται πόλεις με τα σημαντικότερα οικονομικά ποσοστά και δείκτες. Δημιουργείται μια πόλωση και μία διαφοροποίηση της χώρας σε πολλά επίπεδα μεταξύ του άξονα S και της υπόλοιπης χώρας.

Η έντονη αυτή περιφερειακή ανισότητα του κύριου κορμού του ελληνικού χώρου γιγαντώθηκε με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών αγώνων, οι οποίοι περιλάμβαναν ένα πακέτο σημαντικών έργων υποδομής μεν, αλλά διογκώνοντας το ήδη υπάρχον πρόβλημα δε, δημιουργώντας έντονη πόλωση. Στο σημείο αυτό εισέρχεται η λογική σχεδιασμού εκτός του άξονα S με εναρκτήρια έργα τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου άλλα

και τον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας, ο οποίος δημιούργησε σημαντικά ποσοστά σύγκλισης στο Βόρειο κομμάτι της Ελλάδος. Στο πλαίσιο αυτής της λογικής ανάπτυξης επέρχεται μια σειρά από έργα όπως η Ιόνια Οδός που εμείς διαπραγματευόμαστε στην παρούσα εργασία, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας E65 όπου ενώνει την ΠΑΘΕ στο σημείο της Λαμίας με την Εγνατία Οδό, το Νότιο τμήμα της Ιόνιας Οδού αλλά και ο αυτοκινητόδρομος Ανατολικής Πελοποννήσου. Σε κλίμα συζήτησης βρίσκονται και σιδηροδρομικά έργα επί της Δυτικής Ελλάδας και την Νότιας Πελοποννήσου. Ο συνδυασμός αυτών των έργων θα αλλάξει το υπάρχων αναπτυξιακό S της χώρας δημιουργώντας μια νέα εικόνα, η οποία θα μπορούσε σε γενικές γραμμές να εκφραστεί με το διάγραμμα «σ» (Σκάγιαννης, 2009).

Εικόνα 2: Ο υπό διαμόρφωση άξονας «σ»



Πηγή: Σκάγιαννης, 2009

Αξίζει να σημειωθεί πως είναι σημαντική ευκαιρία να μειωθούν τα μεγάλα περιφερειακά προβλήματα της χώρας, μειώνοντας τις ανισότητες και δίνοντας προοπτικές και για οικονομική ανάπτυξη. Όλα αυτά χρήζουν στρατηγικό σχεδιασμό τόσο σε τοπικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο για προβολή και ενίσχυση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων κάθε περιοχής. Καθοριστικό ρόλο σε αυτό έχει η διοικητική λειτουργία του κράτους ως κινητήριο μοχλός ανάπτυξης σε συνδυασμό με τις μεταφορικές υποδομές.

1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Λαμβάνοντας υπόψη την ιστορική εξέλιξη των μεταφορικών υποδομών στην Ελλάδα, την πόλωση σε συνδυασμό με τον αναπτυξιακό άξονα S, άλλες αδυναμίες περιφερειακής ανάπτυξης και διοίκησης συμπεραίνουμε την πληθώρα προβλημάτων που εντοπίζονται.

Το βασικό πρόβλημα που αναδεικνύεται σήμερα στον ελληνικό χώρο είναι η αδυναμία ανάπτυξης ενός πολύ-κεντρικού συστήματος με σημαντικά και βιώσιμα δημογραφικά και παραγωγικά μεγέθη στην περιφέρεια (Πετράκος – Ψυχάρης, 2004:116). Στην γιγάντωση του προβλήματος αυτού οδήγησε πέρα από τις φυσικές αδυναμίες και τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της Ελλάδος και ο μη κατάλληλος σχεδιασμός της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών και υποδομών στο σύνολό τους.

Στην επίτευξη αυτού του προβλήματος συνεισέφεραν η αδυναμία στη Δημόσια διοίκηση όπως συντονισμός μεταξύ των φορέων, ανεπάρκεια στον προγραμματισμό και άλλα. Ακόμη η εμμονή και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον ανάπτυξης γύρω από τον άξονα S και τους ισχυρούς πόλους της Ελλάδος, η οποία συνδέεται έντονα και με την πολιτική διαχείριση της χώρας.

Πρέπει να τονιστεί πως παρά το ότι οι υποδομές φέρνουν πιο κοντά τις οικονομικές σχέσεις των περιφερειών, αυτό δεν πραγματοποιήθηκε σε αντίστοιχα ελληνικά παραδείγματα με μεγάλη επιτυχία. Είναι φανερό πως οι όποιες δράσεις μείωσης των περιφερειακών ανισοτήτων και άσκησης αναπτυξιακής περιφερειακής δεν θα πρέπει να πραγματοποιείται μόνο από έργα υποδομής ως εργαλείο ανάπτυξης. Χωρίς την ύπαρξη συμπληρωματικών δράσεων πολλές φορές οδηγούμαστε στα αντίθετα αποτελέσματα. Για παράδειγμα, στην κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου, μια

μεγάλης γραμμικής υποδομής, ίσως χωρίς την κατασκευή παράπλευρου οδικού άξονα, κατάλληλες σηματοδοτήσεις, ύπαρξη απαραίτητων στρατηγικά κόμβων, υπάρχει ο κίνδυνος να εμφανιστούν φαινόμενα σήραγγας ή απορρόφησης και αντί να επιτευχθεί περιφερειακή ανάπτυξη μέσω της μείωσης των ανισοτήτων, αυτές θα οξυνθούν.

Καταλήγουμε πώς ο οδικός σχεδιασμός της χώρας δεν ήταν όσο αποτελεσματικός θα μπορούσε να ήταν, μειώνοντας ή ακόμα εξαλείφοντας τα υπάρχοντα προβλήματα. Έτσι θα πρέπει να υπάρξει μια νέα κατεύθυνση σχεδιασμού, διαφοροποιώντας την υπάρχουσα εικόνα του αναπτυξιακού S και εισάγοντας δυναμικά τόσο την Δυτική Ελλάδα όσο και την Βόρειο Ελλάδα.

2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

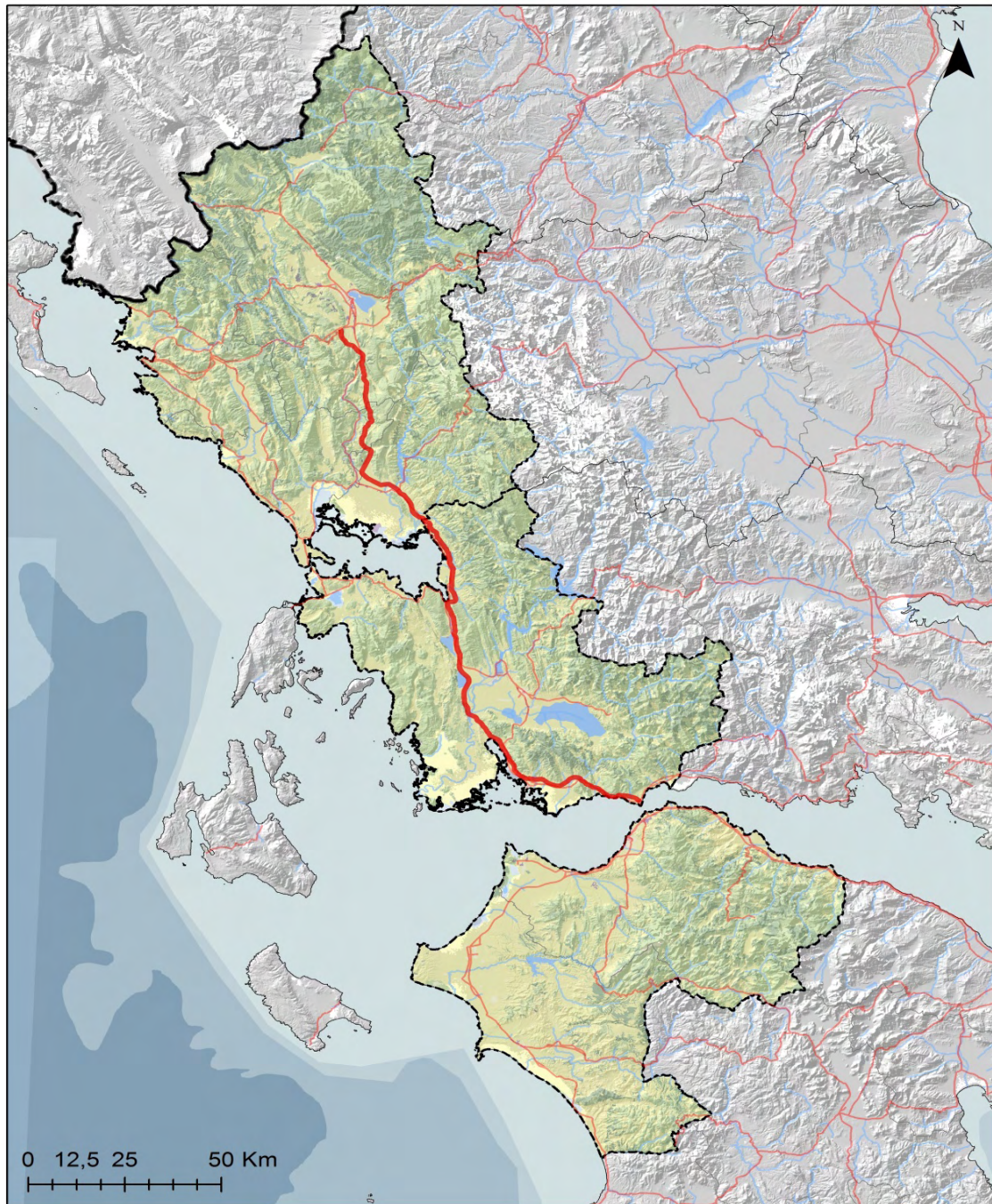
2.1 ΤΟ ΕΡΓΟ

Ο δυτικός άξονας Β – Ν θα αποτελέσει την «ραχοκοκαλιά» της συγκοινωνιακής υποδομής της Δυτικής Ελλάδας. Ο οδικός άξονας Ιόνιας Οδού συνολικού μήκους 375 χλμ. περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα των Συμβάσεων Παραχώρησης και κατά το μεγαλύτερο τμήμα του είχε προγραμματιστεί να ολοκληρωθεί κατά την προγραμματική περίοδο 2007 – 2013 σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας». Εξαίρεση αποτελούν τα τμήματα του Δημοσίου, παράκαμψη Άρτας και παράκαμψη Αγρινίου που υλοποιήθηκαν με χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής II. Ο Δυτικός άξονας χωρίζεται σε Βόρειο και Νότιο τμήμα.

- Το νότιο τμήμα του οδικού άξονα Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, μήκους 167 χλμ, είχε περιληφθεί στο Διαγωνισμό Παραχώρησης του τμήματος του ΠΑΘΕ Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα, αλλά στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης των Συμβάσεων Παραχώρησης θα υλοποιηθεί στο πλαίσιο της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου (2014-2020) ως νέο έργο.
- Το Βόρειο τμήμα Αντίρριο – Α/Κ Εγνατίας αποτέλεσε αντικείμενο ξεχωριστού διαγωνισμού Σύμβασης Παραχώρησης.

Βασικότερο και μεγαλύτερο έργο στον άξονα αυτό αποτελεί η Ιόνια Οδός (Βόρειο Τμήμα). Το συγκεκριμένο έργο θα ξεκινάει από το Αντίρριο και θα ολοκληρώνεται έως την πόλη των Ιωαννίνων στον ανισόπεδο κόμβο Α/Κ της Εγνατίας Οδού στη χθ 196+000. Το έργο έχει ξεκινήσει την κατασκευή του και έχουν ολοκληρωθεί τμήματα του δημοσίου συνολικού μήκους 26,813 χλμ., προϋπήρχε υφιστάμενο τμήμα 10,5 χλμ. ενώ το υπόλοιπο τμήμα του είναι υπό εξέλιξη. Η συγκεκριμένη υποδομή είναι μείζονος σημασίας καθώς θα άρει την συγκοινωνιακή απομόνωση που υφίσταται η Δυτική Ελλάδα σε σχέση με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα, βελτιώνοντας πολλούς αναπτυξιακούς δείκτες και δίνοντας ώθηση στην περιφερειακή πολιτική. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι τα μεγάλα έργα υποδομής τόσο κατά την περίοδο κατασκευής τους όσο και την περίοδο λειτουργίας τους αποτελούν βασικούς μοχλούς αναπτυξιακής ώθησης της οικονομίας, της ποιότητας ζωής, της εμπορικής ικανότητας της χώρας αλλά και της θέσης που αυτή κατέχει στον Ευρωπαϊκό χάρτη.

Εικόνα 3: Βόρειο Τμήμα Ιόνιας Οδού - Δυτικού Άξονα



Πηγή: geodata.gov.gr, ίδια επεξεργασία

2.2 ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ

Η Ιόνια Οδός είναι το μεγαλύτερο κομμάτι του έργου «Αυτοκινητόδρομος Ιόνια Οδός & Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ» καθώς και ένα από τα μεγαλύτερα συγκοινωνιακά έργα που κατασκευάζονται αυτή τη στιγμή στη χώρα. Το αντικείμενο του Έργου είναι η «Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία Εκμετάλλευσης και Συντήρησης του Αυτοκινητοδρόμου Ιόνια Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα», για τριάντα (30) χρόνια σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησής του:

- Αυτοκινητόδρομος «Ιόνια Οδός» μήκους περίπου 196 χλμ., από το Αντίρριο έως τον Α/Κ Εγνατίας.
- Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ, μήκους 172,5 χλμ περίπου, από τον Α/Κ Μεταμόρφωσης έως Σκάρφεια.
- Συνδετήριος Οδού ΠΑΘΕ από το Σχηματάρι έως τη Χαλκίδα μήκους 11 χλμ.

Το έργο χαρακτηρίζεται ως τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN). Εξυπηρετεί τις διεθνείς κυκλοφοριακές πύλες στην Πάτρα, Ηγουμενίτσα και Κακκαβιά όπως και την διαπεριφερειακή κυκλοφορία (Τέρνα, «Τεχνική Έκθεση Νέου Βασικού Σχεδιασμού», 2013:1).

Η συγκεκριμένη υποδομή θα εξυπηρετεί τους Νομούς Αχαΐας, Αιτωλοακαρνανίας, Άρτας, Πρέβεζας, Θεσπρωτίας και Ιωαννίνων βελτιώνοντας έτσι την συγκοινωνιακή συνδεσιμότητα των συγκεκριμένων Νομών αλλά και των αστικών τους κέντρων. Βασικό στοιχείο του έργου αποτελεί το γεγονός ότι θα ενώσει τις δύο πύλες εξόδου της χώρας, το λιμάνι της Πάτρας καθώς και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αλλά και το λιμάνι του Αστακού, συμβάλλοντας έτσι στην εμπορική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδος αλλά και ολόκληρου του Ελλαδικού χώρου. Θα εξυπηρετεί – συνδέει και τρία αεροδρόμια (Άραξος, Άκτιο, Γιάννενα). Επιπλέον τα νησιά του Ιονίου θα άρουν την απομόνωση τους και θα αυξήσουν την προσβασιμότητα τους, παράγοντας μείζονος σημασίας για την οικονομική τους επιβίωση. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί και η μελλοντική ένωση του αυτοκινητόδρομου με ευρωπαϊκούς άξονες εξυπηρετώντας έτσι τις Διεθνείς κυκλοφοριακές ανάγκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι το έργο αυτό θα παρεμβάλει και θα τροποποιήσει την εικόνα της Δυτικής Ελλάδος δημιουργώντας νέες συνθήκες στο χώρο.

2.3 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο αυτοκινητόδρομος Ιόνια Οδός μήκους 196 χλμ. θα αποτελείται από δύο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας καθώς και από λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Το πλάτος του αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα Αντίρριο – Α.Κ. Αμβρακίας είναι 24.5 μ. με μεσαία νησίδα με new jersey και φύτευση ενώ αντίστοιχα στο τμήμα Α.Κ. Αμβρακίας – Εγνατία είναι 22,0 μ. με διπλό new jersey στην μεσαία νησίδα. Οι πλευρικές διαμορφώσεις θα καθοριστούν σύμφωνα με την παρούσα με εφαρμογή των Π.Κ.Ε. (Πρότυπα Κατασκευής Έργου) και λοιπών τεχνικών απαιτήσεων (κανονισμοί , προδιαγραφές κ.λ.π.). Η ταχύτητα μελέτης για το τμήμα Αντίρριο – Α.Κ. Αμβρακίας είναι 110 χλμ./ώρα στα ανοικτά τμήματα και 100 χλμ./ώρα στις σήραγγες ενώ αντίστοιχα στο τμήμα Α.Κ. Αμβρακίας – Εγνατία είναι 100 χλμ./ώρα γενικά (Τέρνα, «Τεχνική Έκθεση Νέου Βασικού Σχεδιασμού», 2013:1).

Το έργο περιλαμβάνει :

1. 19 Κόμβους
 - Α/Κ Αντιρρίου στη χθ 0+800
 - Α/Κ Γαβρολίμνης στη χθ 14+270
 - Α/Κ Ευηνοχωρίου στη χθ 23+300
 - Α/Κ Μεσολογγίου στη χθ 27+530
 - Α/Κ Χαλικίου στη χθ 47+200
 - Α/Κ Άγ. Ηλία στη χθ 51+250
 - Α/Κ Αγγελόκαστρου στη χθ 55+500
 - Α/Κ Ρίγανης στη χθ 60+200
 - Α/Κ Κουβαρά στη χθ 75+500
 - Α/Κ Αμβρακίας στη χθ 84+670
 - Α/Κ Αμφιλοχίας στη χθ 101+260
 - Η/Κ Κομποτίου στη χθ 125+700
 - Α/Κ Άρτας στη χθ 135+400
 - Α/Κ Φιλιπιάδας στη χθ 147+270
 - Η/Κ Αμμότοπου στη χθ 154+230
 - Α/Κ Γοργόμυλου στη χθ 163+110
 - Α/Κ Τερόβου στη χθ 175+700
 - Α/Κ Αβγού στη χθ 187+000
 - Α/Κ Εγνατίας στη χθ 196+000
2. 4 Μετωπικούς & 10 Πλευρικούς Σταθμούς Διοδίων
 - α. Μετωπικοί: - Κλόκοβα- Μεσολόγγι περί τη χθ 10+100
 - Αγγελόκαστρο- Φυτείες περί τη χθ 57+212

- Κομπότι περί τη χθ 122+000
 - Γοργόμυλος- Αβγό περί τη χθ 186+000
 - β. Πλευρικοί: - 2 στον Α/Κ Γαβρολίμνης στη χθ 14+300
 - 2 στον Α/Κ Μεσολογγίου στη χθ 27+530
 - 2 στον Α/Κ Κουβαρά στη χθ 75+500
 - 2 στον Α/Κ Άρτας στη χθ 135+400
 - 2 στον Α/Κ Γοργόμυλου στη χθ 163+110
3. 9 Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών
- Στον Α/Κ Ευηνοχωρίου στη χθ 22+400 στις 2 πλευρές
 - Στην Αμβρακία στη χθ 81+200 στις 2 πλευρές
 - Στην Αμφιλοχία στη χθ 95+500 στη 1 πλευρά (δεξιά)
 - Στη Φιλιππιάδα στη χθ 148+800 στις 2 πλευρές
 - Στο Επισκοπικό στη χθ 189+600 στις 2 πλευρές
4. 3 Κέντρα Εκμετάλλευσης και Συντήρησης
(Κτίρια Συντήρησης, Πυροσβεστικής και Αστυνομίας)
- Στον Α/Κ Μεσολογγίου στη χθ 26+900
 - Στον ΣΕΑ Αμφιλοχίας στη χθ 95+500
 - Στον ΣΕΑ Φιλιππιάδας στη χθ 148+800
5. 4 Σήραγγες
- Σήραγγα Μακύνειας μήκους 542 μ στη χθ 4+000
 - Σήραγγα Κλόκοβας μήκους 2950 μ στη χθ 6+380
 - Σήραγγα Καλυδώνας μήκους 1200 μ στη χθ 24+020
 - Σήραγγα Αμπελιάς μήκους 900 μ στη χθ 192+000
6. 12 Γέφυρες > 50 μ.
- Γέφυρα μήκους >300 μ. στη χθ 118+304
- Γέφυρα μήκους 430 μ. στη χθ 166+508
- Γέφυρα μήκους 280 μ. στη χθ 183+482
- Γέφυρα μήκους 254 (δ) & 259 μ. (α) μ. στη χθ 19+300
- Γέφυρα μήκους 252 μ. στη χθ 158+120
- Γέφυρα μήκους 210 (δ) & 260 μ. (α) στη χθ 9+600
- Γέφυρα μήκους 175 μ. στη χθ 171+457
- Γέφυρα μήκους 141,5 μ. στη χθ 124+260
- Γέφυρα μήκους 105 μ. στη χθ 162+354
- Γέφυρα μήκους 105 μ. στη χθ 167+260
- Γέφυρα μήκους 67.5 (δ) & 102 μ. (α) στη χθ 3+850
- Γέφυρα μήκους 50 μ. στη χθ 100+598
- 10 γέφυρες ή πλατιές κάτω διαβάσεις μήκους < 50 μ.

Ο Αυτοκινητόδρομος περιλαμβάνει επίσης άνω & κάτω διαβάσεις, τοίχους αντιστήριξης, οχετούς διευθέτησης, χώρους στάθμευσης και ανάπαυσης κλπ. (Τέρνα, «Τεχνική Έκθεση Νέου Βασικού Σχεδιασμού», 2013:2-3).

Σύμφωνα με την «Έκθεση Οδοστρωμάτων Ιόνιας Οδού», ο υπολογισμός των οδοστρωμάτων, εκτός των τμημάτων που ήδη έχουν κατασκευαστεί από το Δημόσιο και η μελέτη τους έγινε από ανεξάρτητο μηχανικό ακολουθεί τις αρχές των αναλυτικών μεθόδων υπολογισμού οδοστρωμάτων και ειδικότερα τη γαλλική μέθοδο υπολογισμού των οδοστρωμάτων όπως αυτή αναφέρεται στο γαλλικό εγχειρίδιο υπολογισμού – τεχνικές οδηγίες, “French Design Manual for Pavement Structures”, Guide Technique, LCPC-SETRA. Η μέθοδος αυτή βασίζεται στις ακόλουθες παραμέτρους:

- Ο Μέσος Δείκτης Φθοράς λαμβάνεται ίσος προς 0,8
- Εκτίμηση του ποσοστού διακύβευσης των πρώτων 10 ετών της ζωής υπολογισμού του οδοστρώματος
- Φθορά του οδοστρώματος τον δέκατο χρόνο λειτουργίας του
- Δείκτης κυκλοφορίας λωρίδας σχεδιασμού 90%

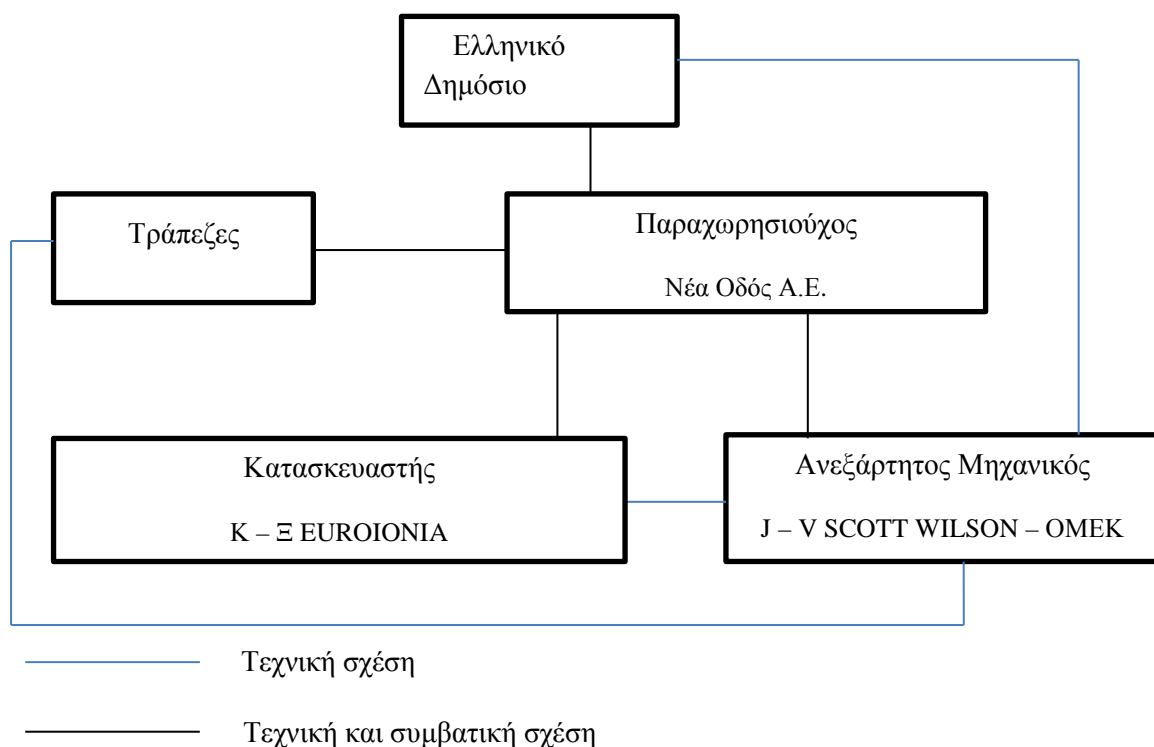
Ο τύπος του οδοστρώματος θα είναι ένα εύκαμπτο οδόστρωμα το οποίο θα αποτελείται από 3 γενικές στρώσεις. Αυτές θα είναι : στρώση έδρασης, στρώση ασύνδετων αμμοχαλίκων και στρώση ασφαλτομίγματος (OMEGA S.A., «Έκθεση Οδοστρωμάτων Ιόνιας Οδού», 2010:3-4).

2.4 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Παραδοσιακά, η χρηματοδότηση και κατασκευή των έργων υποδομής αποτελεί υπόθεση του Δημοσίου, το οποίο αναλαμβάνει την κατασκευή και αξιοποίηση της υποδομής χρησιμοποιώντας κονδύλια από τον κρατικό προϋπολογισμό μέσω του ταμείου Δημοσίων επενδύσεων. Τα τελευταία χρόνια και στην Ελλάδα έχουμε εμπλοκή τόσο του Δημοσίου τομέα όσο και του ιδιωτικού για την αποπεράτωση αλλά και την ολοκλήρωση των έργων αυτών. Σημαντικό ρόλο στην συμβολή αυτή λαμβάνουν και οι σύγχρονες οικονομικές συγκυρίες με τους γενικότερους δημοσιονομικούς περιορισμούς. Έτσι όλο και συχνότερα έχουμε την εξασφάλιση πόρων μέσω της Σύμβασης Παραχώρησης και την αξιοποίηση των δανείων από ιδιωτικούς φορείς. «Η εμπειρία από συγχρηματοδοτούμενα έργα στην Ελλάδα και

στο εξωτερικό έχει επιδείξει ότι η μέθοδος παραχώρησης επιταχύνει την κατασκευή ενός συγκοινωνιακού έργου δίχως να απαιτεί τη δέσμευση κρατικών κονδυλίων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε άλλους λιγότερο ελκυστικούς για έναν επενδυτή τομείς. Επιπλέον, το κράτος διατηρεί τη δυνατότητα μη επιβολής νέας φορολογίας, εφόσον την κατασκευή του έργου καλούνται να πληρώσουν οι χρήστες της υποδομής μέσω της καταβολής τελών χρήσης (π.χ. διόδια)» (Κ. Πετρουτσάτου, 2012:2).

Εικόνα 4: Οργανόγραμμα έργου παραχώρησης



Πηγή: <http://www.neaodos.gr>, Νέα Οδός Α.Ε.

Στην εικόνα 4 παρουσιάζεται η οργανωτική δομή του έργου παραχώρησης. Αρχικά πραγματοποιείται πρόσκληση ενδιαφέροντος από το Ελληνικό Δημόσιο. Έπειτα έχουμε επιλογή προσωρινού αναδόχου μετά από αξιολόγηση των προσφορών, σύμφωνα με διάφορες οικονομικές παραμέτρους. Αφού συναφθούν οι δανειακές συμβάσεις έχουμε την έναρξη παραχώρησης του έργου.

Στα τέλη του 2006 κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού τη μελέτη, το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση του έργου Παραχώρησης «Ιόνια Οδός» ανέλαβε η εταιρία Νέα Οδός με βασικό προϋπολογισμό που φτάνει τα 1,075 δις ευρώ και το συνολικό κόστος στα 1,392 δις ευρώ. Στο

συνολικό κόστος περιλαμβάνονται επιπλέον οι τόκοι κατασκευαστικής περιόδου, το κόστος λειτουργίας κατά την κατασκευή κ.α.. Σύμφωνα με τα όσα ορίζει η σύμβαση παραχώρησης η χρηματοδότηση θα γίνει:

- Με κεφάλαια του Δημοσίου (συμπεριλαμβανομένων των κεφαλαίων της Ε.Ε.) ύψους 330 εκατ. ευρώ.
- Με ιδία κεφάλαια ύψους περίπου 192,23 εκατ. ευρώ.
- Με τραπεζικά κεφάλαια 662 εκατ. ευρώ περίπου.

(http://www.neaodos.gr/Default.aspx?a_id=1507, Σύμβαση Παραχώρησης, 2007:87)

Εν σχέση με τα ποσοστά χρηματοδότησης, για το έργο «Ιόνια Οδός» σύμφωνα με την Σύμβαση Παραχώρησης η συμμετοχή του Δημοσίου αγγίζει το 27,87 %, τα κύρια δάνεια φτάνουν το 55,91 % ενώ τα ιδία κεφάλαια φτάνουν το 16,22 % με το μετοχικό κεφάλαιο και το δευτερογενές χρέος να αποτελούν το 6,33 % και 9,88 % αντίστοιχα. Προκύπτει σύμφωνα με την διεθνή εμπειρία των Συμβάσεων Παραχώρησης ότι τα έργα που έχουν αυξημένα έσοδα από διόδια κατά την κατασκευαστική περίοδο έχουν μικρότερο κόστος δανεισμού και μικρότερη συμμετοχή του δημοσίου (Κ. Πετρουτσάτου, 2012:12). Παρακάτω παρατίθενται πίνακες με τις συμβατικές λεπτομέρειες του έργου αλλά και με τους Αναδόχους, ανεξάρτητους μηχανικούς και τράπεζες της ΣΠ.

Πίνακας 1: Συμβατικές Λεπτομέρειες Έργου

Ενέργεια	Ημερομηνία
Υποβολή προσφοράς Παραχωρησιούχου στο Υπουργείο	14/02/2006
Υπογραφή συμφωνητικού μελών Κατασκευαστικής Κοινοπραξίας	14/12/2006
Υπογραφή σύμβασης Παραχωρησιούχου & Κ/Ε EUROIONIA	19/12/2006
Ήμερ/νία υπογραφής Σύμβασης Παραχώρησης	19/12/2006
Νομοθετική κύρωση Σύμβασης από Βουλή	16/04/2007
Ήμερ/νία έναρξης Παραχώρησης	19/12/2007
Πέρασ περιόδου Μελέτης & Κατασκευής	31/12/2013
Διάρκεια έργου	72 μήνες
Προϋπολογισμός έργου	925,000,000 €
Ήμερ/νία έναρξης υπολογισμού αναθεώρησης (Δείκτη τιμών καταναλωτή)	14.02.2006

Πηγή: Τεχνική Έκθεση Νέου Βασικού Σχεδιασμού

Σύμφωνα με τον κυρωτικό νόμο Ν.3555/07 (ΦΕΚ Α'81) μέγιστη παράταση προθεσμίας κατασκευής δίνεται σε 21,6 μήνες, από τα ημερομηνία περαίωσης κατασκευής σε 93,6 μήνες, δηλαδή έως 19/9/2015 και τέλος περίοδος παραχώρησης έως 18/12/2037 δηλαδή 30 χρόνια.

Οι ανάδοχοι του έργου παρουσιάζονται στον πίνακα 2 ο οποίος παρατίθεται παρακάτω, δείχνοντας μαζί και το πλήθος των τραπεζών που συμμετέχουν στη Σύμβαση Παραχώρησης του έργου. Στην ανώνυμη εταιρία παραχώρησης συμμετέχουν πέντε κατασκευαστικές εταιρίες, ενώ οι τράπεζες της Σύμβασης Παραχώρησης είναι 14, από τις οποίες 8 ελληνικές με ποσοστό συμμετοχής 57,6% και 6 ξένες με ποσοστό συμμετοχής 42,4%.

Πίνακας 2: Ανάδοχοι, Κ/Ξ, Ανεξάρτητοι Μηχανικοί και Τράπεζες ΣΠ

ΣΠ	ΑΝΑΔΟΧΟΙ / ΜΕΤΟΧΟΙ	ΜΕΛΗ Κ/Ξ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ (ΑΜ)	ΤΡΑΠΕΖΕΣ
ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ	ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ CINTRA CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE SA (ΜΑΔΡΙΔΗ) (33,34%)	Κ/Ξ: EURO - IONIA FERROVIAL 33,33% DRAGADOS 33,33% ΤΕΡΝΑ 33,33%	BANCA INFRAESTRUTTURE
ΤΡΑΠΕΖΕΣ 6 ΞΕΝΕΣ 42,40% 8 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ 57,60%	ΓΕΚ ΑΕ (33,33%)	ΑΜ Κ/Ξ: Scott Wilson Ltd - OMEK ΑΕ	BANCO SANTANDER (LONDON)
	IRIDIUM CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS SA (ΜΑΔΡΙΔΗ) (1,33%)		BBVA
	ACS (23%) DRAGADOS SA (ΜΑΔΡΙΔΗ) (9%)		CAJA AHORROS Y MONTE DE PIEDAD
			FORTIS BANK
			INSTITUTO DE CREDITO OFICIAL
			AGRICULTURAL BANK OF GREECE
			BANK OF ATTICA
			EFG EUROBANK ERGASIAS S.A.
			EMPORIKI BANK OF GREECE
			GENERAL BANK OF GREECE S.A.
			MILLENIUM BANK S.A.
			NATIONAL BANK OF GREECE
			PIRAEUS BANK S.A.

Πηγή: Συγκριτική παρουσίαση των εν εξελίξει Συμβάσεων Παραχώρησης στην Ελλάδα

2.5 ΠΡΟΟΔΟΣ ΈΡΓΟΥ

Το έργο διαιρείται σε Γεωγραφικές Ενότητες σύμφωνα με τις παρακάτω κατηγορίες όπως ορίζεται στη σύμβαση της ΕΥΔΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ και του Παραχωρησιούχου, ως εξής:

- Νέα Τμήματα Παραχωρησιούχου
- Υφιστάμενα Τμήματα του Έργου Παραχώρησης
- Νέα Τμήματα Δημοσίου, που κατασκευάζονται με ευθύνη και Δαπάνες του Δημοσίου και θα παραδοθούν για Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση στον Παραχωρησιούχο, όπως ρυθμίζεται στην Σύμβαση Παραχώρησης

2.5.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Νέα Τμήματα Δημοσίου

Σύμφωνα με την Σύμβαση Παραχώρησης, το σύνολο του έργου «Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία Εκμετάλλευσης και Συντήρησης του Αυτοκινητοδρόμου Ιόνια Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετήριο κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα» διαιρείται σε σαράντα τρεις (43) γεωγραφικές ενότητες (ΓΕ) από τις οποίες πέντε εξ αυτών αποτελούν τμήματα του Δημοσίου (Τέρνα, «Τεχνική Έκθεση Νέου Βασικού Σχεδιασμού», 2013:3).

Τα τμήματα αυτά μετά την ολοκλήρωσή τους παραδόθηκαν στον Παραχωρησιούχο, όπως ορίζει η Σ.Π. για να προχωρήσει στις συμπληρωματικές εργασίες που αφορούν στη λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου. Ακολουθεί πίνακας με τα συγκεκριμένα τμήματα του Δημοσίου. Τελευταίο τμήμα προς παράδοση αποτέλεσε η παράκαμψη Άρτας.

Πίνακας 3: Νέα τμήματα έργου από το Δημόσιο

ΓΕ	ΤΜΗΜΑ (Χ.Θ.)	ΜΗΚΟΣ	ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΠΟ ΔΗΜΟΣΙΟ
14 N/Δ	Παράκαμψη Αγρινίου ΙΟΝΙΑ Χ.Θ. 55+600 -76+272	20,672	Υλοποιήθηκε
19 N/Δ	Παράκαμψη Άρτας ΙΟΝΙΑ Χ.Θ. 129+053 -135+200	6,147	Υλοποιήθηκε
41 N/Δ	Λόγγος – Αγ. Κωνσταντίνος ΠΑΘΕ Χ.Θ. 160+393 -171+693	11,300	Υλοποιήθηκε
42 N/Δ	Αγ. Κωνσταντίνος - Καμένα Βούρλα - Σκάρφεια ΠΑΘΕ Χ.Θ. 171+693 – 181+480	9,787	Υλοποιήθηκε
43 N/Δ	Σχηματάρι – Χαλκίδα ΠΑΘΕ	11,000	Υλοποιήθηκε

Πηγή: Τεχνική Έκθεση Νέου Βασικού Σχεδιασμού

Από τα συγκεκριμένα έργα δύο αποτελούν τμήματα του Δυτικού Άξονα – Ιονία Οδός, η παράκαμψη Άρτας (ΓΕ 19N/Δ) καθώς και η παράκαμψη Αγρινίου (ΓΕ 14 N/Δ).

Υφιστάμενα Τμήματα του Έργου Παραχώρησης

Υφιστάμενα τμήματα του Έργου Παραχώρησης που έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν με ευθύνη και δαπάνη του Ελληνικού Κράτους αλλά και συμμετοχή προγραμμάτων της Ε.Ε. αποτελούν τμήμα της παράκαμψης Άρτας συνολικού μήκους 10,5 χλμ (ΓΕ 20Υ) και τμήμα της παράκαμψης Αγρινίου συνολικού μήκους 13,5 χλμ.

Η παράκαμψη Άρτας

Το τμήμα αυτό αποτελεί ένα από τα δύο ολοκληρωμένα πλέον τμήματα της Ιόνιας Οδού συνολικού μήκους περίπου 17 χλμ. (ΧΘ 128 – ΧΘ 146), δηλαδή από τον Κόμβο Σελλάδων – Αγ. Δημήτριος – Παράκαμψη Άρτας – Φιλιπιάδα.. Η ολοκλήρωση του έργου περιλαμβάνει τον Α/Κ Άρτας καθώς και την σύνδεση της Ιόνιας Οδού με την Ε.Ο Άρτας – Τρικάλων, παράπλευρο οδικό δίκτυο πρόσβασης, έργα ηλεκτροφωτισμού, αποχέτευσης καθώς και γέφυρες. Το πρώτο κομμάτι του συγκεκριμένου τμήματος κατά την δημιουργία της Σύμβασης Παραχώρησης αποτελούσε υφιστάμενο τμήμα μήκους 10,5 χλμ. καθώς είχε παραδοθεί στην κυκλοφορία ήδη από το 2003 και αποτελεί την ΓΕ 20Υ (Αγ. Δημήτριος – Παράκαμψη Άρτας – Φιλιπιάδα). Το 2008 παραδόθηκε το τμήμα Κόμβος Σελλάδων – Αγ. Δημήτριος ενώ μόλις στις 22 Νοεμβρίου 2013 παραδόθηκε ο Α/Κ Άρτας (<http://www.yme.gr/?aid=3838&tid=21>).

Η παράκαμψη Αγρινίου

Η ευρεία παράκαμψη του Αγρινίου αποτελείται από δύο τμήματα συνολικού μήκους 34 χλμ. Το πρώτο κομμάτι (Κεφαλόβρυσο - Αγγελόκαστρο) μήκους 13,5 χλμ. είχε ήδη κατασκευαστεί με συγχρηματοδότηση του Β' και Γ' κοινοτικού πλαισίου στήριξης. Το επόμενο τμήμα (Κόμβος Αγγελόκαστρου – Κόμβος Κουβαρά) που βρίσκεται στη ΧΘ55+600 – ΧΘ76+272 συνολικού μήκους 20,6 χλμ. παραδόθηκε μαζί με το προηγούμενο τμήμα το 2009. Το τμήμα αυτό περιλαμβάνει γέφυρα μήκους 690μ. στον Αχελώο, κοιλαδογέφυρα μήκους 140μ. στην περιοχή Αγγελόκαστρου και πλήθος μικρών και μεγάλων τεχνικών απαραίτητων για την αποκατάσταση του τοπικού δικτύου και την αποχέτευση της περιοχής, παραλλήλων και εγκάρσιων οδικών έργων, οδοστρωσίας και ασφαλικών, σήμανσης, Η/Μ και πρασίνου καθώς και την κατασκευή των Ανισόπεδων Κόμβων Ρίγανης και Κουβαρά (<http://www.ypodomes.com>).

2.5.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Νέα Τμήματα Παραχωρησιούχου

Τα τμήματα αυτά ορίζονται ως εξής:

- Ιόνια Οδός / Αντίρριο – Αγρίνιο Νότιο άκρο Παράκαμψης Αγρινίου 42,9 χλμ. (ΓΕ 1N έως 13N) και ολοκλήρωση ημιτελούς τμήματος παράκαμψης Αγρινίου μήκους 13,0 χλμ.. Στην περιοχή της Μακύνειας η λύση που εφαρμόζεται είναι με σήραγγα σύμφωνα με την χάραξη που περιλαμβάνεται στην Μ.Π.Ε. ως λύση Λ – Α.
- Ιόνια Οδός / Βόρειο άκρο Παράκαμψης Αγρινίου (Κουβαράς) – Αρχή Παράκαμψης Άρτας (Κομπότι) 53,0 χλμ. (ΓΕ 15N έως 18N).
- Ιόνια Οδός / Πέρας Παράκαμψης Άρτας – Εγνατία Οδός 50,0 χλμ. (ΓΕ 21N έως 23N) με έργα Α' Φάσης στον Α.Κ. Εγνατίας.

(IONIA A.E., «Έκθεση εξαμηνιαίας προόδου για την εφαρμογή των περιβαλλοντικών ορών κατά τη διάρκεια της κατασκευής», Α' Εξάμηνο 2013:6)

Για την ολοκλήρωση των τμημάτων αυτών αλλά και το πέρας της Ιόνιας Οδού έχουν στηθεί και λειτουργούν 4 εργοτάξια από το Νότιο άκρο έως την πόλη των Ιωαννίνων. Πιο συγκεκριμένα τα τμήματα αυτά είναι:

- 1) Εργοτάξιο «Ευήνος» (XΘ0-XΘ76,7): Βρίσκεται στο νότιο τμήμα του έργου και το οποίο είναι υπεύθυνο για την κατασκευή του τμήματος της Κλόκοβας όπου θα κατασκευαστεί και το η μεγαλύτερη σήραγγα ολόκληρου του έργου.
- 2) Εργοτάξιο «Ανισόπεδος Κόμβος Αμβρακίας» (XΘ76,7-XΘ145,7): Είναι το κεντρικό τμήμα και ίσως το πιο σημαντικό. Ενώνει την Ιόνια Οδό με τον επίσης υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομο Άκτιο-Αμβρακία. Θα κατασκευαστεί μεταξύ άλλων ο ανισόπεδος κόμβος Αμβρακίας, η γέφυρα Μενιδίου στην περιοχή Σύκουλα.
- 3) Εργοτάξιο «Φιλιπιάδας» (XΘ145,7-XΘ170): Πρόκειται για ένα μικρότερο τμήμα που λόγω του ορεινού ανάγλυφου κρίθηκε απαραίτητο. Εδώ θα κατασκευαστούν τεχνικά έργα όπως σήραγγες και γέφυρες.
- 4) Εργοτάξιο «Επισκοπικού» (XΘ170-XΘ190): Το βορειότερο τμήμα του αυτοκινητόδρομου που «κουμπώνει» με τον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού στην νότια είσοδο της πόλης των Ιωαννίνων. Εδώ θα έχουμε ακόμα μεγαλύτερα τεχνικά έργα και θεωρείται το δυσκολότερο από όλα τα τμήματα που θα κατασκευαστούν (<http://www.ypodomos.com>).

3. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ

Εκτός από την απλή καταγραφή του συγκεκριμένου οδικού άξονα σημειώνεται ως σημαντική και η χωροταξική αναφορά αυτού τόσο στα πλαίσια σχεδιασμού της χώρας (εθνικό και περιφερειακά) όσο και στον ευρύτερη ευρωπαϊκή ένταξη. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται αντιληπτή η θέση και ο ρόλος της Ιόνιας Οδού σε ένα ευρύτερο πλαίσιο χώρου και ροών αλλά και σε συνδυασμό με τους στόχους των συγκεκριμένων αυτών πλαισίων. Για κάθε κριτική προσέγγιση ενός έργου υποδομής θα πρέπει να υπάρχει μια σφαιρική κατανόηση του περιβάλλοντος χώρου του έργου, με σκοπό μια ορθή επιστημονική ανάλυση και έρευνα.

3.1 ΈΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΤΥΟ

Εκτός από την χωροταξική αναφορά και ένταξη του έργου στο Εθνικό αλλά και τα Περιφερειακά πλαίσια της χώρας, λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδος και της ένταξης της στην γεωγραφική και διοικητική Ευρώπη, αναφορά της συγκεκριμένης οδικής υποδομής πραγματοποιείται και σε Ευρωπαϊκά πλαίσια και σχεδιασμούς. Κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί μια γενική ιστορική διαδρομή για την πολιτική των ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

3.1.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Αρχικά τα Συμβούλια του Στρασβούργου και του Δουβλίνου το 1990 κατέληξαν σε ένα κείμενο «Προς τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα για ένα Κοινοτικό Πρόγραμμα Δράσης», το οποίο παρά το ότι είχε όλα τα απαραίτητα στοιχεία για ένα Διευρωπαϊκό Δίκτυο υστερούσε από νομικής πλευράς. Σημαντικό γεγονός αποτέλεσε το 1992 η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου πραγματοποιήθηκε η αρχή της συζήτησης περί ευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς με αυξημένη βαρύτητα, δίνοντας έμφαση στην ανάπτυξη δικτύων μεταφορών, ενέργειας και τηλεπικοινωνιών. Το 1993 ιδρύονται δύο ομάδες, μία για τα δίκτυα μεταφορών και μεταφοράς ενέργειας και μία για τα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα. Αυτές είναι η ομάδα του Christophersen και η ομάδα του Bangemann αντίστοιχα. Την ίδια εποχή αναγνωρίζονται και τα Δυτικοευρωπαϊκά Δίκτυα ως ένας στρατηγικής σημασίας παράγοντας για την ανάπτυξη (Π.Τσαχουρίδης, 2006:4-7).

Σημαντικό γεγονός αποτελεί και η έκδοση της «Λευκής Βίβλου» (Λευκή Βίβλος «Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα, Απασχόληση», 1993) με τίτλο «Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα, Απασχόληση» το 1993 όπου τονίζεται ο ρόλος των ευρωπαϊκών δικτύων με την ανάπτυξη της απασχόλησης είτε άμεσα με την απασχόληση επί της κατασκευής αυτών είτε με την μεταγενέστερη αύξηση της απασχόλησης λόγω της οικονομικής ανάπτυξης από την ορθή επιρροή των υποδομών στο χώρο. Έπειτα είχαμε μια σειρά από διεργασίες πάνω στον τομέα των υποδομών, όπου το 1996 έχουμε την απόφαση 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου πάνω στις κατευθυντήριες γραμμές ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Δικτύου μεταφορών με τις κοινοτικές οδηγίες και ήταν ζωτικής σημασίας. Το 2000 έχουμε την Agenda 2000, το οποίο ήταν ένα υψηλής κλίμακας οικονομικό σχέδιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με προβλέψεις για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Η απόφαση 1692/96/EK αναδιατυπώθηκε για λόγους σαφήνειας με την απόφαση αριθ. 661/2010/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου η οποία και αναδιατυπώθηκε με την απόφαση 1315/2013/EK περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (Π.Τσαχουρίδης, 2006:8-10).

3.1.2 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΔΙΚΤΥΩΝ

Το Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (PAN – European Transport Network) αποτελείται από τις εξής παρακάτω κατηγοριοποιήσεις δικτύων :

- Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (Trans European Transport Network), το οποίο έχει ως χώρο αναφοράς την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Δίκτυο TINA, που αποτελείται από δέκα διαδρόμους καθώς και από μερικές επιμέρους συνδέσεις στις νέες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Δέκα Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους Μεταφορών, που βρίσκονται στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (XKAE) και στις νέες ανεξάρτητες χώρες (New Independent States – NIS).
- Τέσσερις Πανευρωπαϊκές Περιοχές Μεταφορών (Pan – European Transport Areas – PETrAs) που καλύπτουν παράκτιες περιοχές.
- Τις Ευρώ – Ασιατικές Συνδέσεις (Euro – Asian Link) γνωστές και ως TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia). (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2005:2)

3.1.3 ΔΙΚΤΥΟ (TEN – T)

Το δίκτυο διευρωπαϊκών μεταφορών αποτελεί όργανο για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως αυτές αναφέρονται στην στρατηγική Ευρώπη 2020 και στην «Λευκή Βίβλο». Πιο συγκεκριμένα το δίκτυο TEN – T αφορά τα δίκτυα εσωτερικών πλωτών οδών, των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, των θαλάσσιων λιμένων, των αερολιμένων, τα δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών, τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας για όλα τα μέσα μεταφοράς και πληθώρα άλλων λειτουργιών.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο Άρθρο 4 στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπ αριθμόν 1315/2013/EK «Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ενισχύει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ένωσης και συμβάλει στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, ο οποίος είναι αποτελεσματικός και βιώσιμος, αυξάνει τα οφέλη για τους χρήστες του και στηρίζει την χωρίς αποκλεισμούς μεγέθυνση». Στόχος λοιπόν του Διευρωπαϊκού Δικτύου μεταφορών είναι να εξασφαλίσει πολυτροπικές μεταφορές και όσο τον δυνατόν πιο αποτελεσματικές έτσι ώστε να συμβάλει στην ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής. Θα πρέπει να επιτυγχάνεται ο καλύτερος δυνατός τρόπος μετακίνησης προσώπων και εμπορευμάτων για την οικονομική μεγέθυνση σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον αλλά και με παγκόσμιες προοπτικές συνεργασίας. Σε αυτό το πλαίσιο σχεδιασμού απαιτείται και η υψηλής κλίμακας συνεργασία μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών για την επίτευξη ενός ενιαίου στόχου και την κοινή αξιοποίηση των πόρων ανάπτυξης αλλά και με έργα προς τρίτες χώρες. Μάλιστα σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να υλοποιηθούν στην πλειονότητα τους οι στόχοι του προγράμματος έως το 2050 (Επίσημη Εφημερίδα ΕΕ, 1315/2013:2-8).

Το δίκτυο διευρωπαϊκών μεταφορών διαρθρώνεται σε δύο επίπεδα, το πρώτο επίπεδο είναι το κεντρικό δίκτυο και το άλλο είναι το εκτεταμένο δίκτυο. Το κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να ολοκληρωθεί έως το 2030 και αποτελεί το βασικό σκελετό ανάπτυξης ενός βιώσιμου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών. Όπως αναφέρεται στην Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Θα πρέπει να επιτρέψει την επικέντρωση της ενωσιακής δράσης στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, κόμβους συνδυασμένων μεταφορών και νευραλγικά σημεία

συμφόρησης, εξυπηρετώντας τον στόχο που περιγράφεται στη Λευκή Βίβλο...» (Επίσημη Εφημερίδα ΕΕ, 1315/2013:2). Το κεντρικό δίκτυο αποτελείται από τα σημαντικά στρατηγικά τμήματα και επικαλύπτει το εκτεταμένο δίκτυο. Για το εκτεταμένο δίκτυο αναφέρεται: «Το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να είναι ένα ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών που να εξασφαλίζει την προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων, νησιωτικών και άκρως απόκεντρων περιοχών...» (Επίσημη Εφημερίδα ΕΕ, 1315/2013:2) και το οποίο θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί έως το 2050.

Οι στόχοι των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών ταυτίζονται στο μεγαλύτερο μέρος τους με τους στόχους της γενικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις μεταφορές και τον γενικό σχεδιασμό αυτών και αξίζει να αναφερθούν συνοπτικά. Οι στόχοι αυτοί πως χαρακτηριστικά αναφέρονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπ αριθμόν 1315/2013/EK διαχωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες: συνοχή, απόδοση, βιωσιμότητα και αύξηση των οφελών για τους χρήστες. Αυτοί είναι:

1)Συνοχή με:

- την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιφερειών ακόμα και των πιο απομακρυσμένων
- μείωση του χάσματος μεταξύ κρατών όσον αφορά την ποιότητα της υποδομής
- η διασύνδεση μεταξύ των υποδομών κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων
- ισόρροπη κάλυψη όλων των ευρωπαϊκών περιφερειών

2)Απόδοση με:

- την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης
- τη διασύνδεση των εθνικών δικτύων μεταφοράς
- τη βέλτιστη ενοποίηση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς
- την προώθηση μεταφορών που συμβάλλουν στην προαγωγή της οικονομικής ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας
- τη χρήση νέων υποδομών και την εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογικών και επιχειρησιακών ιδεών

3)Βιωσιμότητα με:

- την ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς ώστε να είναι βιώσιμες και οικονομικά αποδοτικές
- μείωση των αέριων ρύπων και περιβαλλοντικής προστασίας
- μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050

4)Αύξηση των οφελών για τους χρήστες με:

- την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας
- ασφαλείς και υψηλής ποιότητας μεταφορών
- την ικανότητα της κινητικότητας ακόμα και σε περίπτωση φυσικών ή ανθρωπογενών καταστροφών
- την προσβασιμότητα ακόμα και σε άτομα της τρίτης ηλικίας και άτομα με αναπηρία

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 1315/2013/EK)

Ο αυτοκινητόδρομος Ιόνια Οδός εμπίπτει σχεδιαστικά στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο μεταφορών (TEN – T) και πιο συγκεκριμένα στο **κεντρικό επίπεδο σχεδιασμού** δείχνοντας έτσι την βαρύτητα και την αξία της συγκεκριμένης υποδομής τόσο για τον Ελλαδικό όσο και για τον Ευρωπαϊκό χώρο.

Εικόνα 5: Διευρωπαϊκό Δίκτυο μεταφορών, εκτεταμένο και κεντρικό δίκτυο: οδοί, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες για την Ελλάδα και την Κύπρο



Πηγή: Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 1315/2013/EK

3.2 ΈΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Σε εθνικό επίπεδο το 2008 εκπονήθηκε το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) προβάλλοντας στρατηγικές κατευθύνσεις για την χωροταξική οργάνωση και την αειφόρο ανάπτυξη του ελληνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια.

Στο πλαίσιο αυτό αναφέρεται και η διευρωπαϊκή διεύθυνση αλλά και η ενίσχυση των ευρωπαϊκών σχέσεων που πρέπει να έχει ο Ελληνικός χώρος, με την δημιουργία δύο πανευρωπαϊκών διαδρόμων, κατά μήκος καταρχήν των ακτών του Εύξεινου Πόντου (Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - Μπουργκάς - Βάρνα - Κωσταντζα - Βουκουρέστι) αλλά και της Αδριατικής (Γιάννενα / Σιάτιστα - Τίρανα - Σπλιτ - Ριέκα - Λουμπλιάνα - Τεργέστη - Σάλτσμπουργκ). Ο πρώτος άξονας αποτελεί προέκταση της Εγνατίας Οδού ενώ ο δεύτερος διάδρομος προέκταση της Ιόνιας Οδού.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο πλαίσιο «...η υιοθέτηση ενός προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, βασισμένου στη συγκρότηση πλέγματος πόλων και αξόνων ανάπτυξης, που θα ενισχύει την ανταγωνιστική παρουσία της χώρας στο διεθνές περιβάλλον και θα προωθεί την κοινωνική και οικονομική συνοχή, με διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο του εθνικού χώρου, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος» (ΓΠΧΣΑΑ, 2008:13). Ένας από τους βασικότερους άξονες ανάπτυξης είναι και ο Δυτικός Άξονας της χώρας, ο οποίος με την ολοκλήρωση της βασικής υποδομής του αυτοκινητόδρομου Ιόνιας Οδού θα άρει πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή για την προώθηση και την υλοποίηση των στόχων του γενικού πλαισίου.

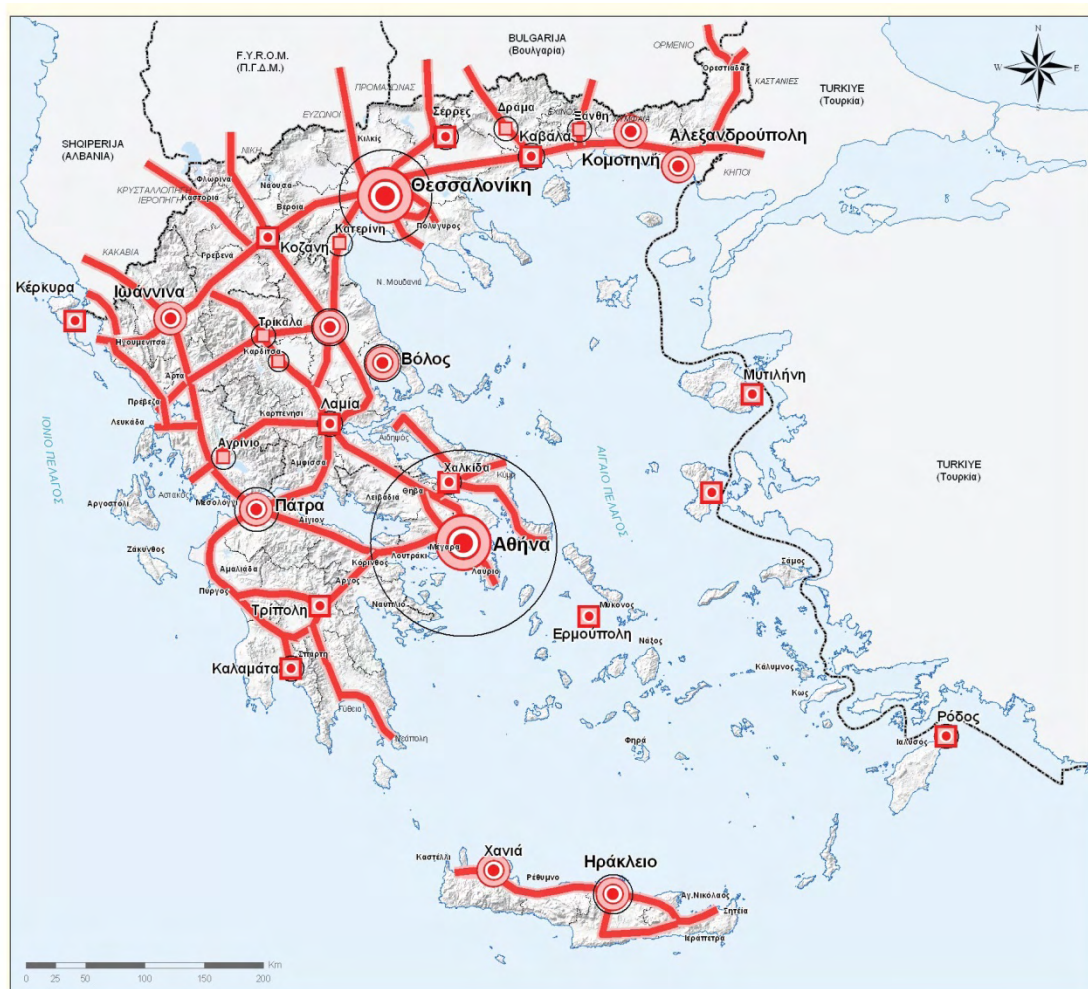
Εκτός από τον Ευρωπαϊκό προσανατολισμό μεγάλη μεριμνά δίνεται και στην ενδογενή και ολοκληρωμένη ανάπτυξη με την δημιουργία υποδομών για την διευκόλυνση των μετακινήσεων και την μείωση των χρονοαποστάσεων και του κόστους μεταφοράς στις απομονωμένες ή δυσπρόσιτες περιοχές της χώρας.

Τονίζεται επίσης ο ρόλος της πόλης των Ιωαννίνων σε «πόλο διακρατικών συνεργασιών και διασυνοριακής δικτύωσης» στην περιοχή των Βαλκανίων και στον Αδριατικό διάδρομο αλλά και η ισχυρή θέση που πρέπει να αποκτήσει ο ρόλος του λιμανιού της Ηγουμενίτσας ως πύλης εισόδου της χώρας. Σε αυτό λοιπόν έχει έρθει

να συμβάλει η κατασκευή της γραμμικής υποδομής την Ιόνιας Οδού, η οποία θα διατρέχει τον Δυτικό χερσαίο άξονα ανάπτυξης όπως αυτοί ορίζονται από το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ, 2008:18).

Γίνεται λοιπόν σαφές πως η ομαλή ένταξη της χώρας στα Διεθνή Δίκτυα αλλά και η υλοποίηση των αναπτυξιακών αξόνων βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην στρατηγικής σημασίας διάταξη των δικτύων υποδομών, την πύκνωση του βασικού οδικού συστήματος της χώρας και της Ιόνιας Οδού. Οι ενέργειες αυτές πρέπει να πραγματοποιηθούν για την ολοκλήρωση των γενικών στόχων. Τέλος αναφέρεται επίσης πως για την Ιόνια Οδό θα πρέπει να γίνουν και συμπληρωματικές ενέργειες όπως η σύνδεσή της με την πόλη της Πρέβεζας που ανήκει στην Περιφέρεια Ηπείρου αλλά και η σύνδεση με την ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. του Αστακού.

Εικόνα 6: Μελλοντικό οδικό δίκτυο



Πηγή: ΓΠΧΣΑΑ, 2008

3.3 ΈΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ηπείρου

Στο περιφερειακό πλαίσιο Ηπείρου που εκπονήθηκε το 2003, καταγράφεται και αξιολογείται η θέση και ο ρόλος της Περιφέρειας στον Διεθνή και Ευρωπαϊκό χώρο, ο ρόλος της σε Εθνικό επίπεδο αλλά και η σύγκρισή της με άλλες Περιφέρειες ενώ προσδιορίζονται με προοπτική δεκαπενταετίας βασικές προτεραιότητες και στρατηγικές ανάπτυξης λαμβάνοντας υπόψη τα υπάρχοντα δεδομένα και τις ιδιαιτερότητες της περιοχής.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται στο πλαίσιο «...η Ήπειρος καταλαμβάνει μια από τις πλέον «περιφερειακές» και απομακρυσμένες θέσεις στον Ελληνικό χώρο και βρίσκεται στη χαμηλότερη θέση της Ελλάδας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης με βάση το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ως κύριο δείκτη ανάπτυξης» (ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:2). Γίνεται έτσι σαφές η ιδιαίτερη θέση της συγκεκριμένης Περιφέρειας αλλά και προσεκτικός σχεδιασμός που πρέπει να υφίσταται σε στρατηγικές μελέτες ανάπτυξης. Αναφέρεται ακόμα πως μια σειρά από αναπτυξιακά έργα όπως η Εγνατία Οδός αλλά και ο Δυτικός άξονας ανάπτυξης (Ιόνια Οδός) και άλλα, θα δημιουργήσουν ένα σύνολο αναπτυξιακών ευκαιριών στην περιοχή και το ευρύτερο χωρικό περιβάλλον.

Η σύνδεση με την Νότια Ελλάδα θα βελτιωθεί σημαντικά λόγω του κλειστού αυτοκινητόδρομου Ιόνια Οδός αλλά και με την Δυτική Βαλκανική και τη Δυτική Ευρώπη.

Η Ιόνια Οδός ή Δυτικός Άξονας «αποτελεί στρατηγικό έργο για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου στη Δυτική Ελλάδα (Μεσολόγγι – Αγρίνιο – Άρτα – Ιωάννινα - Κακαβιά). Επεκτεινόμενη εντός Αλβανικού εδάφους και συνδεδεμένη με τους Αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και Αυλώνας θα συμβάλλει στη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος για την ανάπτυξη συνθηκών οικονομικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου και της Νότιας Αλβανίας» (ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:11).

Για τις υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές αναφέρεται πως θα πρέπει να βελτιωθούν οι ήδη υπάρχοντες αερολιμένες Ακτίου και Ιωαννίνων.

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδας

Το συγκεκριμένο Περιφερειακό πλαίσιο εγκρίθηκε το 2003 με σκοπό, όπως όλα τα Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και τον στρατηγικό σχεδιασμό της συγκεκριμένης περιοχής.

Αναφέρεται «Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας περιλαμβάνεται μεταξύ των 25 φτωχότερων και αναπτυξιακά καθυστερημένων ευρωπαϊκών περιφερειών με βάση το κατά κεφαλήν ΑΕΠ.» (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας, 2003:2), δείχνοντας έτσι την κρίσιμη θέση στην οποία βρίσκεται η συγκεκριμένη περιοχή, παρά την υπαγωγή της από γεωγραφικής και χωροταξικής ένταξης στο ευρωπαϊκό χωρικό σύστημα της Κεντρικής Μεσογείου με τις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας και Σικελίας.

Τονίζεται ως στρατηγικός στόχος της Δυτικής Ελλάδας να αποτελέσει «...την περιοχή σύγκλισης του Κεντρικού Αναπτυξιακού Άξονα ΠΑΘΕ και του υπό ανάπτυξη Δυτικού Άξονα της χώρας...» (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας, 2003:3) η οποία με την υπό κατασκευή Ιόνια Οδό αλλά και την Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου θα οδηγήσει στην άρση των φραγμών επικοινωνίας αλλά και την αναβάθμιση του ρόλου της Περιφέρειας και της ολοκληρωμένης οικονομικής της ανάπτυξης.

Με την ολοκλήρωση των έργων υποδομής που έχουν προγραμματιστεί να γίνουν στην περιοχή θα πραγματοποιηθεί η επίτευξη των στρατηγικών στόχων της Περιφέρειας, η αναβάθμιση της σε «θαλάσσια Δυτική Πύλη της χώρας και κόμβο συνδυασμένων μεταφορών» σε εναρμόνιση με τα διευρωπαϊκά δίκτυα και η ισχυρότερη διαπεριφερειακή σύνδεση. Όλα αυτά θα πρέπει να επιτευχθούν σε ένα πλαίσιο ταυτόχρονης ισόρροπης πολυκεντρικής ανάπτυξης του ενδοπεριφερειακού χώρου με μεγαλύτερη εσωτερική συνοχή. Με τον τρόπο αυτό θα πραγματοποιηθεί μια επιθυμητή ολοκληρωμένη οικονομική ανάπτυξη (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας, 2003).

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει η παρουσίαση των βασικών χαρακτηριστικών της ευρύτερης περιοχής διέλευσης του οδικού άξονα Ιόνια Οδός, η οποία ορίζεται από την Περιφέρεια Ηπείρου αλλά και από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος. Η περιφέρεια Ηπείρου συγκροτείται από τέσσερις Περιφερειακές Ενότητες (Π.Ε. Άρτας, Π.Ε. Ιωαννίνων, Π.Ε. Πρέβεζας, Π.Ε. Θεσπρωτίας) και 18 πρωτοβάθμιους Ο.Τ.Α. ενώ αντίστοιχα η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος αποτελείται από τρεις Περιφερειακές Ενότητες (Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας, Π.Ε. Αχαΐας, Π.Ε. Ηλείας) και 19 πρωτοβάθμιους Ο.Τ.Α. (www.ypes.gr)

4.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Οι Περιφέρειες Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδος βρίσκονται στη δυτική πλευρά της χώρας όπου μαζί με τα Ιόνια νησιά αποτελούν τη γεωγραφική Δυτική Ελλάδα. Η συνολική έκταση αυτών των περιφερειών ανέρχεται στα 20.539 τ. χλμ και αποτελούν το 15,56 % της συνολικής έκτασης της χώρας.

Η περιφέρεια Ηπείρου βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της χώρας και καταλαμβάνει μία από τις πιο απομακρυσμένες θέσεις στον ελλαδικό χώρο. Η συνολική της έκταση ανέρχεται στα 9.203 τ. χλμ. και αντιπροσωπεύει το 7 % της συνολικής έκτασης της χώρας. Βόρεια συνορεύει με την Αλβανία, δυτικά βρέχεται από το Ιόνιο πέλαγος, ανατολικά συνορεύει με τη Δυτική Μακεδονία και τη Θεσσαλία ενώ νότια με την Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας. Έδρα της περιφέρειας είναι τα Ιωάννινα και πρωτεύουσα της ομώνυμης Περιφερειακής Ενότητας. Μεγάλο τμήμα της περιφέρειας Ηπείρου χαρακτηρίζεται ως ορεινή και έχει ιδιαίτερα μορφολογικά χαρακτηριστικά ενώ η μεγαλύτερη συγκέντρωση πεδιάδων βρίσκεται στην Π.Ε. Πρεβέζης όπου αποτελούν το 33% της έκτασης του νομού. Αξιοσημείωτη είναι η αναφορά της οροσειράς της Πίνδου που αποτελεί φυσικό σύνορο μεταξύ της περιφέρειας Ηπείρου και Δυτικής Μακεδονίας βόρεια και με την περιφέρεια Θεσσαλίας νότια αλλά και ο Αμβρακικός κόλπος που προστατεύεται από την συνθήκη RAMSAR (ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου 2003:2).

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της χώρας καταλαμβάνοντας τμήμα της βορειοδυτικής Πελοποννήσου και του δυτικού άκρου της Στερεάς Ελλάδος, ενώ η συνολική της έκταση ανέρχεται στα 11.336 τ. χλμ αντιπροσωπεύοντας έτσι το 8,6 % της χώρας. Βρέχεται και αυτή δυτικά από το Ιόνιο πέλαγος, ενώ συνορεύει βόρεια με την περιφέρεια Ηπείρου, ανατολικά με την περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος και νότια με την περιφέρεια Πελοποννήσου. Έδρα της Περιφέρειας είναι η Πάτρα αλλά και μεγαλύτερη πληθυσμιακά πόλη, τόσο στην συγκεκριμένη περιφέρεια όσο και στην περιφέρεια Ηπείρου. Όπως σχεδόν όλες οι Περιφέρειες της χώρας έτσι και η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος έχει έντονες εδαφολογικές αντιθέσεις με σχεδόν το 45 % της έκτασης της να είναι ορεινό. Εδώ αξίζει να τονιστεί η παρουσία αρκετών μεγάλων υψομετρικά ορεινών όγκων όπως η Αροάνια, η Ερύμανθος και το Παναχαϊκό αλλά και η παρουσία μεγάλων φυσικών λιμνών όπως η Τριχωνίδα (ΕΠ ΔΕ – Π – ΙΝ, 2007 – 2013:11-12).

4.3. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ

4.3.1 ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Ο πληθυσμός των δύο περιφερειών, που στη συγκεκριμένη εργασία μελετώνται ως μια ενιαία χωρική ενότητα, σύμφωνα με τα αναθεωρημένα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ (Δελτίο Τύπου 2 Απριλίου 2014) ανέρχεται στους 1.016.652 μόνιμους κατοίκους αντιπροσωπεύοντας έτσι το 9,4 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Μάλιστα ο μόνιμος πληθυσμός της Περιφέρειας Ηπείρου ανέρχεται στους 336.856 κατοίκους αποτελώντας το 3,11 % του πληθυσμού ενώ ο μόνιμος πληθυσμός της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος στους 679.796 κατοίκους αποτελώντας το 6,28 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας.

Παρατηρώντας τον παρακάτω πίνακα γίνεται αντιληπτό πως η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος είχε μία πτωτική πορεία της μεταβολής του πληθυσμού της τάξεως του 6,14 % κατά την δεκαετία 2001 – 2011, ενώ η Περιφέρεια Ηπείρου σημειώνει μια γενική στασιμότητα και πιο συγκεκριμένα μια ανεπαίσθητη αύξηση του πληθυσμού της βασισμένη στην δυναμική αύξηση του πληθυσμού της Π.Ε. Ιωαννίνων. Οι Περιφερειακές Ενότητες παρουσιάζουν και αυτές στο σύνολό τους μια μείωση του πληθυσμού τους με τη μεγαλύτερη μείωση να εντοπίζεται στην Π.Ε. Ηλείας, μία στασιμότητα να εμφανίζεται στην Π.Ε. Θεσπρωτίας, ενώ αύξηση παρουσιάζει η Π.Ε. Ιωαννίνων. Αξίζει να τονιστεί πως η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος κατέχει σχεδόν το

διπλάσιο πληθυσμό από την Περιφέρεια Ηπείρου αλλά και το γεγονός ότι η Π.Ε. Αχαΐας μαζί με την Π.Ε. Ιωαννίνων να καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού της χωρικής ενότητας Δ. Ελλάδος – Ηπείρου με την μεν πρώτη να έχει σχεδόν διπλάσιο πληθυσμιακά μέγεθος από την δεύτερη. Τέλος μικρότερη πληθυσμιακά είναι η Π.Ε. Θεσπρωτίας.

Πίνακας 4: Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού 2001 - 2011

Χωρικό Επίπεδο	Σύνολο 2001	Σύνολο 2011	Άρρενες 2011	Θήλεις 2011	Μεταβολή ή Πληθυσ- μού 2001- 2011
Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος	721.541	679.796	339.310	340.486	-6,14%
Περιφερειακή ενότητα Αχαΐας	318.928	309.694	152.871	156.823	-2,98%
Περιφερειακή ενότητα Αιτωλοακαρνανίας	219.092	210.802	105.423	105.379	-3,93%
Περιφερειακή ενότητα Ηλείας	183.521	159.300	81.016	78.284	-15,20%
Περιφέρεια Ηπείρου	336.392	336.856	165.775	171.081	0,13%
Περιφερειακή ενότητα Ιωαννίνων	161.027	167.901	81.847	86.054	4,09%
Περιφερειακή ενότητα Άρτας	73.620	67.877	33.535	34.342	-8,40%
Περιφερειακή ενότητα Θεσπρωτίας	43.601	43.587	21.879	21.708	-0,03%
Περιφερειακή ενότητα Πρέβεζας	58.144	57.491	28.514	28.977	-1,13%
Χωρική Ενότητα Δ. Ελλάδος και Ηπείρου	1.057.933	1.016.652	505.085	511.567	-4,06%
Σύνολο Χώρας	10.934.097	10.815.197	5.302.703	5.512.494	-1,09%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Στον πίνακα 2 φαίνεται η συμμετοχή των δύο περιφερειών στον συνολικό πληθυσμό της χώρας, από όπου συμπεραίνεται πως η Περιφέρεια Ηπείρου καταλαμβάνει την ένατη θέση εν αντιθέσει με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος η οποία βρίσκεται αρκετά πιο ψηλά και καταλαμβάνει την τέταρτη θέση κάτω από την Περιφέρεια Θεσσαλίας. Μάλιστα οι περιφέρειες βρίσκονται στις συγκεκριμένες θέσεις κατά την πάροδο και των τριών δεκαετιών. Τονίζεται επιπλέον η μεγάλη πληθυσμιακή αντίθεση των δύο περιφερειών μας και η διαφοροποίηση αυτών μεταξύ τους παρά το γεγονός ότι γειτνιάζουν χωρικά.

Πίνακας 5: Μόνιμος πληθυσμός σε επίπεδο Περιφερειών

Χωρικό Επίπεδο	Μόνιμος Πληθυσμός		
	1991	2001	2011
Περιφέρεια Αττικής	3.594.817	3.894.573	3.828.434
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	1.707.753	1.876.558	1.882.108
Περιφέρεια Θεσσαλίας	729.505	740.115	732.762
Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	695.391	721.541	679.796
Περιφέρεια Κρήτης	536.805	594.368	623.065
Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	570.442	607.162	608.182
Περιφέρεια Πελοποννήσου	574.434	597.622	577.903
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	548.170	558.144	547.390
Περιφέρεια Ηπείρου	327.300	336.392	336.856
Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	255.192	298.462	309.015
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	288.495	294.317	283.689
Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	189.430	209.608	207.855
Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου	201.390	205.235	199.231
Άγιο Όρος (Αυτοδιοίκητο)	1.415	1.961	1.811
Σύνολο Χώρας	10.223.392	10.934.097	10.816.286

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

4.3.2 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 2011

Η πληθυσμιακή πυκνότητα της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος ανέρχεται στους 59,89 κατοίκους/τ. χλμ. τιμή πολύ υψηλή σε σχέση με την πληθυσμιακή πυκνότητα της Περιφέρειας Ηπείρου η οποία είναι 36,60 κατοίκους/τ. χλμ. Η χωρική ενότητα μελέτης (Δ. Ελλάδα – Ήπειρος) έχει πυκνότητα 49,46 κατοίκους/τ. χλμ., τιμή πολύ χαμηλότερη από αυτή του συνόλου της χώρας.

Έντονη διαφοροποίηση παρατηρείται και μεταξύ των Π.Ε. ως προς την πυκνότητα του πληθυσμού. Η Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πυκνότητα ενώ ακολουθεί η Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας και η Περιφερειακή Ενότητα Πρέβεζας. Χαμηλότερη πληθυσμιακή πυκνότητα παρουσιάζει η Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας με τιμή 28,77 κατοίκους/τ. χλμ.

Πίνακας 6: Πληθυσμιακή πυκνότητα 2011

Χωρικό Επίπεδο	Πυκνότητα Κατ/τ. χλμ.
Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος	59,89
Περιφερειακή ενότητα Αιτωλοακαρνανίας	38,60
Περιφερειακή ενότητα Αχαΐας	94,67
Περιφερειακή ενότητα Ηλείας	60,84
Περιφέρεια Ηπείρου	36,60
Περιφερειακή ενότητα Ιωαννίνων	33,64
Περιφερειακή ενότητα Άρτας	40,84
Περιφερειακή ενότητα Θεσπρωτίας	28,77
Περιφερειακή ενότητα Πρέβεζας	55,49
Χωρική Ενότητα Δ. Ελλάδος και Ηπείρου	49,46
Σύνολο Χώρας	81,96

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

4.4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ

4.4.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΕΠ/ΑΠΑ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Ο πιο συνηθισμένος τρόπος μέτρησης της παραγωγικής ικανότητας μιας οικονομίας στηρίζεται στην έννοια του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ – GNP). Ως ορισμός του ΑΕΠ ορίζεται η χρηματική έκφραση του συνολικού όγκου αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται σε ένα χρονικό διάστημα και συνήθως είναι ένα έτος. Το ΑΕΠ αποτελεί ένας από τους πιο βασικούς και σημαντικούς δείκτες για την απεικόνιση και την ανάλυση της οικονομικής δραστηριότητας και της αναπτυξιακής φυσιολογίας μιας περιοχής τόσο σε τοπικό, όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο. Επίσης σημαντικό είναι το κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν για την μέτρησης της ευημερίας των ατόμων και το οποίο ορίζεται ως τον λόγο του ΑΕΠ προς τον πληθυσμό (Θ.Σκούντζος, 2005:44).

Αρχικά πρέπει να τονιστεί πως το μεγαλύτερο μέρος του ΑΕΠ παράγεται κυρίως στις περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας. Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος βρίσκεται σε μια ικανοποιητική θέση στο ποσοστό συμμετοχής στο σχηματισμό του ΑΕΠ για το 2009 και αποτελεί την πλουσιότερη περιφέρεια της χωρικής ενότητας όπου εξετάζουμε, εν αντιθέσει δηλαδή με την Περιφέρεια Ηπείρου. Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος συμμετέχει κατά 5,1 % στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας για το έτος 2009 και κατατάσσεται στην 6^η θέση, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 7. Ωστόσο παρά το ότι βρίσκεται η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας σε μια ικανοποιητική θέση ως προς το ποσοστό συμμετοχής των περιφερειών στο σχηματισμό του ΑΕΠ, βρίσκεται στις τελευταίες θέσεις κατάταξης (11^η) στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ σύμφωνα με τον πίνακα 8. Μάλιστα το ΑΕΠ της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος είναι χαμηλότερο από αυτό της χώρας αλλά και από της διευρυμένης Ευρώπης των 27 (ΕΕ – 27). Ενδοπεριφερειακά εμφανίζονται σημαντικές αποκλίσεις, με το νομό Αχαΐας να βρίσκεται σε σημαντικά καλύτερη θέση από τους νομούς Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας. Για την συμμετοχή κάθε κλάδου στην οικονομική δραστηριότητα θα αναφερθούμε στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) καθώς αποτυπώνει ακριβέστερα το προϊόν κάθε τομέα, διότι δεν περιλαμβάνει τους φόρους που επιβαρύνουν την τιμή των προϊόντων. Η διάρθρωση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας ανά τομέα παραγωγής είναι η

εξής: στον πρωτογενή τομέα παράγεται το 7.1% του περιφερειακού ΑΠΑ, στον δευτερογενή το 17.4% και αντίστοιχα στον τριτογενή τομέα το 75.5%. Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται κάμψη της συμμετοχής του αγροτικού τομέα στο ΑΠΑ της περιφέρειας, παρά το γεγονός ότι ο πρωτογενής τομέας αποτελεί ένα πολύ σημαντικό στοιχείο της συγκεκριμένης περιοχής. Σταδιακά παρατηρείται στροφή προς τον τριτογενή τομέα παραγωγής και ιδιαιτέρως στον τουρισμό. Αξίζει να αναφερθεί πως οι τρεις νομοί δεν συμμετέχουν εξίσου σε μέγεθος και ένταση παραγωγής. Στους νομούς Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας ο πρωτογενής τομέας παίζει σημαντικότερο ρόλο στην οικονομία τους και γι’ αυτό μπορούν να χαρακτηριστούν κατεξοχήν ως αγροτικοί νομοί (ΕΠ ΔΕ – Π – ΙΝ, 2007 – 2013:13-14, ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:2).

Εν αντιθέσει με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, η Περιφέρεια Ηπείρου συμμετέχει στην παραγωγή του συνολικού ΑΕΠ με χαμηλότερα ποσοστά και πιο συγκεκριμένα με 2,5 % του συνολικού ΑΕΠ. Συγκαταλέγεται έτσι στις φτωχότερες περιφέρειες της χώρας αφού κατατάσσεται στην 10^η θέση (πίνακας 7). Όμως όσο αναφορά το κατά κεφαλήν ΑΕΠ παρουσιάζουν μια αρνητική ομοιότητα καθώς βρίσκονται και οι δύο περιφέρειες σε χαμηλές θέσεις κατάταξης, με την Περιφέρεια Ηπείρου να βρίσκεται κάτω από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος στην 12^η θέση ανάμεσα από τις 13 Περιφέρειες της χώρας. Αξίζει να αναφέρουμε πως η Χωρική Ενότητα μελέτης παρουσιάζει αρνητικό ποσοστό μεταβολής για τα έτη 2008 – 2009 στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, με μεγαλύτερη μείωση να παρουσιάζεται στην Ήπειρο καθώς το ποσοστό μείωσης είναι της τάξης του 1,5 %, σύμφωνα με τον πίνακα 8. Όσον αφορά την διάρθρωση του ΑΠΑ της περιφέρειας στο παραγωγικό σύστημα, παρατηρείται μία τάση ανακατανομής. Διαφαίνεται, μία τάση μείωσης της συμμετοχής στον πρωτογενή τομέα για όλες τις Περιφερειακές Ενότητες της περιφέρειας (με την μικρότερη μείωση στην Π. Ε. της Άρτας) και ταυτόχρονη αύξηση της συμμετοχής του τριτογενή τομέα στο ΑΕΠ (μεγαλύτερη αύξηση στην Π.Ε. Ιωαννίνων), ενώ στο δευτερογενή τομέα παρατηρείται μία σχετικά μικρή μείωση (και στις 4 Π.Ε. κατά το ίδιο περίπου ποσοστό). Ειδικότερα, στον πρωτογενή τομέα παράγεται το 5,2%, στο δευτερογενή το 15,6% και στον τριτογενή τομέα το 79,2% του περιφερειακού ΑΠΑ αντίστοιχα (ΕΠ Θ – ΣΕ – Η, 2007 – 2013:14-15, ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:2).

Πίνακας 7: Συμμετοχή των περιφερειών στο σχηματισμό του ΑΕΠ της Ελλάδος (έτος 2009)

Περιφέρεια	Έτος 2009 (σε Ευρώ, σε τρέχουσες τιμές)	Συμμετοχή στο σύνολο της Χώρας	Κατάταξη
Αν. Μακεδονία και Θράκη	9.067	3,9%	7
Κεντρική Μακεδονία	35.334	15,0%	2
Δυτική Μακεδονία	5.467	2,3%	11
Θεσσαλία	12.904	5,5%	3
Ήπειρος	5.797	2,5%	10
Ιόνια Νησιά	4.606	2,0%	12
Δυτική Ελλάδα	12.083	5,1%	6
Στερεά Ελλάδα	12.493	5,3%	5
Πελοπόννησος	11.162	4,7%	8
Αττική	102.001	43,4%	1
Βόρειο Αιγαίο	3.562	1,5%	13
Νότιο Αιγαίο	7.788	3,3%	9
Κρήτη	12.753	5,4%	4
Σύνολο Χώρας	235.017	100%	-

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Πίνακας 8: Κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

Περιφέρεια	Έτος 2008 (σε Ευρώ, σε τρέχουσες τιμές)	Έτος 2009 (σε Ευρώ, σε τρέχουσες τιμές)	Μεταβολή (επί της εκατό)	Κατάταξη
Αν. Μακεδονία και Θράκη	14.925	14.945	0,1%	13
Κεντρική Μακεδονία	18.275	18.123	-0,8%	8
Δυτική Μακεδονία	18.967	18.651	-1,7%	7
Θεσσαλία	17.535	17.534	0,0%	10
Ήπειρος	16.484	16.232	-1,5%	12
Ιόνια Νησιά	20.196	19.773	-2,1%	5
Δυτική Ελλάδα	16.370	16.247	-0,8%	11
Στερεά Ελλάδα	22.587	22.534	-0,2%	3
Πελοπόννησος	18.948	18.867	-0,4%	6

Αττική	25.359	24.884	-1,9%	2
Βόρειο Αιγαίο	17.859	17.799	-0,3%	9
Νότιο Αιγαίο	25.491	25.290	-0,8%	1
Κρήτη	21.157	20.896	-1,2%	4
Σύνολο Χώρας	21.084	20.830	-1,2%	-

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

4.4.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ/ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας το σύνολο του πληθυσμού σε ηλικία προς εργασία (άτομα 15 ετών και άνω που έχουν ικανότητα για εργασία) εμφανίζει ανοδική τάση, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. από το 2000 έως το 2009 και βρίσκεται κατά 6% υψηλότερο σε σχέση με το 2000. Ενώ το σύνολο του μη ενεργού πληθυσμού, εμφανίζει ανοδική τάση, με μικρές διακυμάνσεις, καταλήγοντας το 2009 αυξημένο κατά 7,5% σε σχέση με το 2000. Ακολουθώντας την αύξηση του συνολικού πληθυσμού σε ηλικία προς εργασία, το εργατικό δυναμικό (απασχολούμενοι και άνεργοι) της περιφέρειας αυξήθηκε την περίοδο 2000-2009 κατά 4,5% (DATA RC, 2010:21-25).

Το ποσοστό ανεργίας της περιφέρειας τα τελευταία χρόνια ακολουθεί αυξητική τάση, ξεκινώντας από το 6,3% το 2006 και καταλήγοντας σε ποσοστό αρκετά υψηλότερο το 2011 που αγγίζει το 18,3%. Μάλιστα σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος το τέταρτο τρίμηνο του 2013 η ανεργία σε επίπεδα περιφέρειας αγγίζει το 28,9%, ποσοστό υψηλότερο από το μέσο όρο της χώρας εκείνη την περίοδο και αυξημένο κατά 1,7% από το αντίστοιχο τρίμηνο του προηγούμενου έτους (ΕΛ.ΣΤΑΤ. ΔΤ 2013:3).

Βάσει των στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για την απογραφή του 2001, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Περιφέρειας Ηπείρου ανέρχεται στους 130.494 κατοίκους από τους οποίους, οι απασχολούμενοι είναι 114.425 (ΕΠ Ηπείρου 2012 – 2014, 2011:21).

Το ποσοστό ανεργίας τα τελευταία χρόνια ακολουθεί αυξητική τάση και για την Περιφέρεια Ηπείρου, ξεκινώντας όμως από υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος το 2006. Από 11,5% που βρισκόταν το συγκριμένο έτος καταλήγει το 2009 σε ποσοστό 18,7%. Το τελευταίο τρίμηνο του 2013 η ανεργία

βρίσκεται στο 28,4%, υψηλότερα δηλαδή και από τον εθνικό μέσο όρο ο οποίος είναι 27,5% το ίδιο τρίμηνο.

Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται πως χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας παρουσιάζουν οι Περιφέρειες Ιόνιων Νήσων και Βορείου Αιγαίου. Οι περιφέρειες της περιοχής μελέτης μας βρίσκονται στις υψηλότερες θέσεις (3^η για την Δυτική Ελλάδα και 4^η για την Ήπειρο). Στα υψηλά αυτά ποσοστά που ανεργίας που παρουσιάζονται συμβάλει η περίοδος ύφεσης και οικονομικής κρίσης που διανύεται από την χώρα.

Πίνακας 9: Ανεργία (%), κατά Περιφέρεια

Περιφέρεια	Δ' Τρίμηνο 2012	Δ' Τρίμηνο 2013
Αν. Μακεδονία και Θράκη	22,0	25,6
Κεντρική Μακεδονία	27,9	30,3
Δυτική Μακεδονία	30,1	29,7
Θεσσαλία	24,4	25,2
Ήπειρος	25,5	28,4
Ιόνια Νησιά	17,2	20,6
Δυτική Ελλάδα	27,2	28,9
Στερεά Ελλάδα	28,6	28,9
Πελοπόννησος	20,4	23,7
Αττική	27,8	28,2
Βόρειο Αιγαίο	21,5	20,1
Νότιο Αιγαίο	18,0	22,7
Κρήτη	23,0	25,2
Σύνολο Χώρας	26,0	27,5

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

4.5 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το οικιστικό δίκτυο της Περιφέρειας Ηπείρου κυριαρχείται από τέσσερα αστικά κέντρα με πρωτεύον τα Ιωάννινα και δευτερεύοντες πόλεις τις πρωτεύουσες των περιφερειακών ενοτήτων, δηλαδή την Άρτα, την Ηγουμενίτσα και την Πρέβεζα. Χαρακτηριστικό της περιφέρειας είναι η ισχυρή απομόνωση και ο περιορισμένος διαπεριφερειακός ρόλος που αυτή έχει λόγω μη σύνδεσης με βασικά μεταφορικά δίκτυα και έλλειψης υποδομών. Άλλο ένα βασικό μειονέκτημα της περιφέρειας είναι η έλλειψη σε εκτεταμένα τμήματά της οικισμών 3^{ου} επιπέδου, δηλαδή η απουσία μεσαίων ημιαστικών κέντρων που είναι ικανά να λειτουργήσουν ως τοπικοί πόλοι ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ, Ηπείρου 2003:3).

Η πόλη των Ιωαννίνων αποτελεί το σημαντικότερο αστικό κέντρο της περιφέρειας με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού. Παρουσιάζει μάλιστα διαπεριφερειακή εμβέλεια ανάπτυξης και διακρατική καθώς γειτνιάζει με την Αλβανία. Σημαντικό στοιχείο στην θέση των Ιωαννίνων κατέχει και η ύπαρξη Τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στην περιοχή. Σημαντικά οικιστικά κέντρα αποτελούν το Μέτσοβο και η Κόνιτσα με σημαντικό ποσοστό συμμετοχής στον τριτογενή τομέα παραγωγής λόγω του τουρισμού που παρουσιάζουν, αρκεί να αναφερθεί ότι το μέσο ετήσιο εισόδημα από τον τουρισμό για το Μέτσοβο είναι γύρω στις 30.000 – 40.000 ευρώ/έτος (Α.Δαμάτη, Δ. Θεοχαρόπουλος, Δ. Ματθόπουλος 2007:12), ενώ αναδυόμενο οικιστικό κέντρο αποτελούν και τα Πράμαντα στην περιοχή των βόρειων Τζουμέρκων. Κέντρα με πληθυσμιακή δυναμικότητα αποτελούν και οι οικισμοί της Ανατολής, Ελεούσας, Κατσικά και Περάματος αλλά δικαιολογείται καθώς γειτνιάζουν με την πόλη των Ιωαννίνων και αποτελούν το ευρύτερο οικιστικό σύνολο (ΠΠΧΣΑΑ, Ηπείρου 2003:4).

Η περιφερειακή ενότητα Άρτας χαρακτηρίζεται από ελλιπή αστική διάρθρωση. Επιπλέον η πόλη της Άρτας είναι το μόνο αστικό κέντρο 2^{ου} επιπέδου στην περιφέρεια, ενώ αναπτύσσονται και κάποιοι σημαντικοί οικισμοί πλησίον της πόλης όπως είναι το Κομπότι, το Νεοχώρι και το Πέτα με κάποια σχετική δυναμικότητα (ΠΠΧΣΑΑ, Ηπείρου 2003:4). Χαρακτηριστική είναι και η οικονομική σχέση που αναπτύσσει ο οικισμός της Φιλιππιάδας με την πόλη της Άρτας, με την οποία υπάρχει ισχυρή εξάρτηση, παρά το γεγονός ότι υπάγεται διοικητικά στην Περιφερειακή ενότητα Πρεβέζης. Δημιουργείται ένα δίπολο μεταξύ αυτών των δύο οικισμών σε

πολλούς τομείς, που οφείλεται κυρίως στη μικρή χιλιομετρική απόσταση μεταξύ τους.

Οι Περιφερειακές ενότητες Πρεβέζης και Ηγουμενίτσας παρουσιάζουν μία συγκροτημένη αστική ανάπτυξη με την εμφάνιση νομαρχιακών λειτουργιών στις αντίστοιχες πόλεις της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας. Δυναμικά κέντρα με αστικές λειτουργίες στην Περιφερειακή ενότητα Πρεβέζης εκτός από την Φιλιππιάδα που αναφέρθηκε προηγουμένως αποτελούν η Πάργα και το Καναλάκι τα οποία, λόγω του τουριστικού τους χαρακτήρα παρουσιάζουν μειωμένους ρυθμούς λειτουργίας το μισό χρόνο και για την Περιφερειακή ενότητα Ηγουμενίτσας δυναμική θέση εμφανίζουν οι Φιλιάτες και η Παραμυθιά (ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:4). Αξίζει να αναφερθεί μάλιστα ο ιδιαίτερος δυναμικός ρόλος που εμφανίζεται μεταξύ της Πάργας και της Ηγουμενίτσας, παρά και εδώ την διαφορετική διοικητική υπαγωγή που παρουσιάζουν τα δύο αυτά αστικά κέντρα, καθώς βρίσκονται σε μικρή χιλιομετρική απόσταση μεταξύ τους αλλά και λόγω του γεγονότος ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί βασική πύλη τουριστικής εισόδου της χώρας.

Η Άρτα αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου προς την περιφέρεια μέσω οδικού δικτύου από τον νότιο ελλαδικό χώρο, ενώ τα Ιωάννινα κύρια πύλη από αέρος κυρίως κατά την διάρκεια των χειμερινών μηνών λόγω της ύπαρξης πτήσεων τύπου charter από τον αερολιμένα του Ακτίου την θερινή περίοδο. Τα Ιωάννινα αποτελούν το σημαντικότερο διοικητικό κέντρο της περιφέρειας και η Ηγουμενίτσα η αφετηρία του τουριστικού άξονα που αναπτύσσεται προς την Πρέβεζα (Χωροταξικό Σχέδιο Νομού Ιωαννίνων, 2000:7-8).

Στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος η διαμόρφωση του οικιστικού δικτύου έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από την θέση των οικισμών, και αυτό γιατί η πλειοψηφία των οικισμών ακολουθεί μια έντονη γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, ιδίως στον Πατραϊκό και Κορινθιακό κόλπο. Έτσι οι ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές είναι απομονωμένες ενώ σχετική απομόνωση παρουσιάζει και το βόρειο τμήμα της περιφέρειας (Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας) καθώς είναι αποκομμένο από τον κεντρικό αναπτυξιακό άξονα της χώρας (ΠΑΘΕ) (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:3).

Άλλο ένα βασικό χαρακτηριστικό του οικιστικού δικτύου της περιφέρειας είναι το γεγονός ότι παρατηρούνται έντονες πληθυσμιακές ανισότητες μεταξύ των οικισμών

του ίδιου επιπέδου, όπως, επίσης και άμεσες εξαρτήσεις μεταξύ οικισμών μη διαδοχικών επιπέδων. Υπάρχει ένας σαφής διαχωρισμός του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, που αποτελεί τον μοναδικό οικισμό 1^{ου} επιπέδου, λειτουργεί ως πόλος εθνικής ανάπτυξης και πύλη – κόμβος διευρωπαϊκής σημασίας, και των άλλων οικισμών.

Ως κέντρο ενισχυμένου 2^{ου} επιπέδου αποτελεί το Αγρίνιο, το οποίο αποτελεί κέντρο διαπεριφερειακής και διανομαρχιακής ανάπτυξης. Εδώ αξίζει να σημειωθεί η ύπαρξη κάποιων αξόνων ανάπτυξης που δημιουργούνται στην Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας όπως οι άξονες Βόνιτσα – Αμφιλοχία – Αγρίνιο – Θέρμο και Αστακός – Μεσολόγγι – Ναύπακτος με κέντρα το Αγρίνιο και το Μεσολόγγι, ενώ δημιουργείται και το τρίπολο Αγρίνιο – Μεσολόγγι – Αστακός. Ως κέντρα εξαρτημένου 2^{ου} επιπέδου χαρακτηρίζονται το Αίγιο, που εμφανίζει συμπληρωματικό ρόλο με την Πάτρα, το Μεσολόγγι και το δίπολο Πύργος – Αμαλιάδα (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:7-9). Τέλος, η ανάπτυξη των οικισμών της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας ακολουθεί το παράκτιο μέτωπο με τους άξονες Λεχαινά – Αμαλιάδα – Πύργος – Ζαχάρω, Αμαλιάδα – Γαστούνη και Πύργος – Αρχαία Ολυμπία (Βλαχοπούλου και Παπαθεοχάρη, 2005:89).

4.6 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

4.6.1 ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς τομείς παραγωγικής δραστηριότητας. Αποτελεί σημαντικό πόλο ανάπτυξης καθώς απασχολεί σημαντικό αριθμό εργατικού δυναμικού. Μάλιστα η μεγαλύτερη συμμετοχή του πρωτογενή τομέα παρατηρείται στις Περιφερειακές Ενότητες Ηλείας και Αιτωλοακαρνανίας. «Οι βασικότεροι κλάδοι φυτικής παραγωγής είναι η ελαιοκαλλιέργεια, τα κηπευτικά, τα εσπεριδοειδή, η αμπελοκαλλιέργεια, η βιομηχανική τομάτα, το βαμβάκι και τα καπνά. Από την άλλη μεριά η κτηνοτροφική παραγωγή δεν βρίσκεται σε ικανοποιητικά επίπεδα με αποτέλεσμα η συμμετοχή της ζωικής παραγωγής στο γεωργικό εισόδημα να είναι χαμηλή ενώ και οι δυνατότητες οικονομικής εκμετάλλευσης των δασών για παραγωγή ξυλείας είναι περιορισμένες. Ο αλιευτικός κλάδος παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη. Δυναμισμό εμφανίζουν ιδιαίτερα η αλιεία εσωτερικών υδάτων και οι υδατοκαλλιέργειες στις οποίες η Περιφέρεια έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα λόγω της γεωμορφολογία της»

(Θεοδωρόπουλος, Η. 2010:17). Ο δυναμισμός της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας στον πρωτογενή τομέα παραγωγής φαίνεται και από το γεγονός ότι ανήρθε πρώτη στην παραγωγή πατάτας της χώρας, παράγοντας το 30,9% επί του συνόλου για το έτος 2007. Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η ραγδαία μείωση της παραγωγής καπνού λόγω της αγροτικής πολιτικής που ακολουθήθηκε και της πλήρης αποδέσμευσης των ενισχύσεων από την παραγωγή¹ ιδιαίτερα μετά το 2006. Η μείωση αυτή παρατηρήθηκε σε όλη την ελληνική επικράτεια αλλά και στην Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας, όπου η παραγωγή καπνού ήταν βασικό στοιχείο οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής. Τέλος ένα από τα βασικότερα προβλήματα του πρωτογενή τομέα παραγωγής αποτελεί και η δυσκολία διακίνησης και προώθησης των παραγόμενων προϊόντων εκτός της περιφέρειας (DATA RC, 2010:6).

Όσο αναφορά την Περιφέρεια Ηπείρου ο πρωτογενής τομέας παραγωγής παρουσιάζεται πιο αδύναμος σε σχέση με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, παρά το μεγάλο ποσοστό της αρδευόμενης γεωργικής γης (3/4 γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας) που εντοπίζεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της περιφέρειας (Περιφερειακές Ενότητες Πρέβεζας και Άρτας). Οι πεδινές αυτές εκτάσεις αποτελούν βασικό κομμάτι της τοπικής οικονομίας και συγκριτικό της πλεονέκτημα, όπου απασχολούνται πλήρως οι κάτοικοι της περιοχής και από τις οποίες εξαρτώνται εξ’ ολοκλήρου. Βέβαια, λόγω της άμεσης εξάρτησης των κατοίκων στον τομέα της γεωργίας, της αποκλειστικής χρήσης των εκτάσεων αυτών και της ανεξέλεγκτης και χωρίς οργάνωση εκμετάλλευσής της, παρατηρούνται τάσεις υποβάθμισης της ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων. Επιπλέον, η εντατική καλλιέργεια των εδαφών και η χρήση ξεπερασμένων μεθόδων παραγωγής (μονοκαλλιέργειες, χρήση φυτοφαρμάκων) προκαλεί σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα υποβαθμίζοντας τα υπόγεια εδάφη και επιβαρύνοντας τα υπόγεια ύδατα του Αμβρακικού Κόλπου. Τα κύρια αγροτικά προϊόντα της περιφέρειας είναι τα εσπεριδοειδή, το γεώμηλα, οι τομάτες, το βαμβάκι και ο σίτος. Η κτηνοτροφία αποτελεί το δυναμικότερο κλάδο του πρωτογενή τομέα παραγωγής καθώς συμμετέχει με μεγάλο ποσοστό στη συνολική ακαθάριστη αξία της παραγωγής του πρωτογενή τομέα. Οι κτηνοτροφικές μονάδες είναι διάσπαρτες στην περιφέρεια, ενώ τα χοιροτροφεία – πτηνοτροφεία βρίσκονται με μεγάλη συγκέντρωση στην Περιφερειακή Ενότητα Ιωαννίνων αλλά

¹ βλ. μελέτη «Η τελευταία μεταρρύθμιση της ΚΑΠ και η εφαρμογή της στην Ελλάδα : Θεσμικές και πολιτικές διαστάσεις», 2009, Παύλος Δ. Πέζαρος (Διευθυντής Αγροτικής Πολιτικής του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων).

και Άρτας. Ο τομέας της αλιείας κατέχει ισχυρή θέση στο αναπτυξιακό προφίλ της περιφέρειας και αποτελεί σημαντικό κομμάτι της οικονομίας της. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρούμε μεγάλο αριθμό υδατοκαλλιέργειών (ιχθυοκαλλιέργειες – οστρεοκαλλιέργειες) αλμυρού και γλυκού νερού, τις οποίες συναντάμε στην περιοχή της Άρτας (Λούρος και παραπόταμοι του – σημαντική παραγωγή πέστροφας που αποτελεί το 81,5% της συνολικής εγχώριας παραγωγής) και της Πρέβεζας, οι οποίες αποτελούν σημαντικό αναπτυσσόμενο κλάδο της τοπικής οικονομίας και στις οποίες απασχολείται μεγάλο μέρος των κατοίκων της περιοχής. Βέβαια απουσιάζει η οργανωμένη ανάπτυξή τους (ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιέργειών, 2011:14, ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:2, ΕΠ Θ – ΣΕ – Η, 2007 – 2013:18).

Και στις δύο περιφέρειες τα τελευταία χρόνια ο πρωτογενής τομέας έχει παρουσιάζει σημαντική κάμψη, ενώ παλιότερα αποτελούσε την κύρια πηγή εισοδήματος και απασχόλησης και αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα που δημιουργούν αναπτυξιακή υστέρηση.

4.6.2 ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος έχει αξιόλογο δευτερογενή τομέα παραγωγής και πιο συγκεκριμένα η Πάτρα και η Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας, καθώς χαρακτηρίζονται από έντονη μεταποιητική παράδοση. Κύριο χαρακτηριστικό του δευτερογενούς τομέα και της μεταποιητικής δραστηριότητας στην περιφέρεια αποτέλεσε η αποβιομηχάνιση που εμφανίστηκε την περίοδο 1984 – 1992. Παρά το συγκεκριμένο γεγονός που επηρέασε την περιοχή και τον συγκεκριμένο τομέα, τα τελευταία χρόνια παρουσιάστηκε ανάκαμψη και μια γενικότερη σταθεροποίηση. Υψηλός είναι και ο αριθμός των αδειών που δόθηκαν τα τελευταία χρόνια για τη λειτουργία νέων μεταποιητικών δραστηριοτήτων και κυρίως την περίοδο από το 2003 έως το 2007. Οι σημαντικότερες μεταποιητικές μονάδες στην περιοχή αφορούν τους κλάδους τροφίμων και ποτών, τηλεπικοινωνιών, χαρτιού, πλαστικών και επεξεργασίας ξύλου. Στην περιφέρεια εντοπίζονται τρεις οργανωμένες βιομηχανικές περιοχές, της ΒΙ.ΠΕ Πατρών, της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού και της ΒΙΟ.ΠΑ. Γλαύκου Πατρών. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο βαθμός πληρότητας της ΒΙ.ΠΕ Πατρών σήμερα είναι ιδιαίτερα υψηλός, ορίζοντας την έτσι σε έναν από τους πιο σημαντικούς πόλους ανάπτυξης και οικονομικής δραστηριότητας της περιοχής. Εξίσου σημαντική είναι και η Ναυτική Βιομηχανική Περιοχή Αστακού καθώς είναι η μοναδική σε όλη την Ελλάδα με δικό

της διαθέσιμο λιμάνι και μια αξιόλογη γεωγραφική θέση από στρατηγικής και οικονομικής σημασίας. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα του δευτερογενούς τομέα βασίζεται και στη σημαντική παραγωγή του πρωτογενούς τομέα, ο οποίος έχει την δυνατότητα στήριξης μεταποιητικών δραστηριοτήτων και της συσκευασίας αγροτικών προϊόντων αλλά και στα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα με το επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό τα οποία προσελκύουν καινοτόμες δραστηριότητες (ΕΠ ΔΕ – Π – ΙΝ, 2007 - 2013:18, ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:12).

Στην Περιφέρεια Ηπείρου ο δευτερογενής τομέας παρουσιάζει γενικότερη υστέρηση σε σχέση με την ενασχόληση με τον τριτογενή τομέα που βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα. Μάλιστα η μεταποιητική δραστηριότητα της περιοχής ασχολείται με την επεξεργασία των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα κατά κύριο λόγο. Υπερισχύουν δηλαδή οι κλάδοι άμεσης επεξεργασίας των γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων, ενώ η πλειοψηφία των επιχειρήσεων του συγκεκριμένου τομέα χαρακτηρίζονται ως οικογενειακές και απασχολούν μικρό αριθμό εργαζομένων. Επίσης σημαντική είναι και η συγκέντρωση των επιχειρήσεων επεξεργασίας ξύλου και κατασκευής επίπλων, ιδιαίτερα κοντά στην πόλη των Ιωαννίνων. Στην περιφέρεια λειτουργούν τρεις οργανωμένες βιομηχανικές περιοχές και πιο συγκεκριμένα δύο ΒΙ.ΠΕ., μία στην Περιφερειακή ενότητα Ιωαννίνων και μία στην Περιφερειακή ενότητα Πρεβέζης και ένας ΒΙΟ.ΠΑ στην Περιφερειακή ενότητα Θεσπρωτίας. Η ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων ωστόσο αποτελεί από τις πιο οργανωμένες βιομηχανικές περιοχές της χώρας στεγάζοντας γύρω στις 130 επιχειρήσεις, ενώ σημαντική αναπτυξιακή δύναμη απέκτησε και με την κατασκευή και ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού. Η ΒΙ.ΠΕ. Θεσπρωτίας ξεκίνησε την εγκατάσταση των επιχειρήσεων τα τελευταία χρόνια συγκεντρώνοντας μόνο πέντε. Η Περιφερειακή ενότητα Άρτας βρίσκεται στην τελευταία θέση από άποψη βιομηχανιών με τον δευτερογενή τομέα να είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφερειακές ενότητες αλλά και το σύνολο της περιφέρειας. Χαρακτηριστική είναι και η απουσία βιομηχανικής περιοχής, ενώ οι όποιες βιομηχανικές μονάδες υφίστανται χωροθετούνται διάσπαρτα στην ακτίνα της πόλης της Άρτας. Συμπερασματικά ο δευτερογενής τομέας βρίσκεται σε χαμηλά αναπτυξιακά επίπεδα αλλά παρουσιάζει δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης σε όλη την περιφέρεια. Θα πρέπει να υπάρξει ένας στρατηγικός σχεδιασμός αξιοποιώντας την τοπική αγροτική παραγωγή, βελτιώνοντας την εμπορία

και άροντας τον εσωστρεφή προσανατολισμό των προϊόντων (ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:2, ΕΠ Θ - ΣΕ - Η, 2007 – 2013:21, ΕΠ Ηπείρου 2012 – 2014, 2011:49).

4.6.3 ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Οι δύο περιφέρειες ανάλυσης, η Περιφέρεια Ηπείρου αλλά και η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος χαρακτηρίζονται από ισχυρή αναπτυξιακή υστέρηση, τόσο λόγω της γεωγραφικής τους θέσης ως προς το σύνολο της χώρας και της απόστασης από τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας αλλά και λόγω της μη αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους. Ωστόσο ο τριτογενής τομέας παραγωγής απασχολεί το μεγαλύτερο τμήμα του εργατικού δυναμικού της περιοχής και συμβάλει με το μεγαλύτερο ποσοστό στο σχηματισμό του ΑΕΠ. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα γίνει μια προσπάθεια ανάλυσης του τριτογενούς τομέα και των σημαντικότερων κλάδων του.

4.6.3.1 Τουρισμός

Στην περιοχή μελέτης ο τουρισμός δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένος σε σχέση με το σύνολο της χώρας και δεν μπορεί να δοθεί ταυτότητα μαζικού τουρισμού. Κάποιες τουριστικές συγκεντρώσεις παρουσιάζονται στα δυτικά παράλια της Περιφέρειας Ηπείρου και στα παράλια της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος αλλά και στους ορεινούς όγκους όπου υπάρχει η συγκέντρωση κάποιων γραφικών χωριών. Βέβαια ο τουρισμός πάντοτε αποτελούσε μοχλό αναπτυξιακής ώθησης κατά περιόδους, ωστόσο αυτή η μορφή ανάπτυξης συνοδεύεται από σοβαρά προβλήματα όταν πραγματοποιείται χωρίς σχεδιασμό.

Παραθεριστικός Τουρισμός

Στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος ο παραθεριστικός τουρισμός εντοπίζεται κυρίως στις παράκτιες περιοχές του πατραϊκού και κορινθιακού κόλπου. Πρέπει να σημειωθεί ότι η περιφέρεια διαθέτει σημαντική τουριστική υποδομή με πλήθος καταλυμάτων, ξενοδοχείων και κάμπινγκ. Βέβαια ο τουρισμός χαρακτηρίζεται από εποχικότητα και δεν πραγματοποιείται σε συνεχή και μόνιμη βάση. Πιο συγκεκριμένα ο παραθεριστικός τουρισμός εντοπίζεται στις περιοχές της Ακράτας, του Διακοφτού, του Αιγίου, της Κάτω Αχαΐας και της Καλόγριας καθώς βρίσκονται σε μικρή χλιομετρική απόσταση από τους κατοίκους της Πάτρας και της Αττικής και έτσι υπάρχει εύκολη προσβασιμότητα. Επιπλέον παραθεριστικός τουρισμός υπάρχει και

στις Περιφερειακές Ενότητες Ηλείας και Αιτωλοακαρνανίας σε χαμηλότερο βαθμό. Στην Περιφερειακή ενότητα Ηλείας εντοπίζεται κυρίως παραθεριστικός τουρισμός από το Κατάκολο έως την Κυλλήνη, τα οποία αποτελούν μεγάλα τουριστικά συγκροτήματα. Σημαντικό ρόλο σε αυτό έχει αποτελέσει η ύπαρξη λιμανιών σε αυτή την περιοχή, με την δυναμικότητα αυτή να οφείλεται στη θαλάσσια σύνδεση με τα νησιά του Ιονίου αλλά και στην σημαντική κίνηση τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή του Κατάκολου της Ηλείας, λόγω του αρχαιολογικού χώρου της Ολυμπίας (ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, 2009:3-6, ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:12-13).

Στην Περιφέρεια Ηπείρου παραθεριστικός τουρισμός συναντάται κατά μήκος των παραλιών της Περιφερειακής Ενότητας Πρεβέζης έως την Πάργα και στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας στην περιοχή της Πέρδικας, των Συβότων και της Πλαταριάς. Βασικά χαρακτηριστικά του τουρισμού στις συγκεκριμένες περιοχές είναι το μικρό δυναμικό που εμφανίζουν τα τουριστικά καταλύματα, η επικράτηση των ενοικιαζόμενων δωματίων έναντι των ξενοδοχειακών μονάδων αλλά και η επικράτηση των Ελλήνων επισκεπτών έναντι των αλλοδαπών. Επιπλέον εμφανίζεται μικρή διάρκεια παραμονής των επισκεπτών δείχνοντας έτσι τον αδύναμο και τοπικό χαρακτήρα της συγκεκριμένης περιοχής (ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:2-3).

Ορεινός και εναλλακτικές μορφές τουρισμού

Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από γεωμορφολογική ποικιλία καθώς διαθέτει ορεινούς όγκους, ημιορεινές περιοχές, λίμνες ποτάμια και μνημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Έτσι δίνει τη δυνατότητα αξιοποίησης πολλών μορφών εναλλακτικού τουρισμού και ορεινού τουρισμού. Ωστόσο διαπιστώνεται ανεπαρκής αξιοποίηση των πόρων αυτών και ελλιπής στρατηγική οργάνωση αυτών των μορφών τουρισμού.

Μεγαλύτερη δυναμικότητα στον ορεινό τουρισμό εμφανίζει η Περιφέρεια Ηπείρου με τη συγκέντρωση να εμφανίζεται στα Ζαγοροχώρια αρχικά, στο Μέτσοβο, την Κόνιτσα και λιγότερο και πιο σποραδικά στα Τζουμέρκα. Η αναπτυξιακή δυναμικότητα αυτών των περιοχών είναι ότι παρουσιάζουν ένα πλήθος συγκριτικών πλεονεκτημάτων όπως η καλή πρόσβαση, ιδίως μετά την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον (οροσειρά Πίνδου, ύπαρξη φαραγγιών), έντονος παραδοσιακός χαρακτήρας (ιδίως στα Ζαγοροχώρια όπου αποτελούνται από 46 παραδοσιακούς οικισμούς) και οι τοπικές παραδόσεις, τα έθιμα καθώς και τα διάφορα τοπικά προϊόντα της περιοχής. Λιγότερο ήπιες και εναλλακτικές μορφές

τουρισμού εμφανίζονται κοντά στα Αλβανικά σύνορα σε περιοχές όπως τα Πωγωνοχώρια, οι Φιλιάτες, τα Μαστοροχώρια και η Παραμυθιά, κυρίως λόγω της ησυχίας και του αναλλοίωτου φυσικού περιβάλλοντος. Υπάρχουν περιοχές στην Περιφέρεια Ηπείρου που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον πολλών τουριστικών ομάδων. Το Σούλι, η Δωδώνη και ο Αχέροντας σχηματίζουν μια τέτοια χωρική ενότητα, η οποία παρουσιάζει σπουδαία πολιτιστική αξία. Επιπλέον οι περιοχές αυτές είναι κατάλληλες για πλήθος δραστηριοτήτων όπως η ορειβασία, αθλητικές δραστηριότητες στον ποταμό και άλλα. Αξιοσημείωτη είναι και η περιοχή γύρω από τον Αμβρακικό κόλπο, η οποία αποτελεί φυσικό σύνορο μεταξύ των δύο Περιφερειών και πρόκειται για μία ευαίσθητη περιοχή με αναδυόμενο οικολογικό ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια. Τέλος στην Περιφερειακή Ενότητα Άρτας παρουσιάζεται μια ήπια μορφή θρησκευτικού τουρισμού με το πλήθος των Βυζαντινών μνημείων και εκκλησιών που διαθέτει, ιδιαιτέρως δε στο ορεινό τμήμα των Τζουμέρκων (ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, 2009:9-11, ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:3).

Στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος εμφανίζονται επίσης στοιχεία ορεινού τουρισμού, κυρίως στην ορεινή περιοχή των Καλαβρύτων, τα οποία με το χιονοδρομικό κέντρο που διαθέτουν, τα δύο ιστορικά μοναστήρια (Αγίας Λάρας και Μεγάλου Σπηλαίου) αλλά και του οδοντωτού σιδηρόδρομου μπορούν και παρέχουν ένα ικανοποιητικό πακέτο χειμερινού τουρισμού. Επιπλέον σημαντική είναι και η αρχαιολογική περιοχή της Αρχαίας Ολυμπίας όπου πραγματοποιείται κάθε τέσσερα χρόνια η αφή της Ολυμπιακής φλόγας και αποτελεί γεγονός παγκοσμίου φήμης, ενώ πραγματοποιούνται γεγονότα για τους χειμερινούς Ολυμπιακούς αλλά και πλήθος άλλων δρώμενων. Ώθηση σε αυτή την τουριστική κίνηση έχει δώσει και η ύπαρξη του λιμανιού στο Κατάκολο λόγω της συνδεσιμότητας που προσφέρει με νησιωτικούς προορισμούς και την κίνηση τουρισμού κρουαζιέρας όπως αναφέρθηκε προηγούμενος. Σε γενικές γραμμές η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που όμως μένουν σχεδόν αναξιοποίητα. Ο εισερχόμενος τουρισμός είναι κυρίως εσωτερικός εκτός από την Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας όπου υπάρχουν πολλοί αλλοδαποί λόγω της Αρχαίας Ολυμπίας (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:12-14, ΕΟΤ, Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης ΔΕ, 2003:1-4).

4.6.3.2 Έρευνα και τεχνολογία

Στην κατεύθυνση της έρευνας και της τεχνολογίας, και οι δύο Περιφέρειες, δηλαδή το σύνολο της χωρικής ενότητας, βρίσκονται σε σημαντικό και αξιόλογο επίπεδο. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ύπαρξη σημαντικού αριθμού εκπαιδευτικών ιδρυμάτων στην περιοχή. Η πιο σημαντική ερευνητική δραστηριότητα ασκείται κυρίως στην Πάτρα, αλλά και στα Ιωάννινα. Αρχικά στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος εκτός από το ότι εδρεύει ένα πανεπιστημιακό ίδρυμα, το Πανεπιστήμιο Πατρών και δύο Ανώτατα τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα, ΑΤΕΙ Πατρών και Μεσολογγίου έχει την έδρα του και το Ελληνικό Ανοιχτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ). Επίσης πολύ σημαντικό ρόλο παίζει και η ύπαρξη του Επιστημονικού Πάρκου Πατρών, το οποίο στεγάζει ένα σημαντικό αριθμό από νέες και δυναμικές επιχειρήσεις με σκοπό την δημιουργία μιας σύγχρονης καινοτομικής περιοχής. Άλλο ένα σημαντικό πλεονέκτημα είναι και η ύπαρξη στην Πανεπιστημιούπολη Πατρών του Ινστιτούτου Τεχνολογίας Υπολογιστών, όπου αποτελεί έναν ερευνητικό και τεχνολογικό φορέα με σκοπό την έρευνα και την αποτελεσματική αξιοποίηση των τεχνολογιών.

Στα Ιωάννινα και γενικότερα στην Περιφέρεια Ηπείρου, η έρευνα πραγματοποιείται κυρίως μέσω του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων και του Ιδρύματος Τεχνολογίας και Έρευνας. Η ερευνητική δραστηριότητα του Πανεπιστημίου αφορά κυρίως στις τεχνολογικές επιστήμες, τις θετικές επιστήμες και τις επιστήμες υγείας, τις αρχαιολογικές μελέτες και ανασκαφές, τις λογοτεχνικές και γλωσσολογικές μελέτες. Αντίστοιχα στο Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας η ερευνητική διαδικασία αφορά στην βιοϊατρική και την ιατρική τεχνολογία. Θα πρέπει βέβαια η έρευνα και η τεχνολογία να αποτελέσουν μοχλό ανάπτυξης για την δημιουργία νέων καινοτόμων και εναλλακτικών οικονομικών – παραγωγικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, συνδέοντας την επιστήμη με τις ανάγκες της κοινωνίας και της οικονομίας (DATA RC, 2010:7, <http://www.eap.gr>, <http://www.psp.org.gr>, <http://www.cti.gr>, <http://www.uoi.gr>, <http://www.forth.gr>).

4.6.3.3 Εμπόριο – Υπηρεσίες

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ηπείρου «Το εμπόριο αναπτύσσεται στα μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα σε αυτά που έχουν μεταφορική δραστηριότητα...» (ΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:3). Τέτοια κέντρα είναι τα Ιωάννινα, η Ηγουμενίτσα και η Πρέβεζα καθώς διαθέτουν μεταφορικά λιμάνια. Άξονες ανάπτυξης υπηρεσιών και εμπορίου δημιουργούνται κυρίως μεταξύ Ηγουμενίτσας και Ιωαννίνων. Το ίδιο συμβαίνει και στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος. Η Πάτρα αποτελεί την κύρια πύλη της χώρας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και λόγω της υλοποίησης κάποιων μεταφορικών υποδομών τα τελευταία χρόνια, την καθιστά κόμβο μεταφορών. Έτσι δημιουργούνται ευνοϊκές προοπτικές για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας στις μεταφορές. Και οι υπηρεσίες από τη φύση τους είναι ένας κλάδος που ακολουθούν την ένταση του πληθυσμού και την συγκέντρωση της διοικητικής οργάνωσης, συνεπώς και αυτές εμφανίζονται σύμφωνα με την ιεραρχία των αστικών κέντρων της περιοχής με μεγαλύτερη συγκέντρωση να υπάρχει στην πόλη της Πάτρας και την πόλη των Ιωαννίνων (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:5-11, ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:3).

4.7 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

4.7.1 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η περιοχή μελέτης (Περιφέρεια Ηπείρου – Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος) αν και θεωρείται απομονωμένη, ιδίως η Περιφέρεια Ηπείρου λόγω των ιδιαίτερων γεωγραφικών και μορφολογικών χαρακτηριστικών αλλά και της θέσης της στον ελλαδικό χώρο, καθώς βρίσκεται στη δυτική Ελλάδα και εκτός του αναπτυξιακού άξονα S, ωστόσο βρίσκεται σε μία ιδιαίτερη θέση ως προς αναμενόμενο αναπτυξιακό άξονα «σ». Και αυτό γιατί περιέχει τμήματα των βασικών οδικών αξόνων όπως το δυτικό μέρος της Εγνατίας Οδού, μέρος του νότιου κλάδου του ΠΑΘΕ που ανήκει στα διευρωπαϊκά δίκτυα, αλλά και ολόκληρο το βόρειο τμήμα της Ιόνιας Οδού. Επιπλέον βρίσκεται στα δυτικά του διαγώνιου αυτοκινητόδρομου (Ε65). Οι μεταφορικές υποδομές σε γενικές γραμμές θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως ελλιπείς, με ιδιαίτερα προβλήματα κυρίως στους ορεινούς όγκους της περιοχής αλλά και έντονα προβλήματα διασύνδεσης μεταξύ των αστικών κέντρων τόσο σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο όσο και σε διαπεριφερειακό επίπεδο μεταξύ των δύο εξεταζόμενων περιφερειών αλλά και με τις υπόλοιπες περιφέρειες της χώρας.

4.7.1.1 Χερσαίες Μεταφορές

Οδικό Δίκτυο

Στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται τμήματα των σημαντικότερων οδικών αξόνων της χώρας αλλά και μικρότερα οδικά δίκτυα τα οποία συνδέουν τις δύο περιφερειακές ενότητες μεταξύ τους αλλά και με άλλες περιφερειακές ενότητες του ελλαδικού χώρου. Οι πιο σημαντικοί οδικοί άξονες είναι οι εξής:

Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ (Α1): Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι.

Εγνατία Οδός (Α2): Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Γρεβενά – Κοζάνη – Βέροια – Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Ξάνθη – Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη – Κήποι Έβρου.

Ιόνια Οδός (Α5): Ιωάννινα – Άρτα – Αμφιλοχία – Αγρίνιο – Μεσολόγγι – Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου - Ρίο- Πάτρα.

Ολυμπία Οδός (Α8): Ελευσίνα – Μέγαρο – Κόρινθος – Αίγιο – Ρίο – Πάτρα.

Αρχικά ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς αυτοκινητόδρομους της Ελλάδας καθώς διατρέχει μεγάλο μέρος της ηπειρωτικής χώρας και συνδέει τα δύο βασικά μητροπολιτικά κέντρα, αυτό της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Επιπλέον διέρχεται από έναν μεγάλο αριθμό περιφερειακών ενοτήτων και εντάσσεται στα Διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η Εγνατία Οδός η οποία έχει κατασκευαστεί πλήρως, εκτός των κάθετων οδικών αξόνων, αποτελείται από μήκος 670 χλμ. ξεκινώντας από την Ηγουμενίτσα και καταλήγει στους Κήπους της Περιφερειακής Ενότητας Έβρου. Αποτελεί τον δεύτερο μεγαλύτερο οδικό άξονα της χώρας και ένα από τα πιο αξιοσημείωτα έργα, το οποίο έδωσε σημαντική αναπτυξιακή ώθηση στα σημαντικότερα αστικά κέντρα του βορειοελλαδικού χώρου και η οποία διαπιστώνεται με σημαντικό ερευνητικό και επιστημονικό έργο μέσω του τμήματος του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού. Στην Περιφέρεια Ηπείρου διέρχεται ξεκινώντας από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και τελειώνοντας στον Α/Κ Ανηλίου έχοντας 7 Α/Κ εντός της περιφέρειας (<http://observatory.egnatia.gr>).

Η Ολυμπία Οδός η οποία ξεκινάει από την Ελευσίνα και καταλήγει στην Πάτρα βρίσκεται υπό κατασκευή ενώ πραγματοποιούνται κατασκευές στο τμήμα Κορίνθου – Πατρών μεγάλης κλίμακας. Επιπλέον έχει δρομολογηθεί από το Υπουργείο Υποδομών με δελτίο τύπου (όπως αναφέρθηκε στο www.ypodomes.com) η προώθηση του δυτικού τμήματος της Ολυμπίας Οδού Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα.

Τέλος για την Ιόνια Οδό ή αλλιώς Δυτικό Άξονα ο οποίος βρίσκεται υπό κατασκευή, έχει γίνει εκτενής αναφορά στο κεφάλαιο 2.

Είναι χαρακτηριστικό ότι γίνονται βασικές προσπάθειες μέσω των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (ΚΠΣ) και των Συμβάσεων Παραχώρησης για τη δημιουργία ενός βασικού οδικού πλέγματος, βελτιώνοντας έτσι το υπάρχον οδικό δίκτυο και τη συνδεσιμότητα τόσο στο εσωτερικό των περιφερειών όσο και στο εσωτερικό της συγκεκριμένης χωρικής ενότητας (Περιφέρεια Ηπείρου – Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος) αλλά και στη σχέση αυτής με τα υπόλοιπα αστικά και μητροπολιτικά κέντρα της χώρας. Το οδικό δίκτυο είναι σε γενικές γραμμές ανεπτυγμένο στα παράλια της ΧΕ ενώ σχεδόν ανεπαρκές στα ορεινά με σημαντικά προβλήματα ποιότητας αλλά και συνδεσιμότητας. Κακής ποιότητας είναι και το εθνικό δίκτυο το οποίο δημιουργεί θύλακες απομόνωσης, κυρίως στις ορεινές περιοχές και χρήζει

αντιμετώπισης. Αξίζει να σημειωθεί ότι σημαντικό έργο αποτέλεσε η δημιουργία της καλωδιωτής γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου μήκους 2,25 χλμ. η οποία σύνδεσε την Πελοπόννησο με την κυρίως ηπειρωτική χώρα (ΕΠ ΔΕ – Π – ΙΝ, 2007 – 2013:21, ΕΠ Θ – ΣΕ – Η, 2007 – 2013:38-9, <http://www.olympiaodos.gr/>, <http://www.egnatia.eu>).

Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Είναι αξιοσημείωτο πως στην Περιφέρεια Ηπείρου απουσιάζει η ύπαρξη σιδηροδρομικού δικτύου, και αυτός είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες η οποίοι οδήγησαν στην απομόνωση της συγκεκριμένης περιφέρειας και στο χαμηλό επίπεδο μεταφορικών υποδομών της περιοχής. Αντίθετα, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος έχει μήκος άνω των 300 χλμ. και όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δυτικής Ελλάδας «...διασχίζει την παραλιακή ζώνη των νομών Αχαΐας και Ηλείας με την σύνδεση Αθήνας-Πάτρας-Πύργου-Καλαμάτας. Υπάρχει επίσης και οδοντωτός σιδηρόδρομος με την διαδρομή Διακοπτού-Καλαβρύτων» (ΕΠ Δυτικής Ελλάδας 2007 - 2013:21, ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:3). Παρ’όλ’αυτά, το δίκτυο αυτό είναι πεπαλαιωμένο και μετρικό, πράγμα που το έχει καταστήσει μη επαρκώς λειτουργικό. Επίσης ο προαστιακός σιδηρόδρομος που προγραμματίζεται από την Αθήνα στην Πάτρα (κανονικού πλάτους) δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί.

4.7.1.2 Θαλάσσιες Μεταφορές

Λιμάνια

Στη περιοχή μελέτης υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός από λιμένες μικρότερου ή μεγαλύτερου μεγέθους ως επακόλουθο της γεωμορφολογικής γειτνίασης της περιοχής με το Ιόνιο Πέλαγος. Αρχικά πρέπει να τονιστεί πως τα δύο σημαντικότερα λιμάνια της περιοχής είναι το λιμάνι της Πάτρας και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με πρωταρχικό ρόλο τόσο στις δύο περιφέρειες όσο και στο υπόλοιπο της χώρας.

Στην Περιφέρεια Ηπείρου εντοπίζονται 4 λιμάνια με βασικότερο αυτό της Ηγουμενίτσας. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει αξιόλογη εμπορευματική και επιβατική κίνηση, ενώ σημειώνει σημαντική αναπτυξιακή δραστηριότητα ιδίως με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού. Το λιμάνι αυτό συνδέεται σε συνεχή βάση με τα λιμάνια της Κέρκυρας και της Πάτρας σε Εθνικό επίπεδο και με τα λιμάνια του Μπάρι, της Βενετίας και της Ανκόνα σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Έτσι η Ηγουμενίτσα

καθίσταται μία από της βασικότερες πύλες εισόδου – εξόδου της χώρας καθώς συνδέει την Ιταλία με το βορειοδυτικό σκέλος της χώρας μέσω ναυτιλίας και από εκεί με δύο βασικούς οδικούς άξονες, αυτόν της Εγνατίας αλλά και της μελλοντικής Ιόνιας Οδού. Θα αποτελεί δηλαδή πύλη της χώρας προς της Ευρωπαϊκή Ένωση, τη μεσόγειο και την Αδριατική.

Το λιμάνι της Πρέβεζας έχει και αυτό μια μικρότερη αλλά αρκετά αξιόλογη εμπορευματική κίνηση ενώ η επιβατική του δραστηριότητα σχεδόν μηδενίστηκε με την κατασκευή του υποθαλάσσιου τούνελ μεταξύ Ακτίου και Πρέβεζας. Παρόλα αυτά διατηρεί έναν σημαντικό αριθμό τουριστικών σκαφών και σκαφών αναψυχής και θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σαν ένα κέντρο θαλάσσιου τουρισμού.

Τέλος τα λιμάνια της Πάργας και της Σαγιάδας είναι μικρότερης έντασης και κυρίως χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση δρομολογίων τουριστικού χαρακτήρα όπως η σύνδεση με την Κέρκυρα και τους Παξούς (ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, 2003:3).

Στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος βασικότερο λιμάνι είναι αυτό της Πάτρας το οποίο έχει οριστεί ως το νέο κέντρο διεύθυνσης και διαχείρισης όλων των υπολοίπων λιμανιών που περιλαμβάνονται στην περιοχή. Το συγκεκριμένο λιμάνι συνδέεται με λιμάνια εντός της Ελλάδος αλλά και με κάποια λιμάνια της Ιταλίας. Τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται σε διαπεριφερειακό επίπεδο είναι με τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Κέρκυρας, της Σάμης στην Κεφαλονιά και του Βαθέως στην Ιθάκη. Ακόμη εκτελούνται δρομολόγια με το Μπάρι, το Μπρίντιζι και την Ανκόνα της Ιταλίας αλλά και με το λιμάνι του Δυρραχίου στην Αλβανία. Το λιμάνι της Πάτρας χαρακτηρίζεται από το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδος ως «νότια Δυτική Πύλη της χώρας» (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:11) καθώς βρίσκεται σε μια ισχυρά στρατηγική θέση ενώ υποστηρίζεται και από πολλές υποδομές όπως ΠΑΘΕ, μελλοντική Ιόνια Οδός, σιδηροδρομικό δίκτυο και ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, η οποία ολοκληρώθηκε το 2004 και αποτελεί καλωδιωτή γέφυρα μήκους 2,25 χλμ. (<http://www.gefyra.gr>).

Ιδιαίτερο ρόλο κατέχει και το λιμάνι του Κατάκολου το οποίο βρίσκεται στην Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας και αποτελεί βασικό υποδοχέα τουριστικού ρεύματος στη Δυτική Ελλάδα. Βασικό πλεονέκτημα του αποτελεί η μικρή χλιομετρική του απόσταση από αρχαιολογικούς χώρους μεγάλου ενδιαφέροντος, όπως αυτός της Αρχαίας Ολυμπίας. Το λιμάνι του Πλατυγαλίου Αστακού προσδιορίζεται ως Ειδικό

λιμάνι εμπορευματικών μεταφορών καθώς έχει συμπληρωματικό ρόλο με το λιμάνι της Πάτρας, ενώ εκεί λειτουργεί και Ναυτική Βιομηχανική Περιοχή (ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ.).

Ως δευτερεύοντα λιμάνια θεωρούνται τα λιμάνια Αιγίου, Κυλλήνης (το οποίο βέβαια αποτελεί το βασικό λιμάνι σύνδεσης με την Ζάκυνθο ενώ πραγματοποιούνται και αρκετά δρομολόγια για Κεφαλονιά), Αστακού, Μεσολογγίου και Αμφιλοχίας για σύνδεση με τις ανατολικές ακτές του Αμβρακικού κόλπου (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:11).

4.7.1.3 Εναέριες Μεταφορές

Αεροδρόμια

Οι αεροπορικές μεταφορικές υποδομές αποτελούν πλέον από τις πιο σύγχρονες μορφές μετακίνησης και έναν από τους πιο βασικούς μοχλούς αναπτυξιακής ώθησης. Ειδικά για την Ελλάδα ο τομέας των αερομεταφορών είναι μεγάλης σπουδαιότητας καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των τουριστών εισέρχεται στη χώρα μας αεροπορικά, περίπου το 75%. Στη συγκεκριμένη χωρική ενότητα που εξετάζουμε λειτουργούν τρία αεροδρόμια. Αυτά είναι τα εξής:

- Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος»
- Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου
- Κρατικός Αερολιμένας Αράξου

Το Αεροδρόμιο του Ακτίου φιλοξενεί σημαντική τουριστική κίνηση ιδίως τους θερινούς μήνες και εξυπηρετεί την παράκτια τουριστική ζώνη των Περιφερειακών Ενοτήτων Πρεβέζης και Ηγουμενίτσας αλλά και της Λευκάδας. Μέσω των Περιφερειακών Πλαισίων δίνονται προτροπές για την αναβάθμιση και την πλήρη αξιοποίηση των συγκεκριμένων αερολιμένων, ενώ πρέπει να σημειωθεί πως ο αερολιμένας του Αράξου έχει επανασχεδιαστεί από ομάδα ειδικών του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με επικεφαλής τους καθηγητές Η.Μπεριάτο και Π.Σκάγιαννη (1999), καθώς οι δυνατότητες τους χαρακτηρίζονται ελλειπείς (κτηριακές, εύρος δρομολογίων) ως προς την υφιστάμενη και προβλεπόμενη μελλοντική ζήτηση (<http://www.saas.gr/>).

4.7.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η Χωρική Ενότητα που εξετάζεται καταλαμβάνει στον ελλαδικό χώρο μια σημαντική και ιδιόμορφη περιοχή της χώρας. Οι κύριες κοινωνικές υποδομές είναι τα στοιχεία ανώτερης εκπαίδευσης που βρίσκονται στην περιοχή καθώς και οι υποδομές υγείας όπου αναλύονται παρακάτω.

4.7.2.1 Εκπαίδευση

Η περιοχή μελέτης, δηλαδή τόσο η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος όσο και η περιφέρεια Ηπείρου διαθέτουν ένα μεγάλο αριθμό Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και εγκαταστάσεων καθώς περιλαμβάνουν δύο Πανεπιστήμια (Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων και Πανεπιστήμιο Πατρών) και τρία Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι Ηπείρου, Τ.Ε.Ι Πατρών και Τ.Ε.Ι. Μεσολογγίου), ενώ στην Πάτρα έχει την έδρα του και το Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ). Το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων ιδρύθηκε το 1964 και λειτουργεί ως ανεξάρτητο Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα από το 1970. Στον μισό σχεδόν αιώνα της λειτουργίας του έχει εξελιχθεί σε ένα από τα μεγαλύτερα πανεπιστήμια της χώρας με σημαντικά βήματα τόσο στην έρευνα όσο και στην διδασκαλία. Αλλά και το Πανεπιστήμιο Πατρών ιδρύθηκε την ίδια χρονική περίοδο (1964) υπό την εποπτεία του Κράτους, στο πλαίσιο του Προγράμματος Διοικητικής Ανάπτυξης της Χώρας, με διακεκριμένη πορεία τόσο στον ελλαδικό χώρο όσο και στο εξωτερικό στα πενήντα χρόνια παρουσίας του. Όσον αφορά στα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, εδώ έχουμε κάποιες εντονότερες κτηριακές και υλικοτεχνικές ανεπάρκειες που χρήζουν ιδιαίτερης σημασίας και αποκατάστασης σε σχέση με τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα. Η ύπαρξη αυτών των ιδρυμάτων στην περιοχή δίνει μία αναπτυξιακή προοπτική, δημιουργώντας κίνηση και συγκέντρωση πληθυσμού, δημιουργώντας θέσεις εργασίας και προάγοντας την γνώση και την έρευνα (ΕΠ Θ – ΣΕ – Η, 2007-2013:32, ΕΠ ΔΕ – Π – ΙΝ, 2007 – 2013:20).

Πίνακας 10: Ανώτατη Εκπαίδευση στην Περιφέρεια Ηπείρου

Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων	
ΣΧΟΛΕΣ	ΤΜΗΜΑΤΑ
Φιλοσοφική Σχολή	Φιλολογίας
	Ιστορίας και Αρχαιολογίας
	Φιλοσοφίας, Παιδαγωγικής και Ψυχολογίας
Σχολή Θετικών Επιστημών	Μαθηματικών
	Φυσικής
	Χημείας
	Πληροφορικής
Ιατρική Σχολή	Ιατρική
Σχολή Επιστημών Αγωγής	Παιδαγωγικό, Δημοτικής Εκπαίδευσης
	Παιδαγωγικό, Νηπιαγωγών
Σχολή Επιστημών και Τεχνολογιών	Τμήμα Μηχανικών Επιστήμης Υλικών
	Βιολογικών Εφαρμογών και Τεχνολογιών
Τμήματα μη υπαγόμενα σε Σχολή	Οικονομικών
	Πλαστικών Τεχνών και Επιστημών της Τέχνης
Σχολή Διαχείρισης Φυσικών Πόρων και Επιχειρήσεων	Διαχείριση Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων
	Διοίκησης Επιχειρήσεων Αγροτικών Προϊόντων και Τροφίμων

Πηγή: <http://www.uoi.gr/gr/>, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 11: Ανώτερη Εκπαίδευση στην Περιφέρεια Ηπείρου

Τ.Ε.Ι ΗΠΕΙΡΟΥ	
ΣΧΟΛΕΣ	ΤΜΗΜΑΤΑ
Διοίκησης & Οικονομίας	Τμήμα Τεχνολογίας Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών
	Τμήμα Λογιστικής (Πρέβεζα)
	Τμήμα Χρηματοοικονομικής & Ελεγκτικής (Πρέβεζα)
	Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων (Ηγουμενίτσα)
	Τμήμα Εφ Γλωσσών στη Διοίκηση και στο Εμπόριο (Ηγουμενίτσα)
Επαγγελματών Υγείας & Πρόνοιας	Τμήμα Νοσηλευτικής (Ιωάννινα)
	Τμήμα Βρεφονηπιοκομίας (Ιωάννινα)
	Τμήμα Λογοθεραπείας (Ιωάννινα)
Τεχνολογίας Γεωπονίας	Τμήμα Φυτικής Παραγωγής (Αρτα)
	Τμήμα Ζωικής Παραγωγής (Αρτα)
	Τμήμα Ανθοκομίας & Αρχιτεκτονικής Τοπίου (Αρτα)
Μουσικής Τεχνολογίας	Τμήμα Λαϊκής & Παραδοσιακής Μουσικής (Αρτα)

Πηγή: <http://www.teiep.gr/>, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 12: Ανώτατη Εκπαίδευση στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος

Πανεπιστήμιο Πατρών	
ΣΧΟΛΕΣ	ΤΜΗΜΑΤΑ
Πολυτεχνική Σχολή	Αρχιτεκτόνων μηχανικών
	Διαχείρισης Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων
	Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Τεχνολογίας Υπολογιστών
	Μηχανικών Η/Υ και Πληροφορικής
	Μηχανολόγων και Αεροναυπηγών Μηχανικών
	Πολιτικών Μηχανικών
	Χημικών Μηχανικών
Σχολή Θετικών Επιστημών	Μαθηματικών
	Φυσικής
	Χημείας
	Βιολογίας
	Γεωλογίας
	Επιστήμης των Υλικών
Σχολή Επιστημών Υγείας	Ιατρικής
	Φαρμακευτικής
Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών	Παιδαγωγικό, Δημοτικής Εκπαίδευσης
	Παιδαγωγικό, Νηπιαγωγών
	Θεατρικών Σπουδών
	Φιλολογίας
	Φιλοσοφίας
Σχολή Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων	Διοίκησης Επιχειρήσεων
	Διοίκησης Επιχειρήσεων Αγροτικών Προϊόντων και Τροφίμων
	Διαχείρισης Πολιτισμικού Περιβάλλοντος και Νέων Τεχνολογιών
	Οικονομικών Επιστημών

Πηγή: <http://www.upatras.gr/>, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 13: Ανώτερη Εκπαίδευση στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΩΝ	
ΣΧΟΛΕΣ	ΤΜΗΜΑΤΑ
Τεχνολογικών Εφαρμογών	Ηλεκτρολογίας
	Μηχανολογίας
	Πολιτικών Έργων Υποδομής
	Ανακαίνισης και Αποκατάστασης Κτιρίων
Διοίκησης & Οικονομίας	Διοίκησης Επιχειρήσεων
	Λογιστικής
	Τουριστικών Επιχειρήσεων
	Επιχειρηματικού Σχεδιασμού & Πληροφοριακών Συστημάτων
	Πληροφορικής και ΜΜΕ (Παράρτημα Πύργου)
	Εφαρμογών Πληροφορικής στη Διοίκηση και στην Οικονομία (Παράρτημα Αμαλιάδας)
	Μουσειολογίας - Μουσειογραφίας και Σχεδιασμού Εκθέσεων (Παράρτημα Πύργου)
Επαγγελματών Υγείας και Πρόνοιας	Κοινωνικής Εργασίας
	Νοσηλευτικής
	Λογοθεραπείας
	Φυσικοθεραπείας (Παράρτημα Αιγίου)
	Οπτικής - Οπτομετρίας (Παράρτημα Αιγίου)
Τ.Ε.Ι. ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	
ΣΧΟΛΕΣ	ΤΜΗΜΑΤΑ
Τεχνολογίας Γεωπονίας	Μηχανολογίας και Υδάτινων πόρων
	Θερμοκηπιακών Καλλιεργειών & Ανθοκομίας
	Υδατοκαλλιεργειών και Αλιευτικής Διαχείρισης
Διοίκησης & Οικονομίας	Διοίκησης Κοινωνικών- Συνεταιριστικών Επιχειρήσεων και Οργανώσεων
	Εφαρμογών Πληροφορικής στη Διοίκηση και Οικονομία
	Λογιστικής
Τεχνολογικών Εφαρμογών	Αυτοματισμού
	Τηλεπικοινωνιακών Συστημάτων & Δικτύων (Παράρτημα Ναυπάκτου)

Πηγή: <http://www.teipat.gr/>, <http://www.teimes.gr/>, ίδια επεξεργασία

4.7.2.2 Υγεία

Η υγεία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς που χρήζουν ιδιαίτερης σημασίας και μέτρων ανάπτυξης στην περιοχή μελέτης, δηλαδή την Περιφέρεια Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδος, αλλά και στο σύνολο τους σαν χωρική ενότητα καθώς οι περιφέρειες αυτές που αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα σε επίπεδο γεωμορφολογικό, κλιματολογικό αλλά και πληθυσμιακό κυρίως η Περιφέρεια Ηπείρου. Η υγεία παρέχεται στην Ήπειρο από 5 δημόσια νοσοκομεία, ένα νοσοκομείο σε κάθε περιφερειακή ενότητα και δύο στην περιφερειακή ενότητα Ιωαννίνων και 17 Κέντρα υγείας, με συνολική δυναμικότητα 1.351 κλίνες. Στη Δυτική Ελλάδα παρέχεται από 11 δημόσια νοσοκομεία και 21 Κέντρα Υγείας με συνολική δυναμικότητα 2.235 κλίνες. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι στα Ιωάννινα και στο Ρίο λειτουργούν Περιφερειακά Πανεπιστημιακά νοσοκομεία με αυξημένες δυνατότητες και ικανή εξυπηρέτηση υπερτοπικού χαρακτήρα (ΕΠ Θ – ΣΕ – Η, 2007-2013:54, ΕΠ ΔΕ – Π – ΙΝ, 2007 – 2013:21).

Αν και φαίνεται να υπάρχει μία πλήρης υποδομή στην υγεία, υπάρχουν ωστόσο σημαντικά προβλήματα που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης. Σε επίπεδο πρωτοβάθμιας υγείας σημειώνονται σημαντικές υλικοτεχνικές ελλείψεις καθώς και κτηριακές ανεπάρκειες με αποτέλεσμα την μη ικανοποιητική κάλυψη των αναγκών κυρίως στις ορεινές περιοχές της Χωρικής Ενότητας, που αποτελούν μεγάλο κομμάτι της περιοχής μελέτης. Επίσης στη δευτεροβάθμια υγεία πρέπει να ενισχυθεί τόσο το ιατρονοσηλευτικό προσωπικό αλλά και ο αριθμός των κλινών σε συνδυασμό με την βέλτιστη δικτύωση των υποδομών υγείας.

Πίνακας 14: Υγειονομική Περιφέρεια Ηπείρου - Έδρα: Ιωάννινα

ΝΟΜΟΣ	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ (Κ.Υ.)	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΙΑΤΡΕΙΑ (Π.Ι.)
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ –ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΦΙΛΙΑΤΩΝ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ – ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΦΙΛΙΑΤΩΝ	18
		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	
		ΠΑΡΑΜΥΘΙΑΣ	
		ΜΑΡΓΑΡΙΤΙΟΥ	
ΑΡΤΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΡΤΑΣ	ΑΓΝΑΝΤΩΝ	22
		ΑΝΩ ΚΑΛΕΝΤΙΝΗΣ	
		ΔΡΟΣΟΠΗΓΗΣ (ΒΟΥΛΓΑΡΕΛΙ)	
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΚΑΝΑΛΑΚΙΟΥ	12
		ΘΕΣΠΡΩΤΙΚΟΥ	
		ΦΙΛΙΠΠΙΑΔΑΣ	
		ΠΑΡΓΑΣ	
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ "ΧΑΤΖΗΚΩΣΤΑ"	ΚΟΝΙΤΣΑΣ	56
	ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΔΕΛΒΙΝΑΚΙΟΥ	
		ΔΕΡΒΙΖΙΑΝΩΝ	
		ΜΕΤΣΟΒΟΥ	
		ΠΡΑΜΑΝΤΩΝ	
		ΒΟΥΤΣΑΡΑ	

Πηγή: <http://www.yyka.gov.gr>, <http://www.e-database.gr/Νοσοκομεία/Περιφέρεια>, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 15: Υγειονομική Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας - Έδρα: Πάτρα

ΝΟΜΟΣ	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ (Κ.Υ.)	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΙΑΤΡΕΙΑ (Π.Ι.)
ΑΧΑΪΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ	50
	ΠΑΝΕΠΙΣΤΙΜΙΑΚΟ ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ ‘ΠΑΝΑΓΙΑ Η ΒΟΗΘΕΙΑ’		
	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ “ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑΣ”	Κ. ΚΛΕΙΤΟΡΙΑΣ	
		ΕΡΥΜΑΝΘΕΙΑΣ	
	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΙΓΙΟΥ	ΚΑΤΩ ΑΧΑΪΑΣ	
		ΧΑΛΑΝΔΡΙΤΣΑΣ	
ΗΛΕΪΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ – ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΡΕΣΤΕΝΩΝ	Γ.Ν. – Κ.Υ. ΚΡΕΣΤΕΝΩΝ	61
		ΒΑΡΔΑΣ	
	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΜΑΛΙΑΔΑΣ	ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	
		ΑΝΔΡΙΤΣΑΙΝΑΣ	
		ΓΑΣΤΟΥΝΗΣ	
		ΑΡΧΑΙΑΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ	
ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΓΡΙΝΙΟΥ	ΑΜΦΙΛΟΧΙΑΣ	61
		ΒΟΝΙΤΣΑΣ	
		ΘΕΡΜΟΥ	
		ΚΑΤΟΥΝΑΣ (Δεν λειτουργεί)	
		ΧΑΛΚΙΟΠΟΥΛΩΝ	
	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΑΙΤΩΛΙΚΟΥ	
		ΑΝΩ ΧΩΡΑΣ	
		ΑΣΤΑΚΟΥ	
		ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ	
		ΜΥΤΙΚΑ	

Πηγή: <http://www.yyka.gov.gr>, <http://www.e-database.gr/Νοσοκομεία/Περιφέρεια>, ίδια επεξεργασία

5. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΕΥΘΡΑΥΣΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί πολλές θεωρητικές προσεγγίσεις σχετικά με τον όρο και την έννοια εύθραυστη περιοχή. Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να προτείνουμε μία μεθοδολογική προσέγγιση της έννοιας (και ένταξη) των εύθραυστων περιοχών στην περιοχή διέλευσης της Ιόνιας Οδού, η οποία αποτελείται από δύο περιφέρειες (Δυτικής Ελλάδος και Ηπείρου). Η προσπάθεια εκτίμησης του «βαθμού ευθραυστότητας» βασίζεται σε τοπική κλίμακα ανάλυσης. Για την Ελλάδα, ο Δήμος αποτελεί κατάλληλη κλίμακα, ειδικά ως προς την απαραίτητη διαθεσιμότητα των δεδομένων.

Ο τρόπος αυτός προσέγγισης των εύθραυστων περιοχών έχει σαν σκοπό να ξεπεράσει τις ελλείψεις και τους περιορισμούς προηγούμενων συγγραφέων, δηλαδή γεωγραφικές, συστηματικές και δυναμικές προσεγγίσεις (Rieutort και Couturier όπως αναφέρθηκε στους Hadjou και Duquenne 2011) και να εισάγει βασικά θεμελιώδη χαρακτηριστικά της ευθραυστότητας, λαμβάνοντας υπόψη τον πολύπλοκο χαρακτήρα που αυτή έχει. Η έννοια της ευθραυστότητας δεν είναι μονοδιάστατη, περιλαμβάνει πολλαπλές συνιστώσες (Hadjou και Duquenne, 2013: 48). Δεν μπορεί να μετρηθεί με τη χρήση ενός και μοναδικού δείκτη. Κατά συνέπεια, λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλές συνιστώσες, είναι χρήσιμο να δημιουργήσει συνθετικούς δείκτες και διαστάσεις των εύθραυστων περιοχών που δεν θα μπορούσαν να μετρηθούν με άλλο τρόπο. Έτσι χρησιμοποιούνται γεωγραφικά και κοινωνικό-οικονομικά δεδομένα σε μία μακροσκοπική προσέγγιση.

Εκτιμάται πως η έννοια της εύθραυστης περιοχής αποτελείται από τρεις διαστάσεις (Hadjou και Duquenne, 2011) οι οποίες είναι:

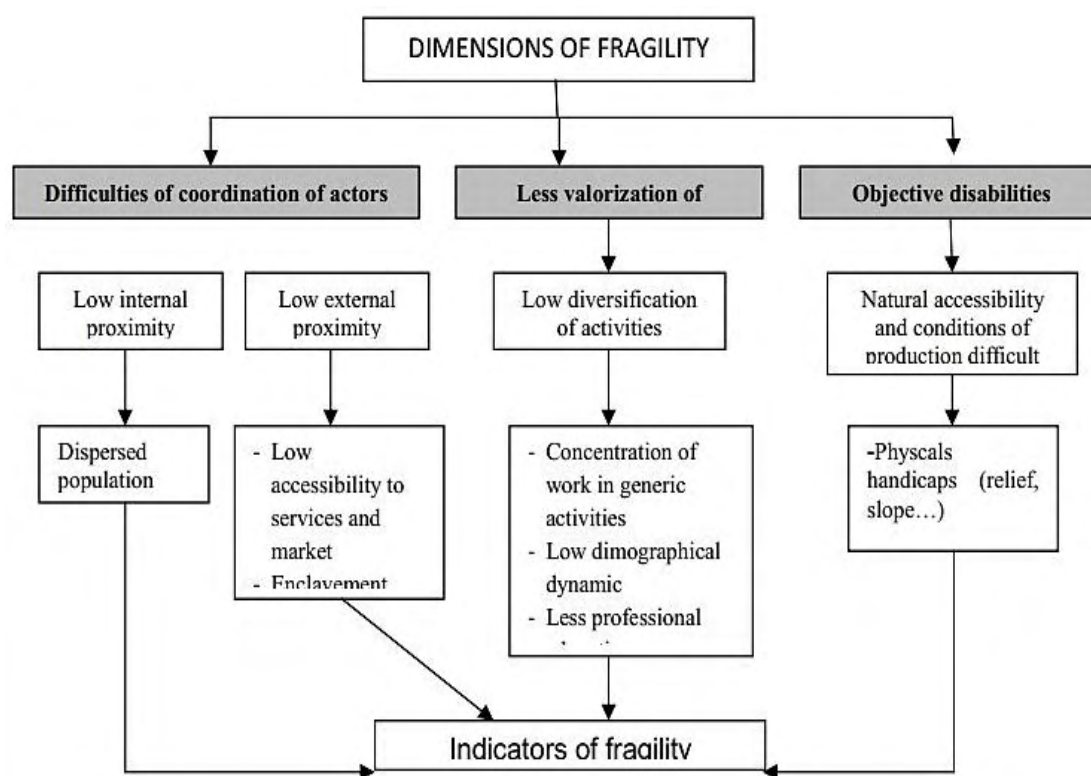
- 1) **Φυσικά εμπόδια:** όπου αναφέρεται στον ορεινό χαρακτήρα των περιοχών και τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά και μπορούν να εμποδίσουν την κινητικότητα και την εγγύτητα μιας περιοχής.
- 2) **Προβλήματα συντονισμού μεταξύ των τοπικών δρώντων:** δηλαδή την αδυναμία συντονισμού, η οποία προσεγγίζεται μέσω της ύπαρξης γειτνίασης και διακρίνεται σε δύο διαστάσεις, την εσωτερική και την εξωτερική. Η **εσωτερική γειτνίαση** αν και δεν είναι ικανή να παρακινήσει ανθρώπους να συνεργαστούν είναι ανεκτή συνθήκη για συνεργασία (Rallet, όπως αναφέρθηκε στους Hadjou και Duquenne 2011). Η **εξωτερική γειτνίαση** μετράει τον βαθμό της

ενσωμάτωσης ή της περιθωριοποίησης των αγροτικών-περιφερειακών περιοχών. Μετράει δηλαδή τον βαθμό προσβασιμότητας στις υπηρεσίες, οι οποίες κατά κύριο λόγο είναι συγκεντρωμένες στο διοικητικό κέντρο.

- 3) **Βαθμός διαφοροποίησης οικονομικών και ανθρώπινων πόρων:** όπου έχει να κάνει με την πληθυσμιακή δυναμική, τους δείκτες νεότητας, την εντροπία εργασιακής συγκέντρωσης και άλλα (L.Hadjou και M.N. Duquenne, 2011:9-10).

Αυτό απεικονίζεται και σχηματικά στην παρακάτω εικόνα.

Εικόνα 7: Μεθοδολογική προσέγγιση εύθραυστων αγροτικών περιοχών



Πηγή: L.Hadjou και M.N. Duquenne, 2011

5.1 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ

Για την ολοκλήρωση της μεθοδολογικής προσέγγισης πραγματοποιείται η συλλογή και η σύνθεση ορισμένων δεικτών, όπως αυτοί κρίνονται καταλληλότεροι, είτε από βάσεις δεδομένων άλλων πηγών είτε με ιδία επεξεργασία.

Το σύνολο των δεικτών αυτών εντάσσεται σε κάθε μία από τις αναφερόμενες διαστάσεις, με τέτοιο τρόπο, ώστε να αντανakλούν καλύτερα τα ‘συστατικά’ αυτά στοιχεία μιας εύθραυστης περιοχής.

Όλες οι πληροφορίες είναι σε επίπεδο Καποδιστριακού Δήμου και όχι στην ισχύουσα διοικητική διαίρεση, δηλαδή τους Καλλικρατικούς Δήμους, καθώς ήταν πιο εύκολη η συγκέντρωση και επεξεργασία των πληροφοριών. Ένα ακόμα πλεονέκτημα είναι το γεγονός πως στους Καποδιστριακούς Δήμους έχουμε μεγαλύτερη διαίρεση και αριθμό δήμων, συνεπώς και καλύτερη ανάλυση της υφιστάμενης περιοχής μελέτης.

Για την παρούσα μεθοδολογική προσέγγιση συλλέξαμε πληροφορίες και δεδομένα για όλους τους Δήμους και τις Κοινότητες των Περιφερειακών Ενοτήτων που αποτελούν τις δύο Περιφέρειες. Πιο συγκεκριμένα στην Περιφέρεια Ηπείρου, η Π.Ε. Άρτας αποτελείται από 13 Δήμους και 3 Κοινότητες, η Π.Ε. Ιωαννίνων από 28 Δήμους και 13 Κοινότητες, η Π.Ε. Θεσπρωτίας από 8 Δήμους και 2 Κοινότητες και η Π.Ε. Πρεβέζης από 8 Δήμους και 1 Κοινότητα. Όσο αναφορά στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, η Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας αποτελείται από 29 Δήμους, η Π.Ε. Αχαΐας από 21 Δήμους και 2 Κοινότητες και τέλος η Π.Ε. Ηλείας από 22 Δήμους. Συνολικά δηλαδή η περιοχή μελέτης αποτελείται από 150 ΟΤΑ (δήμους και κοινότητες).

Παρακάτω πραγματοποιείται η παρουσίαση και ανάλυση των δεικτών ανά κατηγορία ένταξης, όπως αυτοί χρησιμοποιήθηκαν στην διαδικασία ολοκλήρωσης της συγκεκριμένης μεθοδολογικής προσέγγισης (L.Hadjou και M.N. Duquenne, 2011).

1) Φυσικά εμπόδια (Objective disabilities)

Δείκτης 1: Σταθμισμένο υψόμετρο με πληθυσμό

Ο δείκτης προσδιορίζει το μέσο υψόμετρο ανά Δήμο έχοντας ως συντελεστή βαρύτητας τον μόνιμο πληθυσμό του 2011.

Δείκτης 2: Σταθμισμένο υψόμετρο με έκταση

Ο δείκτης προσδιορίζει το μέσο υψόμετρο ανά Δήμο έχοντας ως συντελεστή βαρύτητας την έκταση του Δήμου.

Δείκτης 3: Ποσοστό πληθυσμού που ζει σε ορεινές περιοχές (ορεινός πληθυσμός)

Δείκτης 3_01: Ο δείκτης προσδιορίζει το σύνολο του πληθυσμού που χαρακτηρίζεται ως ορεινός ως προς το σύνολο του πληθυσμού σε επίπεδο Δήμου για το 2001, δηλαδή το ποσοστό του ορεινού πληθυσμού.

Δείκτης 3_11: Ο δείκτης προσδιορίζει το σύνολο του πληθυσμού που χαρακτηρίζεται ως ορεινός ως προς το σύνολο του πληθυσμού σε επίπεδο Δήμου για το 2011, δηλαδή το ποσοστό του ορεινού πληθυσμού.

Δείκτης 4: Ποσοστό ορεινών περιοχών (ορεινότητα)

Ο δείκτης προσδιορίζει το σύνολο της έκτασης που χαρακτηρίζεται ως ορεινή ως προς το σύνολο της έκτασης σε επίπεδο Δήμου, δηλαδή το ποσοστό της έκτασης που χαρακτηρίζεται ως ορεινή.

2) Προβλήματα συντονισμού (Difficulty of coordination)

2α) Εσωτερική γειτνίαση

Δείκτης 5: Πληθυσμιακή πυκνότητα

Ο δείκτης προσδιορίζει την πυκνότητα του πληθυσμού σε επίπεδο Δήμου, δηλαδή το σύνολο του πληθυσμού για το 2011 ως προς την έκταση του Δήμου, με μονάδα μέτρησης κατ./τ. χλμ.

Δείκτης 6: Ποσοστό πληθυσμού που χαρακτηρίζεται ως αστικός

Δείκτης 6_01: Ο δείκτης προσδιορίζει το σύνολο του πληθυσμού που χαρακτηρίζεται ως αστικός ως προς το σύνολο του πληθυσμού σε επίπεδο Δήμου για το 2001, δηλαδή το ποσοστό του αστικού πληθυσμού.

Δείκτης 6_11: Ο δείκτης προσδιορίζει το σύνολο του πληθυσμού που χαρακτηρίζεται ως αστικός ως προς το σύνολο του πληθυσμού σε επίπεδο Δήμου για το 2011, δηλαδή το ποσοστό του αστικού πληθυσμού.

2β) Εξωτερική γειτνίαση

Δείκτης 7: Βαθμός γειτνίασης

Ο δείκτης προσδιορίζει τον βαθμό γειτνίασης κάθε Δήμου, δηλαδή τον αριθμό των διοικητικών συνόρων που χρειάζεται να προσπελαστούν για να φτάσουμε από το κέντρο ενός Δήμου στην πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας.

Δείκτης 8: Πυκνότητα οδικού δικτύου

Ο δείκτης εκτιμά την πυκνότητα του οδικού δικτύου, δηλαδή το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου που διέρχεται από ένα Δήμο ως προς την συνολική έκταση του Δήμου. Οι βασικές κατηγορίες του οδικού δικτύου που λαμβάνονται υπόψη είναι κύριο εθνικό δίκτυο (πρωτεύον και δευτερεύον) και εθνικό δίκτυο (πρωτεύον και δευτερεύον).

Δείκτης 9: Κινητικότητα

Ο δείκτης εκφράζει το ποσοστό των απασχολούμενων ενός Δήμου που εργάζονται σε διαφορετικό Δήμο από αυτόν που κατοικούν.

Δείκτης 10: Βαθμός αυτονομίας τοπικής αγοράς εργασίας

Ο δείκτης εκφράζει το ποσοστό των θέσεων απασχόλησης που καλύπτονται από τους απασχολούμενους που διαμένουν και εργάζονται στο Δήμο αυτό. Δηλαδή όσο μεγαλύτερη είναι η εισροή σε ένα Δήμο εργαζομένων που διαμένουν εκτός αυτού, τόσο μικρότερη είναι και η αυτονομία του.

3) Βαθμός διαφοροποίησης οικονομικών και ανθρώπινων πόρων (Degree of diversification of resources)

Δείκτης 11: Πληθυσμιακή μεταβολή

Δείκτης 11_01: Ο δείκτης προσδιορίζει την μεταβολή του μόνιμου πληθυσμού σε επίπεδο Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη την απογραφή του 1991 και του 2001.

Δείκτης 11_11: Ο δείκτης προσδιορίζει την μεταβολή του μόνιμου πληθυσμού σε επίπεδο Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη την απογραφή του 2001 και του 2011.

Δείκτης 12: Εντροπία

Ο δείκτης προσδιορίζει την ποικιλομορφία των κλάδων απασχόλησης σε επίπεδο δήμου, και λαμβάνει τιμές από 0 (ομοιογένεια) έως 1 (ετερογένεια).

Δείκτης 13: Ποσοστό ηλικιωμένων (65+) (γήρανση)

Ο δείκτης προσδιορίζει το ποσοστό των ηλικιωμένων σε επίπεδο Δήμο, δηλαδή το ποσοστό του πληθυσμού άνω των 65 ετών προς το σύνολο του πληθυσμού για το έτος 2011.

Δείκτης 14: Ποσοστό νέων (κάτω των 15) (νεανικότητα)

Ο δείκτης προσδιορίζει το ποσοστό των νέων σε επίπεδο Δήμο, δηλαδή το ποσοστό του πληθυσμού κάτω των 15 ετών προς το σύνολο του πληθυσμού για το έτος 2011.

Δείκτης 15: Ποσοστό ανώτερης εκπαίδευσης

Ο δείκτης προσδιορίζει το ποσοστό της ανώτερης εκπαίδευσης, σε επίπεδο Δήμου, δηλαδή το ποσοστό των ατόμων που έχουν ανώτερη εκπαίδευση προς το σύνολο του πληθυσμού για το έτος 2001, καθώς δεν υπήρχαν πληροφορίες για την απογραφή του 2011 ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης. Οι κατηγορίες των επιπέδων εκπαίδευσης που λαμβάνονται υπόψη στην ανώτερη εκπαίδευση είναι: Κάτοχοι διδακτορικού τίτλου, Κάτοχοι Μάστερ, Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών, Πτυχιούχοι TEI (KATE, KATEE) και Ανωτέρων Σχολών.

Για την δημιουργία των παραπάνω δεικτών χρησιμοποιήθηκαν πρωτογενή δεδομένα από την Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος και έγινε επεξεργασία στο Λογισμικό υπολογιστικών φύλλων Microsoft Excel 2010 και στο λογισμικό χωρικής ανάλυσης ArcGIS 10 Esri.

5.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

5.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΠΟΥ ΘΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ

Η παραγοντική ανάλυση χρησιμοποιείται κυρίως από τους ερευνητές κοινωνικών επιστημών και της ανθρώπινης συμπεριφοράς, σε προβλήματα όπου σημαντικές μεταβλητές δεν μπορούν να μετρηθούν απευθείας. Με τον όρο παραγοντική ανάλυση (factor analysis) εννοούμε τη μελέτη σχέσεων μεταξύ των μεταβλητών με σκοπό να βρεθεί ένας νέος περιορισμένος αριθμός συνθετικών δεικτών, προσπαθώντας να συνδέσουμε τις μη παρατηρούμενες μεταβλητές (συνιστώσες), με μεταβλητές που παρατηρούμε και για τις οποίες έχουμε μετρήσεις, επιτυγχάνοντας έτσι μια ομαδοποίηση των παρατηρούμενων μεταβλητών σε κοινές συνιστώσες. Θα μπορούσαμε δηλαδή να ορίσουμε και να πούμε πως η παραγοντική ανάλυση έχει σαν σκοπό να συνοψίσει τις σχέσεις ανάμεσα σε έναν μεγάλο αριθμό μεταβλητών με έναν ακριβή και περιεκτικό τρόπο, ώστε να γίνει αντιληπτή μια έννοια ή ιδιότητα. Ως ιδέα η παραγοντική ανάλυση αναπτύχθηκε πρώτα από τον Karl Pearson (Α.Παπαγεωργίου, 2010:34-35).

Η παραγοντική ανάλυση μπορεί να είναι είτε διερευνητική (exploratory) δηλαδή τη διερεύνηση και τη συνοπτική περιγραφή ενός σετ μεταβλητών από την ομαδοποίηση τους είτε επιβεβαιωτική (confirmatory) όπου ελέγχουμε κατά πόσο ένα σύνολο μεταβλητών που χρησιμοποιούμε για να μετρήσουμε μη παρατηρούμενους παράγοντες είναι ικανοποιητικό (Γ.Σιάρδος, 2002).

Για την απόκτηση εκτιμητών των κυρίων παραγόντων υπάρχουν διάφοροι μέθοδοι όπως η ανάλυση σε κύριες συνιστώσες, η παραγοντοποίηση σε κύριους άξονες, η άλφα παραγοντοποίηση, η παραγοντοποίηση των απεικονισμένων μεταβλητών, η παραγοντοποίηση των μη σταθμισμένων ελαχίστων τετραγώνων, η παραγοντοποίηση των γενικευμένων ελαχίστων τετραγώνων και η μέθοδος της μέγιστης πιθανοφάνειας (Ι.Χαδούλη, 2007:113).

Στην συγκεκριμένη εργασία η παραγοντική ανάλυση που πραγματοποιούμε είναι **διερευνητική** και μάλιστα πραγματοποιείται ανάλυση σε **κύριες συνιστώσες** γιατί έχουμε τη δυνατότητα επιλογής όσο αφορά των αριθμό των παραγόντων.

Η μέθοδος αυτή λαμβάνει υπόψη τη συνολική διακύμανση των μεταβλητών κατά φθίνουσα ακολουθία. Δηλαδή, η πρώτη κύρια συνιστώσα είναι ο γραμμικός συνδυασμός των αρχικών μεταβλητών που εξηγεί στο μέγιστο την ολική διακύμανση τους. Η δεύτερη κύρια συνιστώσα, η οποία είναι ασυσχέτιστη με την πρώτη, εξηγεί στο μέγιστο την υπόλοιπη διακύμανση, κ.τ.λ. Κατά μέγιστο μπορούν να εξαχθούν τόσες κύριες συνιστώσες όσες και οι αρχικές μεταβλητές, και το άθροισμα των διακυμάνσεων τους είναι το άθροισμα των διακυμάνσεων των αρχικών μεταβλητών. Στην πράξη επιλέγονται λιγότερες κύριες συνιστώσες από τις αρχικές μεταβλητές, με κριτήρια που θα εξετάσουμε παρακάτω. Όλες οι μεταβλητές μετρώνται με τυπικές μονάδες έτσι ώστε η διακύμανση των τιμών μιας μεταβλητής να είναι μονάδα (Γ.Σιάρδος, 2002).

Το άθροισμα των τετραγώνων των επιβαρύνσεων μιας κύριας συνιστώσας δηλώνει τη συμμετοχή της συνιστώσας στην ολική διακύμανση των μεταβλητών. Η τιμή του αθροίσματος για κάθε κύρια συνιστώσα ονομάζεται χαρακτηριστική τιμή. Το μέγεθος των χαρακτηριστικών τιμών, που εμφανίζονται κατά φθίνουσα σειρά μεγέθους, βοηθούν στην πράξη να αποκλειστούν οι κύριες συνιστώσες που δεν συμμετέχουν σημαντικά στην εξήγηση της ολικής διακύμανσης και να διατηρηθούν αυτές που εξηγούν αθροιστικά το υψηλότερο ποσοστό αυτής (Ι.Χαδούλη, 2007:113).

5.2.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Αρχικά θα πρέπει να πραγματοποιηθεί έλεγχος της ποιότητας των δεδομένων και κατά πόσο η χρήση της παραγοντικής ανάλυσης είναι κατάλληλη στατιστική μέθοδος για την ανάλυση των δεδομένων μας. Ένα μέτρο για να συγκρίνουμε το σχετικό μέγεθος των συντελεστών συσχέτισης σχετικά με τους μικρούς συντελεστές συσχέτισης είναι ο δείκτης Kaiser – Meyer – Olkin. Ο δείκτης KMO αξιολογεί την επάρκεια του δείγματος και επομένως αν η τιμή του δείκτη είναι μεγάλη τότε τα δεδομένα μας είναι κατάλληλα για παραγοντική ανάλυση. Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, τιμές κάτω του 0,5 θεωρούνται πολύ κακές τιμές. Τιμές γύρω στο 0,8 θεωρούνται πολύ καλές τιμές και κατάλληλες για να προχωρήσουμε. Όσο μεγαλύτερη η τιμή του δείκτη KMO, τόσο μεγαλύτερες είναι και οι συσχετίσεις ανάμεσα στα δεδομένα μας, αναδεικνύοντας μεγάλη συνοχή μεταξύ των μεταβλητών (Ντυκέν, 2013). Στην δικιά μας περίπτωση η τιμή του KMO είναι 0,778, η οποία θεωρείται ικανοποιητική και κατάλληλη για την πραγματοποίηση της παραγοντικής

ανάλυσης. Η συγκεκριμένη τιμή του δείκτη KMO εμφανίζεται και στον πίνακα 16 που παρουσιάζεται παρακάτω.

Πίνακας 16: Έλεγχος καταλληλότητας της παραγοντικής ανάλυσης

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,778
Approx. Chi-Square		3466,904
Bartlett's Test of Sphericity	df	153
	Sig.	,000

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Σε πρώτο στάδιο, η ανάλυση σε κύριες συνιστώσες παράγει ισάριθμες συνιστώσες (συνθετικές μεταβλητές) με τις αρχικές μεταβλητές. Η στατιστική σημασία - υπό την έννοια της συμμετοχής στη συνολική διακύμανση – της κάθε συνθετικής μεταβλητής δίνεται από τις ιδιοτιμές (eigenvalues), όπως προκύπτει από το πίνακα 17. Πρόκειται για δείκτη “βαρύτητας” του κάθε άξονα (συνθετική μεταβλητή) και αντανακλά τη συμμετοχή του άξονα στην συνολική διακύμανση.

Η στήλη με τον τίτλο “Ποσοστό διακύμανσης” μας δίνει το ποσοστό της διακύμανσης που ερμηνεύει η κάθε συνιστώσα, ενώ η στήλη με τον τίτλο “Αθροιστικό ποσοστό” το αθροιστικό ποσοστό των συνιστωσών. Αναλύοντας τον παρακάτω πίνακα φαίνεται πως η πρώτη συνιστώσα συμμετέχει με ποσοστό 32% της συνολικής διακύμανσης των μεταβλητών, η δεύτερη με ποσοστό 23,4% της συνολικής διακύμανσης των μεταβλητών, η τρίτη με ποσοστό 10,3% και τέλος η τέταρτη με ποσοστό 7,9%. Έτσι οι τέσσερις αυτοί συνθετικοί δείκτες εξηγούν κατά 73,5% τα δεδομένα μας αποτελώντας πάνω από τα 2/3 της συνολικής διακύμανσης, το οποίο θεωρείται πολύ ικανοποιητικό επίπεδο.

Πίνακας 17: Οι ιδιοτιμές του πίνακα συσχέτισης των δεδομένων

Αρχικές μεταβλητές	Αρχικές Ιδιοτιμές			Εξαγωγή συνολικής διακύμανσης			Εξαγωγή συνολικής περιστρεφόμενης διακύμανσης		
	Σύνολο	Ποσοστό διακύμανσης	Αθροιστικό ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό διακύμανσης	Αθροιστικό ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό διακύμανσης	Αθροιστικό ποσοστό
1	7,730	42,945	42,945	7,730	42,945	42,945	5,757	31,983	31,983
2	2,672	14,843	57,788	2,672	14,843	57,788	4,210	23,388	55,371
3	1,501	8,340	66,128	1,501	8,340	66,128	1,855	10,305	65,676
4	1,333	7,407	73,536	1,333	7,407	73,536	1,415	7,860	73,536
5	,930	5,164	78,700						
6	,858	4,765	83,465						
7	,706	3,923	87,388						
8	,566	3,142	90,530						
9	,420	2,335	92,865						
10	,378	2,100	94,965						
11	,314	1,746	96,710						
12	,267	1,482	98,192						
13	,145	,806	98,998						
14	,090	,502	99,500						
15	,077	,428	99,929						
16	,008	,045	99,974						
17	,004	,020	99,993						
18	,001	,007	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

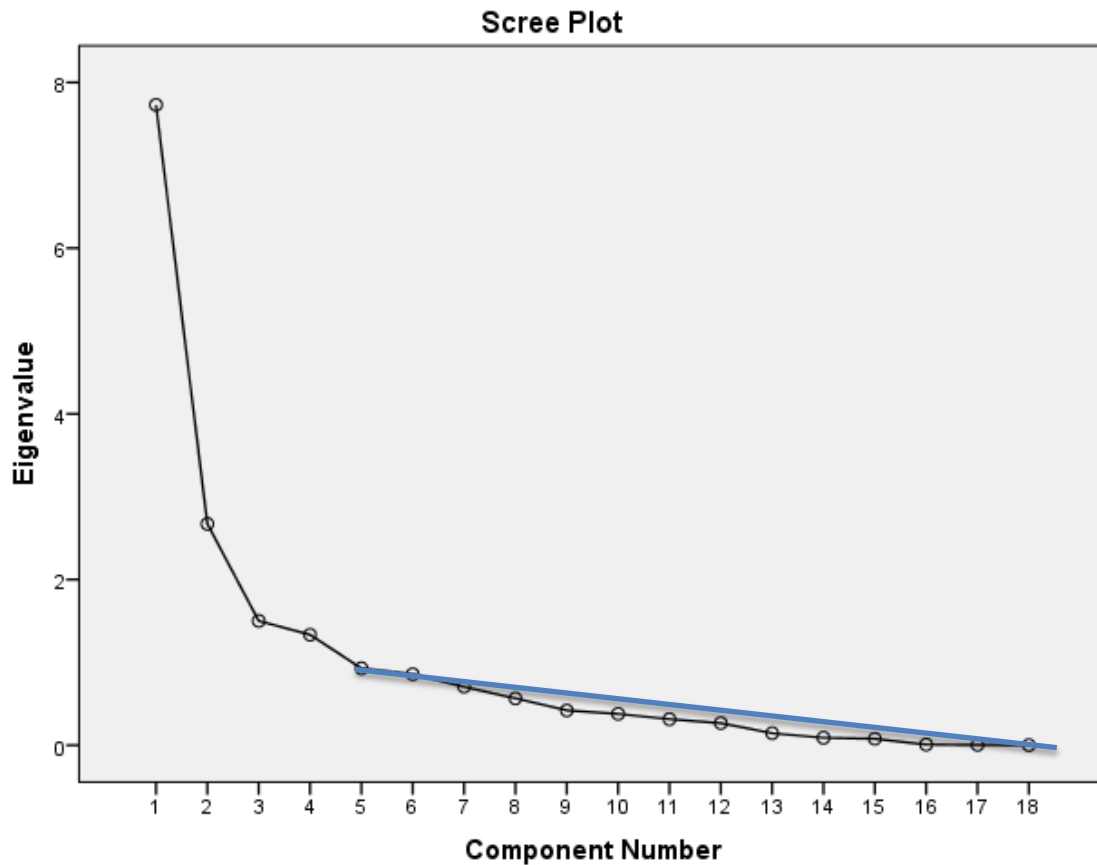
Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Μάλιστα στη συγκεκριμένη ανάλυση σε κύριες συνιστώσες επιλέχθηκε σαν κριτήριο οι ιδιοτιμές να είναι μεγαλύτερες του ένα (eigenvalues >1), όπου είναι και η πιο κλασσική περίπτωση και ονομάζεται κριτήριο Guttman – Kaiser.

Εκτός από το κριτήριο Guttman – Kaiser για τον προσδιορισμό του αριθμού των συνιστωσών υπάρχει και το λεγόμενο Scree test από τον Cattell. Σύμφωνα με αυτόν, θα πρέπει να πραγματοποιείται ο έλεγχος της ομαλής μεταβολής της κλίσης, όπου ο αριθμός των εξαγόμενων συνιστωσών θα είναι αυτός μετά τον οποίο παρατηρείται τάση ευθυγράμμισης της γραμμής που ενώνει τις τιμές των χαρακτηριστικών ριζών του αρχικού πίνακα των κυρίων συνιστωσών. Στην ανάλυση σε κύριες συνιστώσες που πραγματοποιήσαμε, εντοπίζεται τάση ευθυγράμμισης μετά την τέταρτη

συνιστώσα, όπου και οι οποίες φαίνεται να έχουν μια σχεδόν γραμμική σχέση μεταξύ τους.

Εικόνα 8: Scree Plot – Χαρακτηριστικών ριζών



Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Εν συνεχεία, παρουσιάζεται ο πίνακας με τους 18 δείκτες και τους υψηλότερους συντελεστές συμμετοχής στον κάθε συνθετικό δείκτη – συνιστώσες. Παρουσιάζονται δηλαδή οι υψηλότερες φορτίσεις (factor loadings), το “βάρος” όπως θα μπορούσαμε να πούμε της κάθε μεταβλητής στον κάθε παράγοντα. Μέσω από τις φορτίσεις πραγματοποιείται η ερμηνεία των παραγόντων και ο χαρακτηρισμός της φυσιγνωμίας καθενός από αυτούς.

Πίνακας 18: Συντελεστές συμμετοχής των μεταβλητών στους συνθετικούς δείκτες

Rotated Component Matrix ^a					
	Όνομα δείκτη	Συνθετικές Μεταβλητές			
		1	2	3	4
ID3_01	Ορεινός πληθυσμός 2001	,923			
ID3_11	Ορεινός πληθυσμός 2011	,919			
Id2	Σταθμισμένο υψόμετρο με έκταση	,912			
Id1	Σταθμισμένο υψόμετρο με πληθυσμό	,911			
ID4	Ποσοστό ορεινών περιοχών	,908			
ID14	Ποσοστό νέων <15	-,625			
ID13	Ποσοστό ηλικιωμένων >65	,617			
Id7	Βαθμός γειτνίασης	,595			
ID6_01	Ποσοστό αστικού πληθυσμού 2001		,834		
ID6_11	Ποσοστό αστικού πληθυσμού 2011		,822		
ID15_01	Ποσοστό ανώτερης εκπαίδευσης		,787		
ID5	Πληθυσμιακή πυκνότητα		,701		
Id12	Εντροπία		-,603		
Id8	Πυκνότητα οδικού δικτύου		,520		
ID9	Κινητικότητα			-,821	
ID10	Βαθμός αυτονομίας τοπικής αγοράς			,626	,444
ID11_11	Πληθυσμιακή μεταβολή 2011				-,813
ID11_01	Πληθυσμιακή μεταβολή 2001				,601

Extraction Method: Principal Component Analysis. Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.^a

Πηγή: SPSS, ιδία επεξεργασία

Ο πρώτος παράγοντας ερμηνεύει το 32% σχεδόν της συνολικής διασποράς και συμμετέχουν με μεγάλη βαρύτητα οι πέντε δείκτες που σχετίζονται με τις γεωμορφολογικές δυσκολίες, την ορεινότητα και τον ορεινό χαρακτήρα. Αυτός ο παράγοντας που εκμαιεύεται θα μπορούσε να ονομαστεί και ως «γεωμορφολογικά εμπόδια» και συσχετίζεται με δυσκολία προσβασιμότητας και γεωγραφικής γειτνίασης.

Ο δεύτερος παράγοντας ερμηνεύει το 23,4% της συνολικής διασποράς και συμμετέχουν με μεγαλύτερη βαρύτητα δείκτες που έχουν να κάνουν με την αστικότητα του πληθυσμού, το επίπεδο ανώτερης εκπαίδευσης, η εντροπία και άλλα. Ο συγκεκριμένος παράγοντας δηλαδή αναφέρεται στην «σχεσιακή γειτνίαση και τις κατάλληλες αναπτυξιακές συνθήκες για συνεργασία».

Ο τρίτος παράγοντας ερμηνεύει με τη σειρά του το 10,3% της συνολικής διασποράς και συμμετέχουν με μεγάλη βαρύτητα και σχεδόν αποκλειστικά οι δείκτες της κινητικότητας και του βαθμού αυτονομίας της τοπικής αγοράς. Ερμηνεύεται δηλαδή ως «βαθμός διαφοροποίησης και ολοκλήρωσης του οικονομικού ιστού» μιας κοινωνίας αλλά και την οικονομική σχέση που αυτή έχει με τις γειτονικές περιοχές.

Τέλος, ο τέταρτος παράγοντας ερμηνεύει το μικρότερο ποσοστό, σχεδόν 8% της συνολικής διασποράς, με συμμετοχή δεικτών που έχουν να κάνουν με τη δυναμικότητα του πληθυσμού, την αυτονομία της τοπικής αγοράς και σε μικρότερο βαθμό την εντροπία. Θα μπορούσε δηλαδή να ονομαστεί και ως «διαχρονική δημογραφική δυναμική που μετρά τον βαθμό διαθεσιμότητας του ανθρώπινου δυναμικού».

5.2.3 ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΟΥΣ ΔΕΙΚΤΕΣ

Επόμενο βήμα μετά την δημιουργία των τεσσάρων συνθετικών δεικτών είναι η **ομαδοποίηση του συνόλου των Δήμων της περιοχής μελέτης** σύμφωνα με αυτούς τους δείκτες, εξάγοντας έτσι ομάδες δήμων. Οι δήμοι κάθε ομάδας θα παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά μεταξύ τους ως προς την μορφή και την ένταση της ευθραυστότητας τους αλλά διαφορετικά σε σχέση με τις υπόλοιπες ομάδες.

Καταλληλότερη μέθοδος ομαδοποίησης αποτελεί στη συγκεκριμένη περίπτωση η ιεραρχική ομαδοποίηση (hierarchical clustering) όπου τα στιγμιότυπα ομαδοποίησης δίνονται με μορφή δενδρογράμματος. Στα δενδρογράμματα αυτά, επιλέγεται ένα επίπεδο που θα τα κλαδευτούν. Το σημείο που θα κλαδευτεί κάποιο δενδρόγραμμα δείχνει τον αριθμό των ομάδων που θα προκύψουν καθώς και τα σημεία που περιέχει η κάθε ομάδα. Οι ιεραρχικές τεχνικές χωρίζονται στις συσσωρευτικές (agglomerative) και διαιρετικές (divisive). Στην **συσσωρευτική ιεραρχική ομαδοποίηση** που εμείς χρησιμοποιούμε κάθε δεδομένο θεωρείται ως ξεχωριστό cluster και σε κάθε βήμα του αλγορίθμου γίνεται η ένωση μικρότερων ομάδων, με βάση κάποιο κριτήριο, απόσταση ή ομοιότητα, σε μεγαλύτερα μέχρι να δημιουργηθεί μία ενιαία ομάδα με όλα τα δεδομένα. Ως μέθοδο για την εύρεση της απόστασης μεταξύ των cluster χρησιμοποιούμε την μέθοδο του Ward. Στην συγκεκριμένη μέθοδο δεν ενώνονται οι ομάδες που απέχουν την μικρότερη απόσταση, αλλά η ένωση των ομάδων γίνεται με στόχο την μικρότερη αύξηση του αθροίσματος των τετραγώνων των αποστάσεων στο εσωτερικό κάθε ομάδας (Γ.Χρυσός, 2006:10).

Ως αριθμός εξαγόμενων ομάδων ορίστηκε το επτά, δημιουργώντας **τελικά 6 ομάδες** καθώς η έβδομη ομάδα αποτελούταν από μία μόνο κοινότητα, την Κοινότητα Μελισουργών. Ο συγκεκριμένος Δήμος ορίστηκε ως «προβληματικός» λόγω των ακραίων τιμών και του μικρού πληθυσμιακού μεγέθους που παρουσιάζει και εντάχθηκε στη πλησιέστερη ως προς το ύψος ομάδα. Στην ίδια ομάδα εντάχθηκαν και άλλες οχτώ κοινότητες που δεν ομαδοποιήθηκαν λόγω του μικρού τους πληθυσμιακού μεγέθους. Παρακάτω παρουσιάζεται ο πίνακας 19 με την ομαδοποίηση των δήμων και τους μέσους όρους κάθε συνθετικού δείκτη ανά ομάδα.

Πίνακας 19: Ομάδες δήμων με ιεραρχική ομαδοποίηση

	Γεωμορφολογική γειτνίαση		Σχεσιακή γειτνίαση	Οικονομική διαφοροποίηση	Δημογραφική δυναμική	
	Αριθμός Δήμων	Μέση τιμή	Μέση τιμή	Μέση τιμή	Μέση τιμή	
Μέθοδος Ward	1	32	-,85490	,79078	,84202	-,11362
	2	35	-,80233	-,85966	-,44761	,15363
	3	52	,87129	-,14309	,27477	,34567
	4	6	-,20690	,14446	-2,82362	-,63270
	5	10	1,22139	-,41029	-,17086	-1,24374
	6	6	-,29081	2,69108	-1,32644	,66948

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Αναλύοντας την ομαδοποίηση η οποία πραγματοποιήθηκε, σύμφωνα με τους συνθετικούς δείκτες που συνθέτουν την ευθραυστότητα καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα για κάθε ομάδα δήμων:

Η πρώτη ομάδα περιλαμβάνει 32 **αστικούς και περιαστικούς δυναμικούς Δήμους** οι οποίοι χαρακτηρίζονται από έλλειψη φυσικών εμποδίων και δυσκολιών, ενώ περιλαμβάνει σημαντικές πόλεις της περιοχής μελέτης όπως το Αγρίνιο, η Άρτα, η Πρέβεζα, η Ηγουμενίτσα, το Μεσολόγγι, η Ναύπακτος, ο Πύργος καθώς και άλλα σημαντικά αστικά κέντρα αλλά και γειτονικούς Δήμους αυτών των πόλεων. Χαρακτηριστικό αυτών των δήμων είναι ότι παρουσιάζουν μια δυναμική ως προς την αυτονομία της τοπικής αγοράς και την κινητικότητα και ένα θετικό πρόσημο ως προς την σχεσιακή γειτνίαση.

Η δεύτερη ομάδα περιλαμβάνει 35 **περιφερειακούς εύθραυστους Δήμους**, οι οποίοι χαρακτηρίζονται και αυτή από έλλειψη φυσικών εμποδίων, όπως και η ανώτερη ομάδα αλλά εμφανίζουν αρνητικά πρόσημα τόσο ως προς την οικονομική τους διαφοροποίηση αλλά και ως προς την σχεσιακή γειτνίαση. Οι συγκεκριμένοι δήμοι παρουσιάζουν αδυναμίες και ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης.

Η τρίτη ομάδα αποτελείται από 52 ημιορεινούς και **ορεινούς ενδιάμεσους** ως προς την ευθραυστότητα Δήμους και είναι η πιο πολυπληθέστερη ως προς το μέγεθός της ομάδα. Εδώ έχουμε δήμους με σημαντικές φυσικές δυσκολίες με μεγάλο ποσοστό ορεινού πληθυσμού και έλλειψη σχεσιακών δυνατοτήτων. Βέβαια οι Δήμοι αυτοί χαρακτηρίζονται από θετικά πρόσημα ως προς την αυτονομία της τοπικής αγοράς και σημαντικά οικονομικά χαρακτηριστικά αλλά και ένα αρκετά σημαντικό πληθυσμιακό δυναμικό.

Η τέταρτη ομάδα περιλαμβάνει 6 **περιαστικούς εύθραυστους Δήμους** οι οποίοι συγκεντρώνεται γύρα από τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της περιοχής μελέτης, την Πάτρα και τα Ιωάννινα. Οι δήμοι αυτοί δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα ως την ορεινότητα και τις φυσικές δυσκολίες αλλά δεν έχουν ικανοποιητικές επιδόσεις ως προς την αυτονομία της τοπικής αγοράς και τα οικονομικά. Αυτό δικαιολογείται από το γεγονός ότι μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού απασχολείται στα γειτονικά και μεγαλύτερα αστικά κέντρα.

Η πέμπτη ομάδα περιέχει 19 **ορεινούς εύθραυστους Δήμους**. Χαρακτηριστικό αυτών των περιοχών είναι ο ιδιαίτερος ορεινός χαρακτήρας τους και η μειωμένη δημογραφική τους δυναμική καθώς χαρακτηρίζονται από υψηλή γήρανση και πληθυσμιακή μείωση. Επιπλέον υστερούνται ως προς το επίπεδο της σχεσιακής γειτνίασης.

Τέλος η έκτη ομάδα αποτελείται από 6 **μεγάλους αστικούς δυναμικούς Δήμους**. Η ομάδα αυτή περιλαμβάνει τους δήμους που αποτελούν τους αστικούς ιστούς των δύο μεγαλύτερων πόλεων, δηλαδή της Πάτρας και των Ιωαννίνων. Οι δήμοι αυτοί δεν αντιμετωπίζουν καμία φυσική δυσκολία και έχουν κατάλληλες αναπτυξιακές συνθήκες για συνεργασία. Επιπλέον χαρακτηρίζονται από υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης, ισχυρό ανθρώπινο δυναμικό, ενώ παρουσιάζουν και ισχυρό τριτογενή τομέα παραγωγής.

5.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΥΘΡΑΣΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Παρουσιάζεται στον Πίνακα 20 το σύνολο των εύθραυστων Δήμων, σύμφωνα με την ομαδοποίηση που πραγματοποιήθηκε προηγουμένως, σε επίπεδο Περιφερειακών Ενοτήτων για την Περιφέρεια Ηπείρου.

Πίνακας 20: Εύθραυστοι Δήμοι Περιφέρειας Ηπείρου

Εύθραυστες Ομάδες	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ			
	Π.Ε. ΑΡΤΑΣ	Π.Ε. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	Π.Ε. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	Π.Ε. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ
	Δήμοι			
Περιφερειακοί Εύθραυστοι	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΥ ΒΛΑΧΕΡΝΩΝ ΞΗΡΟΒΟΥΝΙΟΥ ΠΕΤΑ ΦΙΛΟΘΕΗΣ ΚΟΜΜΕΝΟΥ	ΕΚΑΛΗΣ ΕΥΡΥΜΕΝΩΝ ΖΙΤΣΑΣ ΚΑΛΠΑΚΙΟΥ	ΖΑΛΟΓΓΟΥ	ΜΑΡΓΑΡΙΤΙΟΥ ΠΑΡΑΠΟΤΑΜΟΥ ΣΑΓΙΑΔΑΣ ΣΥΒΟΤΩΝ ΠΕΡΔΙΚΑΣ
Περιοιτικοί Εύθραυστοι	-	ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ΠΑΣΑΡΩΝΟΣ ΝΗΣΟΥ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ ΜΠΙΖΑΝΙΟΥ	-	-
Ορεινοί Εύθραυστοι	ΜΕΛΙΣΣΟΥΡΓΩΝ	ΑΝΩ ΠΩΓΩΝΙΟΥ ΔΕΛΒΙΝΑΚΙΟΥ ΔΩΔΩΝΗΣ ΜΟΛΟΣΣΩΝ ΠΡΑΜΑΝΤΩΝ ΣΕΛΛΩΝ ΤΖΟΥΜΕΡΚΩΝ ΑΕΤΟΜΗΛΙΤΣΗΣ ΒΑΘΥΠΕΔΟΥ ΚΑΛΑΡΡΥΤΩΝ ΛΑΒΔΑΝΗΣ ΜΑΤΣΟΥΚΙΟΥ ΣΥΡΑΚΟΥ ΦΟΥΡΚΑΣ	-	-

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Αντίστοιχα, στον Πίνακα 21 παρουσιάζεται το σύνολο των εύθραυστων Δήμων σε επίπεδο Περιφερειακών Ενοτήτων για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Πίνακας 21: Εύθραυστοι Δήμοι Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Εύθραυστες Ομάδες	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ		
	Π.Ε. ΑΧΑΪΑΣ	Π.Ε. ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	Π.Ε. ΗΛΕΙΑΣ
	Δήμοι		
Περιφερειακοί Εύθραυστοι	ΕΡΙΝΕΟΥ ΛΑΡΙΣΣΟΥ ΜΟΒΡΗΣ ΦΑΡΡΩΝ ΩΛΕΝΙΑΣ	ΑΓΓΕΛΟΚΑΣΤΡΟΥ ΑΡΑΚΥΝΘΟΥ ΜΑΚΡΥΝΕΙΑΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ ΦΥΤΕΙΩΝ ΧΑΛΚΕΙΑΣ	ΑΡΧΑΙΑΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΒΩΛΑΚΟΣ ΙΑΡΔΑΝΟΥ ΚΑΣΤΡΟΥ - ΚΥΛΛΗΝΗΣ ΠΗΝΕΙΑΣ ΦΟΛΟΗΣ ΩΛΕΝΗΣ
Περιοαστικοί Εύθραυστοι	ΡΙΟΥ	ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	-
Ορεινοί Εύθραυστοι	-	ΑΠΟΔΟΤΙΑΣ ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΥ ΠΛΑΤΑΝΟΥ	ΑΝΔΡΙΤΣΑΙΝΗΣ

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το σύνολο των εύθραυστων Δήμων ανέρχεται στους 60, με την πλειοψηφία αυτών να εντοπίζονται στην Περιφερειακή Ενότητα Ιωαννίνων, κυρίως στον ορεινό της όγκο όπου παρουσιάζονται πολλές εύθραυστες κοινότητες, έπειτα στην Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας αλλά και στην Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας. Τέλος η Περιφερειακή Ενότητα Πρέβεζας εμφανίζει μόνο ένα εύθραυστο Δήμο.

6. ΠΡΟΤΑΣΗ

Μετά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τη μεθοδολογική προσέγγιση των εύθραυστων Δήμων που πραγματοποιήθηκαν στο κεφάλαιο 4 και 5 αντίστοιχα ακολουθεί το κεφάλαιο της πρότασης.

Στόχος είναι η διατύπωση αρχών και κατευθύνσεων με σκοπό μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη, εντοπίζοντας τα δυνατά σημεία της περιοχής μελέτης και των προοπτικών που αυτή έχει έτσι ώστε να επέλθει μια συνολική ανάπτυξη στους παραγωγικούς τομείς αλλά και στην γενικότερη οικονομική βάση. Ιδιαίτερο στοιχείο θα αποτελέσει η μελλοντική ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού, η οποία κατέχει κυρίαρχο ρόλο στην σκέψη διατύπωσης των αναπτυξιακών κατευθύνσεων.

Πρέπει να τονιστεί πως για μια ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη βασική αναγκαιότητα είναι η μέριμνα για το σύνολο της περιοχής μελέτης και όχι η αυστηρή εστίαση επί των εύθραυστων Δήμων. Ωστόσο στην παρούσα εργασία θα εστιάσουμε στους εύθραυστους Δήμους ως παράδειγμα για αναλυτικούς λόγους και πιο συγκεκριμένα σε κάποιους εύθραυστους Δήμους της Περιφέρειας Ηπείρου.

6.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

Αναλύοντας την Περιφέρεια Ηπείρου με μια πρώτη επαφή, είναι αισθητή η διοικητική διάρθρωση του χώρου, η οποία την χωρίζει σε 4 Περιφερειακές Ενότητες σε ένα πρώτο επίπεδο. Ωστόσο κρίνεται απαραίτητο για μία συνολική και σφαιρική εποπτεία της περιοχής να παρακαμφθούν τα στενά αυτά διοικητικά όρια και να αντιμετωπιστεί η περιοχή σαν ένας ενιαίος χώρος.

Παραβλέποντας συνεπώς τα διοικητικά όρια, κυρίαρχο στοιχείο αποτελεί η γεωμορφολογία της περιοχής. Βασική διάκριση εμφανίζεται στον κύριο ορεινό όγκο της Περιφέρειας Ηπείρου, δηλαδή την οροσειρά της Πίνδου η οποία αποτελεί φυσικό φραγμό με την κεντρική Ελλάδα, και των πεδινών εκτάσεων. Μια ακόμα βασική διάκριση αποτελεί ο βασικός ηπειρωτικός χώρος και το παραθαλάσσιο μέτωπο, δηλαδή η διάκριση μεταξύ θάλασσας και ξηράς. Σημαντικό στοιχείο στην συγκεκριμένη περιοχή βέβαια αποτελεί και η παραμεθόριος περιοχή, η οποία συνορεύει με την Αλβανία και χαρακτηρίζεται ως κρίσιμη και ιδιαίτερη.

Μάλιστα η διάκριση των χωρικών ενοτήτων δεν είναι σκόπιμο να βασίζεται μόνο στην απλή γεωμορφολογία της περιοχής αλλά να λαμβάνει υπόψη και άλλους παράγοντες όπως τις λειτουργικές σχέσεις που μπορούν να αναπτύσσονται, το οικιστικό δίκτυο την πολιτιστική φυσιογνωμία του τόπου, την ιστορική παράδοση και άλλα.

Σύμφωνα με τα παραπάνω προσεγγίζονται στον χώρο 5 βασικές Χωρικές Ενότητες οι οποίες δεν μπορούμε να πούμε ότι περιορίζονται σε στενά και αυστηρά όρια, καθώς υπάρχουν αλληλεπιδράσεις μεταξύ αυτών, τόσο συνεργασίας όσο και συγκρούσεων.

Οι Χωρικές Ενότητες που διακρίνονται είναι οι εξής:

Χωρική Ενότητα I: Άρτα

Η περιοχή τοποθετείται στο νότιο κομμάτι της Περιφέρειας Ηπείρου και αποτελείται από ημιορεινές και πεδινές εκτάσεις ενώ βασικό της στοιχείο αποτελεί και ο Αμβρακικός κόλπος.

Χωρική Ενότητα II: Παραθαλάσσιο μέτωπο

Η περιοχή βρίσκεται δυτικά της Περιφέρειας και αποτελείται από το παραθαλάσσιο μέτωπο το οποίο εκτείνεται από τα βόρεια σύνορα της χώρας έως την πόλη της Πρέβεζας.

Χωρική Ενότητα III: Τζουμέρκα

Η περιοχή των Τζουμέρκων βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα της Περιφέρειας Ηπείρου και εκτείνεται στους κύριους ορεινούς όγκους των Περιφερειακών Ενοτήτων Άρτας και Ιωαννίνων.

Χωρική Ενότητα IV: Παραμεθόριος περιοχή

Η περιοχή καταλαμβάνει το βόρειο τμήμα της Περιφερειακής Ενότητας Ιωαννίνων, η οποία συνορεύει με την Αλβανία.

Χωρική Ενότητα V: Ευρύτερη περιοχή Ιωαννίνων

Η περιοχή περιλαμβάνει το οικιστικό κέντρο της πόλης των Ιωαννίνων αλλά και τους ευρύτερους Δήμους οι οποίοι είναι τόσο ημιορεινοί όσο και ορεινοί.

Οι Χωρικές Ενότητες παρουσιάζονται στο χάρτη 6.1.1, που βρίσκεται στο Παράρτημα Χαρτών.

Κρίνεται σκόπιμη η παρουσίαση των Εύθραυστων Δήμων σύμφωνα με την διάκριση των Χωρικών Ενοτήτων (Πίνακας 22), έτσι ώστε να πραγματοποιηθούν οι αναπτυξιακές προτάσεις ανά Χωρική Ενότητα. Πρέπει να σημειωθεί ότι για λόγους οικονομίας χρόνου, όσο και αναλυτικούς δεν θα πραγματοποιηθούν προτάσεις για το σύνολο των εύθραυστων Δήμων των Χωρικών Ενοτήτων της Περιφέρειας Ηπείρου. Ως παράδειγμα θα επιλεγούν δύο Χωρικές Ενότητες. Η Χωρική Ενότητα Άρτας και η Χωρική Ενότητα Τζουμέρκων. Οι δύο αυτές Χωρικές Ενότητες επιλέγονται καθώς παρουσιάζουν διαφορετικές ομάδες εύθραυστων Δήμων και επιπλέον έχουν μια τελείως διαφορετική φυσιογνωμία. Η Χωρική Ενότητα Άρτας είναι πεδινή, ενώ η Χωρική Ενότητα Τζουμέρκων ορεινή και χρήζουν διαφορετικών μέτρων σχεδιασμού.

Πίνακας 22: Εύθραυστοι Δήμοι Χωρικών Ενοτήτων Περιφέρειας Ηπείρου

Εύθραυστες Ομάδες	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ				
	Χωρικές Ενότητες				
	Άρτα	Παραθαλάσσιο μέτωπο	Τζουμέρκα	Παραμεθόριος	Ιωάννινα
Περιφερειακοί Εύθραυστοι	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΥ ΒΛΑΧΕΡΝΩΝ ΞΗΡΟΒΟΥΝΙΟΥ ΠΕΤΑ ΦΙΛΟΘΕΗΣ ΚΟΜΜΕΝΟΥ	ΖΑΛΟΓΓΟΥ ΜΑΡΓΑΡΙΤΙΟΥ ΠΑΡΑΠΟΤΑΜΟΥ ΣΑΓΙΑΔΑΣ ΣΥΒΟΤΩΝ ΠΕΡΔΙΚΑΣ	-	-	ΕΚΑΛΗΣ ΕΥΡΥΜΕΝΩΝ ΖΙΤΣΑΣ ΚΑΛΠΑΚΙΟΥ
Περιαστικοί Εύθραυστοι	-	-	-	-	ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ΠΑΣΑΡΩΝΟΣ ΝΗΣΟΥ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ ΜΠΙΖΑΝΙΟΥ
Ορεινοί Εύθραυστοι	-	-	ΜΕΛΙΣΣΟΥΡΓΩΝ ΠΡΑΜΑΝΤΩΝ ΤΖΟΥΜΕΡΚΩΝ ΒΑΘΥΠΕΔΟΥ ΚΑΛΑΡΡΥΤΩΝ ΜΑΤΣΟΥΚΙΟΥ ΣΥΡΡΑΚΟΥ	ΑΝΩ ΠΩΓΩΝΙΟΥ ΔΕΛΒΙΝΑΚΙΟΥ ΑΕΤΟΜΗΛΙΤΣΗΣ ΦΟΥΡΚΑΣ	ΔΩΔΩΝΗΣ ΜΟΛΟΣΣΩΝ ΣΕΛΛΩΝ ΛΑΒΔΑΝΗΣ

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

6.2 ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ Ι: ΑΡΤΑ

6.2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η συγκεκριμένη χωρική ενότητα βρίσκεται στο νότιο τμήμα της Περιφέρειας Ηπείρου και περιλαμβάνει 6 δήμους που ανήκουν στους **περιφερειακούς εύθραυστους** δήμους σύμφωνα με το προηγούμενο κεφάλαιο. Οι δήμοι αυτοί είναι οι εξής: Δ. Αμβρακικού, Δ. Βλαχέρνας, Δ. Ξηροβουνίου, Δ. Πέτα, Δ. Φιλοθέης και Δ. Κομμένου, ενώ όλοι ανήκουν στην Περιφερειακή Ενότητα Άρτας. Κύριο χαρακτηριστικό των δήμων αυτών είναι ότι καταλαμβάνουν τα νοτιοδυτικά σύνορα της Περιφερειακής Ενότητας Άρτας. Τα κυριότερα στοιχεία από γεωμορφολογικής άποψης είναι η ημιορεινή περιοχή του Δήμου Ξηροβουνίου που απλώνεται στις πλαγίες του ομώνυμου βουνού, οι πεδινές εκτάσεις γύρω από την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Άρτας καθώς και ο Αμβρακικός κόλπος.

6.2.2 ΚΟΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ - ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

Σύμφωνα με την μεθοδολογική προσέγγιση των εύθραυστων περιοχών οι δήμοι αυτοί χαρακτηρίζονται ως εύθραυστοι καθώς εμφανίζουν αρνητικά πρόσημα στους συνθετικούς δείκτες, εκτός από την δημογραφική δυναμική που είναι ελάχιστα άνω το μηδενός. Αρχικά πρέπει να τονιστεί ότι οι δήμοι αυτοί χαρακτηρίζονται από έλλειψη γεωμορφολογικών δυσκολιών καθώς η πλειοψηφία των οικισμών βρίσκεται σε πεδινές και ορισμένοι σε ημιορεινές περιοχές με σχετικά χαμηλό υψόμετρο. Ωστόσο παρατηρείται μια αδυναμία στον βαθμό εγγύτητας των συγκεκριμένων δήμων καθώς δεν παρουσιάζουν σημαντικά ποσοστά ως προς την πυκνότητα του οδικού δικτύου, την πυκνότητα του πληθυσμού και ορισμένοι από αυτούς εμφανίζουν σημαντικές δυσκολίες ως προς τον βαθμό προσιτότητας του αστικού κέντρου και πρωτεύουσας της Περιφερειακής Ενότητας, την Άρτα. Επιπλέον παρατηρείται μεγάλη κινητικότητα και μικρή αυτονομία της τοπικής αγοράς δημιουργώντας ένα αδύναμο οικονομικό προφίλ των δήμων. Σημαντικό ρόλο σε αυτό παίζει και η σχετικά κοντινή θέση των δήμων με το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της περιοχής, την πόλη της Άρτας, η οποία δημιουργεί μια σχετικά έντονη εργασιακή απορρόφηση.

6.2.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι βασικοί τομείς ενίσχυσης και ανάπτυξης στην χωρική ενότητα I, είναι η γεωργία, η σύνδεση της με την μεταποίηση καθώς και η αλιεία η οποία κατέχει ισχυρή θέση στο αναπτυξιακό προφίλ της χωρικής ενότητας. Η ενδυνάμωση και η ανάπτυξη αυτών των τομέων είναι απαραίτητη για την θετική οικονομική μεταβολή της χωρικής ενότητας και τη δημιουργία ισχυρών υποδομών και παραγωγικών βάσεων.

Γεωργία

Ζώνη Βιολογικών Καλλιεργειών

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ανάλυσης, στη χωρική ενότητα I, και ειδικότερα στην ευρύτερη περιοχή γύρω από την πόλη της Άρτας, παρατηρούμε τη μεγαλύτερη έκταση καλλιεργούμενων εδαφών της περιοχής μελέτης μας, που αποτελείται από μόνιμα αρδευόμενη γη (γη υψηλής παραγωγικότητας) (όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 4.6.1). Οι πεδινές αυτές εκτάσεις αποτελούν βασικό μέρος της τοπικής οικονομίας και συγκριτικό της πλεονέκτημα, όπου απασχολούνται πλήρως οι κάτοικοι της περιοχής και από τις οποίες εξαρτώνται εξ’ ολοκλήρου. Βέβαια, λόγω της άμεσης εξάρτησης των κατοίκων από τον τομέα της γεωργίας, της αποκλειστικής χρήσης της πεδιάδας της Άρτας και της ανεξέλεγκτης και χωρίς οργάνωση εκμετάλλευσής της, παρατηρούνται τάσεις υποβάθμισης της ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων. Επιπλέον, η εντατική καλλιέργεια των εδαφών και η χρήση ξεπερασμένων μεθόδων παραγωγής (μονοκαλλιέργειες, χρήση φυτοφαρμάκων) προκαλεί σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα υποβαθμίζοντας τα υπόγεια εδάφη και επιβαρύνοντας τα υπόγεια ύδατα του Αμβρακικού Κόλπου. Για τους παραπάνω λόγους προτείνεται μία Ζώνη Βιολογικών Καλλιεργειών στις πεδινές εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής της Άρτας. Με την παραπάνω δράση αναμένεται η αναβάθμιση του παραγόμενου προϊόντος, η οποία με τη σειρά της θα οδηγήσει στην αύξηση της ζήτησης και της αποδοτικότητας της παραγωγής, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη των κατοίκων και ενισχύοντας το αναπτυξιακό προφίλ της χωρικής ενότητας I αλλά και των συγκεκριμένων εύθραυστων δήμων. Έτσι με την οργάνωση της παραγωγής, την αναδιάρθρωση των καλλιεργειών και την εισαγωγή νέων μεθόδων θα αποτραπούν οι κίνδυνοι που προαναφέρθηκαν.

Συμπληρωματικές Δράσεις για τον Τομέα της Γεωργίας

Κάποιες συμπληρωματικές δράσεις που ενισχύουν τον τομέα της γεωργίας και συνάδουν με τους παραπάνω στόχους και κατευθύνσεις είναι:

Η εισαγωγή έρευνας και τεχνολογίας από το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων στο ΤΕΙ της Ηπείρου.

Το Τ.Ε.Ι. Ηπείρου με έδρα την Άρτα περιλαμβάνει τμήματα (τμήμα Ζωικής Παραγωγής, Φυτικής Παραγωγής) που συνάδουν με τις κύριες παραγωγικές δραστηριότητες της χωρικής ενότητας Ι. Η διάχυση έρευνας και τεχνολογίας από το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, θα αποτελέσει τρόπο σύνδεσης μεταξύ των δύο αυτών χωρικών ενοτήτων, και θα συμβάλλει στην ενίσχυση των υπάρχοντων τμημάτων και στην ανάπτυξη κλάδων έντασης, συναφών με τις κατευθύνσεις που τέθηκαν για τον τομέα της γεωργίας. Μέσω του Τ.Ε.Ι Άρτας κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιηθούν δράσεις σύνδεσης της έρευνας και γνώσης με τον τομέα της γεωργίας για την στρατηγική και ορθή ανάπτυξη του κλάδου της περιοχής.

Η ίδρυση Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΟ. ΠΑ) σύμφωνα με το νόμο 2545/97.

Η χρησιμότητα της συγκεκριμένης δράσης είναι διπλή. Κατά πρώτο λόγο, αν και η μεταποιητική δραστηριότητα δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένη στη χωρική ενότητα, το ΒΙΟΠΑ θα αποτελέσει τρόπο σύνδεσης της μεταποίησης με την αγροτική παραγωγή, δημιουργώντας κίνητρα για την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων, την εισαγωγή καινοτομιών, νέων τεχνολογιών και μεθόδων επεξεργασίας των παραγόμενων προϊόντων, φιλικών προς το περιβάλλον. Επιπλέον η παραπάνω δράση είναι αναγκαία για την οργάνωση των διάσπαρτων μεταποιητικών μονάδων που παρατηρούνται πλησίον της πόλης και του κάμπου της Άρτας (όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 4.6.2). Το ΒΙΟΠΑ θα λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής κάθε βιομηχανικής ή βιοτεχνικής δραστηριότητας χαμηλής όχλησης, σύμφωνα με το νόμο 2545/97, που θα σχετίζεται άμεσα με την αγροτική παραγωγή και τις κύριες παραγωγικές δραστηριότητες της περιοχής.

Αλιεία

Ο τομέας της αλιείας κατέχει ισχυρή θέση στο αναπτυξιακό προφίλ της χωρικής ενότητας και μπορεί να αποτελέσει ακόμα σημαντικότερο μέρος της οικονομίας της. Βασική κατεύθυνση για τον ισχυρό κλάδο της αλιείας για την χωρική ενότητα Ι είναι η καλύτερη οργάνωση των υδατοκαλλιεργειών, η αναδιάρθρωση των μεθόδων παραγωγής και η χρησιμοποίηση των χωροταξικών εργαλείων και μελετών που έχουν εκπονηθεί και παραμένουν ανεκμετάλλευτα (λ.χ. Π.Ο.Α.Υ.).

Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών στον Αμβρακικό Κόλπο

Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες (Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α.Υ.) ο Αμβρακικός Κόλπος κατατάσσεται στις περιοχές με ιδιαίτερη ευαισθησία ως προς το φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον, όπου ορίζονται επακριβώς οι επιτρεπόμενες δραστηριότητες και προωθείται η δημιουργία Π.Ο.Α.Υ.. Θεωρείται σκόπιμο, λοιπόν, να δημιουργήσουμε μία Π.Ο.Α.Υ. που θα περιλαμβάνει τις περιοχές (όπου ήδη είναι ανεπτυγμένη η αλιεία) του Αγίου Θωμά έως το φάρο της Λασκάρας και την Αγία Τριάδα, με παράλληλη εγκατάσταση χερσαίων μονάδων επεξεργασίας των προϊόντων - χώροι αποθήκευσης, συσκευαστήρια, κτλ.. Στόχος της ζώνης αυτής είναι η καλύτερη οργάνωση των ιχθυοκαλλιεργειών και των οστρακοκαλλιεργειών και η αναδιάρθρωση των τρόπων καλλιέργειας με μεθόδους φιλικούς προς το πλούσιο οικοσύστημα του Αμβρακικού Κόλπου (ειδικοί περιβαλλοντικοί όροι, προϋποθέσεις και αυστηρά μέτρα για την προστασία του) και με άμεση στροφή προς το βιολογικό προϊόν. Παράλληλα σύμφωνα με το πλαίσιο, προτείνουμε μονάδες χαμηλής παραγωγικότητας στην περιοχή και οι επιχειρήσεις υδατοκαλλιέργειας να συνδυαστούν με αγροτουρισμό και αθλητική αλιεία ιχθύων.

Υποδομές

Στην Χωρική Ενότητα της Άρτας δεν κρίνεται απαραίτητη κάποια οδική σύνδεση με τον οδικό άξονα της Ιόνιας Οδού, καθώς θεωρείται καίριας στρατηγικής σημασίας ο Α/Κ Άρτας. Μέσω της Ιόνιας Οδού θα πραγματοποιηθεί καλύτερη και ταχύτερη διακίνηση των αγροτικών προϊόντων και προϊόντων αλιείας της περιοχής, βελτιώνοντας τον τρόπο διακίνησης και εμπορίας. Μάλιστα σε αυτό καθοριστικό ρόλο θα αποτελέσει και η σύνδεση της Ιόνιας Οδού με τα δύο μεγάλα λιμάνια, αυτό της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας αλλά και η ένταξη της στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο, βελτιώνοντας και ισχυροποιώντας την εξαγωγή των προϊόντων στο εξωτερικό.

Όμως θεωρείται πως θα πρέπει να βελτιωθεί η οδική υποδομή εντός της Χωρικής Ενότητας, απαλείφοντας τις όποιες αδυναμίες αυτή παρουσιάζει. Απαραίτητη κρίνεται η τεχνική βελτίωση του οδοστρώματος σε πολλά σημεία, η κατασκευή απαραίτητων στρατηγικά κόμβων, χάραξη νέων οδών και άλλα, με σκοπό την ασφαλέστερη αλλά και ταχύτερη κίνηση μεταξύ των οικισμών της Χωρικής Ενότητας.

6.3 ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙΙ: ΤΖΟΥΜΕΡΚΑ

6.3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η συγκεκριμένη Χωρική Ενότητα εκτείνεται στις δύο Περιφερειακές Ενότητες Άρτας και Ιωαννίνων και βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα της Περιφέρειας Ηπείρου όπου συνορεύει με την Περιφέρεια Θεσσαλίας. Στη Χωρική Ενότητα εντάσσονται 7 δήμοι από τους **ορεινούς εύθραυστους** σύμφωνα με το προηγούμενο κεφάλαιο. Οι δήμοι αυτοί είναι οι εξής: Κ. Μελισσουργών, Δ. Πραμάντων, Δ. Τζουμέρκων, Κ. Βαθύπεδου, Κ. Καλαρρυτών, Κ. Ματσούκιου και Κ. Συρράκου. Οι εύθραυστοι αυτοί δήμοι εντοπίζονται στο βόρειο τμήμα της Χωρικής Ενότητας Τζουμέρκων και εντάσσονται διοικητικά στην Περιφερειακή Ενότητα Ιωαννίνων εκτός από την Κοινότητα Μελισσουργών που εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα Άρτας. Μάλιστα οι Δήμοι αυτοί αποτελούν κατά το μεγαλύτερο μέρος τον σημερινό Δήμο Βορείων Τζουμέρκων, όπως συστάθηκε σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Η περιοχή ορίζεται ως ορεινή με αρκετά σκληρό ανάγλυφο και αρκετές ψηλές κορυφές άνω των 2.000 μ., ενώ τοποθετείται ανάμεσα από δύο ποταμούς, τον Άραχθο στα δυτικά και τον Αχελώο στα ανατολικά.

6.3.2 ΚΟΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ - ΔΥΝΑΜΙΕΣ

Σύμφωνα με τη μεθοδολογική προσέγγιση των εύθραυστων περιοχών οι δήμοι αυτοί χαρακτηρίζονται ως ορεινοί εύθραυστοι λόγω των προσήμων που εμφανίζουν στους συνθετικούς δείκτες. Αρχικά παρουσιάζουν ένα πολύ θετικό πρόσημο στη γεωμορφολογική γειτνίαση, δηλώνοντας έτσι τον ορεινό χαρακτήρα και τις ιδιαίτερες γεωμορφολογικές δυσκολίες που παρουσιάζουν. Ως προς τον δεύτερο συνθετικό δείκτη δείχνουν μια αδυναμία προς τη σχεσιακή γειτνίαση των συγκεκριμένων δήμων. Δηλαδή ο πληθυσμός δεν χαρακτηρίζεται ως αστικός, δεν παρουσιάζουν μεγάλη πυκνότητα οδικού δικτύου, πληθυσμιακή πυκνότητα και εμφανίζουν δυσκολίες ως προς το βαθμό προσιτότητας του πλησιέστερου αστικού κέντρου. Το πρόσημο της οικονομικής διαφοροποίησης είναι κοντά στο μηδέν δείχνοντας έτσι το ιδιαίτερο οικονομικό προφίλ της περιοχής. Κυρίαρχη θέση στην οικονομία κατέχει η κτηνοτροφία ενώ η συμμετοχή των άλλων κλάδων και τομέων είναι περιορισμένη. Τέλος αρνητικό είναι το πρόσημο ως προς την δημογραφική δυναμική, δείχνοντας έτσι το πρόβλημα της μεγάλης πληθυσμιακής συρρίκνωσης που υφίστανται οι περιοχές αυτές αλλά και την έλλειψη της διαθεσιμότητας του ανθρώπινου δυναμικού.

6.3.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Τουρισμός

Ζώνη Εναλλακτικού Τουρισμού

Στην ευρύτερη περιοχή των εύθραυστων δήμων της Χωρικής Ενότητας δημιουργούμε μια ζώνη Εναλλακτικού τουρισμού, η οποία βασισμένη στα φυσικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά της περιοχής αλλά και στην ιστορική της κληρονομιά, θα βοηθήσει τόσο στην αναβάθμιση των υποδομών αλλά και στην στήριξη της τοπικής οικονομίας. Επιπλέον τα Τζουμέρκα εντάσσονται στις περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης εναλλακτικού τουρισμού σύμφωνα με το ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό.

Η περιοχή αυτή χαρακτηρίζεται ήδη ως ορεινή περιοχή με κάποιες εναλλακτικές μορφές τουρισμού και πολυδραστηριοτήτων όμως τα τελευταία χρόνια δεν έχουν αποδώσει σημαντικά και αυτός είναι ο λόγος που προτείνεται να δημιουργηθεί η ζώνη εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Σκοπός είναι να αναπτυχθεί σταδιακά η βάση ενός συγκροτημένου σχεδίου, ένα πλέγμα υποδομών μικρής κλίμακας, υπηρεσιών και δραστηριοτήτων που να δημιουργήσουν ένα διαφορετικό προϊόν τουριστικής ανάπτυξης (Χ.Κοκκώσης, Π.Τσάρτας και Ε.Γκρίμπα, 2011:112) το οποίο να αξιοποιεί τους φυσικούς πόρους της περιοχής χωρίς να συγκρούεται με το περιβάλλον.

Ακόμα η συγκεκριμένη περιοχή διαθέτει σημαντικό αριθμό βυζαντινών μνημείων, ιστορικών τόπων, γραφικών οικισμών και πετρόχτιστων γεφυριών. Διαθέτει δηλαδή τις κατάλληλες βάσεις για μία επιπλέον ανάπτυξη στον πολιτισμικό τουρισμό εκτός των άλλων μορφών εναλλακτικού τουρισμού. Ο πολιτισμικός τουρισμός βασίζεται επίσης στα δρώμενα, τις τοπικές παραδόσεις, τα έθιμα καθώς και τα διάφορα τοπικά προϊόντα της περιοχής (Χ.Κοκκώσης, Π.Τσάρτας και Ε.Γκρίμπα, 2011:203).

Στόχος της Ζώνης αυτής είναι η ενίσχυση των ήδη υπάρχουσών τουριστικών δυνατοτήτων της περιοχής μέσω του θεματικού τουρισμού όπου θα προσελκύει το ενδιαφέρον των τουριστών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Αυτό θα πραγματοποιηθεί με την ορθολογική αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, όπου θα συμβάλλουν στην αύξηση της τοπικής οικονομίας, την βελτίωση των τοπικών υποδομών και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Ορισμένες δράσεις για την επίτευξη του στόχου είναι :

- Δημιουργία οργανωμένων χώρων αναψυχής, άθλησης, περιπάτου και άλλων συνοδευτικών δραστηριοτήτων (π.χ. ορειβασία, αναρρίχηση, rafting).
- Προώθηση αθλητικού τουρισμού (π.χ. διενέργεια αγώνων ποδηλάτου και μοτοσυκλέτας)
- Προώθηση ορεινού ιππικού τουρισμού (π.χ. διενέργεια ιππικών αγώνων, πάρκα ιππασίας και εκπαίδευσης)
- Δημιουργία και αναβάθμιση παραδοσιακών ξενώνων
- Ανάδειξη περιπατητικών μονοπατιών και δημιουργία διαδρομής μεταξύ των οικισμών
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατικών διαδρομών
- Διαμόρφωση χώρων περιπάτου, θέας και αναψυχής
- Ανάδειξη αρχιτεκτονικής οικισμών
- Ενίσχυση τοπικού εμπορίου
- Βελτίωση οδικού δικτύου
- Δημιουργία οικονομικών - επιχειρηματικών κινήτρων

Οι δράσεις οι οποίες αναφέρονται αλλά και η ορειβασία, η πεζοπορία στο βουνό, αθλήματα στον Άραχθο ποταμό, σε συνδυασμό με την ύπαρξη αρκετών ορεινών οικισμών με την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική τους μπορούν να δημιουργήσουν ένα ολοκληρωμένο τουριστικό προϊόν.

Κτηνοτροφία

Κτηνοτροφικό Πάρκο

Η κτηνοτροφία αποτελεί την βασικότερη μορφή οικονομικής δραστηριότητας της Χωρικής Ενότητας, αντιμετωπίζει όμως πολλά προβλήματα. Ο τομέας αυτός της οικονομίας στηρίζεται σε οικογενειακές μονάδες, οι οποίες δεν επωφελούνται κάποιου αναπτυξιακού νόμου. Επιπλέον δεν χρησιμοποιούν σύγχρονα μέσα παραγωγής και υλοποίησης και γίνονται χωρίς στρατηγική οργάνωση.

Μάλιστα σχετικές μελέτες υιοθετούν την άποψη ότι το ενδιαφέρον, για Κτηνοτροφικά Πάρκα, οφείλει να επικεντρωθεί στις μικρού μεγέθους, οικογενειακού τύπου και ασύνδετες μεταξύ τους εκμεταλλεύσεις ποιμενικής αιγοπροβατοτροφίας

(όπως αναφέρεται στο ΕΚΚΕ, 2007:9). Για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία Κτηνοτροφικού Πάρκου στην περιοχή.

Ως Κτηνοτροφικό Πάρκο ορίζεται μία περιοχή κτηνοτροφικής ζώνης, για την οποία έχει γίνει χωροταξική μελέτη οργάνωσής της και απαιτεί κατάλληλες προϋποθέσεις (Κ.Υ.Α. 487/2002). Κάποιες από τις προϋποθέσεις αυτές όπως ορίζονται από την Κ.Υ.Α. είναι οι εξής:

- Η ύπαρξη ικανού αριθμού κτηνοτρόφων που αποδεδειγμένα επιθυμούν την εγκατάσταση των μονάδων τους στο χώρο αυτό (εντός ζετίας από την έναρξη λειτουργίας του).
- Η ύπαρξη διαθέσιμων κατάλληλων εκτάσεων. Η καταλληλότητα της έκτασης αποδεικνύεται με την έκδοση των απαιτούμενων αδειών και εγκρίσεων (προέγκριση χωροθέτησης, έγκριση περιβαλλοντικών όρων για όλη την δυναμικότητα του κτηνοτροφικού πάρκου).
- Η έκταση να ανήκει ή να έχει παραχωρηθεί στους φορείς (Νομαρχίες, Δήμοι, ή Κοινότητες), πιστοποιούμενο με τίτλους κυριότητας και να παραχωρείται με δικαίωμα νομής στους κτηνοτρόφους ή στους κληρονόμους τους, εφόσον διατηρούν την ιδιότητα του κτηνοτρόφου.
- Η ύπαρξη φορέα (σύσταση φορέα με συγκεκριμένες αρμοδιότητες) που θα αναλάβει τη δημιουργία και οργάνωση της κοινόχρηστης έκτασης με την κατάλληλη υποδομή, (οδική πρόσβαση και εσωτερικό οδικό δίκτυο, ύδρευση, χειρισμό αποβλήτων κλπ.) στην οποία θα εγκατασταθούν οι κτηνοτροφικές μονάδες.
- Ο φορέας λειτουργίας του οργανωμένου χώρου (αρχικός ή μη) υποχρεούται στην διατήρηση της λειτουργίας του χώρου αυτού για τουλάχιστον 10 χρόνια από την έναρξη της λειτουργίας του, (εκτός ανωτέρας βίας αποδεικνυομένης).

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα οφέλη και τα πλεονεκτήματα που δημιουργούνται από την ύπαρξη Κτηνοτροφικού Πάρκου είναι πολλαπλά. Αρχικά δημιουργούνται καλύτερες οικονομικές συνθήκες και πραγματοποιείται αύξηση των εισοδημάτων των κτηνοτρόφων. Έχουμε καλύτερες συνθήκες εργασίας και υγιεινής ενώ ταυτόχρονα αναβαθμίζεται και η ποιότητα των παραγόμενων προϊόντων. Ακόμη παραμονή των κτηνοτρόφων και των κοπαδιών, κατά τη χειμερινή περίοδο, στις ορεινές Κοινότητες και η αποφυγή αποδιοργάνωσης των τοπικών κοινωνιών.

Τέλος είναι βασικός λόγος για την αποφυγή της υπερβόσκησης και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος ενώ αποτελεί και κίνητρο προσέλκυσης νέων αγροτών, που θεωρείται πολύ σημαντικό λόγω της κακής δημογραφικής εικόνας της περιοχής.

Υποδομές

Αδυναμία της Χωρική Ενότητας αποτελεί η ποιότητα και η πυκνότητα του οδικού δικτύου, η οποία δεύτερη προκύπτει και από το δείκτη πυκνότητας οδικού δικτύου. Κρίνεται λοιπόν στρατηγικά απαραίτητο, η δημιουργία ενός ισχυρού οδικού δικτύου που να συντελεί τόσο στην τουριστική αναβάθμιση, στην δημιουργία διακίνησης των προϊόντων της περιοχής αλλά και στην ταυτόχρονη οικονομική μεγέθυνση.

Η Χωρική Ενότητα των Τζουμέρκων βρίσκεται ανάμεσα από δύο σημαντικούς οδικούς άξονες, της Εγνατίας Οδού βόρεια και της Ιόνιας Οδού δυτικά. Μάλιστα με την κατασκευή και της διαγωνίου E65 θα πραγματοποιηθεί μια ισχυρή σύνδεση με την Κεντρική Ελλάδα που μέχρι και σήμερα δεν υφίσταται. Θεωρείται λοιπόν σκόπιμο να πραγματοποιηθεί μελέτη σύνδεσης με τους δύο αυτούς οδικούς άξονες, μειώνοντας το χρόνο προσβασιμότητας της περιοχής. Με αυτό τον τρόπο θα αναπτυχθεί ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην περιοχή, δίνοντας τη δυνατότητα να σπάσει ο φραγμός της ευθραυστότητας.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κάνοντας μια ανασκόπηση στις περιόδους των υποδομών του Ελλαδικού χώρου γίνεται σαφής η τάση ανάπτυξης γύρω από τον άξονα S, σχεδόν καθ’ όλη τη διάρκεια των περιόδων όπως και η έλλειψη οργανωμένου στρατηγικού σχεδιασμού. Εντοπίζονται μάλιστα πολλές αδυναμίες οι οποίες δημιούργησαν και εντατικοποίησαν το πρόβλημα των περιφερειακών ανισοτήτων της χώρας.

Τα τελευταία χρόνια όμως, στο πλαίσιο της ΕΕ, ο σχεδιασμός και η κατασκευή των δικτύων υποδομών εντάσσονται σε έναν ενιαίο συνολικό στρατηγικό σχεδιασμό. Ο σχεδιασμός αυτός βασίζεται βέβαια σε κάποιες βασικές αρχές και κατευθύνσεις, όμως η κάθε χώρα καλείται να επεξεργαστεί ένα συγκροτημένο εθνικό σχεδιασμό έτσι ώστε να αξιοποιήσει τις θετικές επιπτώσεις αυτών των δικτύων.

Σε αυτό το Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών εντάσσεται και ο αυτοκινητόδρομος «Ιόνια Οδός», δείχνοντας έτσι την αυξημένη βαρύτητα που έχει αυτός τόσο για τον Ελλαδικό χώρο όσο και για το σύνολο της Ευρώπης.

Μέσω της ανάλυσης και κατηγοριοποίησης των Δήμων της ευρύτερης περιοχής διέλευσης της Ιόνιας Οδού ανάλογα με την ευθραυστότητα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά καθενός από αυτούς, γίνεται μια προσπάθεια για μια ιδιαίτερη ανάλυση η οποία δεν εντάσσεται στα κλασσικά πλαίσια. Σκοπός είναι να δημιουργηθεί μια εικόνα για το σύνολο της περιοχής μελέτης με σκοπό να ορισθούν οι βάσεις για έναν στρατηγικά ορθό σχεδιασμό. Με αυτό τον τρόπο θα καταστεί εφικτή η αποφυγή των αρνητικών χωρικών επιδράσεων των μεταφορικών υποδομών, αντικρούοντας τα όποια προβλήματα μπορούν να εμφανιστούν. Βέβαια καθώς η υποδομή αποτελεί βασικό μέρος της πολιτικής ανάπτυξης, θεωρείται κρίσιμη παράμετρος για το σχεδιασμό του ενδογενούς χώρου κάθε Περιφερειακής Ενότητας, για την προβολή και ενίσχυση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, αναδεικνύοντάς τα στην συγκεκριμένη περίπτωση μέσω της Ιόνιας Οδού με τη χρησιμοποίηση των εργαλείων σχεδιασμού που υπάρχουν.

Μάλιστα, θεωρείται σκόπιμο ο σχεδιασμός του χώρου να μην εστιάζει μόνο στις εύθραυστες περιοχές αλλά στο σύνολό του, καθώς μια επερχόμενη μεταφορική υποδομή τέτοιας κλίμακας επιφέρει σημαντικές χωρικές επιδράσεις και στις ήδη δυναμικές περιοχές, δημιουργώντας νέες συνθήκες στο χώρο.

Συνολικά η παρούσα εργασία προσπαθεί να δώσει το έναυσμα για ένα συνολικό προβληματισμό επί των μεταφορικών έργων υποδομής, τη διαχείρισή τους και τον τρόπο αξιοποίησής τους για την ανάπτυξη των περιοχών διέλευσής τους και τη λειτουργική ένταξή τους σε όλα τα χωρικά επίπεδα.

Θωρείται πως στις μεταφορικές υποδομές υπάρχει ανάγκη για μελέτη του χώρου τόσο πριν την κατασκευή του έργου όσο και κατά τη διάρκεια λειτουργίας του. Μόνο με αυτόν τον τρόπο η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου θα γίνει εργαλείο ανάπτυξης καθ’ όλη τη διάρκεια ζωής του έργου, έτσι ώστε να μπορέσει να χαρακτηριστεί ως αναπτυξιακός. Τέλος, κρίνεται απαραίτητος ο συνδυασμός του εν λόγω έργου και με άλλες υποδομές, τόσο τεχνικές όσο και κοινωνικές, όπου κάτω από μια πολιτική ασπίδα θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της ποιότητας ζωής του κοινωνικού συνόλου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΥΠΩΝ

1) Σταθμισμένο υψόμετρο με βάση τον πληθυσμό:

Έχουμε $Y_i = \text{υψόμετρο του } \Delta\Delta_i$ και $\Delta\Delta_i = \text{Δημοτικό διαμέρισμα } i$,

Αν ο Δήμος έχει κ $\Delta\Delta$ τότε ,

$$\text{Σταθ.υψόμετρο} = \sum_{i=1}^{\kappa} W_i Y_i$$

Όπου W_i συντελεστής βαρύτητας με

$$W_i = \frac{\text{πληθυσμός του } \Delta\Delta_i}{\text{συνολικός πληθυσμός του Δήμου}} \text{ και } \sum_{i=1}^{\kappa} W_i = 1$$

2) Σταθμισμένο υψόμετρο με βάση την έκταση:

Έχουμε $Y_i = \text{υψόμετρο του } \Delta\Delta_i$ και $\Delta\Delta_i = \text{Δημοτικό διαμέρισμα } i$,

Αν ο Δήμος έχει κ $\Delta\Delta$ τότε ,

$$\text{Σταθ.υψόμετρο} = \sum_{i=1}^{\kappa} W_i Y_i \text{ και } \sum_{i=1}^{\kappa} W_i = 1$$

Όπου W_i συντελεστής βαρύτητας με

$$W_i = \frac{\text{έκταση του } \Delta\Delta_i}{\text{συνολική έκταση του Δήμου}}$$

3) Ποσοστό πληθυσμού που ζει μόνιμα σε ορεινές περιοχές:

$$= \frac{\text{σύνολο πληθυσμού που χαρακτηρίζεται ως ορεινός}}{\text{σύνολο πληθυσμού}} * 100$$

4) Ποσοστό ορεινών περιοχών:

$$= \frac{\text{έκταση που χαρακτηρίζεται ως ορεινή}}{\text{συνολική έκταση}} * 100$$

5) Πυκνότητα πληθυσμού:

$$= \frac{\text{πληθυσμός}}{\text{έκταση}}$$

(κατ./τ.χλμ.)

6) Ποσοστό πληθυσμού που χαρακτηρίζεται ως αστικός:

$$= \frac{\text{σύνολο πληθυσμού που χαρακτηρίζεται ως αστικός}}{\text{συνολικός πληθυσμός}} * 100$$

7) Δείκτης Γειτνίασης:

= ορίζεται ως ο αριθμός των διοικητικών συνόρων που χρειάζεται να προσπελαστούν για να φτάσουμε από το κέντρο ενός Δήμου στην πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας. Ο βαθμός γειτνίασης = 0 για την ίδια την πρωτεύουσα

8) Πυκνότητα οδικού δικτύου:

$$= \frac{\text{συνολικό μήκος οδικού δικτύου}}{\text{έκταση}}$$

(χλμ./τ.χλμ.)

9) Δείκτης κινητικότητας:

$$\text{κινητικότητα} = \frac{\sum_j AR_{O_{i,j}}}{ARF_i} + \frac{\sum_j AR_{I_{i,j}}}{ARF_j}$$

όπου,

ARF_i = σύνολο απασχολούμενων Δήμου που διαμένουν στο Δήμο και δεν μετακινούνται στο πλαίσιο της εργασίας (ίδιο τόπο διαμονής και εργασίας)

$\sum_j AR_{O_{i,j}}$ = απασχολούμενοι του Δήμου i που εργάζονται σε άλλο Δήμο j (εκροή προς άλλο Δήμο), $j \neq i$

$\sum_j AR_{I_{i,j}}$ = απασχολούμενοι στο Δήμο i που μένουν σε άλλο Δήμο j (εισροή από άλλο Δήμο), $j \neq i$

10) Βαθμός αυτονομίας τοπικής αγοράς εργασίας:

$$= \frac{\text{σύνολο απασχολούμενων του Δήμου } i \text{ που διαμένουν στον Δήμο } i}{\text{σύνολο απασχολούμενων του Δήμου } i, \text{ ανεξαρτητως τόπου εργασίας}}$$

11) Μεταβολή πληθυσμού:

$$= \frac{\text{τελικός πληθυσμός} - \text{αρχικός πληθυσμός}}{\text{αρχικός πληθυσμός}} * 100$$

12) Ποσοστό ηλικιωμένων 65+:

$$= \frac{\text{αριθμός ηλικιωμένων 65 +}}{\text{σύνολο πληθυσμού}} * 100$$

13) Εντροπία:

$$= \frac{1}{K} \sum_{i=1}^k S_{ir} * \ln(KS_{ir})$$

Όπου,

$$S_{ir} = \frac{\text{Απασχολούμενοι}_{i,r}}{\text{Απασχολούμενοι}_r}$$

Για i = κλάδος απασχόλησης

r = Δήμος και K = σύνολο κλάδων απασχόλησης

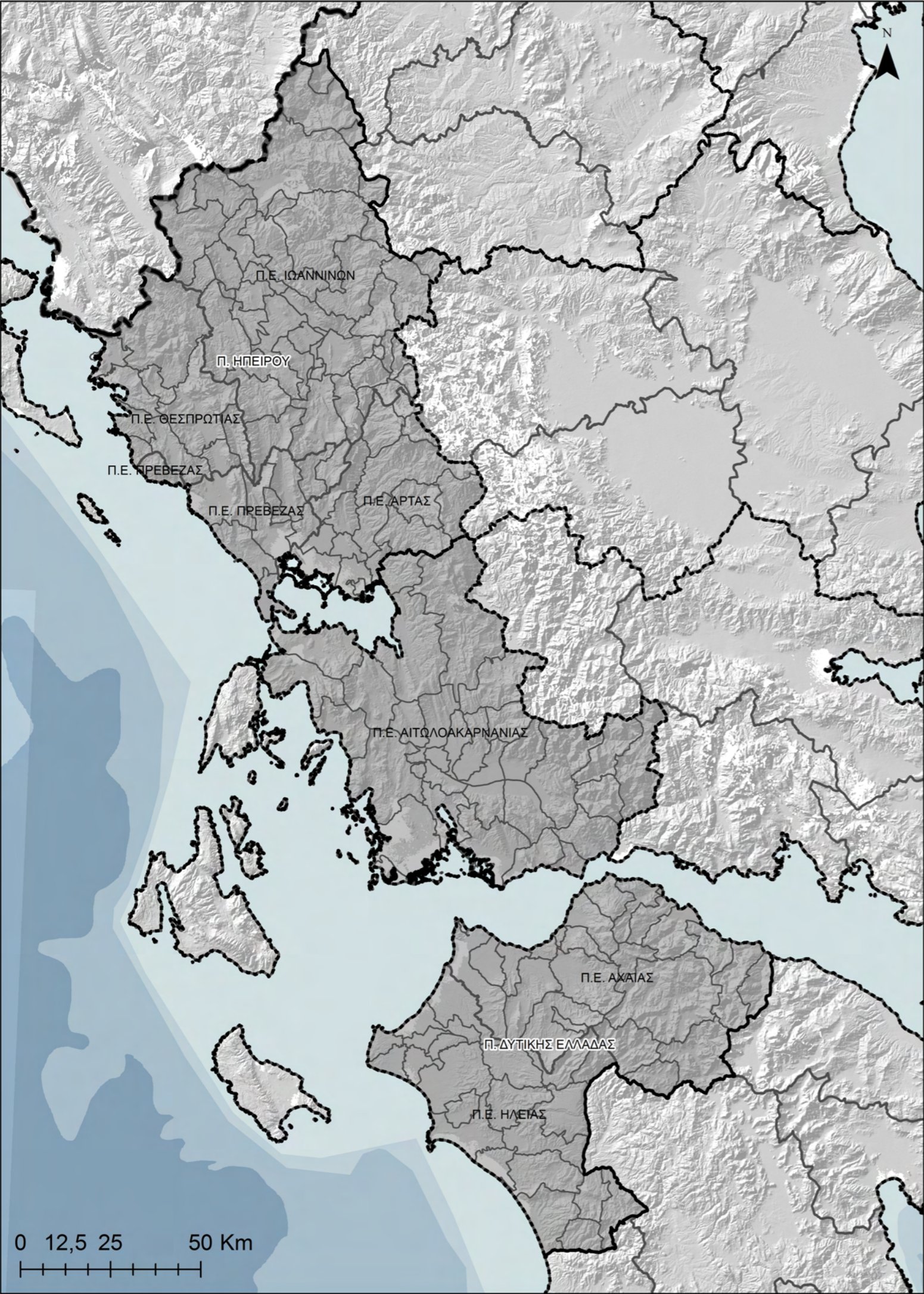
14) Ποσοστό νέων κάτω των 15:

$$= \frac{\text{αριθμός νέων κάτω των 15}}{\text{σύνολο πληθυσμού}} * 100$$

15) Ποσοστό ανώτερης εκπαίδευσης:

$$= \frac{\text{αριθμός ατόμων με επίπεδο ανώτερης εκπαίδευσης}}{\text{σύνολο πληθυσμού}} * 100$$

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ



Υπόμνημα

- Εθνικά σύνορα
- Περιφέρειες
- Περιφερειακές Ενότητες
- Όρια Καποδιστριακών Δήμων
- Περιοχή μελέτης

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΙΤΛΟΣ: 'ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ
ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ'

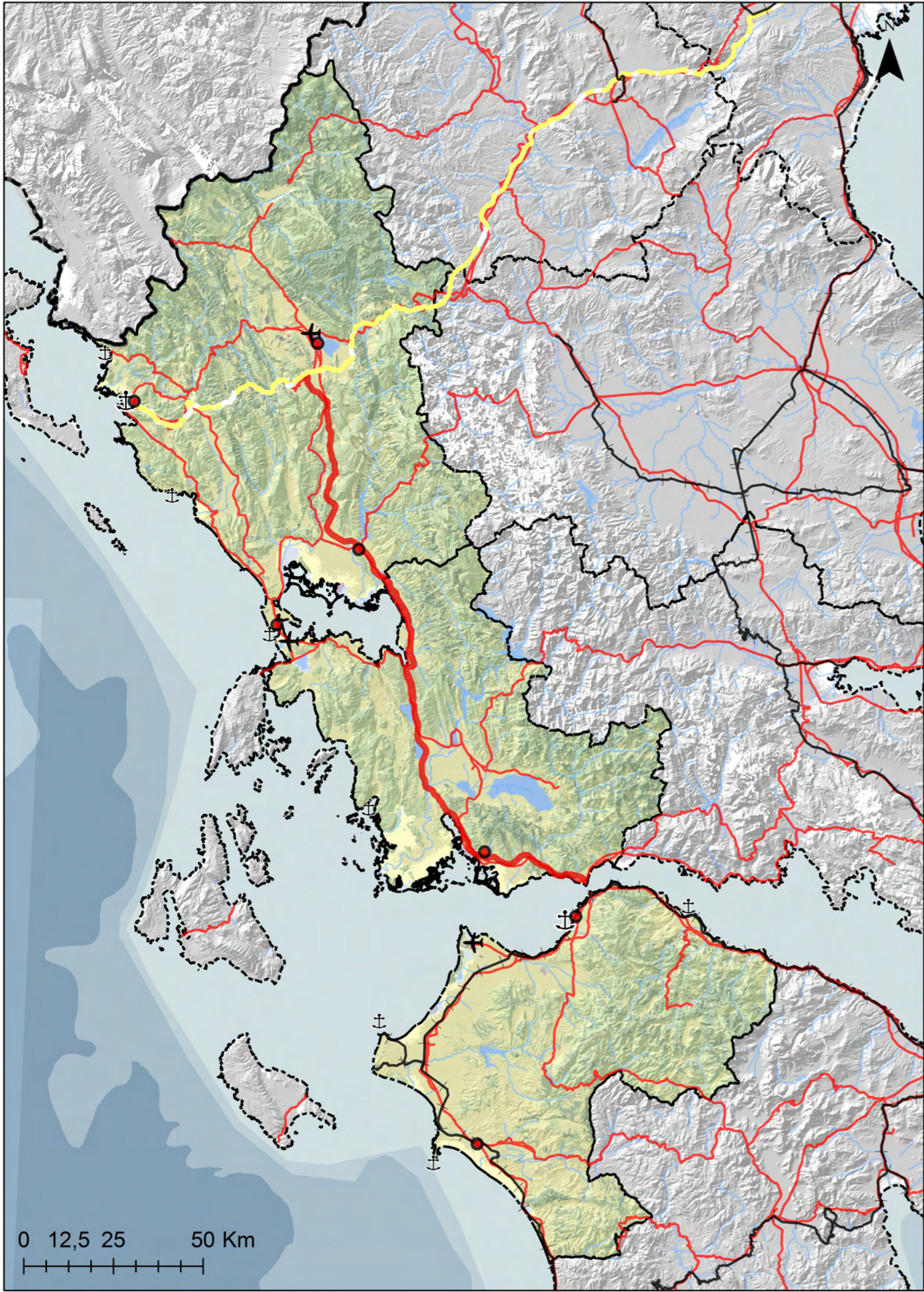
4.1.1

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΙΡΕΣΗ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΠΗΓΗ: www.geodata.gov.gr, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2014



Υπόμνημα

- Εθνικά σύνορα
- Περιφέρειες
- Πρωτεύουσες Περιφερειακών Ενοτήτων

Μεταφορικές Υποδομές

- Εγνατία Οδός
- Ιόνια Οδός
- Κύριοι οδικοί άξονες
- Λιμάνια Εθνικής σημασίας
- Λιμάνια τοπικής σημασίας
- Αερολιμένες
- Σιδηροδρομικό δίκτυο

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΙΤΛΟΣ: 'ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ
ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ'

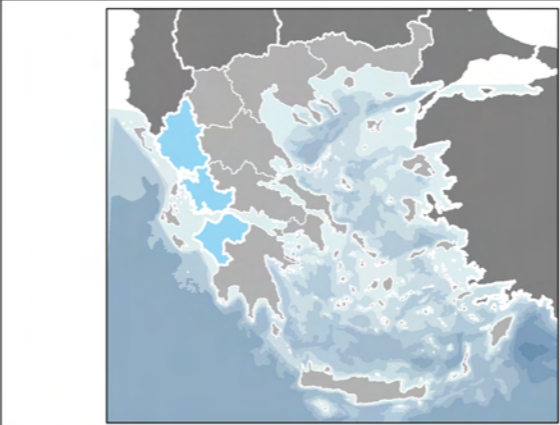
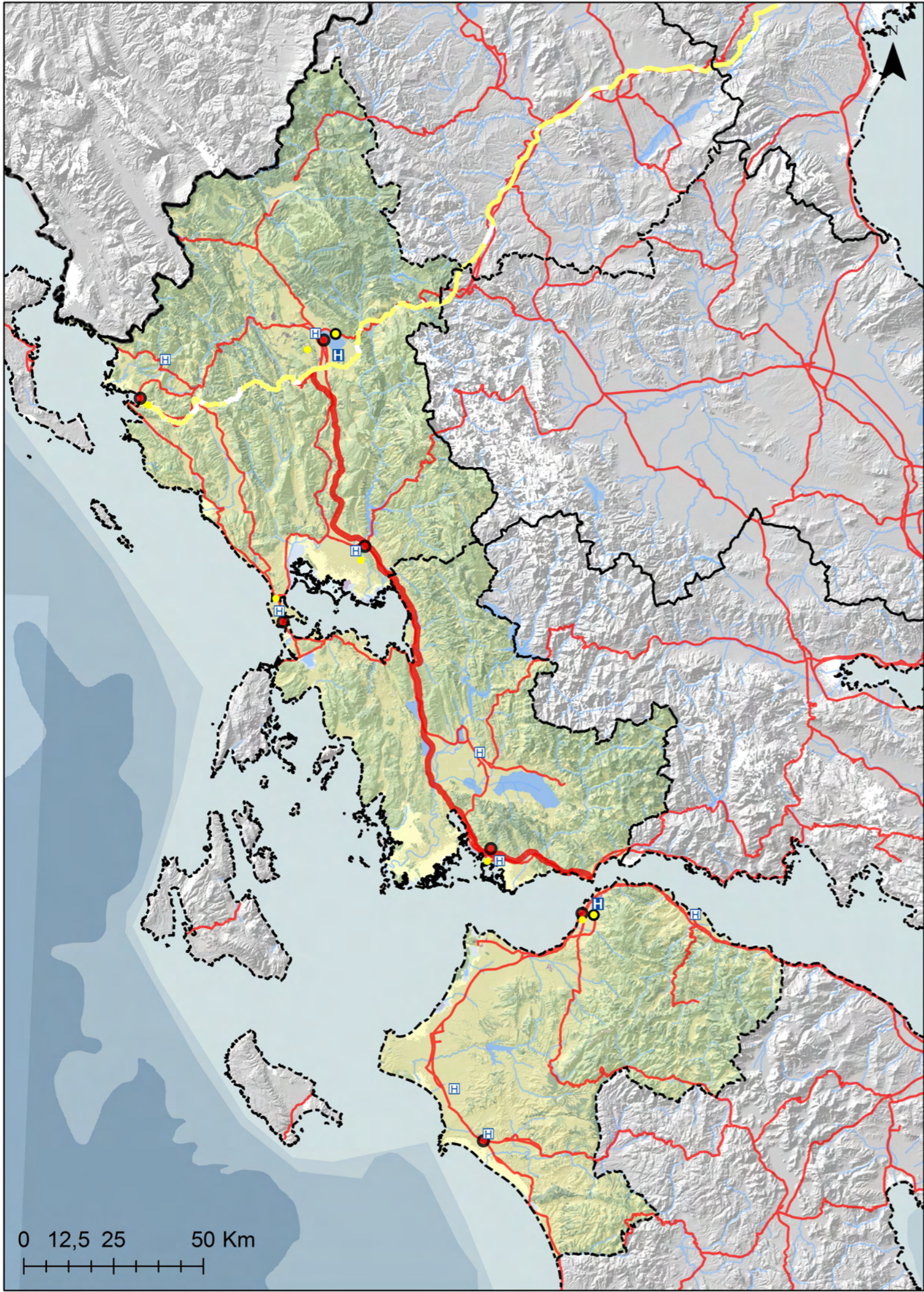
4.7.1.1

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ: ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

ΠΗΓΗ: www.geodata.gov.gr, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2014



Υπόμνημα

- Εθνικά σύνορα
- Περιφέρειες
- Εγνατία Οδός
- Ιονία οδός
- Κύριοι οδικοί άξονες
- Πρωτεύουσες Περιφερειακών Ενοτήτων

Κοινωνικές Υποδομές

- Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο
- Γενικό Νοσοκομείο
- Α.Ε.Ι
- Τ.Ε.Ι.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΙΤΛΟΣ: 'ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ
ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ'

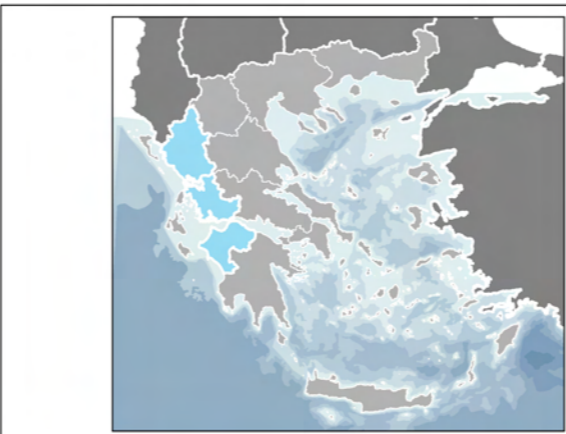
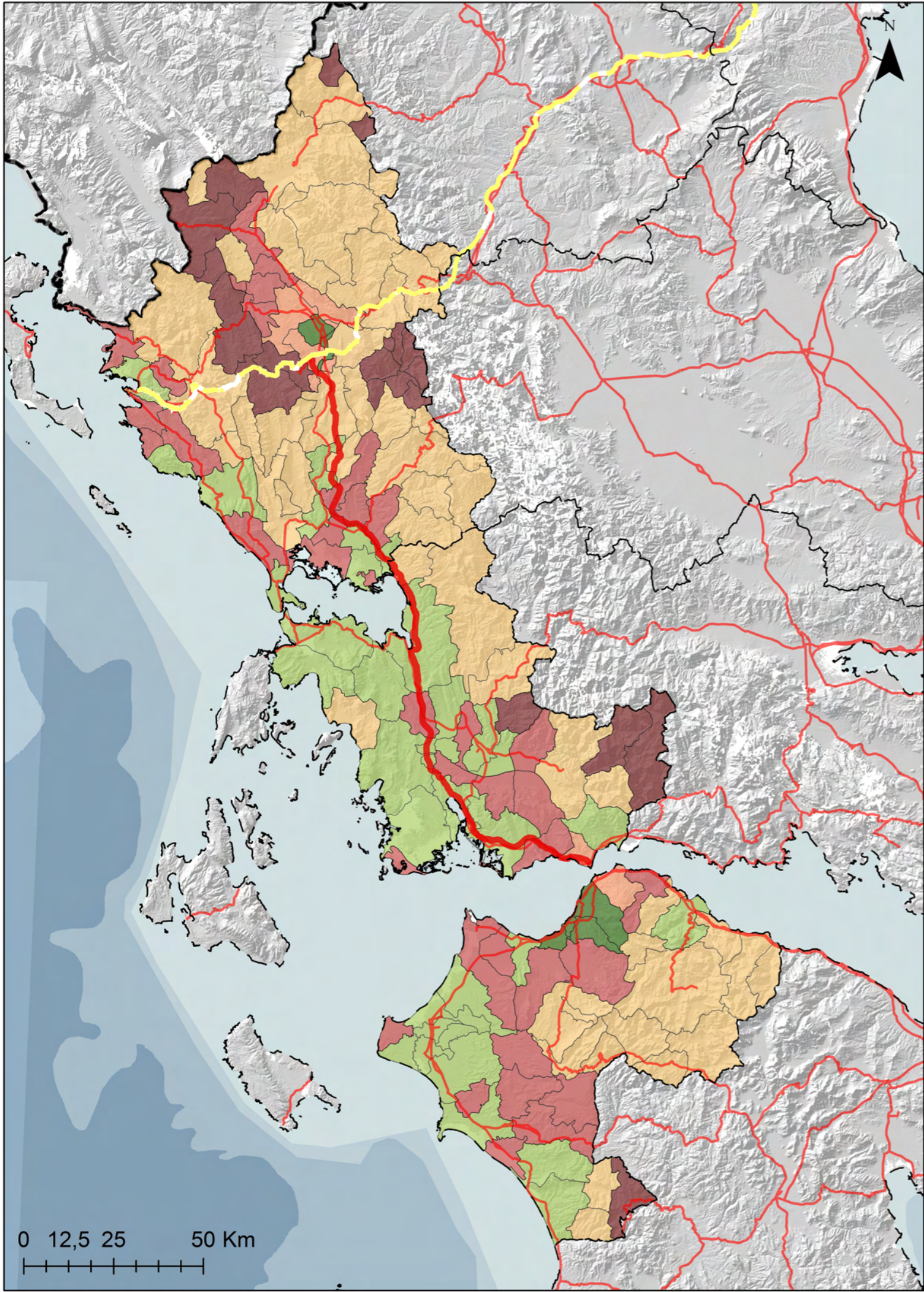
4.7.2.1

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ: ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

ΠΗΓΗ: www.geodata.gov.gr, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2014



Υπόμνημα

- Εθνικά Σύνορα
- Περιφέρειες
- Όρια Καποδιστριακών Δήμων

Οδικό Δίκτυο

- Ιόνια Οδός
- Εγνατία Οδός
- Κύριοι Οδικοί Άξονες

Ομάδες Δήμων

- Μεγάλοι Αστικοί / Δυναμικοί
- Αστικοί και Περιαστικοί / Δυναμικοί
- Ορεινοί / Ενδιάμεσοι
- Περιαστικοί / Εύθραστοι
- Περιφερειακοί / Εύθραστοι
- Ορεινοί / Εύθραστοι

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΙΤΛΟΣ: 'ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ
ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ'

5.2.3.1

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ: ΟΜΑΔΕΣ ΕΥΘΡΑΥΣΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΠΗΓΗ: www.geodata.gov.gr, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2014



Υπόμνημα

- Εθνικά σύνορα
- Περιφερειακές Ενότητες Ηπείρου
- Περιφερειακές Ενότητες

Οδικό δίκτυο

- Ιόνια Οδός
- Εγνατία Οδός
- Κύριοι οδικοί άξονες

- Οικισμοί 1ου επιπέδου
- Οικισμοί 2ου επιπέδου
- Οικισμοί 3ου επιπέδου
- Οικισμοί 4ου επιπέδου
- Οικισμοί 5ου επιπέδου
- Παραδοσιακοί οικισμοί

- Χωρικές Ενότητες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΙΤΛΟΣ: 'ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ': ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ
ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ'

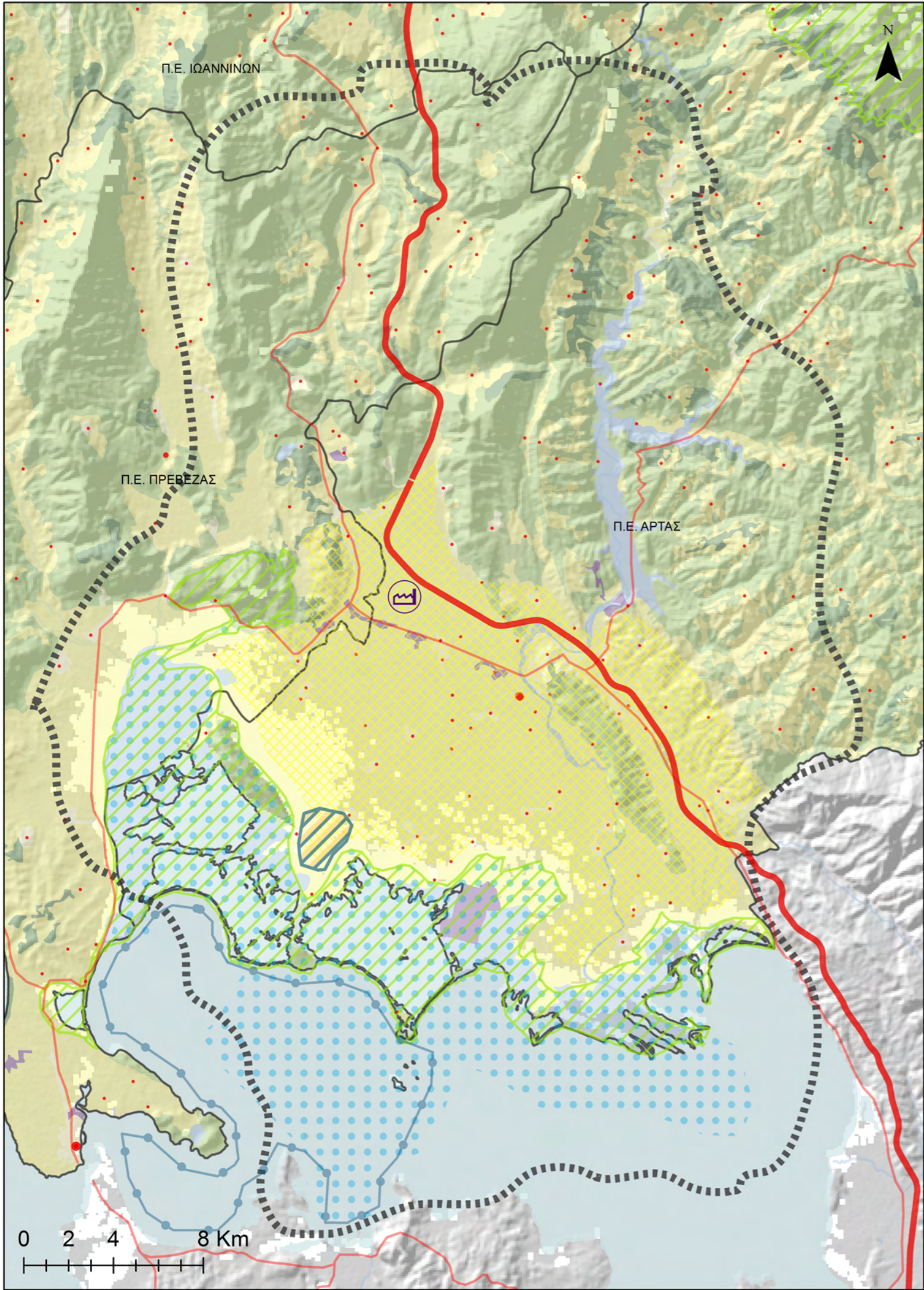
6.1.1

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ: ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΠΗΓΗ: www.geodata.gov.gr, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2014



Υπόμνημα

Περιφερειακές Ενότητες

Χωρική Ενότητα

Οδικό δίκτυο

Ιόνια Οδός

Κύριοι οδικοί άξονες

- Οικισμοί 1ου επιπέδου
- Οικισμοί 2ου επιπέδου
- Οικισμοί 3ου επιπέδου
- Οικισμοί 4ου επιπέδου
- Οικισμοί 5ου επιπέδου
- Παραδοσιακοί οικισμοί

Περιοχές Δικτύου Natura 2000

Υγρότοποι Συνθήκης Ramsar

Προτεινόμενες Δράσεις

Π.Ο.Α.Υ.

Χερσαίες Εγκαταστάσεις Π.Ο.Α.Υ.

Ζώνη Βιολογικών Καλλιεργιών

ΒΙΟ.ΠΑ.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΙΤΛΟΣ: 'ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ': ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ
ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ'

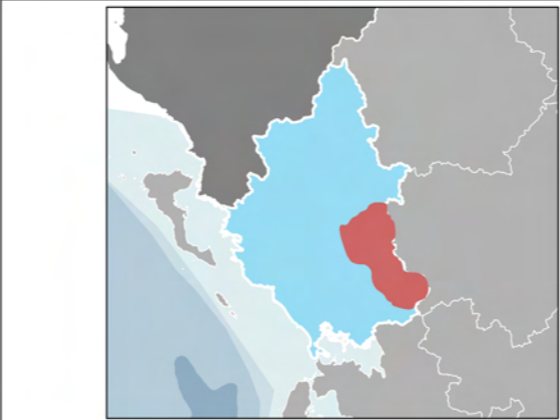
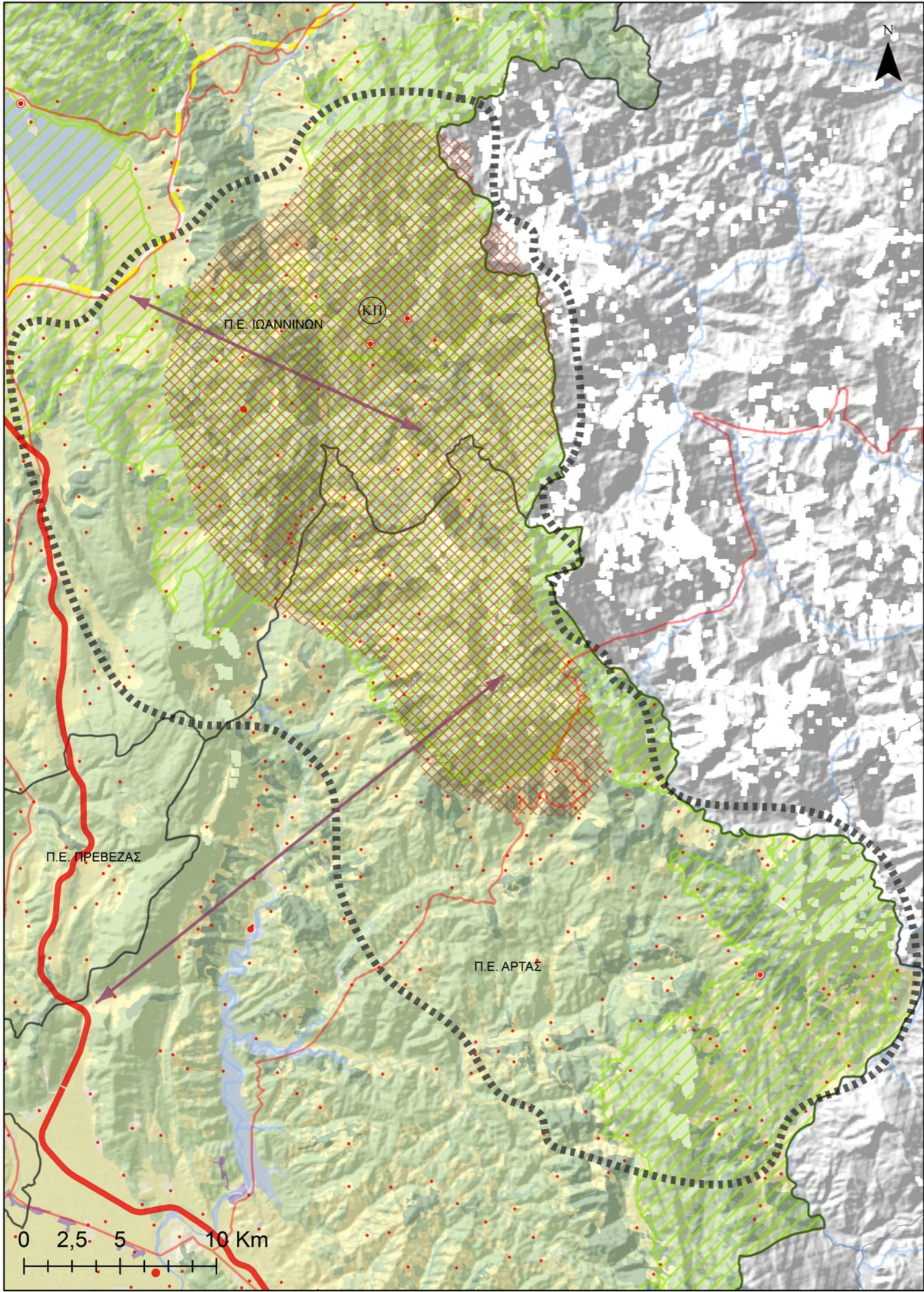
6.2.1

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ Ι: ΑΡΤΑ

ΠΗΓΗ: www.geodata.gov.gr, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2014



Υπόμνημα

Περιφερειακές Ενότητες

Χωρική Ενότητα

Οδικό δίκτυο

Ιόνια Οδός
Εγνατία Οδός
Κύριοι οδικοί άξονες

- Οικισμοί 1ου επιπέδου
- Οικισμοί 2ου επιπέδου
- Οικισμοί 3ου επιπέδου
- Οικισμοί 4ου επιπέδου
- Οικισμοί 5ου επιπέδου
- Παραδοσιακοί οικισμοί

Περιοχές Δικτύου Natura 2000

Προτεινόμενες Δράσεις

- Κτηνοτροφικό Πάρκο
- Ζώνη Εναλλακτικού Τουρισμού
- Σύνδεση οδικού δικτύου

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΙΤΛΟΣ: ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ
ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ'

6.3.1

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ III: ΤΖΟΥΜΕΡΚΑ

ΠΗΓΗ: www.geodata.gov.gr, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2014

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλαχοπούλου, Χ. και Παπαθεοχάρη, Θ. (2005) *Οι χωροταξικές συνέπειες των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών στις περιοχές διέλευσης τους: Η περίπτωση της Ιονίας Οδού*. Διπλωματική Εργασία. ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Δαμάτη, Α., Θεοχαρόπουλος, Δ. και Ματθόπουλος, Δ. (2007) «Ανάπτυξη ορεινών περιοχών με αξιοποίηση των φυσικών πόρων. Η περίπτωση του Δήμου Μετσόβου». Στο Ε.Μ.Π. και ΜΕ.Κ.Δ.Ε. *5^ο Διεπιστημονικό Συνέδριο: Παιδεία, Έρευνα, Τεχνολογία: Από το χθες στο αύριο*. Μέτσοβο, 27-30 Σεπτεμβρίου.

DATA RC (2010) *18^η ετήσια έκθεση για την οικονομία και την αγορά εργασίας στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας*. Διαθέσιμο στο http://www.datarc.gr/wp-content/uploads/downloads/2011/04/ekdoseis/ekdosi_teliki.pdf [Τελευταία πρόσβαση 20/06/2014].

Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Ινστιτούτο Αστικής & Αγροτικής Κοινωνιολογίας, Ομάδα Περιβάλλοντος (2007) *Κτηνοτροφικά πάρκα*. Διαθέσιμο στο <http://www.ekke.gr/publications/929.pdf> [Τελευταία πρόσβαση 19/06/2014].

Ελληνική Δημοκρατία. Υπουργείο Υποδομών. Μεταφορών και Δικτύων (2014) *Ολοκλήρωση και απόδοση έργων στην κυκλοφορία: Δελτίο τύπου, 22/11/2013*. Διαθέσιμο στο <http://www.yme.gr/?aid=3838&tid=21> [Τελευταία πρόσβαση 18/06/2014].

Ελληνική Στατιστική Αρχή (2013) *Δελτίο τύπου: Έρευνα εργατικού δυναμικού: Δ' τρίμηνο 2013*. Πειραιάς, 13 Μαρτίου. Διαθέσιμο στο http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/A0101/PressReleases/A0101_SJO01_DT_QQ_04_2013_01_F_GR.pdf [Τελευταία πρόσβαση 20/06/2014].

Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δυτικής Ελλάδας – Πελοποννήσου – Ιονίων νήσων: Προγραμματική περίοδος 2007–2013 (2007) Διαθέσιμο στο http://www.espa.gr/elibrary/Episimo_Keimeno_EP_DEPIN.pdf [Τελευταία πρόσβαση 18/06/2014].

Επιχειρησιακό πρόγραμμα Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας – Ηπείρου: Προγραμματική περίοδος 2007–2013. (2007) Διαθέσιμο στο http://www.espa.gr/elibrary/Episimo_Keimeno_EP_DEPIN.pdf [Τελευταία πρόσβαση 18/06/2014].

Θεοδωρόπουλος, Η. (2010) *Επιχειρηματικότητα στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας*. Μεταπτυχιακή διατριβή. Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Πατρών.

Ιόνια Οδός Α.Ε. (2013) *Έκθεση εξαμηνιαίας προόδου για την εφαρμογή των περιβαλλοντικών ορών κατά τη διάρκεια της κατασκευής (Α΄ εξάμηνο 2013)*. Διαθέσιμο στο http://www.neaodos.gr/media/Environmental_Reports/11th_Semi_Annual_Environmental_Report_IONIA_GR.pdf [Τελευταία πρόσβαση 20/06/2014].

Κοκκώσης, Χ., Τσάρτας, Π. και Γκρίμπα, Ε. (2011) *Ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού*. Αθήνα: Κριτική.

Λαμπριανίδης, Λ. (2001) *Οικονομική γεωγραφία: Στοιχεία θεωρίας και εμπειρικά παραδείγματα*. Αθήνα: Πατάκη.

OMEGA S.A. (2010) *Έκθεση οδοστρωμάτων Ιόνιας Οδού*. [Αθήνα;]: [χ.ό.].

Παπαγεωργίου, Α. (2010) *Παραγοντική ανάλυση και ανάλυση σε κύριες συνιστώσες*. Μεταπτυχιακή διατριβή. Διατμηματικό Π.Μ.Σ, Πανεπιστήμιο Πατρών.

Περιφέρεια Ηπείρου (2011) *Επιχειρησιακό πρόγραμμα Ηπείρου 2012- 2014: Α΄ φάση: Στρατηγικός σχεδιασμός της Περιφέρειας Ηπείρου*. Διαθέσιμο στο <http://www.php.gov.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 23/06/2014].

Πετράκος, Γ. και Ψυχάρης, Γ. (2004) *Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα*. Αθήνα: Κριτική.

Πετρουτσάτου, Κ. (2012) Συγκριτική παρουσίαση των εν εξελίξει συμβάσεων παραχώρησης στην Ελλάδα. Στο 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας. Αθήνα: 9-10 Φεβρουαρίου.

Σιάρδος, Γ. (2002) *Μέθοδοι πολυμεταβλητής στατιστικής ανάλυσης: Μέρος πρώτο: Διερεύνηση σχέσεων μεταξύ μεταβλητών*. Θεσσαλονίκη: Ζήτη.

Σκάγιαννης, Π. (1994) *Πολιτική προγραμματισμού των υποδομών*. Αθήνα: Α. Σταμούλης.

Σκάγιαννης, Π. (2009) «Από το S στο σίγμα: Προς μια νέα ανάπτυξη του ελληνικού χώρου». Στο ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (επιμ.) *25 κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου: Συλλογικός τόμος για τα 20 χρόνια λειτουργίας του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Σκάγιαννης, Π. και Καπαρός, Γ. (2013): «Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες». *Αειχώρος*, (18), σελ. 12-65.

Σκούντζος, Θ. (2005) *Οικονομική ανάπτυξη: Θεωρία και προβληματισμοί*. Αθήνα: Σταμούλη.

Τέρνα (2013;) *Τεχνική περιγραφή έργου: Αυτοκινητόδρομος Ιόνια Οδός & Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ*. [Αθήνα;]: [χ.ό.].

Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού (2005) *Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι του δικτύου TINA*. Θεσσαλονίκη: Εγνατία Α.Ε.

Τσαχουρίδης, Π. (2006) *Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορές, προβλήματα και μια μεθοδολογία για το στρατηγικό σχεδιασμό και ανάπτυξη δικτύων μεταφορών*. Διδακτορική διατριβή. Τμήμα Εφαρμοσμένης Πληροφορικής, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας.

ΥΠΕΚΑ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Χωροταξίας (2000) *Χωροταξικό σχέδιο Νομού Ιωαννίνων*. Αθήνα.

Υπουργείο Ανάπτυξης, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (2003) «Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος». *Μελέτες Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφερειών*, 5.

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Διαχειριστική Αρχή ΕΠ ΣΑΑΣ (2006) *Σχέδιο ανάπτυξης μεταφορών περιόδου 2007-2013 και εικοσαετίας*. Διαθέσιμο στο http://www.saas.gr/sites/default/files/anaptyxiako_shedio_metaforon_2007-2013_eikosaetias_1.pdf [Τελευταία πρόσβαση 22/06/2014].

Χαδούλη, Ι. (2007) *Τα αγοραστικά κίνητρα της συμπεριφοράς του Έλληνα καταναλωτή*. Μεταπτυχιακή διατριβή. Τμήμα Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.

Χρυσός, Ε.Γ. (2006) *Μετάδοση πληροφορίας σε ασύρματο δίκτυο αισθητήρων με ομαδοποιημένους κόμβους και με χρήση διευθύνσεων από κανόνες Golomb*. Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Ηλεκτρονικών Μηχανικών και Μηχανικών Ηλεκτρονικών Υπολογιστών. Πολυτεχνείο Κρήτης.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

European Commission (1993) *Growth, competitiveness, and employment: The challenges and ways forward into the 21st century (White Paper)*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. Available at http://europa.eu/documentation/official-docs/white-papers/pdf/growth_wp_com_93_700_parts_a_b.pdf [Last access 23/06/2014].

Hadjou, L. and Duquenne, M.N. (2011) “A theoretical and methodological approach of “fragile” areas: the cases of greek regions crossed by the Egnatia road”. *Regional Science Inquiry*, V (2), pp. 45-58.

LCPC-SETRA (1994) *Technical guide: French design manual for pavement structures*.

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Κανονισμός ΕΕ (αριθ. 1315/2013) Περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ.

Κ.Υ.Α, (αρ.487/12.07.2002) Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Οικονομίας & Οικονομικών, Γεωργίας: Ίδρυση κτηνοτροφικών πάρκων.

Ν. 2545/1997 (ΦΕΚ 254/Α’/15.12.1997) Βιομηχανικές και επιχειρηματικές περιοχές και άλλες διατάξεις.

Ν. 3555/07 (ΦΕΚ Α’ 81) Σύμβαση παραχώρησης Ιόνιας Οδού.

ΦΕΚ 1138/Β΄ (11/06/2009) Ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τον τουρισμό και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού.

ΦΕΚ 128 Α΄ (03.07.2008) Γενικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης.

ΦΕΚ 1451/Β΄ (06/10/2003) Περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου.

ΦΕΚ 1470/Β΄ (09/10/2003) Περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

ΦΕΚ 31722/Β΄ (04/11/2011) Ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τις υδατοκαλλιέργειες και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Γέφυρα Α.Ε. (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.gefyra.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 20/06/2014].

Εγνατία Οδός Α.Ε. (2012) Διαθέσιμο στο <http://www.egnatia.eu> [Τελευταία πρόσβαση 20/06/2014].

Ελληνική Δημοκρατία. Υπουργείο Υγείας (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.moh.gov.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 18/06/2014].

Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.eap.gr> [Τελευταία πρόσβαση 20/06/2014].

Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών, Γενική Γραμματεία Μεταφορών, Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.saas.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 19/06/2014].

Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (2007) Διαθέσιμο στο <http://www.forth.gr/index.php?l=g> [Τελευταία πρόσβαση 18/06/2014].

Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών & Εκδόσεων (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.cti.gr> [Τελευταία πρόσβαση 21/06/2014].

Νέα Οδός Α.Ε. (2010) Διαθέσιμο στο http://www.neaodos.gr/Default.aspx?a_id=1507 [Τελευταία πρόσβαση 22/06/2014].

Ολυμπία Οδός (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.olympiaodos.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 20/06/2014].

Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.uoi.gr> [Τελευταία πρόσβαση 20/06/2014].

Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού (2014) Διαθέσιμο στο <http://observatory.egnatia.gr> [Τελευταία πρόσβαση 21/06/2014].

Πανεπιστήμιο Πατρών (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.upatras.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 20/06/2014].

Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Ηπείρου (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.teiep.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 21/06/2014].

Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Μεσολογγίου (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.teimes.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 21/06/2014].

Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πάτρας (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.teipat.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 21/06/2014].

E-Data Base (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.e-database.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 18/06/2014].

Ypodomes.com (2014) Διαθέσιμο στο <http://www.ypodomes.com> [Τελευταία πρόσβαση 25/06/2014].

