

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ

**ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ (2004-2007)**

Επιστημονικός Υπεύθυνος:

Αθανάσιος Π. Μπέλλας

Αναπληρωτής Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πατρών

ΜΑΡΤΙΟΣ 2008



ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ερευνητές

1. **Αθανάσιος Π. Μπέλλας**, αναπληρωτής καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων
2. **Βασίλειος Παππάς**, αναπληρωτής καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
3. **Γεράσιμος Ζαχαράτος**, Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων

Επιστημονικοί Συνεργάτες

1. **Δημήτριος Καραγιάννης**, Υποψήφιος Διδάκτωρ, Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων
2. **Ιω. Γιωτόπουλος**, Υποψήφιος Διδάκτωρ, Παν/μιο Πατρών, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών
3. **Γεώργιος Θανάσας**, Υποψήφιος Διδάκτωρ, Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων
4. **Στ. Ζούντα**, Διδάκτωρ, Οικονομολόγος
5. **Κων. Παπαδάτος**, Οικονομολόγος, Μ.Α.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
(EXECUTIVE SUMMARY)

Η παρούσα έρευνα, αποτελεί τη συνέχεια αυτής που διεξήχθη το 2006 και η οποία παρουσίαζε τα αποτελέσματα των χωρικών επιπτώσεων της Γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα της Δυτικής Ελλάδας, τόσο από τη λειτουργία της, όσο και από την επένδυση κατά την κατασκευαστική περίοδο (1997-2004). Όπως και στην έρευνα του 2006, έτσι και στη παρούσα, για να υπολογισθούν οι επιδράσεις αυτές, χρησιμοποιήθηκαν, με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία, διάφορες μεθοδολογικές προσεγγίσεις.

Στην παρούσα μελέτη παραλείπονται, τόσο από μεθοδολογική όσο και από υπολογιστική άποψη, μερικά ζητήματα τα οποία είχαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην πρώτη παρουσίαση των επιπτώσεων του έργου της Γέφυρας, όπως, για παράδειγμα, το θεωρητικό υπόβαθρο της μελέτης με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία, καθώς και τα πολλαπλασιαστικά (εισοδηματικά) οφέλη από το επενδυτικό κόστος του έργου. Έτσι, στη μελέτη αυτή, η οποία πλεονεκτεί, καθόσον η χρονική περίοδος την οποία διερευνά είναι μεγαλύτερη (3,5 έτη), δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στις έρευνες πεδίου, στις οποίες μάλιστα προστίθενται, σε σχέση με την πρώτη μελέτη, έρευνες επιχειρηματικότητας σε ιδιώτες και στον τραπεζικό τομέα και εταιρικής κοινωνικής ευθύνης.

Η βασικότερη όμως διαφορά, σε σχέση με την πρώτη μελέτη, είναι η **τοποθέτηση των χωρικών επιπτώσεων της Γέφυρας, στο παρόν δεύτερο εγχείρημα εκτίμησης τους, στο πλαίσιο και την προοπτική της ολοκληρωμένης λειτουργίας των υπό κατασκευή μεγάλων συγκοινωνιακών έργων του Δυτικού Άξονα** (οδικός άξονας Β.Δ. Πελοποννήσου-ΠΑΘΕ, Ιόνια Οδός) και, κατά δεύτερο λόγο, άλλων σημαντικών έργων της περιοχής (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι κτλ). Η οπτική αυτή, παρά την καταρχήν θεωρητική της βάση, τοποθετεί το έργο της Γέφυρας στη δυναμική διάσταση λειτουργίας του μέσα σε ένα ενιαίο, πλήρες και ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών του γεωγραφικού χώρου της δυτικής Ελλάδας που αποτελεί τμήμα του εθνικού και του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών . Οι μεγάλοι οδικοί άξονες της χώρας έχουν ιδιαίτερη σημασία για την περιφερειακή ανάπτυξη της και την επίτευξη των στόχων της αειφόρου

ανάπτυξης, ιδιαίτερα σήμερα που η Ελλάδα εντάσσεται στο κοινοτικό πλαίσιο πολιτικών και σχεδιασμών για το συγκοινωνιακό και μεταφορικό δίκτυο της, αλλά και την οικονομική και κοινωνική σύγκλιση στο ευρωπαϊκό κεκτημένο.

Με βάση αυτές τις συγκεκριμένες προσεγγίσεις των χωρικών επιπτώσεων της Γέφυρας, η παρούσα μελέτη δίνει έμφαση στην αναδιάρθρωση των οικονομικών και κοινωνικών δεδομένων της περιοχής που θα προκληθούν από την πρωτοφανή μεταβολή των συγκοινωνιακών υποδομών της στην επόμενη εξαετία περίπου και στο νέο αναπτυξιακό μοντέλο που οι αλλαγές αυτές συνεπάγονται. Ως ιδιαίτερα ενδεικτική διάσταση αυτού του νέου αναπτυξιακού προτύπου θεωρεί **τον τουρισμό** (Κεφάλαιο 10), τον οποίο και αντιμετωπίζει ως μια περίπτωση «δραστηριότητας αιχμής» για ολόκληρη τη δυτική Ελλάδα, η οποία, από τη τωρινή θέση της, του αναπτυξιακού «ουραγού» της χώρας, βρίσκεται σήμερα μπροστά σε μια μοναδική πρόκληση εισόδου της σε διαδικασία οικονομικής απογείωσης (take-off).

Όλη αυτή η δυναμική αναπτυξιακών ευκαιριών και χωροταξικών ανακατατάξεων απαιτεί την **ταχεία εκκαθάριση του θεσμικού πλαισίου από χωροταξική και πολεοδομική άποψη**, ώστε να αναπτυχθούν έγκαιρα οι επενδυτικές παρεμβάσεις του ιδιωτικού, δημόσιου και τοπικού τομέα της οικονομίας και να αξιοποιηθούν οι νέες δυνατότητες. Το θέμα αυτό αποτελεί εξέχουσα προτεραιότητα για την παρούσα μελέτη και αναλύεται, κατά ενδεικτικό τρόπο, με συγκεκριμένες απόψεις και προτάσεις αναγκαίων μέτρων πολιτικής που είναι δυνατό να αποτελέσουν και ένα πλαίσιο αξόνων κατάρτισης ενός Στρατηγικού Σχεδιασμού της όλης περιοχής (Κεφάλαιο 3). Οι προτάσεις αυτές γίνονται με αφορμή την σε βάθος εξέταση, στην παρούσα μελέτη, **της πολεοδομικής συγκρότησης του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών – Ρίου – Αντιρρίου – Ναυπάκτου**.

Μια άλλη ενδιαφέρουσα διάσταση που θίγεται στη μελέτη είναι **οι νέες συνθήκες ανταγωνισμού που προκάλεσε η λειτουργία της Γέφυρας και ο υπολογισμός της οικονομικής ωφέλειας** που προκύπτει για το κοινωνικό σύνολο από τον ανταγωνισμό μεταξύ των δυο, πλέον, μέσων διέλευσης (Κεφάλαιο 9).

Συνολικά, η μελέτη θεωρεί ως καταλυτικής σημασίας την ανάγκη δημιουργίας ενός κατάλληλου περιφερειακού εργαλείου συνεχούς παρακολούθησης των πολλαπλών δυναμικών μεταβολών που θα πραγματοποιούνται τα επόμενα χρόνια λόγω κατασκευής του δυτικού οδικού άξονα και των άλλων συμπληρωματικών έργων της περιοχής. Προτείνει, σχετικά, την **ίδρυση του Παρατηρητηρίου του Δυτικού Οδικού Άξονα** για τη συστηματική και επιστημονικά ολοκληρωμένη καταγραφή και ανάλυση των χωρικών επιπτώσεων των συγκοινωνιακών έργων της περιφέρειας αυτής στα επόμενα χρόνια, καθώς και για τη λειτουργία του ως περιφερειακού πόλου τεκμηρίωσης και υποστήριξης λήψης αποφάσεων και εφαρμογής μέτρων πολιτικής από δημόσιους φορείς, την τοπική αυτοδιοίκηση και τον ιδιωτικό τομέα (Κεφάλαιο 11).

Ειδικότερα, η παρούσα μελέτη περιλαμβάνει τα παρακάτω αναφερόμενα κεφάλαια.

Η παρούσα μελέτη, είναι χωρισμένη σε 5 Τμήματα και στο Παράρτημα. Το **Πρώτο Τμήμα** αναφέρεται στο οικονομικό, κοινωνικό και χωροταξικό πλαίσιο της ευρύτερης περιοχής και περιλαμβάνει τα κεφάλαια 1, 2 και 3. Στο **Δεύτερο Τμήμα**, που καλύπτεται από τα κεφάλαια 4 και 5, αναλύεται η επίδραση της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου στην κινητικότητα και την προσπελασιμότητα. Το **Τρίτο Τμήμα** στοχεύει να αναδείξει τις επιπτώσεις από τη Γέφυρα στην κτηματαγορά, το εμπόριο και τις επιχειρήσεις στις περιοχές της Πάτρας, Ναυπάκτου, Μεσολογγίου, Αντιρρίου και Αιτωλικού με βάση έρευνες πεδίου με ερωτηματολόγια. Το Τμήμα αυτό απαρτίζεται από τα κεφάλαια 6, 7 και 8. Στο **Τέταρτο Τμήμα** (κεφάλαια 9 και 10) αναλύονται τα ανταγωνιστικά οφέλη από τη λειτουργία της Γέφυρας και παρουσιάζεται η Τουριστική Ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας. Στο τελευταίο τμήμα της παρούσας μελέτης, το **Πέμπτο**, παρουσιάζεται η Πρόταση Ίδρυσης του Παρατηρητηρίου. Τέλος, στο **Παράρτημα**, επισυνάπτονται τα ερωτηματολόγια στα οποία βασίστηκαν οι έρευνες πεδίου.

Πιο αναλυτικά το περιεχόμενο των έντεκα κεφαλαίων της μελέτης έχει ως εξής:

Στο **πρώτο κεφάλαιο**, παρουσιάζεται το θέμα της Γέφυρας στο γενικό πλαίσιο υποδομών μεταφορών της χώρας και της περιφέρειας. Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας κατέχει στρατηγική γεωγραφική θέση συνδέοντας άμεσα μέσω της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο. Χαρακτηρίζεται ως η Δυτική Πύλη της Ελλάδας προς την Αδριατική και την Δυτική Ευρώπη γενικότερα. Στην Περιφέρεια προγραμματίζονται σημαντικά έργα που την καθιστούν κεντρικό τμήμα του αναδυόμενου δυτικού άξονα οδικής σύνδεσης και ανάπτυξης της χώρας.

Η κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου συντελεί σε μεγάλο βαθμό στην βελτίωση των υποδομών μεταφορών της Περιφέρειας και αναμένεται να παίξει καθοριστικό ρόλο στη στρατηγική ανάπτυξης και υλοποίησης των βασικών μέτρων και στόχων του ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδος (2007-2013) που αφορούν , μεταξύ άλλων, την ανάπτυξη υποδομών προσπελασιμότητας, τη διεύρυνση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων, την τόνωση της επιχειρηματικότητας, την επίτευξη πραγματικής σύγκλισης και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το **δεύτερο κεφάλαιο**, πραγματεύεται την οικονομική και κοινωνική συνοχή. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται κρίσιμοι δείκτες οικονομικής και κοινωνικής συνοχής για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και τους νομούς της (Αχαΐα, Αιτωλοακαρνανία, Ηλεία), τους οποίους επηρεάζει άμεσα η Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου.

Στο δημογραφικό τομέα, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία, η Περιφέρεια, συγκεντρώνει το τέταρτο υψηλότερο ποσοστό συμμετοχής (6,75%) στο συνολικό πληθυσμό της χώρας.

Σχετικά με την οικονομική διάρθρωση της Περιφέρειας της δυτικής Ελλάδας, επισημαίνεται ότι ο πρωτογενής τομέας, αν και παρουσιάζει σχετική κάμψη, αποτελεί σημαντικό πόλο απασχόλησης και οικονομικής δραστηριότητας στην οικονομία της περιοχής. Όσον αφορά το δευτερογενή τομέα, κύριο χαρακτηριστικό της πορείας του τα τελευταία χρόνια αποτελεί η προσπάθεια αναδιάρθρωσης της βιομηχανικής βάσης και η μετατόπιση των δραστηριοτήτων από τους παραδοσιακούς φθίνοντες κλάδους (μεγάλες μονάδες) προς ανταγωνιστικές και βιώσιμες δραστηριότητες. Ο τριτογενής τομέας αποτελεί τον

κυρίαρχο τομέα στην Περιφέρεια τόσο σε επίπεδο απασχόλησης όσο και σε επίπεδο Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας. Ο αριθμός των επιχειρήσεων στην Περιφέρεια σημείωσε αύξηση στην τελευταία πενταετία κατά 10% περίπου. Το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρήσεων του τριτογενή τομέα αναφέρεται στους κλάδους του εμπορίου και των υπηρεσιών.

Οι Δείκτες Ευημερίας και Ανάπτυξης του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος για την περιοχή δείχνουν ότι **το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ** της Περιφέρειας αντιστοιχεί στο 77,3% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας, γεγονός που πιστοποιεί το βαθμό αναπτυξιακής υστέρησης της περιοχής και τα μεγάλα περιθώρια σύγκλισης.

Ο αριθμός των απασχολούμενων στην Περιφέρεια από την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας το 2004 έως το 2006 παρουσίασε μία αύξηση της τάξης του 3,2% δημιουργώντας έτσι 8.386 νέες θέσεις απασχόλησης. Το στοιχείο αυτό ξεπερνά κατά πολύ την αντίστοιχη αύξηση 0,5%-1,0% που είχε προσδιοριστεί με θεωρητική μέθοδο στην πρώτη Μελέτη. Ως αποτέλεσμα της θετικής αυτής εξέλιξης, το ποσοστό ανεργίας, που ήταν το 2004 από τα μεγαλύτερα της χώρας (12,1%), μειώθηκε το 2006 στο 9,4%.

Στο κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνεται και **έρευνα για την επιχειρηματικότητα** της ευρύτερης περιοχής. Η ένταση της επιχειρηματικότητας σε μια περιοχή αντανακλά τις προσδοκίες σχετικά με νέες παραγωγικές διαδικασίες και ανταγωνιστικούς κλάδους, την εσωτερική πολιτική ανταγωνισμού και βεβαίως τις διαρθρωτικές αλλαγές στην οικονομία συνολικά, αλλά και στον επιχειρηματικό τομέα, σε εθνικό και κλαδικό επίπεδο. Η δημιουργία νέων επιχειρήσεων ενισχύει τον ανταγωνισμό, επιδρά στην ανάπτυξη της καινοτομίας προϊόντων και παραγωγικών διαδικασιών, και κατ' επέκταση στη βελτίωση των καταναλωτικών τιμών, στην ενίσχυση της ποιότητας των προϊόντων, στη δημιουργία απασχόλησης και στην περιφερειακή σύγκλιση σε εθνικό επίπεδο.

Στο νομό Αχαΐας παρατηρείται την τελευταία τριετία (2005-2007) μία σαφής ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, όπως αυτή εκφράζεται από την δημιουργία νέων επιχειρήσεων. Σε επίπεδο περιφέρειας η Δυτική Ελλάδα εμφανίζει το υψηλότερο ποσοστό επιχειρηματικότητας αρχικών σταδίων για το 2006. Συγκεκριμένα, το 15,1% του πληθυσμού ηλικίας 18-64 ετών της Περιφέρειας

ήταν επίδοξος / νέος επιχειρηματίας. Επιπρόσθετα, η παρούσα μελέτη προσπάθησε να καταγράψει κατά πόσο αυτό το ευνοϊκό επιχειρηματικό κλίμα της περιοχής τα τελευταία χρόνια ερμηνεύεται από την παρουσία και την λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Η διερεύνηση αυτή έγινε με έρευνα πεδίου που οργανώθηκε με ερωτηματολόγια στην Πάτρα, τη Ναύπακτο και το Μεσολόγγι.

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται επίσης αναφορά στο θέμα της Εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, έναν πρόσφατα θεσμοθετημένο θεσμό στην Ελλάδα. Ο όρος Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη αναφέρεται στις εθελοντικές ενέργειες των επιχειρήσεων που αποσκοπούν στην συμβολή αντιμετώπισης περιβαλλοντικών και κοινωνικών ζητημάτων.

Η Γέφυρα ΑΕ αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα επιχείρησης που από την πρώτη στιγμή λειτουργίας της ενσωμάτωσε την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη στις επιχειρηματικές της δραστηριότητες. Από την έρευνα πεδίου οι ερωτηθέντες αποδείχθηκαν ενημερωμένοι για την εταιρική κοινωνική ευθύνη της Γέφυρας ΑΕ και εξέφρασαν συγκεκριμένες απόψεις για τους τομείς προτεραιότητας που αυτοί θα ήθελαν να κατευθυνθεί.

Το **τρίτο κεφάλαιο**, παρουσιάζει την προσέγγιση στη χωροταξική ταυτότητα της περιοχής ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου, μέσω του αιτήματος για ζεύξη και τις σχέσεις μεταξύ των δύο πλευρών, Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας. Επίσης παρουσιάζονται στοιχεία για το πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών – Ρίου – Αντιρρίου – Ναυπάκτου και τα χαρακτηριστικά του, όπως εξελίσσονται τα τελευταία χρόνια. Τέλος υπάρχουν συμπεράσματα τόσο ειδικά για τους δύο δήμους που ενώνει η Γέφυρα (Ρίου και Αντιρρίου), όσο και γενικότερα για την ευρύτερη περιοχή.

Ως συνθετικό πόρισμα της ανάλυσης των προτάσεων πολεοδομικής συγκρότησης του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών – Ρίου – Αντιρρίου – Ναυπάκτου, παρατίθενται τα συμπεράσματα της μελέτης υπό μορφή αξόνων ενός Στρατηγικού Σχεδιασμού της όλης περιοχής. Η έμφαση των προτάσεων αυτών τίθεται στην οριστικοποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου, στη συγκρότηση κυκλοφοριακού μοντέλου του πολεοδομικού συγκροτήματος, τη διερεύνηση δημιουργίας γραμμής τραμ για την πόλη της Πάτρας και τη

χάραξη στρατηγικής για τη λειτουργία της γέφυρας, όχι μόνο ως κυκλοφοριακής υποδομής, αλλά ως τοπόσημου με τουριστική έλξη διεθνούς εμβέλειας.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο**, αναλύεται η προσπελασιμότητα και η κινητικότητα μέσου της διαχρονικής εξέλιξης της κίνησης των οχημάτων στο στενό Ρίου – Αντιρρίου. Η συνολική κίνηση μεταξύ Ρίου-Αντιρρίου παρουσιάζει την δεκαετία 1993-2003 μια αύξηση ίση με 4,6% το χρόνο. Στην τετραετία 1999-2003 η αύξηση αυτή πέφτει στο 3,0% ετησίως. Από την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας το 2004 έως και το 2007 η συνολική κίνηση των οχημάτων (Γέφυρα συν πορθμείο) αυξήθηκε κατακόρυφα με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης κατά 12,7% για τη συγκεκριμένη περίοδο. Η εξέλιξη αυτή αποδεικνύει, πως ο προηγούμενος τρόπος σύνδεσης Ρίου-Αντίρριου με το πορθμείο, λόγω της χρονικής καθυστέρησης κλπ, απέκλειε ένα σημαντικό όγκο της επιθυμητής διακίνησης. Η Γέφυρα έδωσε τη δυνατότητα να εξυπηρετηθεί το πρόσθετο αυτό τμήμα της ζήτησης και να αρθούν οι συνθήκες αποκλεισμού που προϋπήρχαν.

Επίσης στο κεφάλαιο αυτό εξετάζεται και αναλύεται η κινητικότητα με χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία) τόσο για τη γραμμή Πάτρας – Ναυπάκτου, όσο και για τις γραμμές Μεσολογγίου – Πάτρας και Αιτωλοακαρνανίας – Αθηνών. Η προσπάθεια αυτή στηρίζεται σε συμπληρωματικά στοιχεία που αντλήθηκαν από το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας και συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν με τη διοίκηση του ΚΤΕΛ για το σκοπό αυτό. Συμπερασματικά, προκύπτει ότι η Γέφυρα δημιούργησε μια νέα δυναμική στις μετακινήσεις των πολιτών με λεωφορείο, αναπτύσσοντας μάλιστα σε μερικές περιπτώσεις μια αισθητά υψηλότερη ζήτηση σε σύγκριση με το παρελθόν (Ναύπακτος-Πάτρα) και ακολουθώντας, από γενικότερη άποψη ανοδικές τάσεις.

Από την άλλη πλευρά, τα όποια ζητήματα αναδιάρθρωσης του κόστους μεταφοράς, τόσο των λεωφορείων, όσο και γενικότερα των ΙΧ, διαπιστώθηκε ότι θα πρέπει να εξετάζονται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο ανακατάταξης της δομής των μεταφορών όχι μόνο ποσοτικά, αλλά και ποιοτικά και να συνεκτιμώνται με τρόπο ορθολογικό όλες οι διαστάσεις του θέματος.

Το επόμενο κεφάλαιο, **το πέμπτο**, που αποτελεί τη συνέχεια του προηγούμενου, παρουσιάζει τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια, τα οποία ετέθησαν στους επιβάτες της πιο συχνής λεωφορειακής γραμμής, της Ναυπάκτου-Πάτρας.

Από την ανάλυση προκύπτει ότι στα τελευταία δυο χρόνια διαφοροποιήθηκε σημαντικά η γεωγραφική ζώνη εξυπηρέτησης της λεωφορειακής γραμμής Ναυπάκτου-Πατρών, αφού η πλειοψηφία των μετακινουμένων έχει ως τόπο μόνιμης κατοικίας την Ναύπακτο σε ποσοστό 71%, έναντι 97% της αντίστοιχης μέτρησης της προηγούμενης μελέτης. Η μεταβολή αυτή αποτυπώνει την αυξημένη τάση χρησιμοποίησης της Γέφυρας για την διασύνδεση περισσότερων περιοχών.

Σχετικά με το λόγο μετακίνησης των επιβαινόντων στα λεωφορεία, διαπιστώθηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (31%) -όπως και στην προηγούμενη έρευνα του 2005- μετακινείται για εκπαιδευτικούς λόγους. Ακολουθούν, στη δεύτερη θέση, ως αιτία μετακίνησης, οι κοινωνικοί λόγοι/αναψυχή με ποσοστό 17%, σημειώνοντας σημαντική αύξηση έναντι της προηγούμενης έρευνας όπου η συγκεκριμένη κατηγορία βρισκόταν μόλις στην πέμπτη θέση. Οι επιβάτες που μετακινούνται για καταναλωτικούς λόγους αποτελούν το 15%, οι ιατρικοί λόγοι αντιστοιχούν στο 14% και η εργασία ως λόγος μετακίνησης αποσπτά το 13%.

Μια άλλη σημαντική παράμετρος που επικαλούνται οι μετακινούμενοι για εργασία από το Αντίρριο στη νότια πλευρά είναι ότι στην Πάτρα η εύρεση εργασίας είναι ευκολότερη και οι μισθοί υψηλότεροι σε σχέση με την περιοχή τους. Η πληθυσμιακή αυτή ομάδα θα επιθυμούσε να βρει εργασία στον τόπο κατοικίας, ενώ τα δυο τρίτα από αυτούς σκοπεύουν να μετακομίσουν στον τόπο εργασίας τους.

Σε αντίθεση με αυτούς που χρησιμοποιούν το λεωφορείο για να πάνε στην εργασία τους, η χρήση της διέλευσης με λεωφορείο είναι πιο σποραδική για αυτούς που το χρησιμοποιούν για καταναλωτικούς σκοπούς. Σε σχέση με τους παράγοντες που προσελκύουν τους καταναλωτές στην αγορά της Πάτρας αυτοί που σχετίζονται με διαφορές στην ποικιλία έχουν την μεγαλύτερη βαρύτητα σε ποσοστό 68% των ερωτηθέντων. Μόλις το 16% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι

κύρια αιτία προσέλκυσης των καταναλωτών στην Πάτρα σχετίζεται με διαφορές στις τιμές και το υπόλοιπο 16% με διαφορές στην ποιότητα.

Ακολουθεί στο **έκτο κεφάλαιο**, η παρουσίαση της έρευνας πεδίου για το real estate στην ευρύτερη περιοχή της Ναυπάκτου, Αντιρρίου, Πάτρας και Μεσολογγίου. Παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που εξήχθησαν από την έρευνα αυτή, καθώς και στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες που αντλήθηκαν από τη ΔΟΥ και το Υποθηκοφυλακείο Ναυπάκτου.

Σε ότι αφορά την αγορά της Ναύπακτου τα αποτελέσματα επιβεβαίωσαν σε μεγάλο βαθμό την έρευνα του 2005. Η κρατούσα άποψη της κοινής γνώμης είναι ότι η αγορά ακινήτων στην περιοχή έχει κινηθεί ανοδικά, τόσο ως προς τις τιμές, όσο και τον όγκο των αγοραπωλησιών.) Πρόσθετο ενδιαφέρον έχει η διαπιστωθείσα αντίληψη των πολιτών ότι, ανάμεσα στους λόγους που προκάλεσαν αυτή την εξέλιξη, κάποιο ρόλο έχει παίξει (και θα εξακολουθεί να παίζει σύμφωνα με τους ερωτώμενους) και το αγοραστικό ενδιαφέρον από Πατρινούς αγοραστές.

Τα αποτελέσματα από την έρευνα πεδίου στο Μεσολόγγι είναι άκρως ενδιαφέροντα. Σε σχέση με την προ διετίας μελέτη τα αποτελέσματα έδειξαν σημαντικές διαφορές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι ενώ το 2005 η συντριπτική πλειοψηφία πίστευε ότι δεν έχουν επηρεαστεί ούτε οι τιμές ούτε και ο όγκος των αγοραπωλησιών από την Γέφυρα, το 2007 το σκηνικό αυτό ανατρέπεται και οι απαντήσεις των ερωτώμενων είναι μοιρασμένες. Παράλληλα, αρχίζουν και αυξάνονται οι απόψεις των πολιτών (έστω και αν ακόμα είναι η μειοψηφία) που πιστεύουν πως έχει σημειωθεί άνοδος στους αγοραστές ακινήτων από την Πάτρα.

Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα των δύο πόλεων (Ναύπακτος και Μεσολόγγι) κατά την παρούσα έρευνα, διαπιστώνονται σημαντικές διαφορές. Παρόλα αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι οι εν λόγω διαφορές σε σχέση με το 2005 φαίνεται να μειώνονται σημαντικά. Το γεγονός αυτό συνηγορεί υπέρ της άποψης ότι ενώ σε πρώτη φάση η κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε αποκλειστικά την αγορά ακινήτων της Ναυπάκτου, στη συνέχεια η ζώνη επιρροής της

φαίνεται ότι άρχισε να επεκτείνεται και να επηρεάζει, τουλάχιστον σε κάποιο βαθμό, την αγορά του Μεσολογγίου.

Στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο, το **έβδομο**, αναλύονται οι επιπτώσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση των καταστημάτων. Η έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκε στην αγορά της Πάτρας αλλά και στις τοπικές αγορές της βόρειας περιοχής, δηλαδή στη Ναύπακτο, στο Μεσολόγγι, στο Αιτωλικό και στο Αντίρριο λόγω της σπουδαίας μεταβολής της προσβασιμότητας της ευρύτερης περιοχής που έλαβε χώρα εξαιτίας της Γέφυρας. Τα μεγέθη των δειγμάτων για τις υπό εξέταση τοπικές αγορές έχουν ως εξής: 198 καταστήματα στη Ναύπακτο, 86 καταστήματα στο Μεσολόγγι, 28 καταστήματα στο Αιτωλικό, 17 καταστήματα στο Αντίρριο και 146 καταστήματα στην Πάτρα.

Το ερωτηματολόγιο επικεντρώθηκε κυρίως στην καταγραφή της εμπορικής κίνησης των τοπικών αγορών κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους (2007), στις επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση των καταστημάτων των ίδιων των ερωτηθέντων και στις προσδοκίες των επιχειρηματιών σχετικά με το πώς η λειτουργία της Γέφυρας θα επηρεάσει όχι μόνο την δική τους επιχείρηση, αλλά και ολόκληρη την τοπική αγορά της πόλης.

Σε όλες τις πόλεις, όπου διεξήχθη η έρευνα, δηλαδή τη Ναύπακτο, το Μεσολόγγι, το Αντίρριο, το Αιτωλικό και την Πάτρα, καταγράφονται αρνητικές απόψεις για την πρόσφατη πορεία της κίνησης των καταστημάτων, συνολικά, των αντίστοιχων περιοχών, ενώ συσχέτιση της λειτουργίας της Γέφυρας με τις εξελίξεις της αγοράς καταγράφεται με απόλυτα ξεκάθαρο τρόπο μόνο στην περίπτωση του Αντιρρίου (88%). Στις άλλες τρεις πόλεις το σχετικό ποσοστό κυμαίνεται κάτω του 33%. Στη Ναύπακτο, ειδικότερα, η κλαδική ανάλυση των αποτελεσμάτων δείχνει μια έντονα αρνητική εξέλιξη στα καταστήματα ρούχων, υποδημάτων, καλλυντικών κτλ, ενώ θετική άποψη καταγράφεται για τον τουριστικό τομέα και τα καταστήματα μαζικής εστίασης.

Όσον αφορά τη μελλοντική εξέλιξη των πωλήσεων στα δικά τους καταστήματα, οι ερωτηθέντες στο Μεσολόγγι και την Πάτρα απάντησαν, με ποσοστό 44% και 60% αντίστοιχα, ότι αναμένουν αύξηση, ενώ στο Αντίρριο και το Αιτωλικό αυτό το πιστεύει μόνο το 18%-19% των ερωτηθέντων.

Τέλος, στο θέμα της διαρροής πελατείας προς την Πάτρα, και στις τρεις πόλεις (Μεσολόγγι, Αντίρριο, Αιτωλικό) οι απόψεις είναι μοιρασμένες (50%-50%), ενώ στην περίπτωση της Ναυπάκτου τον κίνδυνο της διαρροής τον αποδέχεται το 62% των ερωτηθέντων.

Αναφορικά με τη Ναύπακτο, παρά τις παραπάνω αρνητικές γενικά διαπιστώσεις, το εμπορικό κέντρο της πόλης, μετά το αρχικό πλήγμα με την αφαίμαξη καταναλωτικής κίνησης από την Πάτρα, αναδιαρθρώνεται διαρκώς. Ακόμα και στον τομέα των καταναλωτικών προϊόντων η τοπική αγορά επέδειξε σημαντική ανθεκτικότητα στις δυσκολίες που προέκυψαν από τις νέες συνθήκες ανταγωνισμού, κύρια λόγω της ευρείας ενδοχώρας που διαθέτει (σε χωριά και οικισμούς), με σημαντικό ύψος πληθυσμού, ο οποίος παραδοσιακά εξυπηρετείται από τη Ναύπακτο. Πέρα όμως από αυτό, οι νέες οικονομικές και εμπορικές συνθήκες της περιοχής είχαν σαν αποτέλεσμα την προσέλευση σημαντικού αριθμού πολυκαταστημάτων και αλυσίδων που κανονικά δεν θα εγκαθίσταντο, τουλάχιστον τόσο γρήγορα, αν δεν λειτουργούσε η Γέφυρα. Παράλληλα σημειώθηκε, λόγω κύρια της τουριστικής κίνησης και της εγκατάστασης των πολυκαταστημάτων, μια πρωτοφανής, για μικρή πόλη, συρροή Τραπεζών που συνήθως εγκαθίστανται κατά προτεραιότητα στις μεγαλύτερες πόλεις και αργότερα στις μικρές.

Η Ναύπακτος διαθέτοντας έντονα χαρακτηριστικά κομβικού σημείου, τόσο ως προς την ενδοχώρα της όσο και ως σημείο ευνοϊκής προσπέλασης στον παράκτιο οδικό άξονα Πάτρας – Ρίου – Αντιρρίου – Ναυπάκτου – Μοναστηρακίου – Ιτέας – Άμφισσας, διατηρεί τα ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματά της στον εμπορικό και τουριστικό τομέα και είναι βέβαιο ότι οι αλλαγές στο συγκοινωνιακό χάρτη της δυτικής Ελλάδας, παρούσες (Γέφυρα) και μελλοντικές (ΠΑΘΕ, Ιόνια Οδός κτλ.), την ευνοούν σημαντικά.

Στο **όγδοο κεφάλαιο** παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας που καταγράφει την άποψη των Πιστωτικών Ιδρυμάτων (Τραπεζών) της ευρύτερης περιοχής για την εξέλιξη της επιχειρηματικότητας. Τα Πιστωτικά Ιδρύματα, αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα χρηματοδότησης, τόσο για τις επιχειρήσεις, όσο και για τους ιδιώτες και, γενικότερα, έχουν εμπειριστατωμένη γνώση της αγοράς.

Στην περίπτωση της Πάτρας τα αποτελέσματα της έρευνας καταγράφουν μια σαφέστερα πιο αισιόδοξη εικόνα για την επιχειρηματικότητα της περιοχής, σε σχέση με το Μεσολόγγι και τη Ναύπακτο, γεγονός που συμφωνεί, άλλωστε, και, μερικώς, με τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου των ιδιωτών (Κεφ. 2). Ωστόσο, οι πιο χαρακτηριστικές τοποθετήσεις των τραπεζών στην Πάτρα, αφορούν το υψηλό ποσοστό (79%) των ερωτηθέντων που πιστεύουν ότι η Γέφυρα επηρέασε θετικά (σε μεγάλο, μέτριο και μικρό βαθμό) στο άνοιγμα επιχειρήσεων στην περιοχή και το ίδιο ποσοστό που αποκλείει η διακοπή λειτουργίας επιχειρήσεων να οφείλεται στη Γέφυρα. Τέλος, σημαντική είναι η άποψη του 93% των ερωτηθέντων που θεωρούν ότι τα αιτήματα πελατών τους για χορήγηση δανείων έχει αυξηθεί.

Το **ένατο κεφάλαιο**, πραγματεύεται την οικονομική ωφέλεια από τον ανταγωνισμό που προκάλεσε η λειτουργία της Γέφυρας. Αυτό συμβαίνει, διότι η κατασκευή της Γέφυρας που ξεκίνησε το 1999 επηρέασε την πολιτική τιμών του πορθμείου αρκετά πριν την έναρξη λειτουργίας της. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν τα F/B από το 2000 και μετά και διενεργείται μια εκτίμηση της ωφέλειας για τους χρήστες του μέσου των F/B που προέκυψε από τις συνθήκες ανταγωνισμού που επέβαλε η λειτουργία της Γέφυρας. Η ωφέλεια αυτή, ανάλογα με τον τρόπο υπολογισμού της, ανέρχεται σε σημαντικό ποσό για την περίοδο από το 2000 μέχρι το τέλος του έτους 2007 και ανέρχεται σε ακόμη μεγαλύτερο ποσό αν γίνει προέκταση των υπολογισμών για μελλοντικές περιόδους κτλ.

Ανεξάρτητα, πάντως, από το πραγματικό ύψος της ωφέλειας αυτής και τις μεθόδους μέτρησης της, είναι βέβαιο ότι η Γέφυρα με την παρουσία της συντέλεσε στο να αποκατασταθούν ανταγωνιστικές συνθήκες προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών στο στενό του Ρίου-Αντιρρίου, εξασφαλίζοντας στο χρήστη δυο εναλλακτικές επιλογές διέλευσης με διαφορεική τιμή.

Στο **δέκατο κεφάλαιο**, αναλύεται η τουριστική Ανάπτυξη της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας σε συνδυασμό με το ρόλο που διαδραμάτισε η κατασκευή και λειτουργία της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου.

Από την παραπάνω σύντομη παρουσίαση προκύπτει, καταρχήν, ότι οι νομοί Αχαΐας και Ηλείας με τη γεωγραφική τους συνέχεια και τις προωθούμενες υποδομές του τουριστικού τομέα και των μεταφορών (λιμάνια, αεροδρόμια, νέοι οδικοί άξονες) ουσιαστικά ανήκουν σε ένα μεγάλο ενιαίο τουριστικό σύμπλεγμα το οποίο περιλαμβάνει μοναδικά πλεονεκτήματα για αξιοποίηση, τόσο στο πεδίο των απέραντων ακτών, όσο και στις ορεινές περιοχές.

Ειδικότερα, ο νομός Αχαΐας με αιχμή την Πάτρα και με δεύτερη αναπτυξιακή διάσταση το ορεινό σύμπλεγμα του, διαθέτει ισχυρές δομές τουριστικής ανέλιξης που θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη στη χάραξη μιας κοινής τουριστικής στρατηγικής στην επόμενη άμεση χρονική περίοδο.

Και οι δυο νομοί θα πρέπει για το σχεδιασμό της τουριστικής τους ανάπτυξης να στηριχθούν στις ενιαίες υποδομές και μεταφορές, τον αντίστοιχο φυσικό πλούτο και τα ιστορικά μνημεία, κατά τρόπο ενιαίο, συνδυαστικό και πελατοκεντρικό. Η αγορά προς εκμετάλλευση δεν είναι η συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια που περικλείεται στα όρια του ενός νομού ή του άλλου, αλλά ολόκληρη η περιοχή με ότι αυτή περιλαμβάνει ως στοιχεία τουριστικού ενδιαφέροντος,

Αναφορικά με το νομό Αιτωλοακαρνανίας, ο σχεδιασμός της τουριστικής ανάπτυξης του είναι σκόπιμο να ακολουθήσει, σε ένα δεύτερο χρονικό επίπεδο σε σύγκριση με τους νομούς Αχαΐας και Ηλείας, με κάπως, αργότερο βηματισμό, με διαφορετικό περιεχόμενο και πελατειακή στόχευση, αφού ο νομός αυτός διαφοροποιείται σημαντικά από τους άλλους δυο ως προς το φυσικό του περιβάλλον, τις υποδομές, την χωροταξική και οικιστική του συγκρότηση. Ο ρυθμός ανάπτυξης του νομού αυτού θα είναι μεν αργότερος λόγω της γενικότερης αναπτυξιακής υστέρησης του, όμως σε μεταγενέστερη φάση θα έχει να ωφεληθεί ιδιαίτερα από την ταχύτερη τουριστική ανάπτυξη και τις νέες δομές των δυο άλλων νομών και γενικότερα της περιφέρειας συνολικά.

Για την υλοποίηση ενός τέτοιου σχεδίου τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής, πέρα των υποδομών (συγκοινωνιακά έργα, λιμάνια, αεροδρόμια κτλ) που είναι αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων, **θα απαιτηθεί, ως ικανή προϋπόθεση, η κατάρτιση ενός συνολικού**

(globalised), αναλυτικού και περιεκτικού Προγράμματος (Master Plan), στην εφαρμογή του οποίου θα πρέπει να δεσμευτούν, για μια αρχική, δεκαετή τουλάχιστον περίοδο, όλοι οι εμπλεκόμενοι συναρμόδιοι φορείς (διοικητικές περιφέρειες, δήμοι, νομαρχίες, Υπηρεσίες πολεοδομίας, αρχαιολογικές υπηρεσίες, δασαρχεία κτλ).

Στο εγχείρημα τουριστικής απογείωσης της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας απόλυτη προτεραιότητα έχει η προώθηση των υποδομών του συγκοινωνιακού δικτύου ολόκληρης της δυτικής Ελλάδας (Ιόνια Οδός και ΠΑΘΕ), και παράλληλα, των λιμανιών, του αεροδρομίου και των νομοθετικών ρυθμίσεων που θα ξεκαθαρίσουν τους όρους δόμησης, τις χρήσεις γης και τα κίνητρα για τη δημιουργία νέων, σύγχρονων και ανταγωνιστικών τουριστικών μονάδων.

Σε όλη αυτή την πορεία, η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου θα είναι το κομβικό σημείο αναφοράς και ο καταλύτης που θα λειτουργήσει ως ο πολλαπλασιαστής της αποτελεσματικότητας όλων των έργων και των αναπτυξιακών ενεργειών.

Το τελευταίο κεφάλαιο της έρευνας αυτής, **το ενδέκατο**, παρουσιάζει την πρόταση ίδρυσης «Παρατηρητηρίου του Δυτικού Οδικού Άξονα και της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου». Η αναγκαιότητα δημιουργίας του Παρατηρητηρίου είναι άμεση και επιτακτική δεδομένου ότι στην περίοδο των επόμενων 5-6 ετών θα κατασκευαστούν στη Δυτική Ελλάδα και Πελοπόννησο σύγχρονες οδικές αρτηρίες εκατοντάδων χιλιομέτρων, αλλάζοντας ριζικά τις συνθήκες προσπελασιμότητας των γεωγραφικών περιοχών. Τα συγκοινωνιακά αυτά έργα θα συνδεθούν με τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και θα αποτελέσουν ένα ολοκληρωμένο οδικό άξονα που θα διατρέχει τη δυτική Ελλάδα συμβάλλοντας, μέσω της γρήγορης πρόσβασης και των συμπληρωματικών και παράλληλων έργων που θα γίνουν, στην αναπτυξιακή ώθηση της περιοχής, την άρση του κοινωνικού αποκλεισμού της και την ανάπτυξη νέων ευκαιριών και δραστηριοτήτων.

Η **χρησιμότητα του προτεινόμενου Παρατηρητηρίου** θα είναι πολλαπλή. Με βάση τεκμηριωμένες επιστημονικές μεθόδους και την ανάπτυξη σύγχρονης υποδομής πληροφοριακών συστημάτων, το Παρατηρητήριο θα συγκεντρώνει,

θα επεξεργάζεται και θα παρέχει έγκυρα και ενημερωμένα δεδομένα, ώστε να καθίσταται δυνατή η συστηματική καταγραφή και αξιολόγηση:

- στοιχείων κυκλοφορίας,
- περιβαλλοντικών επιπτώσεων,
- κοινωνικο-οικονομικών μεταβολών,
- χωροταξικών μεταβολών,
- πολεοδομικών μεταβολών.

Σε γενικές γραμμές απώτερος σκοπός του Παρατηρητηρίου θα είναι:

- να υποστηριχθεί η ολοκληρωμένη διαχείριση των επιπτώσεων των αναπτυξιακών έργων στον δυτικό άξονα,
- να αξιοποιηθεί πλήρως η δυνατότητα συμβολής του έργου στην ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και ευρύτερα ολόκληρης της χώρας,
- να συμβάλει στην εναρμονισμένη αποτίμηση των επιδράσεων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στη συνοχή του Ευρωπαϊκού Χώρου.

Η ίδρυση και λειτουργία του μπορεί να στηριχθεί σε μια **συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων διοικητικών υπηρεσιών της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, των κατασκευαστικών εταιριών (αναδόχων των έργων), του επιστημονικού δυναμικού του Πανεπιστημίου Πατρών και άλλων αναπτυξιακών φορέων της περιοχής.**

Στο **Παράρτημα** της μελέτης παρατίθενται τα ερωτηματολόγια των ερευνών πεδίου για την επιχειρηματικότητα, τις τράπεζες, το real estate, την κίνηση των καταστημάτων και τη λεωφορειακή γραμμή Ναυπάκτου-Πατρών.

Εισαγωγή

Η παρούσα έρευνα αποτελεί προέκταση της έρευνας «**Οικονομικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις από τη Λειτουργία της Γέφυρας Ρ-Α**» (Πανεπιστήμιο Πατρών, Ιούνιος 2006) και θέτει ως στόχο να αποτυπώσει τις επιπτώσεις λειτουργίας της Γέφυρας σε μεγαλύτερο βάθος χρόνου (έως και το 2007). Επιπλέον, γίνεται αναφορά στις επιπτώσεις των υπό-κατασκευή οδικών τμημάτων του Δυτικού Άξονα (ΠΑΘΕ, νέα σύνδεση Πατρών-Κορίνθου, Ιόνια Οδός). Η σύνδεση της Γέφυρας με τον Δυτικό Άξονα αποτελεί ένα συγκοινωνιακό έργο που εντάσσεται στο πλαίσιο του εθνικού και ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και έχει ιδιαίτερη σημασία για την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας και την επίτευξη των στόχων της αειφόρου ανάπτυξης.

Ωστόσο, η έρευνα αυτή δίνει μεγαλύτερη έμφαση στις επιπτώσεις της Γέφυρας στους νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος, που δέχτηκαν πιο άμεσες επιδράσεις λόγω γεωγραφικής θέσης (Αχαΐα, Αιτωλοακαρνανία, Ηλεία), καθώς το έργο αυτό έχει ολοκληρωθεί από το 2004 σε αντίθεση με τον Δυτικό Άξονα που στο μεγαλύτερο ποσοστό περιλαμβάνει έργα υπό σχεδιασμό ή υπό κατασκευή.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Η πρώτη έρευνα για τις «Οικονομικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις από τη Λειτουργία της Γέφυρας Ρ-Α» (Πανεπιστήμιο Πατρών, Ιούνιος 2006) –εφεξής «ΠΡΩΤΗ ΕΡΕΥΝΑ»– κατέδειξε ότι η Γέφυρα αποτελεί ένα σημαντικό έργο για τη δυτική Ελλάδα και τη χώρα γενικότερα, τόσο από οικονομική και αναπτυξιακή άποψη, όσο και από κοινωνική. Είναι ένα συγκοινωνιακό έργο που εντάσσεται στο πλαίσιο του εθνικού και ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και συνδέεται άρρηκτα με τους μεγάλους οδικούς άξονες της χώρας, σε λειτουργία ή υπό κατασκευή, και ιδιαίτερα με τα τμήματα εκείνα που συμβάλλουν στη συγκρότηση ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας (ΠΑΘΕ, νέα σύνδεση Πατρών-Κορίνθου, Ιόνια Οδός, Εγνατία Οδός κλπ). Οι μεγάλοι αυτοί οδικοί άξονες έχουν ιδιαίτερη σημασία για την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας και την επίτευξη των στόχων της αιφόρου ανάπτυξης, ιδιαίτερα σήμερα που η Ελλάδα εντάσσεται στο κοινοτικό πλαίσιο πολιτικών και σχεδιασμών για το συγκοινωνιακό και μεταφορικό δίκτυο της, αλλά και την οικονομική και κοινωνική σύγκλιση στο ευρωπαϊκό κεκτημένο.

Η πρώτη αυτή έρευνα των χωρικών επιπτώσεων Της Γέφυρας Ρ-Α είχε τους εξής βασικούς στόχους:

- να προσδιορίσει μεθοδολογικά τις κατάλληλες τεχνικές και μεθόδους για τον προσδιορισμό των επιπτώσεων, στην πολύ μικρή περίοδο που είχε μεσολαβήσει από την έναρξη λειτουργίας του έργου (ενάμισι έτος)
- να ερευνήσει τη διεθνή βιβλιογραφία για τέτοιου τύπου έργα
- να εκτιμήσει τις βασικές επιπτώσεις στην οικονομία, τον κοινωνικό τομέα και την αγορά εργασίας και να προδιαγράψει πιθανές τάσεις για το μέλλον
- να υπολογίσει τα άμεσα και έμμεσα οφέλη για την οικονομία της περιφέρειας από την πραγματοποίηση της επένδυσης (1997-2004)
- να προσδιορίσει τις γεωγραφικές ζώνες επιρροής της Γέφυρας

Τα συμπεράσματα και οι απαντήσεις στα παραπάνω θέματα που τέθηκαν προς διερεύνηση ήταν συνοπτικά τα εξής:

- ▶ από τη γενική προσέγγιση και τη συστηματική διερεύνηση της παγκόσμιας θεωρητικής και εμπειρικής έρευνας και της βιβλιογραφίας καταδείχθηκε ότι τέτοιας εμβέλειας συγκοινωνιακά έργα συμβάλλουν στη δημιουργία σοβαρής έκτασης και έντασης χωρικών επιπτώσεων, που οφείλονται στη μεταβολή της κινητικότητας των εμπορευματικών ροών και της κινητικότητας προσώπων για εργασία, αναψυχή, τουρισμό κλπ (κυρίαρχος δείκτης μέτρησης των επιπτώσεων η προσβασιμότητα). Οι χωρικές αυτές επιπτώσεις επηρεάζουν τις εισοδηματικές και εργασιακές συνθήκες των περιοχών και αίρουν τις συνθήκες κοινωνικού αποκλεισμού.
- ▶ η έρευνα κατέδειξε ότι από την πρώτη μέρα λειτουργίας της Γέφυρας (ακόμη και αρκετά χρόνια πριν, για μερικά μεγέθη όπως οι τιμές των ακινήτων) υπήρξαν άμεσες χωρικές επιπτώσεις στην προσβασιμότητα και την κινητικότητα της περιοχής σε πολλούς τομείς της τοπικής οικονομίας, της αγοράς εργασίας, του κυκλοφοριακού φόρτου και των μεταφορών.
- ▶ οι οικονομικές και οικονομετρικές αναλύσεις που έγιναν έδωσαν σημαντικές ενδείξεις θετικής επίδρασης στην απασχόληση και το ΑΕΠ, τόσο στην κατασκευαστική περίοδο, όσο και μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας, σε όλες τις ζώνες επιρροής, βραχυχρόνια και μακροχρόνια.
- ▶ η επίδραση αυτή είναι διαφοροποιημένη γεωγραφικά ασκώντας μεγαλύτερη ένταση, δηλαδή προκαλώντας μεγαλύτερα οφέλη, στις λιγότερο αναπτυγμένες και κοινωνικά αποκλεισμένες περιοχές (Αιτωλοακαρνανία) και μικρότερα οφέλη στις αστικοποιημένες και πλουσιότερες (Αχαΐα).
- ▶ οι επιτόπιες έρευνες, που διεξήχθησαν, έδειξαν τάσεις βαρυντικής έλξης και κινητικότητας από τις περιοχές κοινωνικού αποκλεισμού προς τις εντονότερα αστικοποιημένες, για υπηρεσίες και προϊόντα ιδιωτικής κατανάλωσης, υγείας, εκπαίδευσης και εργασίας, και αντίστροφη τάση,

δηλαδή από τις τελευταίες προς τις πρώτες, για τις υπηρεσίες τουρισμού και αναψυχής.

- ▶ θετικές τάσεις καταγράφηκαν στην αγορά ακινήτων της βόρειας περιοχής με σοβαρές αυξήσεις τιμών και αυξημένη οικοδομική δραστηριότητα,
- ▶ η κλαδική έρευνα στον τομέα του τουρισμού κατέδειξε τις μεγάλες ανεκμετάλλευτες δυνατότητες και προοπτικές που συγκεντρώνει η περιοχή με βάση τον τεράστιο τοπικό φυσικό πλούτο και τις καλλονές που διαθέτει η δυτική Ελλάδα (θαλάσσιες ακτές, υδάτινοι πόροι, λίμνες, ποτάμια, δάση κλπ) και τη μοναδική της θέση ως πύλης εισόδου από τη Δύση και σταυροδρόμι προς τους μεγάλους αρχαιολογικούς χώρους της Ολυμπίας και των Δελφών.
- ▶ η έρευνα του τουρισμού εξειδίκευσε τις περιοχές (χωρικές ενότητες) τουριστικής ανάπτυξης με βάση τα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά και τα προωθούμενα συγκοινωνιακά και άλλα αναπτυξιακά έργα, έθεσε τις βάσεις καθιέρωσης σύγχρονων συστημάτων συνεχούς παρακολούθησης της εξέλιξης του σε περιφερειακό, αλλά και εθνικό επίπεδο (Δορυφόρος Λογαριασμός κλπ) και προσδιόρισε με σαφήνεια την αναγκαιότητα και τις κατευθύνσεις απαραίτητων μέτρων, παρεμβάσεων και πολιτικών για την τουριστική αναβάθμιση της δυτικής Ελλάδας
- ▶ γενικότερα η ανάλυση κατέδειξε το γεγονός ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου στο πλαίσιο ένταξης του στο δυτικό άξονα δεν αποτελεί μόνον έναν σημαντικό άξονα μεταφορών που συνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα και αναπτύσσει τον δυτικοελλαδικό χώρο, αλλά αναμένεται να παίξει έναν πολύ ευρύτερο αναπτυξιακό ρόλο ως άξονας διασύνδεσης της χώρας με τους άλλους άξονες της χώρας, τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο αλλά και τη Μεσόγειο και τις χώρες της Μέσης Ανατολής.

Πέρα από τα παραπάνω, η ΠΡΩΤΗ ΕΡΕΥΝΑ κατέδειξε ότι μεγέθη αυτά θα μεταβάλλονται διαρκώς σε δυναμική βάση στα επόμενα χρόνια, καθόσον οι επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας θα επεκτείνονται και θα διευρύνονται, τόσο αυτόνομα, όσο και σε συνδυασμό με τα συμπληρωματικά

έργα του δυτικού άξονα, της ολοκλήρωσης της Εγνατίας Οδού και του ΠΑΘΕ και σειράς άλλων σημαντικών συγκοινωνιακών έργων. Οι μεταβολές θα είναι πολλές, σύνθετες και πολυμερείς. Η μέτρηση, ο εντοπισμός και η αξιολόγηση τους θα πρέπει να είναι συνεχής, συστηματική και επιστημονικά άρτια. Για να επιτευχθεί αυτό χρειάζονται σύγχρονα συστήματα παρακολούθησης με κατάλληλη σύγχρονη τεχνολογία και υποδομή, καθώς και εξειδικευμένο προσωπικό.

Με βάση την ανάλογη διεθνή εμπειρία, αλλά και την πρόσφατη εθνική της Εγνατίας Οδού, η ΠΡΩΤΗ ΕΡΕΥΝΑ κατέληξε στην πρόταση ίδρυσης ενός *Παρατηρητηρίου της Γέφυρας Ρίου-Αντίρριου και του Δυτικού Άξονα*, ώστε να διαμορφωθεί ένα υπεύθυνο, επιστημονικά έγκυρο και εξειδικευμένο όργανο συνεχούς παρακολούθησης των μεταβολών των χωρικών επιπτώσεων της Γέφυρας και των άλλων οδικών αξόνων που αυτή διασυνδέει, που θα αποτελέσει και την πηγή συσσώρευσης στοιχείων, δεδομένων και ενεργού πληροφόρησης για την οικονομική και κοινωνική διάρθρωση και τις εξελίξεις στην περιοχή.

**ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΧΩΡΙΚΩΝ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (2004-2007)**

Στην παρούσα χρονική στιγμή και σε σύγκριση με το προηγούμενο καθεστώς που ίσχυε όταν εκκίνησε η εκπόνηση της Πρώτης Έρευνας Επιπτώσεων της Γέφυρας Ρ-Α (βλ. παραπάνω) σημειώνονται οι εξής σημαντικές εξελίξεις και διαφοροποιήσεις:

- η περίοδος 3,5 ετών, που πέρασε από τη λειτουργία της Γέφυρας μέχρι σήμερα, αποτελεί μια καλύτερη χρονική βάση εκτίμησης των επιπτώσεων, σε σύγκριση με την Πρώτη Έρευνα που είχε στη διάθεση της δεδομένα ή εκτιμήσεις για 1,5 μόνο έτος, χρονικό διάστημα που περιορίζει σημαντικά την αξιοπιστία πολλών μεγεθών, ως προς την πραγματική τάση και κατεύθυνση των επιδράσεων.
- με βάση το προηγούμενο στοιχείο, οι οποιεσδήποτε εκτιμήσεις και στοιχεία για τα οικονομικά και αναπτυξιακά μεγέθη της περιοχής αποκτούν μεγαλύτερη ερμηνευτική δυνατότητα και αξία
- η πρώτη περίοδος λειτουργίας ενός τόσο καταλυτικής σημασίας έργου για την περιοχή, χαρακτηρίζεται από φαινόμενα και επιδράσεις που συνήθως εμφανίζονται με τη μορφή αρχικού «σόκ», ενώ μέσα σε μια μεγαλύτερη χρονική περίοδο αναδεικνύονται οι μονιμότερου χαρακτήρα επιδράσεις και οι πραγματικές τάσεις τους
- η λειτουργία της Γέφυρας έχει αφομοιωθεί πλέον ως μόνιμος παράγοντας ζεύξης των δυο προηγούμενων αποκομμένων περιοχών, τόσο από τους κατοίκους των τελευταίων, όσο και από τις διοικητικές αρχές και τους φορείς που δρουν και λαμβάνουν αποφάσεις για σημαντικές οικονομικές και κοινωνικές λειτουργίες στη δυτική Ελλάδα (δήμοι, νομαρχίες, ΠΔΕ κλπ). Οι φορείς αυτοί σχεδιάζουν πλέον και εκτελούν προγράμματα για την περιοχή με βάση το δεδομένο της ζεύξης

- είμαστε οριστικά πλέον στην αφετηρία έναρξης κατασκευής της Ιόνιας Οδού και της Οδού Κορίνθου-Πατρών μετά τη πρόσφατη σχετική ανάθεση των δύο αυτών έργων, με προβλέψιμο, σε αρκετά αξιόπιστο βαθμό, τον χρόνο ολοκλήρωσης τους
- για τα επόμενα έξι έως δέκα χρόνια ο βόρειος άξονας της Πελοποννήσου (Κόρινθος-Πάτρα) και ο άξονας της Ιόνιας Οδού, με συλλεκτήριο σημείο τους και συνδετικό κόμβο τη Γέφυρα Ρ-Α, θα αποτελούν ένα εκτεταμένο εργοτάξιο με ποικίλες επιδράσεις στον οικονομικό, εργασιακό, συγκοινωνιακό και περιβαλλοντικό τομέα. Θα υπάρχει μια συνεχώς μεταβαλλόμενη δυναμική σχέσεων και επιδράσεων που θα περιλαμβάνει τις εκατέρωθεν περιοχές, τους κάθετους δευτερεύοντες οδικούς άξονες των έργων αυτών, τις βιομηχανικές και βιοτεχνικές ζώνες, τις αγροτικές εκμεταλλεύσεις και τα αστικά κέντρα, με πολυάριθμες και σύνθετες χωρικές, οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

ΠΡΩΤΟ ΤΜΗΜΑ

***Η ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ
ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ***

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΤΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

Συνέργεια της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου με τους στόχους και τα μέτρα του ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδος (2007-2013)

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας κατέχει στρατηγική γεωγραφική θέση συνδέοντας άμεσα μέσω της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο. Χαρακτηρίζεται ως η Δυτική Πύλη της Ελλάδας προς την Αδριατική και την Δυτική Ευρώπη γενικότερα. Στην Περιφέρεια προγραμματίζονται σημαντικά έργα που θα την καθιστούν ως το κεντρικό τμήμα του αναδυόμενου δυτικού άξονα ανάπτυξης της χώρας.

Η κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου συντελεί σε μεγάλο βαθμό στην βελτίωση των υποδομών μεταφορών της Περιφέρειας και αναμένεται να παίξει καθοριστικό ρόλο στη στρατηγική ανάπτυξης και υλοποίησης των βασικών μέτρων και στόχων του ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδος (2007-2013) που αφορούν στα εξής:

- ➔ εκσυγχρονισμός κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών
- ➔ ανάπτυξη υποδομών προσπελασιμότητας
- ➔ ενίσχυση ορεινών και μειονεκτικών περιοχών
- ➔ διεύρυνση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων
- ➔ επιτάχυνση του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης
- ➔ αύξηση της παραγωγικότητας
- ➔ τόνωση της επιχειρηματικότητας
- ➔ επίτευξη πραγματικής σύγκλισης
- ➔ βελτίωση ποιότητας ζωής των κατοίκων
- ➔ προστασία περιβάλλοντος

Οι μεταφορές υποδομών της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας αναπτύσσονται με γρήγορους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας είναι ιδιαίτερα εκτεταμένο και βελτιώνεται συνεχώς. Η κεντρική οδική αρτηρία που συνδέει την πόλη των Πατρών με την Αθήνα αποτελεί

μέρος του βασικού εθνικού άξονα Π.Α.Θ.Ε (Οδικός Άξονας Πατρών -Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων) και ανήκει στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Το εθνικό δίκτυο εκτείνεται σε 895.χλμ, ενώ το επαρχιακό οδικό δίκτυο εκτείνεται σε μήκος 3.520 χλμ. περίπου. Στα παράλια και στα πεδινά είναι ανεπτυγμένο, ενώ είναι σχετικά ανεπαρκές, ποσοτικά και ποιοτικά, στις μειονεκτικές ορεινές περιοχές.

Μεταξύ των μεγάλων τεχνικών έργων που ολοκληρώθηκαν στην Περιφέρεια πρωτοστατεί το έργο της σύνδεσης του Ρίου-Αντίρριου μέσω της ομώνυμης κρεμαστής γέφυρας μήκους 2,5 χιλιομέτρων που συνδέει την Πελοπόννησο με την κυρίως ηπειρωτική χώρα. Με το έργο αυτό αναβαθμίστηκε ολόκληρο το σύστημα μεταφορών στην δυτική περιοχή της χώρας.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Περιφέρειας έχει μήκος άνω των 300 χιλιομέτρων και 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.

Αναφορικά με τις λιμενικές υποδομές, το λιμάνι των Πατρών δεσπόζει στην Περιφέρεια εξ αιτίας της στρατηγικής θέσης του, αποτελώντας την Δυτική Πύλη της χώρας προς την Αδριατική και την Δυτική Ευρώπη. Η λιμενική υποδομή μπορεί να εξυπηρετήσει φορτηγά πλοία χωρητικότητας μέχρι 25.000 τόνων και επιβατικά πλοία έως 16.000 κόρων και μήκος 220μ. Παρέχει σύγχρονη εξυπηρέτηση, ενώ στις ευρύτερες λιμενικές εγκαταστάσεις περιλαμβάνεται η μαρίνα των Πατρών και η ιχθυόσκαλα. Άλλα σημαντικά λιμάνια της Περιφέρειας είναι το λιμάνι του Αιγίου, της Κυλλήνης, του Κατακόλου, Μεσολογγίου, Αστακού, Αμφιλοχίας. Τα αεροδρόμια που εξυπηρετούν την Περιφέρεια είναι στρατιωτικά και βρίσκονται στην Άραξο, στο Άκτιο και στην Ανδραβίδα, ενώ έχουν δυνατότητες εξυπηρέτησης εμπορικών πτήσεων και charter. Οι δυνατότητες των υφιστάμενων αεροδρομίων θεωρούνται ξεπερασμένες ως προς τα επιχειρησιακά δεδομένα των χώρων κίνησης αεροσκαφών (διάδρομοι, τροχόδρομοι, πίστες στάθμευσης αεροσκαφών) και ως προς τις διατιθέμενες κτιριακές εγκαταστάσεις και λοιπές διευκολύνσεις.

Το αναπτυξιακό όραμα της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας εξειδικεύεται σύμφωνα με το ΠΕΠ (2007-2013) σε επιμέρους στρατηγικές κατευθύνσεις και ειδικούς στόχους. Ο Γενικός Αναπτυξιακός Στόχος της ΠΔΕ είναι η διεύρυνση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της, η επιτάχυνση του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και κοινωνικής ανάπτυξης και η αύξηση της παραγωγικότητας για την επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών της με γνώμονα την αειφόρο ανάπτυξη. Η στρατηγική της ΠΔΕ εστιάζεται στην αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων (γεωγραφική θέση, μεταφορικά έργα μεγάλης εμβέλειας, ύπαρξη Ερευνητικών Ινστιτούτων, τουριστικοί και πολιτιστικοί πόροι, κλπ.) και στην αντιμετώπιση των αδυναμιών της Περιφέρειας (χαμηλό κ.κ. ΑΕΠ, χαμηλό επίπεδο ανταγωνιστικότητας, διαρθρωτικά προβλήματα αγοράς εργασίας, ελλείψεις σε βασικές υποδομές, κλπ.).

Ο Γενικός Αναπτυξιακός Στόχος θα στηριχθεί στην εφαρμογή τριών αναπτυξιακών προτεραιοτήτων:
--

- i. Ελκυστικότητα της περιοχής ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης. Η συγκεκριμένη αναπτυξιακή προτεραιότητα εξειδικεύεται στις εξής κατευθύνσεις:
 - στην αναβάθμιση και συμπλήρωση των δικτύων μεταφορών και των μεταφορικών υπηρεσιών,
 - στη μείωση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς προσώπων και αγαθών,
 - στη βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων,
 - στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης που συνδέεται με τη βελτίωση των συνθηκών διακίνησης,
 - στην παροχή έγκυρης και έγκαιρης πληροφόρησης.
- ii. Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας. Ειδικότερα, η αναπτυξιακή αυτή προτεραιότητα θα επικεντρωθεί στις εξής στρατηγικές κατευθύνσεις:
 - στην ίδρυση νέων επιχειρήσεων και στην ενίσχυση υφιστάμενων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε όλους τους τομείς της οικονομίας,

- στη διεύρυνση της επιχειρηματικής βάσης,
- ευρύτερα στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας κυρίως μέσω της διευκόλυνσης ίδρυσης νέων και εξειδικευμένων επιχειρήσεων,
- στην ενίσχυση της παραγωγής εφαρμοσμένης έρευνας και τεχνολογίας,
- στη σύνδεση επιχειρηματικότητας και καινοτομίας,
- στον προσανατολισμό των τοπικών παραδοσιακών κλάδων και των νέων επιχειρήσεων σε κλάδους υψηλότερης προστιθέμενης αξίας,
- στην ενίσχυση των παραγωγικών δυνατοτήτων της Περιφέρειας
- στην ανάδειξη των δυναμικών κλάδων,
- στην προώθηση επενδυτικών σχεδίων,
- στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της Περιφέρειας, μέσω της μεγαλύτερης χρησιμοποίησης των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών,
- στην διείσδυση των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών στις επιχειρήσεις και στους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης.

iii. Άμβλυνση ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών ανισοτήτων. Η συγκεκριμένη αναπτυξιακή προτεραιότητα θα στηριχθεί στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη της υπαίθρου και στην βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Πιο συγκεκριμένα:

- στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής,
- στην προστασία του περιβάλλοντος,
- στην προώθηση του Τουρισμού,
- στην ανάδειξη και αξιοποίηση του πολιτιστικού πλούτου,
- στην άρση της απομόνωσης και τη μείωση του κοινωνικού ρατσισμού,
- στη μείωση της ανεργίας,
- στην προώθηση της ισότητας των φύλων,
- στην ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού των αστικών κέντρων της Περιφέρειας,

- στον εκσυγχρονισμό του πρωτογενή τομέα της Περιφέρειας με νέες ανταγωνιστικές καλλιέργειες,
- στην καθετοποίηση των προϊόντων του πρωτογενή τομέα,
- στην τουριστική ανάπτυξη στις παραθαλάσσιες περιοχές και στις περιοχές της ορεινής ενδοχώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ

Γενικά

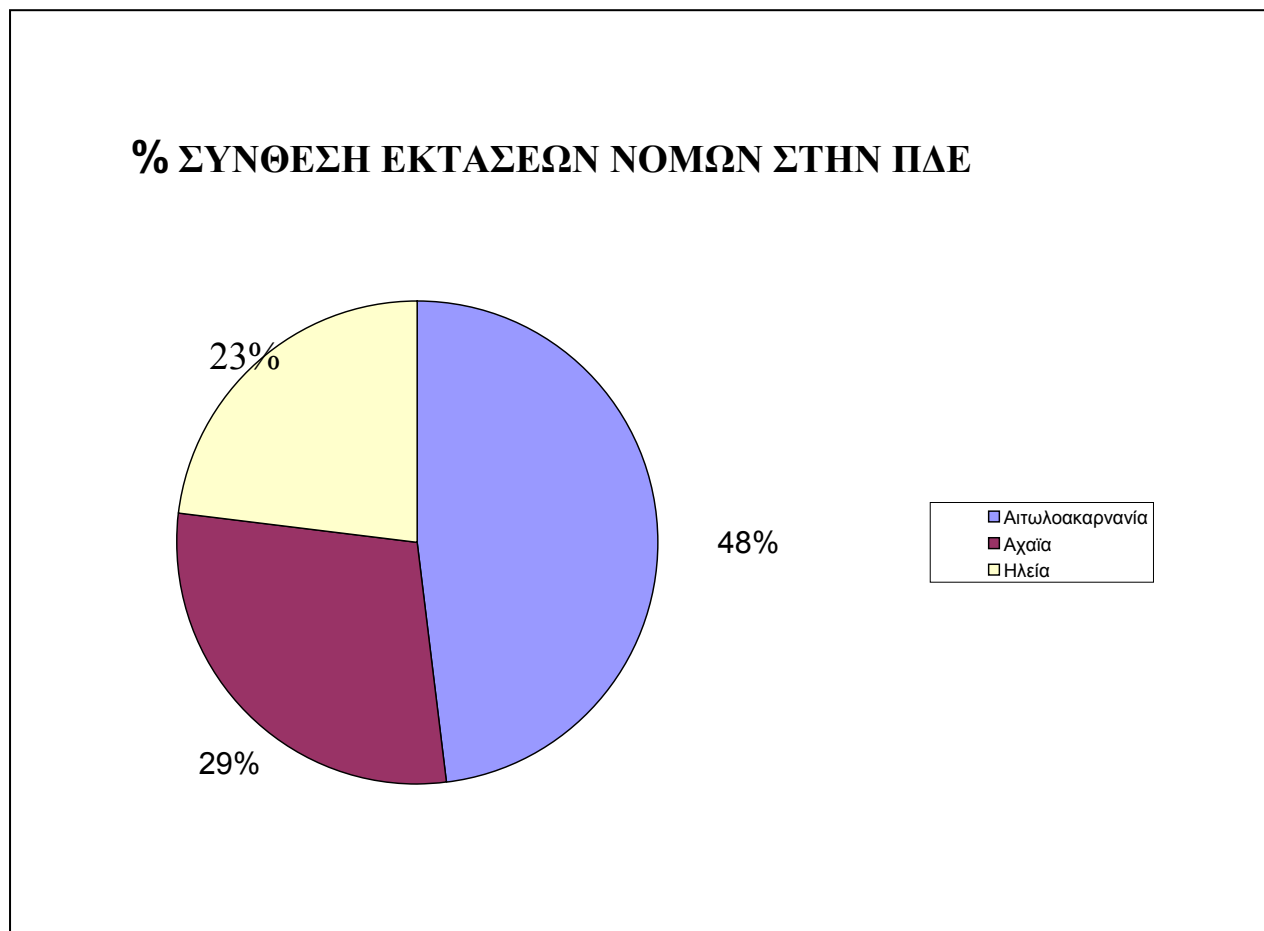
Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται κρίσιμοι δείκτες οικονομικής και κοινωνικής συνοχής για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και τους νομούς της (Αχαΐα, Αιτωλοακαρνανία, Ηλεία), τους οποίους επηρεάζει άμεσα η Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου. Μεγέθη όπως το επίπεδο ευημερίας (κατά κεφαλήν ΑΕΠ), το επίπεδο ανεργίας, η σύνθεση της παραγωγής (ΑΠΑ), η σύνθεση της απασχόλησης και η δημιουργία νέων επιχειρήσεων αποτελούν δείκτες που αποτυπώνουν τις αναπτυξιακές τάσεις της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Για όλα αυτά τα μεγέθη μελετώνται η υφιστάμενη κατάσταση, οι βασικές μεταβολές σε σχέση με την προηγούμενη πενταετία ή δεκαετία, καθώς και η σχέση με αντίστοιχα μεγέθη σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Στις περισσότερες περιπτώσεις η δυναμική ανάλυση των δεικτών αυτών και η σύγκριση μέσα στο χρόνο έχει μεγάλο ενδιαφέρον, ώστε να αποτυπωθούν τα σημεία βελτίωσης, υστέρησης ή πιθανών αλλαγών που έχουν συμβεί στην οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή της Περιφέρειας.

2.1 Γεωμορφολογία

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (ΠΔΕ) γεωγραφικά βρίσκεται στη Βορειοδυτική Πελοπόννησο και στη Δυτική Στερεά Ελλάδα. Η ΠΔΕ περιλαμβάνει τους Νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλείας. Η συνολική της έκταση είναι 11.350 km² και καταλαμβάνει το 8,6% της συνολικής έκτασης της χώρας.

Ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας είναι ο μεγαλύτερος σε έκταση νομός της χώρας (5.448 km²) και καταλαμβάνει το 48% της συνολικής έκτασης της ΠΔΕ. Ο δεύτερος κατά σειρά σε έκταση νομός της ΠΔΕ είναι η Αχαΐα με συνολική έκταση 3.274 km² καλύπτοντας το 29% της έκτασης της ΠΔΕ. Τέλος ακολουθεί ο Νομός Ηλείας με ποσοστό 23% της συνολικής επιφάνειας της ΠΔΕ και καταλαμβάνει συνολική έκταση ίση με 2.621 km².

Γράφημα 2.1



Πηγή: ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδος (2007-2013)

Η ΠΔΕ αποτελείται κυρίως από ορεινά εδάφη σε ποσοστό 45,3%, ενώ οι πεδινές εκτάσεις καλύπτουν το 29,1% της επιφάνειάς της και τέλος τα ημιορεινά εδάφη καταλαμβάνουν το 25,6%. Έχει εκτεταμένα παράλια και στους τρεις Νομούς, που βρέχονται από τη θάλασσα του Ιονίου Πελάγους και των κόλπων Αμβρακικού, Πατραϊκού και Κορινθιακού.

Η γεωμορφολογία της Περιφέρειας παρουσιάζει εξαιρετική ποικιλία, αφού σε αυτήν περιλαμβάνονται όρη με ιδιαίτερα μεγάλο υψόμετρο (Αροάνια 2.335 m, Ερύμανθος 2.222 m, Παναχαϊκό 1.926 m), μεγάλες φυσικές λίμνες (Τριχωνίδα 95,8 km² - η μεγαλύτερη της χώρας, Αμβρακία 14,4 km², Λυσιμαχεία 13 km² κλπ) και ποταμοί

(Αχελώος 220 km, που είναι ο δεύτερος σε μήκος ποταμός της Ελλάδας, Πηνειός, Αλφειός, Εύηνος, Σελινούντας, Βουραϊκός, Πείρος και Γλαύκος).

Ειδικότερα, ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας παρουσιάζει ένα συνδυασμό ορεινών όγκων με πολλές φυσικές και τεχνητές λίμνες. Οι ποταμοί Αχελώος και Εύηνος μαζί με τις ομώνυμες πεδιάδες συμπληρώνουν την εδαφολογική μορφολογία του νομού και αποτελούν την βασική πηγή της οικονομικής του δραστηριότητας.

Ο Νομός Αχαΐας χαρακτηρίζεται από έντονες εδαφολογικές αντιθέσεις. Τα εδάφη του είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό τους ορεινά (60% περίπου) και διασχίζονται από μικρούς σχετικά ποταμούς (Βουραϊκό, Γλαύκο, Σελινούντα, Πείρο) και μικρότερους χείμαρρους, που εκβάλλουν στον Πατραϊκό και Κορινθιακό κόλπο. Επίκεντρο της οικονομικής ζωής του Νομού αλλά και της Περιφέρειας αποτελεί η πόλη των Πατρών.

Τέλος, ο Νομός Ηλείας έχει έδαφος πεδινό κατά 60% και διασχίζεται από τους ποταμούς Αλφειό, Πηνειό, Ερύμανθο και τους παραποτάμους τους. Ο Νομός χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη παράλιων υδροβιότοπων (Κοτύχι, Καϊάφα) εξαιρετικού φυσικού κάλλους και οικολογικού πλούτου. Η πεδιάδα της Ηλείας είναι η μεγαλύτερη σε έκταση στην Πελοπόννησο.

2.2 Δημογραφικά στοιχεία

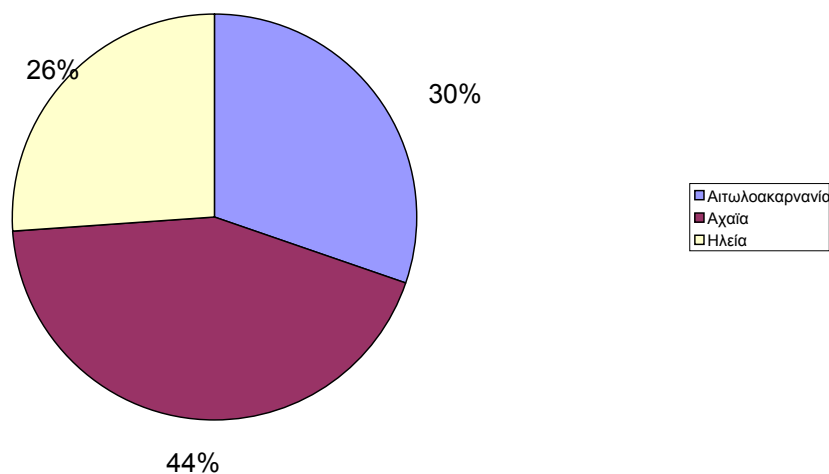
Η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου δόθηκε στην κυκλοφορία τον Αύγουστο του 2004. Επομένως, τα δημογραφικά στοιχεία από τις απογραφές του 1991 και του 2001 είναι δυνατόν να θεωρηθούν ότι αποτυπώνουν την κατάσταση όπως είχε διαμορφωθεί πριν από την κατασκευή της γέφυρας έτσι ώστε να αποτελέσουν τη βάση αποτίμησης της συμβολής της στο μέλλον.

Ο πληθυσμός της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ανέρχεται σε 740.506 άτομα σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία, ο πληθυσμός της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας αυξήθηκε κατά 5% από το 1998 έως το 2005, όπως ακριβώς ήταν και η αύξηση του πληθυσμού της χώρας για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η ΠΔΕ συγκεντρώνει το τέταρτο υψηλότερο ποσοστό πληθυσμού (6,75%) σε περιφερειακό επίπεδο στην χώρα.

Όπως φαίνεται από το παρακάτω γράφημα το μεγαλύτερο ποσοστό (44%) πληθυσμού της Περιφέρειας κατοικεί στο Νομό Αχαΐας αν και όπως είδαμε στην προηγούμενη ενότητα υστερεί σε έκταση έναντι της Αιτωλοακαρνανίας. Ακολουθεί ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας με ποσοστό πληθυσμού 30% και τέλος ο Νομός Ηλείας συγκεντρώνει το χαμηλότερο ποσοστό της Περιφέρειας με 26%. Σε απόλυτες τιμές ο πληθυσμός αυτός της Περιφέρειας επιμερίζεται σε 322.789 κατοίκους του Νομού Αχαΐας, σε 224.429 κατοίκους του Νομού Αιτωλοακαρνανίας και σε 193.288 κατοίκους του Νομού Ηλείας.

Γράφημα 2.2

% ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 2001 ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΣΤΗΝ ΠΔΕ



Πηγή: ΕΣΥΕ

Από τον πίνακα που ακολουθεί διαπιστώνεται σε επίπεδο νομού πως από το 1991 έως το 2001 ο πληθυσμός του Νομού Αιτωλοακαρνανίας παρουσιάζει συνολική μείωση 1,6%, ενώ για το Νομό Αχαΐας αυξήθηκε την ίδια περίοδο κατά 7,5%, όπως και στο Νομό Ηλείας όπου ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 7,7%, ποσοστά μεγαλύτερα από την αύξηση του πληθυσμού στην Περιφέρεια (4,6%) αλλά και από την αντίστοιχη αύξηση στο σύνολο της χώρας (6,8%).

Πίνακας 2.1

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ			
ΝΟΜΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ
ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	228.180	224.429	-1,6%
ΑΧΑΪΑΣ	300.078	322.789	+7,5%
ΗΛΕΙΑΣ	179.429	193.288	+7,7%
Π.Δ.Ε.	707.687	740.506	+4,6%
ΧΩΡΑ	10.259.900	10.964.020	+6,8%

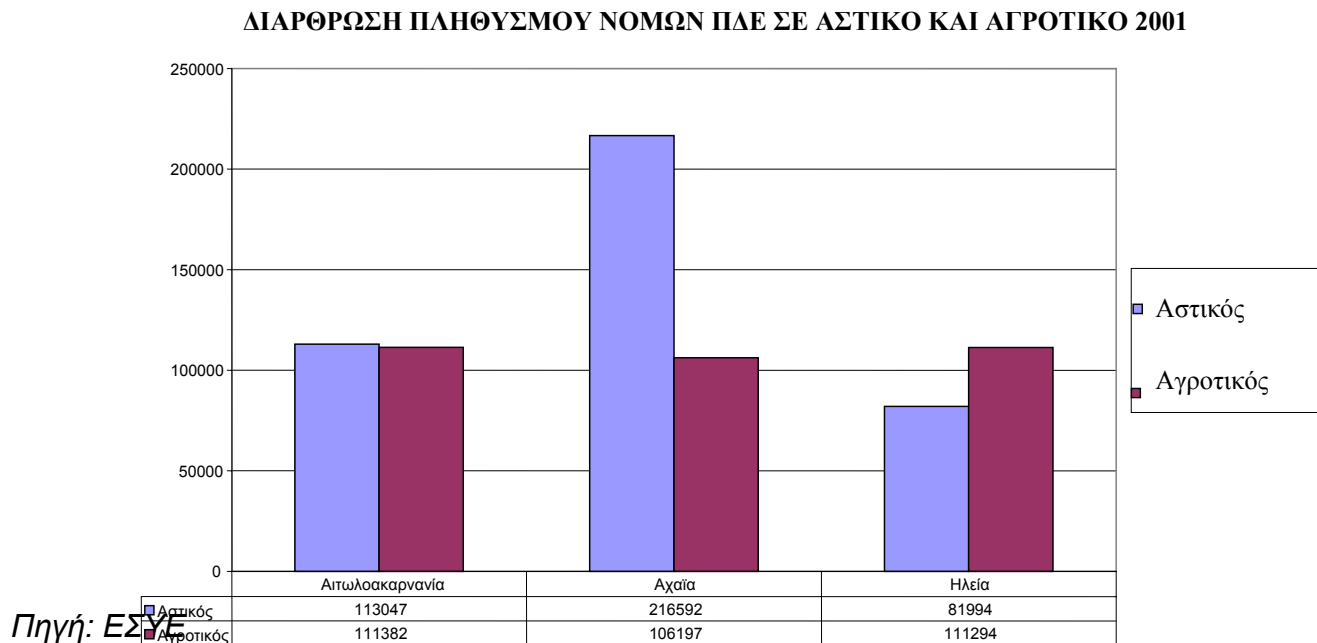
Πηγή: ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2001 παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των νομών της ΠΔΕ όσον αφορά την κατανομή του πληθυσμού σε αστικό και αγροτικό. Πιο συγκεκριμένα, ο πληθυσμός του Νομού Ηλείας είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό αγροτικός (57,6%), σε αντίθεση με τον πληθυσμό του Νομού Αχαΐας, όπου χαρακτηρίζεται κυρίως ως αστικός (67,1%). Στο νομό Αιτωλοακαρνανίας ο πληθυσμός μοιράζεται σχεδόν το ίδιο σε αστικό και αγροτικό με ποσοστά 50,4% και 49,6% αντίστοιχα. Συγκεντρωτικά στην ΠΔΕ το 55,5% του πληθυσμού είναι αστικός και το 44,5% αγροτικός. Επιπλέον, στο σύνολο της χώρας το 72,8% του πληθυσμού χαρακτηρίζεται ως αστικός, ενώ μόλις το 27,2% ως αγροτικός.

Σε απόλυτες τιμές ο νομός Αχαΐας έχει 216.592 κατοίκους που χαρακτηρίζεται ως αστικός πληθυσμός και 106.197 κατοίκους που χαρακτηρίζεται ως αγροτικός πληθυσμός. Ο νομός Ηλείας 81.994 κατοίκους που ανήκουν στον αστικό πληθυσμό και 111.294 κατοίκους που ανήκουν στον αγροτικό πληθυσμό. Αντίστοιχα η κατανομή του πληθυσμού στο νομό Αιτωλοακαρνανίας έχει ως εξής: 113.047 αστικός πληθυσμός και 111.382 αγροτικός πληθυσμός.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί, παρουσιάζεται αναλυτικά η ποσοστιαία κατανομή του πληθυσμού στους τρεις νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος σύμφωνα με την διάκρισή του στις εξής κατηγορίες: αστικός πληθυσμός και αγροτικός πληθυσμός.

Γράφημα 2.3



Όπως είναι ευρέως γνωστό η καταμέτρηση του πληθυσμού δεν πραγματοποιείται ετησίως αλλά μόλις μία φορά κάθε δέκα έτη με τις απογραφές. Όμως μελετώντας στοιχεία της φυσικής κίνησης του πληθυσμού, τα οποία είναι διαθέσιμα σε ετήσια βάση, είναι δυνατόν να δοθεί μία εκτίμηση για την τάση αύξησης ή μείωσης του πληθυσμού μιας περιοχής. Η φυσική κίνηση του πληθυσμού μπορεί να μετρηθεί από τους γάμους, τις γεννήσεις και τους θανάτους που καταγράφονται σε ένα έτος σε μια περιοχή.

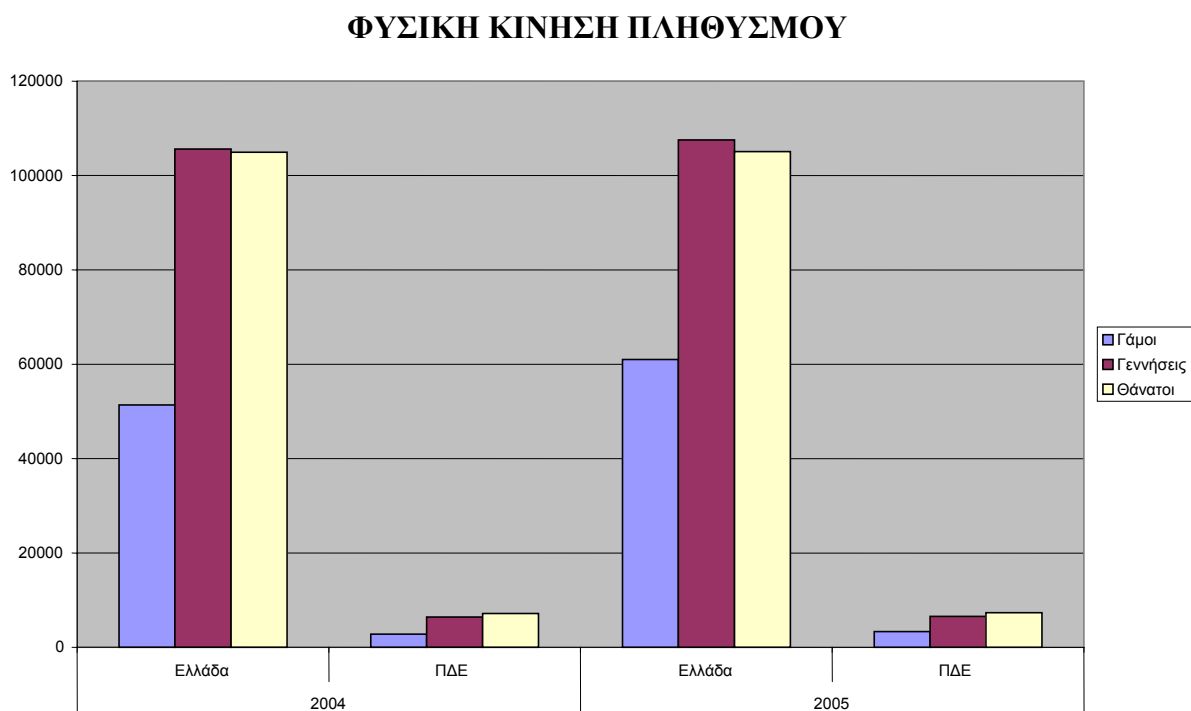
Πίνακας 2.2

ΦΥΣΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ						
	2004		2005		%Μεταβολή 2004-2005	
	Ελλάδα	ΠΔΕ	Ελλάδα	ΠΔΕ	Ελλάδα	ΠΔΕ
Γάμοι	51.377	2.768	61.043	3.318	+18,8%	+19,8%
Γεννήσεις	105.655	6.445	107.545	6.555	+1,8%	+1,7%
Θάνατοι	104.942	7.172	105.091	7.315	+0,1%	+1,9%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα ο αριθμός θανάτων για την ΠΔΕ είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό γεννήσεων τόσο για το 2004, όσο και για το 2005, σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας όπου οι γεννήσεις υπερτερούν τον αριθμό των θανάτων και για τα δύο αυτά έτη. Επίσης, η ποσοστιαία αύξηση των γεννήσεων της ΠΔΕ (1,7%) από το 2004 το 2005 κυμαίνεται στα ίδια περίπου επίπεδα με το σύνολο της χώρας (1,8%). Σε αντίθεση με την ποσοστιαία αύξηση των θανάτων για την ίδια χρονική περίοδο όπου το ποσοστό της ΠΔΕ είναι συντριπτικά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο της χώρας (1,9% έναντι 0,1%). Στον τομέα των γάμων η ΠΔΕ παρουσιάζει λίγο μεγαλύτερη αύξηση(19,8%) την περίοδο 2004-2005 σε σχέση με την χώρα(18,8%). .

Γράφημα 2.4



ΕΣΥΕ

2.3 Τομείς Παραγωγής

Οι τομείς παραγωγής διακρίνονται στον πρωτογενή, τον δευτερογενή και τον τριτογενή. Ο πρωτογενής τομέας περιλαμβάνει τη γεωργία, τις δασικές εκμεταλλεύσεις, την κτηνοτροφία, την αλιεία, το κυνήγι, τα ορυχεία, τα μεταλλεία κ.ά. Η δευτερογενής παραγωγή περιλαμβάνει κλάδους, όπως τη βιομηχανία, τη χειροτεχνία κ.ά., οι οποίοι κυρίως δραστηριοποιούνται στη μεταποίηση ή την επεξεργασία των προϊόντων που προέρχονται από την πρωτογενή παραγωγή. Ο τριτογενής τομέας παραγωγής περιλαμβάνει εκείνους τους κλάδους που αν και δεν παράγουν αγαθά ή συμμετοχή τους όμως είναι απαραίτητη σε μια οργανωμένη παραγωγή αγαθών ή υπηρεσιών όπως τις μεταφορές, το εμπόριο, τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες κ.ά.

2.3.1 Πρωτογενής Τομέας

Ο Πρωτογενής Τομέας, αν και παρουσιάζει σχετική κάμψη στην ΠΔΕ, αποτελεί σημαντικό πόλο απασχόλησης και οικονομικής δραστηριότητας στην οικονομία της περιοχής όπως θα δούμε αναλυτικά σε επόμενες ενότητες.

Η γεωργία στις πεδινές ζώνες, λόγω κλίματος και σύστασης εδαφών, έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα που δίνουν τη δυνατότητα παραγωγής ποικιλίας προϊόντων με εξαγωγικές δυνατότητες. Οι βασικότεροι κλάδοι παραγωγής είναι η ελαιοκαλλιέργεια, τα κηπευτικά, τα εσπεριδοειδή, η αμπελοκαλλιέργεια, η βιομηχανική τομάτα, το βαμβάκι και τα καπνά.

Η γεωργία στην ΠΔΕ παρουσιάζει σχεδόν τα ίδια προβλήματα που αντιμετωπίζει η συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα σε εθνικό επίπεδο. Η μεγαλύτερη όμως συμμετοχή της αναλογικά στο εισόδημα και την απασχόληση της ΠΔΕ συντελεί, ώστε τα προβλήματα αυτά να είναι οξύτερα για την οικονομία και την κοινωνία της περιοχής.

Τα κυριότερα προβλήματα στη γεωργία εντοπίζονται κυρίως:

- στο μικρό και πολυτεμαχισμένο γεωργικό κλήρο (μ.ο 34,3 στρεμ.) που εμποδίζει την άσκηση αποδοτικής γεωργίας.

- Στην ηλικιακή διάρθρωση του αγροτικού πληθυσμού.
- στις αδυναμίες που παρουσιάζει ο τομέας διακίνησης και εμπορίας των αγροτικών προϊόντων.
- στο χαμηλό βαθμό επαγγελματικής κατάρτισης και εκπαίδευσης του αγροτικού πληθυσμού
- στο χαμηλό βαθμό οργάνωσης των Αγροτικών Συνεταιριστικών Οργανώσεων και στην αδυναμία τους να συμβάλλουν στην εξομάλυνση των συνθηκών προώθησης των αγροτικών προϊόντων και διακίνησης των αγροτικών εισροών.

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

Όσον αφορά στην κτηνοτροφία, η βοοτροφία έχει δυνατότητες ανάπτυξης, κυρίως σε αρδευόμενες εκτάσεις, αλλά υπάρχει ο περιοριστικός παράγοντας των εφαρμοζόμενων ποσοστώσεων γάλακτος. Στην αιγοπροβατοτροφία, παρά τις πιέσεις που δέχτηκε τα τελευταία χρόνια η τιμή της φέτας από τα λευκά τυριά, δεν υπήρξαν επιπτώσεις στο ζωικό κεφάλαιο λόγω των παρεχομένων οικονομικών ενισχύσεων στους κτηνοτρόφους.

Οι δυνατότητες οικονομικής εκμετάλλευσης των δασών για παραγωγή ξυλείας είναι περιορισμένες, κυρίως λόγω της καλής ποιότητας, αλλά και των ανταγωνιστικών τιμών της εισαγόμενης ξυλείας.

Ο αλιευτικός κλάδος παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη. Ειδικά στην αλιεία εσωτερικών υδάτων και τις υδατοκαλλιέργειες, η περιφέρεια έχει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα. Διαθέτει το 25% των λιμναίων εκτάσεων της χώρας και πάνω από το 50% των λιμνοθαλασσίων εκτάσεων, στις οποίες περιλαμβάνονται η λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου – Αιτωλικού στην Αιτωλοακαρνανία, (η δεύτερη σε μέγεθος στην Ευρωπαϊκή Μεσόγειο), οι λιμνοθάλασσες “Πάπας” και “Πρόκοπος” στην Αχαΐα και “Κοτύχι” στην Ηλεία. Επίσης, η Δυτική Ελλάδα χαρακτηρίζεται από εκτεταμένη και

αραιοκατοικημένη ακτογραμμή με άριστες θερμοκρασίες και ποιότητα νερών για την ανάπτυξη υδατοκαλλιεργειών.

Τα προβλήματα του αλιευτικού τομέα εντοπίζονται αφενός στο γεγονός ότι τα αλιευτικά σκάφη είναι μικρών διαστάσεων και μεγάλης ηλικίας και αφετέρου στη μη ορθολογική διαχείριση των λιμνοθαλασσών, καθώς και στην απροθυμία των νέων να ασχοληθούν επαγγελματικά με την αλιεία. Επίσης, όσον αφορά στις σχετικές υποδομές, υπάρχουν ελλείψεις σε αλιευτικά καταφύγια, σε βελτιωτικά έργα λιμνοθαλασσών, καθώς και έργα βελτίωσης των οδών πρόσβασης στις χερσαίες περιοχές θαλασσίων ιχθυοκαλλιεργητικών μονάδων.

2.3.2 Δευτερογενής Τομέας

Κύριο χαρακτηριστικό της πορείας του δευτερογενή τομέα τα τελευταία χρόνια αποτελεί η προσπάθεια αναδιάρθρωσης της βιομηχανικής βάσης και η μετατόπιση των δραστηριοτήτων από τους παραδοσιακούς φθίνοντες κλάδους (μεγάλες μονάδες) προς ανταγωνιστικές και βιώσιμες δραστηριότητες.

Ο συνολικός αριθμός επιχειρήσεων του δευτερογενή τομέα στην Περιφέρεια ανήλθε το 2004 στις 10.300, παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με το 2001 κατά 18,5% περίπου. Η ποσοστιαία μεταβολή για την περίοδο αυτή ήταν μεγαλύτερη και αυτής των επιχειρήσεων του τριτογενή τομέα (αύξηση περίπου 10%). Οι βασικότερες μεταποιητικές μονάδες στην Περιφέρεια αφορούν τους κλάδους τροφίμων και ποτών, ένδυσης, εκτυπώσεων, εξοπλισμού τηλεπικοινωνιών - πληροφορικής, χαρτιού, πλαστικών, βιομηχανίες επεξεργασίας ξύλου, μη μεταλλικών ορυκτών.

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

- Η σημαντική παραγωγή του πρωτογενούς τομέα μπορεί να στηρίξει μεταποιητικές δραστηριότητες και ιδιαίτερα την παραγωγή προϊόντων ονομασίας προέλευσης και την ανάπτυξη της τυποποίησης και της συσκευασίας αγροτικών προϊόντων για εξαγωγή.

- Τα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα (Πανεπιστήμιο Πατρών, ΤΕΙ Πατρών, ΤΕΙ Μεσολογγίου κλπ.), τα ερευνητικά ινστιτούτα και το Επιστημονικό Πάρκο στην Περιφέρεια με το επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό που διαθέτουν συμβάλλουν στην προσέλκυση καινοτόμων επενδυτικών δραστηριοτήτων σε τομείς που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς.
- Οι οργανωμένες Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ Πατρών, Εμπορικό Λιμάνι Αστακού) παρέχουν τη δυνατότητα για την περαιτέρω ανάπτυξη των μεταποιητικών δραστηριοτήτων της Περιφέρειας.
- Η γεωγραφική θέση της ΠΔΕ προσφέρει αναπτυξιακές δυνατότητες, δεδομένου ότι εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση τόσο στις αγορές του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού μέσω του λιμανιού της Πάτρας και της ΠΑΘΕ.
- Η βιομηχανία κατασκευής δημοσίων έργων, οικοδομών κ.λ.π., αποτελεί επίσης σημαντικό παράγοντα δημιουργίας απασχόλησης και προϊόντος στην Περιφέρεια. Τα προβλήματα του τομέα αυτού είναι το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων, η ελλιπής τεχνολογία και το προβληματικό μάνατζμεντ, οι μεγάλες εκπτώσεις, καθώς και η έλλειψη λατομικών προϊόντων. Έτσι, πέραν των άλλων, είναι απαραίτητο σε κάθε Νομό της Περιφέρειας να ενεργοποιηθούν οι υπάρχουσες λατομικές ζώνες και να θεσμοθετηθούν και άλλες, προκειμένου να εξασφαλισθούν οι απαραίτητες ποσότητες αδρανών υλικών σε σχετικά χαμηλό κόστος. Ο κλάδος αυτός γνώρισε σημαντική ανάπτυξη κατά την περίοδο κατασκευής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

2.3.3 Τριτογενής Τομέας

Ο Τριτογενής τομέας αποτελεί τον κυρίαρχο τομέα στην Περιφέρεια τόσο σε επίπεδο απασχόλησης όσο και σε επίπεδο Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας όπως θα αναλύσουμε ειδικότερα σε επόμενες ενότητες του κεφαλαίου αυτού. Ο αριθμός των επιχειρήσεων στην ΠΔΕ ανήλθε σε 31.383 το 2005, σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2001, περίπου κατά 10%. Το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρήσεων του τριτογενή τομέα αναφέρεται στους κλάδους του εμπορίου και των υπηρεσιών. Ειδικότερα η Περιφέρεια σημειώνει μεγάλη ανάπτυξη στους τομείς:

- των μεταφορικών υπηρεσιών,
- των υπηρεσιών υγείας,
- των υπηρεσιών εκπαίδευσης,
- των υπηρεσιών έρευνας και ανάπτυξης,
- των παραγωγικών υπηρεσιών.

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει τις βασικές προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών Έρευνας και Ανάπτυξης και την παροχή καινοτόμων υπηρεσιών προς τις τοπικές Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, το Πανεπιστήμιο Πατρών, τα πανεπιστημιακά τμήματα Αγρινίου και τα ΤΕΙ Πατρών και Μεσολογγίου, καθώς επίσης και το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών ασκούν σημαντική δραστηριότητα στον τομέα της Έρευνας και Ανάπτυξης. Παράλληλα υπάρχουν στην Περιφέρεια σημαντικά Ερευνητικά Κέντρα και Ινστιτούτα τα οποία συμβάλλουν στην παραγωγή της γνώσης και της καινοτομίας προς όφελος των τοπικών παραγωγικών μονάδων, όπως το BIC (Business Innovation Center) Δυτικής Ελλάδας, το Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών κ.ά. που διαθέτουν επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό με υψηλή εξειδίκευση σε τομείς υψηλής τεχνολογίας.

Όσον αφορά τον τουρισμό, ο τομέας αυτός στην ΠΔΕ χαρακτηρίζεται από τις μεγάλες δυνατότητες που διαθέτει η περιοχή για την ανάπτυξη ποικίλων τουριστικών δραστηριοτήτων (θαλάσσιος τουρισμός, θρησκευτικός, οικολογικός, ιαματικός, συνεδριακός κ.ά). Ειδικότερα, η Περιφέρεια διαθέτει σημαντική τουριστική υποδομή με το συνολικό ξενοδοχειακό δυναμικό να περιλαμβάνει 237 ξενοδοχεία με 15.808 κλίνες εκ των οποίων οι 1.117 σε ξενοδοχεία 5 αστέρων, 28 οργανωμένα camping και πλήθος βοηθητικών καταλυμάτων, αρκετά εκ των οποίων έχουν εκσυγχρονιστεί τα τελευταία χρόνια.

Στον τουρισμό η ΠΔΕ δεν έχει επιτύχει μέχρι σήμερα να γίνει ένας μόνιμος και δυναμικός πόλος έλξης, παρά το γεγονός ότι συγκεντρώνει συγκριτικά πλεονεκτήματα, από πλευράς κλίματος και γεωγραφικής θέσης. Συγκεκριμένα, η περιοχή βρίσκεται στο αρχαιολογικό τρίγωνο Δελφών – Ολυμπίας – Μυκηνών και διαθέτει πολλές φυσικές ομορφιές, εκτεταμένες και αξιόλογες παραλίες, σημαντικό γραφικό και ορεινό όγκο.

Ο Πολιτισμός αναδεικνύεται ως ένας από τους βασικότερους τομείς οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της ΠΔΕ αφού η Περιφέρεια διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, που αφορούν ιδιαίτερα αξιόλογους αρχαιολογικούς και βυζαντινούς χώρους και ευρήματα, όπως η Αρχαία Ολυμπία, τα Ενετικά Κάστρα κ.λ.π. Οι εκδηλώσεις του Πατρινού Καρναβαλιού, η λειτουργία του ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ., η λειτουργία του Δημοτικού Ωδείου και της Ορχήστρας των Σολίστ της Πάτρας, μπορούν να καταστήσουν την Περιφέρεια πολιτιστικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής.

2.4 Δείκτες Ευημερίας και Ανάπτυξης

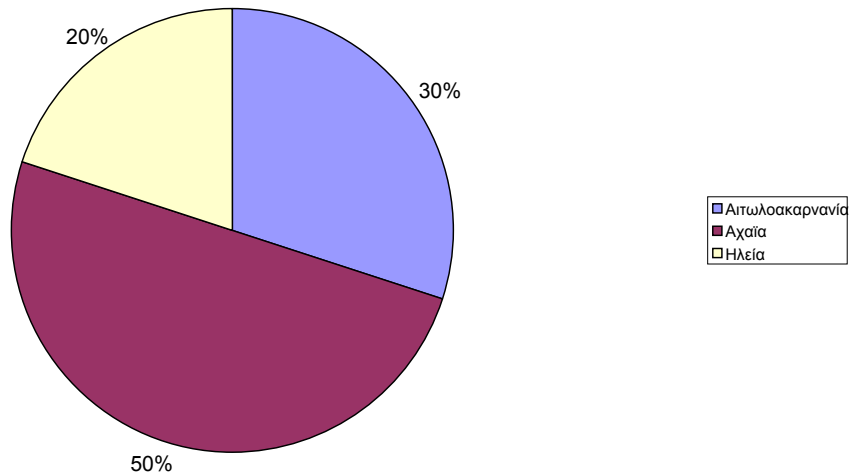
2.4.1 Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) είναι ένας ποσοτικός δείκτης που μας πληροφορεί για την οικονομική ευημερία και ανάπτυξη μιας περιοχής. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, το έτος 2003 η Ελλάδα παρήγαγε το 1,95% του συνολικού ΑΕΠ σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης (ΜΑΔ) της Ε.Ε. των 25. Σε σχέση με την περιφερειακή κατανομή του ΑΕΠ στην Ελλάδα, η ΠΔΕ παράγει περίπου το 12,1% του συνολικού ΑΕΠ (σε ΜΑΔ) της Ελλάδας (2003).

Όπως αποτυπώνεται στο γράφημα που ακολουθεί, σε επίπεδο νομών για το 2001, ο Νομός Αχαΐας παράγει το μεγαλύτερο μέρος του ΑΕΠ της Περιφέρειας με ποσοστό 50% και ακολουθούν ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας και ο Νομός Ηλείας με ποσοστά 30% και 20%, αντίστοιχα.

Γράφημα 2.5

% ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΕΠ 2001 ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΣΤΗΝ ΠΔΕ

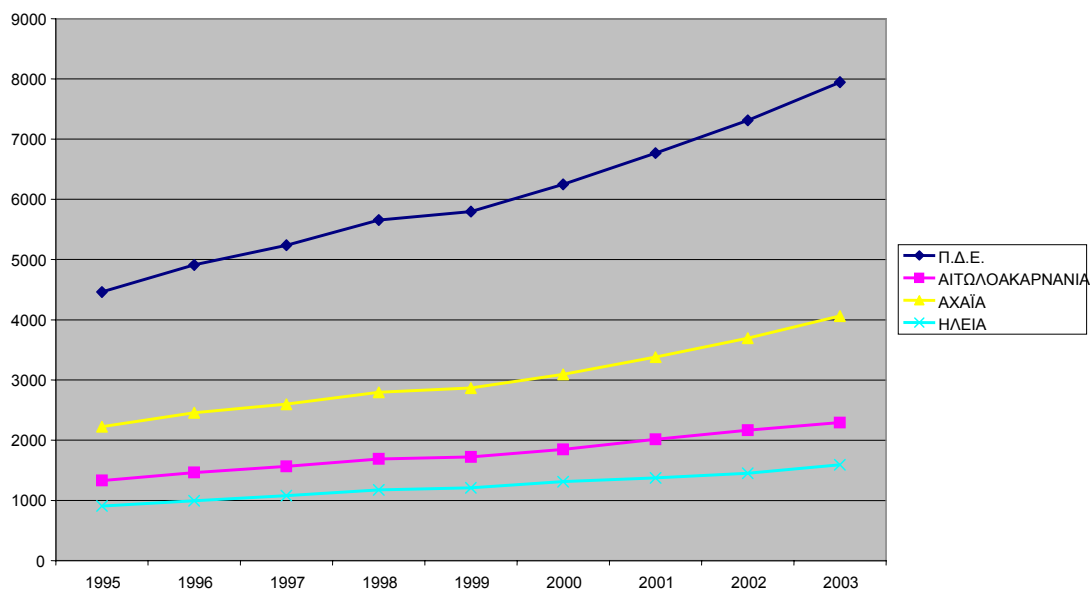


Πηγή: ΕΣΥΕ

Εξετάζοντας τη διαχρονική εξέλιξη του ΑΕΠ στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας παρατηρούμε ότι από το 1995 έως το 2003 παρουσιάζει συνεχή ανοδική πορεία. Το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και για κάθε έναν από τους τρεις νομούς της Περιφέρειας. Επιπλέον, έχει ενδιαφέρον να τονιστούν τα εξής δύο χαρακτηριστικά που προκύπτουν από την παρατήρηση του παρακάτω διαγράμματος. Πρώτον, σε όλη την περίοδο 1995-2003 ο Νομός Αχαΐας, όπως ήδη αναφέρθηκε, συμβάλλει περισσότερο από ότι οι άλλοι δύο νομοί στην παραγωγή του ΑΕΠ της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Δεύτερον, δημιουργείται χρονικά ολοένα και μεγαλύτερη απόκλιση μεταξύ της συμβολής αυτής του Νομού Αχαΐας και εκείνης των δύο υπόλοιπων νομών της περιφέρειας στο ΑΕΠ.

Γράφημα 2.6

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΕΠ



Πηγή: ΕΣΥΕ

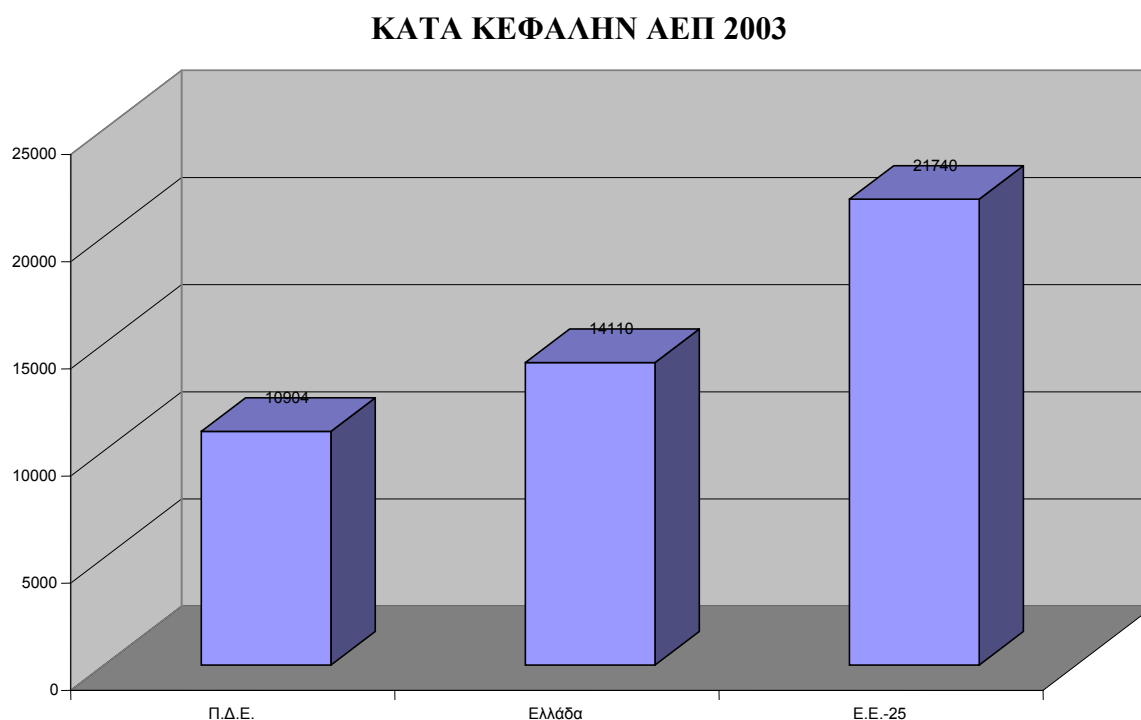
Αξίζει να σημειωθεί ότι η ΠΔΕ αναπτύχθηκε με ρυθμούς (μεταβολή ΑΕΠ) υψηλότερους της ΕΕ-25 για την περίοδο 2000-2003. Μέχρι, το 2000 ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεγέθυνσης της Περιφέρειας ήταν μικρότερος του μέσου ευρωπαϊκού ρυθμού. Αντίθετα, την περίοδο 2000-2003, ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ σε ΜΑΔ ήταν 7,4% για την Περιφέρεια, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος ετήσιος ρυθμός ήταν περίπου 3%.

2.4.2 Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ

Ένας άλλος βασικός δείκτης του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας μιας περιοχής είναι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αποτελεί ένα μέγεθος που μετρά το βιοτικό επίπεδο μιας περιοχής. Για το 2003 το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της ΠΔΕ ανέρχεται στις 10.904 Ευρώ και υστερεί σε σχέση με το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας το οποίο εκτιμάται στις 14.110 Ευρώ. Με άλλα λόγια, το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Περιφέρειας αντιστοιχεί στο 77,3% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας για την ίδια χρονική περίοδο. Επιπλέον, το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της

ΠΔΕ αντιστοιχεί στο 61% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης των 25. Συγκριτικά με το 2000 η ΠΔΕ παρουσιάζει ενισχυμένο κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά 7.5 ποσοστιαίες μονάδες επί του μέσου ευρωπαϊκού κατά κεφαλήν ΑΕΠ των 25 (ΕΕ25=100).

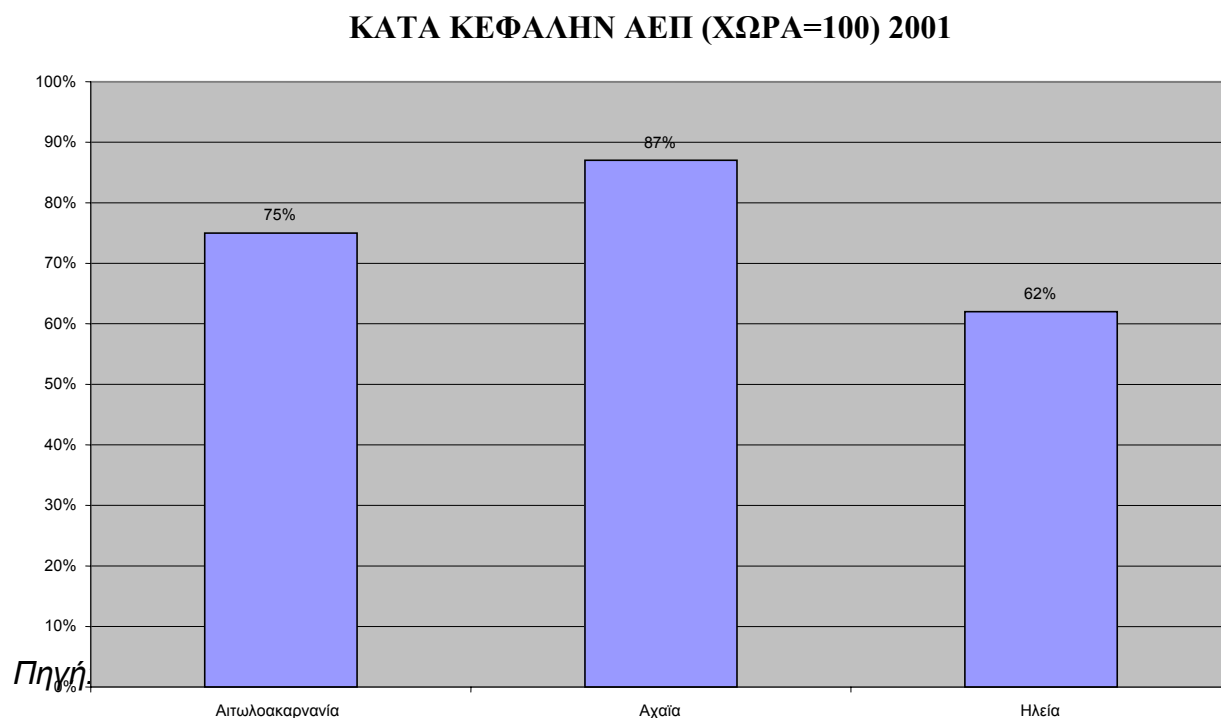
Γράφημα 2.7



Πηγή: ΕΣΥΕ

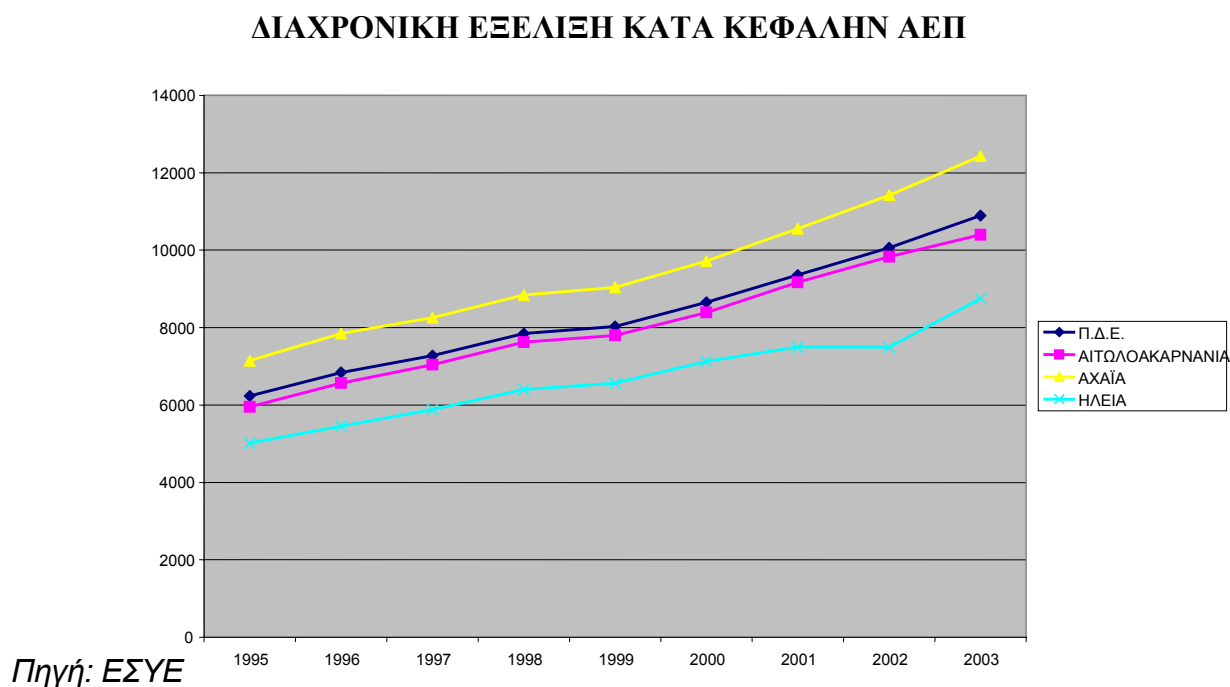
Ενδοπεριφερειακά, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία για το 2001 υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ παρουσιάζει ο Νομός Αχαΐας, φτάνοντας στο 87% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας, ακολουθεί ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας όπου το αντίστοιχο ποσοστό ανέρχεται στο 75% και τέλος υστερεί πιο πολύ ο Νομός Ηλείας του οποίου το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ αντιστοιχεί στο 62% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας.

Γράφημα 2.8



Διαχρονικά, σε ετήσια βάση από το 1995 έως το 2003, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αυξάνεται συνεχώς τόσο για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας συνολικά, όσο και για καθένα από τους νομούς της, δηλ. την Αχαΐα, την Αιτωλοακαρνανία και την Ηλεία.

Γράφημα 2.9

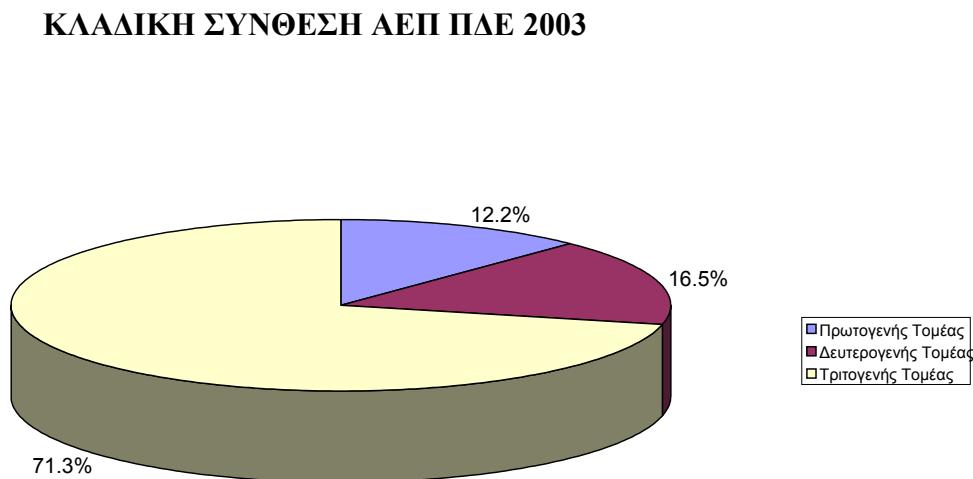


2.4.3 Κλαδική σύνθεση ΑΕΠ

Μια ακόμη βασική παράμετρος για την περιγραφή και ανάλυση του παραγωγικού συστήματος μιας περιοχής, είναι η κλαδική σύνθεση της παραγωγής. Η ανάλυση της τομεακής σύνθεσης της παραγωγής αναδεικνύει τους πιο αναπτυγμένους και δυναμικούς τομείς παραγωγής μιας περιοχής, με την έννοια ότι οι τομείς αυτοί συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος της οικονομικής δραστηριότητας και παράγουν το μεγαλύτερο μέρος του προϊόντος της συγκεκριμένης περιοχής.

Στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αναδεικνύεται μια σαφής κυριαρχία του τριτογενή τομέα. Πιο συγκεκριμένα, στον πρωτογενή τομέα παράγεται το 12,2%, στον δευτερογενή το 16,5% και στον τριτογενή τομέα το 71,3% του περιφερειακού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος.

Γράφημα 2.10



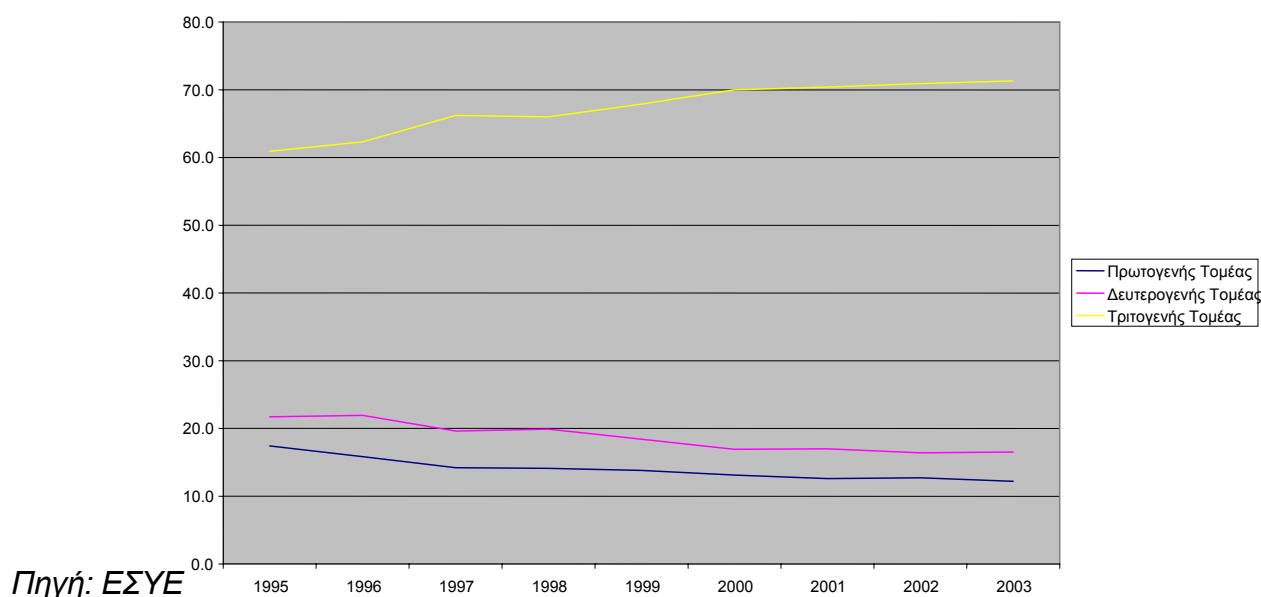
Πηγή: ΕΣΥΕ

Κατά την διάρκεια της χρονικής περιόδου 1996-2003 παρατηρείται μια στροφή της περιφερειακής οικονομίας προς τον τριτογενή τομέα, αφού αυξάνεται η συμμετοχή του τομέα αυτού στο συνολικό περιφερειακό ΑΕΠ με κάμψη του πρωτογενή τομέα

και μικρή μείωση του μεριδίου του δευτερογενή τομέα, όπως δείχνει το ακόλουθο διάγραμμα.

Γράφημα 2.11

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΛΑΔΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΑΕΠ



2.4.4 Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ)

Στο ΑΕΠ συμπεριλαμβάνεται μόνο η αξία των τελικών αγαθών σε αντίθεση με τον δείκτη ΑΠΑ ο οποίος λαμβάνει υπόψη του την αξία των ενδιάμεσων αγαθών που συμμετέχουν στην παραγωγική διαδικασία. Η ΠΔΕ παράγει το 5,1% της συνολικής Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ) της χώρας. Επιπλέον, η Περιφέρεια συμμετέχει στην συνολική ΑΠΑ του τριτογενή τομέα της χώρας με 5,1% και παράγει το 3,9% της συνολικής ΑΠΑ του δευτερογενή τομέα στο σύνολο της χώρας.

Η ανάλυση των στοιχείων (2003) όσον αφορά την ποσοστιαία κατανομή της ΑΠΑ ανά οικονομική δραστηριότητα αναδεικνύει μία σαφέστατη κυριαρχία του τριτογενή τομέα στην ΠΔΕ αλλά και στους τρεις νομούς της ξεχωριστά, καθώς ο τομέας αυτός παράγει με διαφορά πολλών ποσοστιαίων μονάδων το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής ΑΠΑ σε σύγκριση με τους άλλους δύο τομείς.

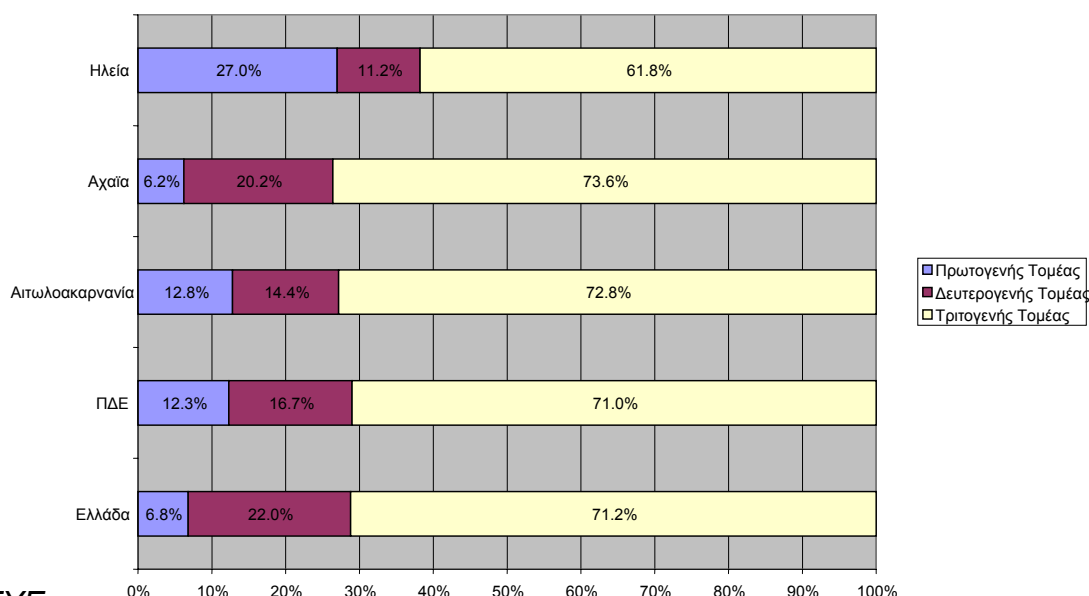
Πιο συγκεκριμένα, ο τριτογενής τομέας συμμετέχει στην ΑΠΑ σε εθνικό (Ελλάδα), περιφερειακό (Δυτική Ελλάδα) και σε επίπεδο νομών (Αιτωλοακαρνανία και Αχαΐα) με σχεδόν όμοια ποσοστά τα οποία κυμαίνονται από 71% (Δυτική Ελλάδα) έως 73,6% (Αχαΐα). Εξάιρεση αποτελεί ο Νομός Ηλείας, όπου το συγκεκριμένο ποσοστό υστερεί κατά δέκα ποσοστιαίες μονάδες (61,8%), λόγω του έντονου αγροτικού χαρακτήρα του Νομού.

Επιπρόσθετα, ο δευτερογενής τομέας παράγει το 22% της ΑΠΑ σε εθνικό επίπεδο, με την Περιφέρεια και τους Νομούς να παρουσιάζουν μικρότερα ποσοστά συμμετοχής. Ειδικότερα, ο δευτερογενής τομέας της Περιφέρειας παράγει το 16,7% της συνολικής ΑΠΑ της ΠΔΕ, ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά για Αιτωλοακαρνανία, Αχαΐα και Ηλεία είναι 14,4%, 20,2% και 11,2%.

Στο σύνολο της χώρας ο πρωτογενής τομέας παράγει το 6,8% της ΑΠΑ, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό της ΑΠΑ για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας υπολογίζεται στο 12,3%. Σε τοπικό επίπεδο ο πρωτογενής τομέας παράγει το 27% της ΑΠΑ του Νομού Ηλείας, ενώ τα ποσοστά που αντιστοιχούν στους νομούς Αιτωλοακαρνανίας και Αχαΐας ανέρχονται στο 12,8% και 6,2%.

Γράφημα 2.12

% ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΠΑ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ 2003



Πηγή: ΕΣΥΕ

2.5 Αγορά Εργασίας

Η Ελληνική οικονομία παρόλο που για μια μακρά περίοδο έχει επιτύχει ισχυρή οικονομική μεγέθυνση, παρουσιάζει ασθενείς επιδόσεις στην απασχόληση και την ανεργία σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση των 25. Έτσι, η αγορά εργασίας στην Ελλάδα και στις περισσότερες Περιφέρειές της χαρακτηρίζεται από χαμηλούς ρυθμούς αύξησης της απασχόλησης, διατήρηση της ανεργίας σε υψηλά επίπεδα, υψηλή ανεργία στις γυναίκες και στους νέους και υψηλά ποσοστά μακροχρόνιας ανεργίας.

2.5.1 Εργατικό Δυναμικό

Δεδομένου ότι το μέγεθος του εργατικού δυναμικού μιας περιοχής και η διαχρονική του μεταβολή επηρεάζονται τόσο από το μέγεθος και τη μεταβολή του συνολικού πληθυσμού της περιοχής, όσο και από το βαθμό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού στον πληθυσμό και τη διαχρονική μεταβολή αυτής της συμμετοχής, κρίνεται σκόπιμη μια ανάλυση του συγκεκριμένου μεγέθους.

Το εργατικό δυναμικό που καταγράφεται το 2006 ανέρχεται σε 297.486 άτομα, ενώ οι απασχολούμενοι είναι 269.664. Η μείωση του εργατικού δυναμικού το 2006 και η αύξηση του πληθυσμού οδήγησε σε αύξηση του μη-ενεργού πληθυσμού κατά 9.469 άτομα. Ο αριθμός των απασχολούμενων στην ΠΔΕ από την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας το 2004 έως το 2006 παρουσίασε μία αύξηση της τάξης του 3,2% δημιουργώντας έτσι 8.386 νέες θέσεις απασχόλησης.

Πίνακας 2.3

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ				
Έτη	Εργατικό Δυναμικό	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	Μη Ενεργός Πληθυσμός
2000	299.462	267.686	31.776	280.496
2001	288.161	258.479	29.682	296.259
2002	294.061	262.334	31.727	296.284
2003	299.578	271.231	28.347	295.441
2004	297.303	261.278	36.026	300.538
2005	302.487	269.306	33.181	298.008
2006	297.486	269.664	27.823	307.477

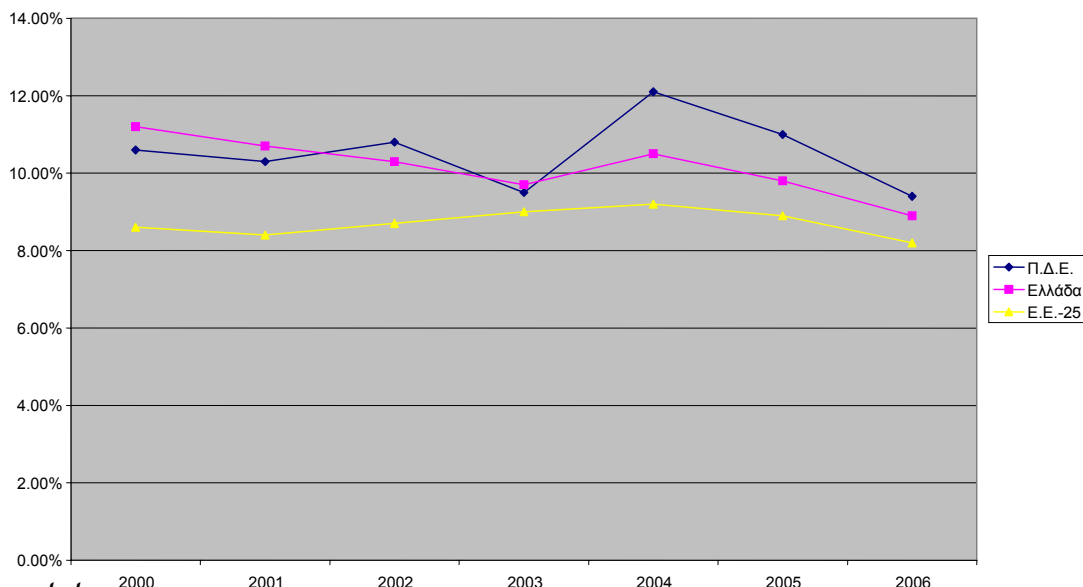
Πηγή:ΕΣΥΕ

2.5.2 Ανεργία

Η ανεργία αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κοινωνικο-οικονομικά μεγέθη που εκτιμά τον βαθμό κοινωνικής συνοχής μιας περιοχής. Το ποσοστό ανεργίας όπως διαμορφώθηκε το 2006 στην ΠΔΕ είναι ίσο με 9,4%, ποσοστό που αντιστοιχεί στο έκτο υψηλότερο σε περιφερειακό επίπεδο στην Ελλάδα και το οποίο είναι μεγαλύτερο από το 8,9% που αντιστοιχεί στο μέσο όρο της χώρας και το 8,2% που αντιστοιχεί στο μέσο όρο της ΕΕ-25. Η συνολική εικόνα που διαμορφώθηκε ως προς την ανεργία της ΠΔΕ χαρακτηρίζεται σαφώς βελτιωμένη σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της ΕΣΥΕ μετά από την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας (μέσα 2004). Και τούτο διότι από το 12,1% που βρισκόταν το 2004, τα δύο επόμενα έτη καταγράφεται σημαντική μείωση του ποσοστού στο 11% και το 2006 μειώθηκε ακόμα περισσότερο η ανεργία φτάνοντας στο 9,4%.

Γράφημα 2.13

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΕΡΓΙΑΣ



Πηγή: Eurostat

Σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση των 25, θα πρέπει καταρχήν να αναφερθεί ότι τα επίπεδα ανεργίας της ΠΔΕ ξεπερνούν τα αντίστοιχα της ΕΕ-25 καθ' όλη την χρονική περίοδο 2000-2006. Μία τάση σύγκλισης του ποσοστού ανεργίας της ΠΔΕ με τον μέσο όρο της ΕΕ-25 παρατηρείται για τα έτη 2003 και 2006. Πιο συγκεκριμένα η ανεργία της ΠΔΕ ανέρχεται στο 9,5% για το 2003 και στο 9,4% το 2006, δηλαδή πολύ κοντά με την μέση ανεργία της ΕΕ-25 η οποία είναι ίση με 9% για το 2003 και 8,2% για το 2006.

Επιπλέον, κατά την περίοδο κατασκευής του έργου της γέφυρας έχουν καταγραφεί στα περισσότερα έτη για την ΠΔΕ χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας σε σχέση με τα μέσα επίπεδα της χώρας. Ειδικότερα, για τα έτη 2000, 2001 2003 η ΠΔΕ παρουσιάζει ποσοστά 10,6%, 10,3% και 9,5% αντίστοιχα, ενώ τα αντίστοιχα εθνικά ποσοστά είναι 11,2%, 10,7% και 9,7%. Όμως, μετά το 2004 η συγκριτική αυτή εικόνα αλλάζει κατεύθυνση, αφού τα ποσοστά ανεργίας της ΠΔΕ είναι υψηλότερα από τα μέσα ποσοστά της χώρας.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονίσουμε ότι ο Νομός με την μεγαλύτερη ανεργία στην ΠΔΕ είναι ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας με 15,4%, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία σε επίπεδο νομών (2004).

Η ανεργία ως διαρθρωτικό πρόβλημα είναι πιο έντονη σε συγκεκριμένες κατηγορίες του εργατικού δυναμικού με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Από την εξέταση των εξελίξεων στην ανεργία το 2004 διαπιστώνονται τα εξής: Τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας εντοπίζονται κυρίως στις γυναίκες και στους νέους ηλικίας 15-24 ετών, με την ΠΔΕ να παρουσιάζει επιδόσεις χαμηλότερες από τις μέσες επιδόσεις της χώρας και της ΕΕ-25. Ειδικότερα, η ανεργία που πλήττει τις γυναίκες στην ΠΔΕ είναι 21% ενώ για την ίδια ομάδα πληθυσμού η μέση ανεργία στην χώρα είναι 16,2% για το 2004. Επίσης, η ΠΔΕ υστερεί έναντι της χώρας ως προς την ανεργία των νέων 3,3 ποσοστιαίες μονάδες (30,2% και 26,9% αντίστοιχα).

Η υστέρηση της ΠΔΕ γίνεται εντονότερη σε σχέση με τις ευρωπαϊκές επιδόσεις ανεργίας και για τις 2 προαναφερόμενες κατηγορίες πληθυσμού. Συγκεκριμένα, το μέσο ευρωπαϊκό ποσοστό ανεργίας των γυναικών είναι 10,1% και των νέων 18,5%. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην ΠΔΕ το 61,6% των ανέργων πλήττονται από μακροχρόνια ανεργία(> των 12 μηνών), όταν το αντίστοιχα ποσοστό στην Ελλάδα είναι 56,5% και στην ΕΕ-25 44,5% (Eurostat, 2004).

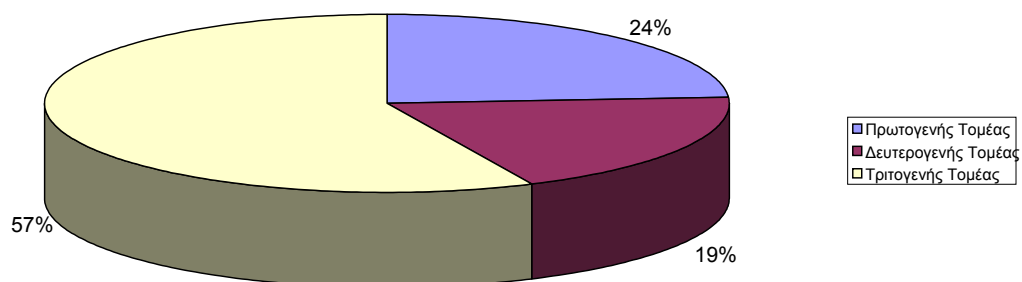
2.5.3 Κλαδική Σύνθεση Απασχόλησης

Όσον αφορά την κλαδική σύνθεση της απασχόλησης, η ΠΔΕ παρουσιάζει διαφορετική κατανομή σε σχέση με αυτήν της χώρας. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι ο πρωτογενής τομέας αποτελεί τον δεύτερο σημαντικότερο τομέα απασχόλησης μετά τον τριτογενή στην ΠΔΕ, πράγμα που δεν ισχύει για το σύνολο της χώρας. Συγκεκριμένα, το 57% των απασχολούμενων το 2004 στην ΠΔΕ απορροφάται από τον τριτογενή τομέα (εθνικός μέσος όρος 65%), γεγονός που επιβεβαιώνει την κυριαρχία του τομέα υπηρεσιών στην περιφέρεια και αναδεικνύει τη σημασία του για την προσφορά θέσεων εργασίας σε μια περιοχή με ιδιαίτερες αναπτυξιακές συνθήκες και προβλήματα που επέφερε σε μεγάλο βαθμό η κρίση αποβιομηχάνισης που αντιμετώπισε η περιφέρεια και ειδικότερα ο Νομός Αχαΐας την δεκαετία του '90. Το 19% των απασχολούμενων εργάζεται

στο δευτερογενή τομέα (εθνικός μέσος όρος 22,4%) και το 24% στον πρωτογενή τομέα (εθνικός μέσος όρος 12,6%).

Γράφημα 3.14

ΚΛΑΔΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΠΔΕ 2004



Πηγή: ΕΣΥΕ

Την περίοδο 2002-2004, παρατηρείται σημαντική μείωση των απασχολούμενων της ΠΔΕ στον πρωτογενή τομέα κατά 8 ποσοστιαίες μονάδες, σε αντίθεση με τον τριτογενή τομέα όπου η απασχόληση αυξήθηκε κατά 7 ποσοστιαίες μονάδες, ενισχύοντας την στροφή της Περιφέρειας προς τον τομέα των υπηρεσιών. Το επίπεδο απασχόλησης στον δευτερογενή τομέα παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητο για την ίδια περίοδο.

2.6 Εξέλιξη της Επιχειρηματικότητας

Πέρα από την προηγηθείσα, στο παρόν κεφάλαιο, στατιστική ανάλυση των διαφόρων αναπτυξιακών μεγεθών της περιφέρειας, κρίνεται συμπληρωματικά σκόπιμη και η διερεύνηση της **επιχειρηματικότητας** στην περιοχή, τόσο με στοιχεία από παρόμοιες έρευνες έγκυρων φορέων (IOBE), όσο και με δική μας επιτόπια έρευνα πεδίου στις πόλεις της Πάτρας, της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου. Από το συνδυασμό αυτών των διερευνήσεων, καθώς και εκείνων των υπόλοιπων επιτόπιων ερευνών που διεξήχθησαν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, επιδιώκεται η συνθετική προσέγγιση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της περιφέρειας, τόσο ανεξάρτητα, όσο και σε σχέση με τις σχετικές επιδράσεις της Γέφυρας στον τομέα αυτό.

2.6.1 Εννοιολογικό περιεχόμενο και έρευνα

Την τελευταία πενταετία η Ελλάδα συμμετέχει μέσω του IOBE στο διεθνές ερευνητικό πρόγραμμα μέτρησης της επιχειρηματικότητας γνωστό ως Παγκόσμιο Παρατηρητήριο Επιχειρηματικότητας (Global Entrepreneurship Monitor, GEM). Το GEM αποτελεί το μοναδικό ερευνητικό πρόγραμμα παγκοσμίως, που μελετά την επιχειρηματικότητα διαχρονικά και συγκριτικά μεταξύ χωρών. Το GEM ορίζει την επιχειρηματικότητα ως: «κάθε προσπάθεια για δημιουργία νέας επιχείρησης ή νέας δραστηριότητας, όπως το ελεύθερο επάγγελμα, η δημιουργία ενός νέου οργανισμού ή η επέκταση ήδη υπάρχουσας επιχείρησης, που γίνεται από έναν ιδιώτη, από ομάδες ιδιωτών ή από επιχειρήσεις που ήδη λειτουργούν».

Η ένταση της επιχειρηματικότητας σε μια περιοχή αντανakλά τις προσδοκίες σχετικά με νέες παραγωγικές διαδικασίες και ανταγωνιστικούς κλάδους, την εσωτερική πολιτική ανταγωνισμού και βεβαίως τις διαρθρωτικές αλλαγές στην οικονομία συνολικά, αλλά και στον επιχειρηματικό τομέα, σε εθνικό και κλαδικό επίπεδο. Η δημιουργία νέων επιχειρήσεων ενισχύει τον ανταγωνισμό, επιδρά στην ανάπτυξη της καινοτομίας προϊόντων και παραγωγικών διαδικασιών, και κατ' επέκταση στη βελτίωση των καταναλωτικών τιμών, στην ενίσχυση της ποιότητας των προϊόντων, στη δημιουργία απασχόλησης και στην περιφερειακή σύγκλιση σε εθνικό επίπεδο. Σημαντικό βέβαια, εκτός από το αριθμητικό επίπεδο του πληθυσμού των νέων επιχειρήσεων, είναι να λαμβάνεται υπόψη και η ποιότητα αυτών, η οποία μπορεί να εξαρτάται από διάφορους παράγοντες.

Το επίπεδο επιχειρηματικότητας αρχικών σταδίων (Early-Stage Entrepreneurial activity) αποτελεί τον βασικό δείκτη που εξάγεται στο πλαίσιο των ερευνών του GEM. Ο συγκεκριμένος δείκτης αποτυπώνει το επίπεδο της νέας επιχειρηματικότητας που εκδηλώνεται σε μια περιοχή και συνθέτει δύο κατηγορίες ατόμων:

- i. Τους επίδοξους επιχειρηματίες, στους οποίους περιλαμβάνονται τα άτομα ηλικίας 18-64 ετών που κατά τους τελευταίους 12 μήνες είχαν ξεκινήσει κάποιες προκαταρτικές ενέργειες στην κατεύθυνση έναρξης ενός νέου εγχειρήματος στο οποίο (θα) είναι ιδιοκτήτες, είτε αποκλειστικοί, είτε σε συνεργασία με κάποιον «συνέταιρο». Οι ενέργειες

αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν τη συγκέντρωση κεφαλαίου, την αναζήτηση χώρων εγκατάστασης και εξοπλισμού, τη σύνταξη ενός επιχειρηματικού σχεδίου για αναζήτηση χρηματοδότη, ή άλλες σχετικές ενέργειες. Στην ίδια κατηγορία περιλαμβάνονται ωστόσο και τα άτομα που έχουν ξεκινήσει τη λειτουργία της επιχείρησής τους, πληρώνουν ενδεχομένως μισθούς και έχουν ήδη πραγματοποιήσει κάποιον κύκλο εργασιών από αυτή τη δραστηριότητα, όχι όμως για διάστημα μεγαλύτερο των τελευταίων τριών μηνών. Επιπροσθέτως, αυτή η ενέργεια ενδεχομένως να εντάσσεται στην υπάρχουσα εργασία του ατόμου και να πραγματοποιείται για λογαριασμό του εργοδότη, με τη συμμετοχή του ερωτώμενου να αφορά έτσι σε έναν διοικητικό / διευθυντικό ρόλο και όχι απαραίτητα ιδιοκτησία.

- ii. Τους νέους επιχειρηματίες, στους οποίους περιλαμβάνονται τα άτομα ηλικίας 18-64 ετών που είναι ιδιοκτήτες ή διευθύνουν ένα νέο εγχείρημα για το οποίο πληρώνουν ήδη μισθούς και έχουν καταγράψει έναν κύκλο εργασιών για τουλάχιστον τρεις, αλλά όχι περισσότερους από 42 μήνες.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας του IOBE στο πλαίσιο του GEM, στην Ελλάδα κατά το 2006 το 7,9% του πληθυσμού ηλικίας 18-64 ετών βρισκόταν στα αρχικά στάδια έναρξης επιχειρηματικής δραστηριότητας (συμπεριλαμβανομένης της αυταπασχόλησης). Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε την αυξητική πορεία που καταγράφει αυτός ο δείκτης επιχειρηματικότητας, όπου το 2005 ανήλθε στο 6,5%, ενώ το 2004 το αντίστοιχο ποσοστό βρισκόταν στο 5,8%. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι περίπου ένας στους πέντε επιχειρηματίες αρχικών σταδίων που εντοπίστηκαν είναι νέος επιχειρηματίας, εντάσσεται δηλαδή στη δεύτερη κατηγορία που περιλαμβάνεται στην επιχειρηματικότητα.

Σε επίπεδο περιφέρειας η Δυτική Ελλάδα εμφανίζει το υψηλότερο ποσοστό επιχειρηματικότητας αρχικών σταδίων για το 2006. Συγκεκριμένα, το 15,1% του πληθυσμού ηλικίας 18-64 ετών της ΠΔΕ ήταν επίδοξος / νέος επιχειρηματίας. Όλες οι υπόλοιπες περιφέρειες εκτός των Ιόνιων Νήσων παρουσιάζουν πολύ χαμηλότερες επιδόσεις (μικρότερες του 10%). Ο μέσος όρος του ίδιου δείκτη για

τα έτη 2004-2005 φέρνει πάλι την ΠΔΕ στην πρώτη θέση σε σχέση με τις άλλες περιφέρειες της χώρας με 9,4%, φανερώνοντας παράλληλα σημαντικότητα αύξηση για το 2006. Συνεπώς, τα στοιχεία αυτά αποτυπώνουν ότι η ΠΔΕ διακρίνεται διαχρονικά για την υψηλή επιχειρηματικότητα αρχικών σταδίων. Επιπρόσθετα, η παρούσα μελέτη προσπάθησε να καταγράψει, όπως θα δούμε παρακάτω, κατά πόσο αυτό το ευνοϊκό επιχειρηματικό κλίμα της περιοχής τα τελευταία χρόνια συνδέεται με την παρουσία και τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

Πίνακας 2.4

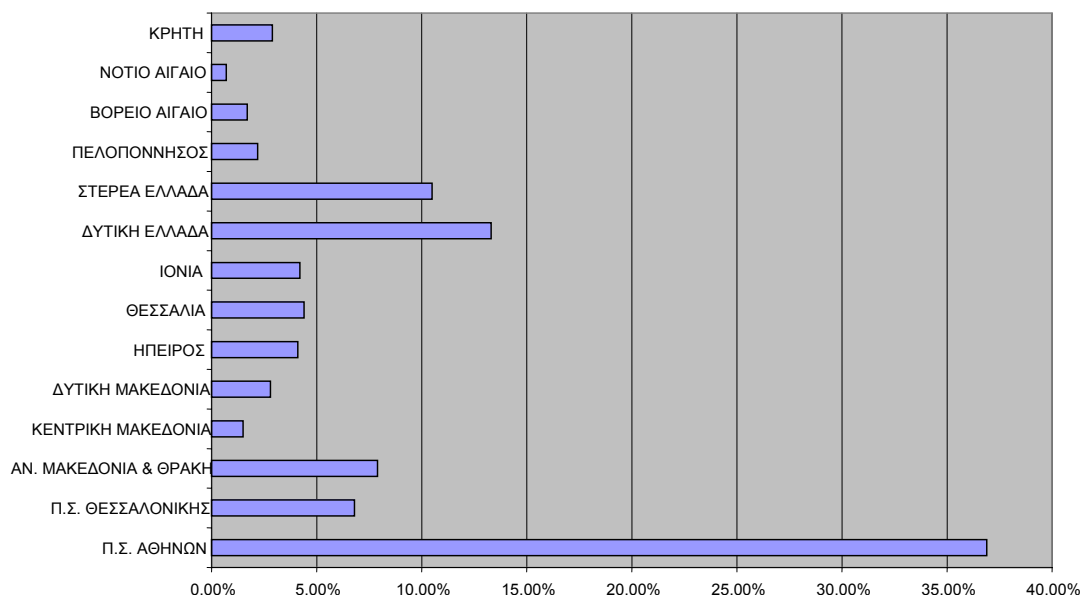
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΡΧΙΚΩΝ ΣΤΑΔΙΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	2006	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 2004-2005
Π.Σ. ΑΘΗΝΩΝ	8,4%	6,7%
Π.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	7,6%	8,4%
ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	9,9%	6,5%
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	2,0%	5,3%
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	8,1%	4,9%
ΗΠΕΙΡΟΣ	8,8%	5,7%
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	6,7%	7,3%
ΙΟΝΙΑ	15,0%	8,3%
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	15,1%	9,4%
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	8,8%	3,7%
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	2,9%	5,6%
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	8,4%	6,9%
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	1,8%	7,7%
ΚΡΗΤΗ	4,7%	6,0%

Πηγή: IOBE

Αναφορικά με την ποσοστιαία σύνθεση των εγχειρημάτων επιχειρηματικότητας αρχικών σταδίων ανά περιφέρεια στο σύνολο της χώρας, η ΠΔΕ παρουσιάζει μεγάλη - συγκριτικά με τις άλλες περιφέρειες - συμμετοχή για το 2006. Συγκεκριμένα, η Περιφέρεια συγκεντρώνει το 13,3% των νέων εγχειρημάτων, κατατασσόμενη πίσω μόνο από το Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών (36,9%).

Γράφημα 2.15

% ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜ/ΤΑΣ ΑΡΧ. ΣΤΑΔΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 2006



Πηγή: IOBE

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονισθεί το γεγονός ότι στο πλαίσιο του GEM δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σε επίπεδο δήμων για την ΠΔΕ. Επιπλέον, η μεθοδολογία της παρούσας μελέτης για την επιχειρηματικότητα στηρίχθηκε στην έρευνα πεδίου που διενεργήθηκε, ακολουθώντας σε γενικές γραμμές τα βασικά βήματα του GEM. Με άλλα λόγια, η κατασκευή των ερωτήσεων και η εξαγωγή δεικτών και συμπερασμάτων από τα ερωτηματολόγια επιχειρηματικότητας συμβαδίζει με την μεθοδολογία των ειδικών σε θέματα επιχειρηματικότητας παγκοσμίως (GEM).

Η ευνοική παραπάνω εξέλιξη στην επιχειρηματικότητα της περιοχής προκύπτει ειδικότερα στο νομό Αχαΐας, όπου παρατηρείται την τελευταία τριετία (2005-2007) μία σαφής ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, όπως αυτή εκφράζεται από την δημιουργία νέων επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, οι εγγραφές νέων επιχειρήσεων παρουσίασαν μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 16,85% την περίοδο 2005-2007. Παράλληλα, οι διαγραφές (αποχώρηση, διακοπή λειτουργίας) των

επιχειρήσεων στην Αχαΐα αυξήθηκαν σε ετήσια βάση το 2006 κατά 13,2%, ενώ το 2007 μειώθηκαν σημαντικά κατά 21% περίπου. Ο συνδυασμός αυτών των στοιχείων του Επιμελητηρίου Αχαΐας αναδεικνύει μία σημαντική τάση βελτίωσης του επιχειρηματικού περιβάλλοντος στην περιοχή.

Πίνακας 2.5

ΕΓΓΡΑΦΕΣ-ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ

Έτη	Εγγραφές Επιχειρήσεων	Διαγραφές Επιχειρήσεων
2005	1450	1192
2006	1632	1350
2007	1980	1056

Πηγή: Μητρώο Επιμελητηρίου Αχαΐας

Στη συνέχεια ακολουθούν οι τρεις έρευνες πεδίου για την επιχειρηματικότητα στην Πάτρα, τη Ναύπακτο και το Μεσολόγγι.

Ειδικότερα, η έρευνα πεδίου για την επιχειρηματικότητα στις τρεις αυτές πόλεις πραγματοποιήθηκε με την μορφή συνεντεύξεων σε τυχαία αντιπροσωπευτικά δείγματα ενηλίκων ηλικίας 18-64 ετών. Τα μεγέθη των δειγμάτων για τους τρεις βασικούς πόλους της ΠΔΕ έχουν ως εξής: 225 άτομα στην Πάτρα, 209 άτομα στη Ναύπακτο και 128 άτομα στο Μεσολόγγι.

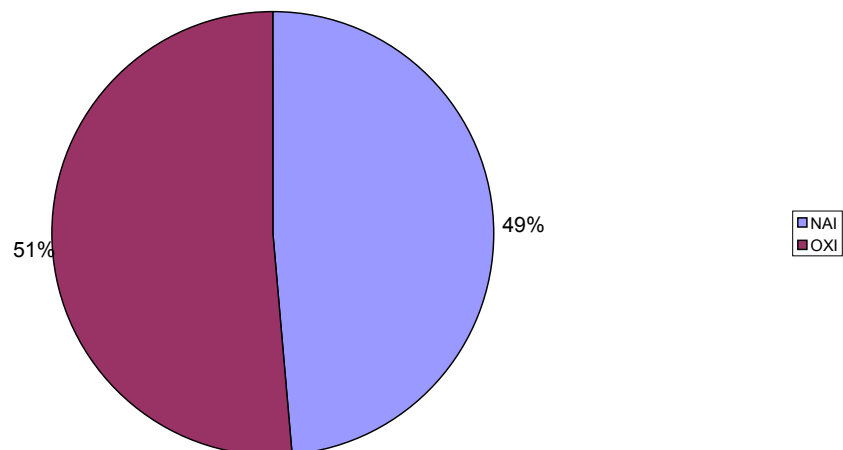
2.6.2 Έρευνα Πεδίου Επιχειρηματικότητας: Ιδιώτες Πάτρα

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ερωτήσεων που σχετίζονται με τους παράγοντες που ενδεχομένως επιδρούν στην εκδήλωση νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας στην περιοχή της Πάτρας μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας (Αύγουστος 2004) με βάση τις απόψεις των ερωτηθέντων. Αναλυτικότερα:

Στην ερώτηση αν γνωρίζουν προσωπικά κάποιον, ο οποίος έχει ξεκινήσει μια επιχείρηση στην Πάτρα μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έως και σήμερα, το 49% των ερωτηθέντων απάντησε θετικά. Η ερώτηση αυτή προσπαθεί να εκτιμήσει το τμήμα του πληθυσμού στην περιοχή που «έχει παραστάσεις» από επιχειρηματικές δραστηριότητες στον κοινωνικό του

περίγυρο. Δηλαδή, διαθέτει κάποια μορφής εξοικείωσης με πρότυπα επιχειρηματικής δραστηριοποίησης που μπορούν να λειτουργήσουν ενδεχομένως ως κίνητρο να συμπεριφερθούν αναλόγως.

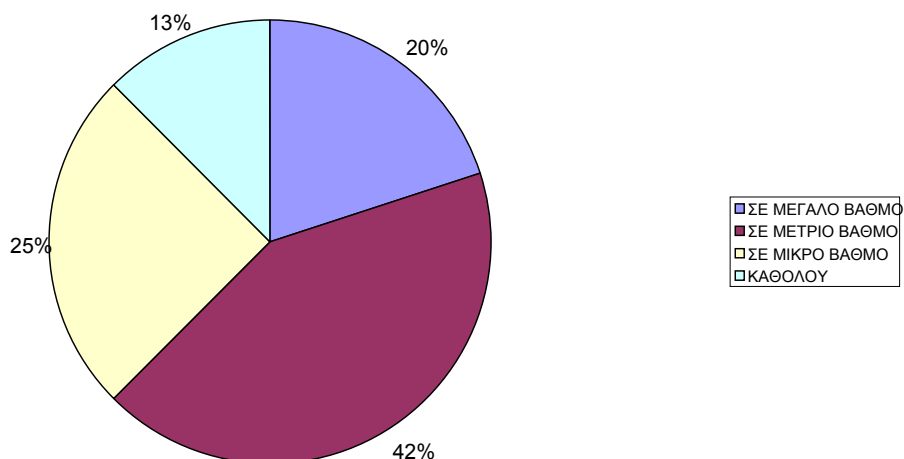
ΕΡΩΤΗΣΗ 1



Στην ερώτηση 2 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των απαντήσεων που σχετίζονται με τις επιδράσεις της Γέφυρας στις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Πάτρας γενικά.

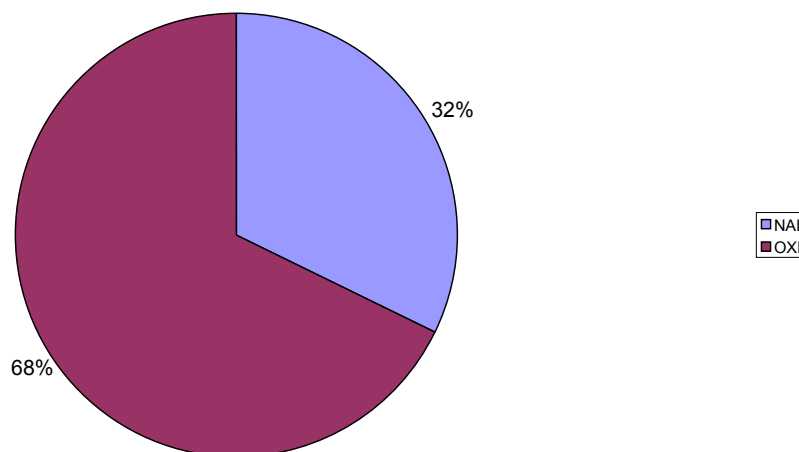
Συγκεκριμένα στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό στο να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή τους η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 42% απάντησαν σε μέτριο βαθμό. Οι απαντήσεις, που δηλώνουν μικρή επίδραση της Γέφυρας στην νέα επιχειρηματική δραστηριότητα, αντιπροσωπεύουν το 25% των απαντήσεων, ενώ η μεγάλη επίδραση αντιστοιχεί στο 20%. Μόλις το 13% θεωρεί ότι δεν επηρέασε καθόλου η Γέφυρα στο να ξεκινήσουν την λειτουργία τους νέες επιχειρήσεις στην Πάτρα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2



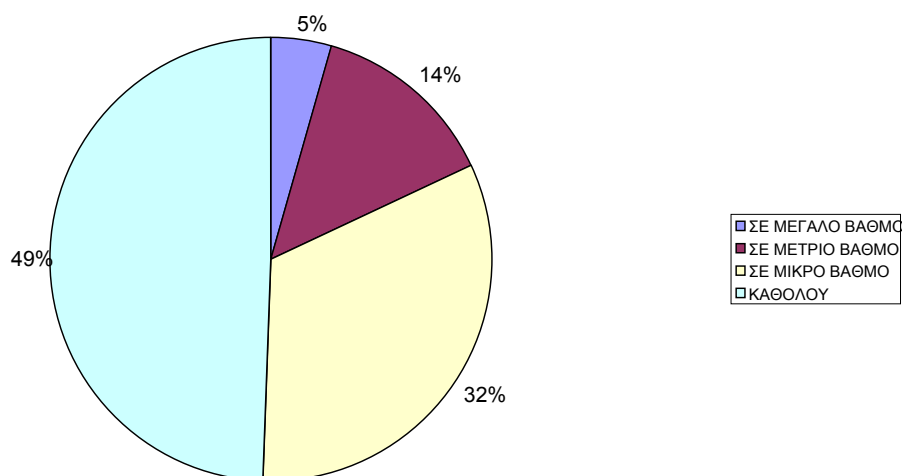
Η επόμενη ερώτηση που τέθηκε στους ερωτώμενους είναι αν γνωρίζουν προσωπικά κάποιον, ο οποίος διέκοψε την επιχειρηματική του δραστηριότητα στην Πάτρα μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έως και σήμερα. Η ερώτηση αυτή προσπαθεί να εκτιμήσει το τμήμα του πληθυσμού στην περιοχή που «έχει παραστάσεις» από κλείσιμο επιχειρήσεων στον κοινωνικό του περίγυρο. Δηλαδή, έχει εικόνες από επιχειρηματικές αποτυχίες που ενδεχομένως μπορούν να λειτουργήσουν ως αντικίνητρο για την επιχειρηματική του δραστηριοποίηση. Η μεγάλη πλειοψηφία (68%) των ερωτηθέντων απάντησε αρνητικά, γεγονός που δηλώνει ότι δεν υπάρχουν σημαντικά αντικίνητρα στην Πάτρα ως προς την επιχειρηματική δραστηριότητα που να οφείλονται στην διάχυση αρνητικού επιχειρηματικού κλίματος (έξοδος επιχειρήσεων).

ΕΡΩΤΗΣΗ 3



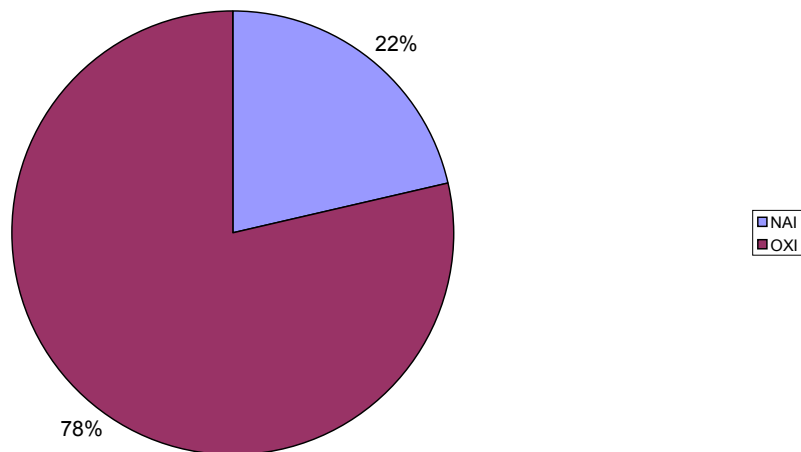
Με την ερώτηση 4 κρίνεται απαραίτητο να αποτυπωθεί η άποψη των ερωτώμενων όσον αφορά το ρόλο που αυτοί αποδίδουν στην λειτουργία της Γέφυρας σχετικά με τυχόν κλείσιμο επιχειρήσεων στην περιοχή τους (Πάτρα), λόγω αύξησης της έντασης του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που εδράζονται στις περιοχές που συνδέει η Γέφυρα. Η μεγάλη πλειοψηφία (49%) των ερωτώμενων πιστεύει ότι η διακοπή λειτουργίας κάποιων επιχειρήσεων δεν σχετίζεται καθόλου με την Γέφυρα. Οι απαντήσεις, που δηλώνουν μικρή επίδραση της Γέφυρας στην «έξοδο» επιχειρήσεων, αντιπροσωπεύουν το 32% των απαντήσεων, ενώ η μέτρια επίδραση αντιστοιχεί στο 14%. Μόλις το 5% θεωρεί ότι η Γέφυρα επηρέασε σημαντικά στο να διακόψουν την δραστηριότητα τους επιχειρήσεις στην Πάτρα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4



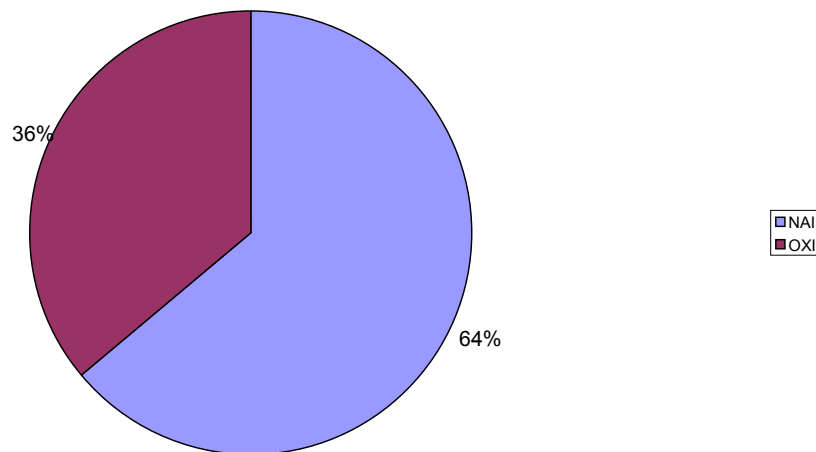
Σε ότι αφορά την εκτίμηση της επιχειρηματικής συγκυρίας – την οποία αποτυπώνει η ερώτηση 5 - μόνο ένα μικρό ποσοστό της τάξης του 22% θεωρεί ότι θα υπάρξουν καλές ευκαιρίες για έναρξη επιχειρηματικής δραστηριότητας στην περιοχή της Πάτρας το επόμενο εξάμηνο, οι οποίες και θα δικαιολογούσαν μία πιθανή ενεργοποίηση περισσότερων ατόμων προς εκμετάλλευσή τους.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5



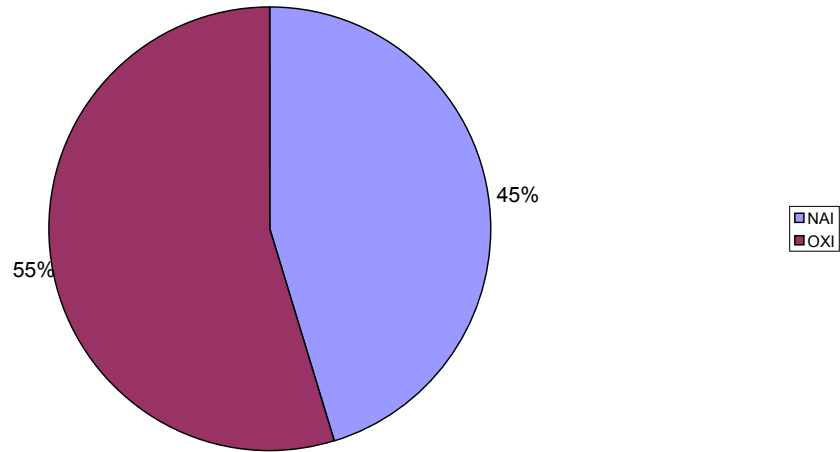
Στην ερώτηση αν θεωρούν ότι διαθέτουν τις γνώσεις, την ικανότητα και την εμπειρία για να ξεκινήσουν μία νέα επιχείρηση το δείγμα των κατοίκων της Πάτρας εμφανίζει πολύ υψηλό επίπεδο αυτοπεποίθησης με ποσοστό 64%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6



Στην ερώτηση εάν ο φόβος της αποτυχίας θα τους απέτρεπε να ξεκινήσουν μια επιχείρηση, οι ερωτηθέντες στην Πάτρα απάντησαν θετικά με ποσοστό της τάξεως του 45% παρά την υψηλή τους αυτοπεποίθηση. Επομένως, ο φόβος της αποτυχίας παραμένει ένας από τους πλέον βασικούς αποτρεπτικούς παράγοντες στη μετουσίωση της υψηλής αυτοπεποίθησης σε ουσιαστική επιχειρηματική δραστηριοποίηση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7



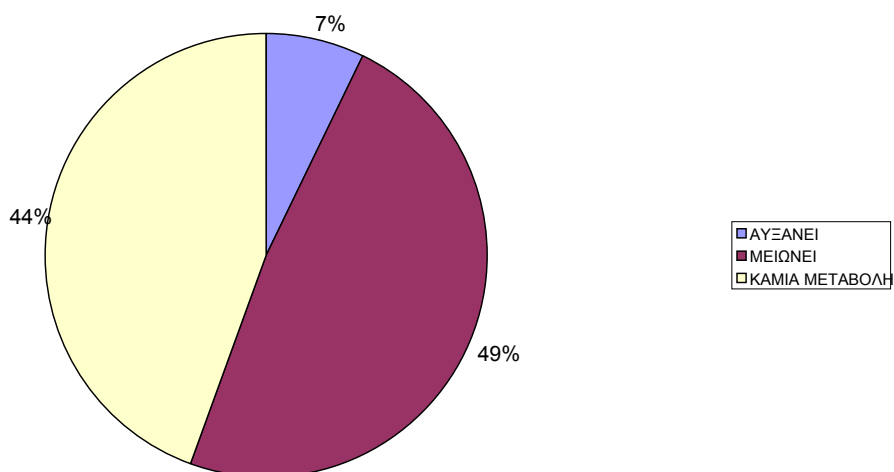
Στην ερώτηση εάν πιστεύουν πως η Γέφυρα αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας στην περιοχή τους το 49% θεωρεί ότι η παρουσία της Γέφυρας λειτουργεί ως κίνητρο επιχειρηματικότητας στην περιοχή μειώνοντας το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχείρησης. Οι αντιλήψεις αναφορικά με την συσχέτιση της Γέφυρας και της εξασθένησης του φόβου αποτυχίας που παρουσιάστηκαν παραπάνω θα μπορούσαν να οφείλονται στον πολυσύνθετο ρόλο που διαδραματίζει το συγκεκριμένο έργο στην περιοχή, όπως:

- αποτελεί τουριστικό πόλο έλξης,
- μειώνει τις χρονοαποστάσεις μεταξύ των περιοχών διευκολύνοντας την άμεση διανομή προϊόντων και παροχή υπηρεσιών,
- βελτιώνει την πρόσβαση των επιχειρήσεων σε πρώτες ύλες,
- μειώνει την διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών αφού μια επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να απευθύνεται σε μεγαλύτερο αριθμό προμηθευτών και να επιτύχει καλύτερες συμφωνίες ως προς τις τιμές και την ποιότητα των πρώτων υλών,
- αυξάνει τις αγορές στόχους των επιχειρήσεων,
- διευκολύνει την διάχυση της νέας τεχνολογίας και της καινοτομίας μεταξύ των επιχειρήσεων που εδράζονται σε διαφορετικούς νομούς.

Επομένως, όλοι αυτοί και επιπλέον παράγοντες οδηγούν στην βελτίωση του επιχειρηματικού κλίματος μιας περιοχής.

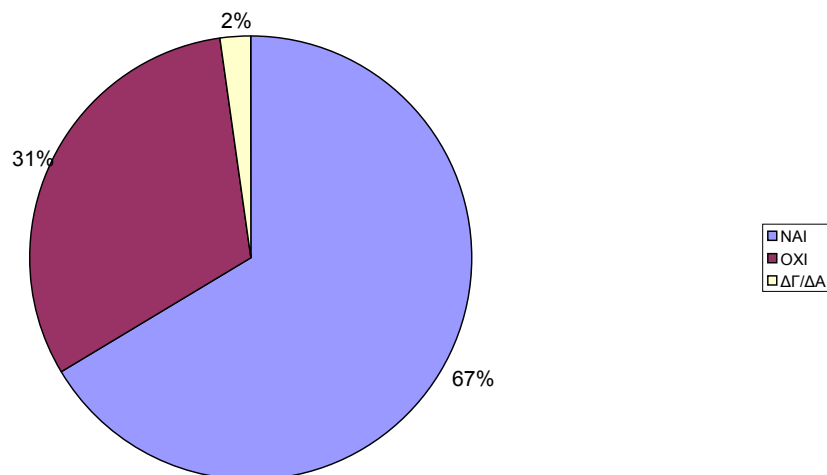
Ένα σημαντικό επίσης τμήμα του δείγματος της Πάτρας (44%) θεωρεί ότι ο φόβος αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας δεν σχετίζεται με την Γέφυρα, ενώ μόλις το 7% των ερωτηθέντων θεωρεί αυξάνει το συγκεκριμένο φόβο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8



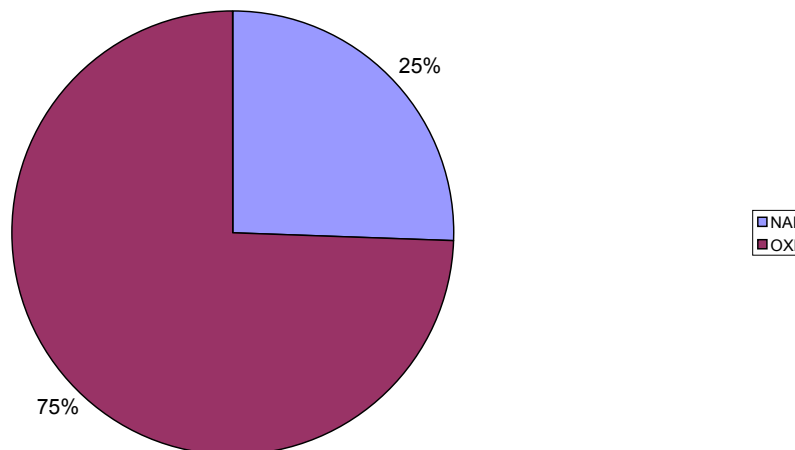
Σε ότι αφορά την διαθεσιμότητα επαρκούς χρηματοδοτικής υποστήριξης (δάνεια, μετοχικό κεφάλαιο κλπ.) στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις το 67% του δείγματος απάντησε καταφατικά. Η ευνοϊκή αυτή διάσταση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος για την περιοχή της Πάτρας αποτυπώνει την ποιότητα και τον υψηλό βαθμό στον οποίο είναι διαθέσιμοι πόροι και χρηματοδοτική υποστήριξη για επιχειρήσεις που ξεκινούν την δραστηριότητά τους ή επεκτείνονται στη συγκεκριμένη περιοχή καθώς και την κατανόηση της επιχειρηματικότητας από τους φορείς της χρηματοπιστωτικής κοινότητας (π.χ. γνώση και ικανότητα αποτίμησης επιχειρηματικών ευκαιριών, αξιολόγηση των επιχειρηματικών σχεδίων και των κεφαλαιακών αναγκών μικρών επιχειρήσεων, διάθεση για συνεργασία με επιχειρηματίες και αντιμετώπιση του ρίσκου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9



Στην ερώτηση εάν στην Πάτρα η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 75% απάντησε αρνητικά. Το αποτέλεσμα αυτό αναδεικνύει μια αρνητική διάσταση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος ως προς ποιότητα και τον βαθμό πρόσβασης των επιχειρήσεων σε υλικούς πόρους, αποτελώντας έτσι τροχοπέδη για την εκδήλωση και ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στην περιοχή.

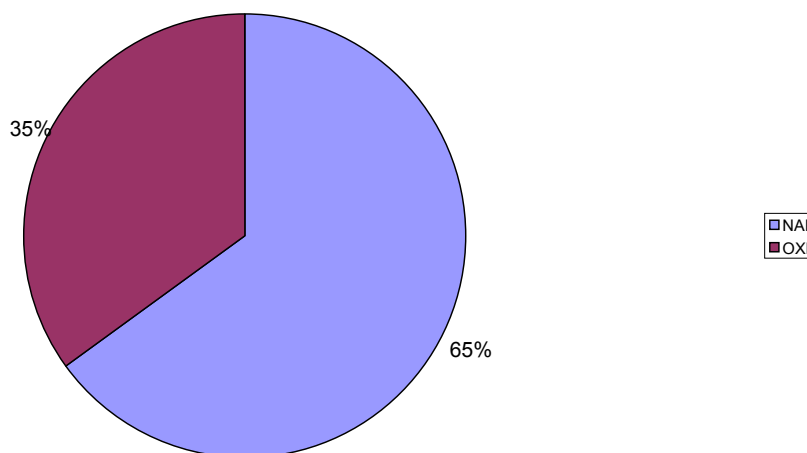
ΕΡΩΤΗΣΗ 10

**2.6.3 Έρευνα Πεδίου Επιχειρηματικότητας: Ιδιώτες Ναύπακτος**

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ερωτήσεων που σχετίζονται με τους παράγοντες που ενδεχομένως επιδρούν στην εκδήλωση νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας στην περιοχή της Ναυπάκτου μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας σύμφωνα με τις απόψεις των ερωτηθέντων. Συγκεκριμένα:

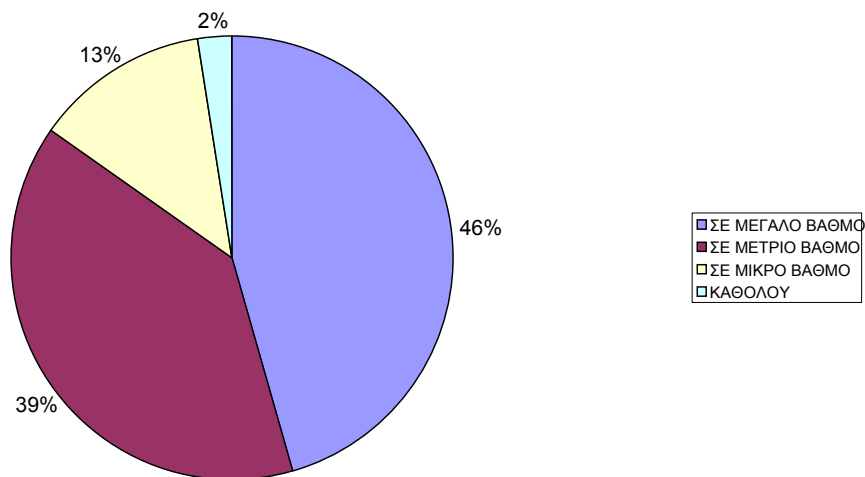
Στην ερώτηση αν γνωρίζουν προσωπικά κάποιον, ο οποίος έχει ξεκινήσει μια επιχείρηση στη Ναύπακτο μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έως και σήμερα, το 65% των ερωτηθέντων απάντησε θετικά. Ο δείκτης αυτός είναι αρκετά μεγαλύτερος από τους αντίστοιχους της Πάτρας (49%) και του Μεσολογγίου (57%), γεγονός που αναδεικνύει πως τα 3 τελευταία χρόνια - συγκριτικά με τις άλλες 2 υπό εξέταση περιοχές - μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού της Ναυπάκτου έχει προσωπική επαφή με άτομα που ξεκινούν να δραστηριοποιούνται επιχειρηματικά και άρα μπορούν να αποτελέσουν πρότυπα που θα παρακινήσουν πιθανόν και αυτούς προς αυτήν την κατεύθυνση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1



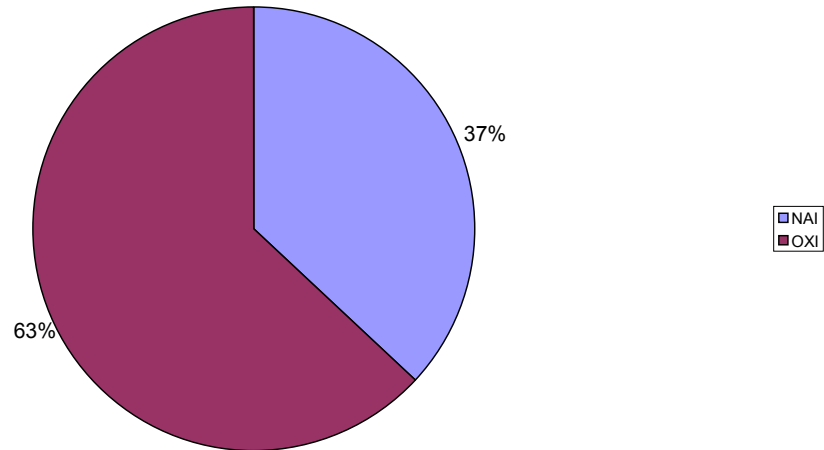
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό στο να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή της Ναυπάκτου, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων, με ποσοστό 46%, απάντησαν «σε μεγάλο βαθμό», ενώ κατά ένα επίσης υψηλό ποσοστό, συγκεκριμένα 39%, απάντησαν «σε μέτριο βαθμό». Οι απαντήσεις, που δηλώνουν μικρή επίδραση της Γέφυρας στην νέα επιχειρηματική δραστηριότητα είναι πολύ λίγες και αντιπροσωπεύουν το 13% των απαντήσεων, ενώ μόλις 2% θεωρεί ότι η Γέφυρα δεν έπαιξε κανένα στο να ξεκινήσουν την λειτουργία τους νέες επιχειρήσεις στην Ναύπακτο. Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα της ερώτησης 2 για τη Ναύπακτο με τα αντίστοιχα για τη Πάτρα και το Μεσολόγγι είναι δυνατό να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι επιπτώσεις της Γέφυρας στη νέα επιχειρηματική δραστηριότητα είναι πιο έντονες και πιο άμεσες στη Ναύπακτο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2



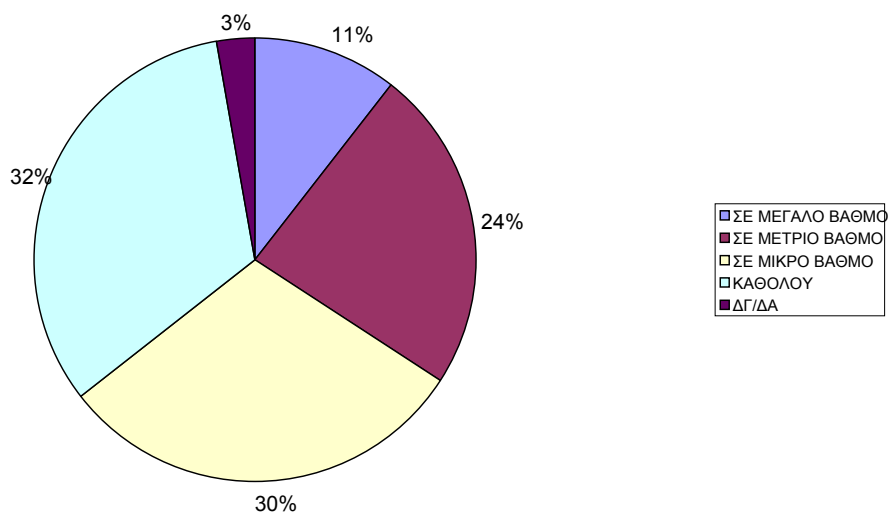
Στην ερώτηση αν γνωρίζουν προσωπικά κάποιον, ο οποίος διέκοψε την επιχειρηματική του δραστηριότητα στη Ναύπακτο μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έως και σήμερα, η μεγάλη πλειοψηφία (63%) των ερωτηθέντων απάντησε αρνητικά, γεγονός που αποτυπώνει ότι δεν υπάρχουν σημαντικά αντικίνητρα στη Ναύπακτο - όπως είδαμε προηγουμένως και για την Πάτρα αλλά και το Μεσολόγγι με αντίστοιχα ποσοστά - ως προς την επιχειρηματική δραστηριότητα που να οφείλονται σε τυχόν επιχειρηματικές αποτυχίες στην περιοχή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3



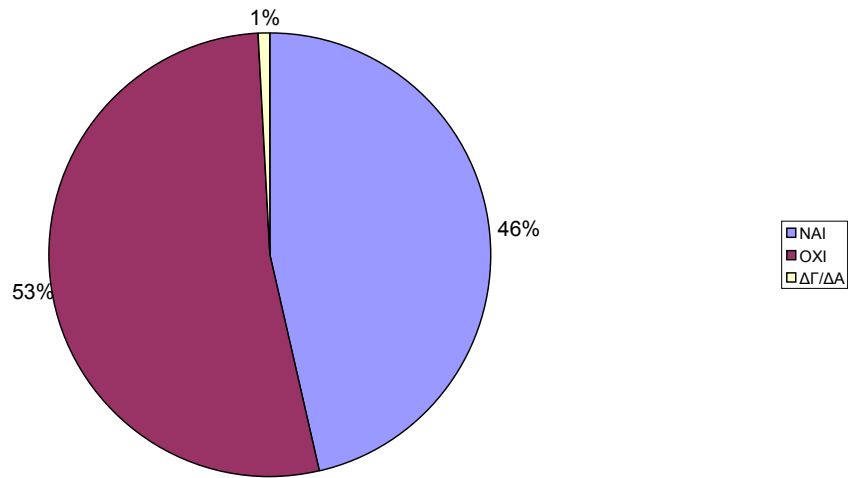
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι η λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε σε κάποιο βαθμό στο να κλείσουν επιχειρήσεις στη Ναύπακτο η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 32% απάντησαν καθόλου. Οι απαντήσεις, που δηλώνουν μικρή επίδραση της Γέφυρας στην διακοπή της λειτουργίας επιχειρήσεων στην περιοχή, αντιπροσωπεύουν το 30% των απαντήσεων, ενώ η μέτρια επίδραση αντιστοιχεί στο 24%. Μόλις το 11% πιστεύει ότι η Γέφυρα επηρέασε σημαντικά στο να κλείσουν επιχειρήσεις στη Ναύπακτο. Συγκρίνοντας τις απαντήσεις των ερωτηθέντων μεταξύ των τριών περιοχών φαίνεται πως η λειτουργία της Γέφυρας δεν συνδέεται με τυχόν κλείσιμο των επιχειρήσεων στις περιοχές αυτές.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4



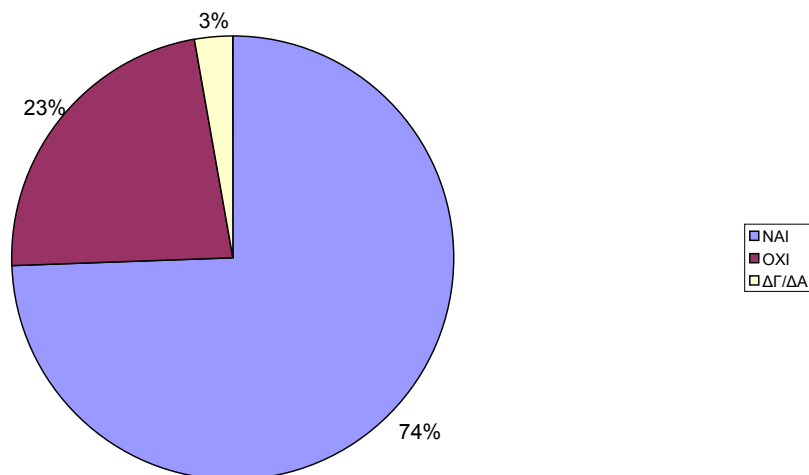
Σε ότι αφορά την εκτίμηση της επιχειρηματικής συγκυρίας – την οποία αποτυπώνει η ερώτηση 5 – μόνο ένα σημαντικό ποσοστό της τάξης του 46% θεωρεί ότι θα υπάρξουν καλές ευκαιρίες για έναρξη επιχειρηματικής δραστηριότητας στην περιοχή της Ναυπάκτου το επόμενο εξάμηνο. Συνεπώς, μόλις ένας στους πέντε κατοίκους της Πάτρας και ένας στους τρεις κατοίκους του Μεσολογγίου βλέπουν καλές ευκαιρίες στο οικονομικό τους περιβάλλον. Η φαινομενική αντίφαση αυτής της αντίληψης με τα υψηλά επίπεδα της επιχειρηματικότητας αρχικών σταδίων που καταγράφονται στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, σημαίνει ότι αν και η επιχειρηματική «δυναμικότητα» κρίνεται περιορισμένη, εν τούτοις υπάρχουν κάποιες ευκαιρίες, τις οποίες ένα αυξανόμενο τμήμα του πληθυσμού σπεύδει να τις αξιοποιήσει. Αντίθετα, στη Ναύπακτο καταγράφεται μια πολύ υψηλότερη επίδοση, γεγονός που αναδεικνύει την παρουσία πραγματικών ευκαιριών στην περιοχή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5



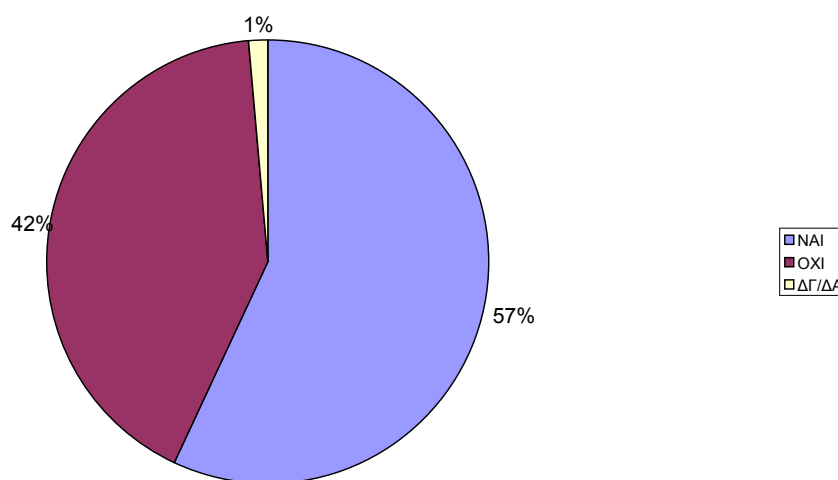
Στην ερώτηση αν θεωρούν ότι διαθέτουν τις γνώσεις, την ικανότητα και την εμπειρία για να ξεκινήσουν μία νέα επιχείρηση η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων κατοίκων της Ναυπάκτου απάντησαν θετικά με ποσοστό 74%, εμφανίζοντας παράλληλα υψηλότερο επίπεδο αυτοπεποίθησης από τα αντίστοιχα των ερωτηθέντων στην Πάτρα και το Μεσολόγγι. Τα υψηλά επίπεδα αυτοπεποίθησης και στις τρεις υπό ανάλυση περιοχές αποτυπώνουν ένα πάγιο χαρακτηριστικό γνώρισμα του Έλληνα που ίσως υπερτιμά τις δυνατότητές του και θεωρεί ότι είναι ικανός να πετύχει τα πάντα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6



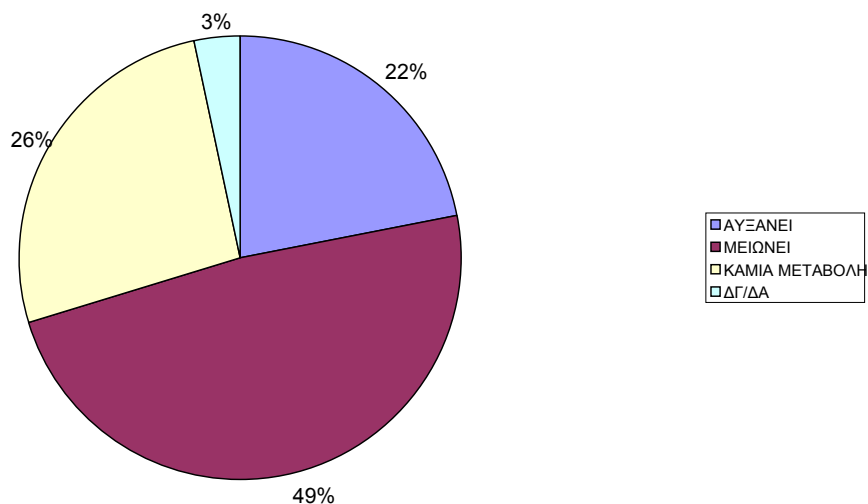
Στην ερώτηση εάν ο φόβος της αποτυχίας θα τους απέτρεπε να ξεκινήσουν μια νέα επιχείρηση, η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτώντων στη Ναύπακτο με ποσοστό 57% απάντησαν θετικά παρά την υψηλή τους αυτοπεποίθηση. Στην Πάτρα όπως είδαμε ο φόβος αυτός είναι μικρότερος – αν και μεγάλος - σε σχέση με τις άλλες 2 περιοχές (Ναύπακτος-Μεσολόγγι).

ΕΡΩΤΗΣΗ 7



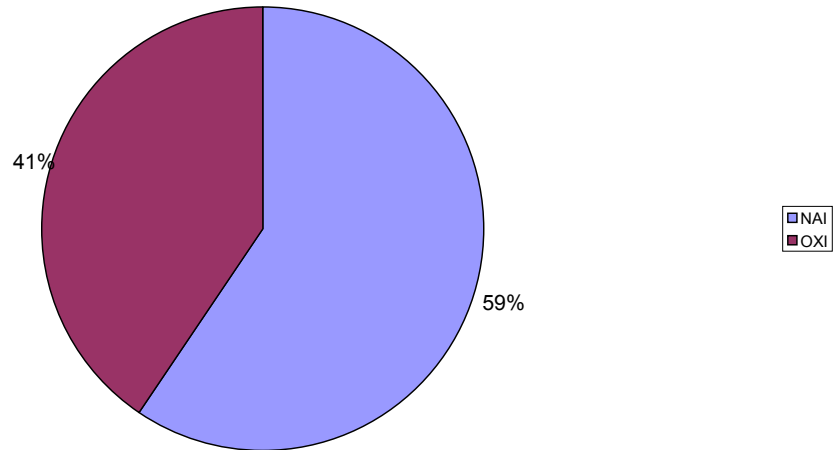
Στην ερώτηση εάν πιστεύουν πως η Γέφυρα έχει επίδραση στο φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας το 49% του δείγματος της Ναυπάκτου θεωρεί ότι τον μειώνει, το 26% ότι δεν επηρεάζει καθόλου και τέλος το 22% θεωρεί ότι η Γέφυρα αυξάνει τον φόβο αποτυχίας. Επομένως, η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων και στους τρεις εξεταζόμενους πόλους(Πάτρα-Ναύπακτος-Μεσολόγγι) δηλώνουν ότι η Γέφυρα εξαλείφει έναν από τους σημαντικότερους αποτρεπτικούς παράγοντες για ανάληψη επιχειρηματικής δράσης όπως είναι ο φόβος αποτυχίας.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8



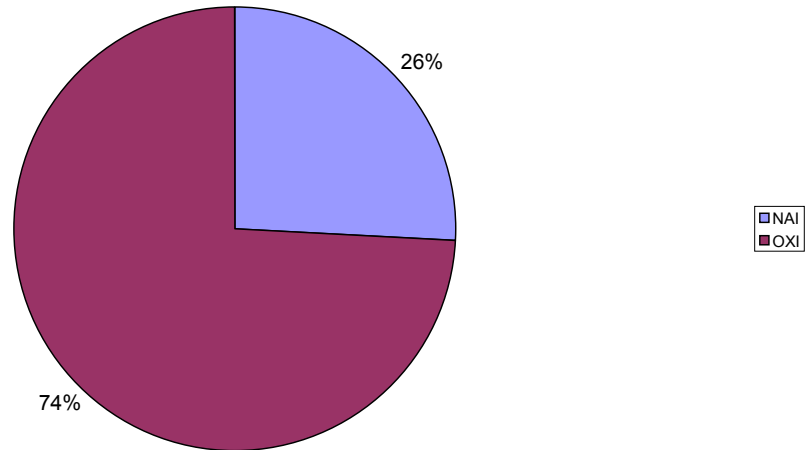
Σε ότι αφορά την διαθεσιμότητα επαρκούς χρηματοδοτικής υποστήριξης με τη μορφή μετοχικού κεφαλαίου ή μέσω δανειοδότησης στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις η πλειοψηφία του δείγματος της Ναυπάκτου απάντησε θετικά με ποσοστό 59%. Επομένως, και στις τρεις περιοχές οι ερωτηθέντες δείχνουν σημαντική ικανοποίηση για την επάρκεια χρηματοδοτικής υποστήριξης προς τις επιχειρήσεις στην περιοχή τους.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9



Στην ερώτηση εάν στη Ναύπακτο η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 74% απάντησε αρνητικά. Τα αποτελέσματα της ερώτησης αυτής αποτυπώνουν και για τις τρεις περιοχές (για την Πάτρα και τη Ναύπακτο σε μεγαλύτερο βαθμό) μια αρνητική εικόνα του επιχειρηματικού περιβάλλοντος όσον αφορά την πρόσβαση των επιχειρήσεων στις υλικές υποδομές.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10

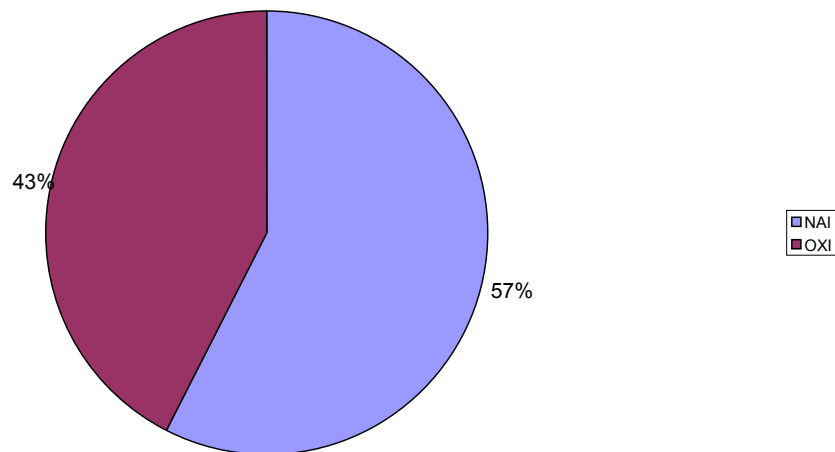


2.6.4 Έρευνα Πεδίου Επιχειρηματικότητας: Ιδιώτες Μεσολόγγι

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ερωτήσεων που σχετίζονται με τους παράγοντες που ενδεχομένως επιδρούν στην εκδήλωση νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας στην περιοχή του Μεσολογγίου μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας σύμφωνα με τις απόψεις των ερωτηθέντων. Ειδικότερα:

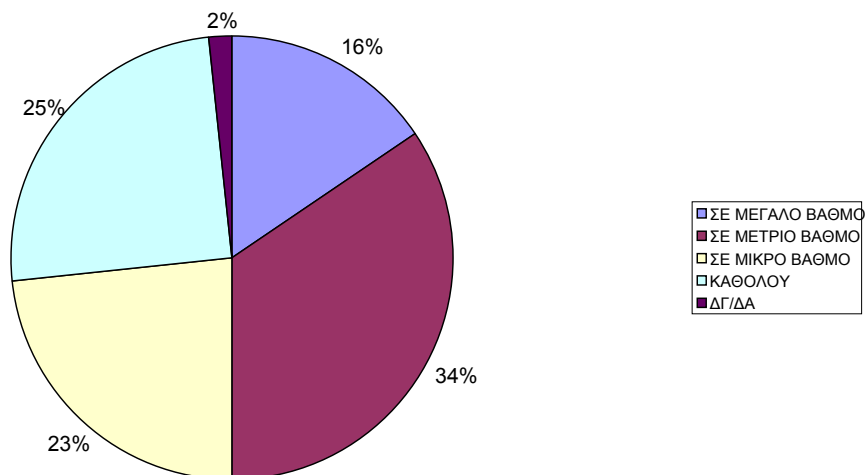
Στην ερώτηση αν γνωρίζουν προσωπικά κάποιον, ο οποίος έχει ξεκινήσει μια επιχείρηση στο Μεσολόγγι μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έως και σήμερα, το 57% των ερωτηθέντων απάντησε θετικά. Αυτή η επίδοση που αποδεικνύει ότι αναλογικά μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού του Μεσολογγίου σε σχέση με της Πάτρας συναναστρέφεται με νέους επιχειρηματίες.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1



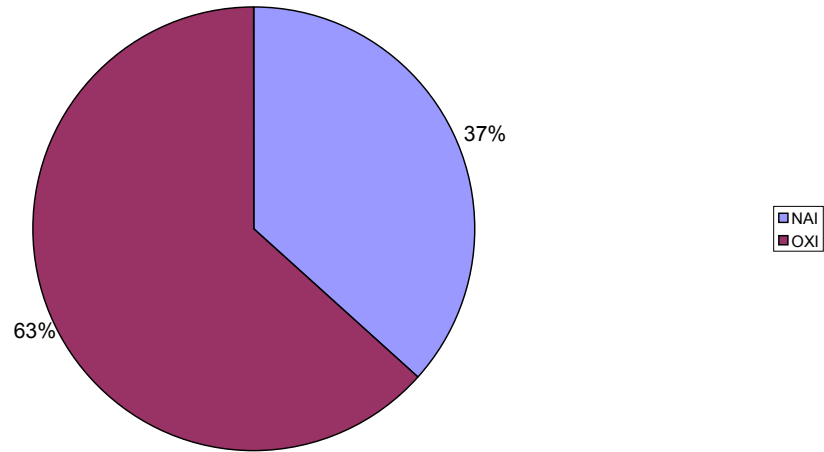
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι η λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε σε κάποιο βαθμό την έναρξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο Μεσολόγγι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 34% απάντησαν σε μέτριο βαθμό. Οι απαντήσεις, που δηλώνουν μηδαμινή επίδραση της Γέφυρας στην νέα επιχειρηματική δραστηριότητα, αντιπροσωπεύουν το 25% των απαντήσεων, ενώ η μικρή επίδραση αντιστοιχεί στο 23%. Μόλις το 16% θεωρεί ότι επηρέασε σημαντικά η Γέφυρα στο να ξεκινήσουν την λειτουργία τους νέες επιχειρήσεις στο Μεσολόγγι.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2



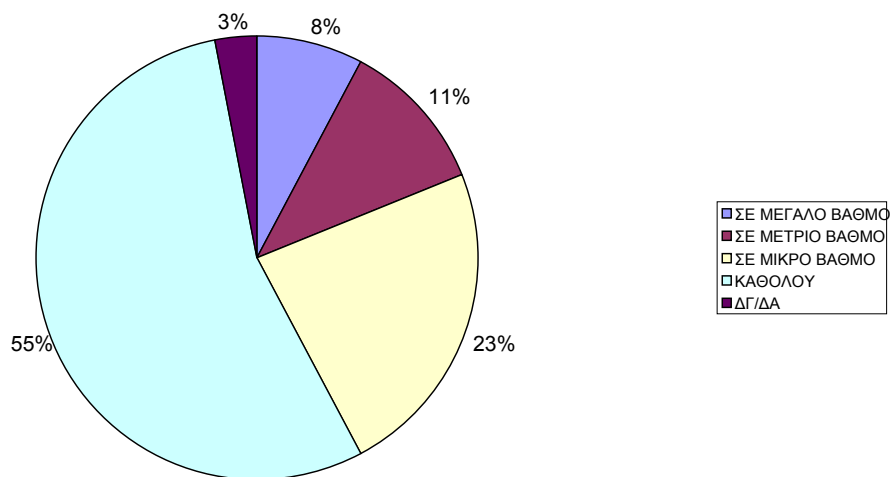
Στην ερώτηση αν γνωρίζουν προσωπικά κάποιον, ο οποίος διέκοψε την επιχειρηματική του δραστηριότητα στο Μεσολόγγι μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έως και σήμερα, η μεγάλη πλειοψηφία (63%) των ερωτηθέντων απάντησε αρνητικά, γεγονός που αποτυπώνει ότι δεν υπάρχουν σημαντικά αντικίνητρα στο Μεσολόγγι όπως και στην Πάτρα ως προς την επιχειρηματική δραστηριότητα που να οφείλονται σε τυχόν επιχειρηματικές αποτυχίες στην περιοχή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3



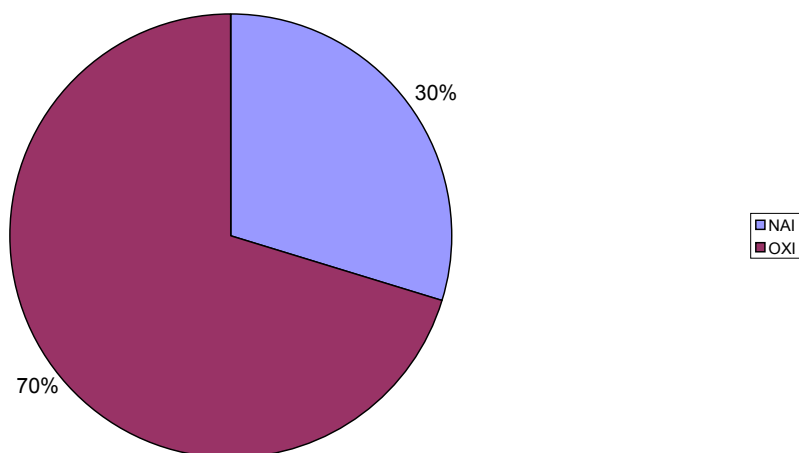
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι η λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε σε κάποιο βαθμό στο να κλείσουν επιχειρήσεις στο Μεσολόγγι η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 55% απάντησαν καθόλου. Οι απαντήσεις, που δηλώνουν μικρή επίδραση της Γέφυρας στην διακοπή της λειτουργίας επιχειρήσεων, αντιπροσωπεύουν το 23% των απαντήσεων, ενώ η μέτρια επίδραση αντιστοιχεί στο 11%. Μόλις το 8% πιστεύει ότι η Γέφυρα επηρέασε σημαντικά στο να κλείσουν επιχειρήσεις στο Μεσολόγγι.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4



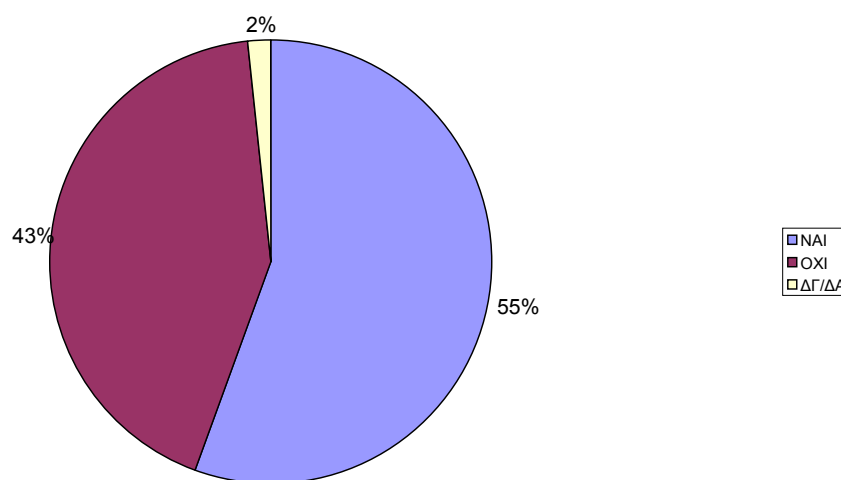
Σε ότι αφορά την εκτίμηση της επιχειρηματικής συγκυρίας – την οποία αποτυπώνει η ερώτηση 5 - ένα μικρό ποσοστό της τάξης του 30% πιστεύει ότι θα υπάρξουν καλές ευκαιρίες για έναρξη επιχειρηματικής δραστηριότητας στην περιοχή του Μεσολογγίου το επόμενο εξάμηνο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5



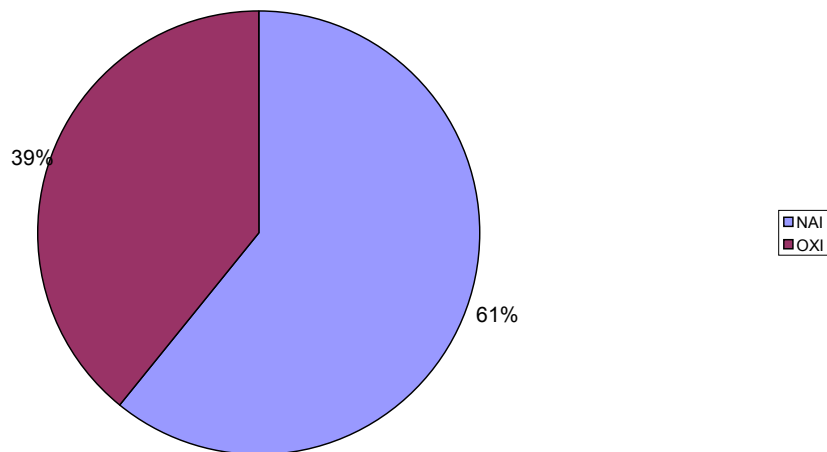
Στην ερώτηση αν θεωρούν ότι διαθέτουν τις γνώσεις, την ικανότητα και την εμπειρία που απαιτούνται για να ξεκινήσουν μία νέα επιχείρηση οι ερωτηθέντες κάτοικοι του Μεσολογγίου εμφανίζουν υψηλό επίπεδο αυτοπεποίθησης με ποσοστό 55%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6



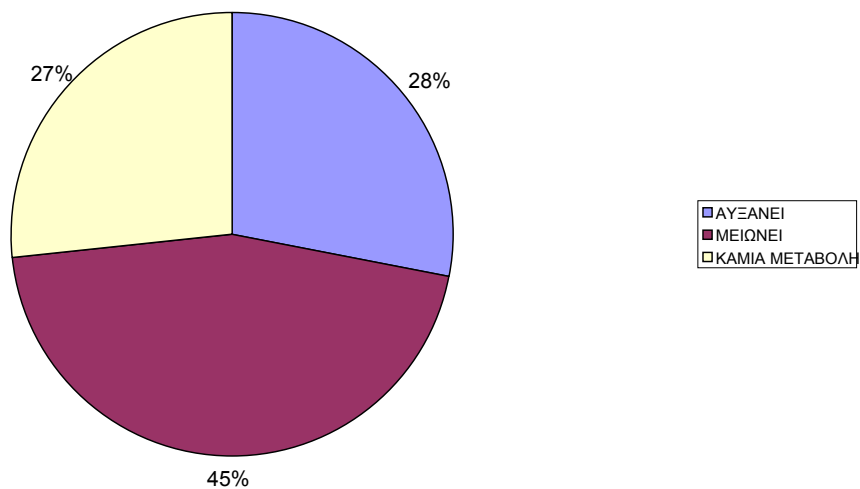
Στην ερώτηση εάν ο φόβος της αποτυχίας θα τους απέτρεπε να ξεκινήσουν μια νέα επιχείρηση, η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτώντων στο Μεσολόγγι με ποσοστό 61% απάντησαν θετικά παρά την υψηλή τους αυτοπεποίθηση. Επομένως, ο φόβος της αποτυχίας παραμένει ένας από τους πλέον βασικούς αποτρεπτικούς παράγοντες στη μετουσίωση της υψηλής αυτοπεποίθησης σε ουσιαστική επιχειρηματική δραστηριοποίηση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7



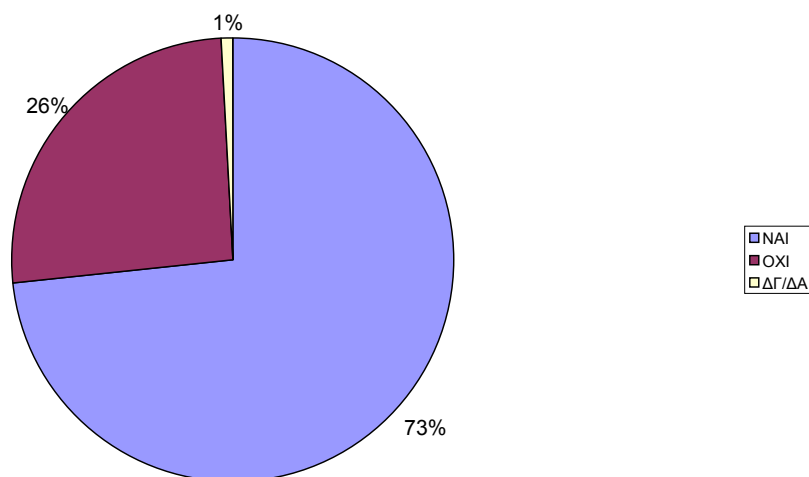
Στην ερώτηση εάν πιστεύουν πως η Γέφυρα επηρεάζει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας στην περιοχή τους το 45% θεωρεί ότι τον μειώνει, το 28% ότι τον αυξάνει και τέλος το 27% θεωρεί ότι η Γέφυρα δεν έχει καμία επίδραση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8



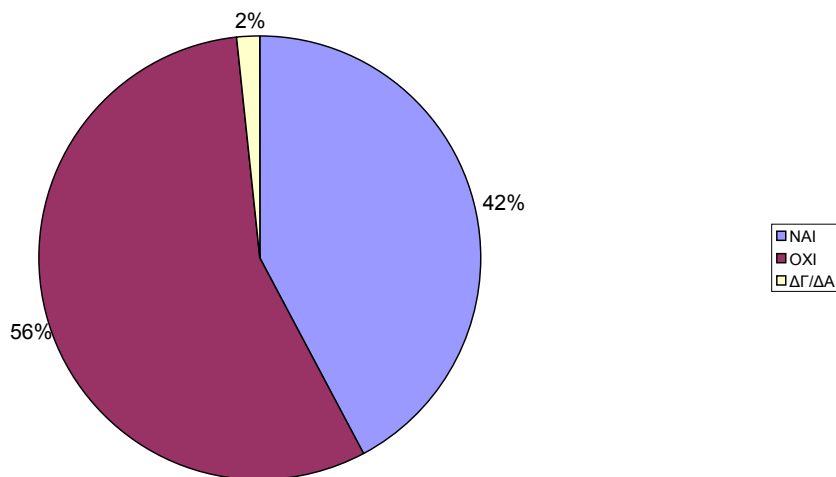
Αναφορικά με την ύπαρξη επαρκούς χρηματοδοτικής υποστήριξης στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις η συντριπτική πλειοψηφία στο Μεσολόγγι με 73% επιβεβαίωσε μια θετική εικόνα για την διάσταση αυτή του επιχειρηματικού περιβάλλοντος στην περιοχή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9



Στην ερώτηση εάν στο Μεσολόγγι οι νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις έχουν πρόσβαση στην υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 56% απάντησε αρνητικά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10

**2.6.5 Συμπεράσματα έρευνας επιχειρηματικότητας**

Τέλος, ο πίνακας που ακολουθεί, παραθέτει συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα για όλες τις περιοχές που διεξήχθη η έρευνα πεδίου της επιχειρηματικότητας, δίνοντας έμφαση στις βασικότερες ερωτήσεις του ερωτηματολογίου (1,2,3,4,8 και 10) που αποτυπώνουν τις απόψεις των ερωτηθέντων για α) την εξέλιξη γενικά της επιχειρηματικότητας σε κάθε πόλη, β) τη σχέση της εξέλιξης αυτής με τη λειτουργία της Γέφυρας, και γ) την επάρκεια υποστήριξης των υποδομών (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας κτλ) στις αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις.

Όσον αφορά την εξέλιξη της επιχειρηματικότητας στην περιοχή είναι χαρακτηριστικό ότι στη Ναύπακτο και το Μεσολόγγι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων έχει διαπιστώσει από γενική άποψη σχετική έξαρση μετά τη λειτουργία της Γέφυρας, ενώ στην Πάτρα οι απόψεις είναι απόλυτα μοιρασμένες (ερώτηση 1). Στην ερώτηση κατά πόσο το άνοιγμα νέων επιχειρήσεων οφείλεται στη Γέφυρα, οι θετικές απαντήσεις (σε μεγάλο και μέτριο βαθμό, αθροιστικά) αντιπροσωπεύουν υψηλό ποσοστό του συνόλου των ερωτηθέντων στη Ναύπακτο (85%), ενώ στην Πάτρα και στο Μεσολόγγι 62% και 52%, αντίστοιχα (ερώτηση 2). Επίσης, και στις τρεις πόλεις, ένα σχετικά υψηλό ποσοστό των ερωτηθέντων (από 62% μέχρι 81%) πιστεύει ότι η Γέφυρα δεν υπήρξε καθόλου (ή υπήρξε σε μικρό βαθμό) αιτία για το κλείσιμο επιχειρήσεων

(ερώτηση 4). Επιπρόσθετα, ένα αξιόλογο ποσοστό (από 45%- 49%) αποφάνθηκε ότι η Γέφυρα μειώνει το φόβο αποτυχίας ως προς την έναρξη μιας επιχείρησης (ερώτηση 8). Τέλος, η εμπιστοσύνη των ερωτηθέντων στη δυνατότητα των υποδομών της περιοχής να υποστηρίξουν τις επιχειρήσεις εμφανίζεται πολύ μειωμένη στην Πάτρα και τη Ναύπακτο (25%-26%), ενώ στο Μεσολόγγι βρίσκεται σε ικανοποιητικό, σχετικά, επίπεδο.

Επομένως, **συνολικά προκύπτει ότι για την περίοδο μετά τη λειτουργία της Γέφυρας εκφράζεται μια γενικότερη αισιοδοξία, τόσο για την εξέλιξη της επιχειρηματικότητας γενικά στην περιοχή, όσο και για το θετικό ρόλο της Γέφυρας στην εξέλιξη αυτή.**

Τα θετικά αυτά αποτελέσματα της έρευνας πεδίου για την επιχειρηματικότητα, που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, ενισχύουν τα όμοια στοιχεία της παραπάνω αναφερθείσας έρευνας του IOBE στο πλαίσιο του GEM, με βάση την οποία η Δυτική Ελλάδα εμφανίζει, σε επίπεδο περιφέρειας, το υψηλότερο ποσοστό επιχειρηματικότητας αρχικών σταδίων για το 2006.

**ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ
ΠΕΔΙΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ, ΤΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ**

Α/Α	ΕΡΩΤΗΣΗ	ΠΑΤΡΑ	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ
1.	Άνοιγμα επιχείρησης στην Περιοχή μετά τη Γέφυρα			
	ΝΑΙ	49%	65%	57%
	ΟΧΙ	51%	35%	43%
	Σύνολο	100%	100%	100%
2.	Άνοιγμα επιχείρησης στην περιοχή λόγω Γέφυρας			
	-σε μεγάλο βαθμό	20%	46%	16%
	-σε μέτριο βαθμό	42%	39%	34%
	-σε μικρό βαθμό	25%	13%	23%
	-καθόλου	13%	2%	25%
	-δ.ξ.δ.α	-	-	2%
	Σύνολο	100%	100%	100%
3.	Παύση επιχείρησης στην περιοχή μετά τη Γέφυρα			
	ΝΑΙ	32%	37%	37%
	ΟΧΙ	68%	63%	63%
	Σύνολο	100%	100%	100%
4.	Κλείσιμο επιχειρήσεων λόγω Γέφυρας			
	-σε μεγάλο βαθμό	5%	11%	8%
	-σε μέτριο βαθμό	14%	24%	11%
	-σε μικρό βαθμό	32%	30%	23%
	-καθόλου	49%	32%	55%
	-δ.ξ.δ.α	-	3%	3%
	Σύνολο	100%	100%	100%
8.	Η επίδραση της Γέφυρας ως προς το φόβο αποτυχίας για έναρξη επιχείρησης			
	-αύξηση	7%	22%	28%
	-μείωση	49%	49%	45%
	-καμία μετ.	44%	26%	27%
	- δ.ξ.δ.α	-	3%	-
	Σύνολο	100%	100%	100%
10.	Θετική υποστήριξη υποδομών περιοχής στις επιχειρήσεις			
	ΝΑΙ	25%	26%	42%
	ΟΧΙ	75%	74%	56%
	Σύνολο	100%	100%	100%

2.7 Παρουσίαση Μελέτης της ICAP για τον αγροτικό και βιομηχανικό τομέα της Δυτικής Ελλάδας

Εισαγωγή

Δεδομένου ότι το πρόβλημα της περιφερειακής ανάπτυξης είναι ιδιαίτερα σύνθετο και εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, η μελέτη των οποίων θα πρέπει να είναι συνεχής, διεξοδική και εμπειριστατωμένη, παρουσιάζεται στην παρούσα ενότητα μια πρόσφατη μελέτη που εκπονήθηκε από την εταιρία ICAP και αξιοποιεί με συνδυαστικό τρόπο τόσο στοιχεία ισολογισμών επιχειρήσεων, όσο και αποτελέσματα ερευνών πεδίου με ερωτηματολόγια που διενεργήθηκαν για το σκοπό αυτό.

Σύμφωνα με την μελέτη της ICAP, «MASTER PLAN Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας – Προτάσεις Ανάπτυξης», η οποία διεξήχθη στους τρεις νομούς της Περιφέρειας (Αχαΐα, Ηλία, Αιτωλοακαρνανία) στο πλαίσιο των μελετών «Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης και διαμόρφωση προτάσεων με στόχο την ανάπτυξη των Νομών Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλείας», συλλέχθηκαν οι απόψεις των επιχειρήσεων της περιοχής για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και τις προοπτικές που έχουν.

Η έρευνα που έχει διεξαχθεί, αφορά τόσο επιχειρήσεις του πρωτογενή τομέα παραγωγής, όσο και του δευτερογενούς, οι οποίες δραστηριοποιούνται και στους τρεις νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

Ως δείγμα των επιχειρήσεων του πρωτογενή τομέα αποτέλεσαν επιχειρήσεις του κτηνοτροφικού τομέα, της αλιείας, των λατομείων και οι θερμοκηπιακές μονάδες. Επιπρόσθετα θα πρέπει να διευκρινιστεί πως οι παραπάνω επιχειρήσεις είχαν την μορφή της Ανώνυμης Εταιρίας (ΑΕ), ή Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ). Τέλος επισημαίνουμε πως η πλειοψηφία των επιχειρήσεων του πρωτογενή τομέα δραστηριοποιείται στους νομούς Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας, αφού στην Αχαΐα, οι επιχειρήσεις αυτού του τομέα με μορφή ΑΕ ή ΕΠΕ είναι ελάχιστες.

Οι επιχειρήσεις που εντάχθηκαν στο δευτερογενή τομέα, μπορούν να χωρισθούν στις επιμέρους υποκατηγορίες: Επεξεργασία και συντήρηση φρούτων και λαχανικών, Μεταλλικά προϊόντα / κατασκευές (παραγωγή έτοιμου σκυροδέματος και ασφαλτομίγματος, σωλήνες γεωτρήσεων, αντλίες και

συμπιεστές), Σφαγή ζώων, συντήρηση και τυποποίηση κρέατος, Γαλακτοκομεία και τυροκομεία, Κατασκευή λευκών ειδών και ειδών από ύφασμα, Κατασκευή και εμπορία επίπλων, Κατασκευή εσωρούχων, Έκδοση εφημερίδων / εκτυπώσεις, Εισαγωγή, επεξεργασία και τυποποίηση καφέ, Παραγωγή οίνου, Είδη αρτοποιίας και ζαχαροπλαστικής και Παραγωγή προϊόντων αλευρόμυλων.

Πρωτογενής Τομέας

Με βάση λοιπόν την μελέτη αυτή, παρατηρείται μια στασιμότητα στον τομέα της κτηνοτροφίας, ιδιαίτερα αυτών που δραστηριοποιούνται στην Αιτωλοακαρνανία. Παρά το γεγονός αυτό, οι κτηνοτροφικές μονάδες ήταν εκείνες που σημείωσαν μεγαλύτερη άνοδο ως προς την απασχόληση. Στον αντίποδα, οι ιχθυοκαλλιέργειες κατέγραψαν μια γενικότερη ανοδική πορεία.

Από την έρευνα αυτή, παρατηρείται πως η συντριπτική πλειοψηφία των πωλήσεων των επιχειρήσεων του πρωτογενή τομέα, αναφέρονται σε πωλήσεις χονδρικής (92,4%) και το υπόλοιπο σε λιανικής, ακολουθούμενες από πωλήσεις σε καταστήματα - αλυσίδες λιανικής πώλησης. Όπως είναι φυσικό, η διάρθρωση του κόστους, αφορά κυρίως την προμήθεια των πρώτων υλών και έπονται οι αμοιβές προσωπικού.

Ένα ενδιαφέρον στοιχείο που προέκυψε από την έρευνα, είναι η γεωγραφική κατανομή των πωλήσεων, άρα και η μετακίνηση ατόμων και προϊόντων. Έτσι λοιπόν, οι ιχθυοκαλλιέργειες απευθύνονται κυρίως σε αγορές του εξωτερικού, εν αντιθέσει με την κτηνοτροφία, η οποία απευθύνεται σε αγορές του εσωτερικού. Οι μικρές κτηνοτροφικές μονάδες, πραγματοποιούν πωλήσεις εντός του νομού που δραστηριοποιούνται, ενώ οι μεγάλες σε όλη την Ελλάδα, δεδομένου ότι πλέον οι μετακινήσεις των προϊόντων τους γίνονται ευκολότερα και γρηγορότερα μετά τη κατασκευή της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου.

Αναφορικά με τις επενδύσεις, προκύπτει πως η πλειοψηφία των επιχειρήσεων έχει πραγματοποιήσει επενδύσεις σε μηχανολογικό εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις, ενώ ένα μεγάλο ποσοστό θα πραγματοποιήσει επενδύσεις τέτοιου είδους στο άμεσο μέλλον. Από την άλλη πλευρά, ένα πολύ μικρό ποσοστό (μόλις το 23%) των επιχειρήσεων αυτού του τομέα, που δραστηριοποιούνται στους τρεις νομούς της Περιφέρειας, είναι πιστοποιημένες με συστήματα διασφάλισης της ποιότητας και της υγιεινής (ISO, HACCP, κλπ). Βέβαια, θα πρέπει να σημειώσουμε πως στο νομό Αιτωλοακαρνανίας θ'

αυξηθεί το ποσοστό, διότι γίνεται σε συλλογικό επίπεδο μια προσπάθεια για ομαδική πιστοποίηση των επιχειρήσεων.

Γενικότερα, η πλειοψηφία των επιχειρήσεων θεωρούν, σε μεγάλο ποσοστό, ότι η υφιστάμενη οργανωτική δομή της εταιρίας, μπορεί να υποστηρίξει την ανάπτυξή της στα επόμενα έτη, καθώς επίσης και την προωθητική πολιτική (marketing) των προϊόντων της. Τέλος, οι περισσότερες επιχειρήσεις θεωρούν πως οι εγκαταστάσεις, ο εξοπλισμός και η παραγωγική τους διαδικασία, ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Στα πλαίσια της έρευνας της ICAP, ζητήθηκε από τις επιχειρήσεις να αξιολογήσουν και να διαβαθμίσουν το επίπεδο στο οποίο βρίσκονται, έτσι ώστε να εντοπιστούν οι παράγοντες ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Με βάση αυτό, προέκυψε μια συγκεντρωτική αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων και των προβλημάτων της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, τα οποία παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

**Κατάταξη Πλεονεκτημάτων και Προβλημάτων της Περιφέρειας σε
Σχέση με τον Κλάδο**

Πλεονεκτήματα	Σειρά Κατάταξης
Αφθονία/καταλληλότητα φυσικού πλούτου (μεγάλες χερσαίες και θαλάσσιες εκτάσεις, νερά, εύφορα εδάφη, βοσκοτόπια, δάση, λιμνοθάλασσες, κλπ)	1
Ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες	2
Εύκολη συγκοινωνιακή πρόσβαση στις αγορές	3
Επίπεδο δικτύου διάθεσης και διανομής των προϊόντων	4
Παραγωγή προϊόντων προστατευόμενης προέλευσης ή / και ονομασίας	5
Εύκολα προσβάσιμα και χαμηλού κόστους γεωργικά εφόδια (λιπάσματα, ζωοτροφές, φάρμακα, κλπ)	6
Επάρκεια διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού	7
Ένταση ανταγωνισμού (μικρός αριθμός επιχειρήσεων)	8
Επίπεδο κατάρτισης ανθρώπινου δυναμικού	9
Πορεία τιμών παραγόμενων προϊόντων	10
Ικανοποιητικό μέγεθος τοπικής αγοράς για τα προϊόντα του κλάδου	11
Διακλαδικές συνδέσεις με άλλες τοπικές επιχειρήσεις	12
Προβλήματα	Σειρά Κατάταξης
Χαμηλό επίπεδο κατάρτισης ανθρώπινου δυναμικού	1
Δύσκολα προσβάσιμα και υψηλού κόστους γεωργικά εφόδια (λιπάσματα, ζωοτροφές, φάρμακα, κλπ)	2
Έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού	3
Έντονος ανταγωνισμός (μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων)	4
Έλλειψη διακλαδικών συνεργασιών με τοπικές επιχειρήσεις για οργανωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων	5
Πτωτική πορεία παραγόμενων προϊόντων	6
Επίπεδο δικτύου διάθεσης και διανομής των προϊόντων	7
Μικρό μέγεθος τοπικής αγοράς για τα προϊόντα του κλάδου	8
Χρονοβόρες διαδικασίες, αναποτελεσματικές δημόσιες υπηρεσίες	9
Δύσκολη συγκοινωνιακή πρόσβαση στις αγορές	10
Παραγωγή προϊόντων προστατευόμενης προέλευσης ή / και ονομασίας	11
Δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες	12
Επάρκεια / καταλληλότητα φυσικού πλούτου (νερά, εύφορα εδάφη, βοσκοτόπια, δάση λιμνοθάλασσες, κλπ.)	13

Πηγή: ICAP – Master Plan 2007 Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Με βάση τον παραπάνω πίνακα, το κυριότερο πλεονέκτημα των επιχειρήσεων του πρωτογενή τομέα που δραστηριοποιούνται στη Περιφέρεια είναι ο φυσικός πλούτος και οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες, ενώ το σημαντικότερο πρόβλημα είναι το χαμηλό επίπεδο κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού και τα δύσκολα προσβάσιμα και υψηλού κόστους γεωργικά εφόδια.

Ενδιαφέρον επίσης, παρουσιάζει το γεγονός πως ενώ πριν από κάποια έτη, θα περίμενε κανείς να δει τη συγκοινωνιακή πρόσβαση στις αγορές ως ένα πρόβλημα, μετά την κατασκευή της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου, αποτελεί πλέον όχι μόνο πλεονέκτημα, αλλά το τρίτο στην ιεράρχηση (μεταξύ 12 συνολικά) που έχει γίνει από τις επιχειρήσεις.

Προτάσεις των επιχειρήσεων του πρωτογενούς τομέα για μέτρα ενίσχυσης των κλάδων στους οποίους δραστηριοποιούνται

Ιχθυοκαλλιέργειες – Ιχθυοτροφεία

- ◆ Καλύτερη προστασία του οικοσυστήματος.
- ◆ Περιορισμός χειμάρρων. Υλοποίηση πρότασης για τη δημιουργία περιφερειακής τάφρου στην περιοχή των Λεχαινών. Η δημιουργία της τάφρου αυτής είναι ζωτικής σημασίας για τη βιωσιμότητα των ιχθυοτροφείων της περιοχής, καθώς λόγω της εισόδου αλμυρού νερού γίνεται ευτροφισμός των ψαριών.
- ◆ Διαφήμιση των προϊόντων των ιχθυοκαλλιεργειών.
- ◆ Παροχή επιχορηγήσεων για τη δημιουργία εντατικών καλλιεργειών, καθώς επίσης και για τη μεταποίηση των προϊόντων των ιχθυοκαλλιεργειών.
- ◆ Επίλυση προβλημάτων πρόσβασης, καθώς υπάρχουν ακόμη και σήμερα μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας που ζητούν να γίνει ασφαλιτόστρωση των δρόμων που οδηγούν στις επιχειρήσεις τους.
- ◆ Καλύτερη προστασία του οικοσυστήματος.
- ◆ Αναδιοργάνωση των σχετικών δημόσιων υπηρεσιών, εξάλειψη της γραφειοκρατίας, εξάλειψη διοικητικών δυσκολιών και παροχή διευκολύνσεων υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος.

- ◆ Επίλυση προβλημάτων κτιριακών εγκαταστάσεων. Οι διοικήσεις πολλών ιχθυοτροφείων στεγάζονται σε λυόμενα τροχόσπιτα, καθώς απαγορεύεται η κατασκευή οικήματος.
- ◆ Περιορισμοί και καλύτεροι έλεγχοι από την μεριά της πολιτείας ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα κρούσματα κερδοσκοπίας στον κλάδο.
- ◆ Υποστήριξη από τοπικούς φορείς.
- ◆ Καλύτερη ενημέρωση / κατάρτιση για θέματα που αφορούν στον κλάδο.
- ◆ Εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών.
- ◆ Ρύθμιση τιμών.

Κτηνοτροφία

- ◆ Δημιουργία νέων σφαγείων καθώς τα υφιστάμενα δεν καλύπτουν την υπάρχουσα ζήτηση.
- ◆ Πιστοποίηση προέλευσης προϊόντων. Εντατικοποίηση των ελέγχων για την προστασία του κλάδου από την παράνομη εισαγωγή ζώων και κρεάτων που «βαφτίζονται» ελληνικά (ή προέλευσης Ε.Ε.).
- ◆ Επιβολή ελάχιστων τιμών σφαγής για την προστασία του κλάδου και εφαρμογή της νομοθεσίας που απαγορεύει τις σφαγές εκτός των σφαγείων, με στόχο την ανατροπή της συνήθειας να σφάζονται τα ζώα σε υπαίθριους χώρους χωρίς την τήρηση των συνθηκών υγιεινής.
- ◆ Καθορισμός ζωνών για τη δημιουργία κτηνοτροφικών μονάδων, καθώς ειδικά για τις χοιροτροφικές μονάδες, υπάρχουν προβλήματα κατά την εγκατάστασή τους λόγω των αντιδράσεων και της έλλειψης συναίνεσης εκ μέρους των κατοίκων των εγγείων περιοχών.
- ◆ Ολοκληρωμένη διαχείριση αποβλήτων. Επίλυση περιβαλλοντικών προβλημάτων.
- ◆ Προωθητικές ενέργειες για την ανάδειξη των προϊόντων και καταβολή προσπαθειών για την πιστοποίηση της προέλευσής τους.
- ◆ Συνεργασία με ιδρύματα της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (π.χ. από κοινού έρευνα με ερευνητικά εργαστήρια για τη βελτίωση των παραγωγικών διαδικασιών, πρακτική άσκηση φοιτητών).
- ◆ Καλύτερη ενημέρωση από το κράτος και τους τοπικούς φορείς. Μέρимνα για την αντιμετώπιση των ουσιαστικών προβλημάτων του τόπου και δημιουργία κινήτρων.

- ◆ Μείωση του κόστους των πρώτων υλών.
- ◆ Περιορισμός της γραφειοκρατίας (επίσπευση χρόνων έκδοσης αδειών, εγκρίσεων).
- ◆ Παροχή ενισχύσεων για την αντικατάσταση εξοπλισμών ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Ο εξοπλισμός στον κλάδο αυτό είναι εκτεθειμένος σε ιδιαίτερες διαβρωτικές χημικές ενώσεις (π.χ. αμμωνία) με αποτέλεσμα να απαξιώνεται γρήγορα.
- ◆ Ειδικά για τη χοιροτροφία, αναφέρθηκε πως, καθώς τα ζώα έχουν δυσάρεστη οσμή, ο ντόπιος πληθυσμός αποφεύγει την ενασχόληση με το αντικείμενο. Ως αποτέλεσμα, οι επιχειρηματίες αναγκάζονται να καταφεύγουν σε αλλοδαπούς, χαμηλού μορφωτικού επιπέδου. Η παροχή κινήτρων για την ενασχόληση με τη χοιροτροφία προτάθηκε ως λύση για να ενισχυθεί ένας κλάδος που παρουσιάζει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης.
- ◆ Γενικότερη ανάπτυξη των Νομών (λειτουργία αεροδρομίου, βελτίωση του συγκοινωνιακού δικτύου, δημιουργία βιομηχανικών πάρκων κλπ.).
- ◆ Μέτρα και έλεγχος στα λιπάσματα και στα ραντίσματα.
- ◆ Δημιουργία συνεταιρισμού χοιροτρόφων στην Αιτωλοακαρνανία.

Θερμοκήπια

- ◆ Οργάνωση και έλεγχος των αγορών για τον έλεγχο των τιμών από την παραγωγή μέχρι την κατανάλωση.

Εξόρυξη ορυκτών

- ◆ Πάταξη της γραφειοκρατίας.
- ◆ Ευνοϊκότεροι όροι χρηματοδότησης και δανεισμού για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και την προώθηση των εξαγωγών.

Κλάδοι του πρωτογενούς τομέα, οι οποίοι σύμφωνα με τους επιχειρηματίες, παρουσιάζουν σημαντικά περιθώρια επιχειρηματικής δράσης στους Νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος.

- ◆ Η γεωργία λόγω των ευνοϊκών κλιματολογικών συνθηκών, των άφθονων υδάτινων πόρων και των εύφορων εδαφών, καθώς επίσης και του διαθέσιμου εργατικού δυναμικού που μπορεί να απασχοληθεί στον κλάδο

αυτό. Με σωστό προγραμματισμό και κατόπιν έρευνας αγοράς, μπορούν να υπάρξουν ευνοϊκές προοπτικές για ορισμένες νέες γεωργικές καλλιέργειες. Συγκεκριμένες γεωργικές καλλιέργειες στις οποίες έγινε αναφορά από τους επιχειρηματίες είναι οι ακόλουθες:

- ο Σπαράγγι, λαχανικά, ελιά, κόκκινη πιπεριά, πορτοκάλια και κρεμμύδια
 - ο Βιολογικές καλλιέργειες
- ◆ Αναγνωρίζονται αξιόλογες προοπτικές στις θερμοκηπιακές μονάδες για την καλλιέργεια πιστοποιημένων προϊόντων σε οργανωμένη βάση.
 - ◆ Οι ιχθυοκαλλιέργειες θεωρούνται ως κλάδος με ικανοποιητικά περιθώρια ανάπτυξης, καθώς εκτός από την άριστη ποιότητα των θαλάσσιων εκτάσεων και τη δεδομένη ζήτηση που υπάρχει από το εξωτερικό για τα προϊόντα του κλάδου, τα ψάρια έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια αναπόσπαστο κομμάτι των διατροφικών συνηθειών των Ελλήνων. Ωστόσο, γίνεται σαφές πως απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η βελτίωση της πρόσβασης σε ευρωπαϊκές αγορές.
 - ◆ Οργανωμένη κτηνοτροφία (ειδικότερα αναφέρθηκαν τα αιγοπρόβατα και τα πιστοποιημένα προϊόντα) καθώς υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες. Το κρέας της περιοχής έχει καλή ποιότητα και φήμη, απαιτείται όμως αντιμετώπιση της νοθείας από το κράτος.
 - ◆ Ο κλάδος των γαλακτοκομικών προϊόντων και ειδικότερα η τυροκομία.
 - ◆ Εκτός του πρωτογενούς τομέα, από τις επιχειρήσεις αναγνωρίστηκαν σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης και στον τουριστικό κλάδο, λόγω της δημιουργίας νέων μονάδων και των αναξιοποίητων εκτάσεων που εξακολουθούν να υπάρχουν στους τρεις Νομούς και των δυνατοτήτων για ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Ως απαραίτητη προϋπόθεση διατυπώθηκε η ανάγκη για τη δημιουργία υποστηρικτικών υποδομών (λειτουργία αεροδρομίου, δημιουργία ψυχαγωγικών πάρκων, μεγαλύτερος αριθμός πολιτιστικών εκδηλώσεων κλπ.). Αναφέρθηκε επίσης και ο κλάδος των θαλασσιών συγκοινωνιών με τα γειτονικά και άλλα νησιά.

Δευτερογενής Τομέας

Σε γενικές γραμμές, όπως προκύπτει από την έρευνα της ICAP, η πορεία των επιχειρήσεων του δευτερογενή τομέα, ιδιαίτερα την τελευταία πενταετία, καταγράφεται ανοδική, βάση οικονομικών μεγεθών. Για την πλειοψηφία των επιχειρήσεων, ο όγκος και η αξία των πωλήσεων, καθώς επίσης και ο όγκος των πωλήσεων που πραγματοποιούνται εκτός του νομού στον οποίο έχουν την έδρα τους, κατέγραψαν ανοδική πορεία. Αυτό συμβαίνει διότι οι διοικήσεις των επιχειρήσεων βλέπουν θετικά την ζεύξη μεταξύ Ρίου – Αντίρριου, με αποτέλεσμα να προωθούν τις πωλήσεις εκτός του νομού που αποτελεί έδρα τους.

Στο σημείο αυτό, βέβαια, θα πρέπει να σημειωθεί, πως υπάρχουν διαφοροποιήσεις στους επιμέρους κλάδους του τομέα αυτού, ως προς τα οικονομικά τους μεγέθη. Έτσι, τα τελευταία πέντε έτη, οι επιχειρήσεις που έχουν ως αντικείμενο ασχολίας τους τη παραγωγή γαλακτοκομικών και τυροκομικών προϊόντων, καθώς επίσης και αυτές που ασχολούνται με τη σφαγή και τον τεμαχισμό σε ιδιωτικά σφαγεία, καταγράφουν στην συντριπτική τους πλειοψηφία, άνοδο σε όλα τα επιμέρους οικονομικά τους στοιχεία. Σε πολύ καλό επίπεδο βρίσκονται, επίσης, και οι κατασκευαστικές εταιρίες (επιχειρήσεις κατασκευής μεταλλικών προϊόντων, σκυροδέματος, κεραμοτουβλοποιίας, επίπλων κλπ), αλλά και μεγάλη μερίδα επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο τομέα της επεξεργασίας και τυποποίησης βρώσιμων ελιών και ελαιόλαδου. Από την άλλη πλευρά, μόλις το 30% των επιχειρήσεων κατασκευής ενδυμάτων κατέγραψε άνοδο στον όγκο και την αξία των πωλήσεων και μόνο το 10% είχε αυξημένα καθαρά κέρδη προ φόρων.

Όπως και στον πρωτογενή τομέα, έτσι και στο δευτερογενή η πλειοψηφία των πωλήσεων αφορά πωλήσεις σε χονδρέμπορους, ακολουθούμενη από τα ιδιόκτητα δίκτυα πωλήσεων. Με βάση την έρευνα, η γεωγραφική κατανομή των πωλήσεων παρουσιάζει ενδιαφέρον. Δεδομένου του γεγονότος πως η έρευνα αυτή διεξήχθη με περίοδο αναφοράς την τελευταία πενταετία -άρα η ζεύξη είχε πραγματοποιηθεί και είχε αρχίσει να διευκολύνει τις μεταφορές-, προκύπτει πως οι επιχειρήσεις σε μεγάλη πλειοψηφία αποστέλλουν τα προϊόντα τους στην υπόλοιπη Ελλάδα και στους όμορους νομούς τους (ποσοστό 54,2%), ενώ οι υπόλοιπες είτε τα αποστέλλουν στο εξωτερικό, είτε τα διαθέτουν στις τοπικές αγορές.

Τη διάρθρωση του κόστους παραγωγής στις επιχειρήσεις του δευτερογενή τομέα, συνθέτουν πρωταρχικά και με μεγάλο ποσοστό, οι πρώτες ύλες όπως θα περίμενε κανείς, ακολουθούμενες από τα έξοδα και τις αμοιβές προσωπικού και τα Γενικά Βιομηχανικά Έξοδα. Σε επιχειρήσεις όπως οι γαλακτοβιομηχανίες και αυτές της επεξεργασίας βρώσιμων ελιών και ελαιόλαδου, το κόστος των πρώτων υλών, όπως είναι φυσικό, λόγω της ιδιαιτερότητας των επιχειρήσεων αυτών, είναι ακόμη μεγαλύτερο.

Τα ποσοστά των απασχολούμενων ανά βαθμίδα εκπαίδευσης για τους επιμέρους κλάδους του δευτερογενούς τομέα παρατηρούνται διαφοροποιήσεις μεταξύ των διαφόρων επιχειρήσεων που συνθέτουν τον κλάδο. Έτσι, για τον κλάδο των υπηρεσιών σφαγής ζώων το ποσοστό των απασχολούμενων που είναι απόφοιτοι της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης είναι κατά πολύ υψηλότερο από το μέσο όρο. Υψηλό είναι επίσης το αντίστοιχο ποσοστό και για τις επιχειρήσεις παραγωγής τυροκομικών και γαλακτοκομικών προϊόντων, περίπου όσο είναι και για τον κλάδο της οινοποιίας - ποτοποιίας. Οι απασχολούμενοι τόσο στο κλάδο των ετοίμων ενδυμάτων, όσο και τον αρτοποιιών, σε μεγάλο ποσοστό είναι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Όσον αφορά τους αποφοίτους της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, αυτοί απασχολούνται κατά κύριο λόγο στις εκδόσεις, με δεύτερο από την άποψη αυτή τον κλάδο της παραγωγής τυροκομικών και γαλακτοκομικών προϊόντων.

Όσον αφορά το ποσοστό των ατόμων που κατά την εργασία τους χρησιμοποιούν Η/Υ, η έρευνα έδειξε πως μόλις το 23,1% χρησιμοποιεί, ποσοστό που αντιστοιχεί σε περίπου 8 υπαλλήλους ανά επιχείρηση.

Αναφορικά με τις επενδύσεις, το 68% των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο δευτερογενή τομέα, δηλαδή αρκετά υψηλό ποσοστό, έχει ήδη πραγματοποιήσει επενδύσεις εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού τα τελευταία έτη. Αντίθετα, μόλις το 6% προτίθεται να προβεί σε επενδύσεις στο άμεσο μέλλον.

Σε αντίθεση με τον πρωτογενή τομέα, οι επιχειρήσεις του δευτερογενή τομέα σε σύνολο 52,2% είναι πιστοποιημένες κατά τα πρότυπα τουλάχιστον ενός συστήματος ποιότητας. Ειδικότερα, από τις επιχειρήσεις που επεξεργάζονται είδη διατροφής (φρούτα, λαχανικά, ελιές, όσπρια κλπ.), το 63,2% διαθέτει κάποιο από τα συστήματα ποιότητας, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τις επιχειρήσεις κατασκευής μεταλλικών προϊόντων,

σκυροδέματος και κεραμοτουβλοποιίας είναι 61,1% και για τα οινοποιεία ανέρχεται στο 83,3%.

Γενικά, όπως και οι επιχειρήσεις του πρωτογενή τομέα, έτσι και οι επιχειρήσεις του δευτερογενή θεωρούν, σε μεγάλο ποσοστό, ότι η υφιστάμενη οργανωτική δομή της εταιρίας, μπορεί να υποστηρίξει την ανάπτυξή της (επιχείρησης) στα επόμενα έτη, καθώς επίσης, και την προωθητική πολιτική (marketing) των προϊόντων της και ότι αυτά τα δυο επαρκούν για την ανάπτυξη της στα επόμενα έτη. Τέλος, οι περισσότερες επιχειρήσεις, θεωρούν πως οι εγκαταστάσεις, ο εξοπλισμός και η παραγωγική τους διαδικασία, ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Όπως και για τις επιχειρήσεις του πρωτογενή τομέα, έτσι και για τις επιχειρήσεις του δευτερογενή, ζητήθηκε να αξιολογήσουν το επίπεδο στο οποίο βρίσκονται μια σειρά από παράγοντες στο νομό όπου δραστηριοποιείται η επιχείρησή τους. Έτσι, στον ακόλουθο πίνακα, παρουσιάζονται τα πλεονεκτήματα και τα προβλήματα της Περιφέρειας, όπως τα αξιολόγησαν οι επιχειρήσεις του δείγματος σχετικά με τον κλάδο τους.

**Κατάταξη Πλεονεκτημάτων και Προβλημάτων της Περιφέρειας σε
Σχέση με τον Κλάδο**

Πλεονεκτήματα	Σειρά Κατάταξης
Επάρκεια διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού	1
Εύκολη συγκοινωνιακή πρόσβαση στις αγορές	2
Επίπεδο δικτύου διάθεσης και διανομής των προϊόντων	3
Παραγωγή προϊόντων προστατευόμενης προέλευσης ή / και ονομασίας	4
Πορεία τιμών παραγόμενων προϊόντων	5
Εύκολα προσβάσιμες και χαμηλού κόστους πρώτες ύλες	6
Χαμηλή ένταση ανταγωνισμού (μικρός αριθμός επιχειρήσεων)	7
Ικανοποιητικό μέγεθος τοπικής αγοράς για τα προϊόντα του κλάδου	8
Επίπεδο κατάρτισης ανθρώπινου δυναμικού	9
Συνεργασία με τριτοβάθμια εκπαίδευση	10
Διακλαδικές συνδέσεις με άλλες τοπικές επιχειρήσεις	11
Επίπεδο οργάνωσης βιομηχανικής ζώνης	12
Προβλήματα	Σειρά Κατάταξης
Έλλειψη διακλαδικών συνεργασιών μεταξύ των επιχειρήσεων για οργανωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων	1
Δύσκολα προσβάσιμες και υψηλού κόστους πρώτες ύλες	2
Έντονος ανταγωνισμός (μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων)	3
Χαμηλό επίπεδο κατάρτισης ανθρώπινου δυναμικού	4
Μικρό μέγεθος αγοράς για τα προϊόντα του κλάδου	5
Επίπεδο οργάνωσης βιομηχανικής ζώνης	6
Συνεργασία με την τριτοβάθμια εκπαίδευση	7
Δύσκολη συγκοινωνιακή πρόσβαση στις αγορές	8
Πτωτική πορεία τιμών παραγόμενων προϊόντων	9
Επίπεδο δικτύου διάθεσης και διανομής των προϊόντων	10
Έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού	11
Παραγωγή προϊόντων προστατευόμενης προέλευσης ή / και ονομασίας	12

Πηγή: ICAP – Master Plan 2007 Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Από τον παραπάνω πίνακα, το κυριότερο πλεονέκτημα των επιχειρήσεων του δευτερογενή τομέα είναι η επάρκεια του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού με δεύτερο τη εύκολη συγκοινωνιακή πρόσβαση στις αγορές. Επίσης, σαν πλεονέκτημα βλέπουμε και την ευκολία στη πρόσβαση και οι χαμηλού κόστους πρώτες ύλες, λόγω του γεγονότος ότι υπάρχει η Γέφυρα Ρίου – Αντίρριου και οι συγκοινωνίες έχουν διευκολυνθεί. Σαν σημαντικότερο πρόβλημα εντοπίζεται η έλλειψη διακλαδικών συνεργασιών μεταξύ των επιχειρήσεων για οργανωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Προϋποθέσεις που διατυπώθηκαν από τις επιχειρήσεις για την ανάπτυξη των κλάδων του δευτερογενούς τομέα στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας:

Μεταλλικές κατασκευές – Τσιμεντοποιία – Κεραμοτουβλοποιία – Επιπλοποιία

- ◆ Αξιοποίηση του νέου Αναπτυξιακού Νόμου για την ίδρυση νέων μεταποιητικών μονάδων.
- ◆ Δημιουργία οργανωμένων βιομηχανικών ζωνών – πάρκων.
- ◆ Αύξηση δημοσίων επενδύσεων στον τομέα κατασκευής δημοσίων έργων.
- ◆ Βελτίωση της οργάνωσης των υπηρεσιών και της διοίκησης των δημόσιων φορέων. Πάταξη γραφειοκρατίας. Επίσπευση διαδικασιών επιδότησης.
- ◆ Δημιουργία των κατάλληλων υποδομών. Βελτίωση του οδικού δικτύου. Λειτουργία αεροδρομίου. Επενδύσεις και χρηματοδότηση για την κατασκευή δημοσίων έργων και για την αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας.
- ◆ Δημιουργία δικτύου φυσικού αερίου για τη μείωση του κόστους για τις βιομηχανικές μονάδες και τις βιοτεχνίες.
- ◆ Επανεξέταση των περιορισμών που ισχύουν για τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου αναφορικά με την εξόρυξη 1ης ύλης και την επέκταση των επιχειρήσεων σε όμορα γήπεδα.
- ◆ Παροχή κινήτρων για την κατασκευή εμπορικών καταστημάτων, συνεργείων αυτοκινήτων, μηχανουργείων, σιδηροκατασκευών, ξενοδοχείων (καταλυμάτων) και εστιατορίων.
- ◆ Συνεργασία των επιχειρήσεων του κλάδου για την οργανωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Επεξεργασία και συντήρηση φρούτων και λαχανικών

- ◆ Διεύρυνση ποικιλίας προϊόντων.
- ◆ Καλύτερη πληροφόρηση στα συσκευαστήρια (σχετικά με τις ποικιλίες, την πιστοποίηση, την προέλευση / ονομασία κλπ.).
- ◆ Διεξαγωγή σεμιναρίων για την εκπαίδευση του προσωπικού σε συνεργασία με την τριτοβάθμια εκπαίδευση.
- ◆ Ελεγχόμενη καλλιέργεια.

- ◆ Συστηματοποίηση των ελέγχων για την αποτροπή της δραστηριότητας επιχειρήσεων που δρουν ευκαιριακά (παράνομες επιχειρήσεις χωρίς τυποποίηση).
- ◆ Ευνοϊκότερη τιμολογιακή πολιτική των ΔΕΚΟ έναντι των επιχειρήσεων.

Σφαγεία

- ◆ Εφαρμογή νομοθεσίας για την απαγόρευση των σφαγών σε υπαίθριους χώρους χωρίς να τηρούνται οι συνθήκες υγιεινής.
- ◆ Εφαρμογή ελάχιστων τιμών σφαγής.
- ◆ Συστηματικότερος έλεγχος για την προστασία του κλάδου από φαινόμενα παράνομης εισαγωγής ζώων και κρεάτων που «βαφτίζονται» ελληνικά.
- ◆ Βελτίωση επιπέδου κατάρτισης ανθρώπινου δυναμικού.
- ◆ Ενημέρωση σχετικά με τους σύγχρονους μηχανολογικούς εξοπλισμούς.
- ◆ Καθορισμός ζωνών για τη δημιουργία σφαγείων, καθώς υπάρχουν προβλήματα εγκατάστασης, λόγω αντιδράσεων των κατοίκων γειτονικών περιοχών.
- ◆ Παροχή κινήτρων για την παραγωγή φθηνών ζωοτροφών από τον πρωτογενή τομέα, με στόχο το χαμηλό κόστος εκτροφής και την αύξηση του ζωικού κεφαλαίου.
- ◆ Βελτίωση της συγκοινωνιακής κάλυψης (οδικοί άξονες).

Τυροκομία

- ◆ Περιορισμός των ενδιάμεσων φορέων μεταξύ γαλακτοπαραγωγών και τυροκομικών μονάδων για τη μείωση του κόστους α' ύλης.
- ◆ Βελτίωση συγκοινωνιακού δικτύου.
- ◆ Ενημέρωση των επιχειρηματιών από τους φορείς για ζητήματα διασφάλισης ποιότητας.
- ◆ Συστηματικότερος έλεγχος των παραγωγών α' ύλης για την επίτευξη σταθερής και υψηλότερης ποιότητας.
- ◆ Βελτίωση του μορφωτικού επιπέδου του εργατικού δυναμικού (μεγάλο ποσοστό λειτουργικά αναλφάβητων).

Κυλινδρόμυλοι – Αρτοποιία – Πρατήρια ζαχαροπλαστικής

- ◆ Αναδιάρθρωση κλάδου.
- ◆ Ενημέρωση από τους φορείς - κυρίως κρατικούς – για την αντιμετώπιση των αλλαγών που συντελούνται σε εθνικό / τοπικό επίπεδο σχετικά με τις απαιτήσεις της Ε.Ε. σε θέματα τεχνολογίας, ποιότητας και διάθεσης των προϊόντων, καθώς επίσης και σχετικά με το τι ισχύει σε άλλες χώρες της Ε.Ε. σήμερα.
- ◆ Συνεργασία σε επιχειρηματικό επίπεδο για κοινή αντιμετώπιση των προβλημάτων.
- ◆ Παροχή κινήτρων για την ενασχόληση περισσότερων νέων με τον κλάδο.
- ◆ Αύξηση των ελέγχων. Μερίδα των αρτοποιιών προμηθεύεται με άλευρα κακής ποιότητας, χρησιμοποιώντας πρόσθετα για την κάλυψη του μειονεκτήματος.

Οινοποιία

- ◆ Ποικιλιακή αναδιάρθρωση αμπελώνων. Επικέντρωση σε γηγενείς καλλιέργειες ποικιλιών σταφυλιών.
- ◆ Προώθηση των προϊόντων του κλάδου. Από κοινού προγράμματα προώθησης (πολιτείας και οινοποιών) οίνων και της μοναδικότητάς τους.
- ◆ Διασφάλιση και αξιοποίηση της ονομασίας προέλευσης (π.χ. Μαυροδάφνη, Τεντούρα) και καταβολή προσπάθειας για την παραγωγή και άλλων επωνύμων προϊόντων ονομασίας / προέλευσης.
- ◆ Διαρκής ενημέρωση και εκπαίδευση των αμπελοκαλλιεργητών από τη μεριά των οινοβιομηχανιών με σκοπό τη βελτιστοποίηση της παραγωγής και του κόστους.
- ◆ Τυποποίηση για την επίτευξη υψηλής ποιότητας.
- ◆ Συνέχιση πολιτικής επιδοτήσεων για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των επιχειρήσεων.
- ◆ Βελτίωση υποδομών (οδικό δίκτυο, λιμάνι, φυσικό αέριο).
- ◆ Μεγαλύτερη συνεργασία των ιδρυμάτων της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με τις επιχειρήσεις του κλάδου.

Εκδόσεις

- ◆ Επιχειρηματικότητα – αύξηση της ανταγωνιστικότητας.
- ◆ Βασικά έργα υποδομής (αεροδρόμιο, οδικός άξονας, λιμάνι).
- ◆ Εκσυγχρονισμός μηχανολογικού εξοπλισμού.
- ◆ Δημιουργία ιδιόκτητων δικτύων διανομής.

Ελιές – Ελαιόλαδο

- ◆ Ενημέρωση και παρακολούθηση της παραγωγής ελιάς.
- ◆ Στήριξη των επιχειρήσεων ώστε να αποκτήσουν εφόδια για την εξέλιξη τους. Ενημέρωση για τον απαιτούμενο μηχανολογικό εξοπλισμό και τις νέες μεθόδους επεξεργασίας.
- ◆ Καλύτερες δημόσιες υπηρεσίες (υπάρχουν ελλείψεις σε ανθρώπινο δυναμικό και υλικοτεχνική υποδομή σε φορείς όπως τα Τελωνεία, τα Χημεία και οι Γεωργικές Υπηρεσίες)

Υφάσματα (λευκά είδη, εσώρουχα)

- ◆ Δημιουργία προϋποθέσεων που θα βοηθήσουν στην αύξηση των επιπέδων κατάρτισης του εργατικού δυναμικού.
- ◆ Ενημέρωση για ζητήματα πιστοποίησης και τεχνολογικών εξοπλισμών.

Κλάδοι στους οποίους θεωρούν οι επιχειρήσεις του δευτερογενούς τομέα ότι υπάρχουν σημαντικά περιθώρια επιχειρηματικής δράσης στους Νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας:

- ◆ Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (βιοκαύσιμα, αιολική και ηλιακή ενέργεια).
- ◆ Ο τουριστικός κλάδος εν γένει, λόγω της φυσικής ομορφιάς και της πολιτιστικής κληρονομιάς των Νομών της Περιφέρειας, καθώς επίσης και λόγω των αναξιοποίητων εκτάσεων. Ιδιαίτερα στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας αναφέρθηκε πως παραμένει αναξιοποίητος ο φυσικός πλούτος τους Νομού, ενώ αναγνωρίστηκαν σημαντικές προοπτικές στον αγροτουρισμό.

- ◆ Οι σύγχρονες τεχνολογίες υπό την προϋπόθεση πως θα υπάρξει μεγαλύτερη αξιοποίηση της δυναμικής του Πανεπιστημίου και θα δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις και κίνητρα για να δραστηριοποιηθούν εταιρείες υψηλής τεχνολογίας στην Περιφέρεια.
- ◆ Οι μεταφορές, τα κέντρα αποθήκευσης και ο κλάδος των *logistics*.
- ◆ Ο κλάδος της παραγωγής προκατασκευασμένων κατοικιών και τμημάτων από σκυρόδεμα λόγω της αυξημένης ζήτησης για εξοχικές και λοιπές κατοικίες καθώς και της ανάπτυξης τουριστικών υποδομών.
- ◆ Η κτηνοτροφία, υπό την προϋπόθεση της παροχής μέτρων ενισχύσεων και του διαχωρισμού των προϊόντων που εισάγονται από το εξωτερικό.
- ◆ Η γεωργία, καθώς στους Νομούς της Περιφέρειας μπορεί να καλλιεργηθεί το 70-80% των γεωργικών προϊόντων, μερικά εκ των οποίων παρουσιάζουν σημαντικές προοπτικές (αναφέρθηκαν ισχυρά ανοδικές τάσεις στις εξαγωγές φράουλας).
- ◆ Ο κλάδος της μεταποίησης, τυποποίησης και συσκευασίας των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα (γαλακτοκομικά, ελαιόλαδο – ελιές, τυροκομία, λαχανικά, σπαράγγια, φρούτα, οικολογικά / βιολογικά προϊόντα, κλπ.). Απαιτείται προγραμματισμός της παραγωγής, προώθηση των αγροτικών προϊόντων και διακίνησή τους μέσα από ένα σύγχρονο δίκτυο διάθεσης.
- ◆ Η τυποποίηση και εμφιάλωση του λαδιού και του κρασιού. Ως προϋποθέσεις για να συμβεί αυτό τέθηκαν η διασφάλιση και αξιοποίηση της ονομασίας προέλευσης, η τυποποίηση για την επίτευξη υψηλής ποιότητας και η προώθηση για την εμπορική εκμετάλλευση επώνυμων προϊόντων.
- ◆ Ο κλάδος της τυροκομίας λόγω της καταχώρησης της φέτας ως Προϊόντος Προστατευόμενης Ονομασίας και Προέλευσης
- ◆ Ο κλάδος της ανακύκλωσης ελαστικών.
- ◆ Ο κλάδος των ιχθυοκαλλιεργειών, εφόσον ακολουθηθεί μια συστηματοποιημένη παραγωγή.

2.8 Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη

Σχετικά με το θέμα της κοινωνικής συνοχής, που αποτελεί το δεύτερο αντικείμενο εξέτασης στο παρόν κεφάλαιο, πέρα από τη προηγηθείσα διερεύνηση συγκεκριμένων δεικτών για την απασχόληση και την ανεργία, θα ήταν ενδιαφέρον να εξεταστούν πιθανές επιδράσεις στον τομέα αυτό προερχόμενες από τη δραστηριοποίηση της Εταιρίας ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ στον τομέα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης.

Ο όρος Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη αναφέρεται στις εθελοντικές ενέργειες των επιχειρήσεων που αποσκοπούν στην συμβολή αντιμετώπισης περιβαλλοντικών και κοινωνικών ζητημάτων. Συγκεκριμένα οι επιχειρήσεις αποτελούν οντότητες οι οποίες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το κοινωνικό σύνολο μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνται, επηρεάζοντας και επηρεαζόμενες από τα δεδομένα της εποχής και του χώρου δράσης τους. Οφείλουν επομένως να αναγνωρίζουν την ευθύνη που τους αναλογεί, απέναντι στην κοινωνία και το περιβάλλον. Η αναπτυξιακή πορεία της επιχειρηματικής δραστηριότητας ενισχύεται όταν συνοδεύεται με μια κοινωνική παρουσία σε τομείς όπως ο πολιτισμός, η παιδεία, ο αθλητισμός και το περιβάλλον.

Σήμερα, ο θεσμός της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, προσδιορίζεται και με πολιτικές και δράσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία στοχεύει να του δώσει μεγαλύτερη πολιτική προβολή, να επιβραβεύσει ευρωπαϊκές επιχειρήσεις για τις ενέργειές τους σε αυτόν τον τομέα και να ενθαρρύνει την ανάληψη μεγαλύτερων πρωτοβουλιών. Αναγνωρίζοντας ότι οι επιχειρήσεις έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μπορεί να επιτύχει καλύτερα τους στόχους της σε συνεργασία με τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις και έχει ήδη εξαγγείλει την υποστήριξή της στην δημιουργία ευρωπαϊκής συμμαχίας για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη.

Έτσι στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπάρχει ένα πλέγμα νόμων και κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος κατά την διαδικασία παραγωγής που προστατεύει και προάγει την ανθρώπινη αξιοπρέπεια. Αυτό το πλαίσιο, αποτελεί μία βάση ώστε οι εταιρείες να ξεκινούν από εκεί και να προχωρούν ένα βήμα μπροστά υιοθετώντας έναν κώδικα δεοντολογίας που προάγει την

ποιότητα ζωής την εκπαίδευση και επιμόρφωση των εργαζομένων κλπ. Ο όρος έχει πολύ στενή σχέση με την ηθική των επιχειρήσεων.

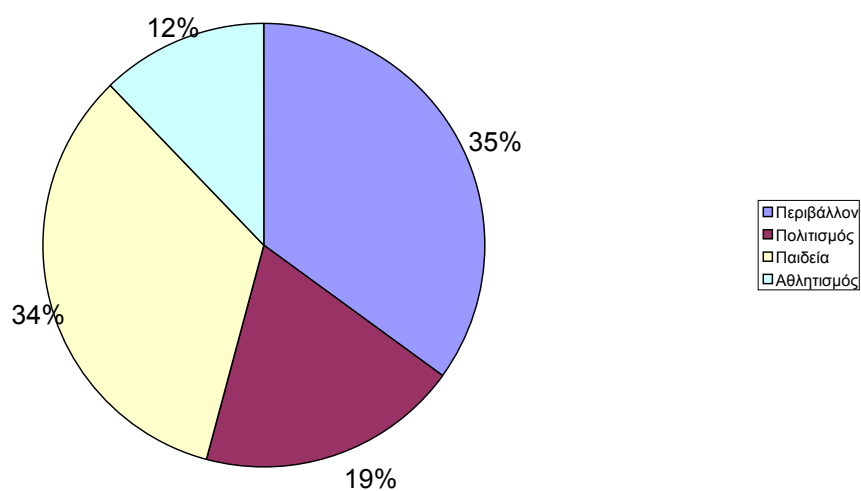
Υπάρχουν αρκετές θεωρίες σχετικά με την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη. Η πιο διαδεδομένη και απλή είναι η θεωρία των ενδιαφερόμενων μερών ή εμπλεκόμενων μερών (οι όροι ακόμα δεν έχουν παγιωθεί στην Ελλάδα). Τα ενδιαφερόμενα μέρη αποτελούν το περιβάλλον (άμεσο και έμμεσο) το οποίο αλληλεπιδρά με την επιχείρηση και έχει ενδιαφέρον από τις δραστηριότητες της. Οι άμεσα ενδιαφερόμενοι σε μία επιχείρηση είναι οι μέτοχοι, οι εργαζόμενοι, οι δανειστές-πιστωτές (τράπεζες). Έμμεσα ενδιαφερόμενοι είναι το Κράτος, οι τοπικές κοινωνίες στις οποίες δραστηριοποιείται μία επιχείρηση, οι ομάδες πίεσης π.χ. ακτιβιστές, διαδηλωτές, κ.α. Η Θεωρία των ενδιαφερόμενων μερών βοηθάει την επιχείρηση να λάβει υπόψη της όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (τόσο άμεσα όσο και έμμεσα) και να ξεκινήσει μία ουσιώδη διαδικασία διαλόγου πριν καθορίσει το πρόγραμμα δράσης της όσον αφορά την εταιρική κοινωνική της ευθύνη.

Η Γέφυρα ΑΕ αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα επιχείρησης που ενσωμάτωσε την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη στις επιχειρηματικές της δραστηριότητες. Πιο συγκεκριμένα, η Γέφυρα ΑΕ από κοινού με κάποιους τοπικούς Ναυτικούς Ομίλους και με τη συνεργασία του Ωκεανογραφικού Ινστιτούτου συμμετέχει σε δράση για την διάσωση των δελφινιών του Κορινθιακού και του Πατραϊκού. Επιπρόσθετα, με στόχο την ασφάλεια των χρηστών της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, η Γέφυρα ΑΕ αναμένεται να συνεργαστεί με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», αναδεικνύοντας με αυτόν τον τρόπο την κοινωνική της ευαισθησία.

Από την έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε στα λεωφορεία σε δείγμα 225 ατόμων μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι ένα σημαντικό ποσοστό των ερωτηθέντων της τάξης του 65% γνωρίζει ότι η Γέφυρα Α.Ε. προσφέρει εθελοντικές δραστηριότητες στην κοινωνία. Επιπλέον, οι περισσότεροι ερωτηθέντες προτιμούν η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη της Γέφυρας Α.Ε. να επικεντρωθεί σε δράσεις που αφορούν κυρίως το περιβάλλον και την παιδεία. Ειδικότερα, όπως αποτυπώνεται στο ακόλουθο γράφημα, το 35% προτιμά η Γέφυρα Α.Ε. να επιδείξει μεγαλύτερη κοινωνική ευαισθησία στο περιβάλλον και

ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ

το 34% στην παιδεία. Το 19% του δείγματος επιθυμεί να δοθεί προτεραιότητα στον πολιτισμό και τέλος το 12% στον αθλητισμό.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΖΕΥΞΗΣ
ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ**3.1 Εισαγωγικά**

Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες περίπου, στις ανεπτυγμένες χώρες, συντελούνται μία σειρά οικονομικών αναδιαρθρώσεων με κυρίαρχη την ανάδειξη του τομέα παροχής υπηρεσιών ως τη βασική οικονομική δραστηριότητα¹. Η διαδικασία αυτή, όπως είναι προφανές, έχει επιπτώσεις στον κτισμένο χώρο, στις χρήσεις γης και στην εν γένει δομή του αστικού χώρου. Κατά συνέπεια, η διαδικασία αυτή, επιδρά σ' όλη την πορεία εξέλιξης των πόλεων, ως σύνθετων και πολύπλοκων οργανισμών, και βεβαίως στον τρόπο ανάγνωσης, ανάλυσης και σχεδιασμού του χώρου.

Η Πάτρα ακολουθώντας το παράδειγμα των περισσότερων μεγάλων πόλεων, και αφού πέρασε – ή κατά πολλούς συνεχίζει να περνά - τη φάση της λεγόμενης αποβιομηχάνισης, παρουσιάζει έντονους ρυθμούς αλλαγής της οικονομίας της, και κατά συνέπεια της λειτουργίας της ως πόλης και της δομής του χώρου της, προσανατολιζόμενη στον τριτογενή τομέα διαθέτοντας χαρακτηριστικά ενός μικρού μεγέθους μητροπολιτικού κέντρου². Σε συνδυασμό δε με τη γεωγραφική της θέση, τα υφιστάμενα, συντελούμενα και προγραμματισμένα έργα στη περιοχή (νέος λιμένας, ΠΑΘΕ, Ιόνια οδός, γέφυρα, νέα σιδηροδρομική γραμμή, κλπ.), οι αλλαγές αυτές είναι ταχύτατες και επηρεάζουν έντονα την εξέλιξη του οικιστικού ιστού της, τη σχέση της με τις όμορες περιοχές, την ποιότητα του περιβάλλοντος (φυσικού – κτισμένου) και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Το «νέο» αντικαθιστά το «παλαιό» με ταχύτατους ρυθμούς χωρίς κανένα απολύτως πλαίσιο σχεδιασμού. Όλοι οι αρμόδιοι δημόσιοι οργανισμοί και υπηρεσίες λειτουργούν με όρους της προηγούμενης εικοσαετίας και η υπόθεση διαχείρισης και ελέγχου της

¹ Οικονόμου Δ., Γετίμης Π., κ.α., «Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας», Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2001

² βλέπε την κλίμακα χωρικών ενότητων κατά Δοξιάδη, πχ. περιοδικό Ekistics, «The anthropocosmos model», pp. 226, volume 56, number 338/389, Sept./Oct. – Nov./Dec. 1989

λειτουργίας και εξέλιξης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής γίνεται μία κρίσιμη υπόθεση που απαιτεί νέους όρους, συνθήκες και περιβάλλοντα διοίκησης, λειτουργίας και σχεδιασμού.

Στο σύνθετο αυτό πλαίσιο, κρίσιμο ζητούμενο είναι ο διάλογος για την αναπτυξιακή πορεία της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της, ο σχεδιασμός και παρακολούθηση της αναπτυξιακής αυτής πορείας, αλλά και του χώρου της, ως υποδοχέα όλων αυτών των δραστηριοτήτων, όπου οι επιπτώσεις στον ιστό και της λειτουργίας του πολεοδομικού συγκροτήματος απαιτείται να εξειδικευτούν και σχεδιαστούν για την κοινή υπόθεση που λέγεται βιώσιμη ανάπτυξη και ποιότητα ζωής. Παράλληλα πρέπει να εξεταστεί και εξειδικευτεί ο ρόλος της στην ευρύτερη περιοχή προς την προοπτική ενός μικρού μητροπολιτικού κέντρου με διεθνή εμβέλεια.

Κυρίαρχο ρόλο σ' αυτό το αστικό σύμπλεγμα (urban complex), και της λειτουργίας του, διαδραματίζει (εκτός των άλλων) και η λειτουργία της ζεύξης του πορθμού Ρίου – Αντιρρίου και ο τρόπος που αυτός επηρεάζει το αστικό δίπολο Πατρών – Ναυπάκτου, όπου η πολιτική διαχείρισης της γέφυρας, σε συνδυασμό με τον τρόπο επέκτασης, σχεδιασμού και ελέγχου του αστικού χώρου, αναδεικνύεται ως κρίσιμος παράγοντας για την αστική ενοποίηση των δύο κέντρων και τη μητροπολιτική λειτουργία της όλης περιοχής.

3.2. Το αίτημα της ζεύξης, και η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος – Σύντομη Ιστορική Αναδρομή³

Η μόνιμη ζεύξη του πορθμού με ένα τεχνικό έργο συνεχούς λειτουργίας, απετέλεσε αίτημα κατοίκων και φορέων της περιοχής της Δυτικής Ελλάδας εδώ και πολλά χρόνια. Οι παράγοντες που ενίσχυσαν και επικαιροποίησαν το αίτημα της μόνιμης ζεύξης, πρέπει να αναζητηθούν στο ευρύτερο πλαίσιο οικονομικής, κοινωνικής, και περιφερειακής ανάπτυξης, και τις εξελίξεις της

³ Το κεφάλαιο αυτό βασίζεται, εν πολλοίς, στην τεχνική έκθεση: Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού, Δ/ντης Καθ. Ν. Πολυδωρίδης, Διερεύνηση των Πολεοδομικών Επιπτώσεων από τη ζεύξη του Ρίου – Αντιρρίου, Ειδική Αναφορά στην επανένταξη – Αξιοποίηση του Εργοταξιακού Χώρου. Δεύτερη Φάση, Πάτρα, Ιανουάριος, 2003

τελευταίας 30ετίας, καθώς και στην "πολιτισμική" διάσταση των αναπτυξιακών αιτούμενων και στόχων.

Η σημασία της ζεύξης και ο ρόλος της στο βασικό οδικό δίκτυο της χώρας, διερευνήθηκε στα πλαίσια της μελέτης του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου και Προγράμματος της Ελλάδος, από το Γραφείο Δοξιάδη (1972 – 1977)⁴. Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου θεωρήθηκε από τη μελέτη ως "κλειδί" για την ολοκλήρωση του Εθνικού Οδικού Δικτύου και ως απαραίτητο στοιχείο για τη σύνδεση της Δυτικής Στερεάς με την Αθήνα και Πελοπόννησο και της Δυτικής Πελοποννήσου με τη Δυτική, Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα.

Συγκεκριμένες πρωτοβουλίες για συζήτηση και διερεύνηση των δυνατοτήτων και της σκοπιμότητας του έργου ανελήφθησαν στο παρελθόν. Ιδιαίτερα σημαντική πρέπει να θεωρηθεί η διοργάνωση Διεθνούς Συνεδρίου στο Πανεπιστήμιο Πατρών το 1978, τα πρακτικά του οποίου περιέχουν χρησιμότες πληροφορίες⁵. Οι εισηγήσεις κάλυψαν τεχνικά, κυκλοφοριακά, οικονομικά και αναπτυξιακά θέματα, και παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον από την άποψη της προβληματικής της εποχής.

Η απουσία μόνιμου έργου ζεύξης προσλαμβάνόταν σε όλη αυτή τη βιβλιογραφία, ως παράγοντας που:

- Επιδρά αρνητικά στην αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της Δυτικής Ελλάδας, σε σχέση με τον "προνομιούχο" ανατολικό άξονα Βορρά-Νότου, μειώνοντας σημαντικά τους δείκτες ανταγωνισμότητας των επενδύσεων στην περιοχή.
- Αποτρέπει την οργάνωση ενός κύριου κάθετου οδικού δικτύου μεταφορών που θα προωθούσε διαδικασίες ενοποίησης του περιφερειακού χώρου της Δυτικής Ελλάδας.
- Επιβάλλει ένα εξαιρετικά υψηλό διευρυμένο κόστος στην επικοινωνία της Δυτικής Στερεάς Ελλάδας, της Ηπείρου και της Κέρκυρας με την Πρωτεύουσα και τις λοιπές περιοχές της χώρας, είτε με τη μορφή της

⁴ Γραφείο Δοξιάδη Α.Ε., (1980), «Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα της Ελλάδος», έκθεση αρ. 19, Τόμος 6, Δίκτυα Μεταφορών, Υπουργείο Συντονισμού και Προγραμματισμού, Αθήνα

⁵ Πανεπιστήμιο Πατρών, επιμέλεια Γούδας Κ., (1978), «Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου», Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Πάτρα

οικονομικής επιβάρυνσης, είτε με την εισαγωγή αβεβαιότητας και καθυστερήσεων στην πραγματοποίηση των μετακινήσεων.

Υιοθετήθηκε λοιπόν το αίτημα της ζεύξης, με την πραγματοποίηση του οποίου στοχεύεται η άρση των αρνητικών αυτών επιπτώσεων, χωρίς όμως παραπέρα διερεύνηση των πραγματικών σχέσεων εξάρτησης και του αναπτυξιακού δυναμικού της Δυτικής Ελλάδας σε σχέση κυρίως με την Πρωτεύουσα, και, χωρίς να διερευνάται η εσωτερική δομή του γεωγραφικού αυτού χώρου και η περιφερειακή του συγκρότηση.

Στις παραπάνω παραδοχές μπορούν να αντιπαρατεθούν ερευνητικά ερωτήματα, όπως:

- Ποια είναι η πραγματική περιφερειακή συγκρότηση της Δυτικής Στερεάς Ελλάδας, της Ηπείρου, και της Δυτικής Πελοποννήσου (μωσαϊκό περιφερειακών ψηφίδων);
- Ποιες είναι οι "ενδοπεριφερειακές" εξαρτήσεις που έχουν αναπτυχθεί;
- Ποια είναι η σχέση αυτών των ψηφίδων με πόλους όπως η Αθήνα, η Πάτρα και δευτερευόντως η Θεσσαλονίκη;
- Πόσο επηρεάζουν την ένταση των εξαρτήσεων, τα χαρακτηριστικά προσβασιμότητας των περιφερειακών ψηφίδων που θα αναπτυχθούν / αλλάξουν από τη γέφυρα;
- Πώς ορίζονται ή ανιχνεύονται τα όρια αυτών των εξαρτήσεων στον γεωγραφικό χώρο;
- Πόσο αναμένεται να διαφοροποιηθούν οι εξαρτήσεις κάθε περιφερειακής ψηφίδας από τη λειτουργία του μόνιμου έργου ζεύξης;
- Πόσο, τέλος, ευαίσθητες είναι οι παραπάνω τάσεις σε αποφάσεις και επεμβάσεις πολιτικού, δημοσιονομικού και οικονομικού αναπτυξιακού χαρακτήρα;

Τα ερωτήματα αυτά δεν είναι δυνατόν, ούτε εύκολα να απαντηθούν, αλλά ούτε και να αγνοηθούν στην απόπειρα προσέγγισης των ευρύτερου χαρακτήρα επιπτώσεων της ζεύξης. Τίθενται για να ενισχύσουν τη διαπίστωση ότι οι επιπτώσεις του έργου καθίστανται δύσκολα ανιχνεύσιμες στο ευρύτερο περιφερειακό επίπεδο. Η επιστημονική και συστηματική προσέγγισή τους

απαιτεί πληροφορίες που είναι δύσκολα προσδιορίσιμες και ανιχνεύσιμες και η αντιμετώπισή τους επιβάλλει τη σύνθεση των συμπερασμάτων σε διοικητικό και πολιτικό επίπεδο. Ανεξάρτητα από τα εργαλεία και τους φορείς ανάλυσης - μελέτης, η σύνθεση πολιτικής μπορεί να επιτευχθεί μέσα από τα διοικητικά πλαίσια των Περιφερειών και να υλοποιηθεί στη σύνταξη των Περιφερειακών και Νομαρχιακών Προγραμμάτων Ανάπτυξης.

Εν κατακλείδι, πρέπει να σημειωθεί ότι η επιλογή έχει γίνει, και η γέφυρα ήδη λειτουργεί και συνεπώς όλες οι διερευνήσεις επιπτώσεων και προοπτικών λαμβάνουν πλέον άλλο χαρακτήρα, της εκ των υστέρων αξιολόγησης και αξιοποίησης.

3.3 Η σχέση Αχαΐας - Αιτωλοακαρνανίας

Η νέα σχέση των δύο νομών ουσιαστικά αναφέρεται και εξαρτάται από τη σχέση των αξόνων «Κάτω Αχαΐας – Πάτρας – Αιγίου» αφ' ενός, και «Ναυπάκτου - Μεσολογγίου – Αγρινίου» αφ' ετέρου, μέσα από το πρίσμα της επαναδιαμόρφωσης και επαναπροσδιορισμού τους λόγω της ζεύξης. Οι σχέσεις αλληλεξάρτησης των δύο περιοχών είναι ισχυρές, με καθοριστικό τον κομβικό ρόλο της Πάτρας. Οι εξαρτήσεις από την Πάτρα επισημαίνονται στη χωροθέτηση και ανάπτυξη συγκεκριμένων δραστηριοτήτων:

[α]: Αξιόλογης κλίμακας βιομηχανική συγκέντρωση υπάρχει μόνο στην περιοχή της Πάτρας, όπου στους παραδοσιακούς βιομηχανικούς κλάδους προστέθηκαν νέοι με τη λειτουργία της ΒΙ.ΠΕ. Αντίθετα, στην Αιτωλοακαρνανία δεν παρατηρείται αξιόλογη βιομηχανική υποδομή, με μοναδική εξαίρεση την ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. στον Αστακό.

[β]: Στον τομέα της βιοτεχνίας, επίσης από την πλευρά της Αχαΐας παρατηρείται κατά πολύ σημαντικότερη συγκέντρωση, παράλληλα με την ήδη δρομολογημένη ίδρυση και λειτουργία βιοτεχνικού πάρκου στην Πάτρα (ΒΙΟΠΑ).

[γ]: Στον τομέα των υπηρεσιών και του εμπορίου, η παρουσία της Πάτρας είναι καταλυτική. Οι εμπορικές δραστηριότητες, ιδιαίτερα του Μεσολογγίου και της Ναυπάκτου, έχουν τοπική μόνο εμβέλεια για την κάλυψη βασικών αναγκών, εμφανίζουν μικρή δυναμική επέκτασης και απαιτείται παραπέρα μελέτη αν απειλούνται άμεσα από τη ζεύξη. Επίσης στον τομέα των υπηρεσιών και της

κοινωνικής πρόνοιας, και παρά τις προσπάθειες αποκέντρωσης, η εξάρτηση από την Πάτρα έχει ενταθεί με την ανάπτυξη, λειτουργία, και συνεχή επέκταση του Παν/μίου Πατρών και των άλλων μεγάλων εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (ΑΤΕΙ, ΕΑΠ), του Περιφερειακού Νοσοκομείου στο Ρίο και των άλλων ιδιωτικών επενδύσεων, κυρίως, στον τομέα της υγείας.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις επιβεβαιώνονται αφ' ενός μεν από τη γενική εικόνα των στατιστικών δεικτών, και αφ' ετέρου από την εξάρτηση της αγοράς εργασίας των περιοχών αυτών της Αιτωλοακαρνανίας από την Πάτρα και από τις εμφανείς τάσεις "αστικής διάχυσης" της Πάτρας βόρεια του πορθμού. Σήμερα, οι τάσεις αστικής διάχυσης της Πάτρας εμφανίζονται με τη μορφή ζήτησης γης για δεύτερη – κυρίως – κατοικία (χωρίς να αποκλείεται και η πρώτη) από Πατρινούς στον άξονα «Ναύπακτος – Αντίρριο – Ρίζες» και οι οποίες έχουν ενταθεί και επεκτείνονται με τη ζεύξη. Πάντως, πρέπει να σημειωθεί εξ αρχής, ότι οι τάσεις αυτές δεν έχουν την αναμενόμενη ένταση στο βαθμό που αυτές εξαρτώνται άμεσα από την πολιτική διαχείρισης της γέφυρας και βεβαίως όχι σε μονοσήμαντο βαθμό.

Επίσης επισημαίνεται ότι η ένταση και ιδιαιτερότητα των περιβαλλοντολογικών προβλημάτων στην Πάτρα και τη νότια ακτή του Πατραϊκού, θα ενταθούν με τη λειτουργία του νέου λιμένα Πατρών, και που οδηγούν στην εκτίμηση της εμφάνισης σημαντικότερης ζήτησης για καλοκαιρινή αναψυχή στις παραλιακές ζώνες της Αιτωλοακαρνανίας, οι οποίες και έχουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης, εφ' όσον συμπληρωθεί η υποδομή τους.

Το ιστορικό αυτής της εξέλιξης, ως προς τα παραπάνω χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής, δεν ταυτίζεται, όπως είναι φυσικό, με την πρόσφατη δημιουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, αλλά εκτείνεται χρονικά προς τα πίσω στις προηγούμενες δεκαετίες, όταν ακόμη υπήρχαν και διαδραμάτιζαν καταλυτικό ρόλο οι συνθήκες έντονων αναπτυξιακών ανισοτήτων μεταξύ των δυο περιοχών, βόρεια και νότια του πορθμού, και της συγκοινωνιακής και κοινωνικής απομόνωσης της βόρειας. Τα φαινόμενα αυτά είχαν εντοπιστεί και καταγραφεί πριν από πολλά χρόνια, επιπρόσθετα δε είχε τοποθετηθεί η ανάλυση τους στη χρονική διάσταση των νέων συνθηκών που αναμενόταν να δημιουργηθούν από τη Ζεύξη.

Έτσι, σε παλαιότερη μελέτη (1987) του Πανεπιστημίου Πατρών⁶ περιλαμβάνονταν τα εξής, σχετικά με τα παραπάνω, βασικά συμπεράσματα :

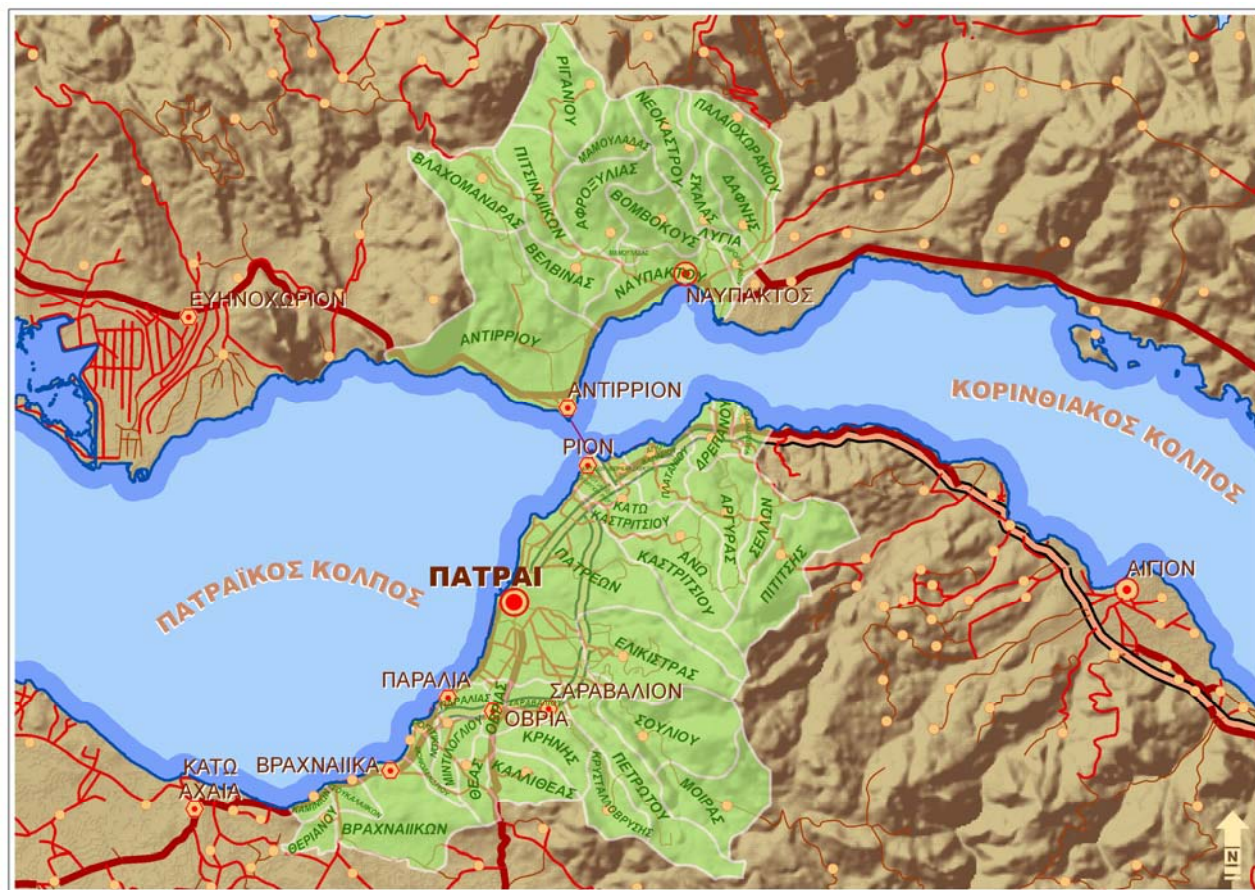
- *Τεκμηριώνονται οι σημερινές τάσεις πολεοδομικής διάχυσης της Πάτρας καθώς και η έλξη που ασκεί σήμερα η Πάτρα στα αστικά κέντρα της Αιτωλοακαρνανίας.*
- *Οι τάσεις αυτές θα ενισχυθούν με τη ζεύξη. Η διευκόλυνση των μετακινήσεων και η μείωση του χρόνου διαδρομής θα προκαλέσουν επιπτώσεις σε περιφερειακό επίπεδο στην αγορά εργασίας, τις υπηρεσίες, το εμπόριο και τον τουρισμό. Πρόκειται, πάντως, για τάσεις που ήδη υπάρχουν και η ένταση που θα αποκτήσουν δεν εξαρτάται μονοσήμαντα από τη ζεύξη.*
- *Απαιτείται ωστόσο προγραμματισμένος σχεδιασμός - συντονισμός σε επίπεδο Περιφέρειας. Σε πρώτη φάση, η ανάλυση, τεκμηρίωση και εκτίμηση για τα ποιοτικά και χωροταξικά χαρακτηριστικά αυτών των τάσεων πρέπει να επιχειρηθεί κατά τη διαδικασία της σύνταξης των Νομαρχιακών Χωροταξικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης, του Περιφερειακού Πενταετούς Προγράμματος αλλά και του υπό εκπόνηση Ρυθμιστικού Σχεδίου της περιοχής της ζεύξης..*

Τα παραπάνω συμπεράσματα και εκτιμήσεις (πολεοδομική διάχυση της Πάτρας, επιπτώσεις της ζεύξης στην αγορά εργασίας, το εμπόριο, τις υπηρεσίες και τον τουρισμό) επιβεβαιώθηκαν από την πρώτη έρευνα των επιπτώσεων της λειτουργίας της Γέφυρας (Πανεπιστήμιο Πατρών, 2006), ενισχύονται δε, όπως θα φανεί στη συνέχεια και από την παρούσα έρευνα.

⁶ Ομάδα Ερευνών και Τεκμηρίωσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Περιφερειακής Ανάπτυξης, καθηγητής Πολυδωρίδης Ν., (1987), «Διερεύνηση Πολεοδομικών και Περιφερειακών Επιπτώσεων από τη Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου», Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα.

3.4 Το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών – Ρίου – Αντιρρίου - Ναυπάκτου

Το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών, σύμφωνα με την ΕΣΥΕ (1991), αποτελείται από τις περιοχές: Δ. Πατρέων, Κ. Ακταίου (Βερναδαϊκών), Κ. Βραχναϊκών, Κ. Μιντιλογλίου, Κ. Μονοδενδρίου, Κ. Οβριάς, Κ. Παραλίας, Κ. Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου), Κ. Ρογιτικών, και Κ. Τσουκαλαϊκών⁷. Σήμερα και επί της ουσίας κρίνοντας από την έκταση του κτισμένου χώρου και των πάσης φύσεως ροών σ' αυτόν, το ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών τείνει να συμπεριλάβει, εκτός του Δήμου Πατρέων, και τους Δήμους Βραχναϊκών, Παραλίας, Μεσσήνης, Ρίου, Αντιρρίου και Ναυπάκτου, όπως χαρακτηριστικά φαίνεται στον επόμενο χάρτη 1.



Χάρτης 1. Το ευρύτερο Πολεοδομικό Σύμπλεγμα Πατρών – Ναυπάκτου

⁷ Οι κοινότητες (Κ.) πλέον έχουν μετεξελιχθεί διοικητικά σε δημοτικά διαμερίσματα.

Η σχέση αλληλεξάρτησης Πατρών – Ρίου είναι αναμφισβήτητη καθώς και με τους λοιπούς όμορους Δήμους Μεσσήτιδος, Παραλίας και Βραχναϊκών. Η σχέση αυτή έχει ενταθεί κυρίως λόγω της λειτουργίας της παρακαμπτηρίου («περιμετρικής») οδού.

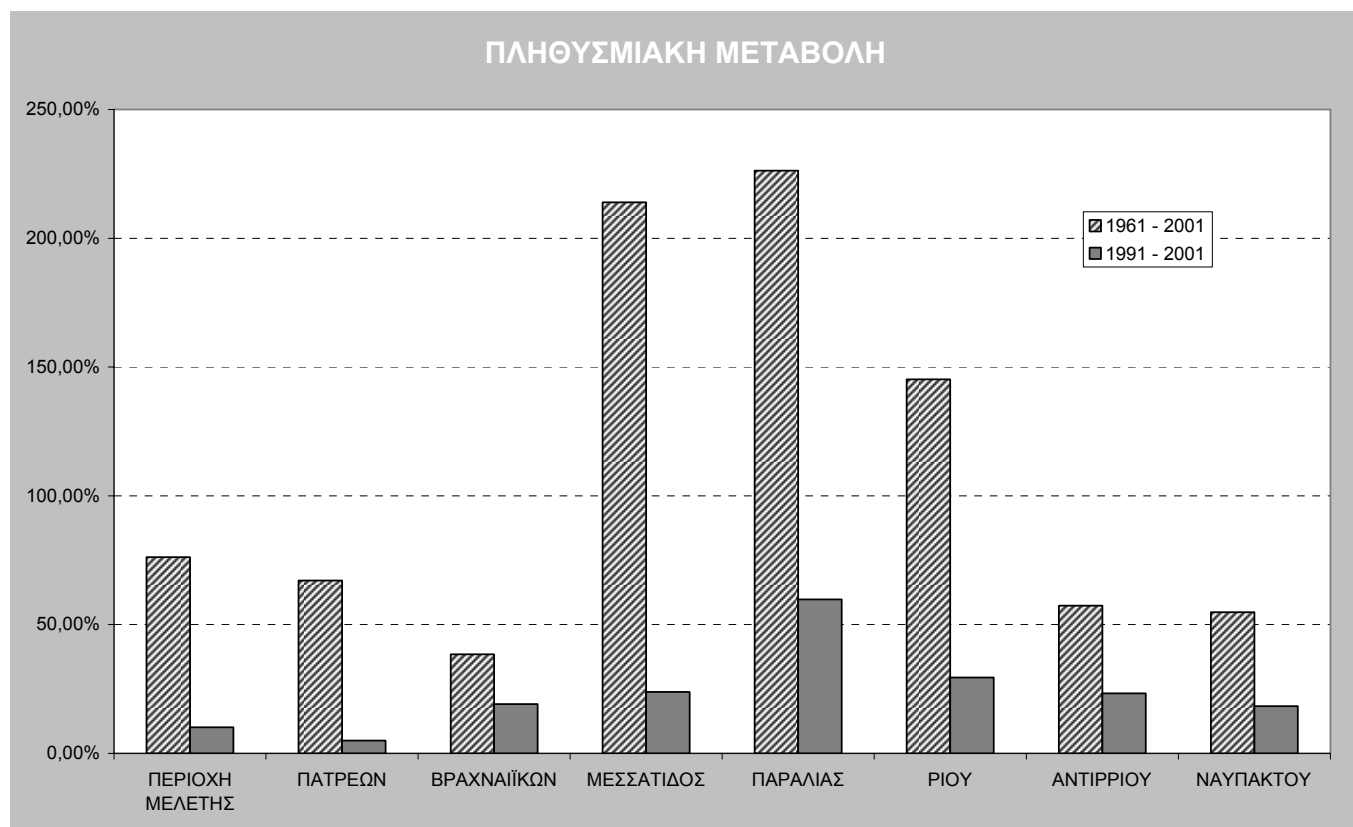
Με τους δύο άλλους Δήμους, Αντιρρίου και Ναυπάκτου, παρατηρείται σήμερα μία σχετική άρση της «συγκράτησης» επαφών, που προϋπήρχε λόγω του κόστους (χρονικού και οικονομικού) του περάσματος μέσω του πορθμείου, όχι όμως και στους αναμενόμενους ρυθμούς, στο βαθμό που οι μετρήσεις δείχνουν ότι η αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων, μέσω της γέφυρας, έχει αυξηθεί σ' ένα ποσοστό 20–25%. Πάντως, αναμφισβήτητα, η Πάτρα αποτελεί το κέντρο υπηρεσιών πρώτου βαθμού για όλους τους λοιπούς Δήμους, καθώς και για ολόκληρη την ευρύτερη περιοχή τους.

Παράλληλα οι διαδικασίες οικιστικής διάχυσης και ενοποίησης έχουν ενταθεί χωρίς όμως να είναι εμφανές αν αυτές οφείλονται – κυρίως κατάντη του στενού – στη λειτουργία της ζεύξης ή τελούν κάτω από την ισχυρή επίδραση άλλων παραγόντων, όπως η παράκαμψη Πατρών.

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή (2001), το ευρύτερο αστικό σύμπλεγμα έχει περίπου 220.000 κατοίκους (πίνακας 1), η οποία φαίνεται να είναι και η πλέον συγκρατημένη εκτίμηση. Η συνολική έκταση των επτά Δήμων είναι 545 τ.χλμ. περίπου, εκ των οποίων τα 140 τ.χλμ. περίπου (115 τ.χλμ. κατάντη του στενού και 25 ανάντη) αποτελούν την ευρύτερη αστική περιοχή γύρω από τη Γέφυρα (δεν συμπεριλαμβάνονται αραιοκατοικημένες περιοχές και τα ορεινά των Δήμων).

Είναι σαφές λοιπόν ότι πρόκειται για ένα σημαντικό πολεοδομικό συγκρότημα, το τρίτο σε εθνική κλίμακα, και με σημαντικές προοπτικές ως πύλη της χώρας από τη Δυτική Ευρώπη.

Η περιοχή παρουσιάζει μία συνεχή πληθυσμιακή αύξηση τα τελευταία σαράντα χρόνια όπως φαίνεται στο γράφημα 1 και πίνακα 1 που ακολουθούν. Η μεγαλύτερη σχετική πληθυσμιακή αύξηση, της τεσσαρακονταετίας 1961 – 2001 αλλά και της δεκαετίας 1991 - 2001, εντοπίζεται στο Δήμο Παραλίας και ακολουθούν οι Δήμοι Μεσσήτιδος και Ρίου.



Γράφημα 1. Πληθυσμιακή Εξέλιξη των Δήμων της Περιοχής Μελέτης

Σημειώνεται ότι, τουλάχιστον για το Δήμο Αντιρρίου, τα στοιχεία της απογραφής πληθυσμού 2001 της ΕΣΥΕ, δεν είναι εντελώς αξιόπιστα σύμφωνα με εκτιμήσεις των τοπικών δημοτικών υπηρεσιών οι οποίες θεωρούν ότι η απογραφή είναι υποεκτιμημένη. Κατά τη γνώμη τους, οι κάτοικοι Αντιρρίου είναι σημαντικά περισσότεροι και θεωρούν ότι επανελήφθη το γνωστό φαινόμενο της μετάβασης κατοίκων στην παλαιότερη κατοικία τους, συνήθως σε αγροτική περιοχή, για να απογραφούν εκεί⁸.

⁸ Επιχειρήματα υπέρ της άποψης αυτής, είναι ότι οι μετρητές νερού, οι παροχές τηλεφώνου, και οι μετρητές ΔΕΗ στο Δήμο Αντιρρίου είναι αντίστοιχα περίπου 2100. Μπορεί λοιπόν να τεκμηριωθεί η άποψη ότι έχουμε περί τα 2000 νοικοκυριά στο Αντίρριο, ήτοι τουλάχιστον 6000 κατοίκους.

ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ

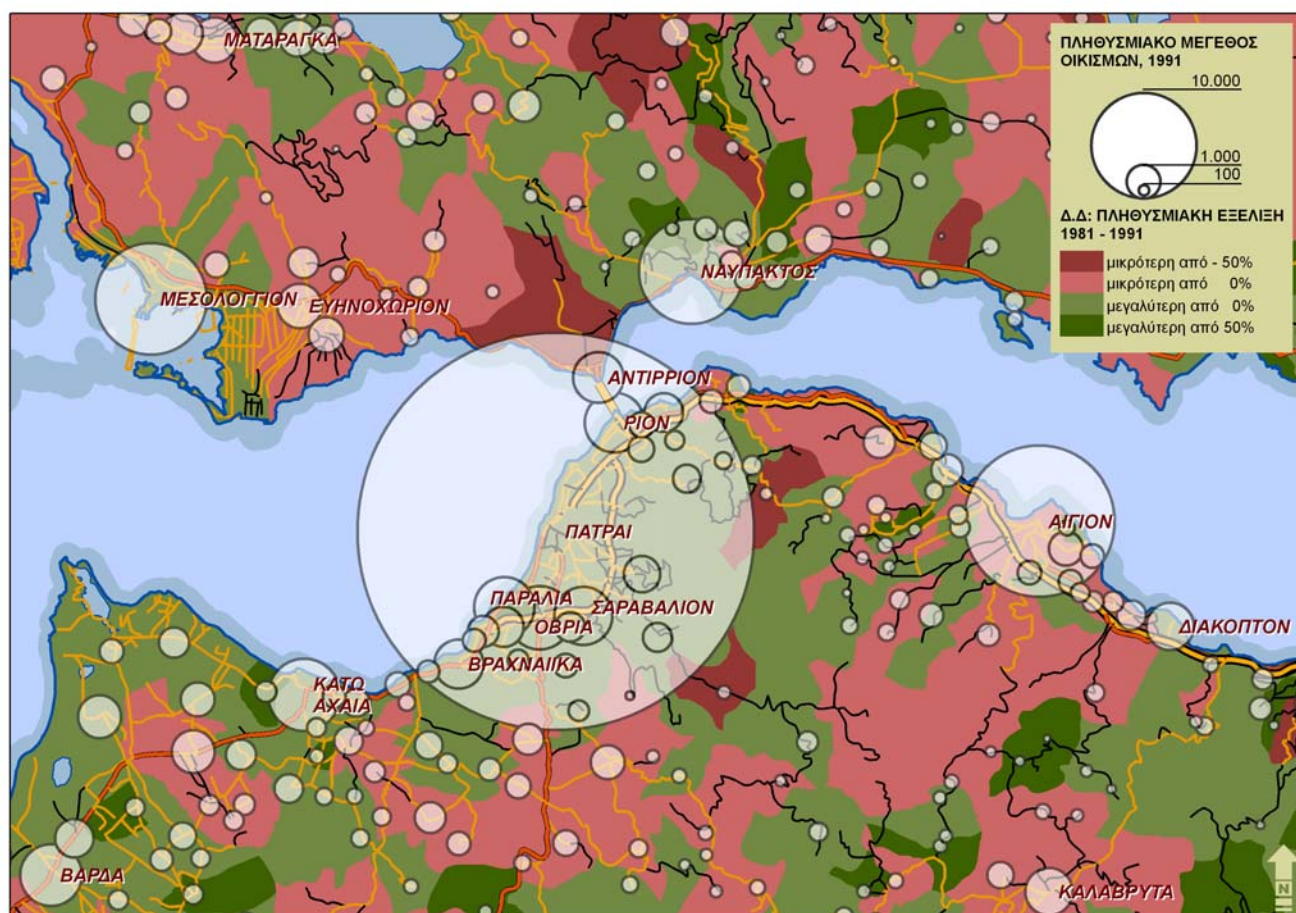
ΝΕΟΙ ΔΗΜΟΙ	ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ <i>(πρώην παλαιοί Δήμοι)</i> <i>(πρώην παλαιές Κοινότητες)</i>	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ					ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
		1961	1971	1981	1991	2001	1961- 2001	1991 - 2001
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ		126.756	143.684	179.849	202.812	223.363	76,21%	10,13%
ΠΑΤΡΕΩΝ		97.816	113.748	144.120	155.697	163.446	67,10%	4,98%
	Ελικίστρας	781	826	1.186	1.312	1.378	76,44%	5,03%
	Μοίρας	271	210	165	220	79	-70,85%	-64,09%
	<i>Πατρέων</i>	96.100	112.228	142.163	153.344	161.114	67,65%	5,07%
	Σουλίου	664	484	606	821	875	31,78%	6,58%
ΒΡΑΧΝΑΪΚΩΝ		3.678	3.314	3.684	4.274	5.094	38,50%	19,19%
	Βραχναϊκών	2.185	1.956	2.167	2.393	2.828	29,43%	18,18%
	Θεριανού	239	188	162	258	218	-8,79%	-15,50%
	Καμινίων	471	459	546	635	785	66,67%	23,62%
	Μονοδενδρίου	327	321	361	522	604	84,71%	15,71%
	Τσουκαλαϊκών	456	390	448	466	659	44,52%	41,42%
ΜΕΣΣΑΤΙΔΟΣ		3.782	4.171	6.259	9.583	11.873	213,93%	23,90%
	Θέας	390	377	349	438	495	26,92%	13,01%
	Καλλιθέας	487	418	462	561	696	42,92%	24,06%
	Κρήνης	482	557	657	866	1.023	112,24%	18,13%
	Κρυσταλλόβρυσης	198	105	61	71	58	-70,71%	-18,31%
	Οβρίας	851	1.293	2.318	3.933	5.241	515,86%	33,26%
	Πετρωτού	450	327	394	414	417	-7,33%	0,72%
	Σαραβαλίου	924	1.094	2.018	3.300	3.943	326,73%	19,48%
ΠΑΡΑΛΙΑΣ		2.781	3.298	4.737	5.677	9.074	226,29%	59,84%
	Μιντιλογλίου	1.006	1.027	1.198	1.594	1.929	91,75%	21,02%
	Παραλίας	1.143	1.589	2.730	3.122	6.012	425,98%	92,57%
	Ρογίτικων	632	682	809	961	1.133	79,27%	17,90%
ΡΙΟΥ		5.411	5.253	6.641	10.250	13.270	145,24%	29,46%
	Αγίου Γεωργίου Ρίου	968	1.087	2.012	3.496	5.231	440,39%	49,63%
	Ακταίου (Βερναδαϊκών)	317	274	390	621	917	189,27%	47,67%
	Αγίου Βασιλείου	473	532	640	1.491	2.045	332,35%	37,16%
	Αραχοβίτικων	371	435	519	734	743	100,27%	1,23%
	Κάτω Καστριτσίου	368	389	518	677	712	93,48%	5,17%
	Δρέπανου	450	423	461	601	557	23,78%	-7,32%
	Αργυράς	381	324	305	275	370	-2,89%	34,55%
	Πλατανίου	261	182	235	370	460	76,25%	24,32%
	Άνω Καστριτσίου	791	667	691	764	931	17,70%	21,86%
	Σελλών	374	326	313	384	388	3,74%	1,04%
	Πιπίτσας	231	161	78	168	82	-64,50%	-51,19%
	Ψαθόπυργου	426	453	479	550	834	95,77%	51,64%
ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ		1.509	1.530	1.783	1.926	2.375	57,39%	23,31%
	<i>Αντιρρίου</i>	493	702	916	676	1.108	124,75%	63,91%
	Μακύνειας (Μαμμάκως)	526	390	435	595	533	1,33%	-10,42%
	Μολυκρείου	490	438	432	655	734	49,80%	12,06%
ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ		11.779	12.370	12.625	15.405	18.231	54,78%	18,34%
	Αφροξυλιάς	374	270	222	307	451	20,59%	46,91%
	Βελβίνας	214	129	114	112	124	-42,06%	10,71%
	Βλαχομάνδρας	266	220	171	210	260	-2,26%	23,81%
	Βομβοκούς	375	254	172	177	320	-14,67%	80,79%
	Δάφνης	584	673	688	692	779	33,39%	12,57%
	Λυγιάς		448	636	695	1.171		68,49%
	Μαμουλάδας	360	360	313	334	435	20,83%	30,24%
	<i>Ναυπάκτου</i>	7.277	8.451	9.012	10.854	12.924	77,60%	19,07%
	Νεοκάστρου	211	67	33	209	117	-44,55%	-44,02%
	Ξηροπήγαδου	467	272	342	518	477	2,14%	-7,92%
	Παλαιοχωρακίου	273	161	116	211	87	-68,13%	-58,77%
	Πιτσιναιικών		377	288	244	215		-11,89%
	Ριγανίου	1.012	419	295	325	335	-66,90%	3,08%
	Σκάλας	366	269	223	517	536	46,45%	3,68%

Πίνακας 1. Πληθυσμιακή Εξέλιξη στην Περιοχή Μελέτης

Αντίστοιχη δυναμική παρουσιάζει και η ευρύτερη περιοχή που περικλείει την περιοχή μελέτης όπως είναι η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος. Στον κανόνα της συνεχούς πληθυσμιακής αύξησης εξαίρεση αποτελεί το Πολεοδομικό Συγκρότημα Αιγίου για τη δεκαετία 1991 – 2001, που παρουσιάζει μείωση της τάξης του 2.4 % (η οποία όμως μπορεί να μην είναι πραγματική και να οφείλεται στη διοικητικές αλλαγές του Νόμου «Καποδίστρια») καθώς και μικρή μείωση την ίδια περίοδο ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας (μείωση 1.6 %).

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ					ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	1961	1971	1981	1991	2001*	1961 - 2001	1991 - 2001
Ελλάδα	8.388.553	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.964.080	30,70%	6,86%
Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος	665.805	633.904	655.262	707.687	740.506	11,22%	4,64%
Νομός Αχαΐας	239.206	240.854	275.193	300.078	322.789	34,94%	7,57%
Νομός Αιτωλοακαρνανίας	237.738	228.989	219.764	228.180	224.429	-5,60%	-1,64%
Νομός Ηλείας	188.861	164.061	160.305	179.429	193.288	2,34%	7,72%
Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών	103.985	120.847	154.596	185.481	203.273	95,48%	9,59%
Πολεοδομικό Συγκρότημα Αιγίου	22.698	23.756	25.723	36.229	35.375	55,85%	-2,36%
Πολεοδομικό Συγκρότημα Αργινίου	33.281	43.057	43.568	57.619	58.618	76,13%	1,73%
Δήμος Πατρών	96.100	112.228	142.163	153.344	163.446	70,08%	6,59%
Δήμος Αιγίου	17.967	18.910	20.955	22.316	27.812	54,79%	24,63%
Δήμος Αργινίου	27.134	32.654	35.774	52.081	54.253	99,94%	4,17%
Δήμος Ναυπάκτου	7.277	8.421	9.012	10.854	18.291	151,35%	68,52%
Δήμος Πύργου	20.558	20.599	21.958	28.660	34.902	69,77%	21,78%
Δήμος Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου	12.624	12.399	11.375	16.859	17.988	42,49%	6,70%
* Υπενθυμίζεται ότι τα όρια των Δήμων άλλαξαν μεταξύ των ετών 1991 και 2001.							

Πίνακας 2. Πληθυσμιακή Μεταβολή στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος



Χάρτης 2. Πληθυσμιακό μέγεθος Οικισμών και πληθυσμιακή εξέλιξη Δημοτικών Διαμερισμάτων στην Περιοχή Μελέτης

Στον προηγούμενο χάρτη φαίνεται καθαρά η κατανομή της πληθυσμιακής συγκέντρωσης πέριξ του στενού και η έντασή της γύρω από το Π.Σ. Πατρών ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1980.

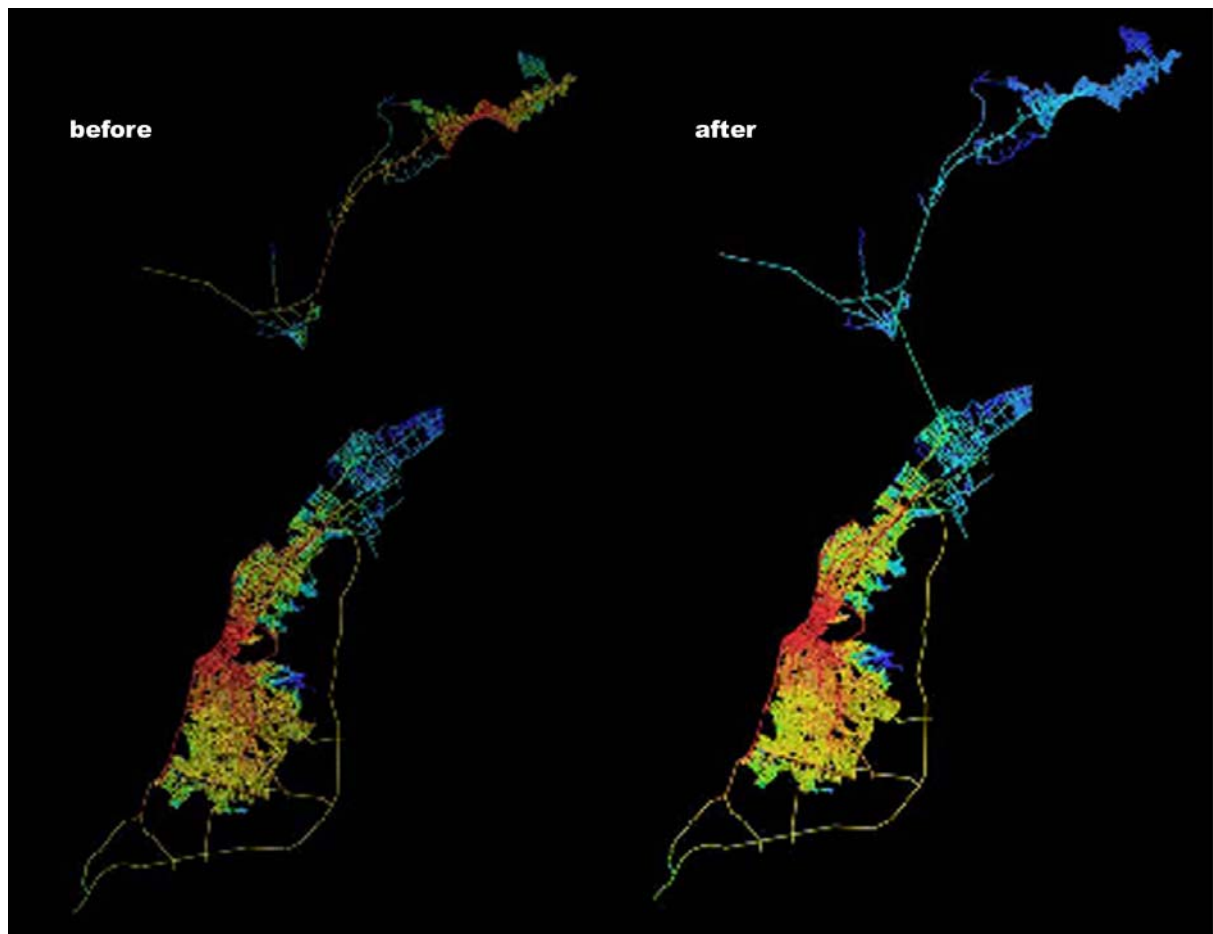
3.4.1. Χαρακτηριστικά του ευρύτερου Πολεοδομικού Συγκροτήματος

Τα χαρακτηριστικά του ευρύτερου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πατρών (όπως προηγουμένως ορίστηκε ως περιοχή μελέτης), σήμερα είναι τα ακόλουθα:

(α) Είναι *μονοκεντρικό*. Το μοναδικό κέντρο ολόκληρου του συγκροτήματος είναι η κεντρική περιοχή της Πάτρας, όπως περίπου οριοθετείται από τις οδούς Καραϊσκάκη, Αράτου, Κορίνθου, Καρόλου, Όθωνος - Αμαλίας και Τριών Ναυάρχων. Μέσα στην περιοχή αυτή συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό των εμπορικών δραστηριοτήτων επιπέδου πόλεως, οι διοικητικές και

οικονομικές κεντρικές λειτουργίες, οι πολιτιστικές, αλλά και μεγάλο μέρος των λειτουργιών αναψυχής της χειμερινής περιόδου.

Πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχουν και μια σειρά από επιμέρους μικρότερα «κέντρα» (όπως στα Ζαρουχλείκα και το Ρίον) με κυρίαρχο αυτό της Ναυπάκτου, που όμως δεν έχει την ίδια ένταση με αυτό της Πάτρας και έχει καθαρά τοπικό χαρακτήρα. Παράλληλα, μερικές άλλες μελέτες⁹ δείχνουν ότι το κέντρο της Πάτρας θα απορροφήσει σημαντική δραστηριότητα από το κέντρο της Ναυπάκτου¹⁰, αν δεν παρθούν τα κατάλληλα μέτρα στήριξής του.



Χάρτης 3. Χαρτογραφημένα αποτελέσματα συντακτικής ανάλυσης του χώρου, του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος, πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) τη ζεύξη, όπου φαίνεται καθαρά η τάση για μία μονοκεντρική περιοχή⁹.

⁹ Vagiota Sophia, “Transport links, Future Urban Impacts in a low density area. Rio – Antirrio bridge, Greece. Designing the landing point.” Master Thesis, Department of Urbanism, TU Delft, 2007

¹⁰ Αν και αυτό είναι άμεσα εξαρτημένο: α) από την πολιτική διαχείρισης της γέφυρας, β) την ανάπτυξη μαζικών μέσων μεταφοράς Ναυπάκτου – Πάτρας, γ) λοιπών συμπληρωματικών μέτρων.

(β) Χαρακτηρίζεται από μία σχετικά ομοιογενή οικιστική μορφή ανάπτυξης με χαρακτηρισμό «γενικής κατοικίας», στην οποία παρεμβάλλονται μικρές νησίδες άλλου χαρακτήρα. Επιπλέον, ως ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα, σαφώς έχει μία έντονη γραμμικότητα, παράλληλα προς την παραλία Πατραϊκού-Κορινθιακού.



Χάρτης 4. Οικιστική ανάπτυξη και τάσεις

(γ) Η νότια ζώνη, δηλαδή οι Δήμοι Πατρέων, Ρίου, Μεσσήνειας, Παραλίας και Βραχναϊκών, διασχίζεται από την Εθνική Οδό Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών – Πύργου όπου ήδη λειτουργεί η Περιμετρική – Παρακαμπτήρια οδός της Πάτρας, η οποία αρχίζει από το Ρίο, σχεδόν αμέσως μετά τα διόδια, και οδηγεί προς τη νοτιοδυτική έξοδο της πόλης. Άμεσο αποτέλεσμα της λειτουργίας της είναι και η ενίσχυση των τάσεων οικιστικής επέκτασης της πόλης προς τα νότια – νοτιοανατολικά, όπου τα τελευταία τέσσερα χρόνια τα αποτελέσματα της τάσης αυτής είναι ιδιαιτέρως ορατά με απλή παρατήρηση του κτισμένου χώρου και του πλήθους των νέων κατασκευών.

Η λειτουργία της Παράκαμψης έχει ανακουφίσει μερικώς την κυκλοφορία στο κέντρο της Πάτρας, από τη διερχόμενη κίνηση (διαμπερής βορρά – νότου), αλλά παραμένουν ως σημαντικά ζητούμενα: α) η απορρόφηση της κίνησης που προκαλεί το λιμάνι, εφόσον δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμα οι συνδετήριες προς αυτή οδικοί άξονες, και β) η λειτουργία της ως περιμετρικής της πόλης με την διάνοιξη των λοιπών συνδετήριων και την κατασκευή και πλήρη λειτουργία όλων των προβλεπόμενων κόμβων.

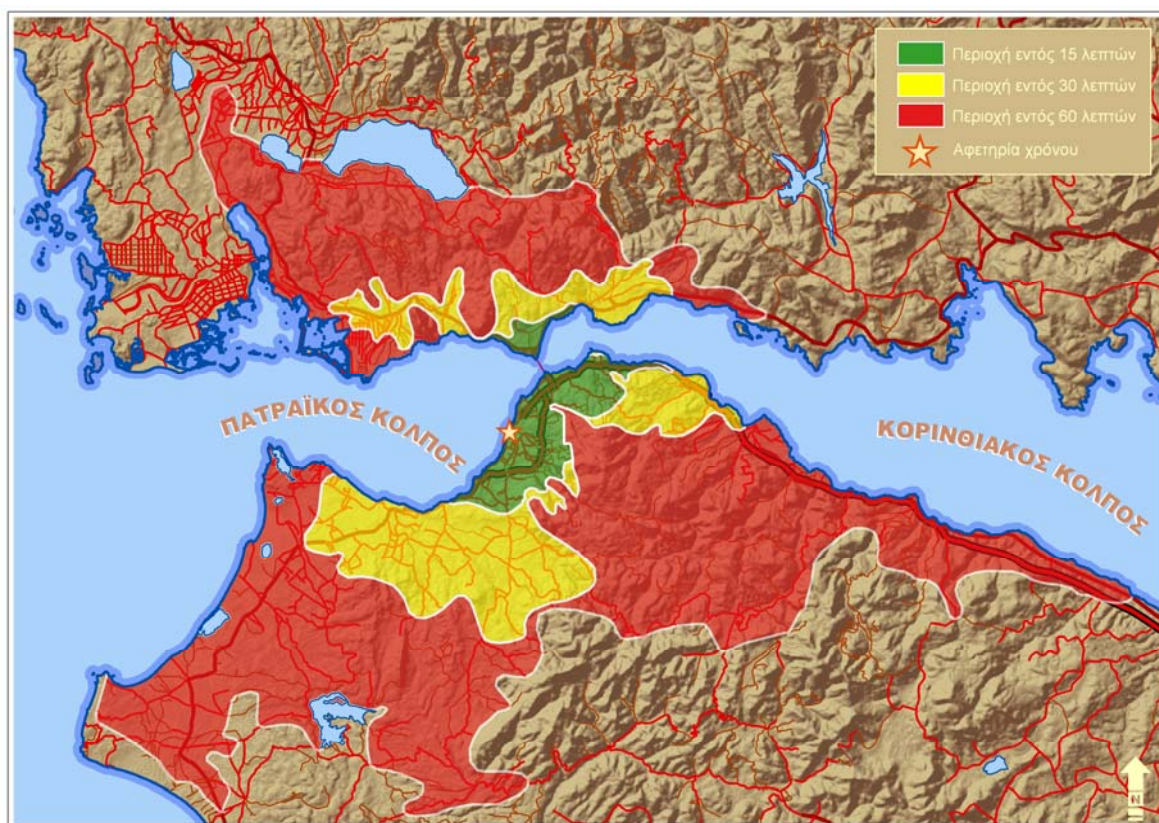
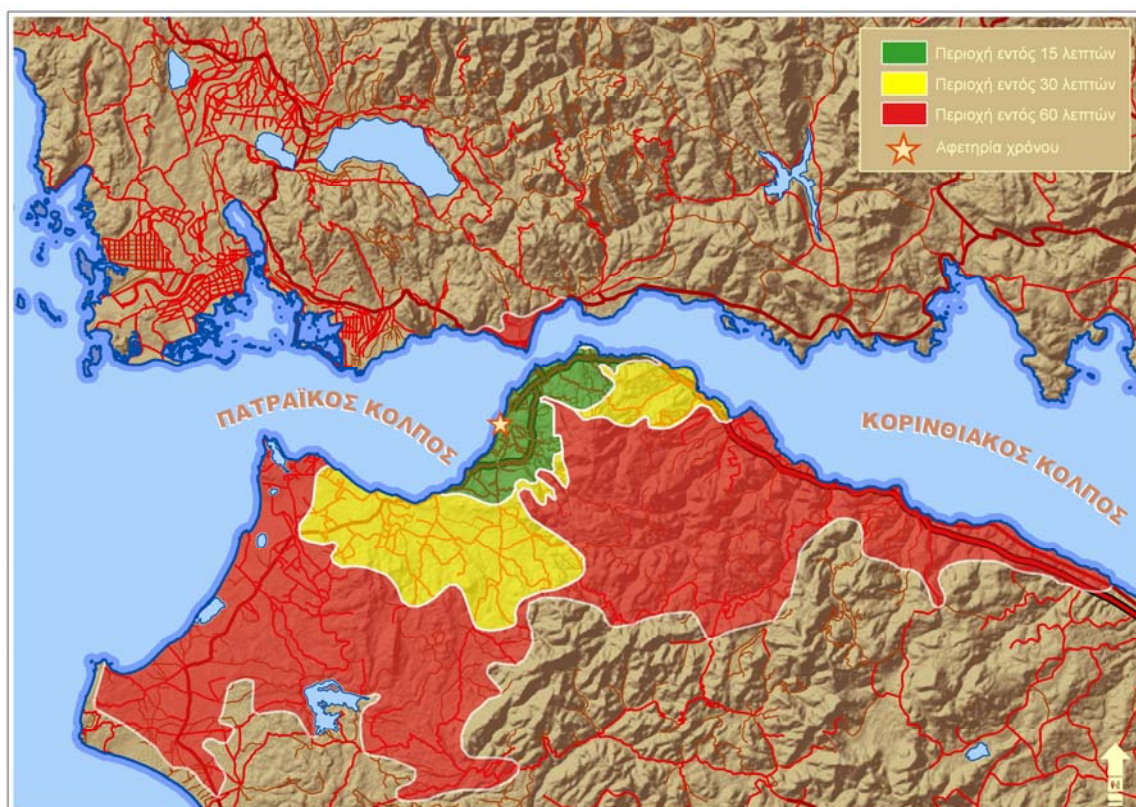
(δ) Το πολεοδομικό συγκρότημα περιλαμβάνει τρεις πόλεις, περιφερειακής (αν όχι εθνικής) εμβέλειας:

- i. Το λιμάνι Πατρών.
- ii. Την Πανεπιστημιούπολη Πατρών.
- iii. Το Πανεπιστημιακό Περιφερειακό Νοσοκομείο.

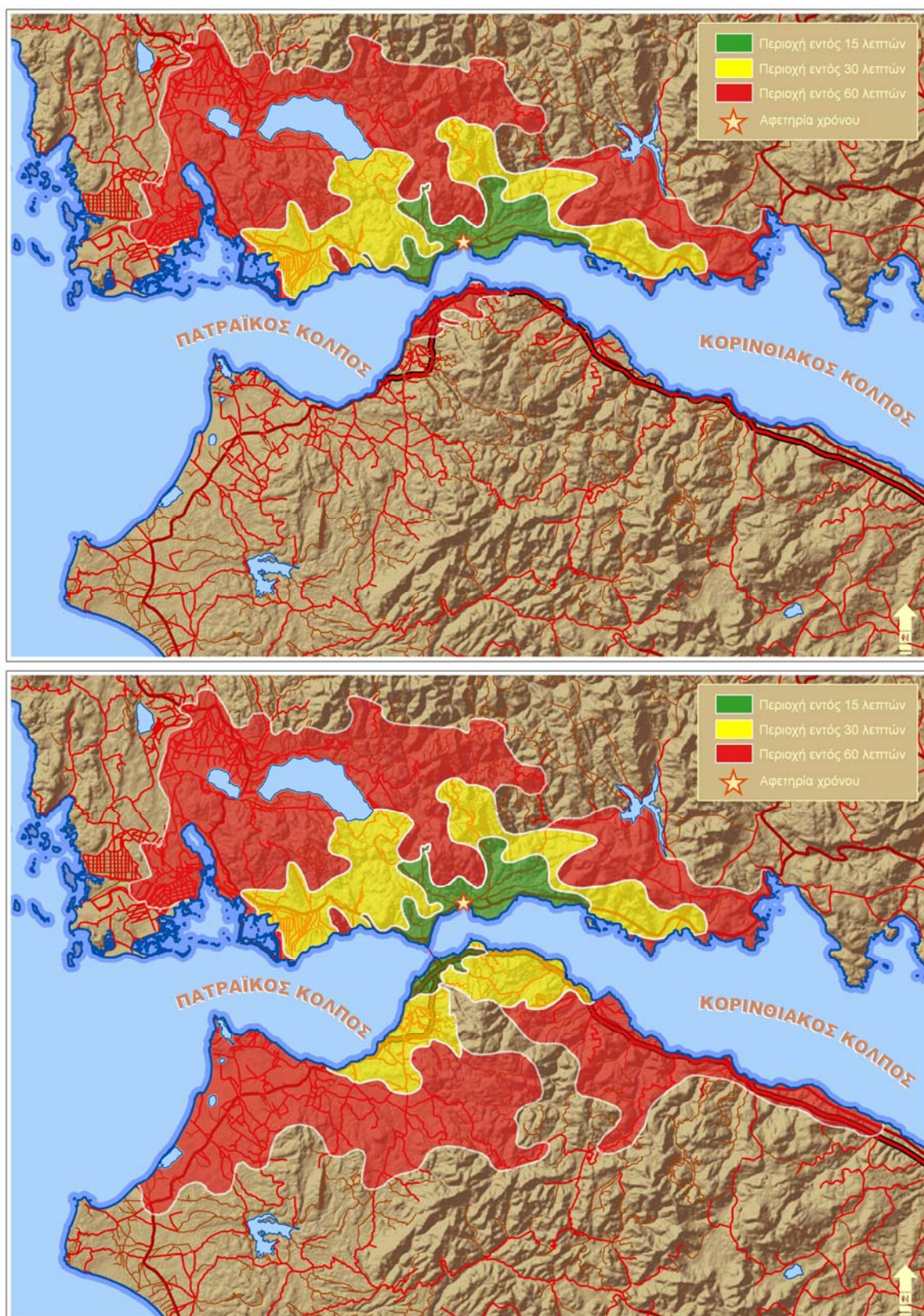
(ε) Η βόρεια ζώνη, Αντιρρίου-Ναυπάκτου, χαρακτηρίζεται από αντίστοιχη επιμήκη ανάπτυξη παράλληλα της Εθνικής Οδού Αργινίου - Αντιρρίου - Ναυπάκτου - Ιτέας. Αν και οι τάσεις οικιστικής ανάπτυξης στη βόρεια πλευρά, λόγω της αύξησης του βαθμού προσπελασιμότητας της περιοχής, τόσο από τη βόρεια και βορειοανατολική, όσο και από την κεντρική και νοτιοδυτική Πελοπόννησο, με τη λειτουργία της γέφυρας και την άμεσα αναμενόμενη λειτουργία της περιμετρικής οδού της Ναυπάκτου, δεν έχουν εκδηλωθεί ακόμα σε έντονο βαθμό, ώστε να δημιουργούν σοβαρό προβληματισμό. Ωστόσο το

μοντέλο που ήδη υλοποιείται, στην παράλια γραμμική περιοχή Αντιρρίου – Ναυπάκτου, διαφέρει από το αντίστοιχο μοντέλο που παρατηρήθηκε στη νότια πλευρά στον άξονα Πατρών – Ρίου, εφ' όσον οι περισσότερες νέες κατασκευές αφορούν κατοικίες μεσαίων και υψηλών εισοδημάτων. Γεγονός το οποίο ερμηνεύεται από τη γεινίαση του κεντρικού δρόμου με το καλής ποιότητας θαλάσσιο μέτωπο.

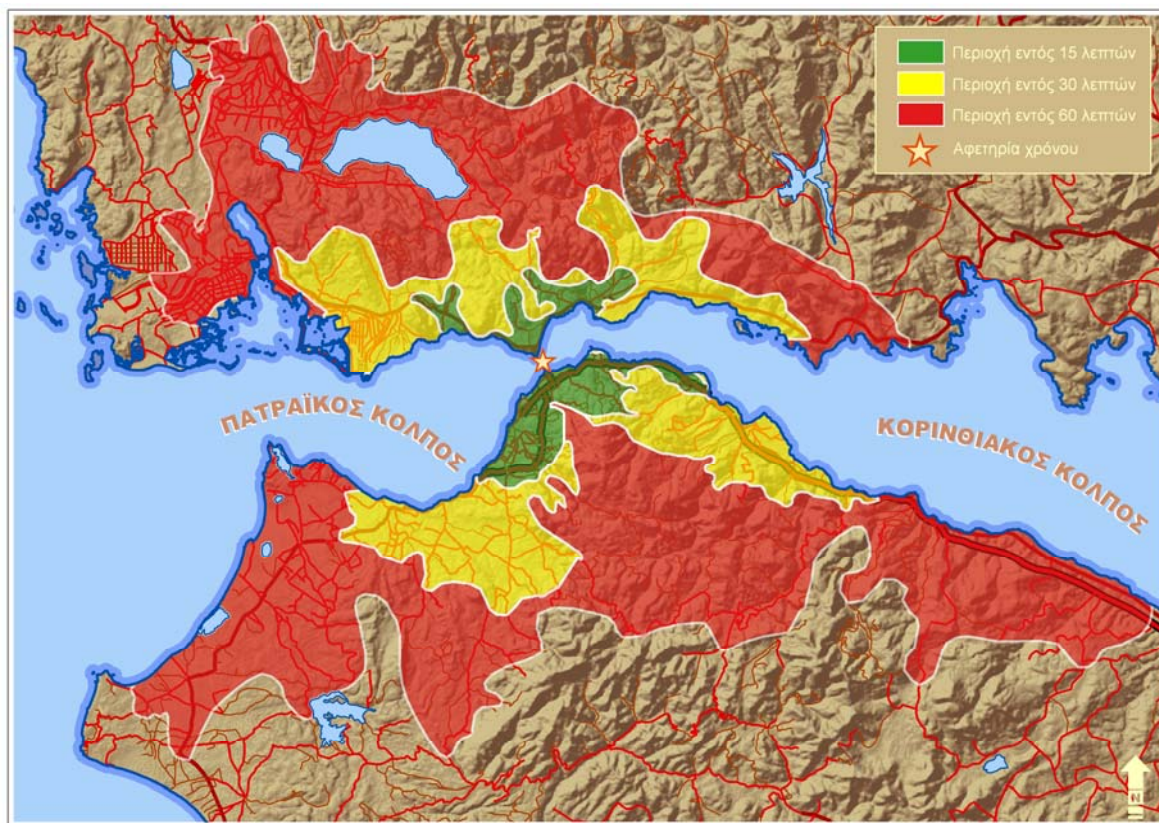
(στ) Οι δύο ζώνες, με τους αντίστοιχους διαμήκεις άξονες κυκλοφορίας τους, συνδέονται με τη Γέφυρα, δημιουργώντας ένα μεγάλο ανάστροφο Ήτα **[Η]** (χάρτης 4). Με την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας, οι δύο ζώνες, «νότια» και «βόρεια», έχουν έρθει πολύ κοντύτερα από ό,τι πριν από τη ζεύξη. Είναι χαρακτηριστικό ότι η απόσταση Ρίο - Ναύπακτος είναι πλέον 15 χλμ. και καλύπτεται σε 15 λεπτά, ενώ η απόσταση Πλατεία Γεωργίου (κέντρο Πάτρας) – Αντίρριο είναι 12 χλμ. και καλύπτεται σε 15 λεπτά κατά μέσο όρο. Για τον υπολογισμό των χρονοαποστάσεων αυτών υπολογίστηκαν και σχεδιάστηκαν ισόχρονες καμπύλες, πριν και μετά τη ζεύξη, που στηρίχθηκαν σε σύγχρονες τεχνικές των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, με στόχο τον καθορισμό της προσπελασιμότητας της περιοχής μελέτης (χάρτες 5,6 και 7).



Χάρτης 5. Ισόχρονες καμπύλες, από το κέντρο της Πάτρας, πριν και μετά τη ζεύξη



Χάρτης 6. Ισόχρονες καμπύλες, από το κέντρο της Ναυπάκτου, πριν και μετά τη ζεύξη



Χάρτης 7 .Ισόχρονες καμπύλες, από τη μέση της γέφυρας.

3.4.2 Επισημάνσεις – Πορίσματα

Η συστηματική ανάλυση των σημερινών δεδομένων του διευρυμένου πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών αναδεικνύει τα ακόλουθα:

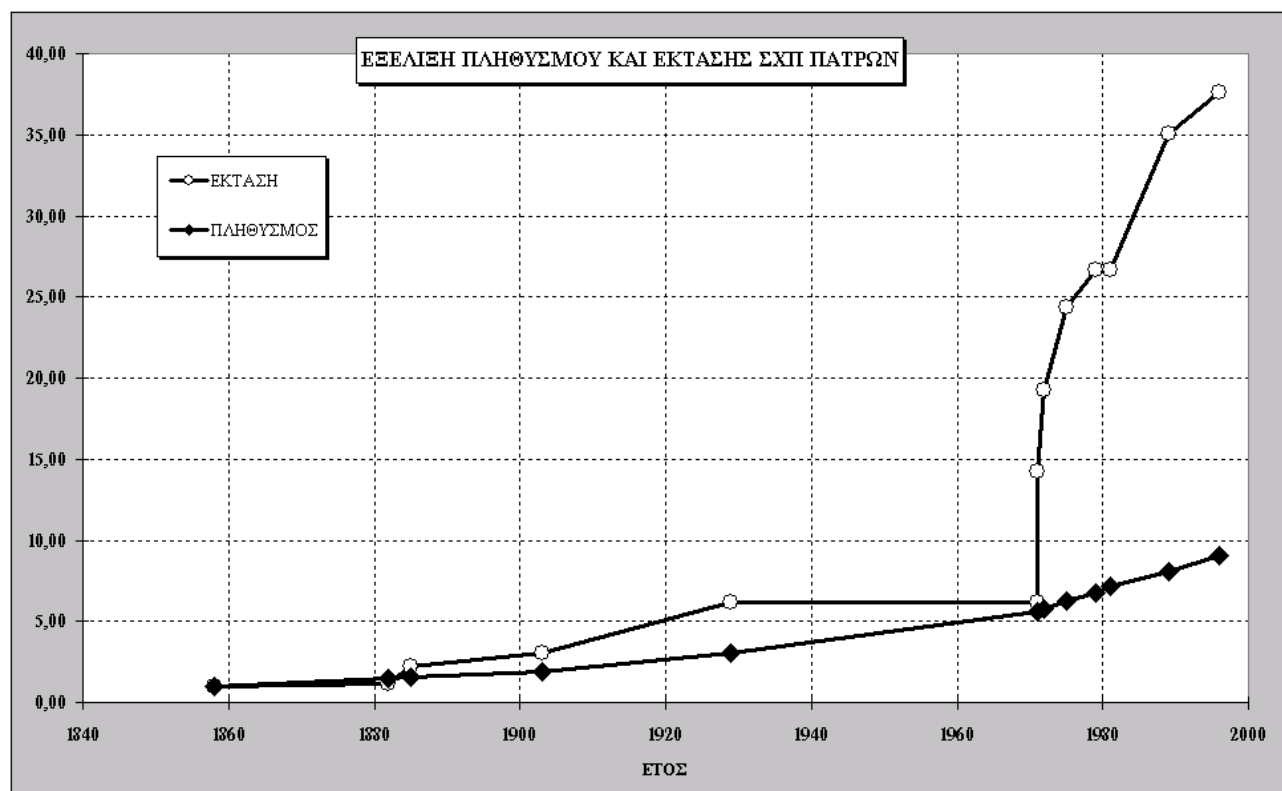
(α) Το πολεοδομικό συγκρότημα βρίσκεται ήδη σε μία διαδικασία «επέκτασης και εντατικής ανάπτυξης του αστικού ιστού», η οποία οπωσδήποτε θα συνεχίσει με αυξημένη ένταση τα επόμενα χρόνια.

Ο όρος «επέκταση και εντατική ανάπτυξη» του αστικού ιστού αναφέρεται αφενός στη συστηματική διεύρυνση - διάχυση της αστικής πυκνότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα, και αφετέρου στη συνεχή μετατροπή του περιαστικού χώρου (πρασίνου, καλλιεργειών, ή γενικά ελεύθερου αγροτικού - φυσικού χώρου) σε αστικό.

Το φαινόμενο αυτό, σε κάποιο βαθμό ισχύει σε όλα τα αναπτυσσόμενα πολεοδομικά συγκροτήματα. Κατ' αρχήν, σε προηγούμενες περιόδους, απλά και μόνο λόγω της αύξησης του αστικού πληθυσμού, παρατηρείτο συνεχής

επέκταση του αστικού ιστού. Όμως, το φαινόμενο στο οποίο αναφερόμαστε έχει σαφείς ποιοτικές διαφορές και δεν σχετίζεται άμεσα με την αύξηση του αστικού πληθυσμού αλλά, γενικότερα, με τη διαμορφούμενη δυναμική της πόλης (συσσώρευση δραστηριοτήτων, αλλαγή χρήσεων γης, αξία γης, επενδύσεις στη γη, πολεοδομικοί παράμετροι, κλπ.) Ενισχυτικό της διαπίστωσης αυτής είναι και ο πίνακας 3 με το αντίστοιχο γράφημα 2 όπου παρουσιάζεται η εξέλιξη της έκτασης του εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλεως Πατρών σε σχέση με την εξέλιξη του πληθυσμού (σταθμισμένες τιμές: έκταση και πληθυσμός του 1858 = 1).

ΕΤΟΣ	ΕΚΤΑΣΗ (σε εκτ.)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ	ΣΤΑΘ. ΕΚΤΑΣΗ	ΣΤΑΘ. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
1858	64	19.876	308,44	1,00	1,00
1882	72	29.804	415,10	1,11	1,50
1885	143	31.459	219,99	2,22	1,58
1903	196	37.894	192,98	3,05	1,91
1929	400	61.278	153,20	6,21	3,08
1971	400	111.607	279,02	6,21	5,62
1971	920	111.607	121,31	14,28	5,62
1972	1.240	114.018	91,95	19,24	5,74
1975	1.570	123.660	78,76	24,36	6,22
1979	1.720	134.821	78,38	26,69	6,78
1981	1.720	141.529	82,28	26,69	7,12
1989	2.257	160.000	70,89	35,02	8,05
1996	2.425	180.000	74,23	37,63	9,06



Πίνακας 3 και Γράφημα 2. Εξέλιξη πληθυσμού και έκτασης εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλεως Πατρών

Συνεπακόλουθα, ανάγεται ως μείζον ζήτημα ο σχεδιασμός, η διαχείριση και διευθέτηση του περιαστικού χώρου του ευρύτερου Πολεοδομικού Συγκροτήματος, κάτι το οποίο η σύγχρονη επιστημονική βιβλιογραφία αλλά και η καθημερινή πρακτική αναγνωρίζουν ως κρίσιμο ζητούμενο στις σύγχρονες πόλεις. Ως περιαστικός χώρος νοείται ο χώρος που περιβάλλει τις πόλεις και δεν έχει ξεκάθαρο χαρακτήρα: δεν είναι ούτε αστικός ούτε αγροτικός. Συνήθως ο περιαστικός χώρος λειτουργεί ως απόθεμα μελλοντικών επεκτάσεων των όποιων Σχεδίων Πόλεων και χαρακτηρίζεται από συγκεντρώσεις ανοργάνωτων – χωρίς τις κατάλληλες υποδομές – οικιστικών περιοχών ή/και περιοχών που συγκεντρώνουν ιδιαίτερα οχλούσες χρήσεις γης με αποτέλεσμα τον έντονα υποβαθμισμένο χαρακτήρα τους. Ο περιαστικός χώρος, ως περιβάλλον χώρος των πόλεων, χαρακτηρίζει όχι μόνο τη συνολική εικόνα τους, αλλά και αυτή καθ' αυτή τη λειτουργία τους και ο σχεδιασμός τους αποτελεί μία πραγματική πρόκληση του σύγχρονου πολεοδομικού - χωροταξικού σχεδιασμού.

Ειδικότερα στην περιοχή του ευρύτερου Πολεοδομικού Συγκροτήματος ο περιαστικός χώρος έχει όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά, όπου «νησίδες»

πρώτης και δεύτερης κατοικίας με απολύτως ανεπαρκείς υποδομές, συνυπάρχουν με έντονα υποβαθμισμένες περιοχές, όπου, και στις δύο, η πρόσβαση γίνεται μέσω ενός ιδιαίτερα ανεπαρκούς και χαμηλής ποιότητας οδικού δικτύου.

Τέτοια χαρακτηριστικά έχει, στον έναν ή στον άλλο βαθμό, όχι μόνο ο περιαστικός χώρος του Δήμου Πατρέων, αλλά και μεγάλο μέρος του χώρου που καταλαμβάνουν οι Δήμοι Ρίου, Μεσσήτιδος, Παραλίας και Βραχναϊκών. Εύκολα επίσης διαπιστώνεται – τεκμηριώνεται το ίδιο γεγονός σ’ όλη την παράλια περιοχή από την Κάτω Αχαΐα μέχρι και την Ναύπακτο (μέσω της γέφυρας).

Υπάρχει η ισχυρή πεποίθηση ότι στο ευρύτερο Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών η διαδικασία αυτή, αλλαγής του περιαστικού – αγροτικού χώρου σε αστικό, έχει πρόσφατα εντατικοποιηθεί, για τους ακόλουθους λόγους:

[α1]

Αυξήθηκε το ποσοστό μονοκατοικιών στο σύνολο του αποθέματος κατοικίας. Οι μεσοαστοί κάτοικοι της Πάτρας, ακολουθώντας φυσικά και πρότυπα άλλων χωρών και περιοχών (π.χ. της Αθήνας) θεωρούν ως τον πλέον επιθυμητό τύπο κατοικίας την μονοκατοικία σε ανεξάρτητο οικόπεδο, και όχι το διαμέρισμα πολυκατοικίας. Φυσικά, η τάση αυτή δεν εκδηλώνεται μαζικά, λόγω υψηλού κόστους της γης αλλά και οικοδομής στην περίπτωση της μονοκατοικίας. Όμως, ακριβώς λόγω του υψηλού κόστους, αλλά και της διαθεσιμότητας γης στην περιφέρεια, η όλη διαδικασία επιτελείται περιφερειακά, ενισχύοντας το φαινόμενο επέκτασης του αστικού ιστού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της διαδικασίας αυτής είναι η ανέγερση κτηρίων πρώτης κατοικίας στις «προαστιακές» περιοχές Ρίο, Κάτω Καστρίτσι, Άγιος Βασίλειος, Αραχωβίτικα αλλά και στις νότιο – νοτιοανατολικές περιοχές Εγλυκάδα, Γλαύκος, Οβριά, Βραχναϊκά, κλπ. (χάρτης 4).

[α2]

Συνακόλουθα, και με έντονη αλληλεξάρτηση, η αύξηση της ιδιοκτησίας ιδιωτικού αυτοκινήτου, που παρατηρείται τα τελευταία είκοσι χρόνια, ενισχύει τις τάσεις προαστικοποίησης¹¹.

[α3]

Οι εμπορικές χρήσεις γης, με κατ' εξοχήν παράδειγμα τα καταστήματα τροφίμων, αλλά και γενικότερα τα καταστήματα ειδών ένδυσης, εξοπλισμού κατοικίας, ειδών υγιεινής, εκθέσεις αυτοκινήτων, κ.λ.π., παρουσιάζουν έντονες τάσεις επέκτασης τα τελευταία χρόνια, όχι μόνο αριθμητικά αλλά και σε μέγεθος επιφάνειας. Με άλλα λόγια, τη θέση ενός μικρού μπακάλικου γειτονιάς παίρνει ένα πολυκατάστημα (supermarket), με πολύ μεγαλύτερη αναλογία επιφάνειας χώρου ανά πελάτη. Το ίδιο ισχύει και για όλα τα άλλα είδη καταστημάτων. Αυξάνεται τόσο ο αριθμός τους, όσο και η κατά κεφαλήν αναλογία εμπορικού αστικού χώρου.

[α4]

Ο συνδυασμός όλων των πιο πάνω παραμέτρων (μείωση της πυκνότητας των περιοχών κατοικίας με την προαστικοποίηση, παράλληλη αύξηση του αριθμού επιβατικών αυτοκινήτων, χωρική διεύρυνση του εμπορικού τομέα), οι οποίες είναι αλληλοτροφοδοτούμενες, ενισχύει σε μεγάλο βαθμό *τη χρήση* του ιδιωτικού αυτοκινήτου, και έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του αστικού χώρου που διατίθεται για το σκοπό αυτό. Στη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου προστίθεται η ανάγκη για στάθμευση, είτε στην κατοικία, είτε στον εκάστοτε προορισμό.

Έχει παρατηρηθεί σε άλλα πολεοδομικά συγκροτήματα, με αυξημένη ιδιοκτησία ιδιωτικού αυτοκινήτου, προς τα οποία τώρα πλέον τείνει και η Πάτρα, ότι η χρήση γης «κυκλοφορία + στάθμευση» αποτελεί πλέον ένα από τους μεγαλύτερους καταναλωτές αστικής έκτασης.

¹¹ Εκτιμάται ότι κάθε χρόνο προστίθενται στην πόλη περίπου 5.000 νέα οχήματα.

Οι αλληλοσυσχετίσεις και αλληλεπιδράσεις όλων των πιο πάνω παραμέτρων, δημιουργούν (και είναι ήδη εμφανές) μία δυναμική επέκτασης και δυναμικής ανάπτυξης του αστικού ιστού. Στα επόμενα χρόνια, τα φαινόμενα αυτά θα εντατικοποιηθούν και διευρυνθούν περαιτέρω. Αναμένεται ότι σε λίγα χρόνια, η μεγάλη πλειοψηφία των κατοικιών στις περιοχές Ρίου, Ακταίου, Παραλίας, Μεσσάτιδος, Παραλίας και Βραχναϊκών και αντίστοιχα ένα σημαντικό ποσοστό στις περιοχές Αγίου Βασιλείου, Αραχωβίτικων και ανάντη του στενού (παραλιακή περιοχή Αντιρρίου – Ναυπάκτου), θα είναι πρώτη κατοικία.

(β) Η επέκταση και εντατική ανάπτυξη του πολεοδομικού ιστού, λαμβάνει χώρα σε όλες τις κατευθύνσεις, αλλά διαφορετικά για κάθε χρήση γης.

Η κατοικία σαφώς επεκτείνεται προς τα βόρεια-βορειοανατολικά και νότια-νοτιοανατολικά. Το πολεοδομικό συγκρότημα Πάτρας επεκτείνεται δυναμικά προς το Ρίο αλλά και προς το νότο, ακολουθώντας τον άξονα παλαιάς και νέας Εθνικής Οδού, αλλά και την παραλία.

Το φαινόμενο αυτό δεν είναι καινούργιο. Εμφανίστηκε δειλά με τη διαμόρφωση της –τότε - νέας εθνικής οδού και της βόρειας εισόδου στην Πάτρα, στα μέσα της δεκαετίας του 1980, κυρίως στην περιοχή της Αγίας Σοφίας και Αγυιάς. Με την ανάπτυξη του Πανεπιστημίου, και αργότερα του Περιφερειακού Νοσοκομείου, η τάση αυτή εντάθηκε. Ενώ εκδηλώθηκε και προς το νότο με τη λειτουργία της παρακαμπτηρίου το 2004.

Είναι απολύτως βέβαιον ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, σε συνδυασμό με τη παρακαμπτήριο οδό της Πάτρας, θα είναι, για τα επόμενα χρόνια, οι νέοι αντίστοιχοι αστικοί μαγνήτες και από τις δύο πλευρές του στενού (χάρτης 4). Ιδιαίτερα δε, αν:

α) υλοποιηθούν και ολοκληρωθούν οι απαραίτητες παρεμβάσεις στην παρακαμπτήριο και της επιτρέψουν να λειτουργήσει ως περιμετρική οδός του πολεοδομικού συγκροτήματος, και **β)** υπάρξει προσανατολισμένη πολιτική διαχείρισης της γέφυρας προς τον σκοπό αυτό (της ενοποίησης των δύο πόλων του πολεοδομικού συγκροτήματος) σε συνδυασμό με την ουσιαστική ανάπτυξη

μέσων μαζικής μεταφοράς.

(γ) Παράλληλα με τις επεκτάσεις της κατοικίας προς τα βόρεια-ανατολικά, οι βιομηχανικές χρήσεις, καθώς και βαριές εμπορικές (μεγάλα καταστήματα, εκθέσεις) δείχνουν έντονες κινήσεις προς τα νοτιοδυτικά, την Ακτή Δυμαίων και πέρα. Αυτό οφείλεται σε τρεις κυρίως λόγους:

[γ1] Υπάρχουν στην περιοχή πολλές εγκαταλειμμένες μεγάλες βιομηχανικές ιδιοκτησίες (brown fields areas), οι οποίες προσφέρονται για αστική ανάπτυξη με σχετικά χαμηλό τίμημα.

[γ2] Μεγάλες ιδιωτικές επενδύσεις στην ψυχαγωγία (όπως το συγκρότημα Veso-Mare), και οι πρωτοβουλίες του Δήμου (προσαρμογή των εγκαταστάσεων Λαδοπούλου για τις ανάγκες της «Πολιτιστικής πρωτεύουσας 2006»), είναι δύο ισχυρές δυνάμεις, η μία ήδη με σχετική επιτυχία υλοποιημένη και η άλλη ως ένα σε εξέλιξη φιλόδοξο σχέδιο για το άμεσο μέλλον. Και τα δύο αποτελούν μαγνήτες, για την αναπτυξιακή λογική και τις τάσεις που παρουσιάζονται.

[γ3] Το κυριότερο, είναι η ήδη υλοποιούμενη επέκταση του Λιμένα της Πάτρας στην Ακτή Δυμαίων (νότια).

Τα παραπάνω αποτελούν ταυτόχρονα πόλους σχετικής απώθησης της χρήσης γης για κατοικία, η οποία, λόγω της εξειδικευμένης ανάπτυξης της παραλιακής νοτιοδυτικής περιοχής της Πάτρας, θα τείνει να επεκτείνεται βόρεια – βορειοανατολικά αλλά και νότια πέρα από τη συγκεκριμένη περιοχή. Εκτιμάται ότι για την επόμενη εικοσαετία, ολόκληρη η περιοχή (ακτή Δυμαίων) θα δέχεται αναπτυξιακές πιέσεις, για χρήσεις γης σχετιζόμενες γενικότερα με το λιμάνι (δηλαδή εμπορικές, γραφείων, και τα αντίστοιχα) μαζί με δραστηριότητες προσωρινής υποστήριξης των αφικνούμενων τουριστών.

(δ) Μία τρίτη κατεύθυνση αστικής ανάπτυξης του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, είναι προς τα νότια-ανατολικά, επί της Οδού Καλαβρύτων. Η όλη περιοχή χαρακτηρίζεται ήδη από εντατικές χρήσεις γης (Νοσοκομείο Αγ. Ανδρέας, ΤΕΙ, Εθνικό Στάδιο). Οι τάσεις αυτές είναι ήδη σε φάση εντατικοποίησης με τη λειτουργία της Περιμετρικής - Παρακαμπτηρίου, με τον

βασικό κόμβο εισόδου-εξόδου ακριβώς στην τομή της με την Καλαβρύτων (κόμβος Γλαύκου, χάρτης 4). Στο σημείο αυτό, τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται μία άναρχη (απρογραμματίστη) συγκέντρωση σοβαρών δραστηριοτήτων (εγκαταστάσεις ΕΑΠ, ανοικτού θεάτρου, κλπ) που μεταβάλλουν με γοργούς ρυθμούς το χαρακτήρα της περιοχής και απαιτούν τις κατάλληλες υποδομές.

Παράλληλα, η περιοχή αυτή με τις όμορες αναπτυσσόμενες (προς πρώτη κατοικία) ορεινές (Πετρωτό, Γλαύκος), και μέσω των περιοχών Οβριάς – Μιντιλογλίου, ενοποιείται με τις παλαιότερες και παραδοσιακές παράλιες περιοχές παραθερισμού (Παραλία, Ρογίτικα, Βραχναίικα) ως μία ενιαία περιοχή ανάπτυξης πρώτης κατοικίας (χάρτης 4). Βασικό ζητούμενο και πρόκληση για την ενιαία αυτή περιοχή είναι η άρση των φαινομένων υποβάθμισης του περιβάλλοντος (θαλάσσια μόλυνση, περιαστικοί υποβαθμισμένοι θύλακες, κλπ.), η ανάδειξη του υφιστάμενου κτιριακού και φυσικού αποθέματος (Αχάϊα Κλάους, Εγγλέζικα, κλπ.), η ανάδειξη και ενοποίηση του παράλιου μετώπου και η επέκταση και βελτίωση των απαραίτητων αστικών υποδομών.



Φωτογραφία 1. Επαύλεις των αρχών του προηγούμενου αιώνα στην Παραλία Πατρών(«Εγγλέζικα»).

(ε) Η λειτουργία της Περιμετρικής-Παρακαμπτηρίου, και η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου έχουν αλλάξει το υφιστάμενο μοντέλο προσπελασιμότητας. Είναι γνωστό ότι μεγάλοι οδικοί άξονες δημιουργούν τεράστιες ελκτικές αστικές αναπτυξιακές δυνάμεις. Ιδιαίτερα δε στα σημεία εξόδου των κλειστών κυκλοφοριακών διαδρόμων (όπως είναι και τα δύο έργα) οι κεντρομώλες δυνάμεις είναι εξαιρετικά ισχυρές. Το γεγονός αυτό αποκτά

ιδιαίτερη σημασία, στην περιοχή του Ρίου, γιατί εκεί συγκεντρώνονται και οι δύο απολήξεις, Γέφυρας και Παρακαμπτηρίου, σε ένα μοναδικό σημείο (χάρτης 4).

Είναι απολύτως βέβαιον, ότι τα επόμενα χρόνια, το σημείο αυτό θα αποτελέσει έναν από τους δυναμικότερους κόμβους του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος, όπου ήδη έχει αρχίσει να διαφαίνεται ο χαρακτήρας αυτός μέσω της απλής μέτρησης των μεγάλων κυκλοφοριακών φόρτων που παρατηρούνται.

(στ) Η ζώνη «Αντίρριο – Ναύπακτος», έχει αρχίσει σαφώς να αστικοποιείται, λόγω της μεγάλης αύξησης της προσπελασιμότητάς της από το κέντρο του πολεοδομικού συγκροτήματος, αλλά και λόγω της άμεσης προοπτικής λειτουργίας της παράκαμψης της Ναυπάκτου. Αυτό που δεν είναι αυτή τη στιγμή απολύτως ξεκάθαρο, είναι ποιο χαρακτήρα ανάπτυξης θα ακολουθήσει η περιοχή αυτή, ανάμεσα σε δύο δυνατότητες:

[στ1] δημιουργία περιοχής πρώτης και δεύτερης κατοικίας, αναψυχής, και τουρισμού, για ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα, με προτεραιότητα τις ανάγκες των κατοίκων της Ναυπάκτου, αλλά και των κατοίκων του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας.

[στ2] δημιουργία ζώνης ελαφριάς βιοτεχνίας – αποθηκών – μεταφόρτωσης, λόγω εξαιρετικής προσπελασιμότητας που τη χαρακτηρίζει.

Πάντως πρόχειρες μετρήσεις δείχνουν ότι η πλάστιγγα γέρνει σαφώς υπέρ της πρώτης περίπτωσης, όπως έχει ήδη αναφερθεί και προηγουμένως.

(ζ) Σημειώνεται ότι αντίστοιχο δίλημμα, εμφανίστηκε τα τελευταία χρόνια και στη ζώνη Αγίου Βασιλείου - Αραχωβίτικων, στη νότια πλευρά, παράλληλα με την παλαιά εθνική οδό [ΠΕΟ]. Για ολόκληρη την εικοσαετία 1980-2000, η ανάπτυξη αφενός θερινών κατοικιών και εγκαταστάσεων αναψυχής, κυρίως κοντά στην παραλία, βρίσκονταν σε ανταγωνισμό με εγκαταστάσεις βιοτεχνικές και αποθήκες, επί της [ΠΕΟ].

Πρόσφατα, εμφανίζεται να έχει κερδίσει το παιγνίδι η δεύτερη κατοικία και αναψυχή, σε ολόκληρη την περιοχή, αφού ενισχύεται και από τις τάσεις δημιουργίας πρώτης κατοικίας (όπως επίσης αναφέρθηκε ήδη). Οι βιοτεχνικές χρήσεις έχουν συγκεντρωθεί στην περιοχή ανατολικά της [ΠΕΟ] και της [ΝΕΟ], χωρίς να είναι καθόλου ορατές από την ζώνη κατοικίας κοντά στη θάλασσα.

Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει σοβαρή πιθανότητα η βόρεια ζώνη Αντιρρίου-Ναυπάκτου, να καταστεί η μοναδική διέξοδος για τις ελαφρές βιοτεχνικές χρήσεις, εις βάρος της κατοικίας, πρώτης και δεύτερης, και των συνοδευτικών της χρήσεων. Αυτό το δίλημμα χρειάζεται να εξεταστεί με μεγάλη προσοχή. Η οποιαδήποτε δε απάντηση και επιλογή, είναι βέβαιον ότι θα χρειαστεί άμεσες και ουσιαστικές παρεμβάσεις πολεοδομικής φύσεως, από την Πολιτεία και την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

3.5. Η μικροκλίμακα των Δήμων Ρίου και Αντιρρίου

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω, και όπως ήταν αναμενόμενο, καθίσταται προφανής ο κομβικός ρόλος της λειτουργίας της γέφυρας στην προοπτική αστικής ολοκλήρωσης και μητροπολιτικής λειτουργίας του όλου αστικού συμπλέγματος Πατρών – Ρίου – Αντιρρίου – Ναυπάκτου. Σε αυτή ακριβώς την προοπτική, η λειτουργία των δύο περιοχών ανάντη και κατόντη της γέφυρας, οι περιοχές δηλαδή του Ρίου και Αντιρρίου, διαδραματίζουν σημαντικότερο ρόλο, όπου ο ενιαίος σχεδιασμός τους σε στρατηγικό επίπεδο, αλλά και σε επίπεδο αστικών παρεμβάσεων, αποτελεί κομβικό στοιχείο και υπάρχουν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις όπου το σημείο αναφοράς του αστικού συμπλέγματος, μαζί με τη γέφυρα που περιβάλλει, να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο αντιμετωπίζοντας και προκλήσεις εκτός των εθνικών ορίων.

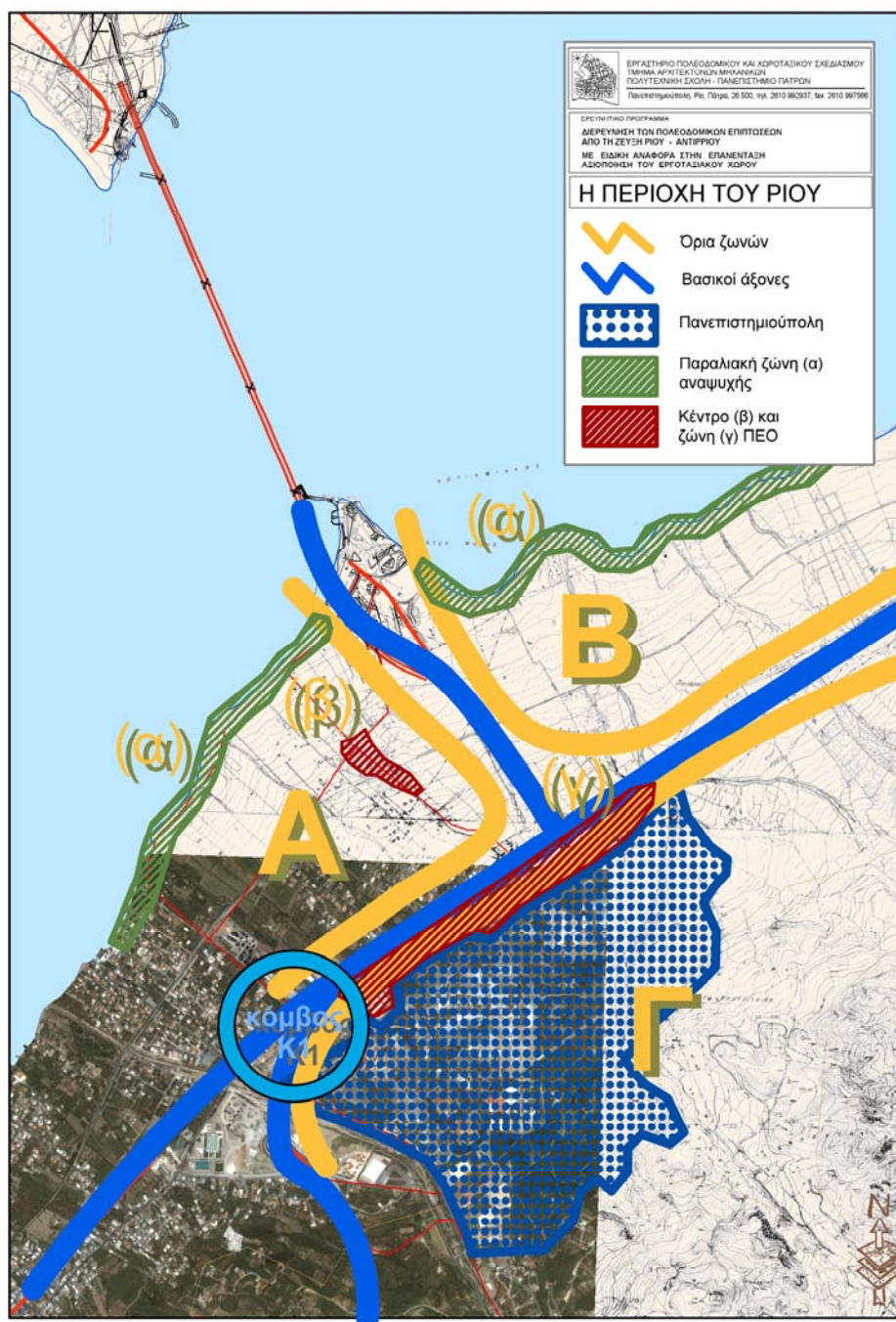
3.5.1 Δήμος Ρίου

Οι κύριες δραστηριότητες αλλά και η μεγάλη πυκνότητα των χρήσεων γης, στο Δήμο Ρίου, αναπτύσσονται σε μία ιδιαίτερα στενή λωρίδα γης (ανατολικά λόγω των ορεινών όγκων και των μεγάλων κλίσεων γης, και δυτικά λόγω της θάλασσας), όπου παρατηρούνται ραγδαίες μεταλλάξεις, αλλαγές και παρεμβάσεις, οι οποίες εξειδικεύονται ως ακολούθως:

- *Παρατηρούνται μεγάλες πιέσεις αλλαγής χρήσεων γης και συνυπάρχουν δραστηριότητες εθνικής σημασίας, όπως: η Πανεπιστημιούπολη, το Περιφερειακό Νοσοκομείο, το Επιστημονικό πάρκο, η γραμμική βιομηχανική – εμπορική ζώνη κατά μήκος της ΝΕΟ, η γραμμική παραλιακή ζώνη αναψυχής αυξημένης*

ελκυστικότητας, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες, οι εγκαταστάσεις της βιομηχανίας τσιμέντου.

- Παρατηρείται ιδιαίτερα μεγάλη πυκνότητα επεμβάσεων και υλοποίησης έργων στο σύστημα μεταφορικής υποδομής, εθνικού χαρακτήρα: η γέφυρα, η ΠΑΘΕ με τις επιμέρους επεμβάσεις της, η σιδηροδρομική γραμμή, η ΠΕΟ Αθηνών – Πατρών.
- Η όλη περιοχή βρίσκεται σε περίοδο έντονης αλλαγής, όπου από παραδοσιακό θέρετρο της ευρύτερης περιοχής, μετεξελίσσεται ραγδαία σε περιοχή πρώτης κατοικίας με έντονες τάσεις αστικοποίησης που συνδέονται άμεσα από την εξέλιξη του αστικού χώρου του Πολεοδομικού συγκροτήματος και της ανάπτυξης της ΝΕΟ Αθηνών – Πατρών.
- Διακρίνονται πυκνοδομημένες περιοχές, διάσπαρτες κατά μήκος της Παλαιάς Εθνικής Οδού, που διατηρούν τα χαρακτηριστικά των πυρήνων των παλαιών οικισμών – χωριών (πυκνή δόμηση με στενό οδικό δίκτυο).
- Παρατηρούνται συνεχώς έντονες τάσεις οικοπεδοποίησης και οικοδόμησης παράλληλα με ιδιαίτερα υψηλές αξίες γης, που καταγράφουν και πιστοποιούν την έντονη τάση ανάπτυξης όλου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πατρών προς την πλευρά του Δήμου Ρίου.
- Τα τοπικά προβλήματα λειτουργίας των αστικών υποδομών και ροών (μη ικανοποιητικό τοπικό οδικό δίκτυο, ο διπλός ρόλος της ΠΕΟ ως τοπικής σημασίας και υπεραστικής κίνησης, ο κόμβος σύνδεσης Νοσοκομείου / Πανεπιστημιούπολης με ΠΕΟ και ΝΕΟ, η λειτουργία του πορθμείου, τα τοπικά κέντρα των οικισμών, οι εμπορικές δραστηριότητες μικρού και μεγάλου μεγέθους, κλπ.) συμβάλουν και αυτά επιβαρυντικά στον όλο χαρακτήρα της περιοχής.



Χάρτης 8. Η περιοχή του Ρίου¹²

¹² Ο χάρτης αναδημοσιεύεται από την τεχνική έκθεση: Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού, Δ/ντης Καθ. Ν. Πολυδωρίδης, «Διερεύνηση των Πολεοδομικών Επιπτώσεων από τη ζεύξη του Ρίου – Αντιρρίου, Ειδική Αναφορά στην επανένταξη – Αξιοποίηση του Εργοταξιακού Χώρου». Δεύτερη Φάση, Πάτρα, Ιανουάριος, 2003

3.5.2 Δήμος Αντιρρίου

Η περιοχή Αντιρρίου είναι στο σύνολό της γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας, οι παραλίες είναι κατάλληλες για αναψυχή τους θερινούς μήνες και μια υποτυπώδης βιομηχανική περιοχή βρίσκεται στη συμβολή των δρόμων Ναυπάκτου-Μεσολογγίου και Αντιρρίου.

Ο οικισμός του Αντιρρίου είναι κτισμένος μέσα στα παλαιά τείχη και σε συνέχεια του Κάστρου. Ο ιστός του οικισμού είναι συνεκτικός και στο υποτυπώδες κέντρο του λειτουργούν λίγα καταστήματα ειδών διατροφής, εστιατόρια, πρατήρια υγρών καυσίμων, φαρμακείο, ΑΤΜ Τραπέζης κλπ. Το Αντίρριο από πλευράς λειτουργικών εξυπηρετήσεων εξαρτάται από τη Ναύπακτο με την οποία συνδέεται με αστική συγκοινωνία.

Στην παραλιακή ζώνη από Αντίρριο ως Ναύπακτο, έχουν ήδη αρχίσει να αναπτύσσονται τάσεις για δημιουργία πρώτης - δεύτερης κατοικίας για την Ναύπακτο και την Πάτρα (Αγ. Παντελεήμων). Στη νότια παραλιακή ζώνη οι ανάλογες τάσεις προέρχονται από το Αργίνιο. Τάση για ζήτηση παραθεριστικής κατοικίας εμφανίζεται στην περιοχή από κατοίκους του εξωτερικού, κυρίως μετανάστες της περιοχής.



Χάρτης 9. Δορυφορική εικόνα της περιοχής του Αντιρρίου (Quickbird 3/11/03) όπου εμφανώς διακρίνεται και ο αναξιοποίητος χώρος του εργοταξίου κατασκευής της γέφυρας.

Από το χείμαρρο Πλατανίτη αρχίζει η υπό κατασκευή παράκαμψη της Ναυπάκτου (έχει ήδη δοθεί ένα μεγάλο τμήμα της στην κυκλοφορία), έργο που θα διευκολύνει την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της περιοχής. Στην ευρύτερη περιοχή του Πλατανίτη είναι χωροθετημένα στην παραλία δύο camping, σημαντικής δυναμικότητας. Στην ίδια περιοχή λειτουργεί εμπορική αποθήκη χονδρεμπορίου. Ο οικισμός Κάτω Πλατανίτης αποτελείται κυρίως από δεύτερη κατοικία.

Οι εγκαταστάσεις για ψυχαγωγία και τουρισμό δεν είναι σημαντικές. Χαρακτηριστική είναι η διαφορά με την απέναντι ακτή του Ρίου. Η περιοχή εξαρτάται κυρίως από την Ναύπακτο σ' ότι αφορά τις υπηρεσίες και τις αστικές

εξυπηρετήσεις. Παρατηρείται ασθενέστερη αλλά πάντως έντονη εξάρτηση από το Μεσολόγγι (κυρίως υπηρεσίες νομαρχιακού επιπέδου), και το Αγρίνιο (εμπορικές-προσωπικές εξυπηρετήσεις). Τέλος, παρατηρούνται έντονες εξαρτήσεις από την Πάτρα (υπηρεσίες γ' επιπέδου, εξειδικευμένες εμπορικές εξυπηρετήσεις, κοινωνική υποδομή, εκπαίδευση). Η περιοχή αποτελεί έτσι, έναν εξαιρετικά ευαίσθητο χώρο διαπλοκής εξαρτήσεων και έχει επηρεαστεί σε υψηλό βαθμό από την πραγματοποίηση του έργου της ζεύξης (μεγάλες αλλαγές στη χρήση γης, μείωση της απασχόλησης, κλπ.).

Η Ναύπακτος είναι το διοικητικό κέντρο της περιοχής, και αποτελεί, συγκριτικά με τους γύρω οικισμούς, κέντρο αναψυχής και τουρισμού γιατί παρουσιάζει ιδιαίτερα συγκριτικά πλεονεκτήματα λόγω του πολιτιστικού της πλούτου, του φυσικού περιβάλλοντος, καθώς και σε συνδυασμό με τη θέση της στο τουριστικό κύκλωμα Δελφών–Ολυμπίας–Επιδαύρου. Επιπλέον, συγκεντρώνει τις λειτουργίες λιανικού εμπορίου που εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή της.

Ειδική μνεία απαιτεί η ύπαρξη μίας μεγάλης έκτασης δημόσιας γης, στην περιοχή του Αντιρρίου και σε άμεση γειτνίαση με τον υφιστάμενο οικισμό, η οποία προέκυψε από την απόδοση του χώρου του εργοταξίου κατασκευής της γέφυρας. Πρόκειται για μία επίπεδη έκταση 300 περίπου στρεμμάτων παραλιακή, με πολύ καλό προσανατολισμό και θέα και εξαιρετική προσπελασιμότητα από τις γύρω αστικές περιοχές. Περίπου στη μέση της, η έκταση αυτή διασχίζεται – τέμνεται από το ίχνος της γέφυρας, μιας δυναμικής και έντονα γραμμικής κατασκευής, ιδιαίτερου εκτοπίσματος και ύψους στην αρχή. Παράλληλα η περιοχή αυτή γειτνιάζει με άλλες δημόσιες εκτάσεις στα δυτικά της γέφυρας: τον αρχαιολογικό χώρο του κάστρου και την παλαιά αποβάθρα των οχηματαγωγών ενώ στα δυτικά της υπάρχουν σχολικά συγκροτήματα και γήπεδο και εν γένει δημοτική έκταση, οι οποίες ανεβάζουν τη συνολικά διαθέσιμη γη στα 450 στρέμματα.

Σ' αυτό το πλαίσιο δίνεται ουσιαστική δυνατότητα οργανωμένης αστικής ανάπτυξης στην περιοχή του Αντιρρίου, και εφόσον υπάρξει το κατάλληλο θεσμικό και οικονομικό πλαίσιο τότε πραγματικά δημιουργούνται οι προϋποθέσεις εκείνες για οργανωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη ενός νέου δυναμικού οικισμού με καταλυτικό ρόλο στην ενοποίηση του αστικού συμπλέγματος. Το Πανεπιστήμιο Πατρών έχει εκπονήσει και καταθέσει ολοκληρωμένη πρόταση αξιοποίησης του εργοταξιακού χώρου (2003).

Επιπλέον, με πρωτοβουλία του Δήμου Αντιρρίου, ο οποίος διεκδίκησε σθεναρά την παραχώρηση από το Δημόσιο της έκτασης, ιδρύθηκε στις 10.10.2005 Κοινοπραξία με την επωνυμία «ΓΕΦΥΡΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ», στην οποία συμμετέχουν το Περιφερειακό Ταμείο Ανάπτυξης της ΠΔΕ, η Νομαρχία Αιτωλοακαρνανίας και ο Δήμος Αντιρρίου. Στη συνέχεια, υπογράφηκε την 13.9.2006 Προγραμματική Συμφωνία μεταξύ ΚΕΔ και της Κοινοπραξίας, που προβλέπει την παραχώρηση της χρήσης (και του δικαιώματος της ανάθεσης της εκμετάλλευσης σε τρίτους) των τριών τμημάτων Α, Β και Γ που αποτελούν το ακίνητο, συνολικού εμβαδού 270 στρεμμάτων περίπου, για χρόνο ανάλογο με τον αντίστοιχο επιχειρησιακό σχεδιασμό που θα προκύψει. Η Κοινοπραξία ανέθεσε σε εξωτερικό Σύμβουλο (ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΕ) την εκπόνηση επιχειρησιακού σχεδίου (business plan), το οποίο παραδόθηκε στις αρχές του 2007.

Επειδή το έργο αυτό θα αποτελέσει βασικό πυρήνα τουριστικής ανάπτυξης της βόρειας περιοχής και περαιτέρω ουσιαστικό εξισορροπητικό παράγοντα των οποιωνδήποτε αρνητικών επιπτώσεων που προκλήθηκαν στην περιοχή αυτή, μετά τη λειτουργία της ζεύξης, από την έλξη του μεγάλου αστικού κέντρου της Πάτρας, θα γίνει λεπτομερέστερη αναφορά σε αυτό το έργο στην παρούσα μελέτη στο Κεφάλαιο 10 για τον Τουρισμό.

3.6. Συμπεράσματα-Προτάσεις

Ως συνθετικό πόρισμα της ανάλυσης των προτάσεων πολεοδομικής συγκρότησης του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών – Ρίου – Αντιρρίου – Ναυπάκτου, παρατίθενται τα ακόλουθα συμπεράσματα, υπό μορφή αξόνων ενός Στρατηγικού Σχεδιασμού της όλης περιοχής.

[1] Να επιδιωχθεί η ανάπτυξη τριών νέων αστικών κέντρων, που να συνδυαστούν με το υφιστάμενο της Πάτρας, και με τη συνεργασία τους να επιτύχουν καλύτερη δομή και λειτουργία του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος. Εάν υποθέσουμε ότι η Πάτρα αποτελεί κέντρο πρώτου βαθμού, προτείνεται η ανάπτυξη δύο κέντρων δευτέρου βαθμού, ενός στο Ρίο και ενός στη Ναύπακτο, και ενός κέντρου τρίτου βαθμού, στο Αντίρριο. Η ακριβής σύνθεση των προτεινόμενων δραστηριοτήτων για τη διαμόρφωση των κέντρων αυτών είναι αντικείμενο του υπό εκπόνηση Ρυθμιστικού Σχεδίου.

[2] Να οριστικοποιηθεί στο Ρυθμιστικό Σχέδιο, ο χαρακτήρας κάθε επί μέρους «ψηφίδας» στο πολεοδομικό μωσαϊκό. Προτείνεται να ενταθεί ο χαρακτήρας οικιστικής ανάπτυξης σε ολόκληρη την παραλία, βόρεια και νότια της γέφυρας. Αντίστοιχα, οι αστικές βιομηχανικές - βιοτεχνικές χρήσεις, πρέπει να συγκεντρωθούν οργανωμένα σε συγκεκριμένες ζώνες.

[3] Επιβάλλεται να συγκροτηθεί καλύτερα το κυκλοφοριακό μοντέλο του πολεοδομικού συγκροτήματος. Πρέπει να οργανωθούν αποφασιστικά, τα τρία επίπεδα κυκλοφορίας, το υπερτοπικό (ΝΕΟ, Γέφυρα, Περιμετρική), το κύριο οδικό (ΠΕΟ, βασικοί άξονες Πάτρας, συλλεκτήριοι, παραλιακοί) και το τοπικό.

[4] Σε συνδυασμό με το [3] επιβάλλεται να βελτιωθεί ουσιαστικά το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών που να καλύπτουν, με ενιαία λογική και λειτουργία, όλο το αστικό σύμπλεγμα από τη Ναύπακτο μέχρι τα νότια προάστια της Πάτρας.

Η ανάπτυξη ενός κυκλοφοριακού άξονα βασισμένου στις μαζικές μεταφορές, μπορεί να βελτιώσει όχι μόνο την καθημερινότητα του πολεοδομικού συγκροτήματος, αλλά και να αποτελέσει τον άξονα μιας αναβάθμισης και ουσιαστικής ανάπλασης της πολεοδομικής δομής, με ενίσχυση της κυκλοφορίας με μαζικά μέσα, έναντι του Ι.Χ. αυτοκινήτου.

Παράλληλα, προτείνεται να εξεταστεί, ως μακροπρόθεσμη πολιτική κυκλοφοριακής-πολεοδομικής αναβάθμισης της ευρύτερης περιοχής, η *δημιουργία γραμμής τραμ* σε ολόκληρο το μήκος του πολεοδομικού συγκροτήματος. Σε μεγάλο μήκος της προτεινόμενης γραμμής, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η υφιστάμενη υποδομή του ΟΣΕ, με την επιλογή της κατάλληλης τεχνολογίας.

[5] Κρίσιμο ρόλο στη δομή και λειτουργία της όλης αστικής περιοχής, αλλά και για την λειτουργία της γέφυρας, όχι μόνο ως κυκλοφοριακής υποδομής, αλλά ως τοπόσημου με τουριστική έλξη διεθνούς εμβέλειας, μπορούν να διαδραματίσουν τα δύο μεγάλα αστικά αποθέματα δημόσιας γης που βρίσκονται ανάντη και κατόντη της γέφυρας και γειτνιάζουν επίσης με τους δύο αρχαιολογικούς χώρους (κάστρα): ο χώρος του πρώην εργοταξίου στο Αντίρριο και ο αναξιοποίητος χώρος στις προβλήτες των οχηματαγωγών στο Ρίο. Επιβάλλεται η άμεση αξιοποίηση, ανάδειξη και λειτουργική ένταξή τους στο αστικό πλέγμα.

Συνοψίζοντας, η όλη περιοχή, τα τελευταία χρόνια, τελεί υπό την καταλυτική επιρροή των μεγάλων τεχνικών παρεμβάσεων (υλοποιημένων και προγραμματισμένων) καθώς και από τη δομική και λειτουργική μετεξέλιξη της πόλης της Πάτρας, του περιαστικού της χώρου και των όμορων Δήμων. Οι ραγδαίες αυτές αλλαγές συντελούνται εν πολλοίς χωρίς την ύπαρξη ενός πλαισίου σχεδιασμού (τουλάχιστον στο τοπικό επίπεδο) όπου αποσπασματικές μελέτες εκπονούνται ή πρόκειται να εκπονηθούν άμεσα (Γ.Π.Σ. Πατρών, ΣΧΟΟΑΠ Αντιρρίου, κλπ.) χωρίς ένα συντονιστικό, κανονιστικό και εντέλει ρυθμιστικό πλαίσιο, με τον προφανή κίνδυνο της ολικής ή μερικής απαξίωσής τους.

Και ακριβώς εδώ είναι η μεγάλη πρόκληση του υπό εκπόνηση Ρυθμιστικού Σχεδίου, όπου όμως η ετεροχρονισμένη ανάθεσή του, δημιουργεί έντονους προβληματισμούς ως προς την αποτελεσματικότητά του και θέτει άμεση και

επιτακτική την ανάγκη θέσπισης και ουσιαστικής λειτουργίας του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου της ευρύτερης περιοχής της γέφυρας, με αποφασιστικό – συντονιστικό – σχεδιαστικό ρόλο και με πλήρη αποδοχή και πολιτική συναίνεση.

Εν κατακλείδι, αν ο σχεδιασμός του χώρου, όχι απλά προϋποθέτει, αλλά ουσιαστικά αποτελεί πολιτική διαδικασία συγκρούσεων, επιλογών και αλλαγής, είναι προφανές ότι η διαδικασία σχεδιασμού οφείλει να ανήκει σε ένα φορέα πολιτικά προσδιορισμένο και κοινωνικά ελεγχόμενο. Και επιπροσθέτως, επειδή η διαδικασία χωρικού σχεδιασμού αποτελεί μία συνεχή διαλεκτική σχέση, δεν μπορεί να εξαντλείται σε μία χρονικά μονοσήμαντη μελέτη, ούτε να προέρχεται από μία «ανεξάρτητη» πηγή, όπως είναι ένα ιδιωτικό γραφείο μελετών. Απαιτείται σύγχρονο πλαίσιο σχεδιασμού και η κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή, όπου σε *συνεχή βάση*, θα επισημαίνονται τα προβλήματα, θα επιλέγονται στρατηγικές, θα εκπονούνται σχέδια, θα μετρούνται παράμετροι, θα αναλύονται στατιστικές, θα σκιαγραφούνται εναλλακτικές λύσεις, θα αξιολογούνται συμπεράσματα, κλπ., με την απαίτηση – προϋπόθεση της αποδοχής, της κοινωνικής συνοχής, της συναίνεσης και κυρίως με την ενεργή συμμετοχή όλων των πολιτών στην κοινή υπόθεση που λέγεται ποιότητα ζωής και βιώσιμη ανάπτυξη.

Βιβλιογραφία

- 1) Αγγελίδης Ι., Μηλιώνης Ν., Παππάς Β., (1997), «Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Συμβουλίου Περιοχής 7ης Εδαφικής Περιφέρειας Νομού Αχαΐας», Τεύχη Α', Β' και Γ' φάσης, Πάτρα
- 2) Αναπτυξιακή Δημοτική Επιχείρηση Πατρών, (1996), «Αναπτυξιακή μελέτη του Νομού Αχαΐας», τεύχη Α', Β' και Γ' Φάσης, ΥΒΕΤ, Αθήνα
- 3) Γραφείο Δοξιάδη Α.Ε., (1980), «Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα της Ελλάδος», έκθεση αρ. 19, Τόμος 6, Δίκτυα Μεταφορών, Υπουργείο Συντονισμού και Προγραμματισμού, Αθήνα
- 4) Δραγώνα Τ., Μηλιώνης Ν., Παππάς Β., Σαρδελιάνος Δ., Τριανταφύλλου Χ., Τσεκούρας Κ., (1990), «Προκαταρκτική Μελέτη Αναδιοργάνωσης πορθμιακής γραμμής Ρίου – Αντιρρίου», Περίληψη, Πάτρα
- 5) Επιστημονικό Πάρκο Πατρών, (1994), «Μεγάλα έργα υποδομής και Περιφερειακή Ανάπτυξη», Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Πάτρα
- 6) Ευπαλίνος Τεχνική Α.Ε., Σύμβουλοι Μηχανικοί, (1988), «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Έργου Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου», ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα
- 7) Λαγουδάκη Α., Πάνζαρης Θ., Μανωλόπουλος Ν., Αστική Διαχείριση Α.Ε. και Planet Α.Ε., (2001), «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις πολιτικής γης και χωρικής ανάπτυξης σε σχέση με τα μεγάλα έργα», ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα
- 8) Ομάδα Ερευνών και Τεκμηρίωσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Περιφερειακής Ανάπτυξης, καθηγητής Πολυδωρίδης Ν., (1987), «Διερεύνηση Πολεοδομικών και Περιφερειακών Επιπτώσεων από τη Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου», Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα.
- 9) Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού, Δ/ντης Καθ. Ν. Πολυδωρίδης, «Διερεύνηση των Πολεοδομικών Επιπτώσεων από τη ζεύξη του Ρίου – Αντιρρίου, Ειδική Αναφορά στην επανένταξη – Αξιοποίηση του Εργοταξιακού Χώρου». Δεύτερη Φάση, Πάτρα, Ιανουάριος, 2003

- 10) Πανεπιστήμιο Πατρών, επιμέλεια Γούδας Κ., (1978), «Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου», Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Πάτρα
- 11) Πανεπιστήμιο Πατρών, Σπουδαστήριο Μηχανικής, (1991), «Μελέτη χερσαίας Κυκλοφορίας Ρίου – Αντιρρίου», Τελική έκθεση, Πάτρα
- 12) Πανεπιστήμιο Πατρών, Σπουδαστήριο Μηχανικής, (1992), «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Έργου Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου», Τελική έκθεση, Πάτρα
- 13) Πανταζής Α., Κυριοπούλου Π., κ.α., (1996), «Μελέτη Χωρικών Επιπτώσεων των Κοινοτικών Προγραμμάτων και Πολιτικών στο επίπεδο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος», ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα.
- 14) Παππάς Β., Αγγελίδης Γ. Μηλιώνης Ν., κ.α., (1995), «Μελέτη Στρατηγικής Ανάπτυξης Δυτικής Αχαΐας», Κέντρο Τοπικής Ανάπτυξης Δυτικής Αχαΐας, Κάτω Αχαΐα.
- 15) ΥΠΕΧΩΔΕ, Ευπαλίνος Τεχνική Α.Ε., Rendel Palmer και Τρίτων, (1992), «Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, Μελέτη Σκοπιμότητας», Τελική έκθεση, Αθήνα
- 16) ΥΧΟΠ, (1984), «Νομός Αχαΐας, Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης», ΥΧΟΠ
- 17) «ΦΙΛΩΝ» Ο.Ε., (1996), Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον, «Μελέτη χωρικών επιπτώσεων και Κοινοτικών Προγραμμάτων και πολιτικών στο επίπεδο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας», Αθήνα
- 18) «ΦΙΛΩΝ» Ο.Ε., (2000), «Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας», τεύχη Β' και Γ' φάσης, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον, ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα.
- 19) «ΦΙΛΩΝ» Ο.Ε., (2002), «Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας», Εισηγητική έκθεση, ΥΠΕΧΩΔΕ, Δ/νση Χωροταξίας, Αθήνα
- 20) «ΦΙΛΩΝ» Ο.Ε. – Ε. Βακαλοπούλου, (2006), «Αναθεώρηση και Επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Πατρέων», Φάση – Στάδιο Α: Ανάλυση – Διάγνωση – Προοπτικές – Προκαταρκτική πρόταση. Τεύχη Ι και ΙΙ, Αθήνα

- 21) Vagiota Sophia, (2007), “Transport links, Future Urban Impacts in a low density area. Rio – Antirrio bridge, Greece. Designing the landing point.”
Master Thesis, Department of Urbanism, TU Delft.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΤΜΗΜΑ

***Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ
ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ***

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ACCESSIBILITY)

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΗ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

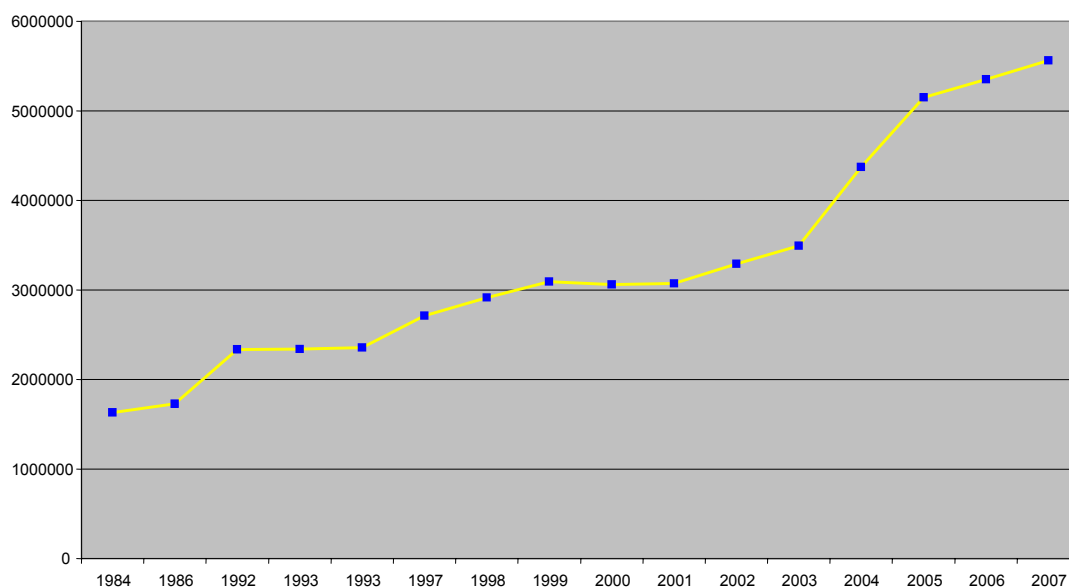
ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ACCESSIBILITY)

4.1 Διαχρονική εξέλιξη της κίνησης οχημάτων στο στενό Ρίου-Αντίρριου**4.1.1 Στοιχεία διελεύσεων οχημάτων**

Η συνολική κίνηση μεταξύ Ρίου-Αντιρρίου παρουσιάζει την δεκαετία 1993-2003 μια ανοδική τάση με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,6%. Από την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας το 2004 έως και το 2007 η συνολική κίνηση των οχημάτων, ή διαφορετικά ο συνολικός αριθμός διελεύσεων (Γέφυρα συν πορθμείο) αυξήθηκε κατακόρυφα με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης κατά 12,7% για τη συγκεκριμένη περίοδο (Πίνακας 4.1). Ειδικότερα, στην πρώτη δωδεκάμηνη περίοδο λειτουργίας της Γέφυρας (Ιούλιος 2004-Ιούνιος 2005) ο συνολικός αριθμός διελεύσεων (Γέφυρα συν πορθμείο) αυξήθηκε κατά 30% περίπου σε σχέση με την αμέσως προηγούμενη δωδεκάμηνη περίοδο, πραγματοποιώντας ένα ιστορικό άλμα ανόδου της συνολικής κίνησης λόγω της έναρξης λειτουργίας του νέου αυτού συγκοινωνιακού μέσου. Στην περίοδο 2003-2007 η συνολική αύξηση ήταν 59%, έναντι μόλις 13% στην περίοδο 1999-2003. Έτσι, από 3,3 εκατ. συνολικές διελεύσεις το 2003 η κινητικότητα το 2007 έφθασε τα 5,6 εκατ. Είναι προφανές ότι η λειτουργία της Γέφυρας προκάλεσε άμεσα με τη λειτουργία της μια νέα σημαντική ζήτηση των υπηρεσιών διέλευσης (induced demand), η οποία σταθεροποιήθηκε τα επόμενα χρόνια στο υψηλό αυτό επίπεδο, ακολουθώντας περαιτέρω ανοδική τάση.

Γράφημα 4.1

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ



Επιπρόσθετα, από την έρευνα πεδίου (ερωτηματολόγια) που διενεργήθηκε στα λεωφορεία σε δείγμα 225 ατόμων η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων (93%) θεωρεί πως οι μετακινήσεις μεταξύ Ναυπάκτου – Πάτρας έχουν αυξηθεί, ενώ μόλις το 7% πιστεύει ότι δεν έχει υπάρξει καμία μεταβολή στις μετακινήσεις μεταξύ των δύο προορισμών.

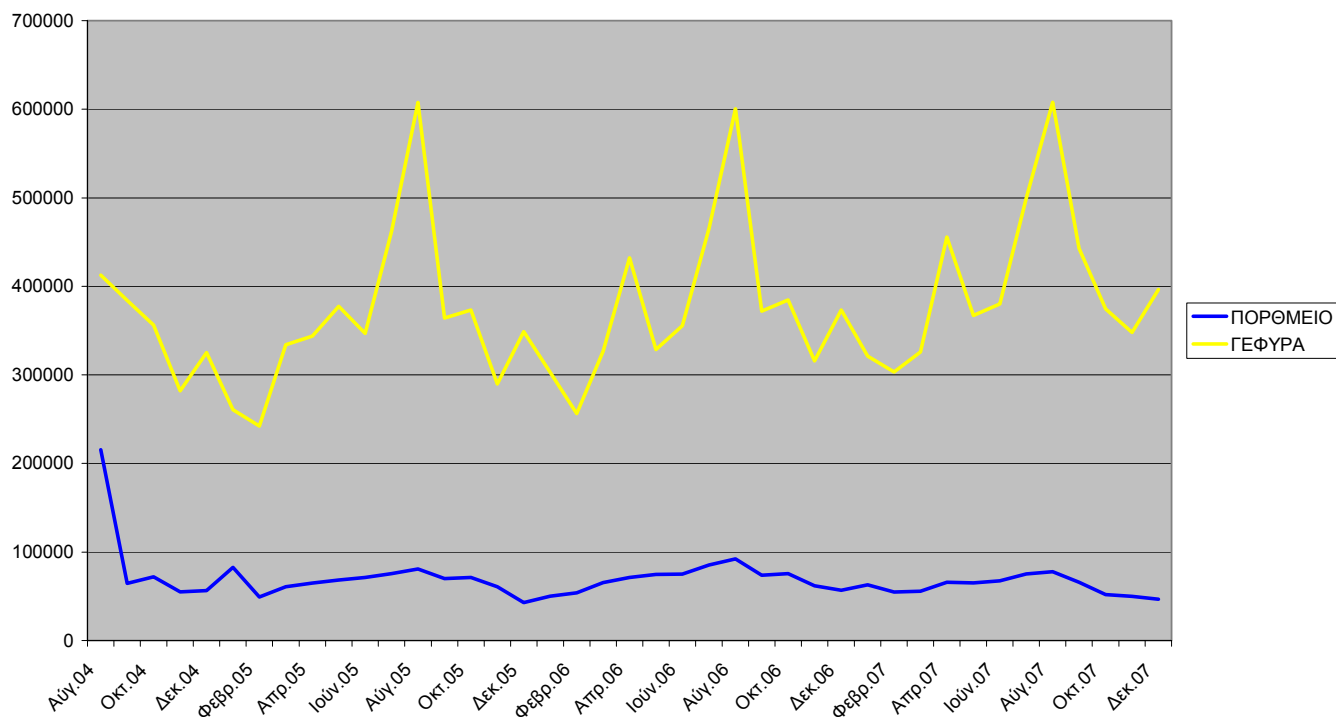
Πίνακας 4.1

ΕΤΗΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ										
	FERRIES					ΓΕΦΥΡΑ				
	ΕΙΧ	Φ/Γ	Δ/Κ	Λ/Φ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΙΧ	Φ/Γ	Δ/Κ	Λ/Φ	ΣΥΝΟΛΟ
1998	2.215.447	507.125	63.314	128.904	2.914.790					
1999	2.454.405	346.540	94.650	197.887	3.093.482					
2000	2.513.983	295.116	98.773	151.176	3.059.048					
2001	2.605.091	316.214	93.786	58.265	3.073.356					
2002	2.620.484	474.105	106.414	90.753	3.291.756					
2003	2.624.114	723.792	75.863	69.732	3.493.501					
2004	1.910.989	596.048	57.079	46.566	2.610.682	1.515.927	115.537	92.798	36.249	1.760.511
2005	558.358	223.552	7.884	8.655	798.449	3.724.440	334.961	194.456	96.873	4.350.730
2006	585.838	233.959	9.026	8.241	837.064	3.872.111	346.863	197.563	97.790	4.513.727
2007	504.238	222.235	5.813	7.507	739.793	4.142.917	374.365	205.291	100.552	4.823.065

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται μια σύγκριση της μηνιαίας κίνησης των οχημάτων που χρησιμοποίησαν την Γέφυρα με την αντίστοιχη μηνιαία κίνηση των οχημάτων που χρησιμοποίησαν το πορθμείο το διάστημα Αυγούστου 2004 (έναρξη λειτουργίας Γέφυρας) έως τον Δεκέμβριο του 2007.

Γράφημα 4.2

ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ



Όπως φαίνεται, η κίνηση των διελύσεων από την Γέφυρα (άνω γραμμή) είναι παντού κατά πολύ μεγαλύτερη σε σχέση με την κίνηση των διελύσεων από το πορθμείο για κάθε ένα από τους αντίστοιχους μήνες. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η υψηλότερη ζήτηση για μετακίνηση στο στενό παρατηρείται τους καλοκαιρινούς μήνες και την απορροφά κυρίως η Γέφυρα.

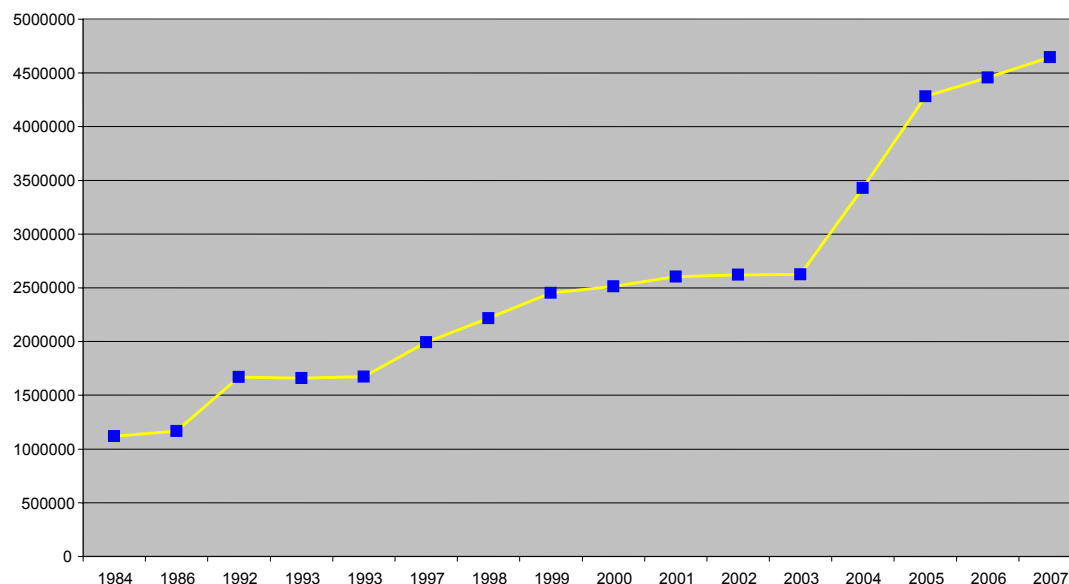
Για την περίοδο 2005-2007 ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των διελύσεων των οχημάτων από την Γέφυρα είναι της τάξης του 5,3% ενώ ο αντίστοιχος δείκτης για το πορθμείο είναι αρνητικός με ποσοστό -3,3% περίπου. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι για την εξαγωγή των 2 προαναφερόμενων μέσων ετήσιων ρυθμών μεταβολών δεν περιλαμβάνονται τα διαθέσιμα στοιχεία από τον Αύγουστο έως τον Δεκέμβριο του 2004 με στόχο να αποτυπωθούν οι συνέπειες στις διελύσεις στη Γέφυρα που δεν αφορούν προσωρινούς λόγους περιέργειας για το συγκεκριμένο έργο.

Όλα αυτά τα στοιχεία σε συνδυασμό με τα προηγούμενα δεδομένα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι από τη λειτουργία της Γέφυρας και μετά σημειώθηκε μια σημαντική πρόσθετη αύξηση της συνολικής κίνησης (induced traffic) στο στενό Ρίου-Αντιρρίου που οφείλεται κυρίως στον νέο τρόπο σύνδεσης των δύο περιοχών μέσω της Γέφυρας.

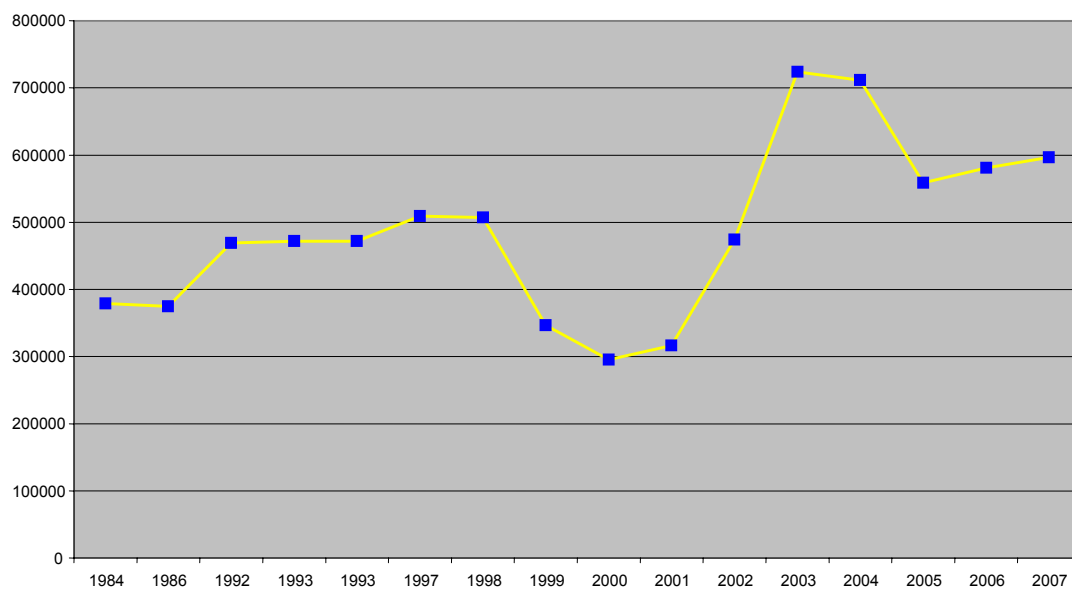
Αυτό είναι ένα πρώτο σημαντικό γεγονός το οποίο υποδεικνύει ότι ο προηγούμενος τρόπος σύνδεσης Ρίου-Αντίρριου με το πορθμείο, πέραν της χρονικής καθυστέρησης κλπ, απέκλειε ένα σημαντικό όγκο της επιθυμητής διακίνησης. Η Γέφυρα έδωσε τη δυνατότητα να εξυπηρετηθεί το πρόσθετο αυτό τμήμα της ζήτησης και να αρθούν οι συνθήκες αποκλεισμού που προϋπήρχαν.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται η κίνηση των διελεύσεων από το στενό κατά κατηγορία οχήματος για την περίοδο 1984 – 2007.

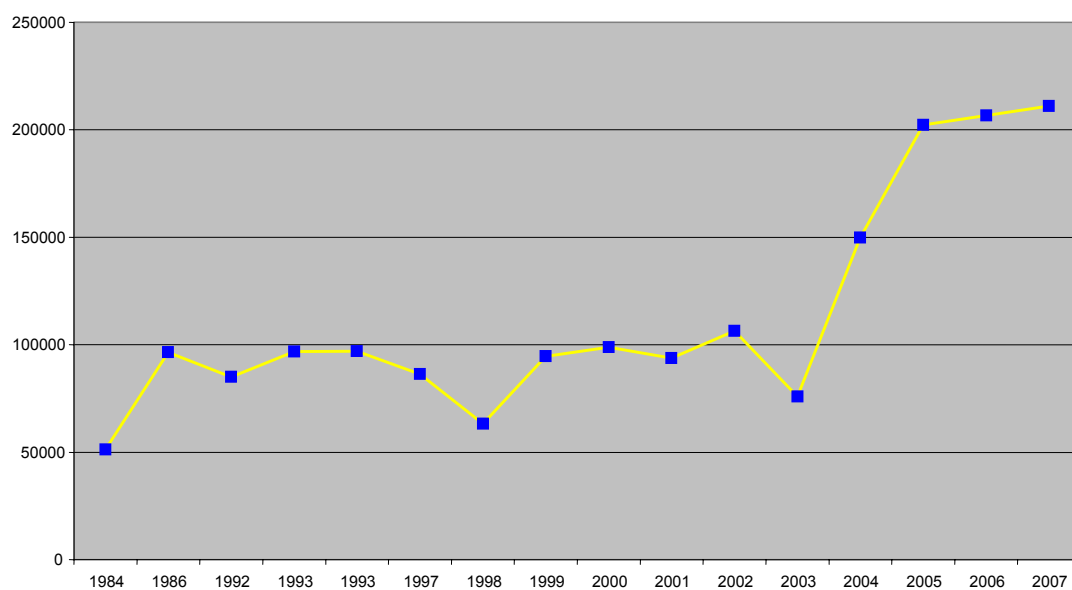
Γράφημα 4.3
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ Ε.Ι.Χ.



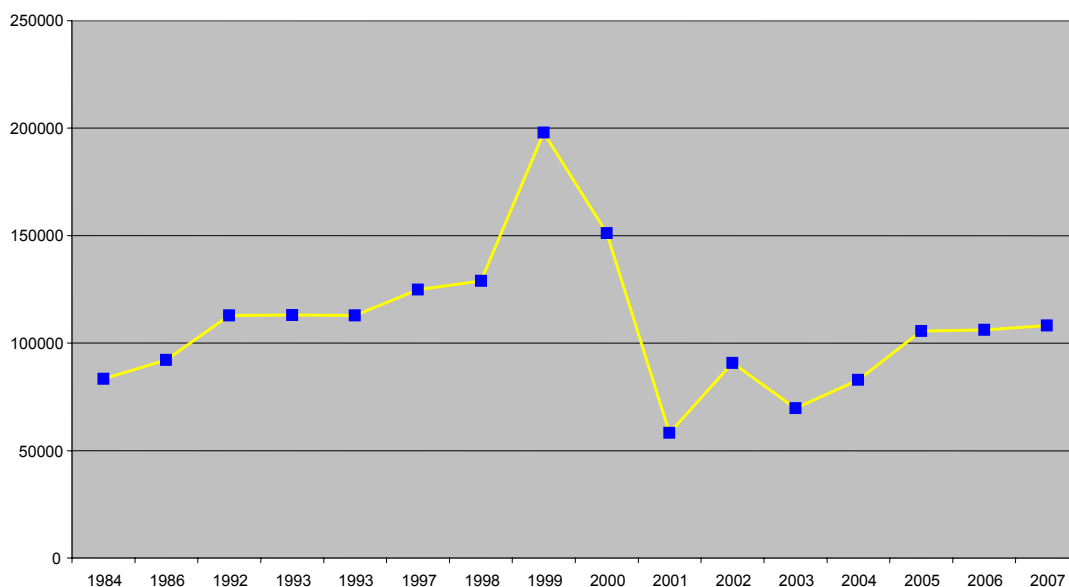
Γράφημα 4.4
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ



Γράφημα 4.5
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΔΙΚΥΚΛΩΝ



Γράφημα 4.6
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ



4.1.2 Αναγκαιότητα για εκπόνηση μιας εξειδικευμένης μελέτης προέλευσης – προορισμού

Πέραν της μεθοδολογίας που ακολουθείται στην παρούσα Μελέτη για τον εντοπισμό των οικονομικών αποτελεσμάτων της Γέφυρας, σημαντική συμβολή θα είχε στην κατεύθυνση αυτή η κατάρτιση μιας ειδικής έρευνας Προέλευσης – Προορισμού με κέντρο την Γέφυρα. Μέχρι σήμερα οι εθνικές Μελέτες Προέλευσης – Προορισμού (η τελευταία αναφέρεται στο 2002) καταρτίστηκαν με επιλογή κομβικών σημείων διέλευσης οχημάτων που βασικά αντιστοιχούν στα μεγάλα αστικά κέντρα – πρωτεύουσες των νομών της χώρας. Στην προκειμένη περίπτωση τα πλησιέστερα κέντρα είναι της Πάτρας και του Αργινίου. Όμως μια ειδική Μελέτη Προέλευσης

– Προορισμού με σημείο διέλευσης τη Γέφυρα θα έδινε πολλά χρήσιμα , αναλυτικά στοιχεία για :

- ♦ την προέλευση – προορισμό των διερχόμενων οχημάτων
- ♦ το σκοπό μετακίνησης
- ♦ τη συχνότητα χρήσης της Γέφυρας
- ♦ το βαθμό πλήρωσης των οχημάτων (για τα επιβατηγά)
- ♦ τη διακύμανση της κυκλοφορίας
- ♦ το ύψος των κομίστρων της πλήρους διαδρομής και
- ♦ το είδος , την ποσότητα των διακινούμενων φορτίων

Ιδιαίτερα, ως προς τα διακινούμενα φορτία (εμπορικές μαζικές ροές) είναι δυνατό, στη συνέχεια, με συγκεκριμένη μεθοδολογία [βλ. Κεφ. 4, της Μελέτης «Οικονομικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις από την Λειτουργία της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου», Πανεπιστήμιο Πατρών, Ιούνιος 2006 (επιστ. Υπεύθυνος Αθ. Μπέλλας)] που στηρίζεται στο πλαίσιο του πολυπεριφερειακού υποδείγματος εισροών – εκροών, να εκτιμηθεί ένα υπόδειγμα βαρύτητας (gravity model) – μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας για να προσδιοριστούν οι μεταβολές στη σύνθεση και συμμετοχή των τοπικών οικονομιών στις συνολικές εμπορευματικές ροές, Μια παρόμοια προσέγγιση εφαρμόστηκε στην ΠΡΩΤΗ ΕΡΕΥΝΑ για να εκτιμηθεί η ωφέλεια από την επένδυση της Γέφυρας κατά το κατασκευαστικό στάδιο.

Με δεδομένη την ποσοτική και ποιοτική μεταβολή από τη λειτουργία της Γέφυρας ως προς τα διακινούμενα οχήματα, επιβάτες και φορτία από τον πορθμό μέσω και των δύο μέσων (Γέφυρα και F/B), οποιαδήποτε χρήση στοιχείων προέλευσης – προορισμού προηγούμενων ετών θα οδηγούσε σε μη αξιόπιστα συμπεράσματα ως προς τη σύνθεση των εμπορευματικών ροών.

Γι' αυτό, η ειδική αυτή Μελέτη κρίνεται στην παρούσα φάση ως στοιχείο *sine qua non* για την ορθή εκτίμηση των νέων συνθηκών σύνθεσης των εμπορικών και οικονομικών σχέσεων των διαφόρων περιοχών της χώρας, που εξυπηρετούνται μέσω της διπλής πλέον πορθμειακής σύνδεσης της περιοχής. Ο εντοπισμός των σχέσεων αυτών που έχουν επηρεαστεί από τη μεταβολή στην προσπελασιμότητα των διαφόρων περιοχών της χώρας λόγω κατασκευής της Γέφυρας, αφορά την πρώτη αυτή φάση αλλαγών , ενώ είναι βέβαιο, ότι μια νέα έντονη φάση περαιτέρω μεταβολών στη σύνθεση των εμπορευματικών ροών θα προκαλέσει η νέα αλλαγή των συνθηκών προσπελασιμότητας από την κατασκευή του δυτικού οδικού άξονα (ΠΑΘΕ , ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ).

4.2 Επιδράσεις της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου στην κινητικότητα της βόρειας περιοχής (κίνηση λεωφορείων)

Εισαγωγή

Η εκτίμηση της συνολικής κινητικότητας στο στενό του Ρίου-Αντιρρίου στηρίζεται, σύμφωνα με την προηγηθείσα παρουσίαση, στα στατιστικά στοιχεία διέλευσης των οχημάτων τόσο από τη Γέφυρα όσο και με τα F/B. Η προσέγγιση αυτή υποεκτιμά το συνολικό αριθμό μετακινούμενων ατόμων, καθόσον δεν τηρούνται σχετικά στοιχεία για τον αριθμό των επιβατών που μετακινούνται με κάθε διερχόμενο όχημα. Όπως είναι γνωστό, το υπάρχον σύστημα μέτρησης των διελεύσεων στηρίζεται στον αριθμό των εκδιδόμενων εισιτηρίων από τους δυο φορείς διαχείρισης των μέσων διέλευσης (ΓΕΦΥΡΑ και F/B) και για αυτό δεν υπάρχει δυνατότητα προσδιορισμού του συνολικού αριθμού μετακινούμενων ατόμων. Επιπλέον, όλες οι σχετικές μετρήσεις που περιοδικά γίνονται στα πλαίσια σχετικών ερευνών δεν προσπάθησαν να καλύψουν την έλλειψη αυτή.

Για τους λόγους αυτούς, επιχειρείται σε αυτή την ενότητα μια, κατά έμμεσο τρόπο, ακριβέστερη εκτίμηση της συνολικής κινητικότητας ενός τμήματος του όλου ρεύματος διέλευσης και συγκεκριμένα αυτού που κατευθύνεται από τη Βόρεια πλευρά της Γέφυρας προς τη Νότια **με λεωφορεία**. Η προσπάθεια αυτή στηρίζεται σε συμπληρωματικά στοιχεία που αντλήθηκαν από το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας και συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν με τη διοίκηση του ΚΤΕΛ για το σκοπό αυτό. Σημειώνεται ότι το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας διαχειρίζεται πέρα των υπεραστικών γραμμών και τις αστικές εντός του νομού.

Από την έρευνα αυτή προκύπτει ότι μέσω του ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας -και κυρίως από τις πόλεις Αγρινίου, Μεσολογγίου και Ναυπάκτου- πραγματοποιούνται μετακινήσεις προς την άλλη πλευρά της Γέφυρας σε ποσοστό 60% περίπου των συνολικών μετακινήσεων με λεωφορεία όλων των

ΚΤΕΛ της βόρειας πλευράς. Επειδή ο νομός Αιτωλοακαρνανίας είναι ο πλησιέστερος προς το σημείο της Γέφυρας σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς της βόρειας πλευράς, το στοιχείο αυτό υποδηλώνει το λογικά αναμενόμενο γεγονός, ότι δηλαδή η ζώνη επιρροής επιπτώσεων είναι εντονότερη στον όμορο αυτό νομό και σταδιακά γίνεται ασθενέστερη στους πιο μακρινούς νομούς.

4.2.1 Κινητικότητα Λεωφορείων: Ναύπακτος – Πάτρα

Από την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας και μετά διαπιστώνεται μια σημαντική αύξηση στα δρομολόγια των λεωφορείων στην παραπάνω διαδρομή. Συγκεκριμένα, πριν τη λειτουργία της Γέφυρας πραγματοποιείτο 1 μόνο δρομολόγιο την ημέρα, ενώ το 2004 αυξήθηκαν σε έξι (6). Σήμερα τα δρομολόγια έχουν αυξηθεί ακόμα περισσότερο και πραγματοποιούνται 8 δρομολόγια ανά ημέρα με βαθμό πληρότητας της τάξεως του 50% με 60%. Η αύξηση αυτή των δρομολογίων προκάλεσε αντίστοιχη άνοδο στον αριθμό των μετακινούμενων ατόμων σε ποσοστό 70% με 80% σε σχέση με την προ της λειτουργίας της Γέφυρας περίοδο. Επομένως, με βάση τα στοιχεία αυτά παρατηρείται άνοδος του αριθμού μετακινούμενων μέσω της συγκεκριμένης λεωφορειακής γραμμής (70%-80%) σε ποσοστό μεγαλύτερο (υπερδιπλάσιο) από το αντίστοιχο του αριθμού του συνόλου των διερχόμενων οχημάτων από τον πορθμό (30% περίπου).

Έτσι, ο συνολικός αριθμός μετακινούμενων ατόμων μέσω λεωφορείων από την Ναύπακτο προς την Πάτρα διπλασιάστηκαν στη μετά τη λειτουργία της Γέφυρας περίοδο. Αναλυτικότερα, πριν την λειτουργία της Γέφυρας μετακινούνταν με λεωφορεία από Δευτέρα έως Παρασκευή κατά μέσο όρο 200 – 250 άτομα την ημέρα και σήμερα είναι πάνω από 500. Παρόλα αυτά πρέπει να διευκρινιστεί ότι ένας επιπλέον λόγος για την σημαντική αύξηση στις μετακινήσεις, πέρα από την λειτουργία της Γέφυρας, είναι η αύξηση του πληθυσμού της Ναυπάκτου.

Με την πραγματοποίηση της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου ο συνολικός χρόνος για το δρομολόγιο Ναύπακτος – Πάτρα μειώθηκε από μία με μιάμιση ώρα που ήταν μέσω των ferry boats, σε μισή ώρα περίπου. Το εισιτήριο για την διαδρομή

Ναύπακτος – Πάτρα είναι 2,8 €, ενώ από το Αντίρριο είναι 2 €. Χαρακτηριστικό είναι ότι ένα σημαντικό ποσοστό (έως 50%) των διακινούμενων από την Ναύπακτο, φοιτητές κυρίως και πολύτεκνοι, ταξιδεύουν με μισό εισιτήριο. Σε αυτό συνέβαλλε σημαντικά η δημιουργία παραρτήματος του Τ.Ε.Ι. Μεσολογγίου στην Ναύπακτο. Το Τ.Ε.Ι. Ναυπάκτου δημιουργήθηκε το ακαδημαϊκό έτος 2004 – 2005 και από την αρχή της λειτουργίας του έως και σήμερα έχει μόνο ένα τμήμα. Κατά το πρώτο εξάμηνο της λειτουργίας του το Τ.Ε.Ι. αριθμούσε 100 φοιτητές περίπου. Σήμερα ο αριθμός αυτός έχει ξεπεράσει τους 700 ενεργούς φοιτητές, οι οποίοι διαμένουν τόσο στην Βόρεια όσο και στην Νότια πλευρά της Γέφυρας.

4.2.2 Κινητικότητα Λεωφορείων: Μεσολόγγι – Πάτρα

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η κινητικότητα μέσω της λεωφορειακής γραμμής Μεσολογγίου-Πάτρας. Πριν τη λειτουργία της Γέφυρας, με τη χρήση δηλαδή των ferry boats, η πληρότητα των λεωφορείων για την διαδρομή Μεσολόγγι - Πάτρα ήταν της τάξεως του 75% και αφορούσε κυρίως τους φοιτητές που μένουν στην Πάτρα και έχουν προορισμό το Μεσολόγγι. Σήμερα, μετά την πραγματοποίηση της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου, η πληρότητα των λεωφορείων παρουσίασε μια μικρή αύξηση της τάξης του 5% με 10%. Αυτό συνδυάστηκε με αντίστοιχη μείωση (5% περίπου) στη ζήτηση από φοιτητές διαμερισμάτων για μίσθωση. Η μείωση αυτή μπορεί να αποδοθεί στην προτίμηση των φοιτητών που διαμένουν στη Νότια περιοχή να αποφεύγουν τη μίσθωση διαμερισμάτων στο Μεσολόγγι και να μετακινούνται σε ημερησία βάση λόγω της ανετότερης, πλέον, και ταχύτερης διέλευσης που τους παρέχει η Γέφυρα.

Στο σύνολο τους οι κινήσεις αυτές υποδηλώνουν, όπως και στην περίπτωση της Ναύπακτου, αύξηση των μετακινήσεων των ατόμων μέσω λεωφορείων, αν και σε μικρότερο βαθμό από τη Ναύπακτο.

4.2.3 Κινητικότητα Λεωφορείων από την Αιτωλοακαρνανία προς Αθήνα

Στα δρομολόγια της γραμμής Ναύπακτος – Αθήνα καταγράφηκε αύξηση της κινητικότητας κατά 50% σε σχέση με τα προ Γέφυρας επίπεδα. Διαφορετική είναι όμως η εικόνα που καταγράφεται για την αντίστοιχη λεωφορειακή γραμμή Αργίνιου – Αθήνας. Συγκεκριμένα για το έτος 2004, δηλαδή τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της Γέφυρας, δεν σημειώνεται κάποια αύξηση στα δρομολόγια των λεωφορείων. Ταυτόχρονα, καταγράφεται μια μείωση στην πληρότητα των λεωφορείων που αγγίζει το 2% με 3% το χρόνο.* Φαίνεται ότι λόγος της μείωσης αυτής συνδέεται με γενικότερους παράγοντες της αγοράς, όπως π.χ. ο ανταγωνισμός από το Ι.Χ. Ωστόσο, με δεδομένο ότι τα άλλα μεγέθη κινητικότητας από την Βόρεια περιοχή της Γέφυρας είναι αυξητικά, η μείωση αυτή θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με κάποια επιφύλαξη. Στη χειρότερη περίπτωση θα ήταν λογικό να υποθέσουμε ότι η πτωτική αυτή τάση θα ήταν μεγαλύτερη, για τους γενικότερους λόγους που αναφέρθηκαν, και συγκρατήθηκε στα χαμηλά επίπεδα του 2%-3% λόγω της λειτουργίας της Γέφυρας.

Η διοίκηση του ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας εκτιμά ότι οι συνθήκες που θα προκύψουν από την κατασκευή του Β.Δ. άξονα Πελοποννήσου (ΠΑΘΕ) και της Ιόνιας Οδού θα είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές για την κινητικότητα στην περιοχή. Ιδιαίτερα για τις μετακινήσεις με λεωφορείο από το Αργίνιο και γενικότερα το νομό Αιτωλοακαρνανίας προς Αθήνα προβλέπεται μια εξοικονόμηση χρόνου στο σύνολο της διαδρομής 30 – 50 λεπτών της ώρας και φυσικά ασυγκρίτως μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια στην μετακίνηση (σήμερα η διαδρομή είναι 3,5 ώρες). Ένα ζήτημα που χρήζει ειδικής μνείας και προσοχής για την περίπτωση αυτή είναι η σύνδεση του Αργινίου με την Ιόνια οδό μέσω κάθετης οδικής αρτηρίας μήκους 19 χλμ. περίπου.

* Ωστόσο, η μείωση αυτή δεν είχε τελικά αρνητικό αντίκτυπο στην οικονομική διαχείριση του ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας, λόγω της αύξησης στο 2007 του κομίστρου κατά 10%.

4.2.4 Γενικότερες πληροφορίες και στοιχεία για το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας

Η παρούσα μελέτη δεν ασχολείται καθόλου με θέματα τιμολόγησης των υπηρεσιών της Γέφυρας και του κομίστρου διέλευσης, καθόσον κάτι τέτοιο θα προϋπέθετε εκτενή διερεύνηση και αναφορά της Σύμβασης Παραχώρησης του Δημοσίου, αλλά και άλλων κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων που αφορούν τη συνολική αξιολόγηση του έργου, η οποία ξεφεύγει από τους στόχους της μελέτης αυτής. Τα ζητήματα αυτά έχουν αντιμετωπιστεί κατά τις φάσεις που προηγήθηκαν της αξιολόγησης των προσφορών για την κατασκευή του έργου και τις διαπραγματεύσεις για την ανάθεση του. Παρόλα αυτά, κρίνεται χρήσιμο να γίνουν στο κεφάλαιο αυτό μερικές αναφορές στο θέμα των κομίστρων των λεωφορείων του νομού Αιτωλοακαρνανίας προκειμένου να καταδειχθεί, σε εντελώς προκαταρκτικό επίπεδο, η φύση του ζητήματος και να φωτιστούν μερικές ενδιαφέρουσες διαστάσεις του. Η μερική αυτή ενασχόληση με το θέμα είναι ευνόητο ότι δεν συνιστά συστηματική ανάλυση του, ούτε στοχεύει να προσφέρει στοιχεία και επιχειρήματα για την υποστήριξη της ορθότητας ή μη του γενικού αιτήματος για φθηνότερο κόμιστρο, όπως έχει διατυπωθεί από τους διάφορους φορείς και τους ιδιώτες.

Το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας έχει εκφράσει το αίτημα για μείωση του κομίστρου διέλευσης της Γέφυρας για τα λεωφορεία. Αναλυτικότερα, όταν ξεκίνησε η λειτουργία της Γέφυρας το κόμιστρο για τα λεωφορεία ήταν 50€ ανά διέλευση (100€ μαζί με την επιστροφή). Ωστόσο, ύστερα από διαπραγματεύσεις το κόμιστρο μειώθηκε στα 30€ και σήμερα, μετά από μία μικρή αύξηση, είναι στα 31€. Παρά την παραπάνω μείωση του κομίστρου κατά 40%, έχει εκφραστεί το αίτημα για ακόμα φθηνότερο κόμιστρο ειδικά για την περιοχή της Ναυπάκτου, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει, όπως πιστεύει η διοίκηση του ΚΤΕΛ, σε δυνατότητα από πλευράς του συχνότερης διενέργειας των δρομολογίων Ναύπακτος – Πάτρα, δηλαδή ανά μια ώρα. Σημειώνεται ότι αν αυτό πραγματοποιείτο, εκτιμάται ότι με τα σημερινά δεδομένα κομίστρου (31€) η

πληρότητα των λεωφορείων θα μειωνόταν στο 20% περίπου κατά μέσο όρο, δηλαδή σε επίπεδο ασύμφορο για την δυνατότητα οικονομικής επιβίωσης της γραμμής. Αντίστοιχα, στην περίπτωση της γραμμής Ναυπάκτου – Πατρών, δεδομένου ότι το εισιτήριο είναι 2,8€ (5,60€ στο σύνολο), δηλαδή σχετικά χαμηλό, κατά την κρίση μας η μείωση δεν θα προκαλέσει ιδιαίτερη αύξηση της ζήτησης.

Από άποψη συνολικής οικονομικής διαχείρισης του ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας φαίνεται ότι υπάρχει κάποια αντιστάθμιση μεταξύ από τη μια πλευρά, του ανά επιβάτη κόστους των διοδίων στις κοντινές διαδρομές (Ναύπακτος-, Αντίρριο-, Μεσολόγγι-Πάτρα) και, από την άλλη, εκείνου στις μακρινότερες γραμμές (Αγρίνιο – Αθήνα). Συνολικά, οι γραμμές λεωφορείων του ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας μέσω της Γέφυρας πλησιάζουν τις 90 διελεύσεις λεωφορείων την ημέρα. Από αυτές οι 36 αφορούν τις γραμμές Αγρίνιο – Πάτρα, Μεσολόγγι – Πάτρα και Ναύπακτος- Πάτρα και οι υπόλοιπες άλλους προορισμούς και κυρίως την Αθήνα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ευνοϊκές συνθήκες κινητικότητας που έχουν δημιουργηθεί στην περιοχή έχουν οδηγήσει την διοίκηση του ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας στην υλοποίηση ενός προγράμματος σημαντικών επενδύσεων με δύο ακίνητα που ήδη αγοράστηκαν στην Ναύπακτο και στο Μεσολόγγι και με τη δημιουργία σύγχρονου σταθμού αυτοκινήτων σε ιδιόκτητο ακίνητο στο Αγρίνιο επί της σημερινής Εθνικής οδού. Παράλληλα, η δύναμη στόλου του ΚΤΕΛ είναι 175 λεωφορεία, από τα οποία τα 70 είναι υπεραστικά. Επίσης, το 75% των λεωφορείων που διαθέτει το ΚΤΕΛ είναι καινούργια και μάλιστα της τελευταίας τετραετίας.

Τέλος, το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας έχει ιδρύσει κοινοπραξία μαζί με το ΚΤΕΛ Ιωαννίνων για τη δημιουργία και άλλων δρομολογίων, όπως Θεσσαλονίκη – Αγρίνιο μέσω της Εγνατίας οδού.

4.3. Συμπεράσματα-Προτάσεις

Συμπερασματικά, προκύπτει ότι η Γέφυρα δημιούργησε μια νέα δυναμική στις μετακινήσεις των πολιτών με λεωφορείο, αναπτύσσοντας μάλιστα σε μερικές περιπτώσεις μια αισθητά υψηλότερη ζήτηση σε σύγκριση με το παρελθόν (Ναύπακτος-Πάτρα) και ακολουθώντας, από γενικότερη άποψη ανοδικές τάσεις.

Η επιτευχθείσα βελτίωση των συγκοινωνιακών δομών στην περιοχή με την κατασκευή της Γέφυρας και η αναμενόμενη πρόσθετη σημαντική προσθήκη με τους νέους οδικούς άξονες κάλυψης της δυτικής Ελλάδας δημιουργούν νέες ευνοϊκές συνθήκες στις μεταφορές και επικοινωνίες των επηρεαζόμενων περιοχών και δίνουν νέα ώθηση και προοπτική στις επιχειρήσεις μαζικής μεταφοράς των πολιτών.

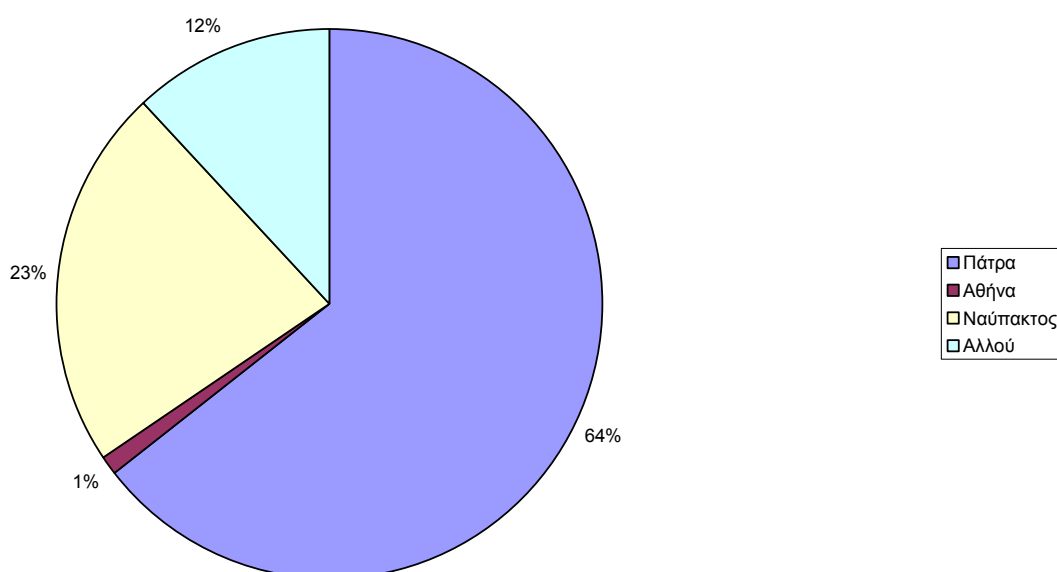
Από την άλλη πλευρά, τα όποια ζητήματα αναδιάρθρωσης του κόστους μεταφοράς, τόσο των λεωφορείων -θέμα στο οποίο έγινε αναφορά στο κεφάλαιο αυτό-, όσο και γενικότερα των ΙΧ, θα πρέπει να εξετάζονται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο ανακατάταξης της δομής των μεταφορών όχι μόνο ποσοτικά, αλλά και ποιοτικά και να συνεκτιμώνται με τρόπο ορθολογικό όλες οι διαστάσεις του θέματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

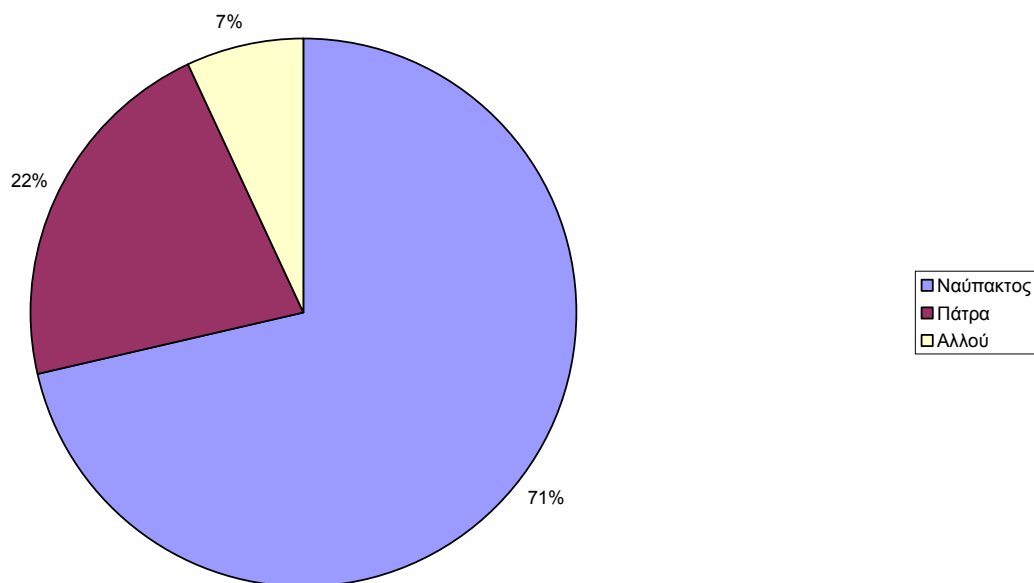
Η ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ

Όπως φαίνεται από τα δύο ακόλουθα γραφήματα, η πλειοψηφία των μετακινουμένων έχει ως τόπο προορισμού (64%) την Πάτρα και ως τόπο μόνιμης κατοικίας την Ναύπακτο (71%). Όμως, τα ποσοστά αυτά παρουσιάζουν σημαντική μείωση σε σχέση με την αντίστοιχη έρευνα πεδίου τον Δεκέμβριο του 2005, όπου οι συγκεκριμένοι πόλοι κυριαρχούσαν με αντίστοιχα ποσοστά 99% και 97%. Η μεταβολή αυτή πιθανώς να αποτυπώνει την αυξημένη τάση χρησιμοποίησης της Γέφυρας για την διασύνδεση περισσότερων περιοχών.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1

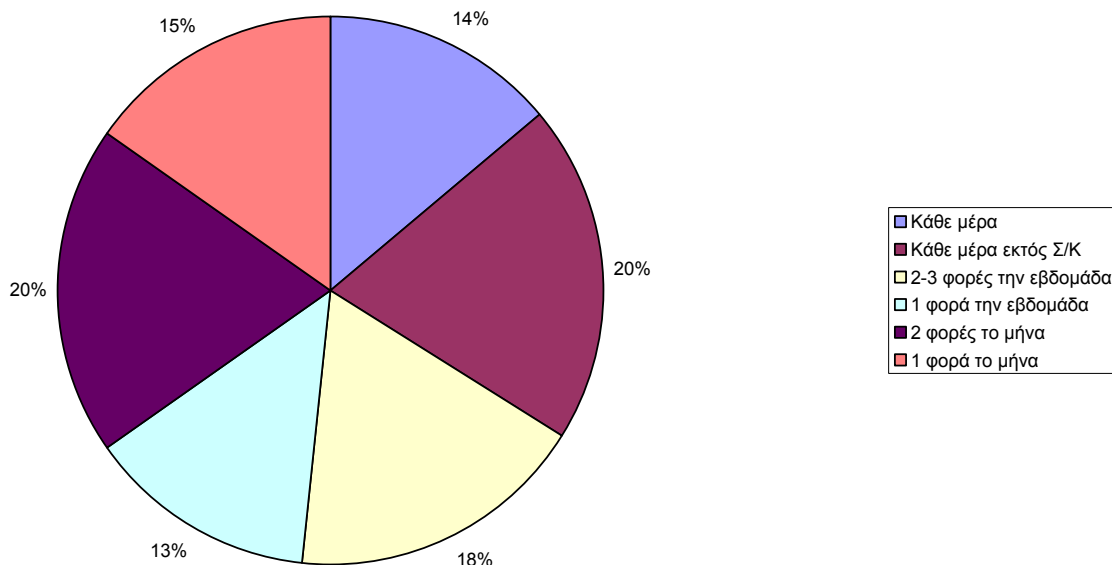


ΕΡΩΤΗΣΗ 4



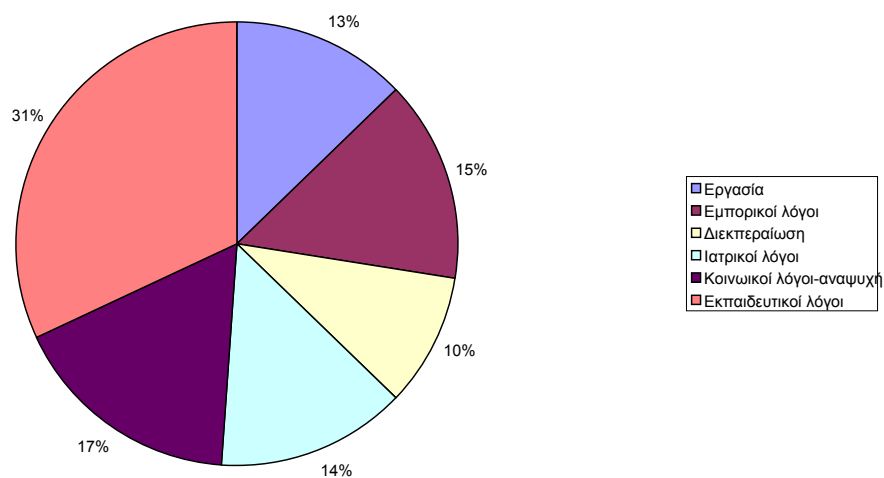
Στο επόμενο γράφημα φαίνεται ότι σε μεγαλύτερο ποσοστό οι επιβαίνοντες στα λεωφορεία τα χρησιμοποιούν καθημερινά (κάθε μέρα και κάθε μέρα εκτός Σ/Κ). Σε αυτό το ποσοστό προστίθενται και τα σημαντικά μερίδια αυτών που μετακινούνται τουλάχιστον μια φορά εβδομαδιαίως.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3



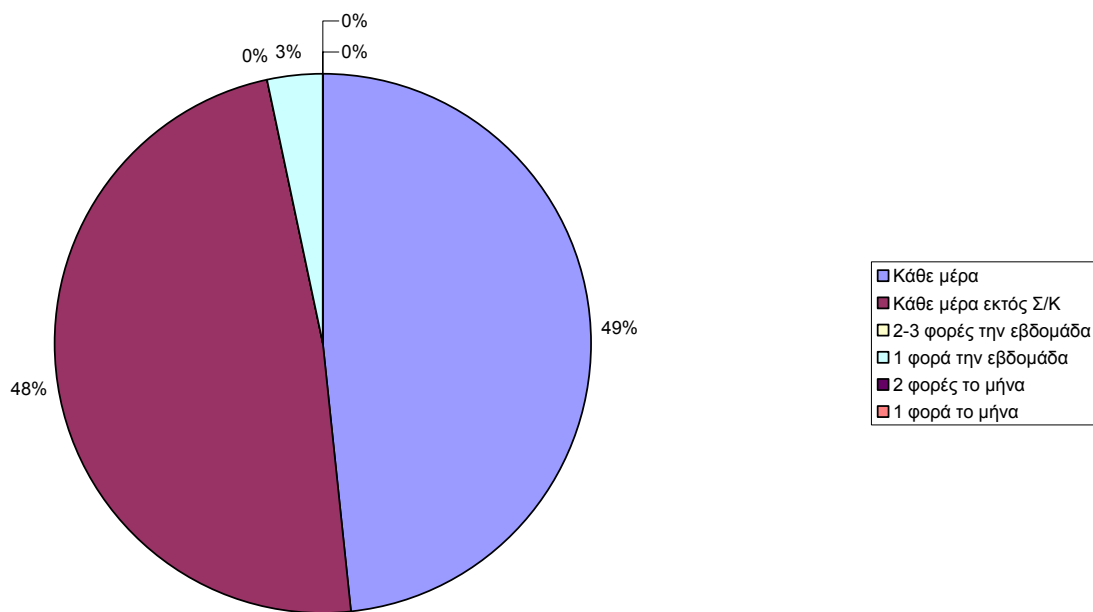
Στην ερώτηση σχετικά με τον λόγο μετακίνησης των επιβαινόντων στα λεωφορεία η μεγάλη πλειοψηφία απάντησε για εκπαιδευτικούς λόγους (31%), όπως είχε συμβεί και στην προηγούμενη έρευνα του 2005. Ακολουθούν στην δεύτερη θέση οι επιβαίνοντες που μετακινούνται για κοινωνικούς λόγους-αναψυχή με ποσοστό της τάξης του 17%. Οι μετακινήσεις των ατόμων για κοινωνικούς λόγους/αναψυχή παρουσιάζει σημαντική αύξηση σε σχέση με την προηγούμενη έρευνα όπου η συγκεκριμένη κατηγορία βρισκόταν μόλις στην πέμπτη θέση. Οι επιβάτες που μετακινούνται για καταναλωτικούς λόγους αποτελούν το 15%, οι ιατρικοί λόγοι αντιστοιχούν στο 14% και η εργασία ως λόγος μετακίνησης αποσπά το 13%. Συγκρίνοντας, αυτούς τους τρεις λόγους μετακίνησης με την αντίστοιχη έρευνα του 2005 παρατηρούμε ότι έχουν διαφοροποιηθεί λίγο ως προς την σχετική τους θέση χωρίς όμως να έχουν αλλάξει οι αποκλίσεις τους σημαντικά. Τέλος, όσον αφορά τις μετακινήσεις για λόγους διεκπεραίωσης καταγράφουν υψηλότερη συμμετοχή (10%) διατηρώντας όμως το χαμηλότερο μερίδιο στους λόγους μετακίνησης.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2



Από τους ερωτηθέντες που μετακινούνται για εργασία όπως είναι αναμενόμενο η συντριπτική πλειοψηφία χρησιμοποιεί το λεωφορείο σε τουλάχιστον πενήνήμερη βάση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5

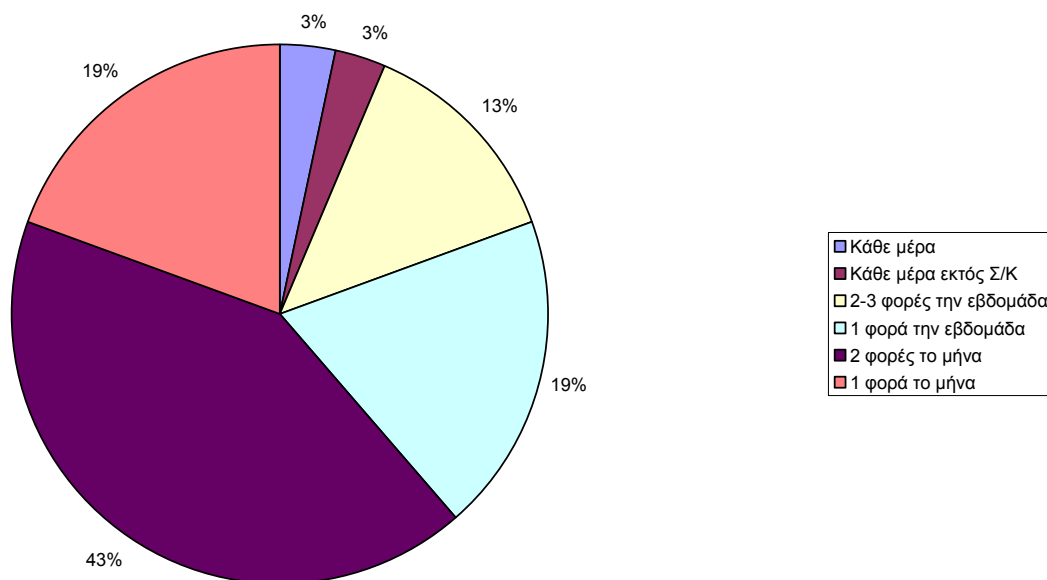


Οι ερωτηθέντες που μετακινούνται για εργασία, ζουν από την πλευρά του Αντιρρίου και εργάζονται απέναντι θεωρούν ότι η εξεύρεση εργασίας στην Πάτρα είναι ευκολότερη. Επιπλέον, το 89% των ερωτηθέντων με αυτά τα χαρακτηριστικά δηλώνει ότι οι μισθοί είναι υψηλότεροι στην Πάτρα σε σχέση με την περιοχή τους. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι σε ποσοστό 56% δηλώνουν ότι θα επιθυμούσαν να βρουν εργασία στον τόπο κατοικίας τους και να μην μετακινούνται αλλά και σε ποσοστό 67% ότι σκοπεύουν να μετακομίσουν στον τόπο εργασίας τους.

Σε αντίθεση με αυτούς που χρησιμοποιούν το λεωφορείο για να πάνε στην εργασία τους, η χρήση της διέλευσης με λεωφορείο είναι πιο σποραδική για αυτούς που το χρησιμοποιούν για καταναλωτικούς σκοπούς. Ωστόσο, η συχνότητα των μετακινήσεων για εμπορικούς λόγους σε εβδομαδιαία βάση να έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία δύο χρόνια. Συγκεκριμένα, το ποσοστό των χρηστών που χρησιμοποιούν το λεωφορείο μια φορά την εβδομάδα να έχει αυξηθεί κατά επτά ποσοστιαίες μονάδες φτάνοντας στο 19%, καθώς επίσης και

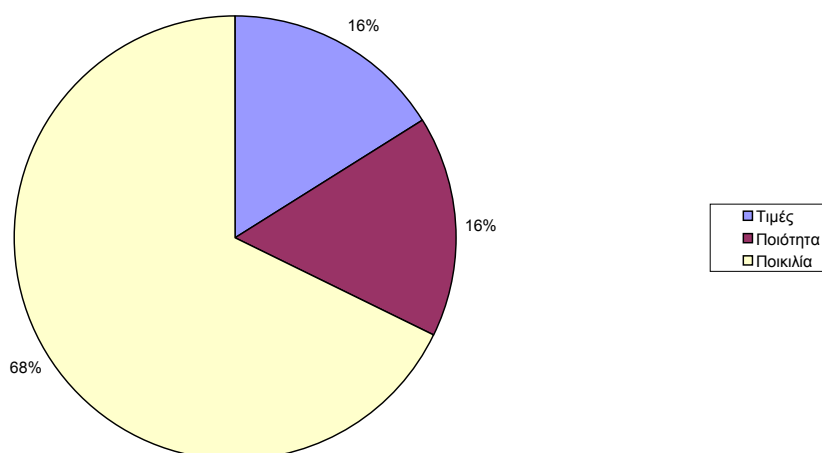
το αντίστοιχο ποσοστό των χρηστών που το χρησιμοποιούν 2-3 φορές την εβδομάδα ανήλθε στο 13%, ενώ το 2005 βρισκόταν στα επίπεδα μόλις του 2%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 14



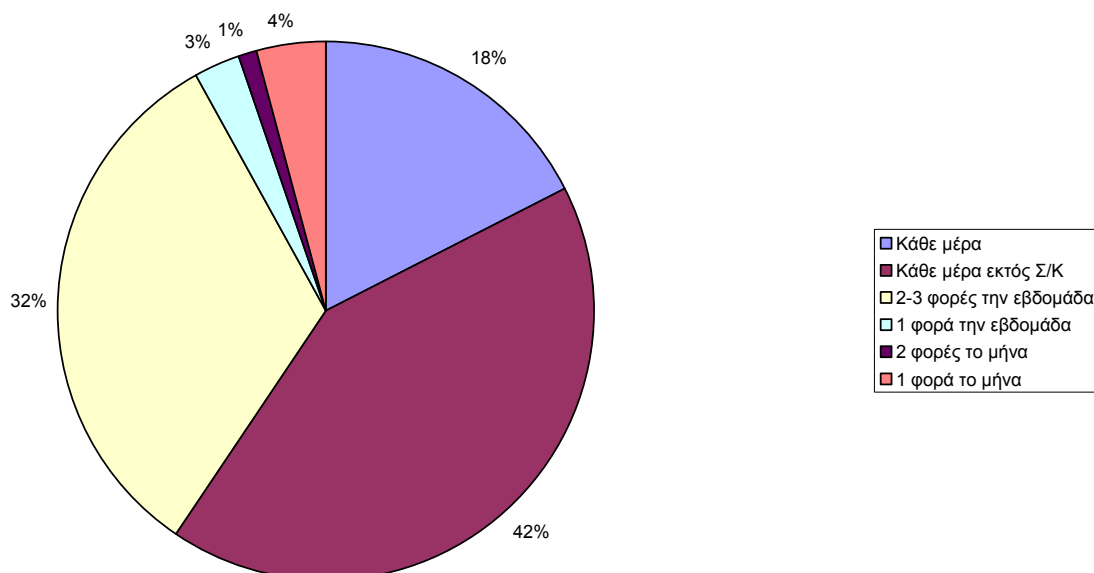
Σε σχέση με τους παράγοντες που προσελκύουν τους καταναλωτές στην αγορά της Πάτρας αυτοί που σχετίζονται με διαφορές στην ποικιλία έχουν την μεγαλύτερη βαρύτητα σε ποσοστό 68% των ερωτηθέντων. Μόλις το 16% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι κύρια αιτία προσέλκυσης των καταναλωτών στην Πάτρα σχετίζεται με διαφορές στις τιμές και το υπόλοιπο 16% με διαφορές στην ποιότητα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 17



Σε ότι αφορά τους μετακινούμενους για εκπαιδευτικούς λόγους, η χρήση από αυτούς του λεωφορείου ως μέσου διέλευσης είναι εύλογα αρκετά συχνή όπως ήταν και το 2005.

ΕΡΩΤΗΣΗ 47



Συμπεράσματα

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι στα τελευταία δυο χρόνια διαφοροποιήθηκε σημαντικά η γεωγραφική ζώνη εξυπηρέτησης της λεωφορειακής γραμμής Ναυπάκτου-Πατρών, αφού η πλειοψηφία των μετακινουμένων έχει ως τόπο μόνιμης κατοικίας την Ναύπακτο σε ποσοστό 71%, έναντι 97% της αντίστοιχης μέτρησης της προηγούμενης μελέτης. Η μεταβολή αυτή αποτυπώνει την αυξημένη τάση χρησιμοποίησης της Γέφυρας για την διασύνδεση περισσότερων περιοχών.

Σχετικά με το λόγο μετακίνησης των επιβαινόντων στα λεωφορεία, το μεγαλύτερο ποσοστό (31%) -όπως και στην προηγούμενη έρευνα του 2005- μετακινείται για εκπαιδευτικούς λόγους. Ακολουθούν, στη δεύτερη θέση, ως αιτία μετακίνησης οι κοινωνικοί λόγοι/αναψυχή με ποσοστό 17%, σημειώνοντας σημαντική αύξηση έναντι της προηγούμενης έρευνας όπου η συγκεκριμένη κατηγορία βρισκόταν μόλις στην πέμπτη θέση. Οι επιβάτες που μετακινούνται για καταναλωτικούς λόγους αποτελούν το 15%, οι ιατρικοί λόγοι αντιστοιχούν στο 14% και η εργασία ως λόγος μετακίνησης αποσπά το 13%.

Μια άλλη σημαντική παράμετρος που επικαλούνται οι μετακινούμενοι για εργασία από το Αντίρριο στη νότια πλευρά είναι ότι στην Πάτρα η εύρεση εργασίας είναι ευκολότερη και οι μισθοί υψηλότεροι σε σχέση με την περιοχή τους. Η πληθυσμιακή αυτή ομάδα θα επιθυμούσε να βρεί εργασία στον τόπο κατοικίας, ενώ τα δυο τρίτα από αυτούς σκοπεύουν να μετακομίσουν στον τόπο εργασίας τους.

Σε αντίθεση με αυτούς που χρησιμοποιούν το λεωφορείο για να πάνε στην εργασία τους, η χρήση της διέλευσης με λεωφορείο είναι πιο σποραδική για αυτούς που το χρησιμοποιούν για καταναλωτικούς σκοπούς. Σε σχέση με τους παράγοντες που προσελκύουν τους καταναλωτές στην αγορά της Πάτρας αυτοί που σχετίζονται με διαφορές στην ποικιλία έχουν την μεγαλύτερη βαρύτητα σε ποσοστό 68% των ερωτηθέντων. Μόλις το 16% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι κύρια αιτία προσέλκυσης των καταναλωτών στην Πάτρα σχετίζεται με διαφορές στις τιμές και το υπόλοιπο 16% με διαφορές στην ποιότητα.

Σε ότι αφορά τους μετακινούμενους για εκπαιδευτικούς λόγους, η χρήση από αυτούς του λεωφορείου ως μέσου διέλευσης είναι εύλογα αρκετά συχνή όπως ήταν και το 2005.

ΤΡΙΤΟ ΤΜΗΜΑ

**ΕΡΕΥΝΕΣ ΠΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ, ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΙΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ: Πατρα, Ναύπακτος, Μεσολόγγι, Αντίρριο, Αιτωλικό**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΈΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ
– ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ (REAL ESTATE)
ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΈΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-
ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΈΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ
ΣΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ (REAL ESTATE) ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο της μελέτης υπάγονται τρεις ενότητες. Στην πρώτη, παρουσιάζεται μια σύντομη περίληψη του κεφαλαίου για το Real Estate, όπως αυτό παρουσιάστηκε στην πρώτη μελέτη για τις επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου. Στην δεύτερη, καταγράφονται στατιστικά στοιχεία αναφορικά με τις τιμές και τις συναλλαγές των ακινήτων, όπως αυτά αντλήθηκαν από τη ΔΟΥ και το Υποθηκοφυλακείο Ναυπάκτου. Στη Τρίτη, περιλαμβάνονται τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια που έλαβε χώρα στις πόλεις της Ναυπάκτου, του Μεσολογγίου και του Αντιρρίου. Παράλληλα, θα καταγραφούν τυχόν διαφορές ανάμεσα στις δύο έρευνες που απέχουν χρονικά κατά δύο έτη (τέλος του 2007 η παρούσα και τέλος του 2005 η πρώτη).

6.1 Περίληψη του κεφαλαίου για το Real Estate της πρώτης μελέτης για τις επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου

Όπως στην παρούσα μελέτη έτσι και σε αυτή του 2005, η έρευνα για την καταγραφή των επιδράσεων της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου στην κτηματαγορά της Βόρειας περιοχής, στηρίχτηκε σε δύο άξονες. Αφενός στην χρήση στατιστικών στοιχείων αναφορικά με τις τιμές και τις συναλλαγές των ακινήτων όπως αυτά αντλήθηκαν από τις αρμόδιες υπηρεσίες και αφετέρου στα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια που πραγματοποιήθηκε στην Ναύπακτο και το Μεσολόγγι.

Αναφορικά με τα στατιστικά στοιχεία για τις τιμές των ακινήτων, χρησιμοποιήθηκε ως ενδεικτική κατηγορία τα οικόπεδα της Βόρειας Περιοχής και συγκεκριμένα οι περιοχές Αντίρριο – Μακύνεια – Πλατανίτης – Παλαιοπαναγιά – Μαραθιά – Μοναστηράκι. Οι εν λόγω τιμές προέρχονται από αυθεντικές συναλλαγές όπως αυτές κατεγράφησαν στο επίσημο Βιβλίο Τιμών της ΔΟΥ και αφορούν την περίοδο 1997 – 2004, την περίοδο δηλαδή της κατασκευής της Γέφυρας. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι την μεγαλύτερη άνοδο τιμών παρουσίασαν οι περιοχές Μακύνεια (300%), Παλαιοπαναγιά (270%),

Μαραθιά (260%) και Πλατανίτης (120%). Αντίθετα, η μοναδική περιοχή για την οποία οι τιμές εμφάνισαν σχεδόν απόλυτη στασιμότητα ήταν αυτή της περιοχής του Αντιρρίου, όπου λόγω των ισχυρών αρνητικών επιπτώσεων από την κάθετη πτώση της κίνησης των F/B στην περιοχή, μειώθηκαν τα εισοδήματα και το αντίστοιχο αγοραστικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε γη.

Αναφορικά με τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια, διαφορετική εικόνα καταγράφηκε στην Ναύπακτο και στο Μεσολόγγι. Συγκεκριμένα στο ερώτημα εάν η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων στην Ναύπακτο απάντησε καταφατικά, ενώ στο Μεσολόγγι αρνητικά. Μάλιστα οι ερωτώμενοι στην Ναύπακτο πιστεύουν ότι η εν λόγω αύξηση ξεκίνησε ήδη από την περίοδο κατασκευής της Γέφυρας και επικεντρώθηκε κυρίως στα εξοχικά οικόπεδα – διαμερίσματα και στα αγροτεμάχια. Όπως στις τιμές των ακινήτων, έτσι και στις αγοραπωλησίες οι απαντήσεις ανάμεσα στις δύο πόλεις διαφέρουν. Αναλυτικότερα στο ερώτημα εάν η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις αγοραπωλησίες των ακινήτων ανοδικά, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων στην Ναύπακτο απάντησε καταφατικά (κυρίως για τα εξοχικά οικόπεδα – διαμερίσματα και τα αγροτεμάχια), ενώ στο Μεσολόγγι αρνητικά. Παράλληλα, στην Ναύπακτο είναι διάχυτη η πεποίθηση ότι αγοραστές από την Πάτρα έχουν αυξηθεί και θα συνεχίζουν να αυξάνονται στο άμεσο μέλλον (2 – 5 χρόνια). Σε αντιδιαστολή με την Ναύπακτο, στο Μεσολόγγι δεν πιστεύουν ότι έχουν αυξηθεί οι αγοραστές από την Νότια πλευρά της Γέφυρας. Ωστόσο, αφήνουν κάποια περιθώρια εμφάνισής τους στο απώτερο μέλλον. Από τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια, καθίσταται σαφές ότι επιδράσεις στην αγορά ακινήτων έκαναν την εμφάνισή τους καταρχήν στην περιοχή της Ναυπάκτου και λιγότερο στην περιοχή του Μεσολογγίου.

Τα αποτελέσματα της εξέτασης των στατιστικών στοιχείων της ΔΟΥ και της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια, σε μεγάλο βαθμό ταυτίζονται. Συγκεκριμένα αναφορικά με τις τιμές, παρεμφερή αποτελέσματα αποτυπώνονται τόσο για τα επίπεδα των ανατιμήσεων όσο και για τους λόγους που τις προκάλεσαν. Κυριότερο συμπέρασμα είναι ότι η κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας επέφερε μια αύξηση στις τιμές κατά 25%-30% στα οικόπεδα και 40%-60% στα παραλιακά καταστήματα. Μάλιστα οι αυξήσεις

αυτές ξεπερνάνε την υπάρχουσα μακροχρόνια τάση ανόδου για την περιοχή. Ωστόσο, είναι φανερό η εντύπωση - προσδοκία που καταγράφηκε ότι στο μέλλον η αυξητική πορεία των τιμών λόγω των επιδράσεων της Γέφυρας θα ενταθεί ακόμα περισσότερο, με πιθανότερο χρονικό ορίζοντα την περίοδο μετά από τρία έως πέντε έτη.

6.2 Έρευνα τιμών και όγκου συναλλαγών ακινήτων Βόρειας περιοχής (στατιστικά στοιχεία)

6.2.1 Προσπελασιμότητα και χρήσεις γης*

* περισσότερες πληροφορίες για την παρούσα υποενότητα στο αντίστοιχο κεφάλαιο της πρώτης μελέτης για την Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου

Η βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής επιτρέπει στην εν λόγω περιοχή να εξυπηρετηθεί από επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός αυτής. Η απόφαση μιας επιχείρησης για μετεγκατάσταση εκτός της περιοχής της οποίας η προσβασιμότητα βελτιώνεται θα είναι, μεταξύ άλλων, αντίστροφη συνάρτηση των αξιών γης και κτιρίων για επαγγελματική χρήση (floor space). Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι χαμηλότερες τιμές στη γη και στα ακίνητα να λειτουργούν ως ισχυρό οικονομικό κίνητρο για τις επιχειρήσεις αναφορικά με την μετακίνησή τους. Παρόλα αυτά πρέπει να τονιστεί ότι το οικονομικό αυτό κίνητρο είναι πολύ πιθανό με την πάροδο του χρόνου να απολεστεί δεδομένης της διαρκώς αυξανόμενης ζήτησης για χώρο στην περιοχή υποδομής. Παράλληλα με τις επιχειρήσεις, η βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής είναι πιθανό να επηρεάσει και τους εργαζόμενους αναφορικά με την απόφασή τους για εγκατάσταση εκτός της περιοχής αυτής. Η απόφαση αυτή μπορεί να σχετίζεται με την αναζήτηση κάποιας φθηνότερης κατοικίας και την βελτίωση της ποιότητας ζωής τους. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως και προηγουμένως, τα όποια αρχικά οικονομικά κίνητρα μπορεί να εξουδετερωθούν ύστερα από μακροχρόνια συσσώρευση.

Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι οι αξίες στα κτίρια και στη γη συνδέονται άμεσα με τις υπηρεσίες μεταφορών που προσφέρονται. Ως εκ τούτου είναι πολύ πιθανό να σημειωθεί σημαντική άνοδος των τιμών σε

αναμονή των βελτιώσεων ή και βραχυχρόνια στο διάστημα που ακολουθεί ένα έργο ή μια παρέμβαση.

Ειδικότερα, με βάση την προηγηθείσα ανάλυση για τις χωροταξικές και αναπτυξιακές επιπτώσεις του ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού δικτύου της δυτικής Ελλάδας, θα πρέπει να αναμένονται σημαντικές εξελίξεις από πλευράς νέας ζήτησης και αλλαγών στις χρήσεις γης τόσο **κατά μήκος και εγγύς του Δυτικού Άξονα** (π.χ. κατασκευή οδικών κέντρων υποδοχής, δημιουργία διαμετακομιστικών κέντρων κ.α.) όσο και σε μία δεύτερη ζώνη επιδράσεων που αφορά **τις μακράν του Δυτικού Άξονα περιοχές** (π.χ. ανάπτυξη τουριστικών, γεωργικών, αστικών και βιομηχανικών εκμεταλλεύσεων).

Όλες οι παραπάνω εκμεταλλεύσεις θα καθορίσουν τις συνθήκες της κτηματαγοράς σε όλη την Περιοχή της Δυτικής Ελλάδας, από την Ήπειρο μέχρι τη Νότια Πελοπόννησο. Ωστόσο, η ένταση της σχετικής ζήτησης και τα επίπεδα των τιμών που θα διαμορφωθούν κατά περιοχή (Νομό, πόλη κλπ) δεν είναι δυνατό να προβλεφτούν γιατί δεν έχουν ακόμη καθοριστεί οι βαρυτικές σχέσεις που θα επηρεάσουν για κάθε χρήση τη δυναμική των ροών και τις μετακινήσεις των δραστηριοτήτων από περιοχή σε περιοχή.

Ως εκ τούτου τα συνολικά αποτελέσματα από την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας, αναφορικά με την αγορά του REAL ESTATE, στις γύρω περιοχές δεν θα πρέπει να αναμένονται άμεσα. Αντίθετα θα πρέπει να αναμένονται σε βάθος χρόνου, όταν δηλαδή θα ολοκληρωθούν τα αναμενόμενα έργα και λειτουργήσει ο Δυτικός Άξονας ως ένα ενιαίο συγκοινωνιακό δίκτυο εθνικής εμβέλειας. Παρόλα αυτά είναι σίγουρο ότι η αγορά έχει ήδη ξεκινήσει να δείχνει σχετική κινητικότητα κυρίως λόγω της προσπελασιμότητας της Γέφυρας στις εγγύς αυτής περιοχές η οποία επιφέρει ανακατατάξεις στη ζήτηση και στις τιμές αστικών, παραγωγικών και τουριστικών εγκαταστάσεων.

Είναι κοινά αποδεκτό ότι οι επιδράσεις των συγκοινωνιακών έργων στις χρήσεις γης ακολουθούν αργότερους ρυθμούς από άλλες (π.χ. κινήσεις ατόμων και εμπορευμάτων με βάση τις μεταβολές στην προσπελασιμότητα). Παράλληλα, οι εν λόγω επιδράσεις απαιτούν σημαντικό χρόνο, προκειμένου να επηρεάσουν αισθητά τη διάρθρωση των χρήσεων γης, την αύξηση της αγοραστικής κίνησης

και κατ' επέκταση τις τιμές των ακινήτων. Παρόλα αυτά, οι επιδράσεις των συγκοινωνιακών έργων στις χρήσεις γης έχουν το χαρακτηριστικό ότι είναι ίσως και οι μοναδικές που αρχίζουν να εμφανίζονται από την έναρξη, αν όχι και νωρίτερα με την εξαγγελία ή την απαρχή εκπόνησης των μελετών ή την απαλλοτρίωση των απαιτούμενων εκτάσεων των έργων αυτών.

Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής:

- α.** η εξαετής περίοδος κατασκευής της Ζεύξης αποτελεί ένα γενικά αποδεκτό χρονικό διάστημα ολοκλήρωσης ενός τέτοιου έργου, και
- β.** ο ρυθμός προόδου και η πορεία ολοκλήρωσης της Ζεύξης ήταν ορατά λόγω της φύσεως του έργου από τους κατοίκους των γύρων περιοχών καθ' όλη την εξαετή περίοδο.

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, η έναρξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος για νέες ή πρόσθετες χρήσεις γης άρχισε από την αρχή της κατασκευαστικής περιόδου (1997) και συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια για να κορυφωθεί, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που παρουσιάζονται παρακάτω. Ωστόσο θα πρέπει να καθιστή σαφές ότι οι επιδράσεις της Γέφυρας στις χρήσεις γης θα είναι πολύ μεγαλύτερες μετά την συγκέντρωση του Δυτικού Συγκοινωνιακού Άξονα (Ιόνια Οδός, Παραϊόνια Οδός, κλπ).

Προκειμένου να αξιολογηθούν ορθά τα στοιχεία που συλλέχθηκαν για τις επιδράσεις γης, θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ότι στις περιοχές της Α' Ζώνης Επιρροής (άξονες Ρίου-Πατρών, Ρίου-Αιγίου, Αντιρρίου-Ναυπάκτου) προϋπήρχε (πριν το 1997) αγοραστικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε ακίνητα της Ζώνης αυτής από κατοίκους αφενός των μεσογειακών περιοχών του Νομού Αιτωλοακαρνανίας και ιδιαίτερα των αστικών κέντρων (από το Αγρίνιο και το Μεσολόγγι για την Βόρεια ακτή της Γέφυρας) και αφετέρου από κατοίκους κυρίως της Πάτρας για τη Νότια περιοχή (ακτή Πάτρα μέχρι Αίγιο). Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι καταγράφονταν σημαντικές αποκλίσεις αναφορικά με τις τιμές (περίπου 2 προς 1, στην αξία οικοπέδων και κτημάτων, υπέρ της Νότιας περιοχής). Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη σημαντική θετική μεταβολή της προσπελασιμότητας μεταξύ των δύο περιοχών οδηγεί στο συλλογισμό ότι θα πρέπει να αναμένεται εμφάνιση αυξημένης ζήτησης στη (πιο "φθηνή") Βόρεια Περιοχή, τόσο από αγοραστές κατοίκους της Νότιας Περιοχής,

όσο και της ίδιας της Βόρειας Περιοχής που βλέπουν την περιοχή τους να ευνοείται ιδιαίτερα από τις συνθήκες λειτουργίας της Γέφυρας.

Με βάση τα προαναφερθέντα θεωρήθηκε ότι παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, σ' αυτή τη δεύτερη περίοδο λειτουργίας της Γέφυρας, να εντοπιστούν οι επιδράσεις στις χρήσεις γης, στη Βόρεια (παράκτια) Περιοχή λόγω της εγγύτητας και της αμεσότητας επικοινωνίας της περιοχής αυτής με τη Γέφυρα και των αντίστοιχα αναμενόμενων αμεσότερων αντιδράσεων της στα νέα δεδομένα.

6.2.2 Η αγορά ακινήτων στη Βόρεια Περιοχή

Όπως έχει ήδη σαφές η αγορά ακινήτων της Βόρειας Περιοχής είναι πολύ λογικό να έχει αρχίσει επηρεάζεται όχι μόνο από την έναρξη της λειτουργίας της Γέφυρας, αλλά και από την κατασκευαστική περίοδο.

Στην παρακάτω ανάλυση παρουσιάζονται τα εξής:

A) Η μεταβολή των τιμών (1997-2008) στα οικόπεδα, αγροτεμάχια και διαμερίσματα στον Άξονα Αντιρρίου-Ναυπάκτου και Αντιρρίου- Μακύνειας-Κρυονερίου– Μεσολογγίου

B) το επίπεδο (Όγκος) των συναλλαγών (μεταβιβάσεων)

Παράλληλα με τα ανωτέρω στατιστικά στοιχεία και δεδομένα που αντλήθηκαν από τις αρμόδιες υπηρεσίες, καταγράφονται και τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια. Συγκεκριμένα, παρουσιάζονται οι απαντήσεις των ερωτηματολογίων που απευθύνθηκαν τόσο σε άτομα όσο και σε ιδιοκτήτες καταστημάτων στη Ναύπακτο, το Μεσολόγγι και το Αντίρριο. Ο λόγος της επιλογής της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου για την πραγματοποίηση της έρευνας πεδίου σχετίζεται με το γεγονός ότι οι εν λόγω πόλεις είναι τα δύο σημαντικότερα και πλησιέστερα πληθυσμιακά κέντρα προς την Γέφυρα. Παράλληλα η προ διετίας μελέτη επεκτάθηκε με την πραγματοποίηση έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια στην πόλη του Αντιρρίου. Ο λόγος της επιλογής του Αντιρρίου σχετίζεται με την δυσарέσκεια και την απαισιοδοξία που καταγράφηκε κυρίως λόγω των αρνητικών επιπτώσεων από την κάθετη πτώση της κίνησης των F/B στην περιοχή, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των εισοδημάτων και του αντίστοιχου αγοραστικού ενδιαφέροντος για επενδύσεις σε γη.

Το παρόν κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την αξιολόγηση και τον κριτικό σχολιασμό των αποτελεσμάτων της έρευνας των ερωτηματολογίων σε συνδυασμό με τα προαναφερθέντα στατιστικά δεδομένα.

6.2.2.1 Η εξέλιξη των τιμών και του όγκου συναλλαγών στα οικόπεδα

Προκειμένου να εντοπιστούν οι επιδράσεις από την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας στις τιμές των ακινήτων, εξετάστηκαν τα οικόπεδα, τα αγροτεμάχια και τα διαμερίσματα στην Βόρεια Περιοχή. Αναλυτικότερα, εξετάστηκε ο Άξονας Αντίρριο – Μακύνεια – Πλατανίτης – Παλαιοπαναγιά – Μαραθιά – Μοναστηράκι για την περίοδο 1997-2007

Σε αυτό το σημείο πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι τιμές για τα οικόπεδα προέρχονται από αυθεντικές συναλλαγές και αναφέρονται σε συγκεκριμένες αγοραπωλησίες για τα έτη 1997, 2001, 2004 και 2007 όπως αυτές καταχωρήθηκαν στο Βιβλίο Τιμών της ΔΟΥ. Το τελευταίο οφείλεται στο γεγονός ότι στα οικόπεδα δεν ισχύει το σύστημα του αντικειμενικού προσδιορισμού των τιμών, αλλά προσδιορίζονται από τη φορολογική Αρχή βάσει έρευνας και συγκριτικών στοιχείων.

Σε αντιδιαστολή με τα οικόπεδα, στα διαμερίσματα και στα αγροτεμάχια (από το έτος 2000) ισχύει ο αντικειμενικός προσδιορισμός των τιμών με πίνακες που ανανεώνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι τιμές των οικοπέδων εντός οικισμού στις προαναφερθείσες περιοχές του Άξονα για τα έτη 1997, 2001, 2004, 2007. Πρέπει να σημειωθεί ότι η περίοδος 1997-2004 συμπίπτει με τη φάση κατασκευής της Γέφυρας.

Πίνακας 6.1

ΤΙΜΕΣ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ ΕΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ								
					Μεταβολή (σε ευρώ/τμ)			
	1997*	2001*	2004	2007	2007/1997	2007/2004	2004/2001	2001/1997
ΑΝΤΙΡΡΙΟ	80	80	90	115	1,44	1,28	1,13	1
ΜΑΚΥΝΕΙΑ	20	35	80	113	5,65	1,41	2,28	1,75
ΠΛΑΤΑΝΙΤΗΣ	50	80	110	200	4	1,82	1,38	1,6
ΠΑΛΑΙΟΠΑΝΑΓΙΑ	30	50	110	150	5	1,36	2,2	1,67
ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ	65	70	85-90	145	2,23	1,61	1,28	1,08
ΜΑΡΑΘΙΑ	25	42	85-90	130	5,2	1,44	2,14	1,68

*Έχει γίνει μετατροπή των Δραχμών σε Ευρώ με μικρές στρογγυλοποιήσεις

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 6.1, στις δύο υποπεριόδους 1997-2001 και 2001-2004 τις μεγαλύτερες αυξήσεις τιμών παρουσιάζουν οι περιοχές Μακύνειας (που πρόσκειται στο Αντίρριο), Πλατανίτη, Παλαιοπαναγιάς και Μαραθιά, ενώ τις μικρότερες παρουσιάζουν οι περιοχές Αντίρριο και Μοναστηράκι. Ωστόσο, για την υποπερίοδο 2004-2007 τα αποτελέσματα ελαφρώς διαφοροποιούνται με τις περιοχές Αντίρριο και Παλαιοπαναγιά να καταγράφουν τις χαμηλότερες αυξήσεις στις τιμές των οικοπέδων. Για την συνολική περίοδο 2007-1997 τη μεγαλύτερη άνοδο τιμών εμφανίζουν η Μακύνεια (+465%) και η Μαραθιά (+420%), ενώ ακολουθούν η Παλαιοπαναγιά (+400%) και ο Πλατανίτης (+300%). Ωστόσο σύμφωνα με τις πραγματικές εμπορικές τιμές, οι αυξήσεις των τιμών είναι πολύ μεγαλύτερες σε όλες τις περιοχές. Γενικότερα, παρατηρείται οι πραγματικές εμπορικές τιμές για το έτος 2007 να είναι από 50 έως 100% πάνω από αυτές των συγκριτικών τιμών που αποτυπώνονται στον Πίνακα 6.1. Για παράδειγμα, οι πραγματικές εμπορικές τιμές στον Πλατανίτη και την Παλαιοπαναγιά για το έτος 2007 ήταν 300 και 280-300 ευρώ αντίστοιχα.

Λαμβάνοντας υπόψη το δεδομένο αυτό οι αυξήσεις τιμών για την περίοδο 1997-2007 έχουν ως εξής:

Πίνακας 6.2

	<u>1997</u>	<u>2007</u>	
Πλατανίτης	50	300	6
Παλαιοπαναγιά	30	280-300	9,33

Οι παραπάνω ποσοστιαίες αυξήσεις (Πλατανίτης: +500% και Παλαιοπαναγιά: +833%) αποτελούν και τις μέγιστες αυξήσεις τιμών οικοπέδων σε όλη την περιοχή και οπωσδήποτε εκφράζουν ρυθμούς αύξησης κατά πολύ ανώτερους από οποιαδήποτε άλλη συγκρίσιμη περιοχή (π.χ. περιοχή Ρίου και γενικότερα Νότια Περιοχή).

Η περιοχή του Πλατανίτη εκτείνεται στον Άξονα Αντιρρίου-Ναυπάκτου. Συνορεύει ανατολικά με την Παλαιοπαναγιά και διασχίζεται από τον οδικό παραθαλάσσιο άξονα Αντιρρίου-Ναυπάκτου ο οποίος περιλαμβάνει (μεταξύ του οδικού άξονα και της θάλασσας) ένα επίμηκες παραθαλάσσιο τμήμα με τη μορφή στενής λωρίδας 6 χιλιομέτρων και τον Άνω Πλατανίτη, βορείως του οδικού άξονα. Οι περιοχές του Πλατανίτη και της Παλαιοπαναγιάς έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα ότι η παραθαλάσσια περιοχή τους έχει εκπληκτική θέα προς την άλλη πλευρά του Πατραϊκού Κόλπου και ιδιαίτερα προς τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Η προνομιακή αυτή θέση του σε συνδυασμό με το προσβάσιμο της ακτής του καθιστά πόλο έλξης ιδιαίτερου παραθεριστικού και οικιστικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, στην περιοχή του Πλατανίτη και της Παλαιοπαναγιάς αναγείρονται κατοικίες κυρίως πολυτελούς κατασκευής (τύπο μεζονέτας κλπ), σε πολλές δε περιπτώσεις αξιοποιείται, λόγω της υψηλής τιμής ανά στρέμμα και του χαμηλού σχετικά συντελεστής δόμησης, ο δεσμός της κάθετης ιδιοκτησίας μεταξύ περισσοτέρων του ενός ιδιοκτητών ανά οικόπεδο.

Η περιοχή που οι τιμές καταγράφουν την χαμηλότερη αύξηση είναι η περιοχή Αντιρρίου. Μάλιστα η μικρή αυτή αύξηση που παρατηρείται για την περίοδο 1997-2007, προκύπτει κυρίως από την τελευταία τριετία (2004-2007) και λιγότερο από την κατασκευαστική περίοδο και την πρώτη περίοδο λειτουργίας

της Γέφυρας. Τα αποτελέσματα που καταγράφονται στην περιοχή του Αντίρριου οφείλονται κυρίως στις αρνητικές επιπτώσεις από την κάθετη πτώση της κίνησης των F/B στην περιοχή, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των εισοδημάτων και του αντίστοιχου αγοραστικού ενδιαφέροντος για επενδύσεις σε γη.

Όσον αφορά τη Μακύνεια για την περίοδο 1997-2007 οι τιμές σχεδόν εξαπλασιάστηκαν. Αναλυτικότερα αν και καταγράφεται μια συνεχής άνοδος των τιμών και για τις τρεις υποπεριόδους (1997-2001, 2001-2004 και 2004-2007), παρατηρείται στην τελευταία υποπερίοδο (2004-2007) οι τιμές να μην ακολουθούν την ραγδαία αύξηση των πρώτων ετών, αλλά να αυξάνονται με χαμηλότερη ένταση. Ωστόσο η μεγάλη αυτή αύξηση που καταγράφεται για την περίοδο 1997-2007 αποδίδεται στα πλεονεκτήματα που έχει από πλευράς γειτνίασης με τη Ζεύξη και το Αντίρριο, τη θέα προς τη Γέφυρα, αλλά και στο γεγονός ότι το έτος βάσης (1997) οι τιμές ήταν οι χαμηλότερες όλης της ευρύτερης ζώνης.

Σε αντιδιαστολή με τις τιμές των οικοπέδων, όπως φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα, ο όγκος των συναλλαγών (μεταβιβάσεων) δεν φαίνεται να αυξάνεται για το έτος 2007. Αντίθετα, φαίνεται να παραμένει σταθερός (με κάποια μικρή μείωση) με το 2004 .

Πίνακας 6.3

ΌΓΚΟΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ			
	2000	2004	2007
Συμβόλαια / Δηλώσεις	1073	1270	1243

6.2.2.2 Η εξέλιξη των τιμών στα αγροτεμάχια και διαμερίσματα

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, εν αντιθέσει με τα οικόπεδα, για τα διαμερίσματα και τα αγροτεμάχια ισχύει ο αντικειμενικός προσδιορισμός των τιμών με πίνακες που ανανεώνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Αναφορικά με τα αγροτεμάχια, η τελευταία χρονικά αναπροσαρμογή έλαβε χώρα το έτος 2007. Σύμφωνα με την εν λόγω αναπροσαρμογή και σε συνάρτηση με την

αμέσως προηγούμενη που είχε πραγματοποιηθεί το 2000, οι τιμές στα αγροτεμάχια παρουσίασαν αύξηση της τάξεως του 50%.

Σε αντιδιαστολή με τα αγροτεμάχια, οι τιμές των διαμερισμάτων αναπροσαρμόστηκαν 3 φορές. Συγκεκριμένα προσαρμόστηκαν τα έτη 2001, 2006 και 2007. Σύμφωνα με την τελευταία αναπροσαρμογή (2007) οι τιμές στα διαμερίσματα, σε σχέση με αυτές του 2006, αυξήθηκαν περίπου κατά 20%. Ωστόσο σε σχέση με τις τιμές του 2001 η αύξηση που καταγράφηκε ήταν σημαντικά μεγαλύτερη και έφτασε το 70%.

6.2.2.3 Συμπεράσματα από τα στατιστικά στοιχεία της Βόρειας Περιοχής

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάστηκαν ανωτέρω, οι τιμές και η ζήτηση των ακινήτων ύστερα από την έκρηξη που κατέγραψαν αρχικά (η οποία οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στην Γέφυρα), φαίνεται να συνεχίζουν αυξάνονται ωστόσο με μικρότερη ένταση ή ακόμα και να σταθεροποιούνται. Σε επιλεκτικές περιοχές με ειδικά συγκριτικά πλεονεκτήματα (π.χ. κοντά στη θάλασσα, θέα στη γέφυρα κ.λ.π.) όπως αυτές της Παλαιοπαναγιάς και του Πλατανίτη, οι τιμές εξακολουθούν να καταγράφουν ανοδική πορεία.

Πάντως αναφορικά με τον όγκο συναλλαγών φαίνεται να μην σημειώνεται κάποια έξαρση αντίστοιχη με αυτή των τιμών, αλλά να εμφανίζεται διαχρονικά πιο ισορροπημένη. Το γεγονός αυτό μπορεί να αποδοθεί και στην στενότητα τη προσφοράς, δηλαδή στον μικρό αριθμό διαθέσιμων τεμαχίων λόγω περιορισμένης έκτασης της γης.

Σχετικά με την διετία 2005-2007 πρέπει να σημειωθεί ότι μετά από μία περίοδο έκρηξης τιμών, ζήτησης και οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή, φαίνεται η αγορά REAL ESTATE να εμφανίζει σημάδια ομαλοποίησης και σε μερικές περιπτώσεις ακόμα και κόπωσης.

Τέλος, σημαντική ανάπτυξη σημείωσε ο τομέας των καταστημάτων ψυχαγωγίας και μαζικής εστίασης στο λιμάνι. Αν και η εν λόγω ανάπτυξη προήλθε από κεφάλαια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας τα τελευταία 15 χρόνια, μεγάλη ώθηση δόθηκε με την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας. (από συγκριτικά στοιχεία

φαίνεται να καταγράφεται και τριπλασιασμός ενοικίων στα τελευταία 4-6 χρόνια).

6.3 Έρευνα πεδίου (ερωτηματολόγια): Επιδράσεις της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου στην κτηματαγορά (real estate)

6.3.1 Εισαγωγή

Με στόχο τον εντοπισμό των επιπτώσεων στην κτηματαγορά από την κατασκευή και λειτουργία της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου, έλαβαν χώρα έρευνες πεδίου τόσο στην περιοχή της Ναυπάκτου όσο και στις περιοχές του Μεσολογγίου και Αντιρρίου. Στην παρούσα ενότητα αποτυπώνονται οι απόψεις των πολιτών και των ιδιοκτητών καταστημάτων αναφορικά με τις μεταβολές στην κτηματαγορά εξαιτίας της κατασκευής και λειτουργίας της ζεύξης. Ο συνολικός αριθμός των απαντηθέντων ερωτηματολογίων είναι 123, εκ των οποίων τα 82 συμπληρώθηκαν στην Ναύπακτο, τα 23 στο Μεσολόγγι και τα 18 στο Αντίρριο. Σε σχέση με την προ διετίας μελέτη για το real estate, τα απαντηθέντα ερωτηματολόγια είναι λιγότερα (123 έναντι 225). Ωστόσο το γεγονός ότι στην προ διετίας έρευνα είχαν αποτυπωθεί πλήρως οι τάσεις – πεπιοθήσεις για την κτηματαγορά και σε συνδυασμό με ότι η παρούσα μελέτη ενδεικτικά εξετάζει εάν καταγράφονται μεταβολές στις απόψεις των πολιτών και των ιδιοκτητών καταστημάτων, δικαιολογεί τον περιορισμένο αριθμό των ερωτηματολογίων και δεν αλλοιώνει την σημαντικότητα των απαντήσεων. Παράλληλα, η προ διετίας μελέτη επεκτείνεται με την πραγματοποίηση έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια στην πόλη του Αντιρρίου.

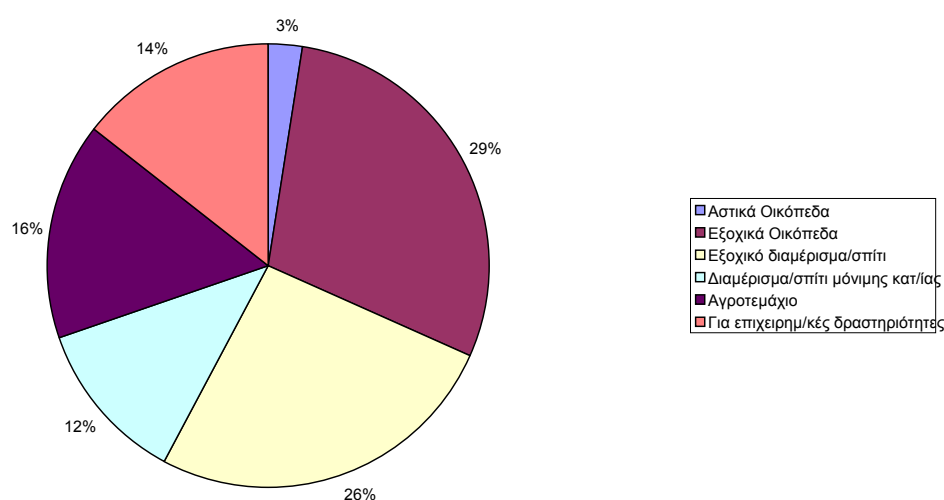
6.3.2 Η αγορά ακινήτων στην Ναύπακτο

Όπως στην προ διετίας μελέτη έτσι και τώρα στην ερώτηση **«εάν η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά»** η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε καταφατικά (93%).

Από τους ερωτώμενους που απάντησαν θετικά στην παραπάνω ερώτηση, ζητήθηκε να απαντήσουν σε ποια κατηγορία ακινήτων σημειώθηκε η εν λόγω αύξηση. Όπως και στην πρώτη μελέτη έτσι και σε αυτή, οι κατηγορίες που

έρχονται πρώτες είναι τα εξοχικά οικόπεδα και διαμερίσματα και τα αγροτεμάχια. Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί ότι τα ποσοστά των εν λόγω κατηγοριών ακινήτων είναι αρκετά χαμηλότερα σε σχέση με δύο χρόνια πριν. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει την σπουδαιότητα και των λοιπών κατηγοριών (σπίτια μόνιμης κατοικίας και ακίνητα για επιχειρηματικές δραστηριότητες). Οι απόψεις αυτές παρουσιάζονται στο κυκλικό διάγραμμα που ακολουθεί.

Ναύπακτος: Αύξηση τιμών ανά κατηγορία ακινήτων

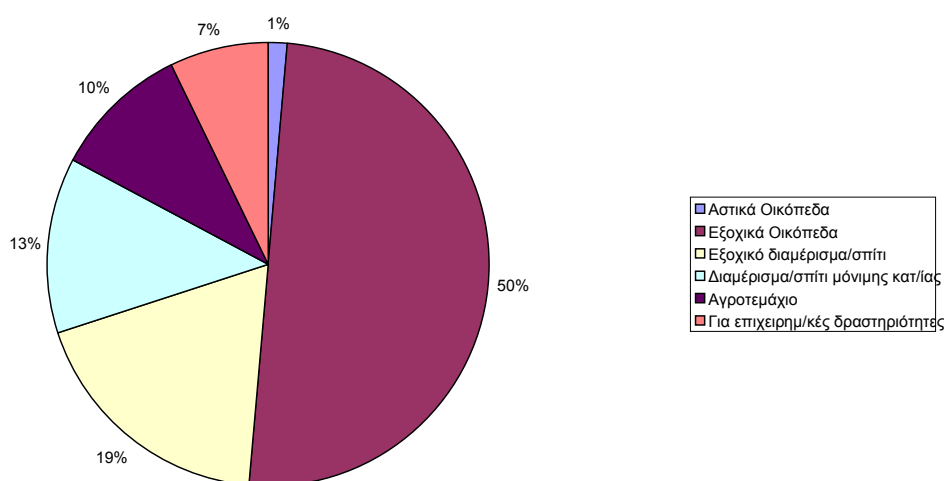


Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι απαντήσεις αναφορικά με το πότε έλαβε χώρα η άνοδος αυτή. Το 63% των ερωτώμενων θεωρεί ότι η αύξηση είχε ήδη ξεκινήσει από την περίοδο κατασκευής της Γέφυρας, πριν δηλαδή από την λειτουργία της. Αντίθετα το 37% πιστεύει ότι η αύξηση των τιμών έλαβε χώρα μετά το 2004, δηλαδή μετά το εναρκτήριο έτος της λειτουργίας της. Τα εν λόγω αποτελέσματα κατά κάποιο τρόπο επιβεβαιώνουν τα αποτελέσματα που είχαν αρχίσει να φαίνονται πριν δύο χρόνια. Στην προ διετίας μελέτη η πλειοψηφία των απαντήσεων ταυτιζόταν με την ίδια άποψη όπως και τώρα, ωστόσο η οριακή πλειοψηφία που καταγραφόταν επέβαλε μια επιφυλακτική στάση. Πλέον μπορεί να ειπωθεί με περισσότερη ασφάλεια ότι κυριαρχεί η άποψη της ανόδου των τιμών, ήδη από την περίοδο κατασκευής της Γέφυρας.

Όπως και στις τιμές έτσι και στις αγοραπωλησίες η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων (84%) πιστεύει ότι η λειτουργία της Γέφυρας επέφερε αύξηση στις αγοραπωλησίες των ακινήτων. Αντίθετα το 16% δεν ενστερνίζεται την συμβολή της ζεύξης στην εν λόγω αύξηση.

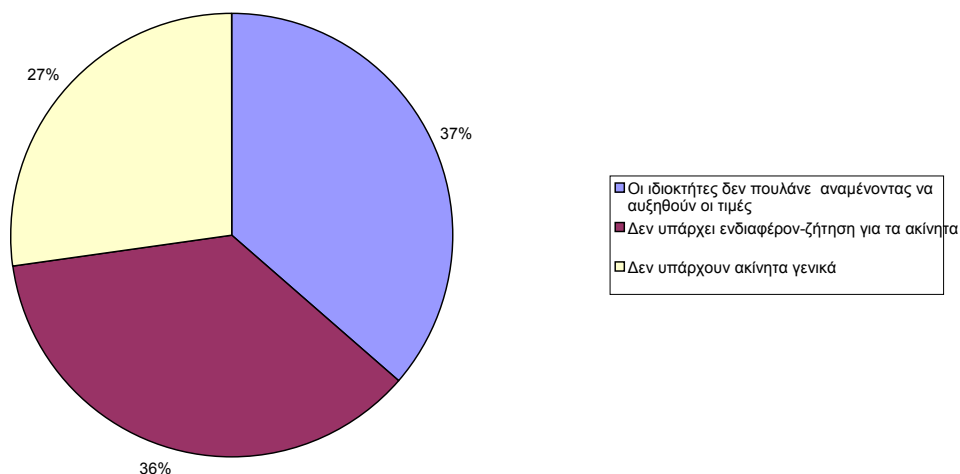
Όπως και στην προ διετίας έρευνα έτσι και στην παρούσα, όσοι αποδίδουν τις αγοραπωλησίες στη Γέφυρα, θεωρούν επιπλέον ότι οι περισσότερες αγοραπωλησίες αφορούν τα εξοχικά οικόπεδα, τα εξοχικά διαμερίσματα και τα αγροτεμάχια. Οι απόψεις αυτές καταγράφονται στο κυκλικό διάγραμμα που ακολουθεί.

Ναύπακτος: Όγκος συναλλαγών ανά κατηγορία ακινήτων



Αντίθετα, από αυτούς που δεν αποδέχεται την αύξηση των συναλλαγών λόγω της Γέφυρας (16%), αποδίδουν την μείωση των συναλλαγών κυρίως στο ότι οι ιδιοκτήτες δεν πουλάνε και στο ότι δεν υπάρχει κίνηση για ακίνητα γενικά. Ωστόσο, σημειώνεται, ότι σε αντιδιαστολή με την προ διετίας μελέτη, τα ποσοστά των απαντήσεων είναι μοιρασμένα. Οι απαντήσεις στην ερώτηση αυτή παρουσιάζονται στο παρακάτω γράφημα.

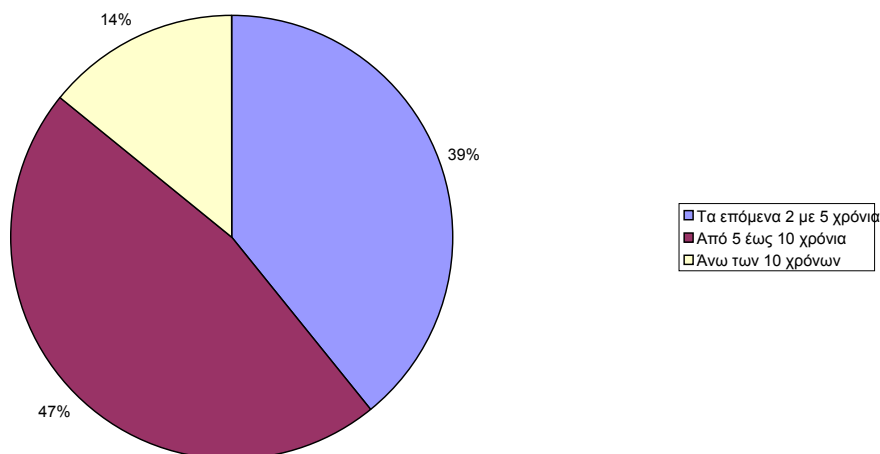
Ναύπακτος: Λόγοι μειωμένου όγκου συναλλαγών ακινήτων



Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι οι αγοραστές από την Πάτρα έχουν αυξηθεί οι απαντήσεις και των δύο ερευνών ταυτίζονται. Συγκεκριμένα το 58% απάντησε καταφατικά, ενώ το υπόλοιπο 42% αρνητικά. Παράλληλα όπως και προ διετίας έτσι και τώρα, υπάρχει διάχυτη η εντύπωση – προσδοκία (από το 78% των ερωτηθέντων) ότι οι αγοραστές από την Πάτρα στο μέλλον θα αυξηθούν.

Αναφορικά με το πότε προσδιορίζεται χρονικά η εν λόγω αύξηση του αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα, η πλειοψηφία (86%) αναμένει να εκδηλωθεί τα επόμενα 2 έως 10 χρόνια. Ωστόσο οι απαντήσεις που αφορούν το διάστημα αυτό δεν επιμερίζονται ισόποσα όπως το 2005, αντίθετα η πλειοψηφία των ερωτηθέντων πιστεύει ότι θα πραγματοποιηθεί τα επόμενα 5 έως 10 χρόνια και το 39% τα επόμενα 2 έως 5 χρόνια. (βλ. διάγραμμα που ακολουθεί).

Ναύπακτος: Χρόνος εκδήλωσης αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα

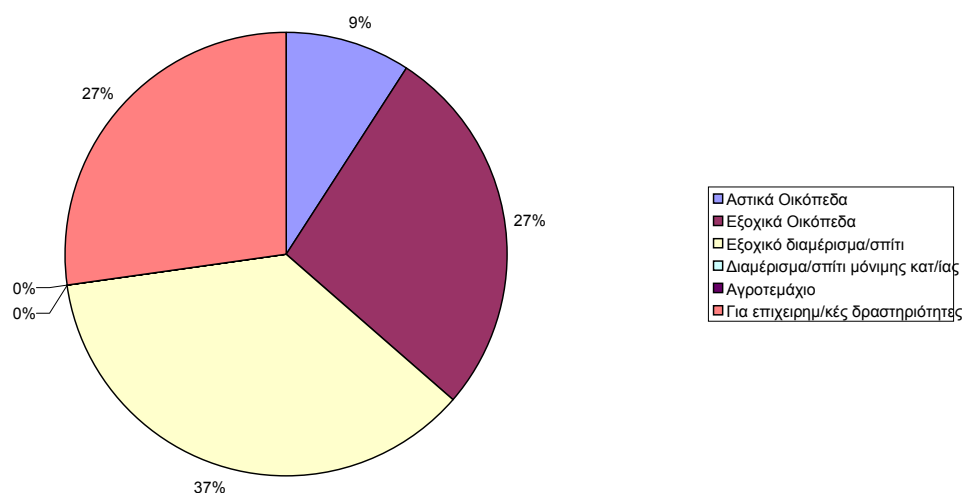


6.3.3 Η αγορά ακινήτων στο Μεσολόγγι

Οι αντιλήψεις που διαμορφώνονται από τους ερωτηθέντες στο Μεσολόγγι για τις επιδράσεις της Γέφυρας στην εκεί κτηματαγορά παρουσιάζονται έντονα διαφοροποιημένες σε σχέση με αυτές της έρευνας της Ναυπάκτου. Κατά την μελέτη του 2005 η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων στο Μεσολόγγι δεν πίστευε ότι η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά. Παρόλα αυτά το 2007 η άποψη αυτή ανατρέπεται. Συγκεκριμένα, **η οριακή πλειοψηφία του 52% πιστεύει ότι η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά και στο Μεσολόγγι, ενώ το υπόλοιπο 48% κατέγραψε αντίθετη άποψη.**

Από το ανωτέρω 52% που απάντησε θετικά, το 37% πιστεύει ότι η εν λόγω αύξηση αφορά τα εξοχικά διαμερίσματα, το 27% τα εξοχικά οικόπεδα και ένα άλλο 27% τα ακίνητα για επιχειρηματική δραστηριότητα. Τα αποτελέσματα αυτά διαφοροποιούνται σε σχέση με το 2005, όπου το 47% πίστευε ότι οι τιμές των αστικών ακινήτων επηρεάζονται από την ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου. (βλ. σχήμα που ακολουθεί).

Μεσολόγγι: Αύξηση τιμών ανά κατηγορία ακινήτων

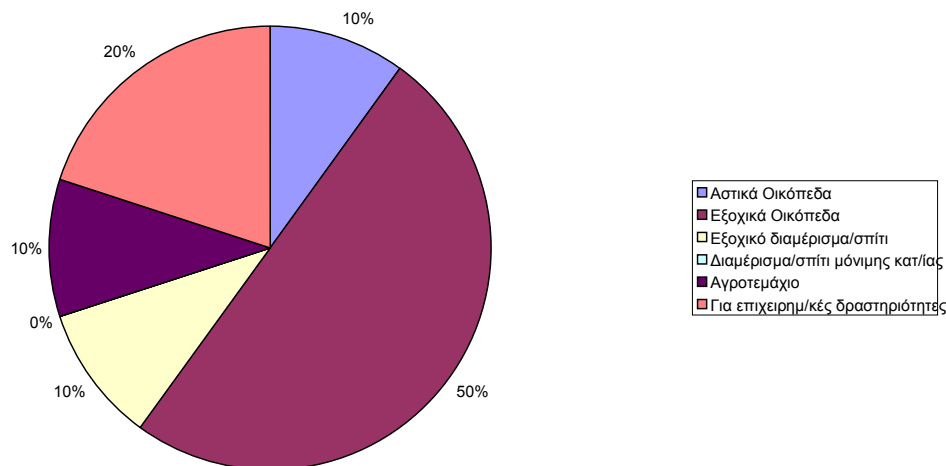


Κατά την μελέτη του 2005 από το σύνολο των ερωτηθέντων που απάντησαν θετικά αναφορικά με την άνοδο στις τιμές των ακινήτων, η συντριπτική πλειοψηφία (81%) πίστευε ότι η εν λόγω αύξηση ξεκίνησε μετά την λειτουργία της Γέφυρας. Παρόλα αυτά το 2007 η άποψη αυτή ανατρέπεται. Συγκεκριμένα, το 67% θεωρεί πως η ανοδική πορεία των τιμών των ακινήτων ξεκίνησε από την περίοδο κατασκευής της Γέφυρας, δηλαδή πριν την έναρξη της λειτουργία της (2004).

Σε ότι αφορά τον όγκο των συναλλαγών, ενώ το 2005 το 68% πίστευε ότι αυτές δεν έχουν αυξηθεί, το 2007 η εικόνα είναι διαφορετική και σημειώνονται ισόποσες θετικές και αρνητικές απαντήσεις.

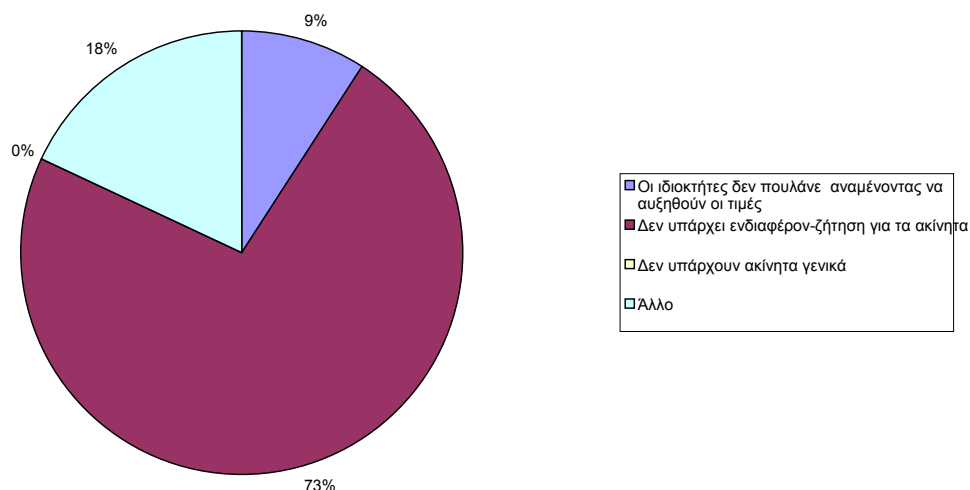
Από το 50% που απάντησε θετικά στην παραπάνω ερώτηση, το 50% εντοπίζει την αύξηση αυτή πρωτίστως στα Εξοχικά οικόπεδα και δευτερευόντως στα ακίνητα για επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Μεσολόγγι: Όγκος συναλλαγών ανά κατηγορία ακινήτων



Όπως το 2005 έτσι και τώρα η έλλειψη ικανοποιητικής ζήτησης φαίνεται να είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο θεωρείται ότι ο όγκος των αγοραπωλησιών δεν έχει αυξηθεί για αυτούς που απάντησαν κατά αυτό τον τρόπο στην προηγούμενη ερώτηση.

Μεσολόγγι: Λόγοι μειωμένου όγκου συναλλαγών ακινήτων

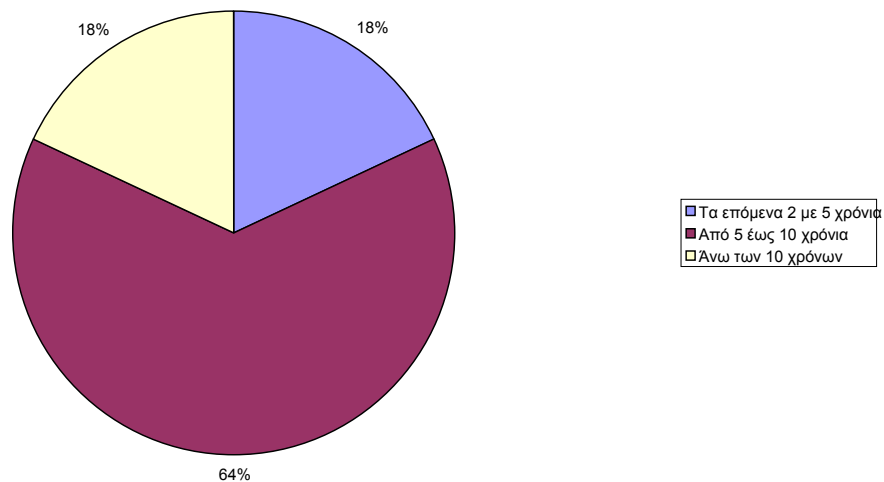


Σε σχέση με το ερώτημα εάν οι αγοραστές των ακινήτων από την Πάτρα έχουν αυξηθεί, αν και στις δύο έρευνες η πλειοψηφία των απαντήσεων απάντησε αρνητικά, ωστόσο σε αυτήν του 2007 οι θετικές απαντήσεις είναι πολύ

περισσότερες. Συγκεκριμένα το 65% απάντησε αρνητικά και το 35% καταφατικά (έναντι του 89% και του 11%, αντίστοιχα για το 2005).

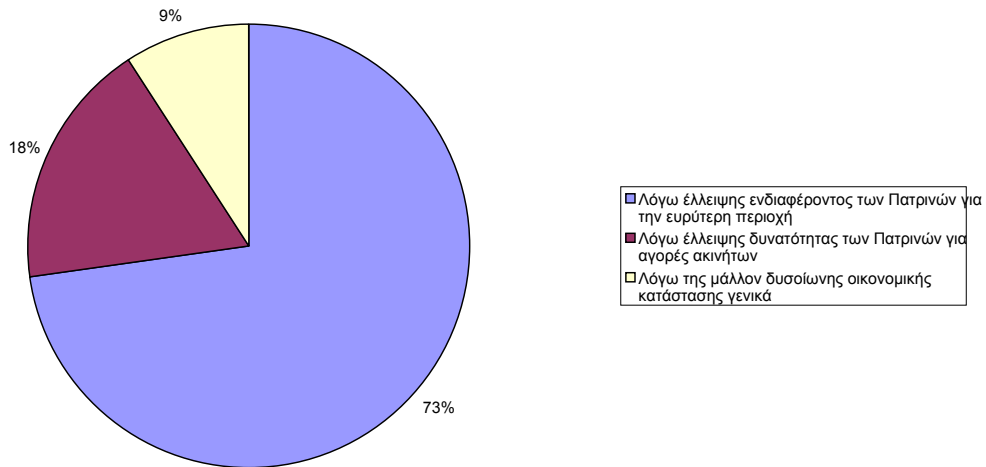
Παρόλα αυτά ένα ποσοστό της τάξεως του 50% πιστεύει πως οι αγοραστές των ακινήτων από την Πάτρα θα αυξηθούν στο μέλλον. Ωστόσο αυτή η άνοδος, όπως και το 2005, δεν αναμένεται στο άμεσο μέλλον (2-5 χρόνια), αλλά σε μεγαλύτερο βάθος χρόνου.

Μεσολόγγι: Χρόνος εκδήλωσης αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα



Από αυτούς που έχουν αντίθετη άποψη, δηλαδή ότι το αγοραστικό ενδιαφέρον από την Πάτρα δεν αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον, όπως το 2005 έτσι και τώρα οι περισσότεροι το αποδίδουν σε έλλειψη ενδιαφέροντος των κατοίκων της Πάτρας για την περιοχή (επόμενο διάγραμμα).

Μεσολόγγι: Λόγοι απουσίας αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα

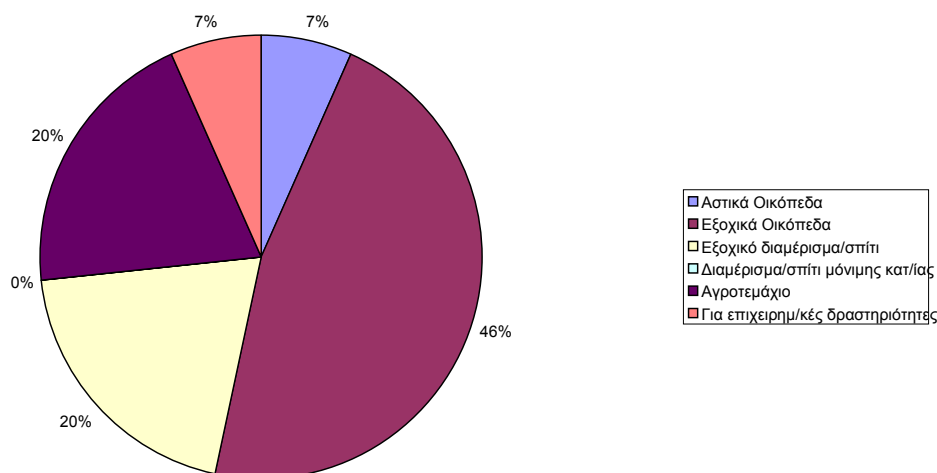


6.3.4. Η αγορά ακινήτων στο Αντίρριο

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, στην παρούσα μελέτη εξετάζεται για πρώτη φορά η αγορά ακινήτων του Αντιρρίου. Ως εκ τούτου θα εξεταστεί εάν καταγράφονται σημαντικές αποκλίσεις ανάμεσα στις απαντήσεις που δόθηκαν στο Αντίρριο και στην Ναύπακτο. Στην ερώτηση «**εάν η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά**» η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε θετικά (83%).

Από το ποσοστό αυτό που απάντησε θετικά, η πλειοψηφία (46%) θεωρεί ότι αυτή η αύξηση των τιμών αφορά τα εξοχικά διαμερίσματα και οικόπεδα, ενώ η δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία είναι αυτή των αγροτεμαχίων και των εξοχικών διαμερισμάτων με 20%. Οι απόψεις αυτές ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό με αυτές τις Ναυπάκτου και παρουσιάζονται στο κυκλικό διάγραμμα που ακολουθεί.

Αντίρριο: Αύξηση τιμών ανά κατηγορία ακινήτων

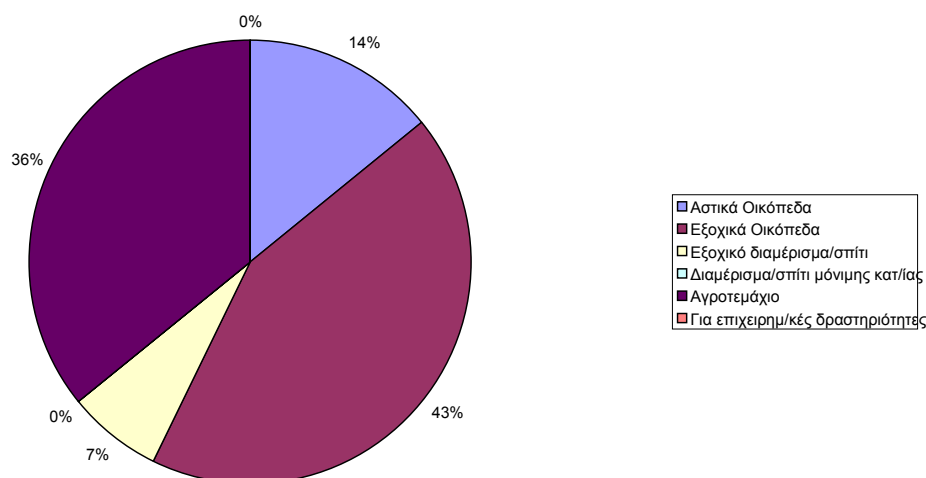


Αναφορικά με την χρονική περίοδο που σημειώθηκε η εν λόγω άνοδος, όπως και στην Ναύπακτο, ένα ποσοστό 73% θεωρεί ότι η αύξηση αυτή είχε ήδη ξεκινήσει από την περίοδο κατασκευής της Γέφυρας και πριν την έναρξη λειτουργίας αυτής, ενώ το υπόλοιπο 27% των ερωτηθέντων απάντησαν ότι η αύξηση των τιμών έγινε μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας.

Στην ερώτηση εάν η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις αγοροπωλησίες των ακινήτων ανοδικά η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε θετικά (78%).

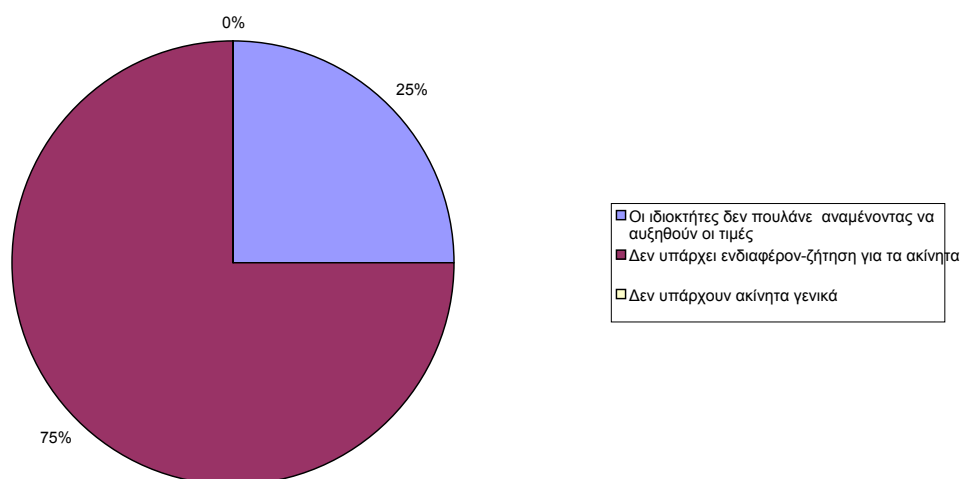
Αυτοί που απάντησαν ότι οι αγοραπωλησίες οφείλονται στη Γέφυρα θεωρούν επιπλέον ότι οι περισσότερες αγοραπωλησίες αφορούν τα εξοχικά οικόπεδα (43%) και τα αγροτεμάχια (36%). Οι απόψεις αυτές καταγράφονται στο κυκλικό διάγραμμα που ακολουθεί.

Αντίρριο: Όγκος συναλλαγών ανά κατηγορία ακινήτων



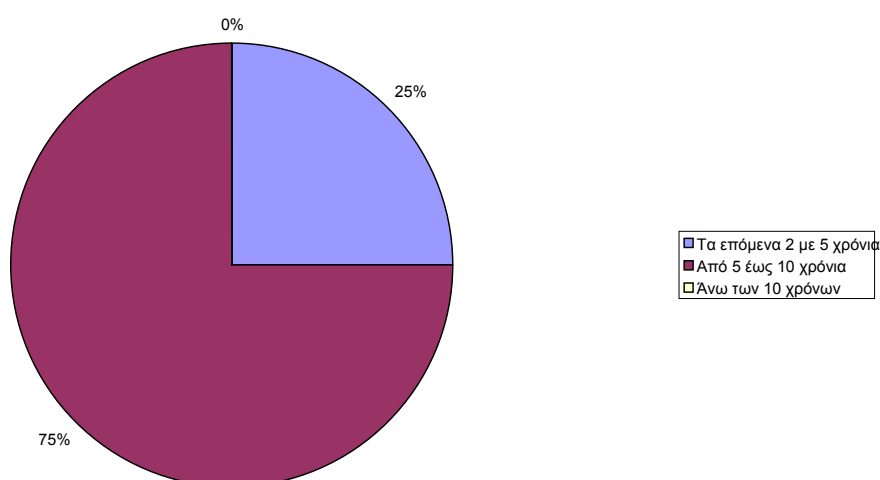
Όπως στην Ναύπακτο, έτσι και στο Αντίρριο από αυτούς που απάντησαν αρνητικά σχετικά με την αύξηση των συναλλαγών (22%) η μεγαλύτερη σαφώς προσδιορισμένη κατηγορία ερωτηθέντων είναι αυτή που αναφέρει ως λόγο την έλλειψη επαρκούς ζήτησης (75%). Ωστόσο χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς ότι το επιχείρημα της έλλειψης επαρκούς ζήτησης σημειώνει το διπλάσιο ποσοστό στο Αντίρριο σε σχέση με τη Ναύπακτο. Οι απαντήσεις στην ερώτηση αυτή παρουσιάζονται στο παρακάτω γράφημα.

Αντίρριο: Λόγοι μειωμένου όγκου συναλλαγών ακινήτων



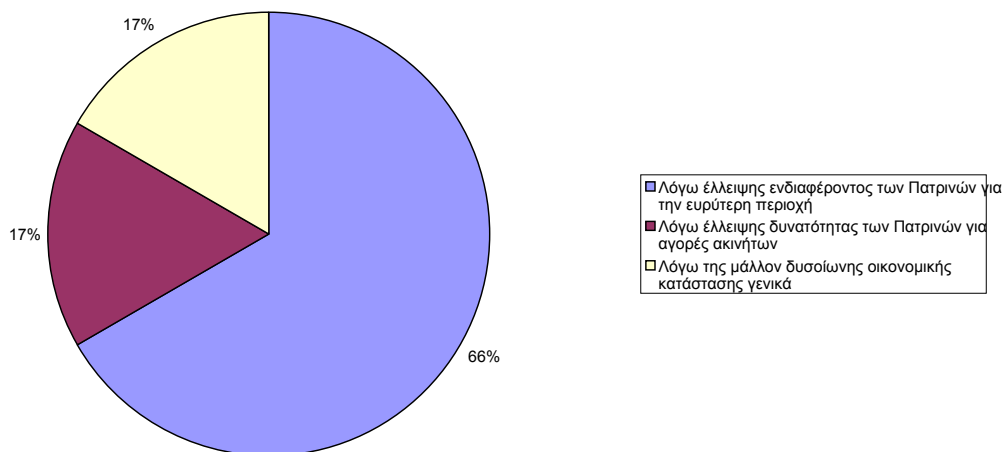
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι οι αγοραστές από την Πάτρα έχουν αυξηθεί, η εικόνα που διαγράφεται είναι ελαφρώς διαφοροποιημένη σε σχέση με την Ναύπακτο. Συγκεκριμένα οι ερωτηθέντες απαντούν αρνητικά σε ένα ποσοστό 56% ενώ το υπόλοιπο 44% έχει αντίθετη άποψη. Παρόλα αυτά η πλειοψηφία των ερωτηθέντων (67%) εξέφρασαν την πεποίθηση – προσδοκία ότι αγοραστές από την Πάτρα θα αυξηθούν στο μέλλον αλλά όχι στο άμεσο (στα επόμενα 5 – 10 χρόνια)

Αντίρριο: Χρόνος εκδήλωσης αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα



Τέλος από αυτούς που έχουν αντίθετη άποψη, δηλαδή ότι το αγοραστικό ενδιαφέρον από την Πάτρα δεν αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον (33%) οι περισσότεροι το αποδίδουν σε έλλειψη ενδιαφέροντος των κατοίκων της Πάτρας για την περιοχή (επόμενο διάγραμμα).

Αντίρριο: Λόγοι απουσίας αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα



6.3.5. Συμπεράσματα της έρευνας πεδίου και σύγκριση με την προ διετίας μελέτη

Συνοψίζοντας, η έρευνα πεδίου στην αγορά ακινήτων στη Ναύπακτο, στο Μεσολόγγι και στο Αντίρριο, έδειξε ενδιαφέροντα αποτελέσματα

Σε ότι αφορά την Ναύπακτο τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας επιβεβαίωσαν σε μεγάλο βαθμό τα αποτελέσματα της έρευνας του 2005. Συγκεκριμένα η κρατούσα αντίληψη των πολιτών τάσσεται (κατά συντριπτική πλειοψηφία) υπέρ της άποψης ότι η αγορά ακινήτων στην περιοχή έχει κινηθεί ανοδικά (τόσο οι τιμές, όσο και ο όγκος των αγοραπωλησιών) και μάλιστα, αναφορικά με τις τιμές, οι ανοδικές κινήσεις είχαν ξεκινήσει κατά την κατασκευαστική περίοδο. Πρόσθετο ενδιαφέρον έχει η διαπιστωθείσα αντίληψη των πολιτών ότι, ανάμεσα στους λόγους, που προκάλεσαν αυτή την εξέλιξη

κάποιο ρόλο έχει παίξει (και θα εξακολουθεί να παίζει σύμφωνα με τους ερωτώμενους) και το αγοραστικό ενδιαφέρον από Πατρινούς αγοραστές.

Τα αποτελέσματα από την έρευνα πεδίου στο Μεσολόγγι είναι άκρως ενδιαφέροντα. Σε σχέση με την προ διετίας μελέτη τα αποτελέσματα έδειξαν σημαντικές διαφορές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι ενώ το 2005 η συντριπτική πλειοψηφία πίστευε ότι δεν έχουν επηρεαστεί τόσο οι τιμές όσο και ο όγκος των αγοραπωλησιών από την Γέφυρα, το 2007 το εν λόγω σκεπτικό ανατρέπεται και οι απαντήσεις των ερωτώμενων είναι μοιρασμένες. Παράλληλα, αρχίζουν και αυξάνονται οι απόψεις των πολιτών (έστω και αν ακόμα είναι η μειοψηφία) που πιστεύουν πως έχει σημειωθεί άνοδος στους αγοραστές από την Πάτρα. Επιπλέον, είναι πιο έντονη η προσδοκία, έστω και μεσοπρόθεσμα (5 -10 χρόνια) ότι θα αυξηθούν οι αγοραστές από την Νότια Περιοχή.

Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα των δύο πόλεων (Ναύπακτος και Μεσολόγγι) κατά την παρούσα έρευνα, διαπιστώνονται σημαντικές διαφορές. Παρόλα αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι οι εν λόγω διαφορές σε σχέση με το 2005 φαίνεται να μειώνονται σημαντικά. Το γεγονός αυτό συνηγορεί υπέρ της άποψης ότι ενώ σε πρώτη φάση η κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε αποκλειστικά την αγορά ακινήτων της Ναυπάκτου, στην συνέχεια η ζώνη επιρροής της φαίνεται ότι άρχισε να επεκτείνεται και να επηρεάζει, τουλάχιστον σε κάποιο βαθμό, την αγορά του Μεσολογγίου.

Τέλος συγκρίνοντας τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια που έλαβαν χώρα στην Ναύπακτο και στο Αντίρριο, παρατηρούμε να μην καταγράφονται σημαντικές αποκλίσεις στις απαντήσεις των ερωτώμενων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΈΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

Η έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκε στην αγορά της Πάτρας αλλά και στις τοπικές αγορές της βόρειας περιοχής, δηλαδή στη Ναύπακτο, στο Μεσολόγγι, στο Αιτωλικό και στο Αντίρριο λόγω της σπουδαίας μεταβολής της προσβασιμότητας της ευρύτερης περιοχής που έλαβε χώρα εξαιτίας της Γέφυρας. Η έρευνα πεδίου, που διενεργήθηκε τον Ιανουάριο του 2008, αφορά ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν με τη μορφή προσωπικής συνέντευξης και απαντήθηκαν επιτόπου. Τα μεγέθη των δειγμάτων για τις υπό εξέταση τοπικές αγορές έχουν ως εξής: 198 καταστήματα στη Ναύπακτο, 86 καταστήματα στο Μεσολόγγι, 28 καταστήματα στο Αιτωλικό, 17 καταστήματα στο Αντίρριο και 146 καταστήματα στην Πάτρα.

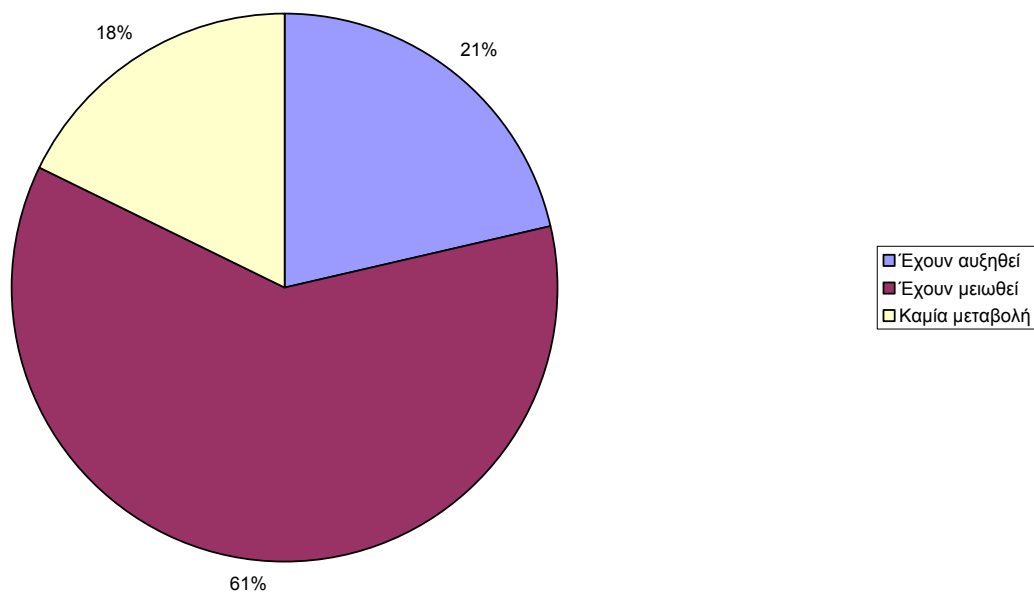
Το ερωτηματολόγιο επικεντρώθηκε κυρίως στην καταγραφή της εμπορικής κίνησης των τοπικών αγορών κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους (2007), στις επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση των καταστημάτων των ίδιων των ερωτηθέντων και στις προσδοκίες των επιχειρηματιών σχετικά με το πώς η λειτουργία της Γέφυρας θα επηρεάσει όχι μόνο την δική τους επιχείρηση αλλά και ολόκληρη την τοπική αγορά της πόλης.

7.1 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση της Ναυπάκτου.

Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στην Ναύπακτο έχουν μεταβληθεί κατά το τελευταίο έτος η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε σε ποσοστό 61% ότι έχουν μειωθεί. Οι ερωτηθέντες, που θεωρούν ότι οι πωλήσεις και η εμπορική κίνηση έχουν αυξηθεί, αντιπροσωπεύουν το 21% των απαντήσεων, ενώ αυτοί που πιστεύουν ότι δεν έχει επέλθει καμία μεταβολή αντιστοιχούν στο 18% του δείγματος. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι όμοιες απαντήσεις είχαν

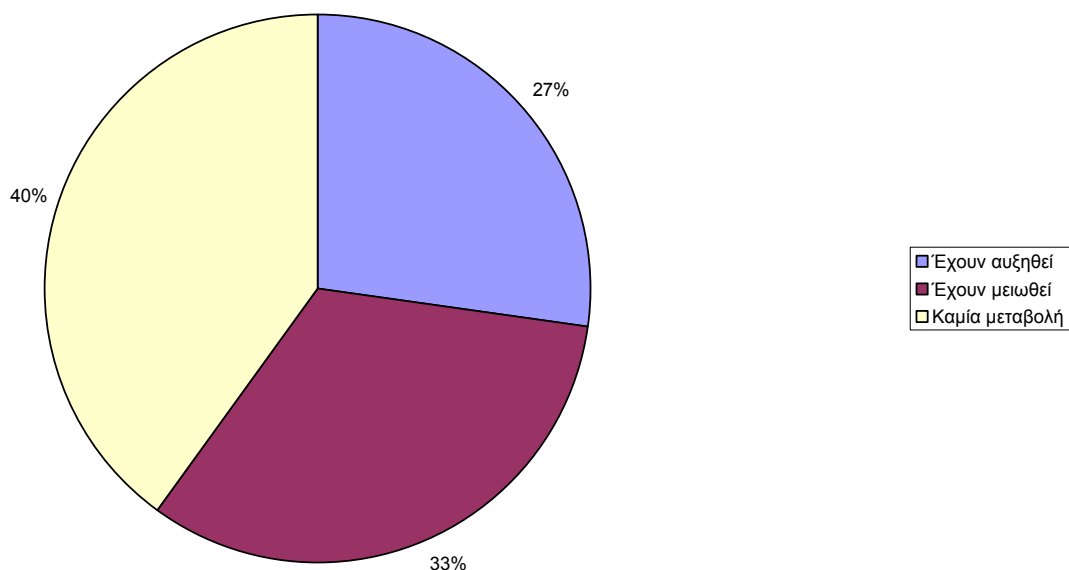
παρατηρηθεί στην προηγούμενη έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2005), αναδεικνύοντας έτσι σταθερά μέσα στο χρόνο μία αρνητική εικόνα για την εμπορική κίνηση της περιοχής από τους τοπικούς επιχειρηματίες.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1



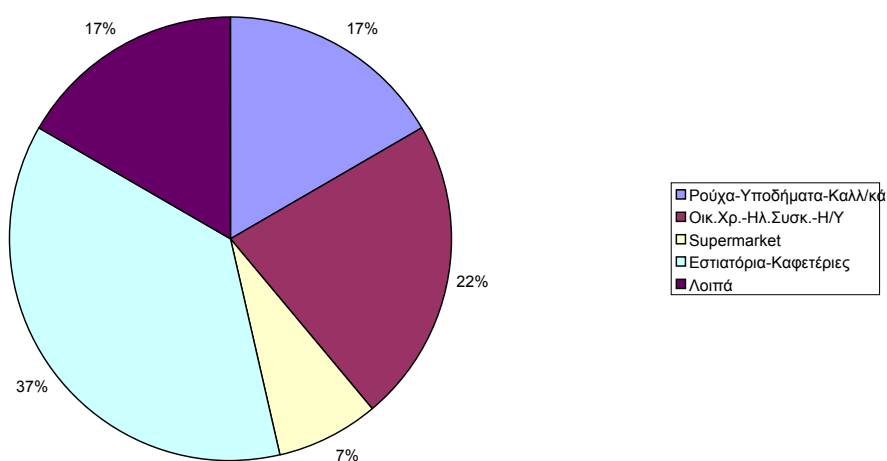
Στην ερώτηση εάν έχουν μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση οι πωλήσεις των καταστημάτων των ερωτώμενων κατά το τελευταίο έτος, το 40% αυτών σημειώνει ότι δεν σημειώθηκε καμία μεταβολή. Μείωση των πωλήσεων δηλώνει το 33% των τοπικών επιχειρηματιών και αύξηση το 27%, όπως απεικονίζει και το ακόλουθο γράφημα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2



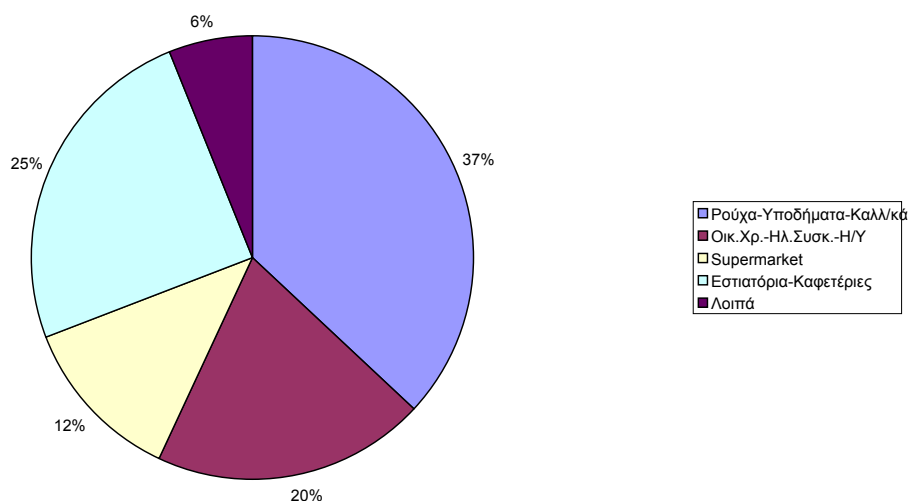
Από τις απαντήσεις που δηλώνουν αύξηση των πωλήσεων κατά το τελευταίο έτος το μεγαλύτερο ποσοστό (37%) προέρχεται από την κατηγορία καταστημάτων εστιατόρια-καφετέριες, διατηρώντας έτσι την πρώτη θέση που είχε καταγράψει και στην προηγούμενη έρευνα το 2005.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2:ΑΥΞΗΣΗ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ



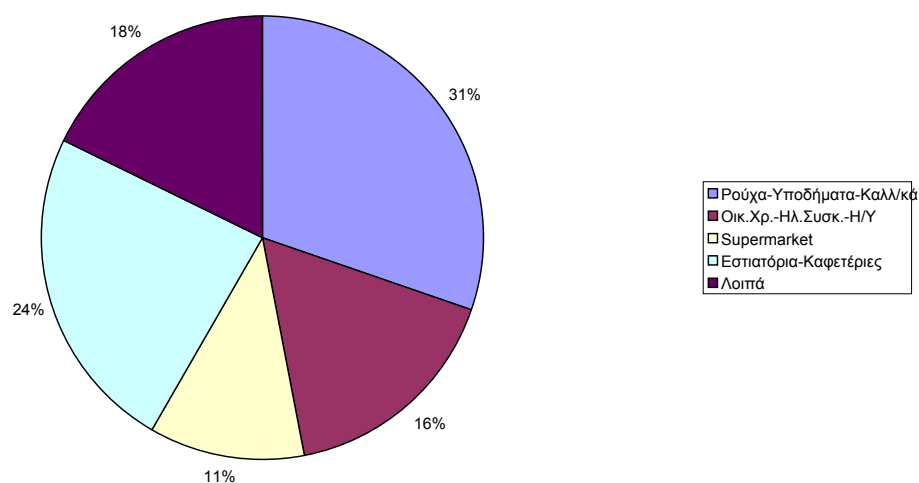
Η πρώτη σε ποσοστό (37%) κατηγορία καταστημάτων που δηλώνει μείωση πωλήσεων είναι τα ρούχα-υποδήματα-καλλυντικά, όπως ήταν και στην αντίστοιχη έρευνα πεδίου το 2005.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2: ΜΕΙΩΣΗ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ



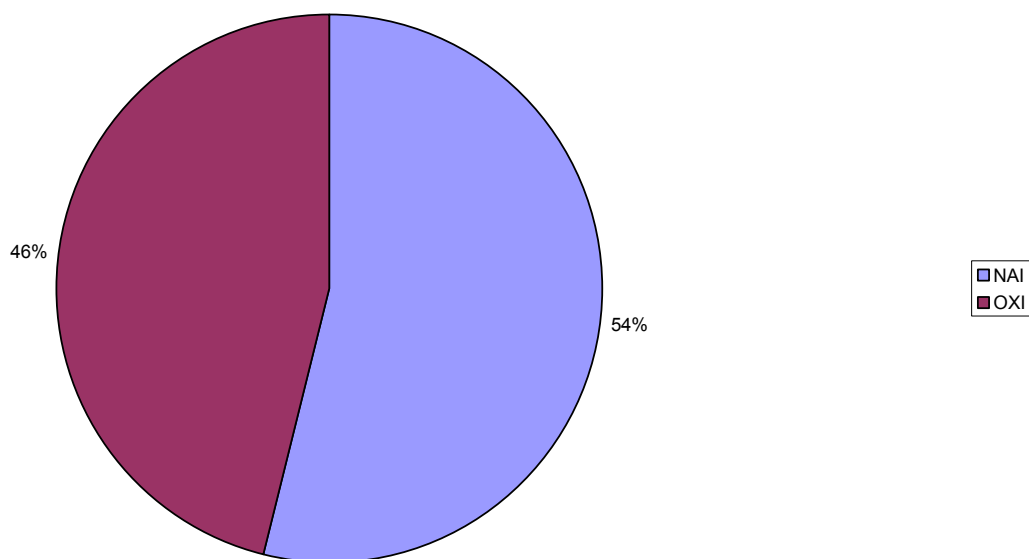
Από τα καταστήματα που αναφέρουν αμετάβλητες πωλήσεις κατά το τελευταίο έτος το μεγαλύτερο ποσοστό με 31% προέρχεται από την κατηγορία ρούχων-υποδημάτων –καλλυντικών, σε αντίθεση με το 2005 όπου στην πρώτη θέση των αμετάβλητων πωλήσεων βρισκόταν η κατηγορία καταστημάτων με είδη οικιακής χρήσεως- ηλεκτρικών συσκευών –Η/Υ (34%).

ΕΡΩΤΗΣΗ 2:ΚΑΜΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ



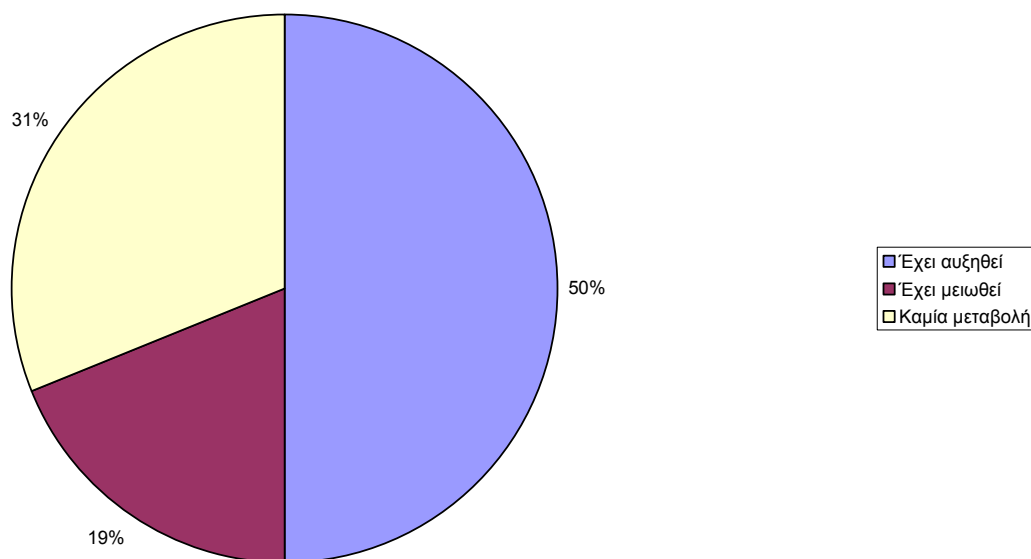
Στην ερώτηση εάν πιστεύουν πως η λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε είτε θετικά είτε αρνητικά τις εμπορικές εξελίξεις στην Ναύπακτο κατά το τελευταίο έτος, το 54% των ερωτηθέντων έδωσε καταφατική απάντηση. Επομένως, ανεξάρτητα από την κατεύθυνση της εξέλιξης (θετική, αρνητική) στην εμπορική κίνηση, η πλειοψηφία συνεχίζει (όπως και το 2005) να θεωρεί ότι αυτή σχετίζεται με την Γέφυρα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8



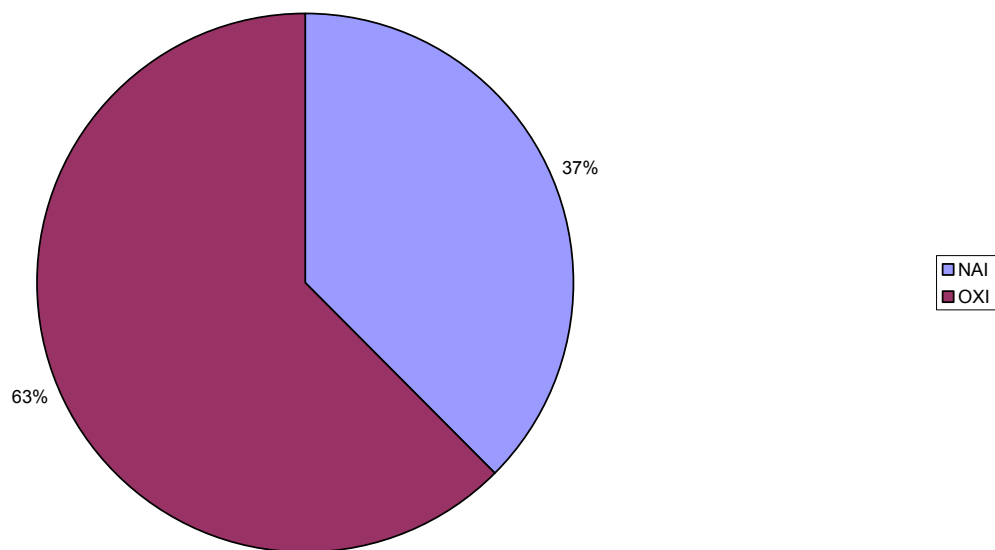
Στην ερώτηση εάν έχει μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση (αύξηση-μείωση) ο αριθμός των πελατών τους κατά το τελευταίο έτος (2007) ανεξάρτητα από τη μεταβολή των πωλήσεων, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 50% όπως και το 2005 (42%) απάντησε ότι ο αριθμός των πελατών τους έχει αυξηθεί, 31% ότι δεν έχει μεταβληθεί και 19% ότι έχει παρουσιάσει μείωση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10

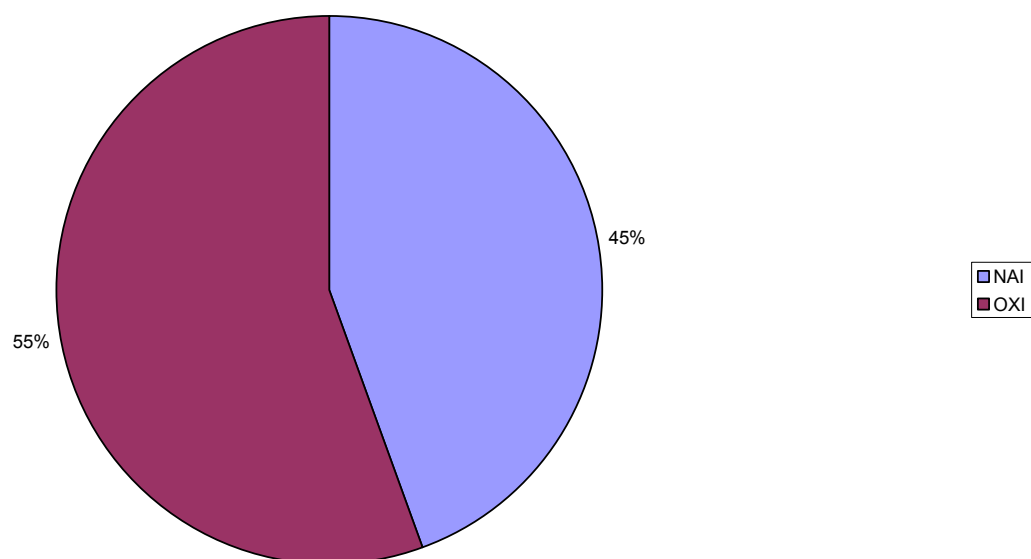


Αναφορικά με το εάν ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα έχει αυξηθεί η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε με 63% αρνητικά. Επιπλέον, το 55% των ερωτηθέντων πιστεύει πως ούτε στο μέλλον πρόκειται να αυξηθεί ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα, ενώ το 45% έχει αντίθετη άποψη. Από τους τελευταίους η μεγάλη πλειοψηφία με ποσοστό της τάξεως του 63% πιστεύει ότι αυτή η αύξηση θα πραγματοποιηθεί εντός των επόμενων 2-5 ετών, ωστόσο το 25% θεωρεί ότι θα σημειωθεί μέσα σε ένα έτος και μόλις ένα 12% μετά την πενταετία.

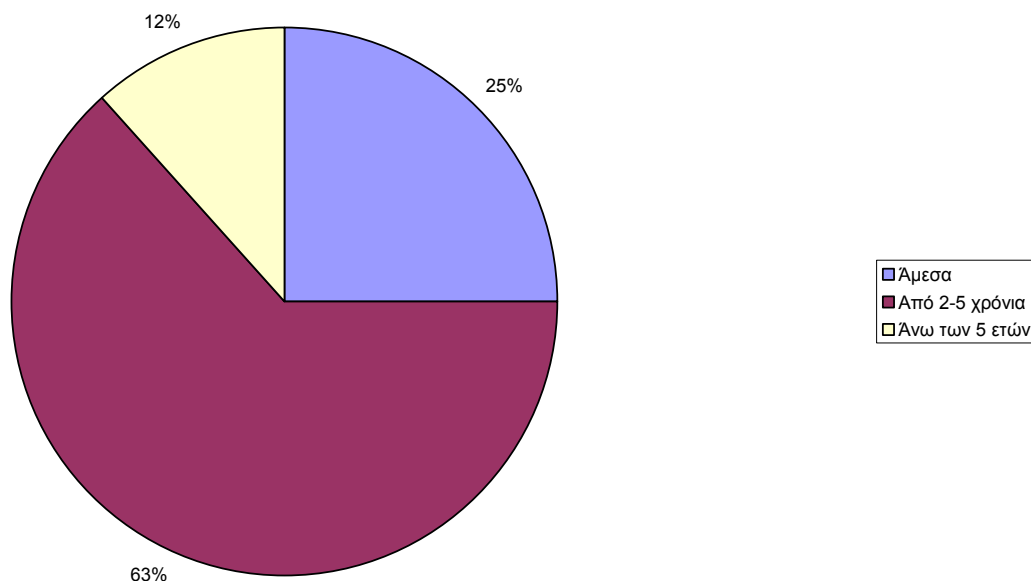
ΕΡΩΤΗΣΗ 11



ΕΡΩΤΗΣΗ 12

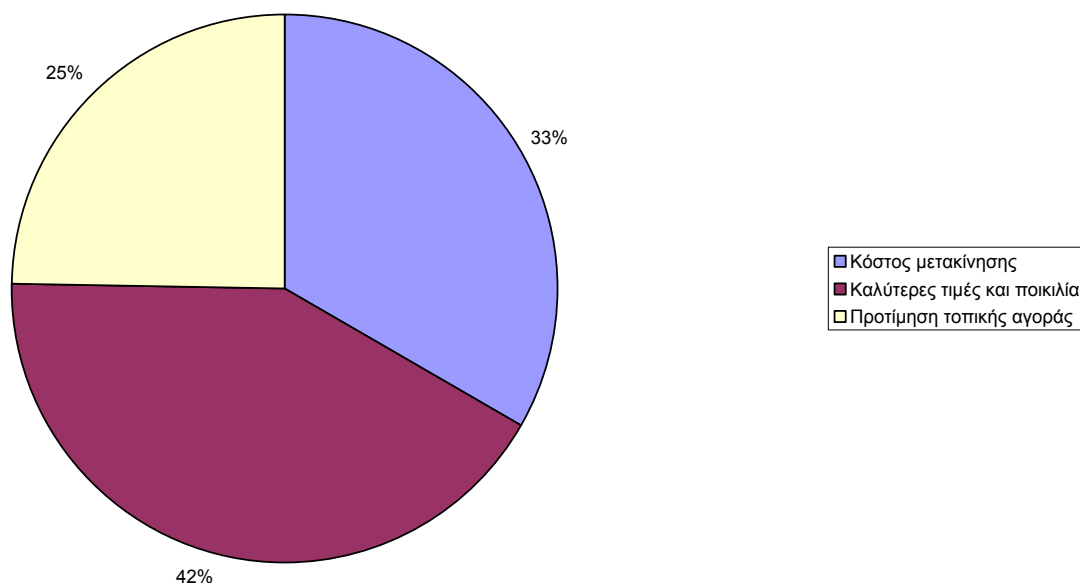


ΕΡΩΤΗΣΗ 13



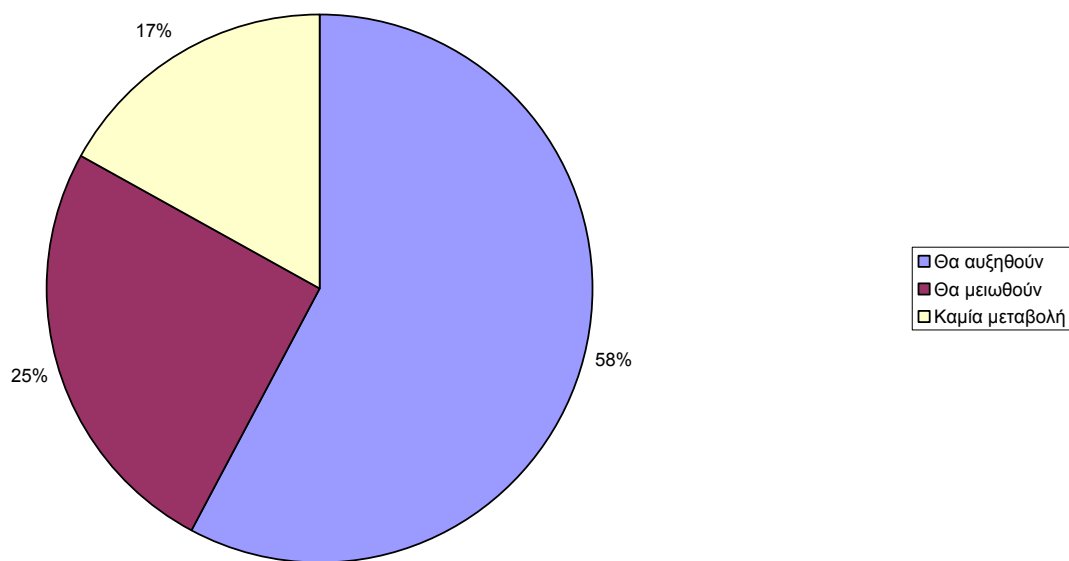
Αξίζει να σημειωθεί ότι, από αυτούς που θεωρούν ότι δεν θα αυξηθούν μελλοντικά οι Πατρινοί πελάτες τους, ένα υψηλό ποσοστό της τάξεως του 42% αποδίδει ως σημαντικότερο παράγοντα της εκτίμησης αυτής το γεγονός ότι στην Πάτρα προσφέρονται προϊόντα σε χαμηλότερες τιμές, καλύτερης ποιότητας και μεγαλύτερης ποικιλίας, ενώ ένα 33% δίνει μεγαλύτερη βαρύτητα στο κόστος μετακίνησης και στον χρόνο που απαιτείται για να φθάσει κανείς στην Ναύπακτο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 14



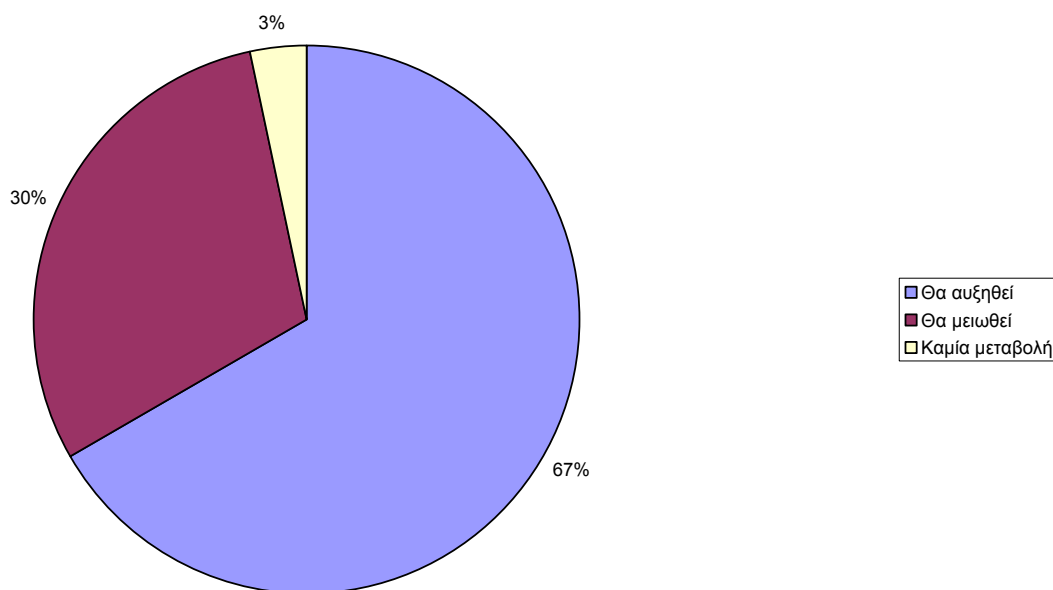
Οι μελλοντικές προσδοκίες των τοπικών επιχειρηματιών του δείγματος ως προς την μεταβολή των πωλήσεων τους είναι αρκετά αισιόδοξες αφού μία σημαντική πλειοψηφία των ερωτηθέντων (58%) θεωρεί ότι οι πωλήσεις στο κατάστημα τους θα αυξηθούν τον επόμενο χρόνο, και μόλις το 25% θεωρεί ότι θα μειωθούν. Η αισιοδοξία αυτή είναι πιο έντονη από την αντίστοιχη του 2005, όπου με οριακή πλειοψηφία οι ερωτώμενοι της Ναύπακτου σε εκείνη την έρευνα πίστευαν σε μελλοντική αύξηση των πωλήσεων.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9



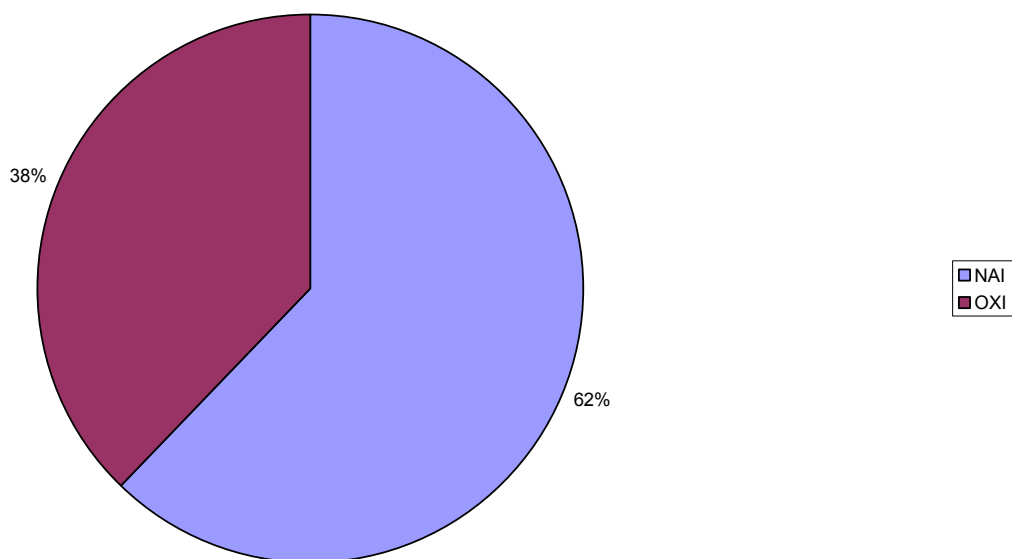
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι στο μέλλον θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στη Ναύπακτο, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 67% θεωρεί ότι θα αυξηθεί, ενώ το 30% πιστεύει ότι θα μειωθεί και μόλις 3% ότι θα μείνει αμετάβλητη. Το αποτέλεσμα αυτό έρχεται σε αντίθεση με το αντίστοιχο της έρευνας του 2005, αφού τότε οι προσδοκίες ως προς την αύξηση και την μείωση της εμπορικής κίνησης γενικά στην περιοχή διχάζονταν.

ΕΡΩΤΗΣΗ 18

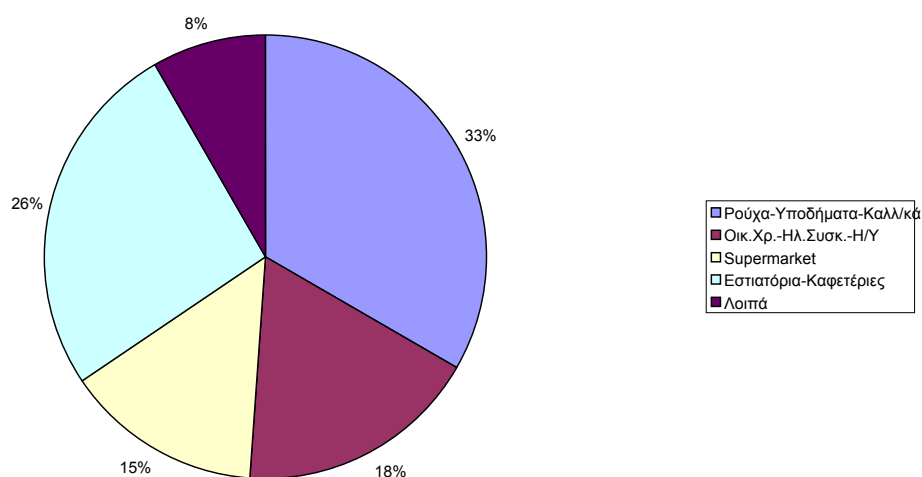


Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας ζητήθηκε από τους καταστηματάρχες του δείγματος να απαντήσουν αν θεωρούν ότι ντόπιοι πελάτες (Ναυπάκτιοι και από γύρω χωριά) θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν το αντίστοιχο προϊόν /υπηρεσία από την Πάτρα. Η μεγάλη πλειοψηφία με ποσοστό της τάξεως του 62% πιστεύει πως θα υπάρξει διαρροή ντόπιων πελατών προς την τοπική αγορά της Πάτρας. Η εκτίμηση αυτή διατηρείται διαχρονικά αφού σχεδόν το ίδιο αποτέλεσμα είχε παρουσιάσει και η προηγούμενη έρευνα. Το γεγονός αυτό είναι αρκετά σημαντικό για την τοπική οικονομία της Πάτρας, αφού φαίνεται να ασκεί σημαντική ελκτική δύναμη στο αγοραστικό κοινό της ευρύτερης περιοχής της Ναυπάκτου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 15



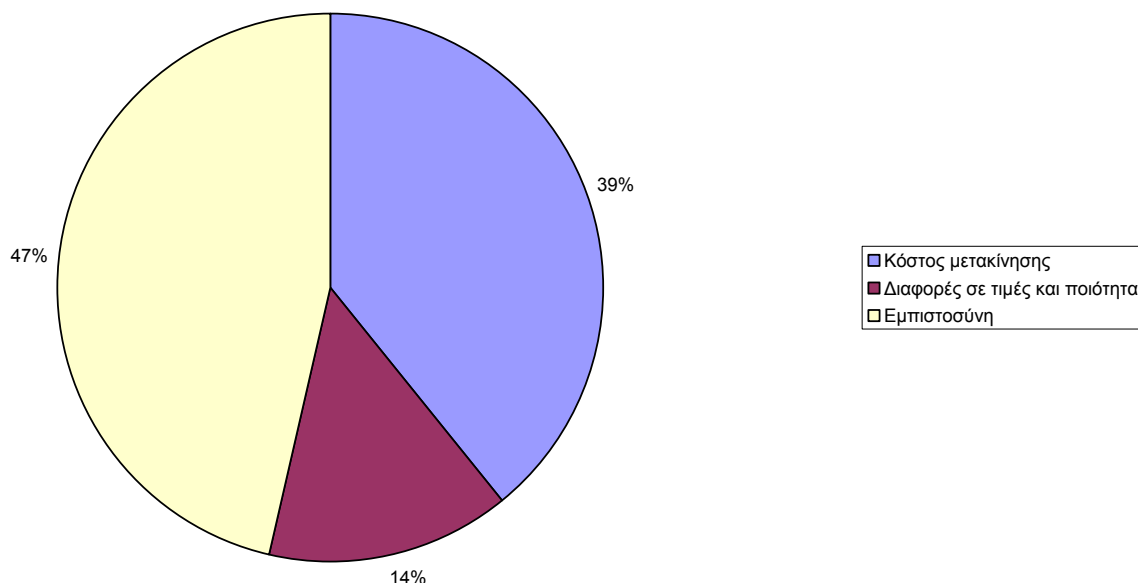
Από τις απαντήσεις που εκτιμούν διαρροή ντόπιων πελατών προς την τοπική αγορά της Πάτρας, το μεγαλύτερο ποσοστό προέρχεται από την κατηγορία των ρούχων- υποδημάτων-καλλυντικών (33%) και ακολουθεί η κατηγορία εστιατόρια-καφετέριες (26%).



Επιπρόσθετα, από αυτούς που θεωρούν ότι δεν θα μειωθεί η πελατεία τους προς όφελος της Πάτρας, 47% αποδίδει την τοποθέτηση του αυτή δίνοντας

μεγαλύτερη βαρύτητα στην εμπιστοσύνη και την ιδιαίτερη σχέση που έχει αναπτυχθεί μεταξύ των πελατών τους και των καταστημάτων. Παράλληλα, το 39% θεωρεί ως πιο σημαντικό παράγοντα το κόστος μετακίνησης και τον χρόνο για να φθάσει κανείς στην Πάτρα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 16



7.2 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση του Μεσολογγίου

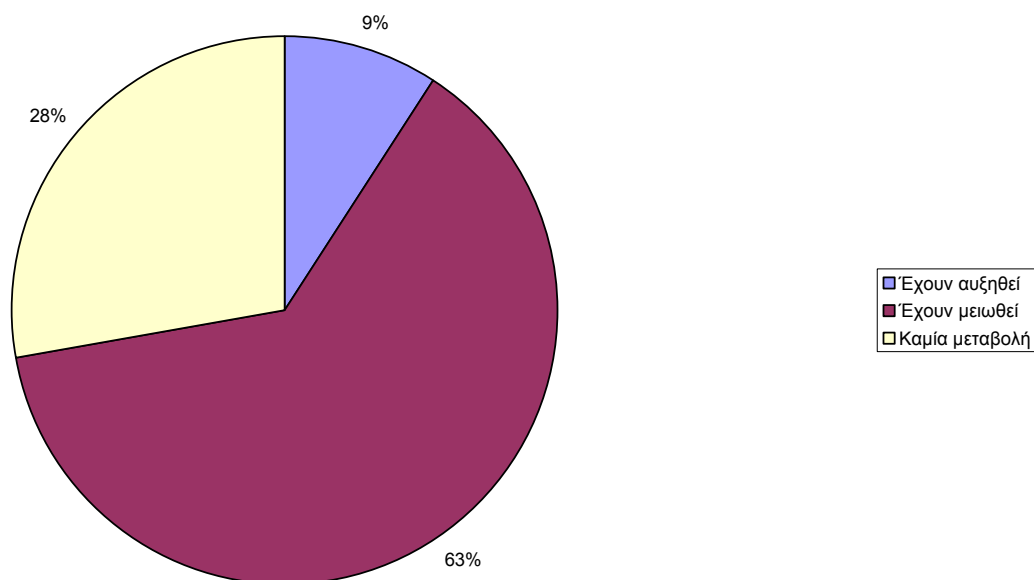
Η αγορά των εμπορικών κατ/των στο Μεσολόγγι (καταναλωτικά είδη, ψυχαγωγία , μαζική εστίαση κτλ.) εμφανίζεται βασικά προσανατολισμένη στο μεγάλο αριθμό φοιτητών του ΤΕΙ που φιλοξενεί η πόλη από πολλών ετών. Άλλωστε, το σημερινό επίπεδο ανάπτυξης της αγοράς αυτής , -όπως και αυτό της μίσθωσης διαμερισμάτων σε φοιτητές- αποτελεί αποτέλεσμα σταδιακής προσαρμογής σε αυτό το μοντέλο οικονομικής θεώρησης, με αδυναμία βραχυχρόνιας προσαρμογής σε οποιαδήποτε απότομη ή μη προβλέψιμη μεταβολή στις συνθήκες λειτουργίας του οικονομικού περιβάλλοντος στην περιοχή. Έτσι , τα προβλήματα από τη μείωση των φοιτητών των ΤΕΙ στο ακαδημαϊκό έτος 2006 – 2007 προκάλεσαν, όπως και σε πολλές άλλες επαρχιακές πόλεις, έντονες αντιδράσεις των επιχειρηματιών και ιδιοκτητών διαμερισμάτων, με άσκηση πιέσεων σε τοπικό και κεντρικό επίπεδο (Αθήνα)

για τη λήψη μέτρων. Η δυσαρέσκεια που προκάλεσαν οι εξελίξεις αυτές, είναι πιθανό να αποτυπώνεται σε κάποιο βαθμό στις απαντήσεις των ερωτηματολογίων και να συγχέονται, στην αντίληψη των ερωτηθέντων, τα αρνητικά αποτελέσματα αυτών των γεγονότων με τις πραγματικές επιδράσεις της Γέφυρας.

Σχετικά με την έρευνα πεδίου που διεξήχθη στο Μεσολόγγι με το ίδιο ερωτηματολόγιο όπως και στην περίπτωση της Ναυπάκτου υπήρξαν τα εξής αποτελέσματα.

Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στο Μεσολόγγι έχουν μεταβληθεί κατά το τελευταίο έτος η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων, όπως και στη Ναύπακτο, απάντησε σε ποσοστό 63% ότι έχουν μειωθεί. Οι ερωτηθέντες, που θεωρούν ότι οι πωλήσεις και η εμπορική κίνηση έχουν αυξηθεί, αντιπροσωπεύουν το 9% των απαντήσεων, ενώ αυτοί που πιστεύουν ότι δεν έχει επέλθει καμία μεταβολή αντιστοιχούν στο 28% του δείγματος.

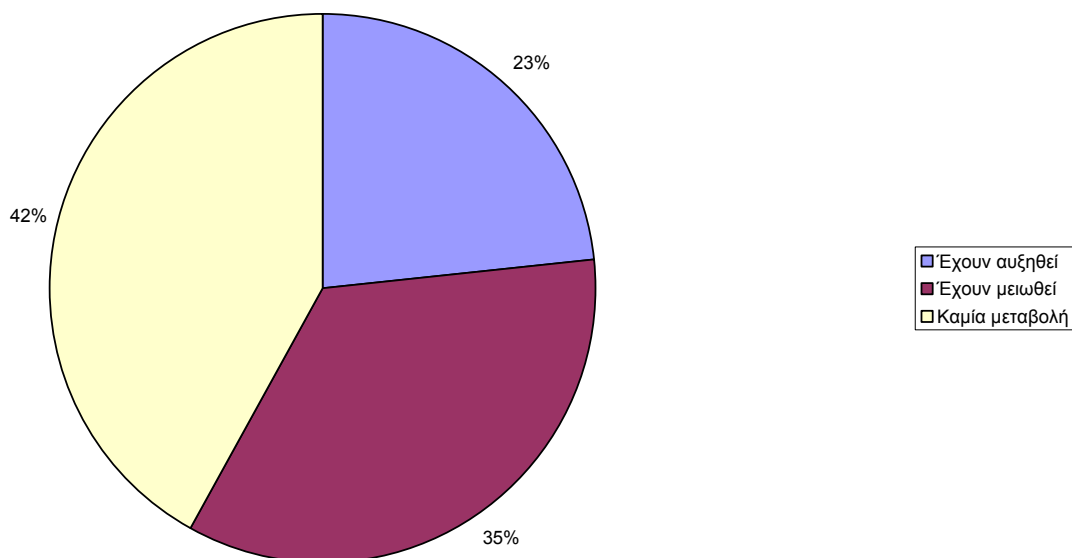
ΕΡΩΤΗΣΗ 1



Στην ερώτηση εάν έχουν μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση οι πωλήσεις των καταστημάτων των ερωτώμενων κατά το τελευταίο έτος, το 42% αυτών

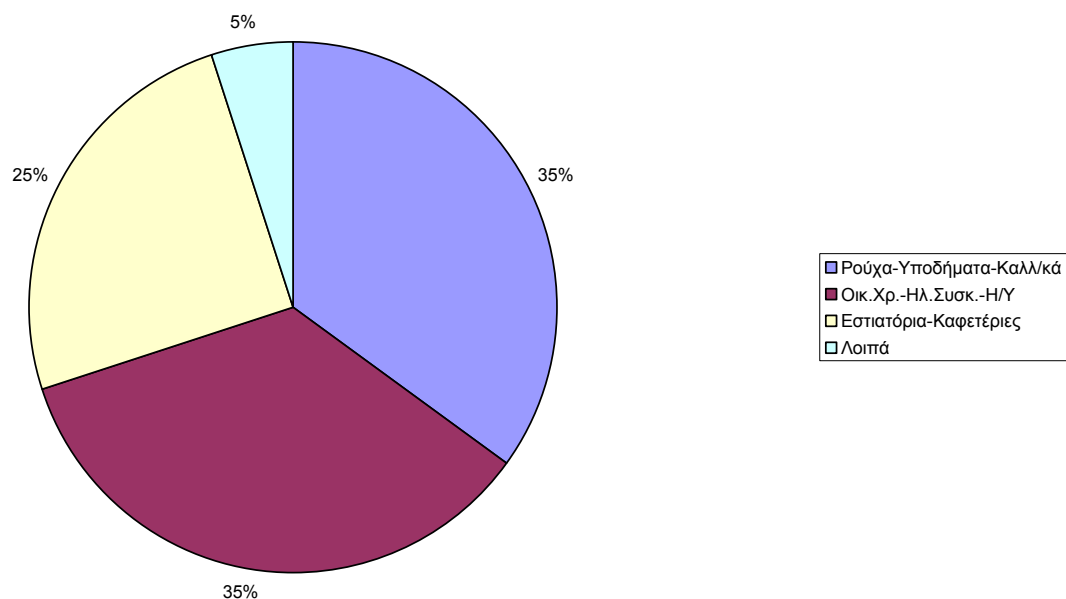
σημειώνει ότι δεν σημειώθηκε καμία μεταβολή. Μείωση των πωλήσεων δηλώνει το 35% των τοπικών επιχειρηματιών και αύξηση το 23%, όπως απεικονίζει και το ακόλουθο γράφημα. Τα αποτελέσματα αυτά της μεταβολής των πωλήσεων των επιχειρηματιών του δείγματος του Μεσολογγίου συγκλίνουν άμεσα με τα αντίστοιχα αποτελέσματα της Ναυπάκτου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2



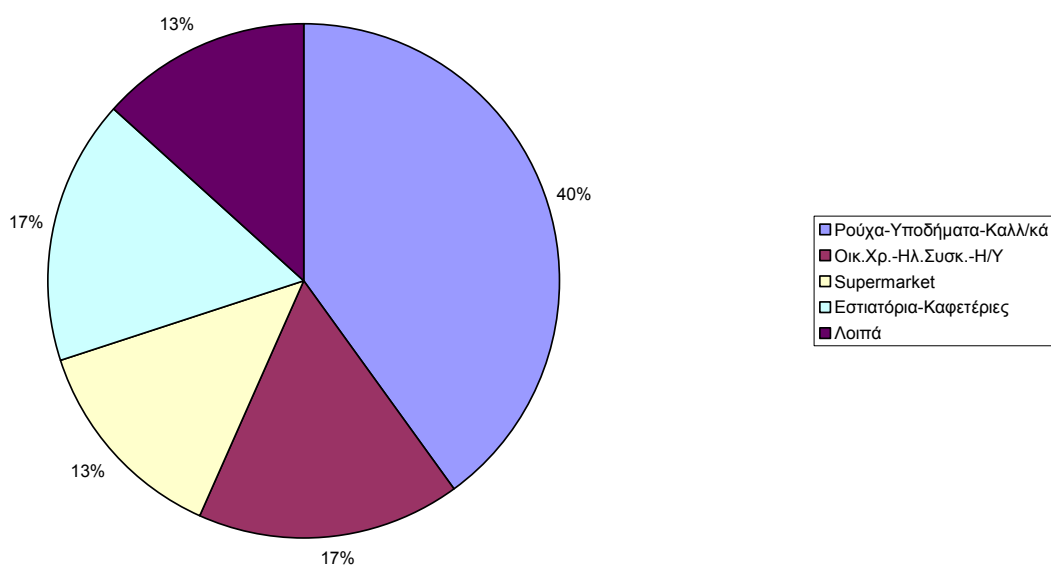
Από τις απαντήσεις που δηλώνουν αύξηση των πωλήσεων κατά το τελευταίο έτος τα μεγαλύτερα ποσοστά αφορούν τις κατηγορίες καταστημάτων ρούχα-υποδήματα-καλλυντικά και οικιακής χρήσης-ηλεκτρικές συσκευές-Η/Υ με 35% η καθεμία. Ακολουθεί στην τρίτη θέση η κατηγορία εστιατόρια-καφετέριες (25%), ενώ στη Ναύπακτο, όπως είδαμε προηγουμένως, η ίδια κατηγορία καταλαμβάνει την πρώτη θέση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2 ΑΥΞΗΣΗ



Η πρώτη σε ποσοστό (40%) κατηγορία καταστημάτων που δηλώνει μείωση πωλήσεων στο Μεσολόγγι, όπως και στη Ναύπακτο είναι τα ρούχα-υποδήματα-καλλυντικά.

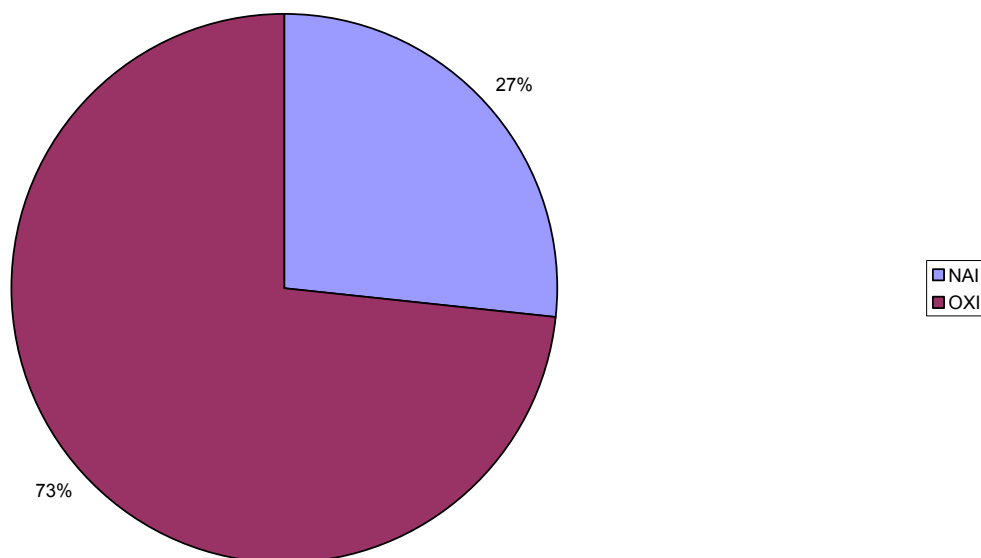
ΕΡΩΤΗΣΗ 2 ΜΕΙΩΣΗ



Στην ερώτηση εάν πιστεύουν πως η λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε είτε θετικά είτε αρνητικά τις εμπορικές εξελίξεις στο Μεσολόγγι, κατά το τελευταίο

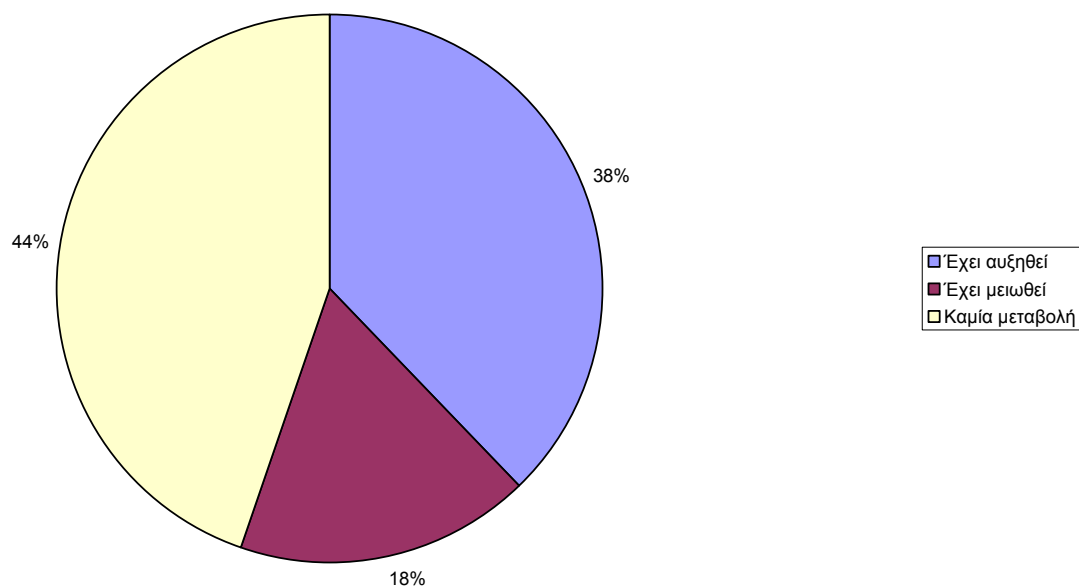
έτος, η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό της τάξεως του 73% έδωσε αρνητική απάντηση. Επομένως, η πλειοψηφία συνεχίζει να θεωρεί ότι η εμπορική κίνηση στην περιοχή δεν σχετίζεται με την Γέφυρα, με χαμηλότερο όμως ποσοστό από αυτό που είχε καταγραφεί στην προηγούμενη έρευνα το 2005, όπου εκεί οι αρνητικές απαντήσεις είχαν ανέλθει στα επίπεδα του 88%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8



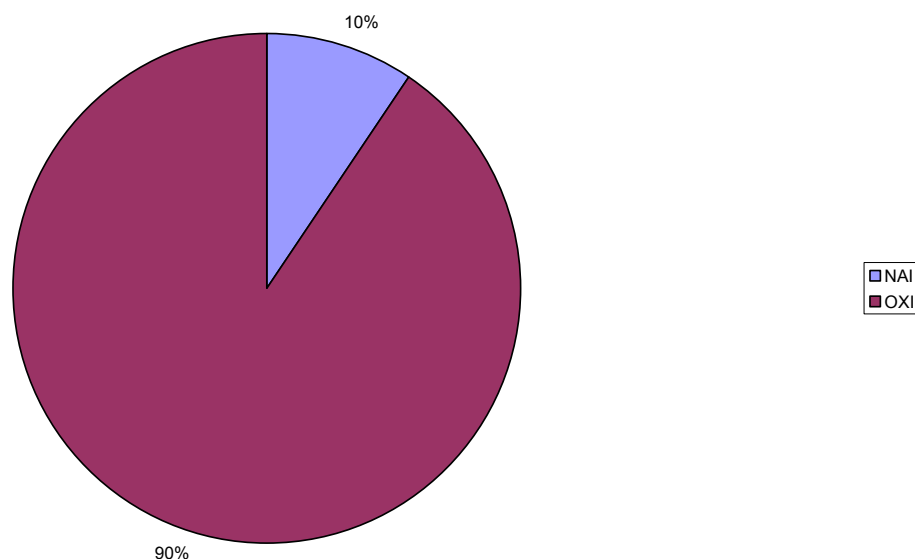
Στην ερώτηση εάν έχει μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση (αύξηση-μείωση) ο αριθμός των πελατών τους κατά το τελευταίο έτος (2007) ανεξάρτητα από τη μεταβολή των πωλήσεων, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 44% απάντησε ότι ο αριθμός των πελατών τους δεν έχει μεταβληθεί, 38% ότι έχει αυξηθεί και 18% ότι έχει παρουσιάσει μείωση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10



Αναφορικά με το εάν ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα έχει αυξηθεί η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε με 90% αρνητικά.

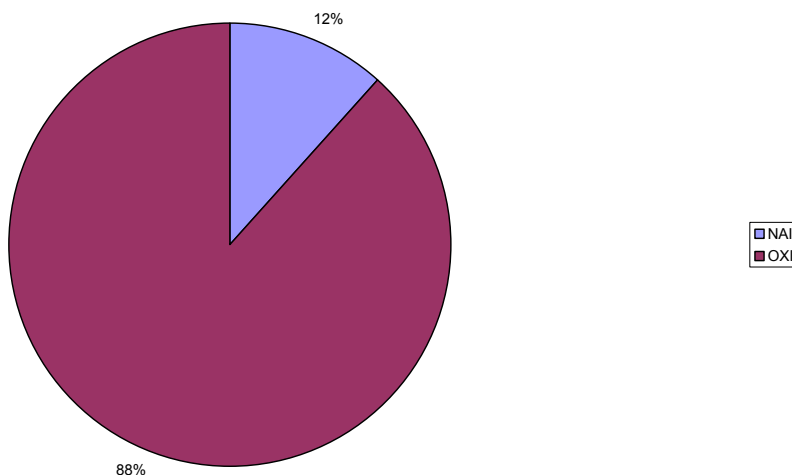
ΕΡΩΤΗΣΗ 11



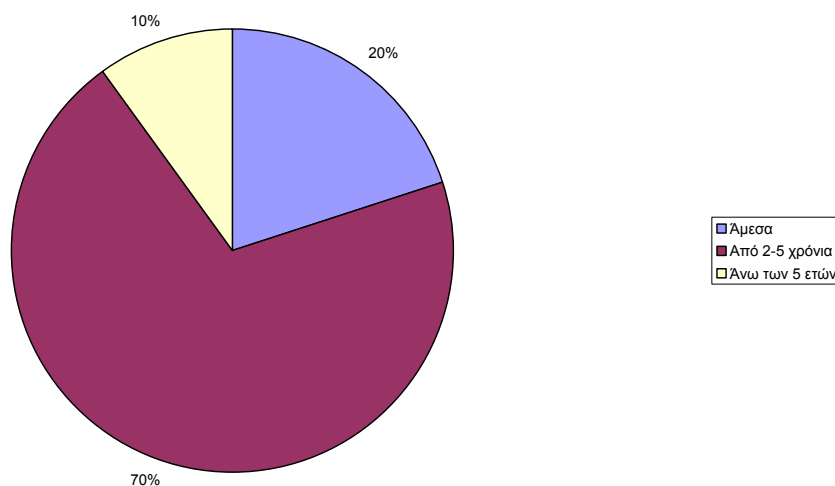
Επιπλέον, το δείγμα του Μεσολογγίου το χαρακτηρίζει μεγάλη απαισιοδοξία διότι το 88% πιστεύει πως ούτε στο μέλλον πρόκειται να αυξηθεί ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα. Από την πλευρά των αισιόδοξων η μεγάλη

πλειοψηφία με ποσοστό της τάξεως του 70% πιστεύει ότι η αύξηση των πελατών από την Πάτρα θα πραγματοποιηθεί εντός των επόμενων 2-5 ετών.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12

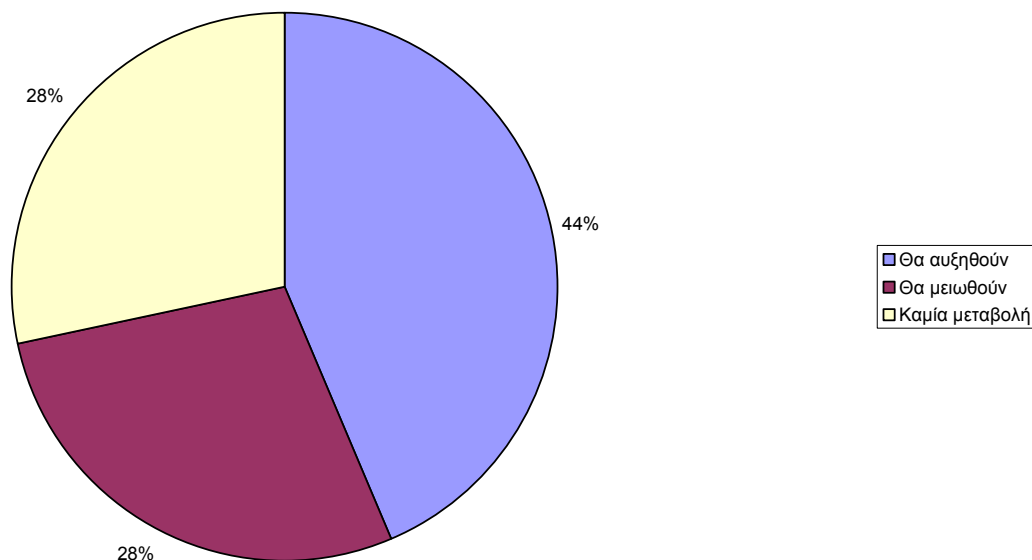


ΕΡΩΤΗΣΗ 13



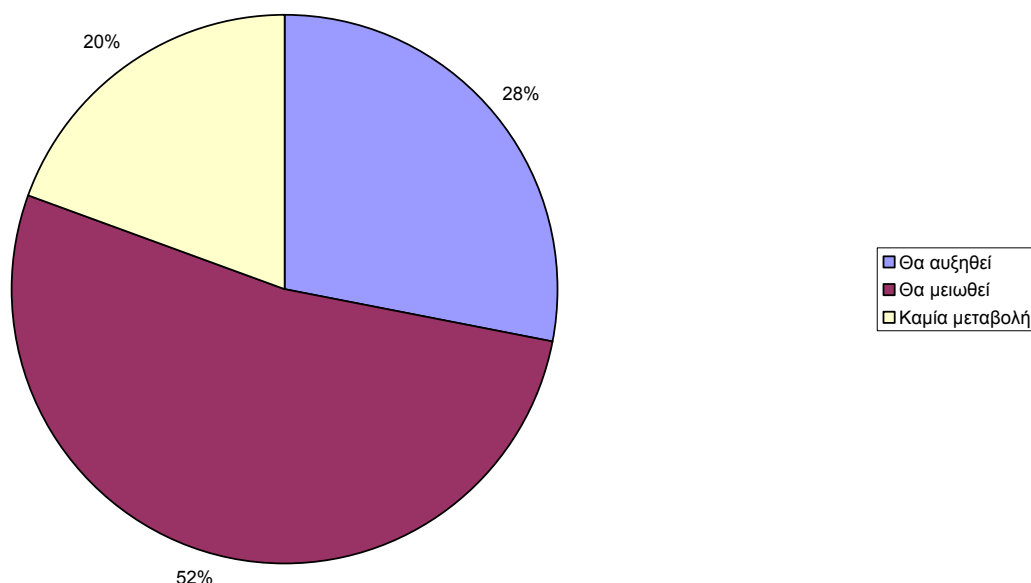
Οι μελλοντικές προσδοκίες των ερωτηθέντων του δείγματος ως προς την μεταβολή των πωλήσεων τους παραμένουν, όπως είχε καταγραφεί και το 2005, αρκετά αισιόδοξες αφού η πλειοψηφία των ερωτηθέντων (44%) θεωρεί ότι οι πωλήσεις στο κατάστημα τους θα αυξηθούν τον επόμενο χρόνο, και μόλις το 28% θεωρεί ότι θα μειωθούν.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9



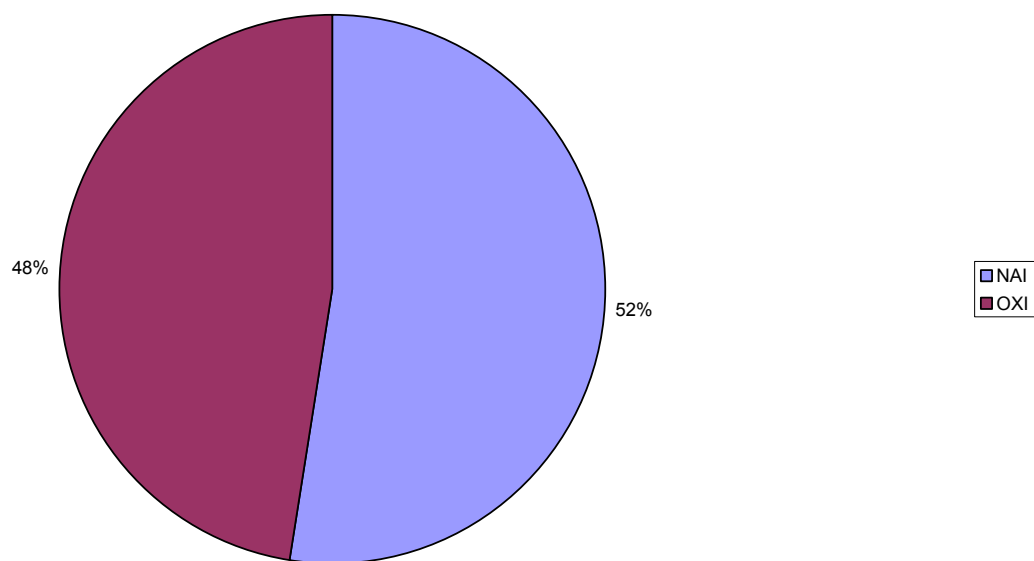
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι στο μέλλον θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στο Μεσολόγγι, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 52% θεωρεί ότι θα μειωθεί, ενώ το 28% πιστεύει ότι θα αυξηθεί και το 20% ότι θα μείνει αμετάβλητη. Το αποτέλεσμα αυτό έρχεται σε αντίθεση με το αντίστοιχο της έρευνας του 2005, αφού τότε οι προσδοκίες για αύξηση της εμπορικής κίνησης γενικά στην περιοχή υπερερεύσαν με ποσοστό 59%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 18

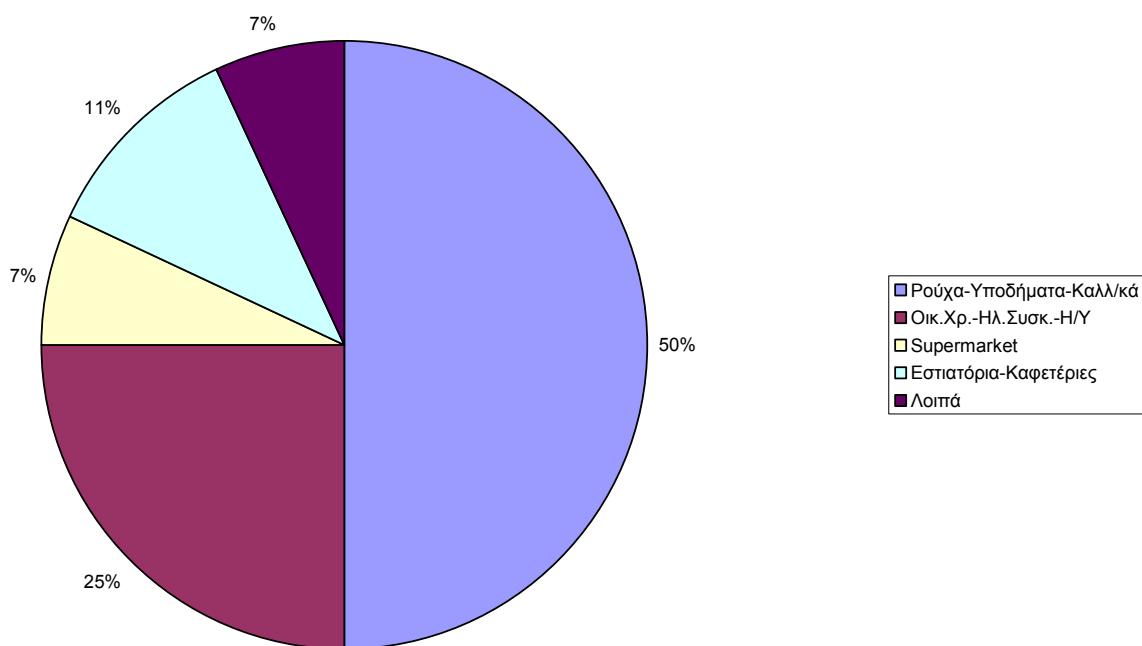


Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας ζητήθηκε από τους καταστηματάρχες του δείγματος να απαντήσουν αν θεωρούν ότι οι ντόπιοι πελάτες θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν το αντίστοιχο προϊόν /υπηρεσία από την Πάτρα. Οριακή είναι η πλειοψηφία, με ποσοστό της τάξεως του 52%, που πιστεύει πως θα υπάρξει διαρροή ντόπιων πελατών προς την τοπική αγορά της Πάτρας. Η εκτίμηση αυτή διατηρείται διαχρονικά αφού σχεδόν το ίδιο αποτέλεσμα είχε παρουσιάσει και η προηγούμενη έρευνα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 15



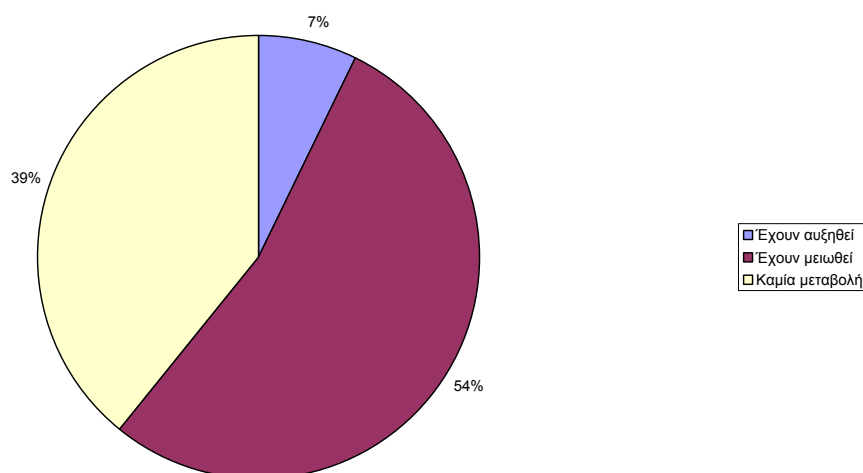
Από τις απαντήσεις που εκτιμούν διαρροή ντόπιων πελατών προς την τοπική αγορά της Πάτρας, το μεγαλύτερο ποσοστό προέρχεται από την κατηγορία των ρούχων- υποδημάτων-καλλυντικών (50%) και ακολουθεί η κατηγορία οικιακής χρήσεως-ηλεκτρικές συσκευές-Η/Υ (25%).



7.3 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση του Αιτωλικού.

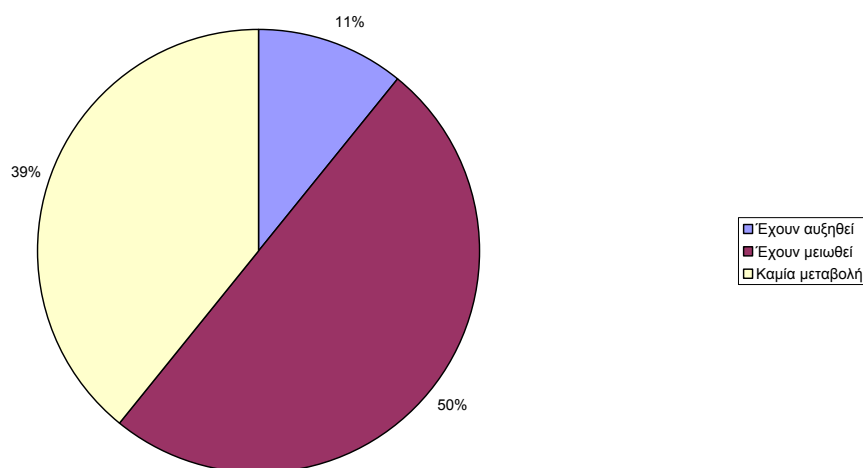
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στο Αιτωλικό έχουν μεταβληθεί κατά το τελευταίο έτος η πλειοψηφία των ερωτηθέντων, όπως και στη Ναύπακτο και στο Μεσολόγγι, απάντησε σε ποσοστό 54% ότι έχουν μειωθεί. Οι ερωτηθέντες, που θεωρούν ότι οι πωλήσεις και η εμπορική κίνηση έχουν αυξηθεί, αντιπροσωπεύουν μόλις το 7% των απαντήσεων, ενώ αυτοί που πιστεύουν ότι δεν έχει επέλθει καμία μεταβολή αντιστοιχούν στο 39% του δείγματος.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1



Στην ερώτηση εάν έχουν μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση οι πωλήσεις των καταστημάτων των ερωτηθέντων κατά το τελευταίο έτος, το 50% αυτών δηλώνει μείωση των πωλήσεων. Καμία μεταβολή των πωλήσεων δηλώνει το 39% των τοπικών επιχειρηματιών και αύξηση μόλις το 11%, όπως απεικονίζει και το ακόλουθο γράφημα.

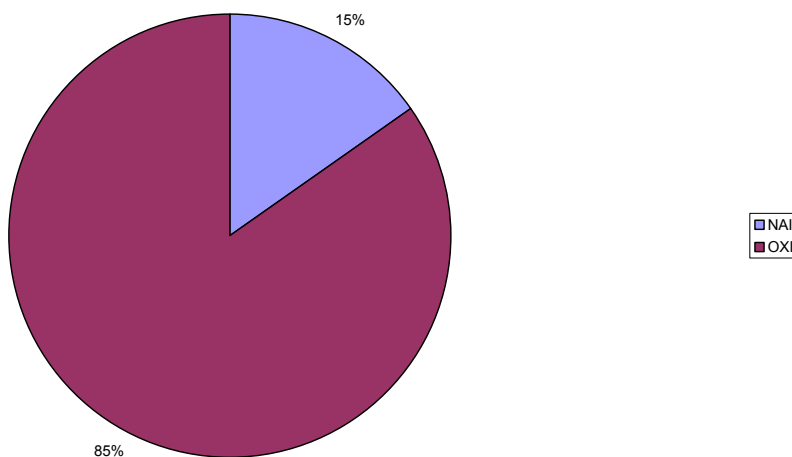
ΕΡΩΤΗΣΗ 2



Στην ερώτηση εάν πιστεύουν πως η λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε είτε θετικά είτε αρνητικά τις εμπορικές εξελίξεις στο Αιτωλικό, κατά το τελευταίο έτος, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 85% απάντησε αρνητικά. Επομένως, η πλειοψηφία θεωρεί ότι η εμπορική κίνηση στην περιοχή

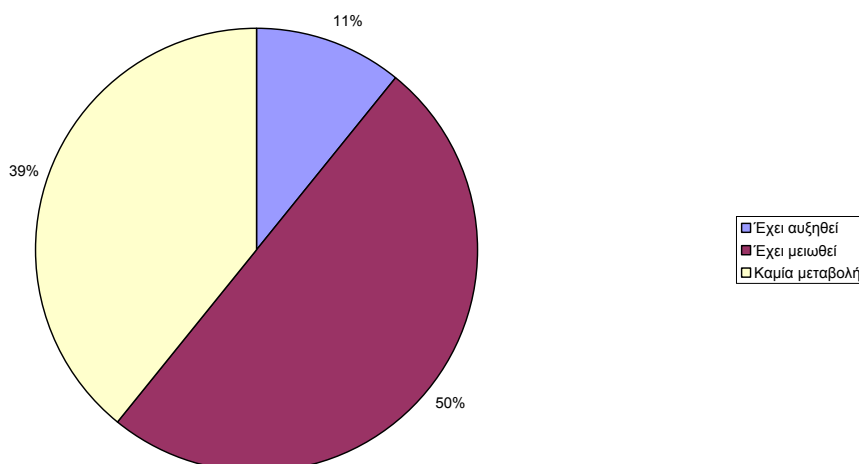
δεν σχετίζεται με την Γέφυρα, γεγονός που αποτυπώνει μία σύγκλιση των απόψεων μεταξύ Αιτωλικού και Μεσολογγίου, σε αντίθεση με το αντίστοιχο αποτέλεσμα της Ναυπάκτου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8



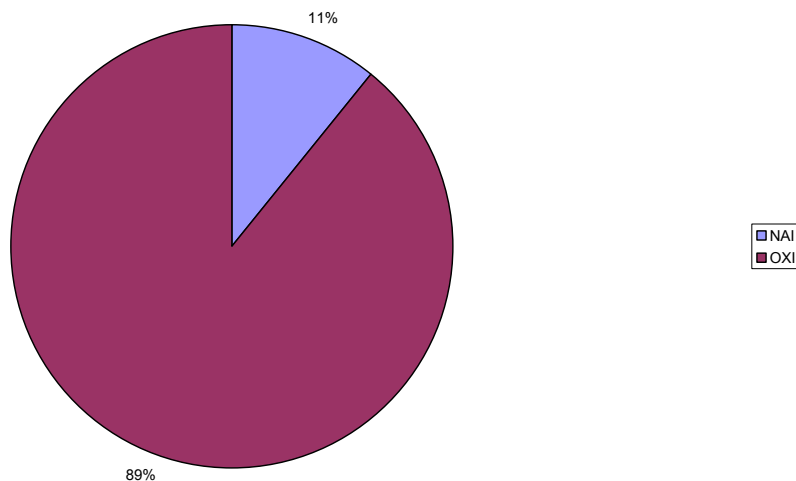
Στην ερώτηση εάν έχει μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση (αύξηση-μείωση) ο αριθμός των πελατών τους κατά το τελευταίο έτος (2007) ανεξάρτητα από τη μεταβολή των πωλήσεων, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό της τάξεως του 50% απάντησε ότι ο αριθμός των πελατών τους έχει μειωθεί, 39% ότι δεν έχει μεταβληθεί και μόλις 11% ότι έχει παρουσιάσει αύξηση, όπως δείχνει το παρακάτω γράφημα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10



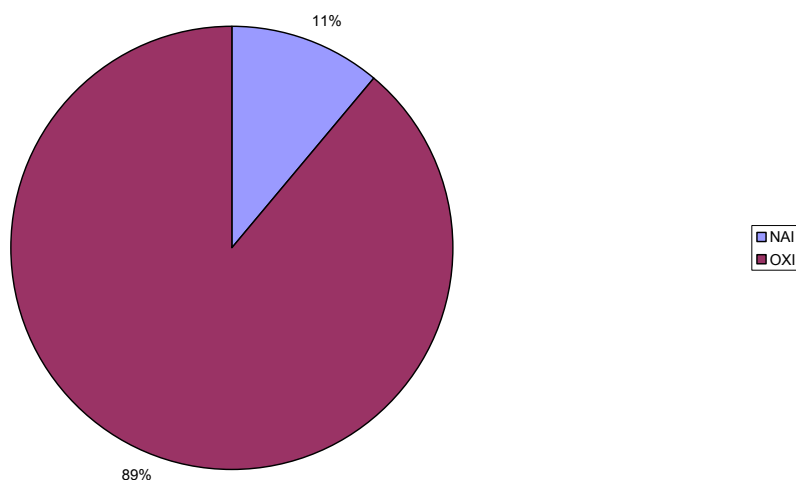
Αναφορικά με το εάν ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα έχει αυξηθεί η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε με 89% αρνητικά, αποτυπώνοντας έτσι μία συμφωνία απαντήσεων για τη συγκεκριμένη ερώτηση με τη Ναύπακτο και σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό με το Μεσολόγγι, όπου τα αντίστοιχα ποσοστά σχεδόν ταυτίζονται.

ΕΡΩΤΗΣΗ 11



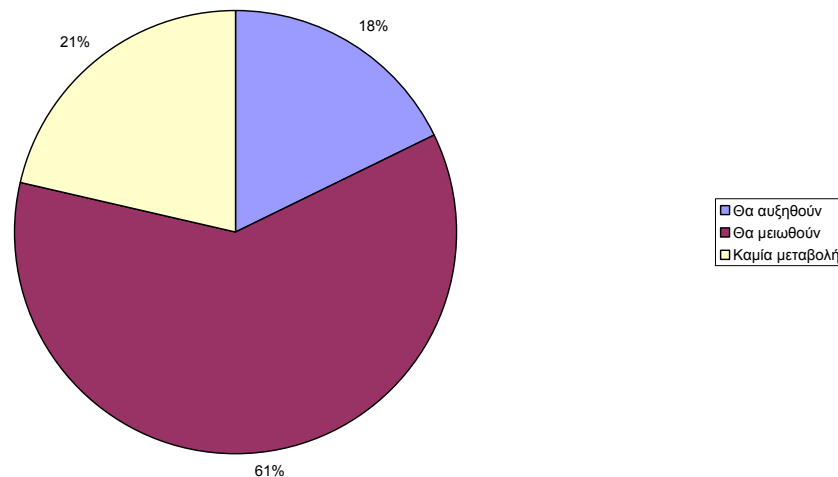
Επιπρόσθετα, το δείγμα του Αιτωλικού, όπως και του Μεσολογγίου, χαρακτηρίζεται από έντονη απαισιοδοξία διότι το 88% πιστεύει πως ούτε στο μέλλον πρόκειται να αυξηθεί ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12



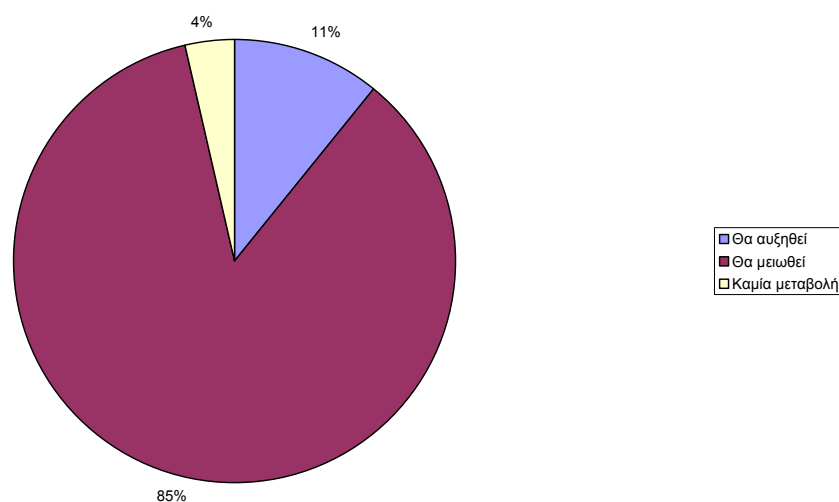
Οι μελλοντικές προσδοκίες των ερωτηθέντων του δείγματος του Αιτωλικού όσον αφορά την μεταβολή των πωλήσεων τους, σε αντίθεση με τις αντίστοιχες προσδοκίες στη Ναύπακτο και στο Μεσολόγγι, είναι αρκετά απαισιόδοξες αφού η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 61% θεωρεί ότι οι πωλήσεις στο κατάστημα τους θα μειωθούν τον επόμενο χρόνο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9



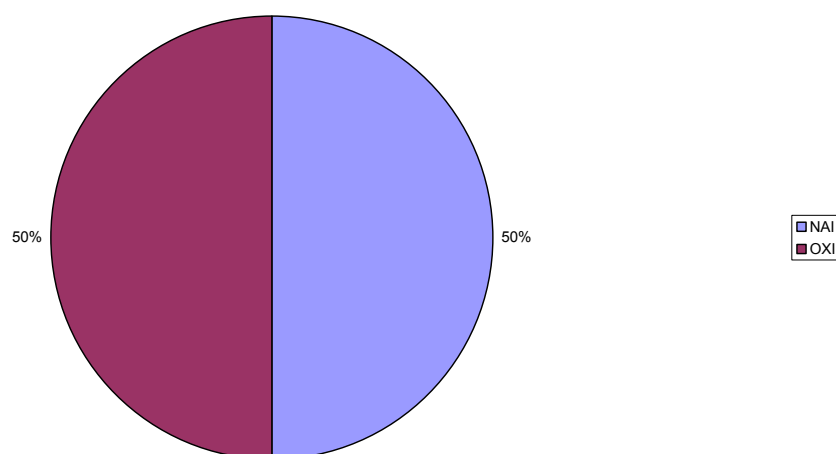
Επιπλέον, στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι στο μέλλον θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στο Αιτωλικό, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 85% θεωρεί ότι θα μειωθεί. Το αποτέλεσμα αυτό είναι σύμφωνο με το αντίστοιχο του Μεσολογγίου, αλλά σαφώς πιο ενισχυμένο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 18

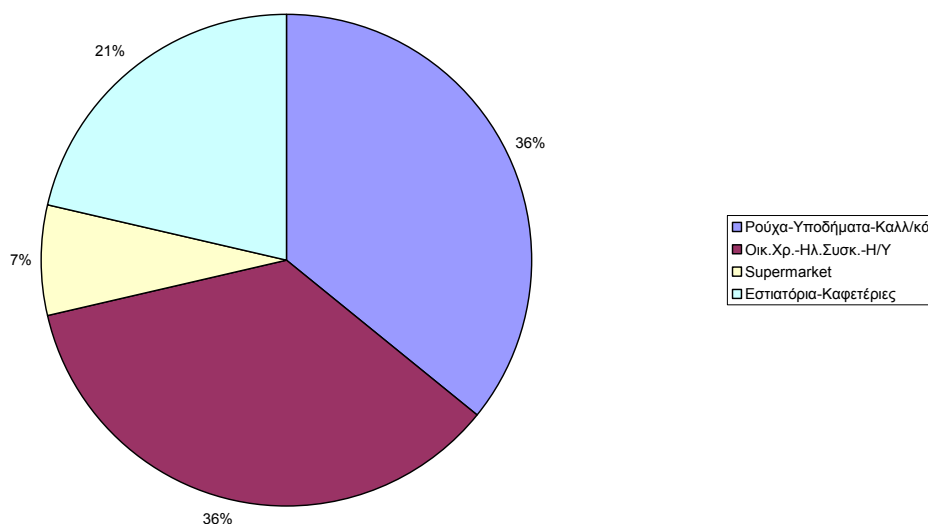


Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας ζητήθηκε από τους καταστηματάρχες του δείγματος να απαντήσουν αν θεωρούν ότι οι ντόπιοι πελάτες θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν το αντίστοιχο προϊόν /υπηρεσία από την Πάτρα. Οι απόψεις στο Αιτωλικό διχάζονται για το εάν θα υπάρξει διαρροή ντόπιων πελατών προς την τοπική αγορά της Πάτρας, όπως αποτυπώνεται και στο παρακάτω κυκλικό διάγραμμα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 15



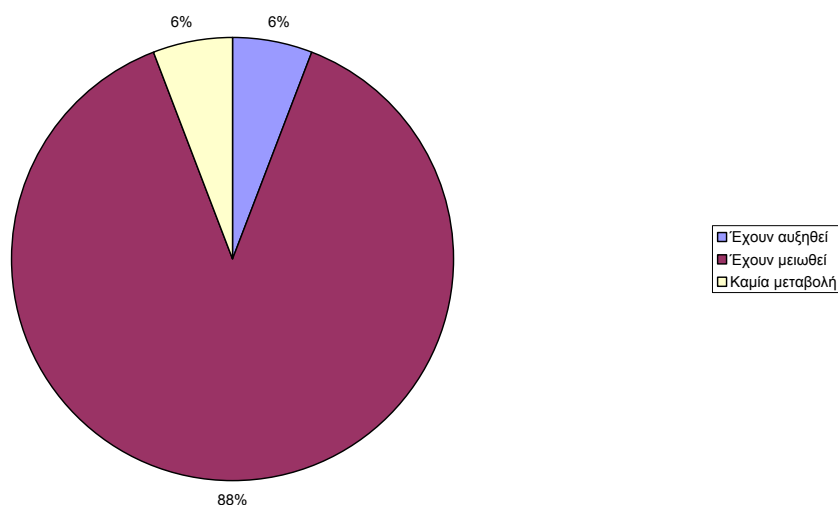
Από τις απαντήσεις που εκτιμούν διαρροή ντόπιων πελατών προς την τοπική αγορά της Πάτρας, τα μεγαλύτερα ποσοστά προέρχονται από τις κατηγορίες ρούχων- υποδημάτων-καλλυντικών και οικιακής χρήσεως-ηλεκτρικές συσκευές- Η/Υ με ισοδύναμα ποσοστά της τάξεως του 36% για την κάθε κατηγορία.



7.4 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση του Αντιρρίου.

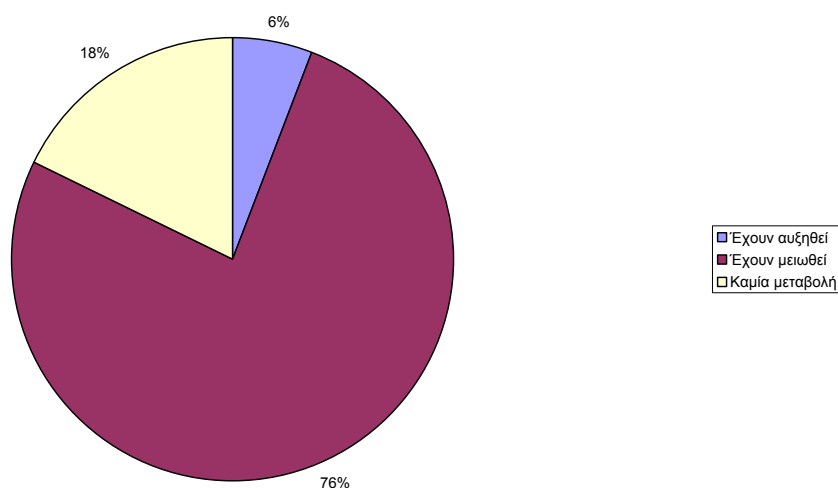
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στο Αντίρριο έχουν μεταβληθεί κατά το τελευταίο έτος η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 88% θεωρεί ότι έχουν μειωθεί. Το αποτέλεσμα αυτό είναι σαφώς πιο ενισχυμένο από τα αντίστοιχα στη Ναύπακτο, το Μεσολόγγι και το Αιτωλικό.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1



Στην ερώτηση εάν έχουν μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση οι πωλήσεις των καταστημάτων των ερωτηθέντων κατά το τελευταίο έτος, το 76% αυτών δηλώνει μείωση των πωλήσεων. Καμία μεταβολή των πωλήσεων δηλώνει το 18% των τοπικών επιχειρηματιών και αύξηση μόλις το 6%, όπως απεικονίζει και το ακόλουθο κυκλικό διάγραμμα.

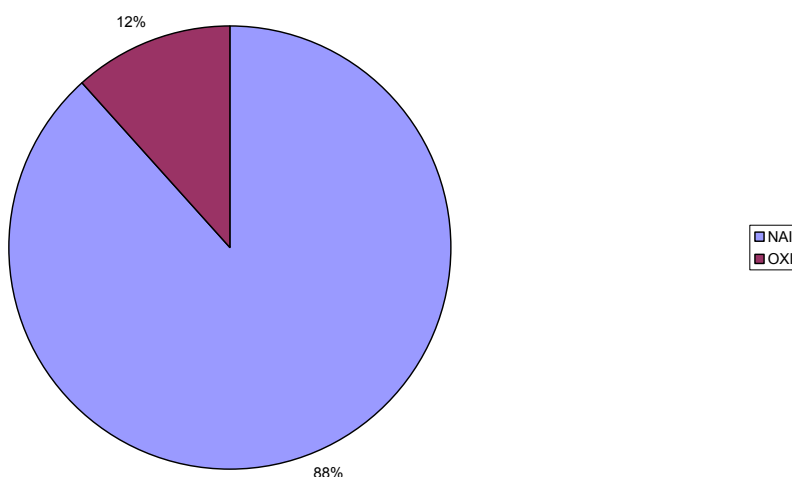
ΕΡΩΤΗΣΗ 2



Στην ερώτηση εάν πιστεύουν πως η λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε είτε θετικά είτε αρνητικά τις εμπορικές εξελίξεις στο Αντίρριο, κατά το τελευταίο έτος,

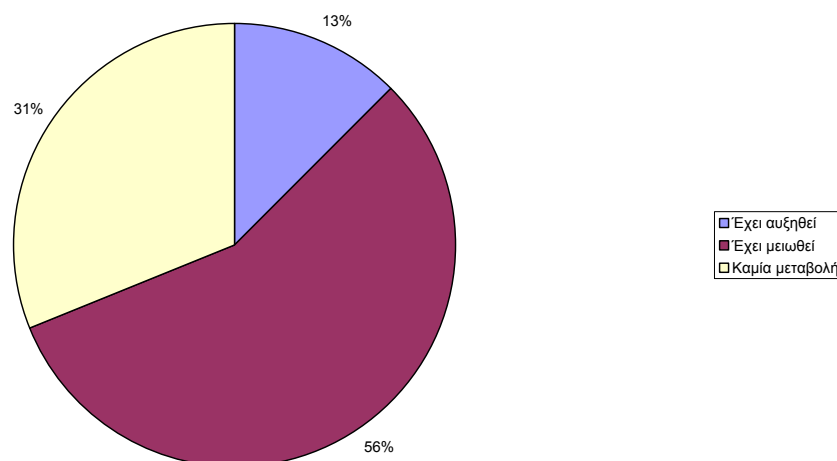
η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 88% απάντησε θετικά. Επομένως, η πλειοψηφία θεωρεί ότι η εμπορική κίνηση στην περιοχή σχετίζεται με την Γέφυρα, αποτέλεσμα που συμφωνεί με το αντίστοιχο στη Ναύπακτο, αλλά με ποσοστό σαφώς πιο ενισχυμένο στο Αντίρριο και ταυτόχρονα έρχεται σε αντίθεση με τα αντίστοιχα αποτελέσματα στο Μεσολόγγι και το Αιτωλικό.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8



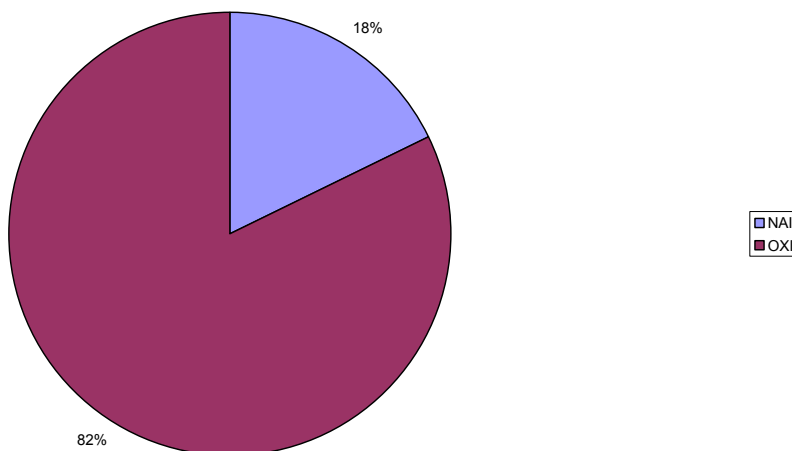
Στην ερώτηση εάν έχει μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση (αύξηση-μείωση) ο αριθμός των πελατών τους κατά το τελευταίο έτος (2007) ανεξάρτητα από τη μεταβολή των πωλήσεων, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό της τάξεως του 56% απάντησε ότι ο αριθμός των πελατών τους έχει μειωθεί, 31% ότι δεν έχει μεταβληθεί και μόλις 13% ότι έχει παρουσιάσει αύξηση. Τα ποσοστά αυτά του Αντιρρίου συγκλίνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό με τα αντίστοιχα του Αιτωλικού.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10



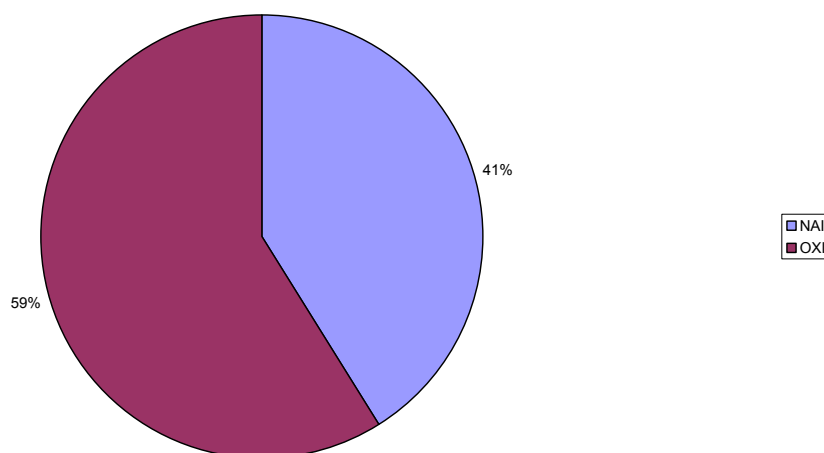
Σχετικά με το εάν ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα έχει αυξηθεί η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε με 82% αρνητικά, αποτυπώνοντας έτσι μία συμφωνία απαντήσεων για τη συγκεκριμένη ερώτηση με τη Ναύπακτο και σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό με το Μεσολόγγι και το Αιτωλικό, όπου τα αντίστοιχα ποσοστά σχεδόν ταυτίζονται.

ΕΡΩΤΗΣΗ 11



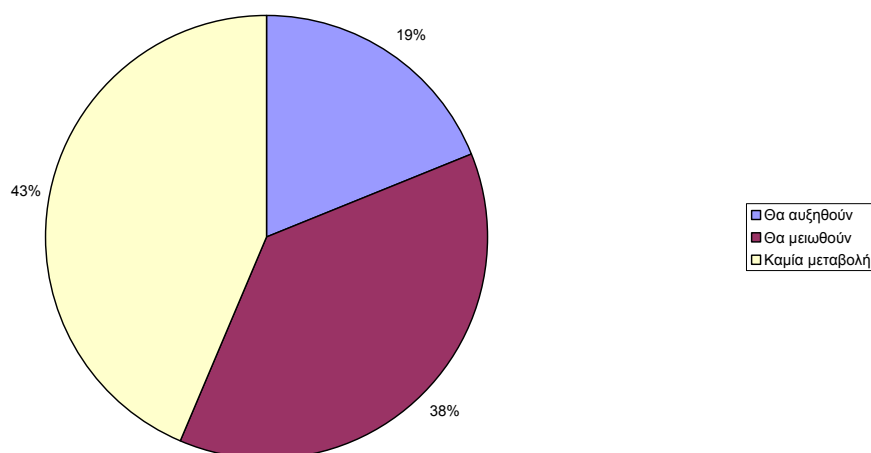
Επιπρόσθετα, το δείγμα του Αντιρρίου με ποσοστό 59% πιστεύει πως ούτε στο μέλλον πρόκειται να αυξηθεί ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα. Οι προσδοκίες αυτές είναι απαισιόδοξες αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό σε σχέση με την απαισιοδοξία που επικρατεί στο Μεσολόγγι και το Αιτωλικό για το συγκεκριμένο ερώτημα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12



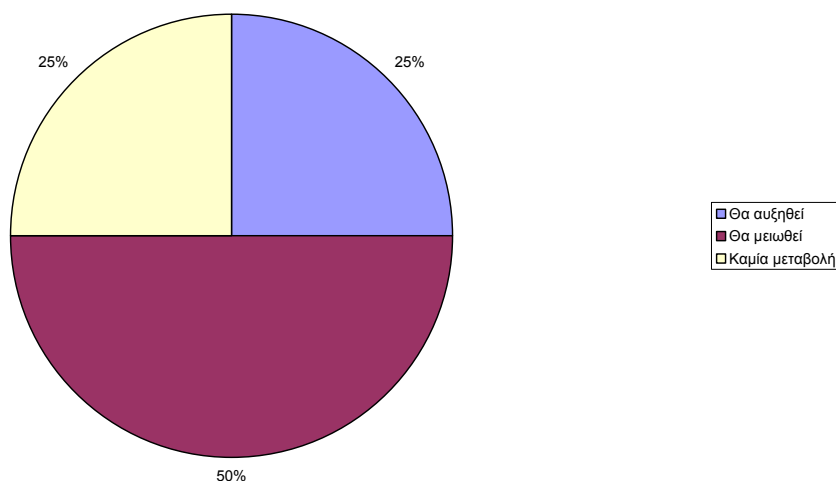
Οι μελλοντικές προσδοκίες των ερωτηθέντων του δείγματος του Αντιρρίου όσον αφορά την μεταβολή των πωλήσεων τους, σημειώνουν με μεγαλύτερο ποσοστό (43%) μία σχετική ουδετερότητα απαντώντας ότι δεν θα μεταβληθούν οι πωλήσεις στο κατάστημά τους το επόμενο έτος. Ακολουθούν με ποσοστό 38% οι απαισιόδοξες προσδοκίες ότι θα μειωθούν οι πωλήσεις και με 19% οι αισιόδοξες προσδοκίες που αναμένουν αύξηση των πωλήσεων, όπως φαίνεται και από το κυκλικό διάγραμμα που ακολουθεί.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9



Επιπλέον, στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι στο μέλλον θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στο Αντίρριο, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 50% θεωρεί ότι θα μειωθεί. Το αποτέλεσμα αυτό ταυτίζεται σχεδόν με το αντίστοιχο του Μεσολογγίου.

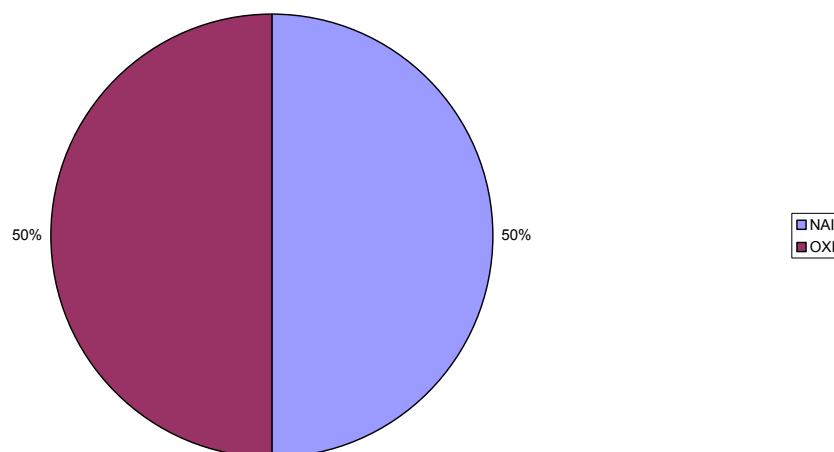
ΕΡΩΤΗΣΗ 18



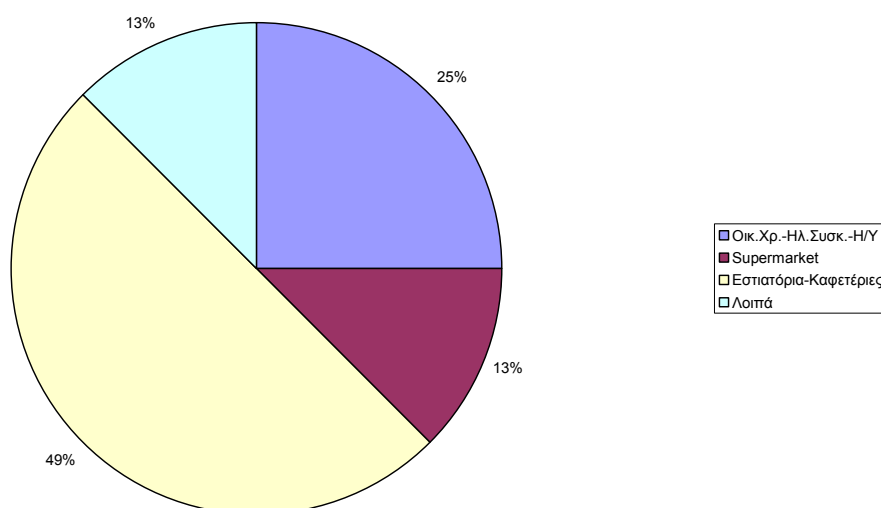
Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας ζητήθηκε από τους καταστηματάρχες του δείγματος να απαντήσουν αν θεωρούν ότι οι ντόπιοι πελάτες θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν το αντίστοιχο προϊόν /υπηρεσία από την Πάτρα. Οι απόψεις στο Αντίρριο διχάζονται για το εάν θα υπάρξει διαρροή ντόπιων

πελατών προς την τοπική αγορά της Πάτρας, όπως αποτυπώνεται και στο παρακάτω κυκλικό διάγραμμα. Το αποτέλεσμα αυτό ταυτίζεται με το αντίστοιχο στο Αιτωλικό.

ΕΡΩΤΗΣΗ 15



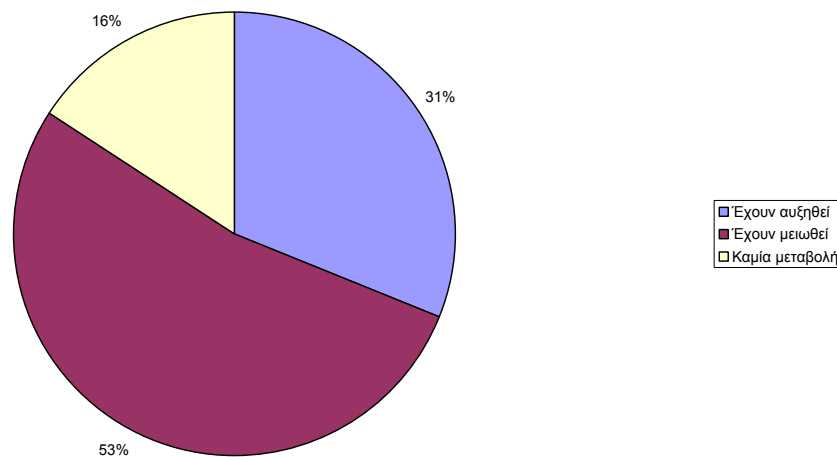
Από τις απαντήσεις που εκτιμούν διαρροή ντόπιων πελατών προς την τοπική αγορά της Πάτρας, το μεγαλύτερο ποσοστό προέρχεται από την κατηγορία εστιατόρια-καφετέριες με ποσοστό της τάξεως του 49%.



7.5 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση της Πάτρας

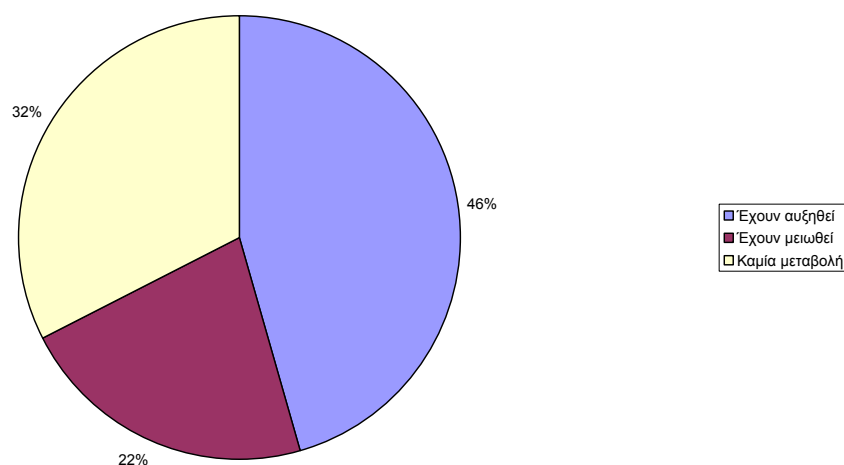
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στην Πάτρα έχουν μεταβληθεί τα τελευταία 3 έτη, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 53% θεωρεί ότι έχουν μειωθεί. Το 31% πιστεύει ότι έχουν αυξηθεί και 16% ότι δεν έχουν παρουσιάσει καμία μεταβολή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1



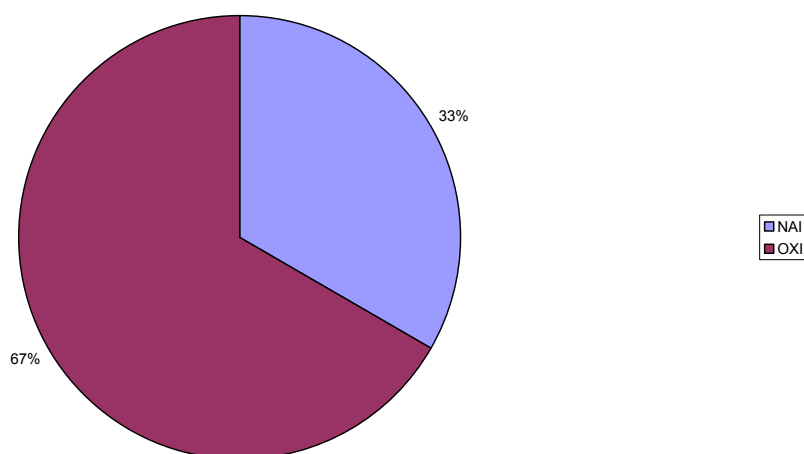
Στην ερώτηση εάν έχουν μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση οι πωλήσεις των καταστημάτων των ερωτηθέντων τα τελευταία 3 έτη, το 46% αυτών δηλώνει αύξηση των πωλήσεων. Καμία μεταβολή των πωλήσεων δηλώνει το 32% των επιχειρηματιών και μείωση το 22%, όπως απεικονίζει και το ακόλουθο κυκλικό διάγραμμα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2



Στην ερώτηση εάν πιστεύουν πως η λειτουργία της Γέφυρας επηρέασε είτε θετικά είτε αρνητικά τις εμπορικές εξελίξεις στην Πάτρα, κατά τα τελευταία 3 έτη, η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό 67% απάντησε αρνητικά. Επομένως, η πλειοψηφία θεωρεί ότι η εμπορική κίνηση στην περιοχή δεν σχετίζεται με την Γέφυρα.

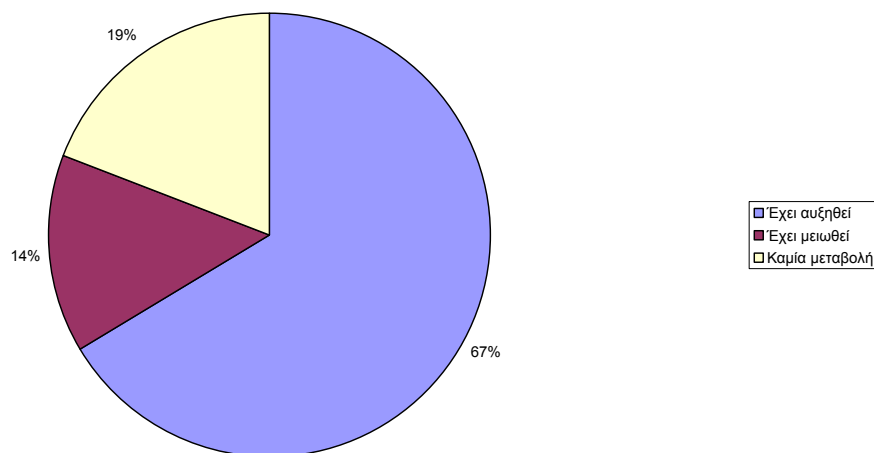
ΕΡΩΤΗΣΗ 8



Στην ερώτηση εάν έχει μεταβληθεί και προς ποια κατεύθυνση (αύξηση-μείωση) ο αριθμός των πελατών τους γενικά ανεξάρτητα από τη μεταβολή των πωλήσεων, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με ποσοστό της τάξεως του 67%

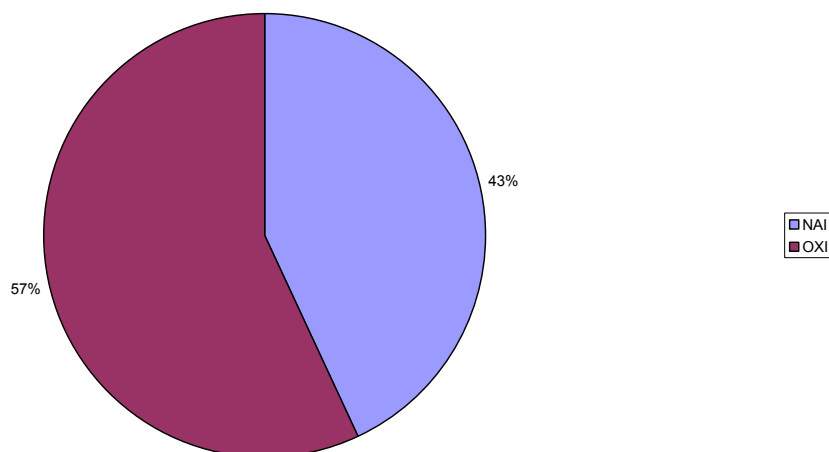
απάντησε ότι ο αριθμός των πελατών τους έχει αυξηθεί, 19% ότι δεν έχει μεταβληθεί και μόλις 14% ότι έχει παρουσιάσει μείωση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10



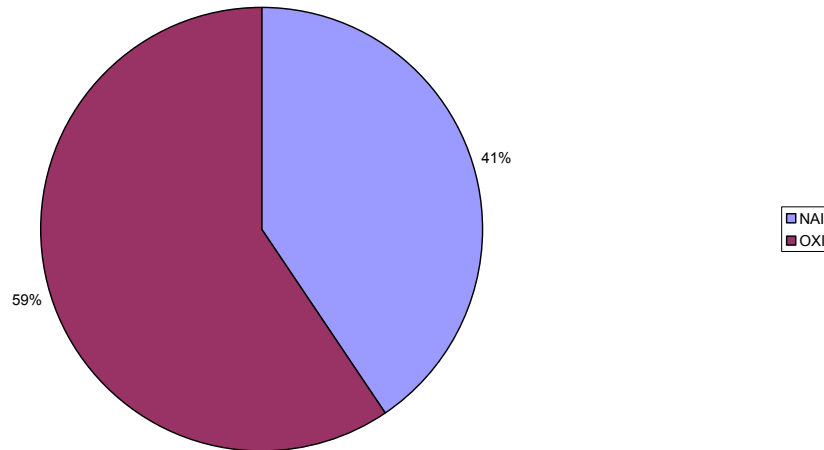
Σχετικά με το εάν ο αριθμός των πελατών τους από την Αιτωλοακαρνανία και ιδιαίτερα τη Ναύπακτο έχει αυξηθεί η πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε με 57% αρνητικά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 11



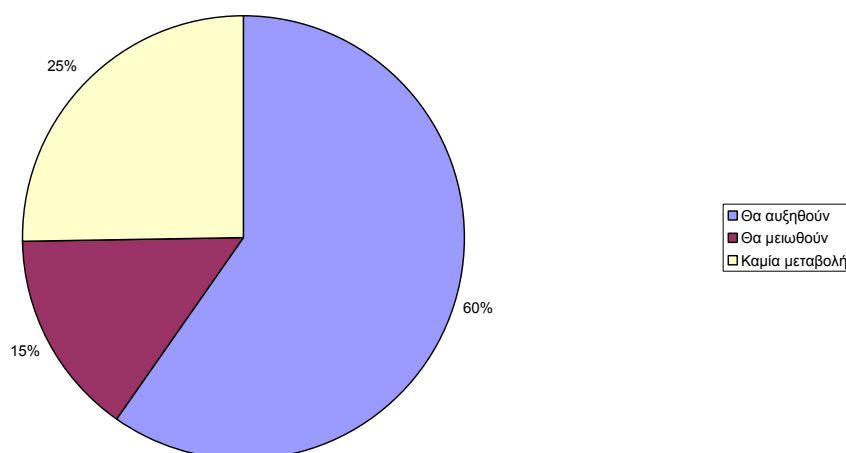
Επιπρόσθετα, το δείγμα της Πάτρας με ποσοστό 59% πιστεύει πως ούτε στο μέλλον πρόκειται να αυξηθεί ο αριθμός των πελατών τους που προέρχονται από την Αιτωλοακαρνανία.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12



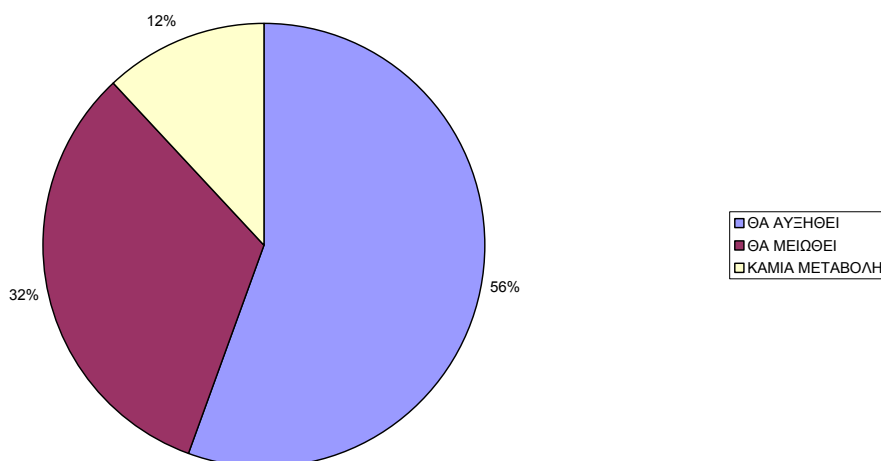
Οι μελλοντικές προσδοκίες των ερωτηθέντων του δείγματος της Πάτρας όσον αφορά την μεταβολή των πωλήσεων τους, καταγράφουν μία σημαντική αισιοδοξία με ποσοστό 60%. Ακολουθούν με ποσοστό 25% οι προσδοκίες ότι δεν θα υπάρξει καμία μεταβολή στις πωλήσεις και με 15% οι απαισιόδοξες προσδοκίες που αναμένουν μείωση των πωλήσεων, όπως φαίνεται και από το κυκλικό διάγραμμα που ακολουθεί.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9



Επιπλέον, στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι στο μέλλον θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στην Πάτρα, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων με 56% θεωρεί ότι θα αυξηθεί, ενώ το 32% πιστεύει ότι θα μειωθεί, και το υπόλοιπο 12% ότι δεν θα μεταβληθεί καθόλου, σύμφωνα με το γράφημα που ακολουθεί.

ΕΡΩΤΗΣΗ 15



Ο πίνακας που ακολουθεί παραθέτει συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα για όλες τις περιοχές που διεξήχθη η έρευνα πεδίου των καταστημάτων δίνοντας έμφαση στις βασικότερες ερωτήσεις που αποτυπώνουν α) την εξέλιξη γενικά

της αγοράς της κάθε πόλης κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους (2007), β) την εξέλιξη της επιχείρησης των ίδιων των ερωτηθέντων και γ) τις μελλοντικές προσδοκίες για τις επιπτώσεις της.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ					
	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	ΑΙΤΩΛΙΚΟ	ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΠΑΤΡΑ
I. ΕΞΕΛΙΞΗ ΟΛΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ					
Μεταβολή τζίρου					
-αύξηση	21%	9%	7%	6%	31%
-μείωση	61%	63%	54%	88%	53%
-καμία μετ.	18%	28%	39%	6%	16%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%
Εξέλιξη εμπορίου και ρόλος της Γέφυρας					
ΝΑΙ	54%	27%	15%	88%	33%
ΟΧΙ	46%	73%	85%	12%	67%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%
II. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΙΚΗΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ					
Αριθμός πελατών					
-αύξηση	50%	38%	11%	13%	67%
-μείωση	19%	18%	50%	56%	14%
-καμία μετ.	31%	44%	39%	31%	19%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%
Πωλήσεις επόμενου χρόνου					
-αύξηση	58%	44%	18%	19%	60%
-μείωση	25%	28%	61%	38%	15%
-καμία μετ.	17%	28%	21%	43%	25%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%
III. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ					
Μεταβολή τζίρου πελατών τον επόμενο χρόνο					
-αύξηση	67%	28%	11%	25%	
-μείωση	30%	52%	85%	50%	
-καμία μετ.	3%	20%	4%	25%	
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	
Διαρροή πελατών στην Πάτρα					
ΝΑΙ	62%	52%	50%	50%	
ΟΧΙ	38%	48%	50%	50%	
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	

Συμπεράσματα

Μετά από τη διαδικασία επίδρασης στην προσπελασιμότητα της «βόρειας» περιοχής και την αύξηση των δεικτών επισκεψιμότητας για τουριστικούς λόγους, επήλθαν όπως ήδη καταδείχθηκε, σημαντικές μεταβολές στις χρήσεις γης που είχαν ως αποτέλεσμα :

- ♦ την αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας για πρώτη και δεύτερη κατοικία
- ♦ την αύξηση της ζήτησης και της ιδιωτικής επένδυσης σε οικόπεδα κυρίως στην παραθαλάσσια ζώνη Αντιρρίου – Ναυπάκτου – Μοναστηρακίου, με συνέπεια, λόγω και της περιορισμένης προσφοράς, τη ραγδαία άνοδο των τιμών όχι μόνο στη μετά το 2004 περίοδο, αλλά και κατά την κατασκευαστική φάση της γέφυρας. (1999 – 2004)

Επιπλέον, η πόλη της Ναυπάκτου και οι γύρω, τουριστικού κυρίως ενδιαφέροντος περιοχές, αξιοποιήθηκαν σημαντικά, απέκτησαν καλύτερες υποδομές στο χώρο της μαζικής εστίασης, των ξενοδοχειακών κλινών και της ψυχαγωγίας, με αποτέλεσμα να αποτελούν πόλο διαρκώς αυξανόμενης έλξης για τους τουρίστες και επισκέπτες της περιοχής για ημερήσια ή πολυήμερη παραμονή. Η περιοχή γύρω από το γραφικό ιστορικό λιμάνι της πόλης, αλλά και γενικότερα ολόκληρη η παραλιακή ζώνη με τους καλοδιατηρημένους δρόμους και τα παραδοσιακά κτίρια, δίνουν ένα μοναδικό χαρακτήρα πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής πληρότητας στην πόλη. Επίσης τα καταστήματα της παραλιακής ζώνης, βελτίωσαν σε σημαντικό βαθμό, πέραν της υποδομής, την ποιότητα των υπηρεσιών τους προς τους επισκέπτες, με αποτέλεσμα – και σε συνδυασμό με τα πολυάριθμα ιστορικά μνημεία της περιοχής (κάστρα, λιμάνι, κτλ.) – η Ναύπακτος να καταστεί ήδη εντός τριετίας, μόλις, από την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας, μια μικρή πόλη κόσμημα για τη «βόρεια» περιοχή και για τη Δυτική Ελλάδα γενικότερα.

Το εμπορικό κέντρο της πόλης, παρά το αρχικό πλήγμα, της αφαίμαξης καταναλωτικής κίνησης υπέρ της Πάτρας, αναδιαρθρώνεται διαρκώς, σε όφελος φυσικά των καταστημάτων πώλησης προϊόντων και υπηρεσιών ειδών τουρισμού, μαζικής εστίασης και υποδοχής επισκεπτών. Η κίνηση αυτή, όσο κι αν αποτέλεσε αρνητική εξέλιξη για τους εμπόρους της πόλης στους τομείς

ένδυσης, υπόδησης, ειδών ευρείας κατανάλωσης και των τροφίμων, λειτούργησε ευεργετικά για τους καταναλωτές, ομαλοποιώντας τις τιμές και προσφέροντας σε αυτούς νέες ευκαιρίες αγορών προϊόντων με καλύτερη ποιότητα και ευρύτερη ποικιλία στην αγορά της Πάτρας. Η αντίρροπη αυτή θετική εξέλιξη εκτιμάται ότι υπεραντισταθμίζει την παραπάνω απώλεια τοπικής εμπορικής κίνησης και, σε ό,τι αφορά το μέλλον, θα συμβάλλει ακόμα περισσότερο ώστε η περιοχή να αναπτύξει οικονομικές δραστηριότητες βασισμένες κατά κύριο λόγο στα συγκριτικά πλεονεκτήματά της.

Μολαταύτα, ακόμα και στον τομέα των καταναλωτικών προϊόντων η τοπική αγορά επέδειξε σημαντική ανθεκτικότητα στις δυσκολίες που προέκυψαν από τις νέες συνθήκες ανταγωνισμού , κύρια λόγω της ευρείας ενδοχώρας που διαθέτει (σε χωριά και οικισμούς), με σημαντικό ύψος πληθυσμού, ο οποίος παραδοσιακά εξυπηρετείται από τη Ναύπακτο. Πέρα όμως από αυτό , οι νέες οικονομικές και εμπορικές συνθήκες της περιοχής είχαν σαν αποτέλεσμα την προσέλευση σημαντικού αριθμού πολυκαταστημάτων και αλυσίδων (ΑΒ , ΚΩΤΣΟΒΟΛΟΣ , ΚΟΥ-ΚΟΥ , LIDL , SPRIDER κτλ.) που κανονικά δεν θα εγκαθίσταντο , τουλάχιστον τόσο γρήγορα , αν δεν λειτουργούσε η Γέφυρα. Ήδη από τις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας είχε ξεκινήσει η ζήτηση ακινήτων από επώνυμες αλυσίδες για εγκατάσταση κυρίως στον οδικό άξονα Αντιρρίου – Ναυπάκτου. Παράλληλα σημειώθηκε , λόγω κύρια της τουριστικής κίνησης και της εγκατάστασης των πολυκαταστημάτων, μια πρωτοφανής, για μικρή πόλη, συρροή Τραπεζών που συνήθως εγκαθίστανται κατά προτεραιότητα στις μεγαλύτερες πόλεις και αργότερα στις μικρές.

Όλες οι παραπάνω σημαντικές χωρικές επιπτώσεις εμπορικού και οικονομικού χαρακτήρα, πέραν της αναδιαρθρωτικής και εξυγιαντικής επίδρασής τους, τόνωσαν την τοπική αγορά και δημιούργησαν νέες θέσεις εργασίας, συμβάλλοντας στη μεγαλύτερη σταθεροποίηση και αυτοδυναμία της τοπικής οικονομίας.

Η Ναύπακτος διαθέτοντας έντονα χαρακτηριστικά κομβικού σημείου , τόσο ως προς την ενδοχώρα της όσο και ως σημείο ευνοϊκής προσπέλασης στον παράκτιο οδικό άξονα Πάτρας – Ρίου – Αντιρρίου – Ναυπάκτου – Μοναστηρακίου – Ιτέας – Άμφισσας, διατηρεί τα ισχυρά συγκριτικά

πλεονεκτήματά τους στον εμπορικό και τουριστικό τομέα και είναι βέβαιο ότι οι αλλαγές στο συγκοινωνιακό χάρτη της δυτικής Ελλάδας, παρούσες (Γέφυρα) και μελλοντικές (Ιόνια Οδός κτλ.) την ευνοούν σημαντικά.

Αντίστοιχα, στις λοιπές πόλεις, το Μεσολόγγι, το Αντίρριο, το Αιτωλικό και την Πάτρα, καταγράφονται, όπως και στη Ναύπακτο, αρνητικές απόψεις για την πρόσφατη πορεία των καταστημάτων, συνολικά, των αντίστοιχων περιοχών, ενώ συσχέτιση της λειτουργίας της γέφυρας με τις εξελίξεις της αγοράς καταγράφεται με απόλυτα ξεκάθαρο τρόπο μόνο στην περίπτωση του Αντιρρίου (88%). Στις άλλες τρεις πόλεις το σχετικό ποσοστό κυμαίνεται κάτω του 33%, Όσον αφορά τη μελλοντική εξέλιξη των πωλήσεων στα δικά τους καταστήματα, οι ερωτηθέντες στο Μεσολόγγι και την Πάτρα απάντησαν, με ποσοστό 44% και 60% αντίστοιχα, ότι αναμένουν αύξηση, ενώ στο Αντίρριο και το Αιτωλικό αυτό το πιστεύει μόνο το 18%-19% των ερωτηθέντων.

Τέλος, στο θέμα της διαρροής πελατείας προς την Πάτρα, και στις τρεις πόλεις (Μεσολόγγι, Αντίρριο, Αιτωλικό) οι απόψεις είναι μοιρασμένες (50%-50%), ενώ στην περίπτωση της Ναυπάκτου τον κίνδυνο της διαρροής τον αποδέχεται το 62% των ερωτηθέντων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

8.1 Εισαγωγή

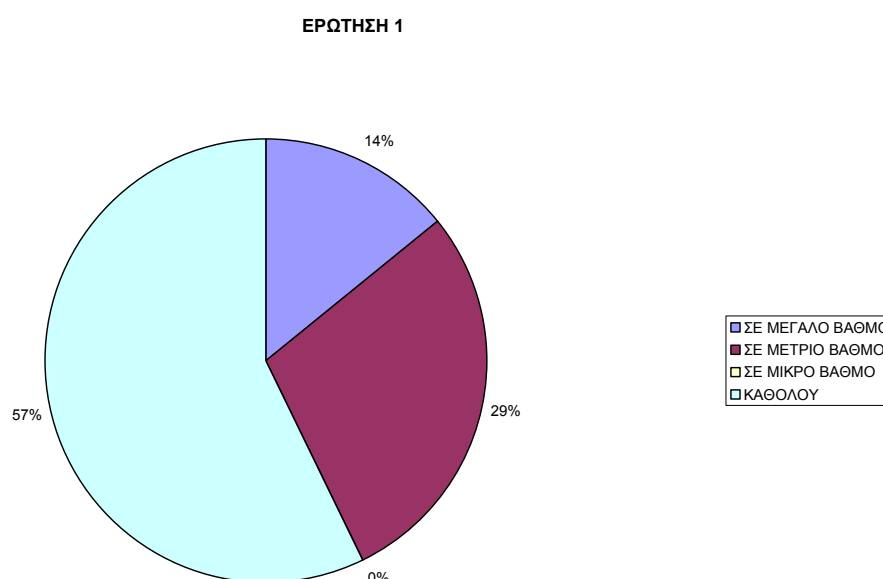
Στο πλαίσιο των ερευνών πεδίου που διεξήχθησαν, για τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας, εντάσσεται και η παρούσα έρευνα που απευθύνθηκε στα στελέχη των Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων (Τράπεζες) της περιοχής (Πάτρα, Ναύπακτος, Μεσολόγγι). Είναι η πρώτη φορά που διεξάγεται έρευνα στην περιοχή για τις απόψεις των Τραπεζών ως προς τις επιπτώσεις της Γέφυρας και αυτό συμβαίνει, διότι κρίνεται αναγκαίο να καταγραφούν οι απόψεις αυτές, μιας και οι Τράπεζες παρέχουν στις επιχειρήσεις των ζωνών επιρροής της Γέφυρας τα απαραίτητα κεφάλαια, είτε για τη δημιουργία και ανάληψη νέων επιχειρηματικών σχεδίων, είτε για την ανάπτυξη των υφιστάμενων επιχειρηματικών μονάδων της ευρύτερης περιοχής. Έτσι, διαθέτουν πρωτογενή ενημέρωση για την επιχειρηματική δράση της κάθε περιοχής, εφόσον έρχονται σε άμεση επικοινωνία με τους πελάτες τους, αναλύουν τα οικονομικά τους στοιχεία και, γενικότερα, έχουν εμπειριστατωμένη γνώση της αγοράς. Λόγω αυτού του σημαντικού ρόλου τους στην οικονομική δραστηριότητα της περιοχής, η άποψη τους θα πρέπει να θεωρηθεί πιο έγκυρη και πιο αντικειμενική από την αντίστοιχη πολλών ιδιωτών, που είτε στερούνται ενημέρωσης είτε απαντούν στις διάφορες ερωτήσεις με βάση προσωπικές θέσεις και ατομικά ενδιαφέροντα.

Τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιήθηκαν για την έρευνα, είναι χωρισμένα σε δύο κατηγορίες: Τα πρώτα αφορούν τα Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου, ενώ σε μια ελαφρώς διαφοροποιημένη μορφή είναι αυτά που απευθύνονται στις Τράπεζες της Πάτρας.

Τα στοιχεία που προκύπτουν από τα ερωτηματολόγια και την έρευνα αυτή, μας βοηθούν στο να κατανοήσουμε την επιχειρηματική δραστηριότητα της ευρύτερης περιοχής και έρχονται να συμπληρώσουν τις δυο άλλες έρευνες που έγιναν και αφορούν την επιχειρηματικότητα και την εμπορική κίνηση (καταστημάτων).

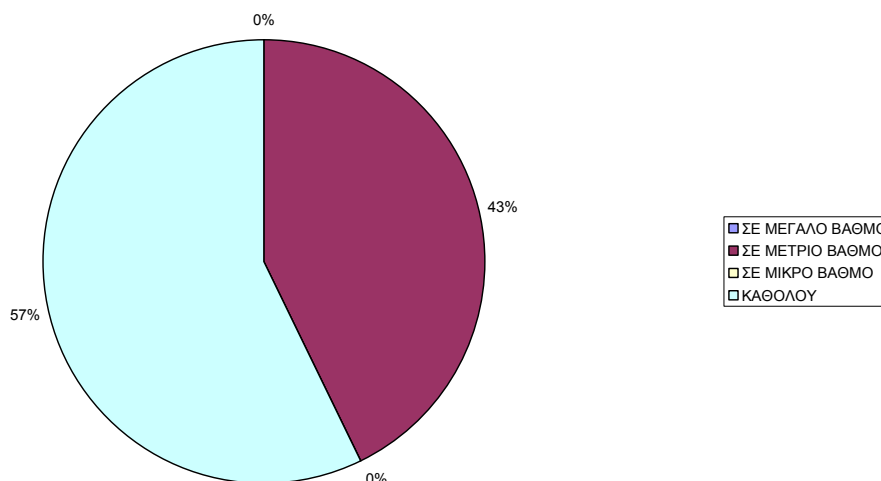
8.2 Έρευνα Πεδίου Τραπεζών στη Ναύπακτο

Στην ερώτηση, αν θεωρούν ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό στο να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή που ζουν, οι εκπρόσωποι των Τραπεζών απάντησαν κατά 57% πως η Γέφυρα αυτή καθαυτή δεν συνετέλεσε σε ένα τέτοιο αποτέλεσμα, ενώ το 29% θεωρεί πως η Γέφυρα βοήθησε στην έναρξη νέων επιχειρήσεων σε μέτριο βαθμό και μόλις το 14% ότι η συμβολή της Γέφυρας συνετέλεσε σε μεγάλο βαθμό στο να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις.



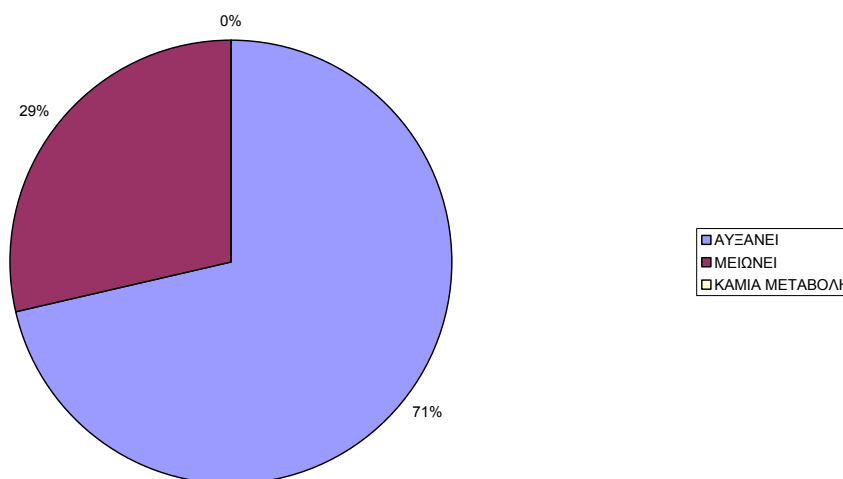
Στην ερώτηση αν πιστεύουν πως η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό στο να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή τους, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων στελεχών (57%), θεωρεί πως από την λειτουργία της Γέφυρας και έπειτα δεν έχουν κλείσει επιχειρήσεις, εν αντιθέσει με το 47% που θεωρεί πως σε μέτριο βαθμό έχουν κλείσει επιχειρήσεις.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2



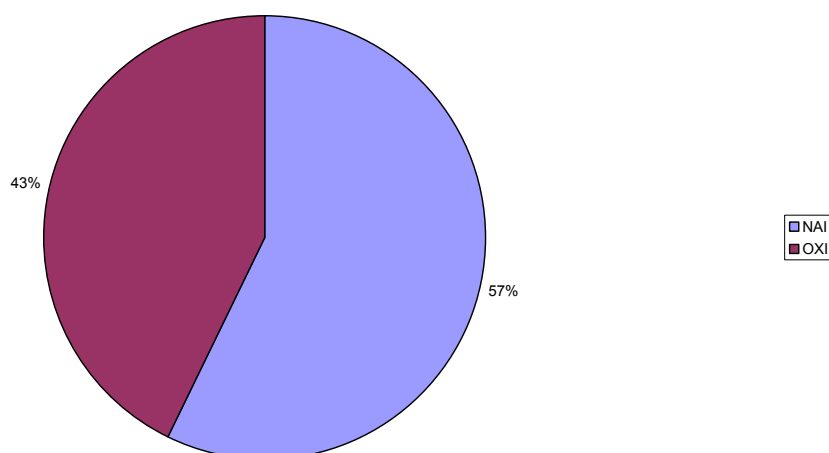
Στην ερώτηση για το εάν πιστεύουν ότι η Γέφυρα αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας, η συντριπτική πλειοψηφία (71%) θεωρεί πως την αυξάνει, ενώ μόλις το 29% θεωρεί πως μειώνει το φόβος μιας τέτοιας αποτυχίας.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3



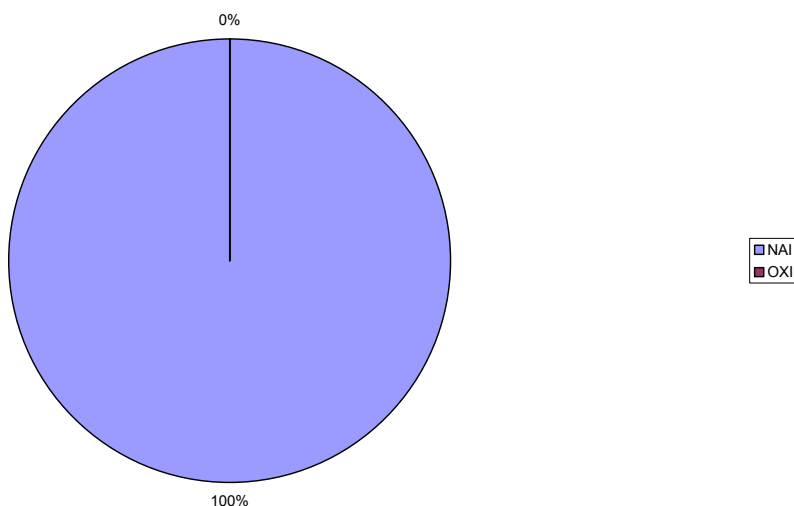
Στην ερώτηση αν πιστεύουν πως στους επόμενους έξι μήνες θα υπάρξουν σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες στην περιοχή της Ναυπάκτου, όπως φαίνεται στο παρακάτω γράφημα, θετική γνώμη είχε το 57% των στελεχών που απάντησαν, ενώ αρνητική το 43%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4



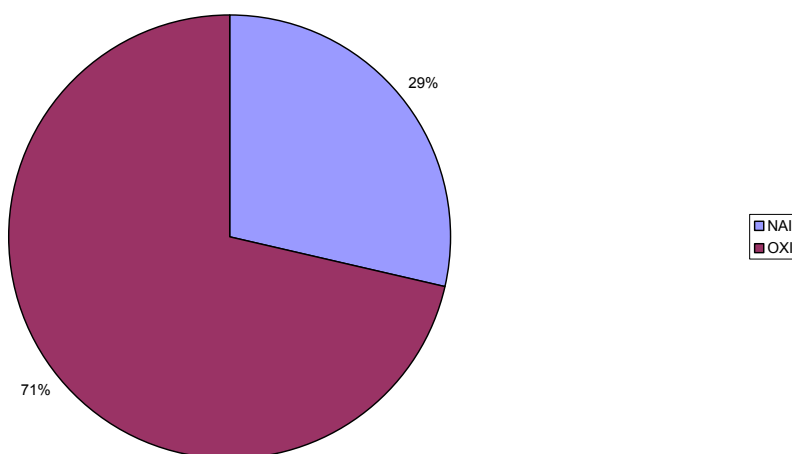
Στην ερώτηση για το εάν νομίζουν ότι γενικά οι τράπεζες της περιοχής διαθέτουν επαρκή χρηματοδοτική υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις το σύνολο των ερωτώμενων (100%) απάντησε καταφατικά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5



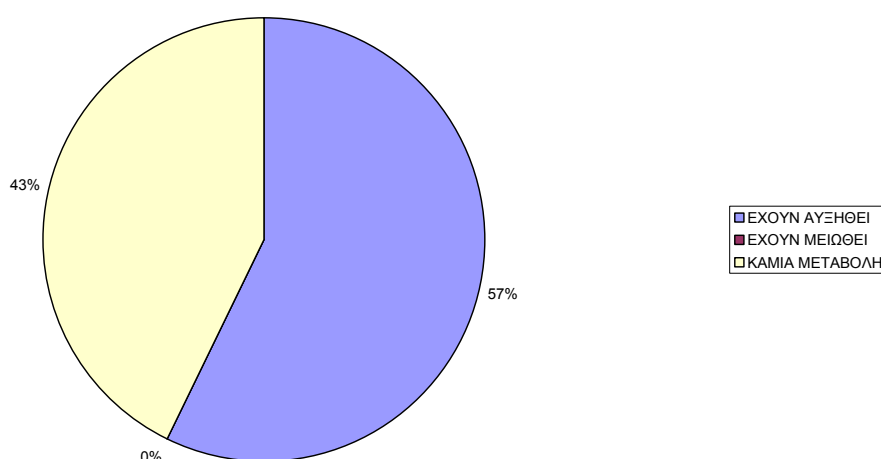
Όσον αφορά τις υπάρχουσες υποδομές στην περιοχή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) και το κατά πόσον αυτή παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις, η πλειοψηφία με ποσοστό 71% έχει αρνητική άποψη, σε αντίθεση με το 29% των ερωτώμενων που θεωρεί την υποδομή αυτή αρκούντως ικανοποιητική .

ΕΡΩΤΗΣΗ 6



Στην ερώτηση για το αν έχουν αυξηθεί ή μειωθεί στο κατάστημά τους, οι αιτήσεις για χορήγηση επαγγελματικών δανείων (είτε για δημιουργία νέων επιχειρήσεων είτε για επέκταση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων) μετά την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας (Αύγουστος 2004), η πλειοψηφία των ερωτώμενων σε ποσοστό 57% πιστεύει ότι έχουν αυξηθεί και το 43% πως δεν υπάρχει καμία μεταβολή.

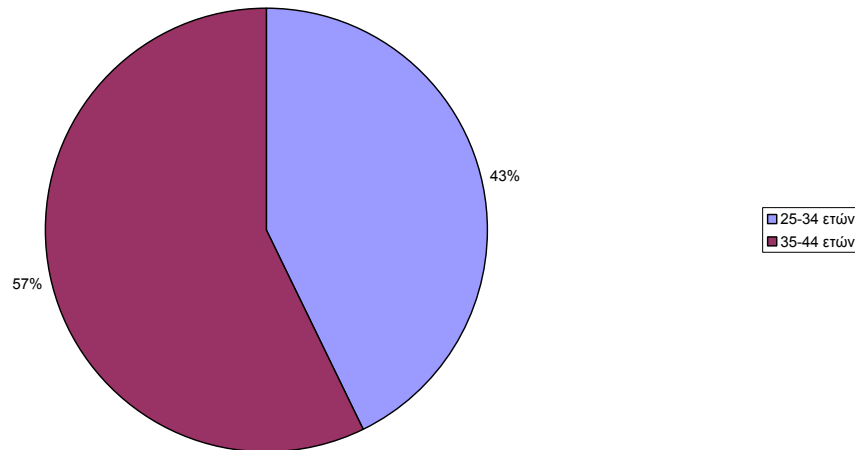
ΕΡΩΤΗΣΗ 7



Όσον αφορά την ηλικιακή ομάδα στην οποία εντοπίζεται η μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια, τα ερωτώμενα στελέχη, σε ποσοστό 57%,

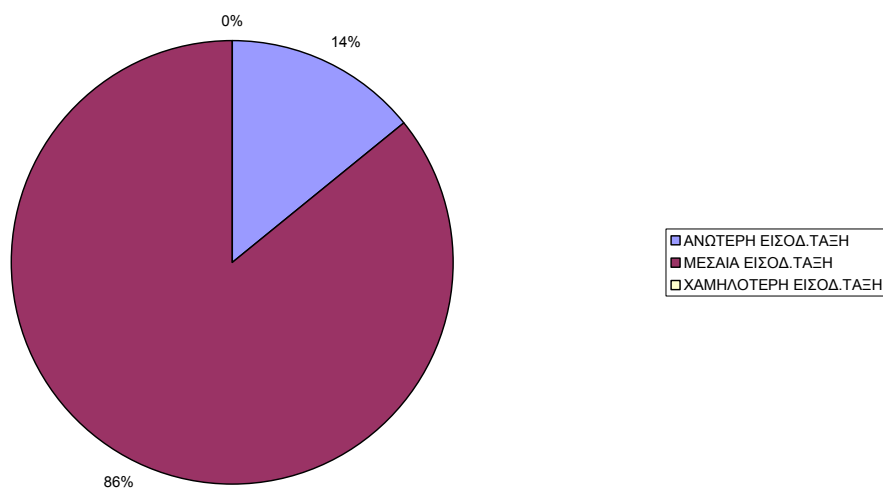
κατατάσσουν ως πρώτη ηλικιακή ομάδα τα άτομα που περιλαμβάνονται μεταξύ 35-44 ετών και σε ποσοστό 43% άτομα ηλικίας 25-34 ετών.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8: ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΕΠΑΓΓ.ΔΑΝΕΙΩΝ



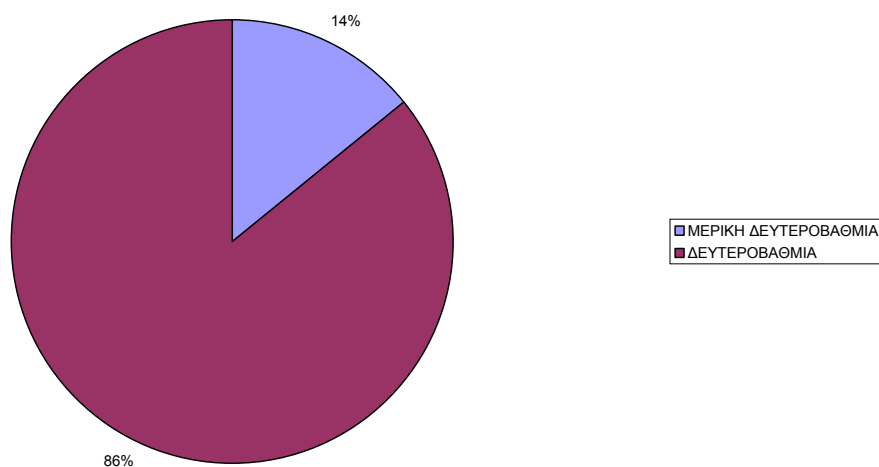
Για την εισοδηματική τάξη, στην οποία ανήκουν τα άτομα με τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια, το 86% των ερωτώμενων στελεχών των τραπεζών, δηλώνουν πως ανήκουν στη μεσαία εισοδηματική τάξη και το 14% αυτών στη ανώτερη.

ΕΡΩΤ.9: ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΕΠΑΓΓ.ΔΑΝΕΙΩΝ



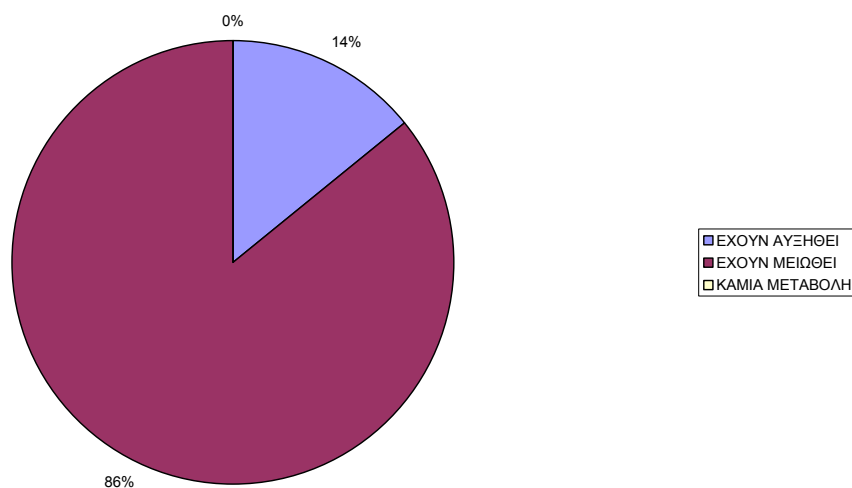
Το εκπαιδευτικό επίπεδο των ατόμων που ζητούν επαγγελματικά δάνεια αντιστοιχεί, κατά 86%, σε αυτό της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, ενώ το 14% σε άτομα επιπέδου της μερικής δευτεροβάθμιας.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10: ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ



Στην ερώτηση για τις πωλήσεις των καταστημάτων και το κατά πόσο η εμπορική κίνηση στη Ναύπακτο έχει αυξηθεί ή μειωθεί τον τελευταίο χρόνο, η πλειοψηφία σε ποσοστό 86% απάντησε ότι έχει μειωθεί, ενώ μόλις το 14% πιστεύει πως έχει αυξηθεί.

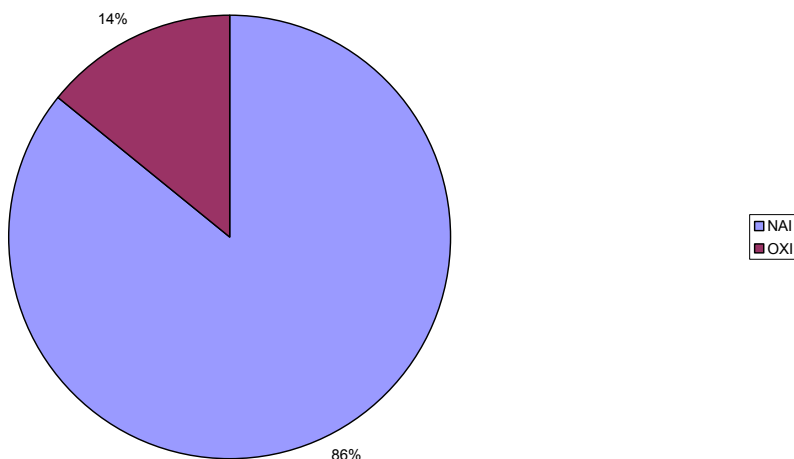
ΕΡΩΤΗΣΗ 11



Για την ερώτηση, η οποία συνδέει την εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στα εμπορικά καταστήματα της περιοχής κατά το τελευταίο χρόνο με

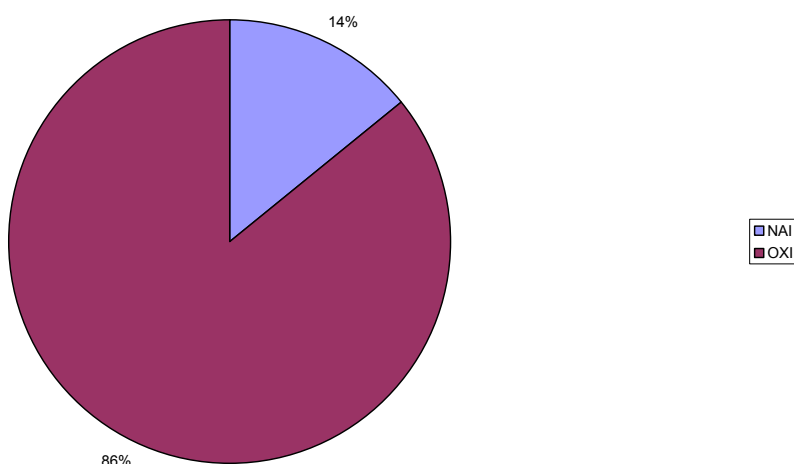
την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας, η συντριπτική πλειοψηφία σε ποσοστό 86% απάντησε θετικά, ενώ το 14% αρνητικά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12



Όσον αφορά για το εάν γνωρίζουν αν έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής Ναυπάκτου που προέρχονται από την Πάτρα, η πλειοψηφία με 86% εμφανίζεται αρνητική, ενώ μόλις το 14% πιστεύει πως οι πελάτες προερχόμενοι από την Πάτρα έχουν αυξηθεί.

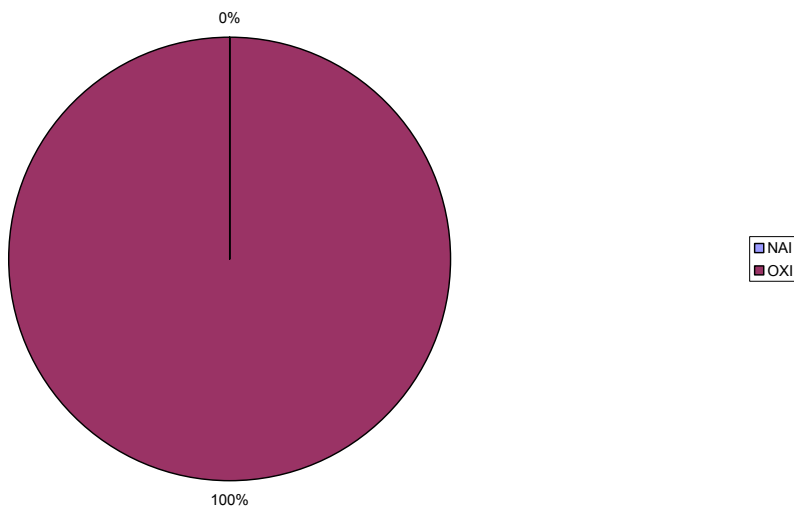
ΕΡΩΤΗΣΗ 13



Στην ερώτηση για το εάν πιστεύουν ότι μελλοντικά θα αυξηθούν οι πελάτες των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής που προέρχονται από την

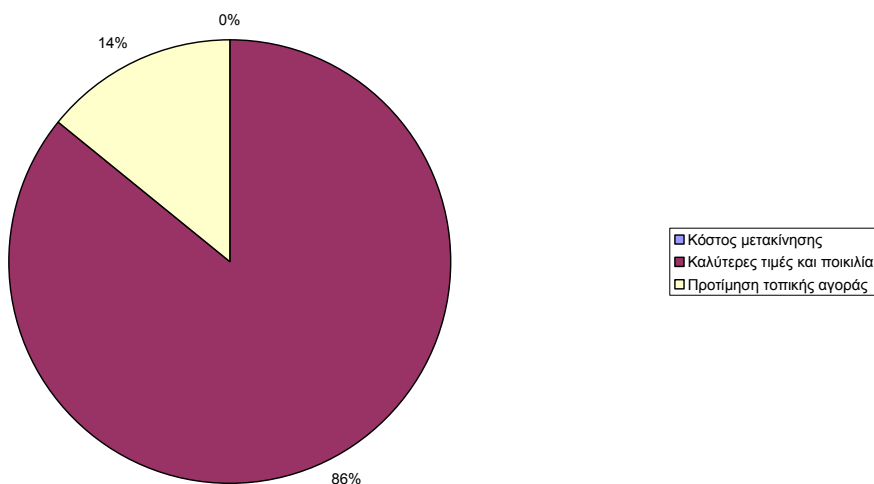
Πάτρα, οι εκτιμήσεις των ερωτώμενων είναι απαισιόδοξες, αφού το σύνολο αυτών (100%) έχει απαντήσει αρνητικά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 14



Αναφορικά με την παραπάνω ερώτηση και για ποιο λόγο πιστεύουν ότι δεν θα αυξηθούν οι Πατρινοί πελάτες στο μέλλον, ένα ποσοστό 86% των ερωτώμενων θεωρεί πως αυτό συμβαίνει γιατί στη Πάτρα υπάρχουν καλύτερες τιμές και μεγαλύτερη ποικιλία, ενώ το 14% πιστεύει πως οι πελάτες που προέρχονται από την Πάτρα θα προτιμήσουν την τοπική τους αγορά.

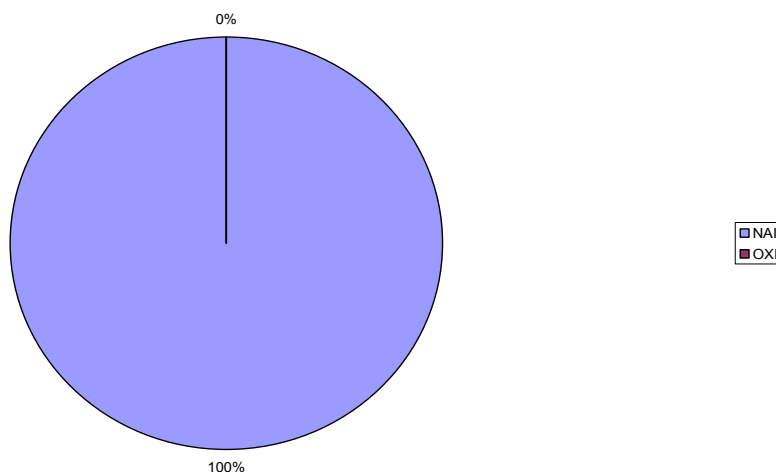
ΕΡΩΤΗΣΗ 16: ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΣ ΛΟΓΟΣ



Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας, το σύνολο (100%) των στελεχών των

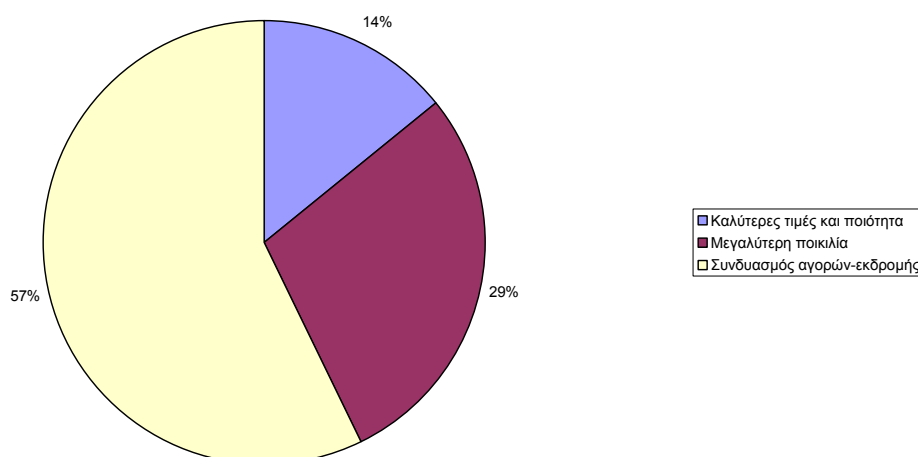
τραπεζών της περιοχής πιστεύει ότι οι ντόπιοι πελάτες των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής, θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν τα αντίστοιχα προϊόντα (ή υπηρεσίες) από την Πάτρα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 17



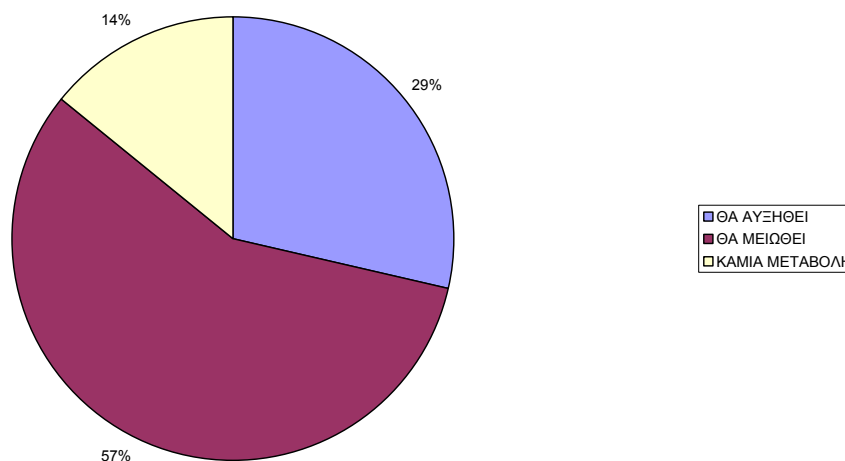
Αναφορικά με την παραπάνω ερώτηση και το λόγο για τον οποίο πιστεύουν ότι οι ντόπιοι πελάτες θα μειωθούν και θα προτιμούν την αγορά της Πάτρας, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων τραπεζικών στελεχών (57%), κατατάσσει ως πρώτο σημαντικότερο λόγο το γεγονός ότι θα συνδυάζονται οι αγορές με επίσκεψη ή εκδρομή στη Πάτρα. Έπεται, με ποσοστό 29%, το ότι στη Πάτρα υπάρχει πολύ μεγαλύτερη ποικιλία και όλη η σύγχρονη μόδα και με 14% οι καλύτερες τιμές και πιο ποιοτικά προϊόντα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 19: ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΣ ΛΟΓΟΣ



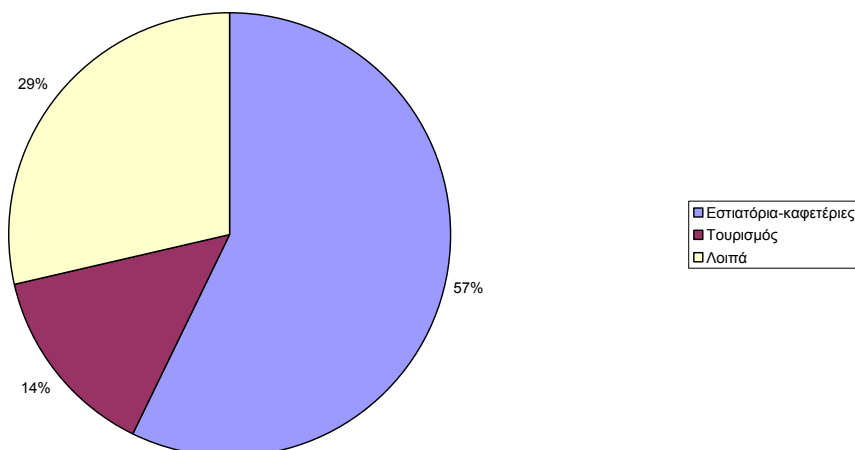
Στην ερώτηση για το εάν πιστεύουν ότι γενικά στη Ναύπακτο θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στο μέλλον, σε γενικές γραμμές εμφανίζονται απαισιόδοξοι, μιας και το 57% των ερωτώμενων πιστεύει ότι θα μειωθεί. Ένα ποσοστό 29% από αυτούς πιστεύει πως θα αυξηθεί και μόλις το 14% πως δε θα υπάρξει καμία μεταβολή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 20



Αναφορικά με τις απόψεις τους για τις εμπορικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες στις οποίες θα παρατηρηθεί μελλοντικά στη Ναύπακτο αύξηση των πωλήσεων και του αριθμού πελατών και σε ποιες μείωση, τα στελέχη των τραπεζών θεωρούν πως αυτές με την μεγαλύτερη μελλοντική αύξηση, σε ποσοστό 57%, θα είναι τα εστιατόρια, οι καφετέριες και γενικά οι χώροι εστίασης, 14% πιστεύει πως θα αυξηθεί ο τουρισμός, ενώ το 29% τα υπόλοιπα. Αντίθετα, υπάρχει απόλυτη ομοφωνία (100%) για μείωση των πωλήσεων τα επόμενα χρόνια στις δραστηριότητες που αφορούν τα Εμπορικά καταστήματα (ρουχισμός, υποδήματα, καλλυντικά).

ΕΡΩΤΗΣΗ 21: ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΜΕ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΥΞΗΣΗ(ΠΡΩΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ)

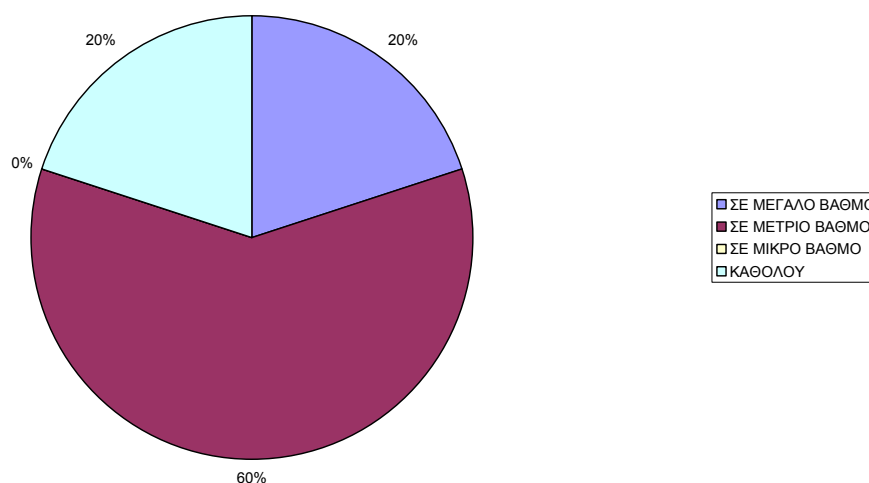


Από την παραπάνω παράθεση των αποτελεσμάτων της έρευνας στις τράπεζες προκύπτει ότι οι εκτιμήσεις, γενικά, δεν διαφέρουν από εκείνες των καταστημάτων. Οι διαπιστώσεις και οι προσδοκίες είναι αρνητικές για την εξέλιξη μιας σειράς επαγγελματιών που αφορούν κυρίως τα είδη ευρείας κατανάλωσης, ενώ από αυτή την εκτίμηση εξαιρούνται ο τουρισμός και οι επιχειρήσεις μαζικής εστίασης, όπου οι προβλέψεις είναι αισιόδοξες. Επίσης, επιβεβαιώνεται η άποψη ότι η Γέφυρα έχει προκαλέσει επιδράσεις στην αγορά της Ναυπάκτου και ότι η βαρυντική έλξη της Πάτρας προς αυτήν στον οικονομικό και εμπορικό τομέα θα συνεχιστεί και στο μέλλον.

8.3 Έρευνα Πεδίου Τραπεζών στο Μεσολόγγι

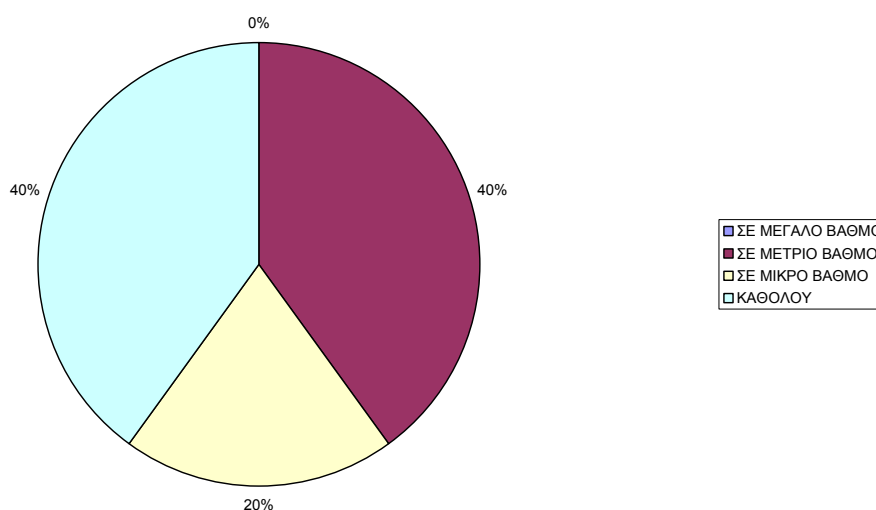
Στην ερώτηση που τέθηκε στα στελέχη των τραπεζών στο Μεσολόγγι για το κατά πόσο η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή τους, το 60% των ερωτηθέντων απάντησε πως αυτό ισχύει σε μέτριο βαθμό. Ένα ποσοστό 20% από τους ερωτηθέντες θεωρεί πως αυτό συνέβη σε μεγάλο βαθμό και ισάξιο ποσοστό πιστεύει πως δεν έχουν ανοίξει νέες επιχειρήσεις στη περιοχή του Μεσολογγίου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1



Στην ερώτηση για το εάν πιστεύουν ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή, το 40% των ερωτηθέντων απάντησε πως αυτό έχει γίνει σε μέτριο βαθμό. Επίσης ένα ποσοστό 40%, θεωρεί πως η λειτουργία της Γέφυρας δε συνετέλεσε στο να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή του Μεσολογγίου, ενώ μόλις το 20% ότι αυτό συνέβη σε μικρό βαθμό.

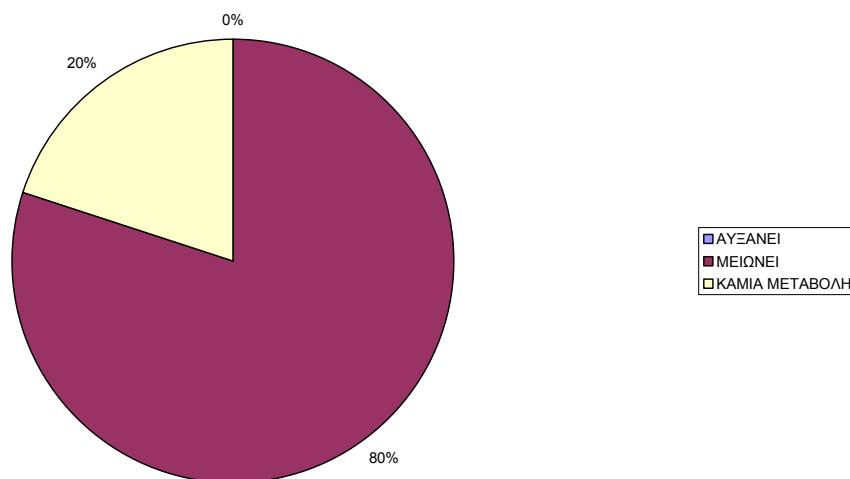
ΕΡΩΤΗΣΗ 2



Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι η Γέφυρα αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας, η συντριπτική

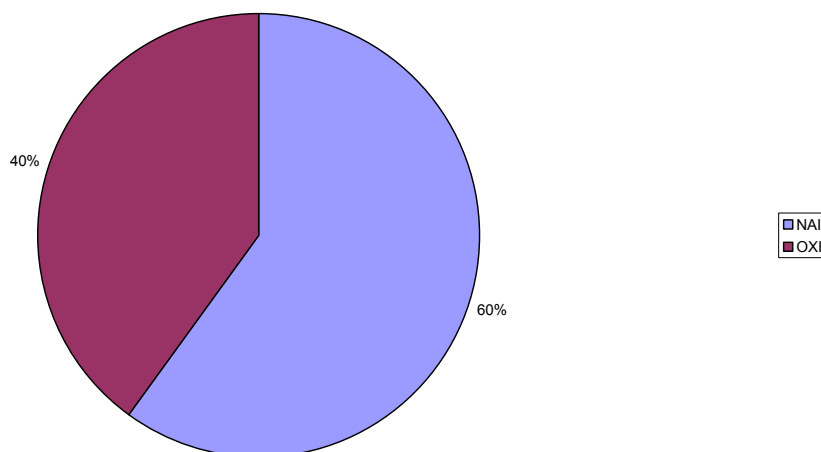
πλειοψηφία σε ποσοστό 80%, θεωρεί πως μειώνεται ένας τέτοιος φόβος, ενώ το 20% πιστεύει ότι δεν υπάρχει καμιά μεταβολή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3



Στην ερώτηση, εάν πιστεύουν ότι στους επόμενους έξι μήνες θα υπάρξουν σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες στην περιοχή Μεσολογγίου, τα ερωτηθέντα στελέχη εμφανίζονται αισιόδοξα, μιας και το 60% έχει θετική άποψη, σε αντίθεση με το 40% που απάντησε αρνητικά.

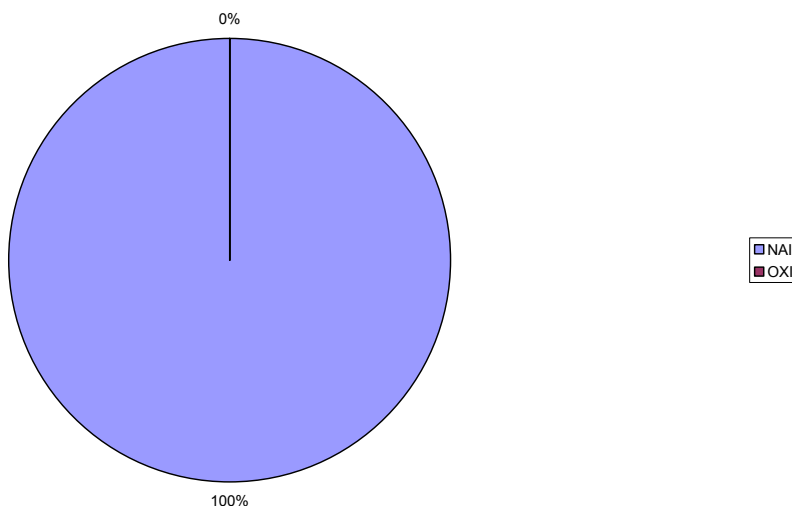
ΕΡΩΤΗΣΗ 4



ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ

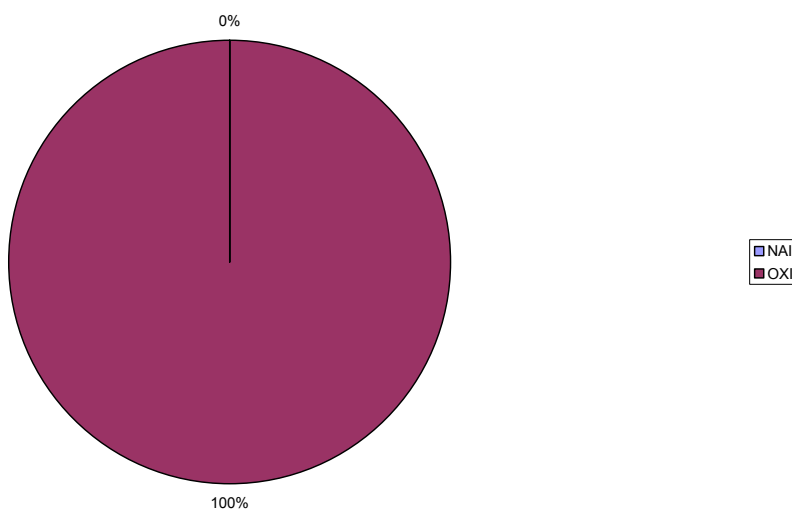
Το σύνολο (100%) των ερωτηθέντων στελεχών των τραπεζών, απάντησε θετικά στην ερώτηση που αφορούσε την επαρκή τραπεζική χρηματοδοτική υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5



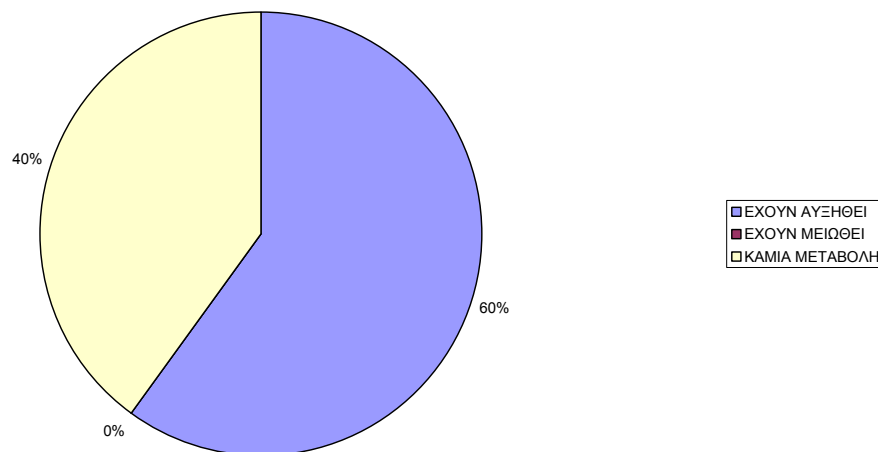
Όσον αφορά τις υποδομές της περιοχής (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) και τη σωστή υποστηρικτική λειτουργία τους για τις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις, το σύνολο των ερωτηθέντων (100%) διατύπωσε αρνητική άποψη.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6



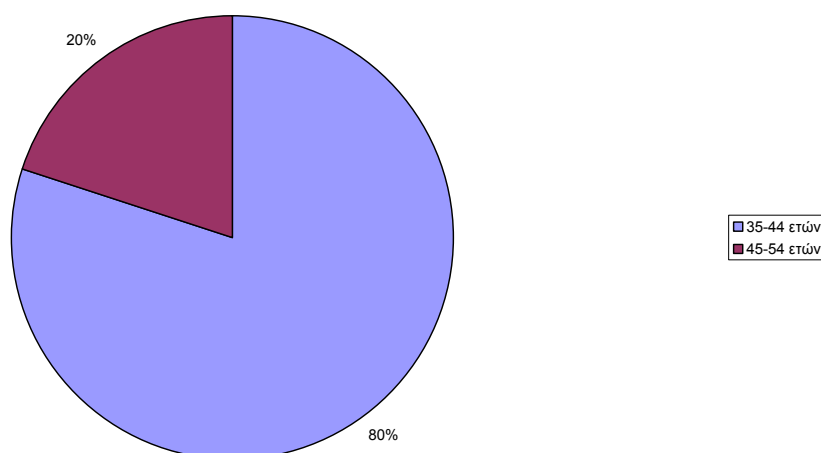
Στην ερώτηση για το εάν έχουν αυξηθεί ή μειωθεί στο κατάστημά τους οι αιτήσεις για χορήγηση επαγγελματικών δανείων (είτε για δημιουργία νέων επιχειρήσεων είτε για επέκταση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων) μετά την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας (Αύγουστος 2004), η πλειοψηφία των ερωτηθέντων σε ποσοστό 60% πιστεύει ότι έχουν αυξηθεί και το 40% πως δεν υπάρχει καμία μεταβολή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7



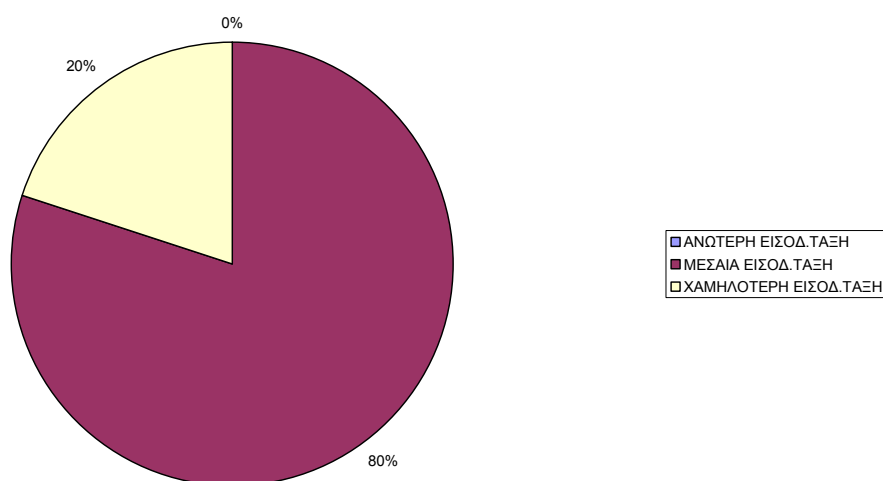
Για την ηλικιακή ομάδα στην οποία εμφανίζεται η μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια, η συντριπτική πλειοψηφία (80%) την προσδιορίζει μεταξύ 35-44 ετών και το 20% μεταξύ 45-54 ετών.

ΕΡΩΤ.8: ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΕΠΑΓΓ.ΔΑΝΕΙΩΝ



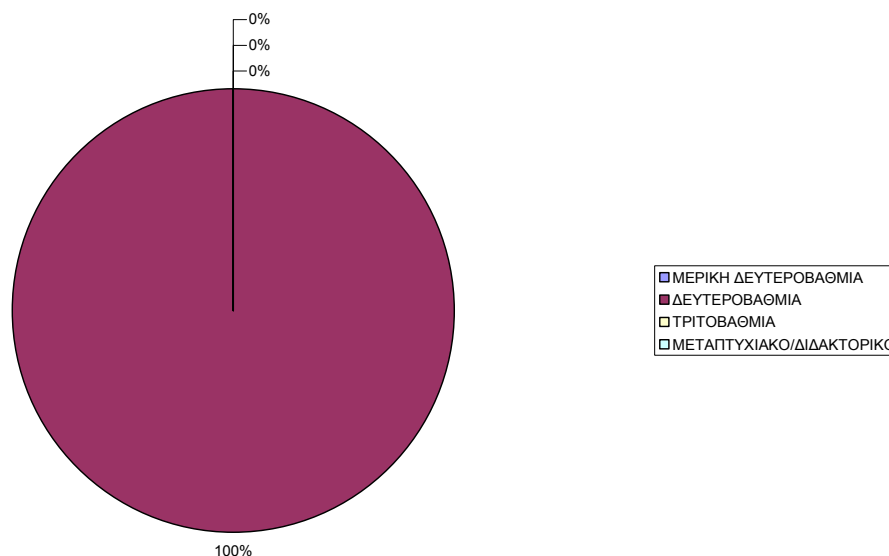
Για την εισοδηματική τάξη στην οποία ανήκουν τα άτομα με την μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια και πάλι το 80% των ερωτηθέντων ανέφερε τη μεσαία εισοδηματική τάξη, ενώ το 20% τη χαμηλότερη.

ΕΡΩΤ. 9:ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΕΠΑΓΓ.ΔΑΝΕΙΩΝ



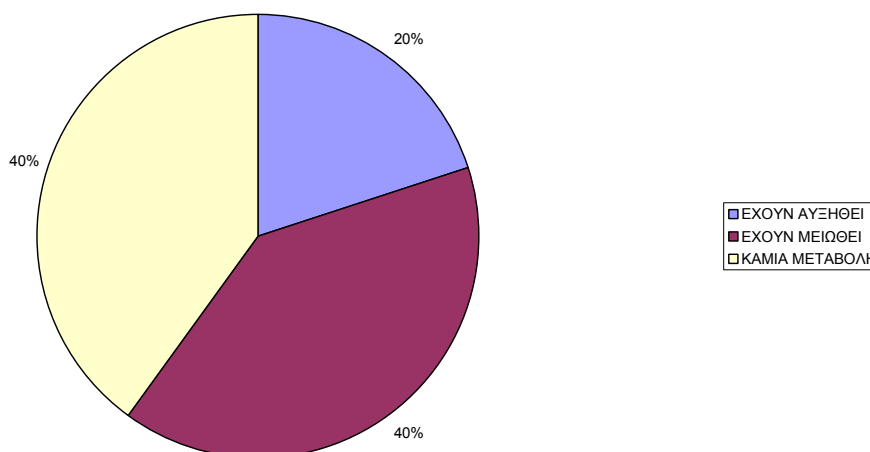
Όσον αφορά το εκπαιδευτικό επίπεδο στο οποίο ανήκουν τα άτομα με τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια, το σύνολο των στελεχών (100%) απαντά πως είναι άτομα από τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

ΕΡΩΤ.10:ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΕΠΑΓΓ.ΔΑΝΕΙΩΝ



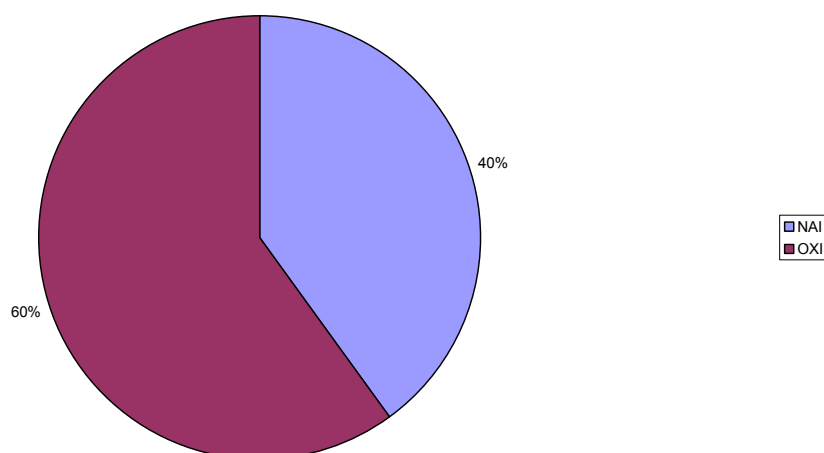
Στην ερώτηση για τις πωλήσεις των καταστημάτων και εάν η εμπορική κίνηση στο Μεσολόγγι έχει αυξηθεί ή μειωθεί τον τελευταίο χρόνο, το 40% απάντησε ότι έχουν μειωθεί. Ένα άλλο ποσοστό 40% πιστεύει πως δεν υπάρχει καμία μεταβολή και μόλις το 20% πως έχει αυξηθεί.

ΕΡΩΤΗΣΗ 11



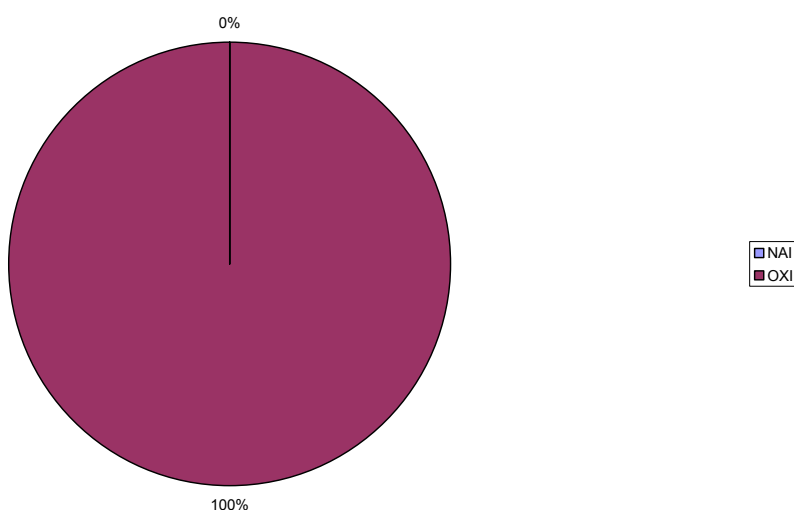
Στην ερώτηση, η οποία συνδέει την εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στα εμπορικά καταστήματα της περιοχής κατά το τελευταίο χρόνο με την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας, η πλειοψηφία σε ποσοστό 60% απάντησε όχι, ενώ το 40% ναι.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12



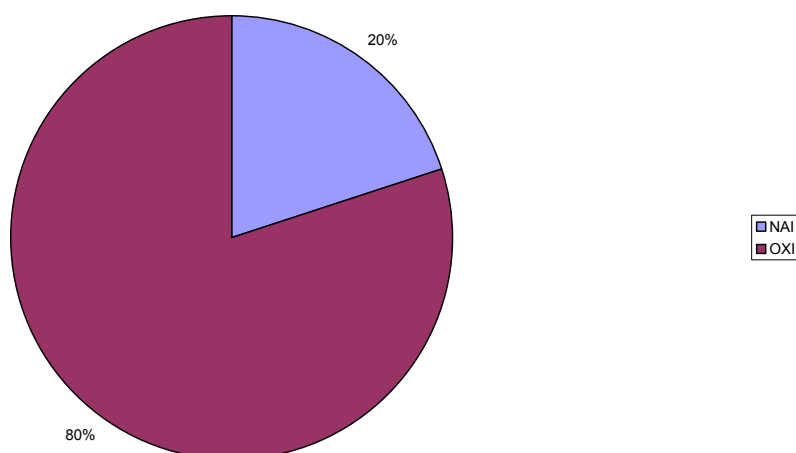
Όσον αφορά την ερώτηση αν έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής από την Πάτρα, το σύνολο των στελεχών (100%) απάντησε αρνητικά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 13



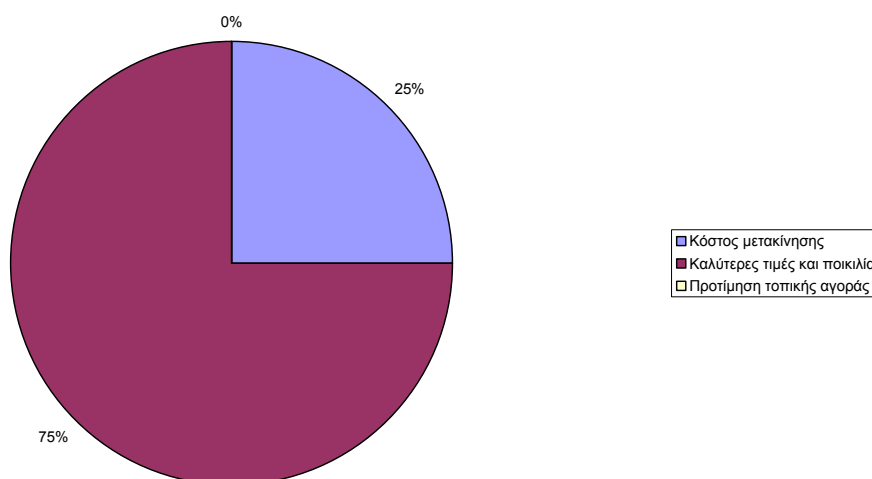
Στην ερώτηση για το εάν αναμένουν ότι μελλοντικά θα αυξηθούν οι πελάτες των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής που προέρχονται από την Πάτρα, οι εκτιμήσεις των ερωτηθέντων είναι μάλλον δυσοίωνες, αφού το 80% αυτών έχει απαντήσει αρνητικά και μόλις το 20% θετικά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 14



Αναφορικά με την παραπάνω ερώτηση και για το λόγο που πιστεύουν ότι δεν θα αυξηθούν οι Πατρινοί πελάτες στο μέλλον, ένα ποσοστό 75% των ερωτηθέντων τραπεζικών στελεχών στο Μεσολόγγι θεωρεί πως αυτό συμβαίνει γιατί στη Πάτρα υπάρχουν καλύτερες τιμές και μεγαλύτερη ποικιλία, εν αντιθέσει με το 25% που πιστεύει πως η αιτία είναι το κόστος της μετακίνησης.

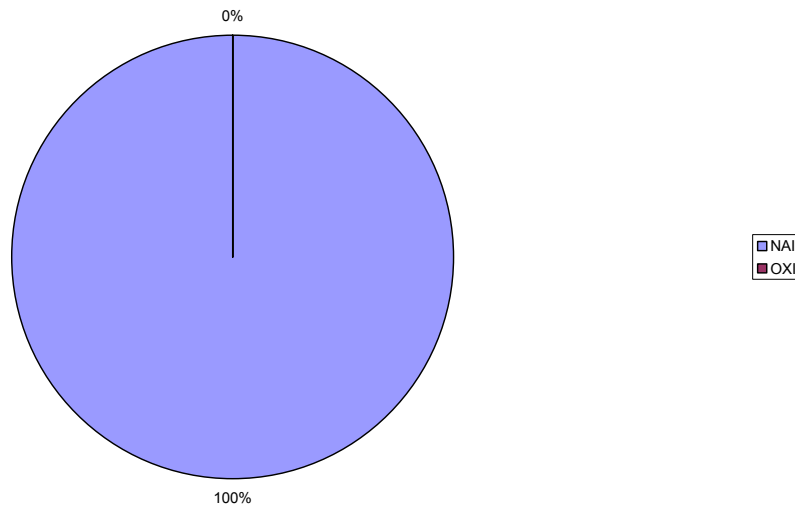
ΕΡΩΤΗΣΗ 16: ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΣ ΛΟΓΟΣ



Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας, το σύνολο (100%) των στελεχών των τραπεζών της περιοχής πιστεύει ότι οι ντόπιοι πελάτες των εμπορικών

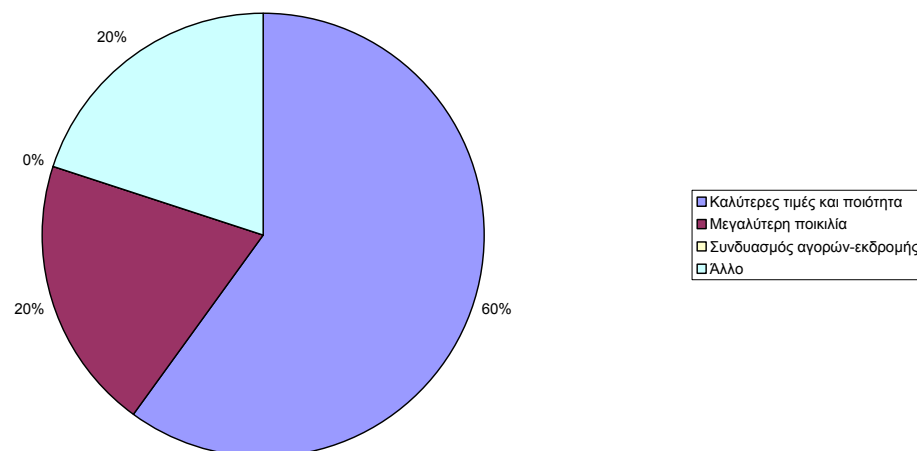
καταστημάτων θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν τα αντίστοιχα προϊόντα (υπηρεσίες) από την Πάτρα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 17



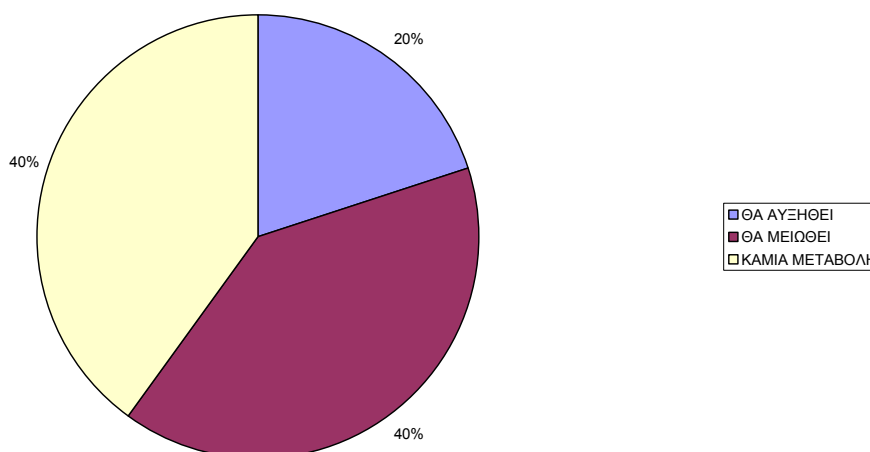
Αναφορικά με την παραπάνω ερώτηση και για το λόγο που πιστεύουν ότι θα μειωθούν και θα προτιμούν την αγορά της Πάτρας οι ντόπιοι πελάτες, η πλειοψηφία των ερωτώμενων με 60%, κατατάσσει ως πρώτο σημαντικότερο λόγο το γεγονός ότι στη Πάτρα υπάρχουν καλύτερες τιμές και πιο ποιοτικά προϊόντα. Αμέσως μετά, έπονται με ποσοστό 20% το ότι στη Πάτρα υπάρχει πολύ μεγαλύτερη ποικιλία και όλη η σύγχρονη μόδα και επίσης με 20% εξαιτίας άλλου γεγονότος.

ΕΡΩΤΗΣΗ 19: ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΣ ΛΟΓΟΣ



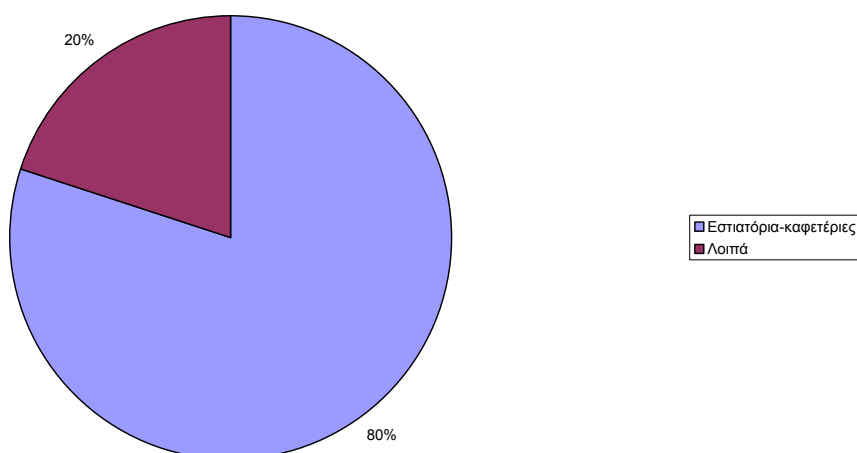
Στην ερώτηση για το εάν πιστεύουν ότι γενικά στο Μεσολόγγι θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στο μέλλον, σε γενικές γραμμές εμφανίζονται απαισιόδοξοι, μιας και το 40% των ερωτώμενων πιστεύει πως θα μειωθεί, το υπόλοιπο 40% πως δε θα υπάρξει καμία μεταβολή και μόλις το 20% πως θα αυξηθεί.

ΕΡΩΤΗΣΗ 20

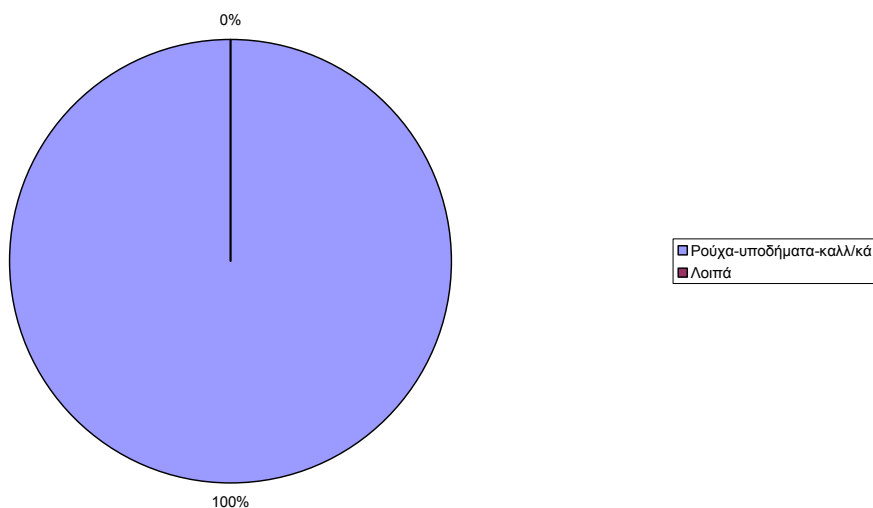


Αναφορικά με τις απόψεις τους για τις εμπορικές δραστηριότητες (κλάδοι) στις οποίες θα παρατηρηθεί μελλοντικά στο Μεσολόγγι αύξηση ή μείωση στις πωλήσεις και το πελατολόγιο, τα τραπεζικά στελέχη θεωρούν πως αυτές με την μεγαλύτερη μελλοντική αύξηση σε ποσοστό 80% θα είναι τα εστιατόρια, οι καφετέριες και γενικά οι χώροι εστίασης και με 20% τα υπόλοιπα. Αντίστοιχα, οι δραστηριότητες με μελλοντική μείωση αφορούν, σε ποσοστό πρόβλεψης κατά 100%, τα εμπορικά καταστήματα (ρουχισμός, υποδήματα, καλλυντικά).

ΕΡΩΤΗΣΗ 21: ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΜΕ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΥΞΗΣΗ (ΠΡΩΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ)



ΕΡΩΤΗΣΗ 21: ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΜΕ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΜΕΙΩΣΗ (ΠΡΩΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ)



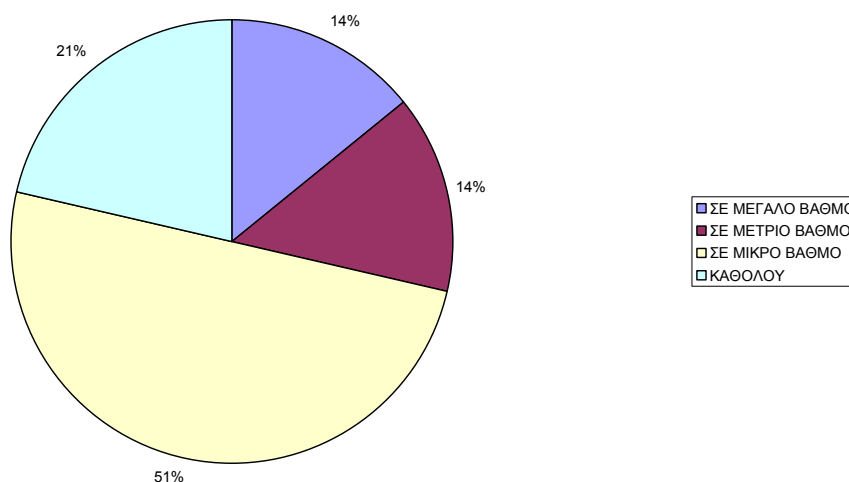
8.4 Έρευνα Πεδίου Τραπεζών στην Πάτρα

Όπως και στην περίπτωση της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου, η έρευνα πεδίου στις τράπεζες στην Πάτρα έγινε για πρώτη φορά στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης και είχε σαν στόχο να καταγράψει τις απόψεις των πιστωτικών ιδρυμάτων για τις επιπτώσεις της λειτουργίας της Γέφυρας και, γενικότερα, για την εξέλιξη της επιχειρηματικότητας στο μεγάλο αυτό αστικό κέντρο που γειτνιάζει με τη Γέφυρα και αποτελεί αποδέκτη, αλλά και

γενεσιουργό παράγοντα ποικίλων δυναμικών εξελίξεων συνδεόμενων με αυτήν. Όπως καταδείχθηκε και σε άλλα σημεία της μελέτης, η Γέφυρα ασκεί δυναμική επίδραση στον κοινωνικό και οικονομικό ιστό της βόρειας περιοχής, λόγω της σημαντικής βελτίωσης της προσπελασιμότητας των κατοίκων της τελευταίας, οι οποίοι μετακινούνται προς την πόλη της Πάτρας για εμπορικούς, καταναλωτικούς, ιατρικούς, ψυχαγωγικούς, εκπαιδευτικούς και κοινωνικούς λόγους. Παράλληλα, η *de facto* προώθηση ενός ενιαίου πολεοδομικού, μητροπολιτικού κέντρου με πυρήνα την Πάτρα και προεκτάσεις τους δήμους Ρίου, Αντιρρίου και Ναυπάκτου, δημιουργεί μια νέα δυναμική σε ολόκληρη την περιοχή που, πέρα από τις δημογραφικές και άλλες σχετικές εξελίξεις, προκαλεί ευρύτερες ανακατατάξεις στην οικονομική, κοινωνική και αναπτυξιακή πορεία της. Γι' αυτό, οι απαντήσεις των τραπεζικών στελεχών της Πάτρας αναμένονται με ιδιαίτερο ενδιαφέρον, αφού δυνητικά αποτυπώνουν τις παραπάνω εξελίξεις, καταγράφοντας τις σχετικές τάσεις, όχι μόνο μέσα από την αναφορά των ερωτηθέντων τραπεζικών στελεχών σε μεγέθη, αλλά και μέσα από την απεικόνιση από αυτά του επιχειρηματικού κλίματος που έχει δημιουργηθεί στην περιοχή. Οι απαντήσεις τους παρατίθενται στη συνέχεια.

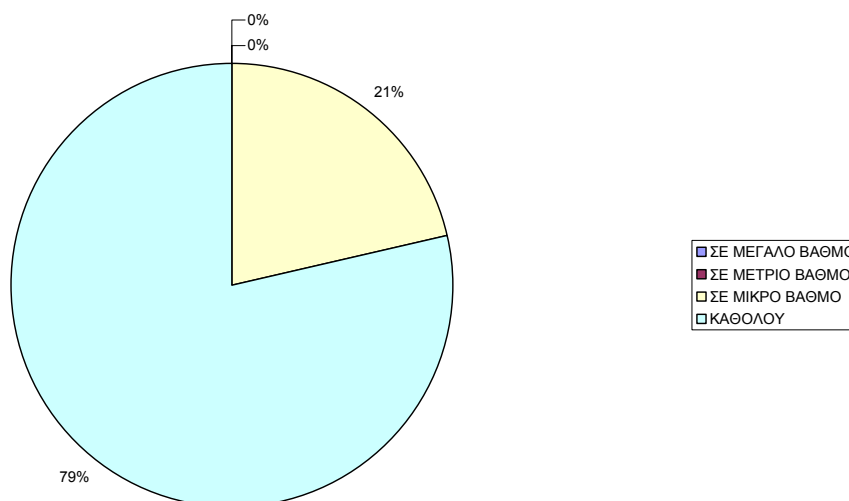
Καταρχήν, στην ερώτηση εάν πιστεύουν ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό ώστε να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή της Πάτρας, το 51% των ερωτηθέντων απάντησε πως αυτό ισχύει σε μικρό βαθμό, σε αντίθεση με το 21% που πιστεύει πως αυτό δεν συνετέλεσε καθόλου. Ένα άλλο 14% θεωρεί ότι σε μεγάλο βαθμό νέες επιχειρήσεις ξεκίνησαν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα και το ίδιο ακριβώς ποσοστό (14%), πιστεύει πως αυτό ισχύει σε μεσαίο βαθμό. Παρατηρείται, λοιπόν, ευθύς εξαρχής ότι η άποψη των τραπεζιτών είναι μάλλον θετική για την επιχειρηματική επίπτωση της Γέφυρας στην περιοχή, η εντύπωση δε αυτή ενισχύεται από την αμέσως παρακάτω κατηγορηματική θέση τους για ενδεχόμενη αρνητική επίδραση της Γέφυρας (κλείσιμο επιχειρήσεων) στην περιοχή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1



Πραγματικά, στην ερώτηση αν πιστεύουν πως η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή της Πάτρας, η συντριπτική πλειοψηφία με ποσοστό 79% πιστεύει πως η λειτουργία της Γέφυρας δεν συνετέλεσε καθόλου στο να κλείσουν επιχειρήσεις, ενώ μόλις το 21% διατυπώνει την άποψη ότι αυτό έχει γίνει σε μικρό βαθμό.

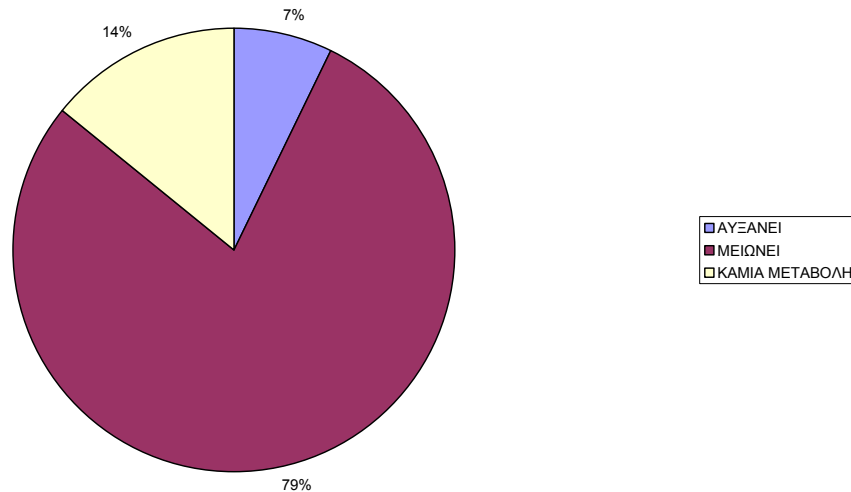
ΕΡΩΤΗΣΗ 2



Στην ερώτηση εάν πιστεύουν ότι η Γέφυρα αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας, το μεγαλύτερο μερίδιο των ερωτηθέντων, το οποίο αντιπροσωπεύει το 79%, πιστεύει πως ο φόβος αυτός μειώνεται, ενώ το 14% πως δεν υπάρχει καμία μεταβολή. Αξιοσημείωτο

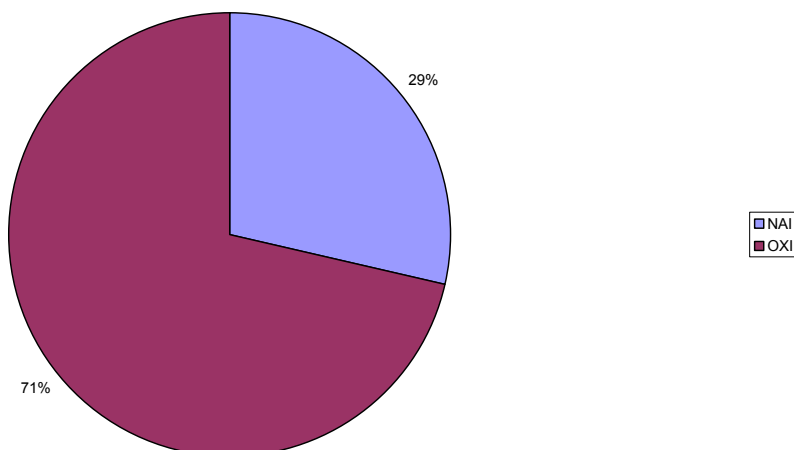
είναι το γεγονός πως μόλις το 7% των στελεχών που ερωτήθηκαν πιστεύει πως η Γέφυρα αυξάνει το φόβο μιας τέτοιας αποτυχίας.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3



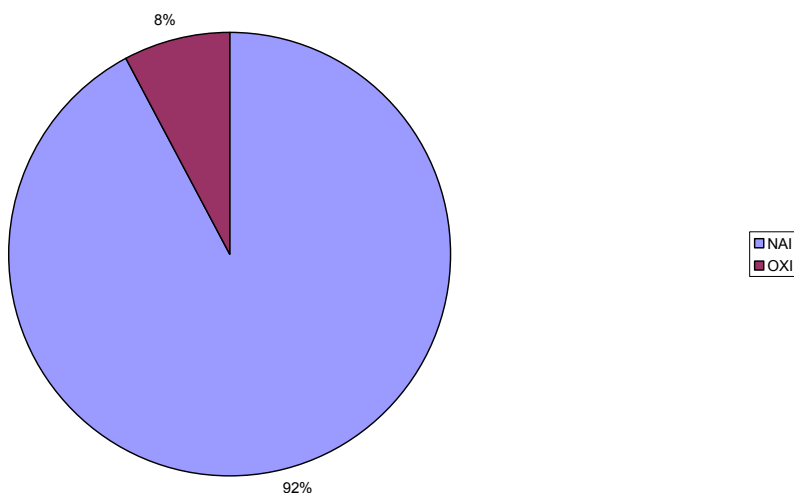
Για τους επόμενους έξι μήνες, τα στελέχη των Πιστωτικών Ιδρυμάτων της Πάτρας, θεωρούν στη συντριπτική τους πλειοψηφία (ποσοστό 71%) πως δεν θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες στη περιοχή της Πάτρας, ενώ το 29% έχει θετική άποψη για την ύπαρξη επιχειρηματικών ευκαιριών. Δεδομένου ότι η εξάμηνη περίοδος είναι πολύ μικρή για την εμφάνιση επιχειρηματικών ευκαιριών, στο σύνολο τους οι δοθείσες απαντήσεις αφήνουν περιθώρια αισιοδοξίας για τη δημιουργία στο μέλλον ενός καλύτερου επιχειρηματικού κλίματος στην περιοχή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4



Στην ερώτηση για την επαρκή ή όχι χρηματοδοτική υποστήριξη των τραπεζών στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις, το σύνολο σχεδόν των ερωτηθέντων (ποσοστό 92%), θεωρεί πως τα κεφάλαια που διατίθενται είναι επαρκή, ενώ μόλις το 8% έχει αρνητική άποψη και θεωρεί πως τα κεφάλαια είναι ανεπαρκή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5

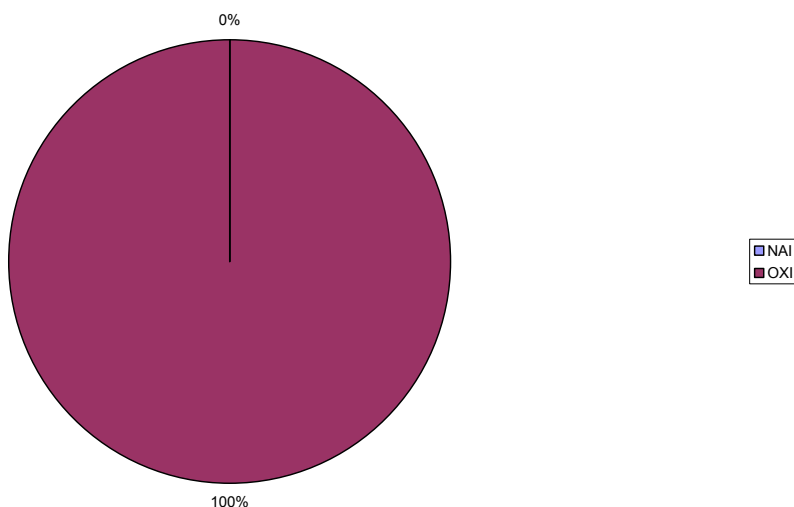


Ως προς τις υπάρχουσες υποδομές της Πάτρας (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) και την υποστήριξη που αυτές παρέχουν στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις, είναι αξιοσημείωτο ότι το

σύνολο των ερωτηθέντων (100%) είναι απαισιόδοξο, θεωρώντας ως τροχοπέδη τον τομέα αυτό για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων της περιοχής. Είναι χαρακτηριστικό ότι και στις τρεις πόλεις, δηλαδή Ναύπακτο, Μεσολόγγι και Πάτρα –ιδιαίτερα στις δυο τελευταίες όπου τα ποσοστά ήταν απόλυτα αρνητικά- οι απαντήσεις των τραπεζών καταγράφουν μια πλήρως απογοητευτική εικόνα για τους τομείς ευθύνης του Δημοσίου, των ΟΤΑ και των επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας αναφορικά με τις υποδομές και τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους στις επιχειρήσεις. Το εύρημα, αυτό μολονότι από γενική άποψη αναμενόμενο, αφού είναι ευρύτερα αισθητές στην οικονομία οι αδυναμίες και οι δυσλειτουργίες του ευρύτερου δημόσιου τομέα, ωστόσο εκπλήσσει με την ακραία του έκφραση στην παρούσα έρευνα και εφόσον κριθεί αξιόπιστο θα πρέπει να προβληματίσει τους αρμόδιους φορείς και να οδηγήσει, το συντομότερο δυνατό, σε χάραξη διορθωτικών μέτρων και πολιτικών.

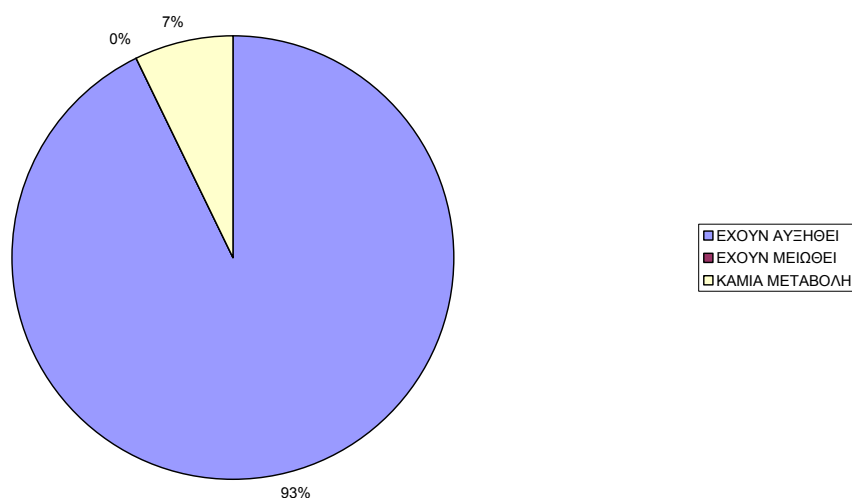
Από την ειδικότερη άποψη των ερευνώμενων επιδράσεων της Γέφυρας στην περιοχή, οι διαπιστώσεις αυτές θα πρέπει να θεωρηθούν ότι καταγράφουν παράγοντες που δρουν ανασχετικά στις θετικές επιπτώσεις του έργου στην περιφερειακή οικονομία και πιθανά, σε μερικές περιπτώσεις, μπορεί και να εξουδετερώνουν πλήρως τη θετική δυναμική που αυτό δημιουργεί στην περιοχή. Είναι, εξ αντιθέτου, διαπιστωμένο, ότι κάτω από ευνοϊκές συνθήκες περιβάλλοντος, μεγάλα συγκοινωνιακά έργα και επενδύσεις στην περιφέρεια προκαλούν με επιταχυνόμενο ρυθμό θετικές επιδράσεις στην τοπική οικονομία και λειτουργούν πολλαπλασιαστικά ως προς τη συμβολή τους στην τοπική πρόοδο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6



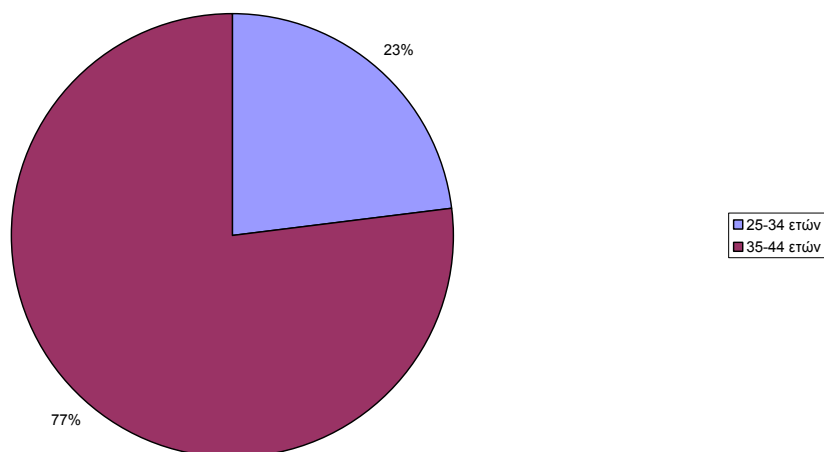
Στην ερώτηση που αφορά την αύξηση ή τη μείωση των αιτήσεων για χορήγηση επαγγελματικών δανείων (είτε για δημιουργία νέων επιχειρήσεων είτε για επέκταση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων) μετά την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας (Αύγουστος 2004), η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων στελεχών (93%) έχουν θετική άποψη και πιστεύουν πως έχουν αυξηθεί, ενώ μόλις το 7% πιστεύει πως δεν έχει επέλθει καμία μεταβολή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7



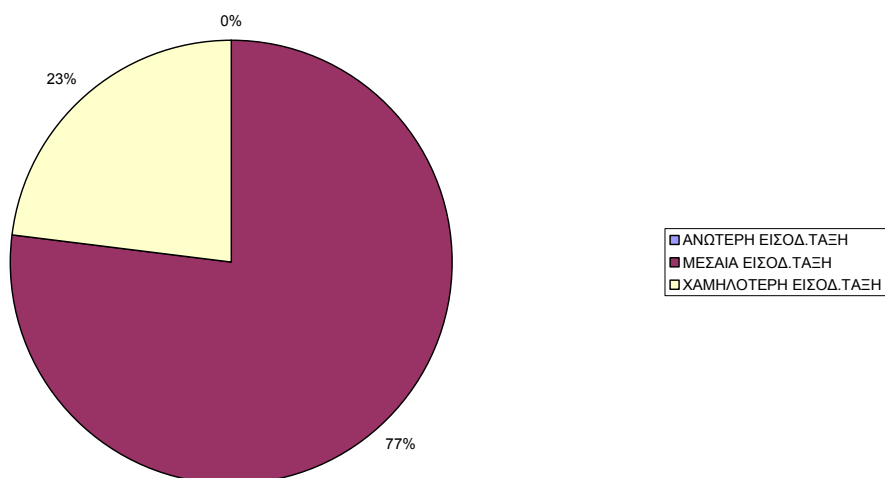
Όσον αφορά την ηλικιακή ομάδα στην οποία εντοπίζεται η μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια, τα ερωτώμενα στελέχη, σε ποσοστό 77%, κατατάσσουν ως πρώτη ηλικιακή ομάδα τα άτομα που περιλαμβάνονται μεταξύ 35-44 ετών και σε ποσοστό 23% τα άτομα ηλικίας 25-34 ετών.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8: ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΕΠΑΓΓ.ΔΑΝΕΙΩΝ



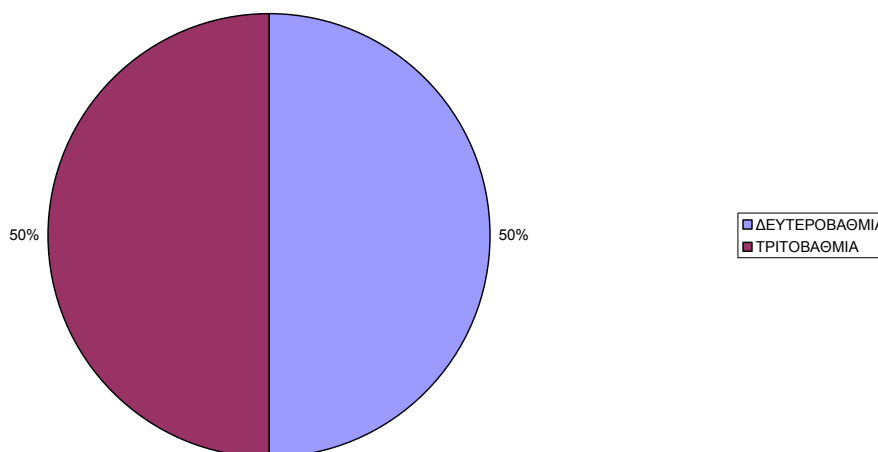
Για την εισοδηματική τάξη, στην οποία ανήκουν τα άτομα με τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια, το 77% των ερωτώμενων στελεχών των τραπεζών δηλώνει πως ανήκουν στη μεσαία εισοδηματική τάξη και το 23% αυτών στη χαμηλότερη.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9: ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΕΠΑΓΓ.ΔΑΝΕΙΩΝ



Στην ερώτηση για το εκπαιδευτικό επίπεδο, στο οποίο ανήκουν τα άτομα με τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια, τα στελέχη δηλώνουν πως το ήμισι των ατόμων αυτών (50%) έχει επίπεδο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και το υπόλοιπο 50% αφορά άτομα με δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10: ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

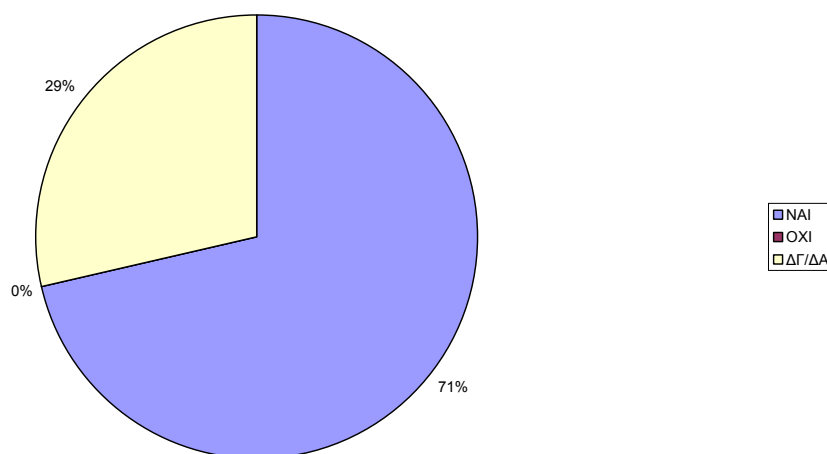


Στην ερώτηση για το εάν έχουν διαπιστώσει μετά την έναρξη της λειτουργίας της Γέφυρας να έχει τονωθεί η επιχειρηματικότητα (ίδρυση νέων επιχειρήσεων και ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων) στη Ναύπακτο, η πλειοψηφία, με ποσοστό 71%, είναι καταφατικοί, ενώ ένα ποσοστό 29% δηλώνει άγνοια για το θέμα.

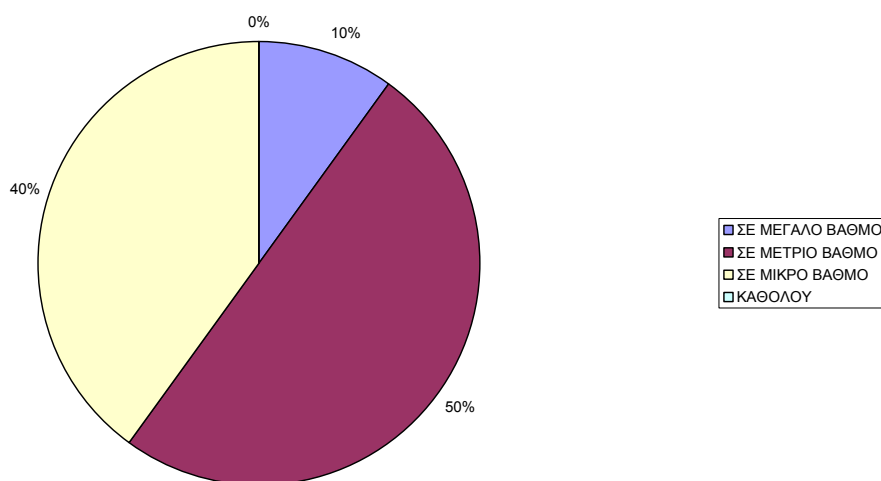
Από τους ερωτηθέντες που απάντησαν παραπάνω καταφατικά, το 50% πιστεύουν πως η επιχειρηματικότητα στη Ναύπακτο έχει τονωθεί σε μέτριο βαθμό, ενώ το 40% πως αυτό έχει γίνει σε μικρό βαθμό. Τέλος, υπάρχει και ένα ποσοστό της τάξης του 10%, που πιστεύει πως η επιχειρηματικότητα στη Ναύπακτο έχει τονωθεί σε μεγάλο βαθμό.

Οι απαντήσεις αυτές θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με επιφύλαξη και να συνεξεταστούν με τις αντίστοιχες των ιδίων, βασικά, τραπεζών της Ναυπάκτου, οι οποίες απέχουν αρκετά από αυτές και σε καμία περίπτωση δεν εκφράζουν τόσο έντονη αισιοδοξία.

ΕΡΩΤΗΣΗ 11



ΕΡΩΤΗΣΗ 12



Τέλος, ο πίνακας που ακολουθεί παραθέτει συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα για όλες τις περιοχές που διεξήχθη η έρευνα πεδίου των τραπεζών δίνοντας έμφαση στις βασικότερες ερωτήσεις που αποτυπώνουν α) την εξέλιξη γενικά της επιχειρηματικότητας σε κάθε πόλη, β) το βαθμό επάρκειας της τραπεζικής υποστήριξης στις επιχειρήσεις της κάθε περιοχής, και γ) το προφίλ της πελατείας τους από ηλικιακή και μορφωτική άποψη.

8.5 Συγκριτική παρουσίαση και συμπεράσματα

Το ενδιαφέρον στη συνδυαστική παρουσίαση των απαντήσεων στις τρεις πόλεις επικεντρώνεται βασικά στις ερωτήσεις για έναρξη επιχειρήσεων λόγω της Γέφυρας, διακοπή λειτουργίας επιχειρήσεων για τον ίδιο λόγο και μεταβολή αριθμού πελατών καταστήματος, όπου και καταγράφονται σημαντικές αποκλίσεις, κυρίως μεταξύ Ναυπάκτου και Μεσολογγίου, από τη μια πλευρά και της Πάτρας, από την άλλη. Στην περίπτωση της Πάτρας τα αποτελέσματα της έρευνας εκδηλώνουν μια σαφέστερα πιο αισιόδοξη εικόνα για την επιχειρηματικότητα της περιοχής, γεγονός που συμφωνεί, άλλωστε, και, μερικώς, με τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου των ιδιωτών (Κεφ. 2). Ωστόσο, οι πιο χαρακτηριστικές απαντήσεις των τραπεζών στην Πάτρα, αφορούν το υψηλό ποσοστό (79%) των ερωτηθέντων που πιστεύουν ότι η Γέφυρα επηρέασε θετικά (σε μεγάλο, μέτριο και μικρό βαθμό) στο άνοιγμα επιχειρήσεων στην περιοχή και το ίδιο ποσοστό που αποκλείει η διακοπή λειτουργίας επιχειρήσεων να οφείλεται στη Γέφυρα. Τέλος, σημαντική είναι η άποψη του 93% των ερωτηθέντων που θεωρούν ότι τα αιτήματα πελατών τους για χορήγηση δανείων έχει αυξηθεί.

Γίνεται, λοιπόν, σαφές από τα παραπάνω ότι η Γέφυρα με τη λειτουργία της, στα τριάμισι έτη παρουσίας της, έχει σίγουρα επηρεάσει τις οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις στην περιοχή, αλλού λιγότερο και αλλού περισσότερο. Στις μικρότερες πληθυσμιακά περιοχές, οι επιδράσεις, όπου υπάρχουν, είναι βαθύτερες και πιο εκτεταμένες. Στα μεγαλύτερα κέντρα (Πάτρα), όπως είναι φυσικό, οι επιδράσεις ποσοστιαία δεν θα μπορούσε να ήταν έντονες, δεδομένου μάλιστα και του μικρού χρόνου λειτουργίας της Γέφυρας. Ωστόσο, και εκεί οι χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας είναι αισθητές. Επίσης, ακόμη και όταν δεν είναι διαπιστώσιμη η επίδραση της λειτουργίας της σε συγκεκριμένα μεγέθη, οικονομικής κυρίως φύσεως, ωστόσο καταγράφεται μια αδιαμφισβήτητη θετική άποψη για την εξέλιξη της επιχειρηματικότητας, καθώς και τις προσδοκίες για το μέλλον.

	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	ΠΑΤΡΑ
I. ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ			
Έναρξη επιχειρήσεων λόγω Γέφυρας			
- Σε Μεγάλο Βαθμό	14%	20%	14%
- Σε Μέτριο Βαθμό	29%	0%	14%
- Σε Μικρό Βαθμό	0%	60%	51%
- Καθόλου	57%	20%	21%
Διακοπή λειτουργίας λόγω Γέφυρας			
- Σε Μεγάλο Βαθμό	0%	0%	0%
- Σε Μέτριο Βαθμό	43%	40%	0%
- Σε Μικρό Βαθμό	0%	20%	21%
- Καθόλου	57%	20%	79%
II. ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ			
Επαρκής Χρηματοδοτική Υποστήριξη			
ΝΑΙ	100%	100%	92%
ΟΧΙ	0%	0%	8%
Μεταβολή πελατών καταστήματος			
-αύξηση	57%	60%	93%
-μείωση	0%	0%	0%
-καμία μετ.	43%	40%	7%
Σύνολο	100%	100%	100%
III. ΠΡΟΦΙΛ ΠΕΛΑΤΩΝ ΜΕ ΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΔΑΝΕΙΑ			
Ηλικιακή Ομάδα			
-25-34	43%	0%	23%
-35-44	57%	80%	77%
-45-54	0%	20%	0%

Εισοδηματική Τάξη			
-Ανώτερη	14%	0%	0%
-Μεσαία	86%	80%	77%
-Χαμηλότερη	0%	20%	23%
Μορφωτικό Επίπεδο			
-Μερική Δευτεροβάθμια	14%	100%	50%
Εκπαίδευση	86%	0%	50%
-Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	0%	0%	0%
-Τριτοβάθμια Εκπαίδευση			

ΤΕΤΑΡΤΟ ΤΜΗΜΑ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΩΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΚΑΙ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΩΦΕΛΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ ΠΟΥ
ΠΡΟΚΑΛΕΣΕ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ
ΕΛΛΑΔΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΩΦΕΛΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΣΕ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ

9.1 Εισαγωγή

Η κατασκευή της Γέφυρας που ξεκίνησε το 1999 επηρέασε την πολιτική τιμών του πορθμείου αρκετά πριν την έναρξη λειτουργίας της. Ήδη από το 2000, δηλαδή τέσσερα χρόνια πριν τη λειτουργία της Γέφυρας, τα F/B ξεκίνησαν μια σταδιακή μείωση των τιμών τους, για να φθάσουν το 2004 μόλις στο 50% του αντίστοιχου επιπέδου του 2000. (Πίνακας 9.1). Η πολιτική αυτή στόχευε στη συγκράτηση ενός μέρους της πελατείας τους ενόψει της αναμενόμενης έναρξης ανταγωνισμού με τη λειτουργία της Γέφυρας και μάλιστα με στοιχεία και χαρακτηριστικά τα οποία τα F/B σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν. Είναι αξιοσημείωτο ότι το κόμιστρο που καθόρισε η Γέφυρα κατά την έναρξη λειτουργίας της το 2004 είναι περίπου ίσο με αυτό που εφάρμοζαν τα F/B το 2000 (9 ευρώ περίπου)*. Από αυτή και μόνη τη σύγκριση γίνεται σαφές ότι **οι μονοπωλιακές συνθήκες λειτουργίας των F/B είχαν οδηγήσει σε υπερβολική αύξηση του κομίστρου και συνακόλουθα σε υπερκέρδη.**

Το γεγονός της μείωσης των τιμών στο 50% δείχνει ότι τα F/B είναι βιώσιμες επιχειρήσεις στο επίπεδο αυτό και επομένως η επιπλέον διαφορά αποτελούσε υπερεπιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου (διακινούμενων οχημάτων) λόγω έλλειψης ανταγωνισμού. Στα ίδια συμπεράσματα οδηγούμαστε αν συγκρίνουμε το επενδυμένο κεφάλαιο μεταξύ των δυο μέσων διέλευσης που σίγουρα αποτελεί και στις δυο περιπτώσεις ένα σημαντικό συστατικό στοιχείο του λειτουργικού κόστους μέσω των

Πίνακας 9.1

	ΚΟΜΙΣΤΡΟ ΙΧ ΤΟΥ ΠΟΡΘΜΕΙΟ Υ (F/B) Σε ευρώ
2000	9,00
2001	7,50
2002	7,50
2003	7,50
2004	4,50
2005	4,50
2006	5,00
2007	5,50

*Όλη η ανάλυση στο παρόν τμήμα της Μελέτης στηρίζεται στο κόμιστρο των ΙΧ, που αποτελούν και το μεγαλύτερο μέρος του συνόλου των διελεύσεων (70%-80%).

αναγκαίων αποσβέσεων. Ασφαλώς το συνολικό επενδυμένο κεφάλαιο της Γέφυρας (800 εκατ. ευρώ περίπου) είναι πολλαπλάσιο από αυτό του συνολικού αριθμού των F/B, πολλά από τα οποία μάλιστα είχαν ήδη υψηλό βαθμό παλαιότητας στην αναφερόμενη χρονική περίοδο και επομένως το κόστος απόσβεσης τους ήταν μηδαμινό ή (εάν συμπεριληφθεί και το κόστος συντήρησης τους) σχετικά χαμηλό.

Είναι χαρακτηριστικό ότι παρά το γεγονός ότι οι τιμές αυτές ήταν ιδιαίτερα υψηλές και αδικαιολόγητες για ένα μέσο διέλευσης με σοβαρά μειονεκτήματα ως προς το χρόνο, την άνεση και την ασφαλή διεξαγωγή της διέλευσης, ωστόσο δεν υπήρξαν ποτέ σοβαρές και οργανωμένες αντιδράσεις των ενδιαφερόμενων φορέων ή ομάδων διακινουμένων, τουλάχιστο στην έκταση, την ένταση και τη συχνότητα που παρατηρήθηκαν για τις αντίστοιχες τιμές της

Γέφυρας. Ακόμη και αυτό το στοιχείο δείχνει από μια άλλη σκοπιά -και ανεξάρτητα από τη βασιμότητα των οποιωνδήποτε αιτημάτων μείωσης των κομίστρων- ότι η λειτουργία της Γέφυρας προκάλεσε, πέρα από όλα τα άλλα, και μια υγιή κοινωνική ευαισθητοποίηση σε θέματα επιβάρυνσης του καταναλωτή, καθώς επίσης και, για πρώτη φορά ένα κοινωνικό διάλογο με ευρεία συμμετοχή πολλών ενδιαφερόμενων και εμπλεκόμενων φορέων, επιχειρήσεων και πολιτών.

9.2 Υπολογισμός της ωφέλειας από τον ανταγωνισμό

Στη συνέχεια διενεργείται μια εκτίμηση της ωφέλειας για τους χρήστες του μέσου των F/B που προέκυψε από τις συνθήκες ανταγωνισμού που επέβαλε η λειτουργία της Γέφυρας, οι οποίες, όπως δείχθηκε παραπάνω, ξεκίνησαν από το 2000 και μετά. Η εκτίμηση αυτή γίνεται με τρεις προσεγγίσεις.

Η **πρώτη προσέγγιση** που είναι συντηρητική, αποτιμά την ωφέλεια για τους χρήστες των F/B για την περίοδο 2001-2007 που προκύπτει από το γεγονός ότι το κόμιστρο μειώθηκε μετά το 2000 λόγω της Γέφυρας. Η ωφέλεια αυτή είναι πραγματική και εκφράζεται, για κάθε διακινηθέν, στην παραπάνω περίοδο, όχημα (πλην δικύκλων), ως η διαφορά που προκύπτει μεταξύ του κομίστρου που ίσχυε για τα ΙΧ το έτος 2000 και του ισχύοντος (μειωμένου) κόμίστρου στη δεδομένη χρονική στιγμή που πραγματοποιήθηκε η διέλευση. Για παράδειγμα, για μια διέλευση ενός ΙΧ το έτος 2006 πληρώθηκε κόμιστρο 5,00 ευρώ, ενώ αν δεν υπήρχε η Γέφυρα, οι τιμές δεν θα είχαν ακολουθήσει την μετά το 2000 πτωτική πορεία (βλ. Πίνακα 9.1), αλλά θα ίσχυε κόμιστρο τουλάχιστον 9,00 ευρώ. Η διαφορά αυτή των 4,00 ευρώ (9,00-5,00) αποτελεί καθαρή ωφέλεια του χρήστη και, αν αυτή πολλαπλασιαστεί με το συνολικό αριθμό των χρηστών της γραμμής των F/B, τότε προκύπτει το χρηματικό ποσό της συνολικής ετήσιας ωφέλειας όλων των χρηστών του συγκεκριμένου μέσου διέλευσης (Πίνακας 9.2). **Για το σύνολο της περιόδου 2001-2007 η ωφέλεια αυτή ανέρχεται στο ποσό των 31,5 εκατ. ευρώ. Το μέγεθος αυτό εκφράζει το συνολικό μη πληρωθέν, λόγω ανταγωνισμού από τη Γέφυρα, κόστος διέλευσης με το F/B στην περίοδο 2001-2007.** Αποτελεί, τελικά, κοινωνική ωφέλεια υπό νέες συνθήκες τιμών ισορροπίας σε μια αγορά που από καθεστώς μονοπωλίου πέρασε σε κατάσταση προσφοράς.

Πίνακας 9.2

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΟΥ F/B (ΠΛΗΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ) ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΚΟΜΙΣΤΡΟ				
	ΚΟΜΙΣΤΡΟ Σε ευρώ (1)	ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΠΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ (2000) Σε ευρώ (2)	ΣΥΝΟΛ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΙΧ, Φ/Γ, Λ/Φ) (3)	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΦΕΛΕΙΑ Σε ευρώ (4=2X3)
2000	9,00	0	-	-
2001	7,50	(9,00-7,50) 1,50	2.979.570	4.469.355
2002	7,50	(9,00-7,50) 1,50	3.185.342	4.778.013
2003	7,50	(9,00-7,50) 1,50	3.417.638	5.126.457
2004	4,50	(9,00-6,00*) 3,00	2.553.603	7.660.809
2005	4,50	(9,00-4,50) 4,50	790.565	3.557.543
2006	5,00	(9,00-5,00) 4,00	828.038	3.312.152
2007	5,50	(9,00-7,50) 3,50	733.980	<u>2.568.930</u> 31.473.259

*Η τιμή των 4,50 ευρώ ίσχυσε για το μισό έτος περίπου, ενώ για το άλλο μισό το κόμιστρο ήταν 7,50 ευρώ ($7,50 \times 0,50 + 4,50 \times 0,50 = 6$)..

διαφοροποιημένης υπηρεσίας μεταφοράς, με αποτέλεσμα ο χρήστης να μπορεί να επιλέξει μεταξύ των δυο επιλογών την πιο κατάλληλη για την περίπτωση του.

Η **δεύτερη προσέγγιση** υπολογισμού της ωφέλειας, που είναι ουσιαστικά μια παραλλαγή της πρώτης, εισάγει την αναπροσαρμογή του κομίστρου των F/B για την περίοδο 2001-2007 με βάση την ανοδική τάση που αυτό ακολούθησε στη δεκαετία 1990-2000 (Πίνακας 9.3, στήλη 1β). Η υπόθεση αυτή θεωρεί ότι η εξέλιξη των τιμών από τα F/B, αν δεν είχε κατασκευαστεί η Γέφυρα, θα ήταν αυξητική στην μετά το 2000 περίοδο και ότι επομένως η πραγματική ωφέλεια του χρήστη στην περίοδο 2001-2007 ισούται με τη διαφορά μεταξύ της αναθεωρημένης (αυξημένης) αυτής τιμής και της (χαμηλότερης) τιμής που αυτός πραγματικά πληρώνει υπό συνθήκες ανταγωνισμού με τη Γέφυρα. Η προσέγγιση αυτή, ακολουθώντας την ίδια μεθοδολογία όπως στην πρώτη προσέγγιση, προσδιορίζει τη **συνολική ωφέλεια των χρηστών των F/B στην περίοδο 2001-2007 σε 44,4 εκατ. ευρώ (έναντι 31,5 της πρώτης προσέγγισης).**

Πίνακας 9.3

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ ΜΕ ΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ				
	ΚΟΜΙΣΤΡΟ Σε ευρώ Πραγμ.- αναπρ. (1) (α) (β)	ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΠΟ ΑΝΑΠΡ.ΤΙΜΕΣ ΕΤΟΥΣ ΒΑΣΗΣ (2000) Σε ευρώ (2)	ΣΥΝΟΛ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩ N (ΙΧ, Φ/Γ, Λ/Φ) (3)	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΦΕΛΕΙΑ Σε ευρώ (4=2X3)
2000	9,00 9,00	0	-	-
2001	7,50 9,50	(9,50-7,50) 2,00	2.979.570	5.959.140
2002	7,50 9,50	(9,50-7,50) 2,00	3.185.342	6.370.684
2003	7,50 10,00	(10,00-7,50) 2,50	3.417.638	8.544.095
2004	4,50 10,00	(10,00- 6,00*)4,00	2.553.603	10.214.412
2005	4,50 10,50	(10,00-4,50) 6,00	790.565	4.743.390
2006	5,00 10,50	(10,00-5,00) 5,50	828.038	4.554.209
2007	5,50 11,00	(11,00-5,50) 5,50	733.980	<u>4.036.890</u> 44.422.820

*Η τιμή των 4,50 ευρώ ίσχυσε για το μισό έτος περίπου, ενώ για το άλλο μισό το κόμιστρο ήταν 7,50 ευρώ ($7,50 \times 0,50 + 4,50 \times 0,50 = 6$).

Είναι αξιοσημείωτο ότι η ωφέλεια αυτή (44,4 εκατ. ευρώ) **ισούται με το 5% του συνολικού κόστους κατασκευής της Γέφυρας**. Αυτή η εκτίμηση είναι συντηρητική και αφορά την ωφέλεια που προκύπτει με σχετικές εκτιμήσεις μόνο μέχρι το έτος 2007.

Αν όμως προεκτείνουμε χρονικά την παραπάνω προσέγγιση για τα επόμενα (μετά το 2007) 23 έτη που απομένουν για τη λήξη της παραχώρησης εκμετάλλευσης της Γέφυρας (κρατώντας σταθερή την υπόθεση ότι τα F/B θα κρατούν ένα 20% περίπου της συνολικής διακίνησης οχημάτων από το στενό P-A), **η συνολική ωφέλεια για τους χρήστες των F/B στην περίοδο 2001-2030 θα ανέλθει στα 136,4* εκατ. ευρώ, δηλαδή στο 17% περίπου του κόστους της Γέφυρας**.

Εντούτοις, η ωφέλεια από τον ανταγωνισμό της Γέφυρας είναι ακόμη μεγαλύτερη αν προεκτείνουμε τη διερεύνηση αυτή (β' προσέγγιση) κάνοντας τις παρακάτω λογικές υποθέσεις (τρίτη προσέγγιση) :

Τρίτη προσέγγιση

Είναι εύλογο να θεωρήσουμε ότι, αν δεν είχε κατασκευαστεί η Γέφυρα, όλη η κίνηση στο στενό P-A θα εξακολουθούσε να διεκπεραιώνεται μέσω των F/B. Επομένως, πέρα από τους χρήστες των F/B που οι οικονομικές τους ωφέλειες υπολογίστηκαν στις δυο παραπάνω προσεγγίσεις, και οι σημερινοί χρήστες της Γέφυρας θα επιβαρύνονταν (για τη περίοδο 2004-2007) με την αυξημένη τιμή που θα επιβαλλόταν από τα F/B (στήλη 1β Πίνακα 9.3). Με δεδομένο ότι η αυξημένη αυτή τιμή περιέχει κατά 50% περίπου ένα αδικαιολόγητο, για ανταγωνιστικές συνθήκες λειτουργίας της αγοράς, υπερτίμημα, προκύπτει, στην περίπτωση αυτή μια συνολική επιβάρυνση για τους χρήστες της Γέφυρας λόγω του υπερτιμήματος αυτού, η οποία θα πρέπει λογικά να πιστωθεί ολόκληρη στη Γέφυρα ως οικονομική ωφέλεια των χρηστών από τις συνθήκες ανταγωνισμού που αυτή εισήγαγε στην αγορά. Η ωφέλεια αυτή ανέρχεται για την περίοδο

2004-2007 στο ποσό των 65,5 εκατ. ευρώ (3.400.000** χρήστες της Γέφυρας Χ υπερτίμημα 5,5*** ευρώ Χ 3,5 έτη).

* 44, 4 εκατ. + 23 έτη Χ 4 εκατ. ευρώ/έτος (Πίνακας 9.3, στήλη 4, έτος 2007)

** Από το συνολικό ετήσιο αριθμό διακινηθέντων από τη Γέφυρα οχημάτων έχει αφαιρεθεί το 30% της πρόσθετης ζήτησης που προκάλεσε η λειτουργία της (*induced demand*) και η οποία δεν θα υπήρχε αν ίσχυε η υπόθεση της παρούσας

*** 11,00 μείον 5,5 ευρώ: μέση διαφορά περιόδου 2004-2007 (Πίνακας 9.3, στήλη 2)

Σύνολο ωφελειών προσέγγισης β και γ

Αν αθροίσουμε τις ωφέλειες των προσεγγίσεων β' και γ', δηλαδή το οικονομικό όφελος, από τη μια πλευρά, των χρηστών των F/B για την περίοδο 2001-2007 και, από την άλλη πλευρά, των χρηστών της Γέφυρας για την περίοδο 2004 (Ιούλιος)-2007, το οποίο προκύπτει από την ανταγωνιστική επίδραση της λειτουργίας της Γέφυρας, **η συνολική οικονομική ωφέλεια του συνόλου των χρηστών ανέρχεται σε 110 εκατ. ευρώ περίπου (44,4 εκατ. και 65,5 κατ. Ευρώ, αντίστοιχα), δηλαδή στο 13,8% του συνολικού κόστους της Γέφυρας και μόνο για την περίοδο που λήγει το 2007. Αυτή είναι και η πιο συντηρητική εκτίμηση της προκύπτουσας ωφέλειας από τις ανταγωνιστικές συνθήκες που προκάλεσε η Γέφυρα. Αν προεκτείνουμε χρονικά τις εκτιμήσεις αυτές για την υπολειπόμενη περίοδο μέχρι τη λήξη της Σύμβασης Παραχώρησης (2008-2030), τότε η συνολική ωφέλεια θα ανέλθει στο ποσό των 632 εκατ. ευρώ, δηλαδή στο 79% του συνολικού κόστους κατασκευής της Γέφυρας.**

Στον Πίνακα 9.4 δίνεται μια ανακεφαλαίωση όλων των αποτελεσμάτων της παρούσας διερεύνησης με βάση τις διάφορες υποθέσεις που έγιναν, σχετικά με το μέσο διέλευσης (F/B ή/και Γέφυρα) και τη χρονική περίοδο των επιπτώσεων (μέχρι τέλος του 2007 ή το τέλος της Σύμβασης Παραχώρησης, δηλ. το 2030). Τα θετικά αποτελέσματα των επιπτώσεων του ανταγωνισμού των δυο μέσων,

υπολογιζόμενα ως ποσοστό του συνολικού κόστους κατασκευής της Γέφυρας, αντιστοιχούν, ανάλογα με την περίπτωση υπολογισμού, από 4% μέχρι 79% αυτού του κόστους.

Γενικότερη αξιολόγηση

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η λειτουργία της Γέφυρας προκάλεσε μια κοινωνική ευαισθητοποίηση σε θέματα επιβάρυνσης του καταναλωτή, και ένα πρωτοφανή κοινωνικό διάλογο με ευρεία συμμετοχή πολλών ενδιαφερόμενων και εμπλεκόμενων φορέων, επιχειρήσεων και πολιτών.

Είναι αξιοσημείωτο ότι στον κοινωνικό αυτό διάλογο που προκάλεσε η Γέφυρα στην περίοδο λειτουργίας της, πέρα από το θέμα του κόστους της διέλευσης, ήρθαν σταδιακά να προστεθούν θέσεις, απόψεις και προβληματισμοί για την ευρύτερη ανάπτυξη της περιοχής. Αν κανείς ερευνήσει τον τοπικό τύπο, τα συνέδρια που οργανώνονται στη δυτική Ελλάδα, τις διάφορες μελέτες και τα προγράμματα που εκπονούνται από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, αβίαστα θα διαπιστώσει ότι οι επιπτώσεις του έργου απασχολούν έντονα τις τοπικές κοινωνίες και η συχνότητα αναφοράς της Γέφυρας, ακόμη και στην καθημερινότητα των κατοίκων και της περιοχής, είναι ιδιαίτερα υψηλή. Αυτό προφανώς οφείλεται στις νέες θετικές

** 136,4 εκατ. +65,5 εκατ. +23 έτη Χ 3.400.000 χρήστες της Γέφυρας Χ υπερτίμημα 5,5*** ευρώ= 136,4 + 65,5 +430,10 εκατ. ευρώ= 632 εκατ. ευρώ*

προοπτικές και προσδοκίες που προκάλεσε το έργο αυτό, όπως άλλωστε αυτό αποτυπώνεται στις έρευνες πεδίου της μελέτης αυτής για την εμπορική κίνηση, την επιχειρηματικότητα την τουριστική ανάπτυξη κτλ. Επίσης έγινε ιδιαίτερα αισθητή σε όλη την περιοχή και συνυπολογίζεται στα θετικά της λειτουργίας της Γέφυρας η έντονη δραστηριοποίηση της διαχειρίστριας εταιρίας στα πλαίσια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, που είναι ένας τομέας στον οποίο οι επιχειρήσεις καλούνται σήμερα να επιδείξουν ευαισθησία και ενεργό συμμετοχή (βλ. Κεφ. 2.8).

9.3 Συμπεράσματα

Συμπερασματικά, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, αποκαθιστώντας με τη λειτουργία της, για πρώτη φορά στην ιστορία σύνδεσης των δύο πλευρών του Κορινθιακού, ανταγωνιστικές συνθήκες προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών, συνέβαλε στη δημιουργία μεγάλης κλίμακας οικονομικών ωφελειών υπέρ των χρηστών και του κοινωνικού συνόλου, αντισταθμίζοντας με τον τρόπο αυτό ένα σημαντικό τμήμα του κόστους κατασκευής. Ταυτόχρονα, λειτούργησε ως καταλύτης για μια κοινωνική αναβάθμιση όσον αφορά τις σχέσεις και διεκδικήσεις των κοινωνικών φορέων και των πολιτών στον τομέα των σύγχρονων μεταφορών, ενώ επίσης συνέβαλε στην ανάπτυξη νέων μηχανισμών οικονομικής και ηθικής ενίσχυσης των δραστηριοτήτων των τοπικών φορέων από τον ιδιωτικό τομέα μέσω του σύγχρονου θεσμού της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Όλες αυτές οι θετικές επιδράσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας δεν μπορεί παρά να συνυπολογίζονται στη συνολική παρουσία της στο χώρο των σύγχρονων μεταφορικών και συγκοινωνιακών έργων της χώρας μας, αλλά και να αποτελούν θετικό καταστάλαγμα στη σχετικά πρόσφατη εθνική εμπειρία από την εφαρμογή του θεσμού της αυτοχρηματοδότησης μεγάλων έργων στο πλαίσιο σύμπραξης του Δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Πίνακας 9.4

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΩΦΕΛΕΙΑ ΑΝΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ & ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ		
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΩΦΕΛΕΙΑ
		(σε εκατ. ευρώ) Ως % του κόστους κατασκ. Γέφυρας
A	2001-2007	31.473.259 3,9%
B	2001-2007	44.422.820 5,0%
B	2001-2030	136.400.000 17,0%
Γ	2004-2007	65.500.000 8,2%
B & Γ	2001-2007	110.000.000 13,8%
B & Γ	2001-2030	632.000.000 79,0%

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

10.1 Εισαγωγή

Αντικείμενο αυτού του κεφαλαίου είναι η τουριστική ανάπτυξη της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας σε συνδυασμό με τον ρόλο που διαδραμάτισε η κατασκευή και λειτουργία της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου. Προκειμένου να αποτυπωθεί λεπτομερώς και με σαφήνεια η εξέλιξη του τουρισμού στην υπό μελέτη περιοχή εξετάστηκε κάθε ένας από τους τρεις νομούς (Αχαΐας, Ηλείας και Αιτωλοακαρνανίας) ξεχωριστά, αλλά και ολόκληρη η περιφέρεια συνολικά. Όλα τα στατιστικά στοιχεία και δεδομένα που παρατίθενται παρακάτω είναι στοιχεία που αντλήθηκαν από την Περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας, τη Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδας, την ICAP και το Επιμελητήριο Αχαΐας.

10.2 Περίληψη της ενότητας «ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ» της πρώτης μελέτης για την Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου (Ιούνιος 2006)

Η ερμηνεία του ρόλου και της σημασίας του τουρισμού για τη διαμόρφωση της αναγκαίας πολιτικής για την ανάπτυξη του τουρισμού σε μια συγκεκριμένη χώρα ή περιφέρεια, δεν μπορεί να είναι αξιόπιστη, εάν δεν απορρέει πρωτίστως από έναν σαφή ορισμό του ως συγκεκριμένης αναλυτικής κατηγορίας στην οικονομία υποδοχής. Κατά τη μεταπολεμική περίοδο και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980 ο τουρισμός χαρακτηριζόταν, στα πλαίσια κυρίως της εφαρμοζόμενης πολιτικής, ως «κλάδος υπηρεσιών». Ο άκριτος αυτός προσδιορισμός, ο οποίος συνεχίζει και μέχρι σήμερα να χρησιμοποιείται συχνά, είτε εξαιτίας της άγνοιας του σύγχρονου επιπέδου συζήτησης είτε της αδυναμίας κατανόησης θεμελιωδών εννοιών της παραγωγής και αναπαραγωγής της οικονομίας, στερείται κάθε σαφούς εθνολογιστικής

υπόστασης και επομένως κάθε ερμηνευτικής δυνατότητας για την ύπαρξη και λειτουργία του τουρισμού σε μια οικονομία υποδοχής. Ωστόσο, από τα μέσα ήδη της δεκαετίας του 1980 η συγκρότηση και διαχρονική παρακολούθηση των χαρακτηριζομένων σήμερα διεθνώς ως *Tourism Satellite Accounts* -T.S.A. ή κατά την ελληνόγλωσση απόδοση του όρου ως *Δορυφόροι Λογαριασμοί του Τουρισμού* - Δ.Λ.Τ. (βλέπε την αντίστοιχη βιβλιογραφία στο παράρτημα με το ακρωνύμιο T.S.A.), συνιστά την πλέον αξιόπιστη προσέγγιση των επιπτώσεων του τουρισμού σε μια οικονομία υποδοχής. Είναι φανερό ότι τα αναφερόμενα σημαίνουν την ανάδυση μιας νέας μακροοικονομικής κατηγορίας στην τελική ζήτηση των οικονομιών υποδοχής, της τουριστικής κατανάλωσης, ως διακριτής πλέον κατηγορίας. Η προσέγγιση αυτή επιβάλλει αφενός την αξιόπιστη επίσημη σύλληψη της όλης τουριστικής δραστηριότητας, ως παραγωγής και διάθεσης της ετήσια ενεργοποιούμενης τουριστικής κατανάλωσης, αφετέρου, διαμορφώνει το πλαίσιο εκείνο που επιτρέπει να γίνουν ευκολότερα αντιληπτές οι αναγκαίες μεταβολές στο ρόλο και στις λειτουργίες του κράτους υποδοχής για τη ρύθμιση και υποστήριξή της.

Η περιοχή της μελέτης, δηλαδή η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, έχει έδρα την πόλη των Πατρών και περιλαμβάνει σε επίπεδο Νομαρχιακής Διοίκησης τους Νομούς Αχαΐας, Ηλείας και Αιτωλοακαρνανίας. Σε αντίθεση με τους Νομούς Αχαΐας και Ηλείας, οι οποίοι συνδέονται άμεσα με το εθνικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας μέχρι την κατασκευή της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου ήταν γεωγραφικά και από άποψη μεταφορικής επικοινωνίας σχετικά αποκομμένος λόγω του διαχωριστικού φραγμού του Πατραϊκού Κόλπου. Με βάση την προοπτική της χωροταξικής ολοκλήρωσης του ελληνικού χώρου μέσα από τα μεγάλα έργα υποδομών και την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και επικοινωνιών θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη κόμβων συνδυασμένων μεταφορών μεγάλης εμβέλειας. Έτσι, τα όποια μειονεκτικά στοιχεία της περιφέρειας παραμερίζονται και δίνουν τη θέση τους στη δυνατότητα εξέλιξης της περιοχής ως Δυτικής Πύλης και ως βασικού συντελεστή στον αναπτυξιακό άξονα της Αδριατικής – Ιονίου και στη σύνδεση της Ευρώπης με τη Μέση Ανατολή. Η νέα αυτή προοπτική μπορεί να επιτρέψει την ανάπτυξη της περιοχής αφενός ως εμπορευματικού/διαμετακομιστικού κόμβου μείζονος ευρωπαϊκής σημασίας, καθώς και ως σημαντικού τουριστικού/πολιτιστικού κόμβου των δικτύων διευρωπαϊκής παραγωγής και

διάθεσης των ενδοευρωπαϊκών ταξιδιωτικών/τουριστικών μετακινήσεων στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης.

Επίσης, από τα δεδομένα της γεωγραφικής και γεωμορφολογικής δομής προκύπτει ότι η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι μια αξιόλογη γεωφυσική ενότητα και μάλιστα από τις πλέον πλούσιες σε φυσικούς πόρους και ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος της χώρας. Το γεγονός αυτό καθιστά την περιφέρεια πόλο έλξης τουριστικών προορισμών. Παράλληλα, από τις γενικότερες δημογραφικές εξελίξεις που διαγράφονται προκύπτει ότι διαμορφώνονται κρίσιμες μάζες πληθυσμιακών μεγεθών στα παράκτια μέτωπα της περιφέρειας, γεγονός που ενθαρρύνει τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών και τη βελτίωση του αστικού εξοπλισμού, στοιχεία αναγκαία για την τουριστική ανάπτυξη στις περιοχές αυτές. Ωστόσο η έλλειψη σχεδιασμένης «αστικοποίησης» στις τουριστικές περιοχές επιφέρει φαινόμενα δυσλειτουργίας, γεγονός που επιτάσσει την εξυγίανση των περιοχών αυτών ιδιαίτερα στα παράλια μέτωπα.

Αναφορικά με τον τουρισμό, η μέχρι σήμερα μη ύπαρξη τουριστικής πολιτικής περιφερειακού χαρακτήρα και η συνακόλουθη μη αξιοποίηση και ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος δεν έχει οδηγήσει την περιοχή σε μια τουριστική ανάπτυξη ανάλογη των διαθέσιμων τουριστικών πόρων της. Ωστόσο, είναι απολύτως βέβαιο ότι με τη λειτουργία πλέον της ΓΕΦΥΡΑΣ οι μέχρι σήμερα περιορισμοί και κυρίως ο διαχωριστικός φραγμός του Πατραϊκού Κόλπου, ο οποίος διαιρούσε την περιφέρεια σε δύο διαφορετικά τμήματα με ανισομερή τουριστική ανάπτυξη, αίρονται. Ο Πατραϊκός Κόλπος με τη σημερινή άμεση επικοινωνία μέσω Ρίου, συνδέει πλέον οργανικά το ενιαίο των πολιτιστικών διαδρομών και των τουριστικών κυκλωμάτων από το χώρο της Πελοποννήσου και με τον τρόπο αυτό προσφέρεται ως ενιαίο τουριστικό σύνολο και προϊόν, με συνακόλουθη σημαντική προοπτική ανάπτυξης τουριστικών δραστηριοτήτων στο σύνολο της περιφέρειας. Παρόλα αυτά η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Περιφέρειας συνδέεται με μια ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη της περιοχής, που θα περιλαμβάνει συστηματικά μέτρα για την τουριστική ανωδομή και υποδομή στην κατεύθυνση του εναλλακτικού τουρισμού με διαφοροποίηση, εξειδίκευση και ποιοτική βελτίωση.

Αναφορικά με τον προσδιορισμό των χωρικών ενότητων τουριστικών συγκεντρώσεων, ο χαρακτηρισμός ενός χώρου ως τουριστικού προϋποθέτει την αξιολόγηση της όποιας τουριστικής ανάπτυξης σε αυτόν σε τρεις κατά βάση διαστάσεις: την οικονομική διάσταση του χώρου, την κοινωνικό - πολιτιστική διάσταση του χώρου και την περιβαλλοντική διάσταση του χώρου. Ο χώρος, με την εκάστοτε επιλεγμένη υπόσταση του, (π.χ. Περιφέρεια, Νομός, παράκτια ζώνη, ορεινή ζώνη, νησιώτική ή αστική περιοχή) αποτελεί το χωρικό πλαίσιο αναφοράς, αφενός για την ανάλυση και αξιολόγηση των διαφόρων διαστάσεων και επιπτώσεων της τουριστικής δραστηριότητας και αφετέρου για τον χαρακτηρισμό του ως τουριστικής ενότητας. Οι ευρύτερες Τουριστικές ενότητες με συγκεκριμένη χωρική υπόσταση διακρίνονται σε υποενότητες με αντίστοιχα χαρακτηριστικά χώρου, ενταγμένες στα διοικητικά όρια στα οποία εμπίπτουν (Περιφέρεια, Νομός, Δήμος). Ως εκ τούτου οι προτεινόμενες Τουριστικές ενότητες είναι 11 και είναι οι εξής: Τουριστική Ενότητα Αμβρακικού, Τουριστική ενότητα Δ. ακτών Αιτωλοακαρνανίας, Τουριστική Ενότητα Μεσολογγίου – Αιτωλικού, Τουριστική Ενότητα Ναυπακτίας, Τουριστική Ενότητα Ενδοχώρας Λιμνών Αιτωλοακαρνανίας, Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων, Τουριστικής Ενότητας Πατρών – Ορεινής Αχαΐας, Τουριστική Ενότητα Κάτω Αχαΐας – Καλογριάς, Τουριστική Ενότητα Β.Δ. Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης, Τουριστική Ενότητα Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας και Τουριστική Ενότητα Ν. Δ. Ηλείας – Καϊάφα. Κάθε μία από τις ανωτέρω τουριστικές ενότητες με βάση τα φυσικά και πολιτιστικά της στοιχεία διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των υπολοίπων και όχι μόνο. Ωστόσο ως επικρατέστερες περιοχές για άμεση τουριστική αξιοποίηση με επαύξηση και εξειδίκευση του τουριστικού προϊόντος κρίνονται κατ' αρχήν οι Τουριστικές Ενότητες: Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων / Ορεινή περιοχή, Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων / Πεδινή περιοχή, Τουριστική Ενότητα ΒΔ Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης / Παράκτια περιοχή, Τουριστική Ενότητα ΝΔ Ηλείας – Καϊάφα / Παράκτια περιοχή. Στις περιοχές αυτές κρίνεται σκόπιμο να προστεθεί και η Τουριστική Ενότητα των Ακτών του Αμβρακικού, λόγω του σπάνιου και διεθνούς ακτινοβολίας φυσικού περιβάλλοντος που διαθέτει σε συνδυασμό με την άμεση προοπτική ενσωμάτωσής της στο Δυτικό Αναπτυξιακό Άξονα της χώρας. Οι πέντε αυτές περιοχές διαθέτουν ήδη κάποια τουριστική αξιοποίηση, όμως είναι δυνατή η περαιτέρω ανάπτυξή τους χωρίς να παραβλάπτεται η φέρουσα ικανότητά

τους. Οι λοιπές περιοχές συνιστούν επίσης περιοχές προτίμησης για ολοκληρωμένες δράσεις τουριστικής ανάπτυξης στο πλαίσιο διαφόρων χρηματοδοτήσεων και πρωτοβουλιών του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

Η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου θα επηρεάσει και άλλες περιοχές της χώρας που μέσω των μεταφορικών δικτύων θα συνδεθούν άμεσα ή έμμεσα, με τη Γέφυρα και συνακόλουθα με την περιοχή. Περιοχές όπως, η Στερεά Ελλάδα (Θήβα-Λιβαδειά, Λαμία), η παράκτια περιοχή από Αστακό έως Πρέβεζα, η Ήπειρος (Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα, Άρτα), η Θεσσαλία (Βόλος-Λάρισα) και η ευρύτερη περιοχή της Πελοποννήσου (Καλαμάτα, Τρίπολη), *θα καταστούν ευκολότερα προσπελάσιμες από και προς την περιοχή μελέτης και θα παρέχουν τη δυνατότητα δημιουργίας «διαπεριφερειακών τουριστικών διαδρομών» και «διαπεριφερειακών τουριστικών προϊόντων»*. Παρόλα αυτά η λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ, σε συνδυασμό και με το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο μεταφορών θα έχει μεν θετικές επιδράσεις σε ότι αφορά τη μεγέθυνση του τουρισμού και της συνακόλουθης αύξησης της ενεργού καταναλωτικής ζήτησης στην περιοχή μελέτης, θα έχει όμως και επιδράσεις που θα λειτουργήσουν αρνητικά τόσο γενικά στο περιβάλλον όσο και σε ιδιαίτερα ευαίσθητες περιοχές καθώς και επιδράσεις στο φυσικό και κοινωνικό χώρο. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι αποτέλεσμα της συγκέντρωσης πληθυσμού και παραγωγικών/καταναλωτικών δραστηριοτήτων στα οικιστικά και τουριστικά κέντρα που είναι ενταγμένα κατά το μάλλον ή ήττον στους βασικούς οδικούς άξονες, με άμεση συνέπεια φαινόμενα πληθυσμιακής συρρίκνωσης των εσωτερικών και των ορεινών περιοχών. Συνακόλουθες επιπτώσεις αυτών των φαινομένων θα είναι οι δυσμενείς επιδράσεις σε παραδοσιακούς κλάδους παραγωγής κυρίως λόγω αδυναμίας προσαρμογής στις νέες συνθήκες ζήτησης. Η συγκέντρωση πληθυσμού και παραγωγικών/καταναλωτικών δραστηριοτήτων στα οικιστικά και τουριστικά κέντρα των βασικών οδικών αρτηριών με ενδεχόμενη αδυναμία λειτουργικής ενσωμάτωσης στους αναπτυξιακούς άξονες και ορθολογικής διασύνδεσης με τα δίκτυα των αστικών και οικιστικών κέντρων, θα δημιουργεί προβλήματα εύρυθμης λειτουργίας στην παραγωγή και διάθεση της χωροχρονικά συγκεντρωμένης ετήσιας τουριστικής κατανάλωσης, με άμεσο κίνδυνο της υποβάθμισης του τουριστικού προϊόντος.

Ωστόσο, είναι δεδομένο ότι η κατασκευή της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου θα συμβάλλει αποφασιστικά στην προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης της Δυτικής περιφέρειας και όχι μόνο. Προκειμένου όμως να λάβουν χώρα οι προσδοκώμενες επιδράσεις από την λειτουργία της Γέφυρας απαιτείται χάραξη στρατηγικής σε πολλαπλά επίπεδα που να σχετίζεται με: Α) Τη στρατηγική της Περιφέρειας και των Νομών της με στόχο αφενός την αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών τουριστικών, ψυχαγωγικών και πολιτισμικών δυνατοτήτων των κατοίκων της περιφέρειας και αφετέρου την αναβάθμιση της περιφέρειας στο τουριστικό δυναμικό της χώρας και την ανάδειξη του ρόλου της «μεταβλητής» αυτής που αποτελεί η ΓΕΦΥΡΑ. Β) Τη στρατηγική των επιμέρους τουριστικά, ψυχαγωγικά και πολιτισμικά προσανατολισμένων επαγγελματικών φορέων της Περιφέρειας και των Νομών της και τη σημασία του ρόλου της «ΓΕΦΥΡΑΣ», στην αναβάθμιση της περιφέρειας στο τουριστικό δυναμικό της χώρας. Γ) Την προτεινόμενη στρατηγική για το Κεντρικό Κράτος για την αναβάθμιση της Περιφέρειας στο τουριστικό δυναμικό της χώρας και συνακόλουθα στον διεθνή χώρο ως τουριστικού προορισμού και το ρόλο της «ΓΕΦΥΡΑΣ» και Δ) Τη στρατηγική της ίδιας της ΓΕΦΥΡΑΣ, αφενός ως στοιχείο των προαναφερθεισών στρατηγικών του κεντρικού κράτους, της Περιφέρειας και των Νομών της και αφετέρου ως καθαυτό ανεξάρτητο σκοπό.

10.3 Καταγραφή του τουριστικού δυναμικού της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

10.3.1 Αιτωλοακαρνανία

Σύμφωνα με επίσημα στατιστικά στοιχεία σε ολόκληρο τον νομό Αιτωλοακαρνανίας λειτουργούν 66 τουριστικά καταλύματα, εκ των οποίων τα 18 ξεκίνησαν την λειτουργία τους μετά 2000. Με άλλα λόγια τα τελευταία οχτώ χρόνια καταγράφεται μια αύξηση των τουριστικών καταλυμάτων της τάξεως του 27%. Ωστόσο, όπως φαίνεται από τα στοιχεία που παρατίθενται παρακάτω η εν λόγω αύξηση σχετίζεται περισσότερο με τα ανώτερης ποιότητας τουριστικά καταλύματα. Συγκεκριμένα, αναφορικά με τα καταλύματα ενός αστεριού παρατηρείται να μην ξεκίνησε κανένα την λειτουργία του τα τελευταία χρόνια. Αντίθετα για τα τουριστικά καταλύματα δύο αστερών, το 22% εξ αυτών

ξεκίνησαν την λειτουργία τους μετά το 2000. Ακόμα ποιο έντονο είναι το φαινόμενο στα καταλύματα τριών αστέρων. Αναλυτικότερα, το 48% των εν λόγω καταλυμάτων είχε ως εναρκτήριο έτος λειτουργίας τα τελευταία οχτώ χρόνια. Μάλιστα το 80% εξ αυτών ξεκίνησαν να λειτουργούν μετά το 2005. Παρεμφερή εικόνα καταγράφεται και σε αυτά των τεσσάρων αστέρων με το 67% να έλαβαν χώρα μετά το 2005. Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι υπάρχει αυξητική τάση στα τουριστικά καταλύματα του νομού τα τελευταία χρόνια. Δεδομένου ότι ο προγραμματισμός για την κατασκευή της Γέφυρας είχε ξεκινήσει πολύ πριν το εναρκτήριο έτος της λειτουργίας της (2004), η ανωτέρω αύξηση που καταγράφηκε μπορεί να αποδοθεί, τουλάχιστον σε κάποιο βαθμό, στην κατασκευή της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου.

Με τα μέχρι σήμερα στατιστικά στοιχεία στον Νομό Αιτωλοακαρνανίας δραστηριοποιούνται 15 συνολικά γραφεία εσωτερικού τουρισμού και 12 γραφεία γενικού τουρισμού. Παράλληλα, κατά την περίοδο 2000 - 2007 για 37 ενοικιαζόμενα δωμάτια – διαμερίσματα και για 21 τουριστικά επιπλωμένες κατοικίες εκδόθηκε Ειδικό Σήμα Λειτουργίας (Ε.Σ.Λ.). Τέλος, σύμφωνα με τα τελευταία επίσημα στοιχεία δραστηριοποιούνται στο νομό 33 Τουριστικές Επιχειρήσεις Οδικών Μεταφορών (ΤΕΟΜ).

10.3.2 Αχαΐα

Σύμφωνα με την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, στον νομό Αχαΐας λειτουργούν πάνω από 100 τουριστικά καταλύματα, εκ των οποίων το 35% έλαβαν χώρα μετά το έτος 2000. Όπως στον Νομό Αιτωλοακαρνανίας έτσι και στην Αχαΐα κανένα κατάλυμα ενός αστεριού δεν ξεκίνησε την λειτουργία του τα τελευταία οχτώ χρόνια. Αντίθετα σημαντική κινητικότητα παρατηρήθηκε στα υψηλότερης ποιότητας καταλύματα. Συγκεκριμένα το 37% των καταλυμάτων δύο αστέρων και το 28% των τριών αστέρων δημιουργήθηκε μετά το 2000. Παράλληλα τα καταλύματα των τεσσάρων αστέρων σημείωσαν ακόμα μεγαλύτερη αύξηση που αγγίζει το 56%. Επίσης, στα Τουριστικά καταλύματα Α΄ Τάξης καταγράφηκε άνοδος της τάξεως του 86%, ενώ κανένα κατάλυμα Β΄ και Γ΄ Τάξης δεν ξεκίνησε την λειτουργία του μετά το 2000. Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η περίοδος κατασκευής και λειτουργίας της Γέφυρας επέφερε ή

τουλάχιστον συνέπεσε με μία αύξηση στα τουριστικά καταλύματα του Νομού Αχαΐας.

Από τα επίσημα στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι στον Νομό Αχαΐας δραστηριοποιούνται συνολικά 17 γραφεία εσωτερικού τουρισμού και 70 γραφεία γενικού τουρισμού. Επιπλέον, κατά την περίοδο 2000 – 2007 για 35 ενοικιαζόμενα δωμάτια – διαμερίσματα και για 13 τουριστικές επιπλωμένες κατοικίες εκδόθηκε Ειδικό Σήμα Λειτουργίας (Ε.Σ.Λ.). Τέλος, σε ολόκληρο τον νομό δραστηριοποιούνται 26 Τουριστικές Επιχειρήσεις Οδικών Μεταφορών (Τ.Ε.Ο.Μ.)

10.3.3 Ηλεία

Στην Ηλεία λειτουργούν 81 τουριστικά καταλύματα εκ των οποίων το 14% είχε ως πρώτο έτος λειτουργίας τους τα τελευταία οχτώ χρόνια. Όπως και στους δύο άλλους νομούς έτσι και στον εξεταζόμενο, κανένα κατάλυμα ενός αστεριού δεν δημιουργήθηκε μετά το 2000. Αντίθετα, σε αυτά των δύο αστερών το 17% έλαβε χώρα μετά το 2001. Εν αντιθέσει με τα καταλύματα τριών αστερών στους Νομούς Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας, τα οποία σημείωσαν σημαντική αύξηση, κανένα από αυτά του Νομού Ηλείας δεν ξεκίνησε να λειτουργεί τα τελευταία χρόνια. Αναφορικά με αυτά των τεσσάρων αστερών, το 25% ξεκίνησε τις δραστηριότητές του μετά το 2000. Επίσης, από τα δύο τουριστικά καταλύματα των πέντε αστερών που δραστηριοποιούνται στον νομό, το ένα δημιουργήθηκε το 2006. Τέλος, το μοναδικό κατάλυμα Β΄ Τάξης του νομού έλαβε χώρα και αυτό το έτος 2006. Από την ανωτέρω ανάλυση προκύπτει ότι αν και δεν σημειώθηκε η αύξηση που παρατηρήθηκε στους δύο άλλους νομούς, ωστόσο και στον Νομό Ηλείας η περίοδος κατασκευής και λειτουργίας της Γέφυρας συνοδεύτηκε από μία αύξηση στα τουριστικά καταλύματα του νομού.

Επίσης, στο νομό λειτουργούν συνολικά 145 ενοικιαζόμενα δωμάτια – διαμερίσματα, 5 γραφεία εσωτερικού τουρισμού και 20 γραφεία γενικού τουρισμού. Τέλος, κατά την περίοδο 2000 – 2007 για 2 τουριστικές επιπλωμένες κατοικίες εκδόθηκε Ειδικό Σήμα Λειτουργίας (Ε.Σ.Λ.)

10.4 Καταγραφή της Τουριστικής κίνησης στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

10.4.1 Διανυκτερεύσεις, Αφίξεις, Πληρότητα

Σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοίνωσε η Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας για το έτος 2006, στο σύνολο της Ελληνικής επικράτειας καταγράφηκε αύξηση των διανυκτερεύσεων στα συλλογικά τουριστικά καταλύματα κατά 4,6%. Ωστόσο η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας ξεπέρασε κατά πολύ την άνοδο αυτή σημειώνοντας μια αύξηση της τάξεως του 8,6%. Μάλιστα η εν λόγω αύξηση καθιστά την Δυτική Ελλάδα την τρίτη περιφέρεια στην εξεταζόμενη κατηγορία μετά την Κεντρική Μακεδονία και την Αττική. Επίσης, η περιφέρεια κάλυψε το 2,5% και το 2,6% των συνολικών διανυκτερεύσεων της χώρας για τα έτη 2005 και 2006, αντίστοιχα.

Αναφορικά με τις αφίξεις πελατών στα συλλογικά τουριστικά καταλύματα στο σύνολο της Ελληνικής επικράτειας καταγράφηκε μια αύξηση, κατά το έτος 2006, της τάξεως του 4,3%. Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, όπως και στην κατηγορία των διανυκτερεύσεων, ξεπέρασε κατά πολύ τον μέσο όρο της χώρας, καταγράφοντας αύξηση της τάξεως του 9,8%. Σημειώνεται ότι η άνοδος αυτή ήταν η μεγαλύτερη που παρατηρήθηκε σε όλες τις περιφέρειες. Παράλληλα, για τα έτη 2005 και 2006 η εξεταζόμενη περιφέρεια κάλυψε το 4,8% και 5,1% αντίστοιχα των συνολικών αφίξεων της χώρας.

Τέλος αναφορικά με την πληρότητα στα ξενοδοχειακά καταλύματα (πλην κάμπινγκ), η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει χαμηλή θέση σε σχέση με τις υπόλοιπες γεωγραφικές περιφέρειες, τόσο από πλευράς απόλυτων τιμών, όσο και στα ποσοστά μεταβολής σε σχέση με το 2005.

Προκειμένου να αποτυπωθεί με ακρίβεια η τουριστική κίνηση της περιφέρειας εξετάζεται κάθε ένας από τους νομούς ξεχωριστά:

Στο νομό Αιτωλοακαρνανίας, το έτος 2006, οι διανυκτερεύσεις στα ξενοδοχειακά καταλύματα (πλην κάμπινγκ) σημείωσαν μείωση κατά 2%.

Ωστόσο η μείωση αυτή οφείλεται αποκλειστικά στην σημαντική μείωση των αλλοδαπών και καθόλου στους ημεδαπούς οι οποίοι σημείωσαν αύξηση 10%. Επίσης, παρατηρήθηκε μείωση στην πληρότητα των καταλυμάτων από 35% (2005) σε 32,5% (2006). Αντίθετα, οι διανυκτερεύσεις στα κάμπινγκ παρουσίασαν ραγδαία αύξηση και μάλιστα της τάξεως του 57%. Η αύξηση αυτή οφείλεται τόσο στους ημεδαπούς όσο και στους αλλοδαπούς. Εν αντιθέσει με τις διανυκτερεύσεις, οι αφήξεις πελατών στα ξενοδοχειακά καταλύματα (πλην κάμπινγκ) του νομού Αιτωλοακαρνανίας, για το έτος 2006, σημείωσαν αύξηση κατά 10,2%. Ωστόσο, η αύξηση αυτή οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στους ημεδαπούς πελάτες και όχι στους αλλοδαπούς οι οποίοι μειώθηκαν. Ταυτόχρονα, οι αφήξεις πελατών στα κάμπινγκ κατέγραψαν μία σημαντική άνοδο (τόσο οι αλλοδαποί όσο και ημεδαποί) της τάξεως του 73%.

Το 2006 στον Νομό Αχαΐας οι διανυκτερεύσεις στα ξενοδοχειακά καταλύματα (πλην κάμπινγκ) αυξήθηκαν, αποκλειστικά λόγω των ημεδαπών πελατών, κατά 10%. Ταυτόχρονα αυξήθηκε και η πληρότητα από 45,7% (2005) σε 46,8% (2006). Ωστόσο, διαφορετική εικόνα καταγράφεται στις διανυκτερεύσεις των κάμπινγκ, όπου παρατηρείται μία σημαντική πτώση της τάξεως του 45%.

Όπως στον νομό Αιτωλοακαρνανίας, έτσι και στην Αχαΐα, οι αφίξεις των πελατών στα ξενοδοχειακά καταλύματα (πλην κάμπινγκ), για το έτος 2006, αυξήθηκαν (14%). Αντίθετα, οι αφίξεις πελατών στα κάμπινγκ μειώθηκαν και μάλιστα κατά 35%.

Στον Νομό Ηλείας η αύξηση στις διανυκτερεύσεις στα ξενοδοχειακά καταλύματα (πλην κάμπινγκ) από τους αλλοδαπούς και τους ημεδαπούς πελάτες για το έτος 2006, επέφερε μια συνολική αύξηση της τάξεως του 21%. Ταυτόχρονα καταγράφηκε μια μικρή άνοδος και στην πληρότητα από 40% το 2005 στο 42,1% την επόμενη χρονιά. Αντίθετη πορεία σημείωσαν οι διανυκτερεύσεις στα κάμπινγκ, παρουσιάζοντας πτώση κατά 19,2%. Παρεμφερή εικόνα με τις διανυκτερεύσεις, παρουσίασαν και οι αφήξεις στον Νομό Ηλείας. Αναλυτικότερα, οι αφήξεις πελατών στα ξενοδοχειακά καταλύματα (πλην κάμπινγκ) αυξήθηκαν κατά 11,2%, ενώ αυτές των κάμπινγκ μειώθηκαν κατά 19,5%.

10.4.2 Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών αεροπορικώς σε επιλεγμένα αεροδρόμια (Ιανουάριος – Αύγουστος)

Στην παρούσα υποενότητα παρουσιάζονται οι αφίξεις των αλλοδαπών τουριστών στα αεροδρόμια που είτε ανήκουν, είτε βρίσκονται κοντά γεωγραφικά στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Όπως φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα εξετάζονται οι αφίξεις για την περίοδο 2004 – 2007. Σημειώνεται ότι οι αφίξεις που αναγράφονται στον πίνακα δεν είναι υπολογισμένες σε ετήσια βάση, αλλά για την περίοδο Ιανουαρίου – Αυγούστου, όπως αυτές προέκυψαν από τα στοιχεία της τουριστικής κίνησης της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ΣΕ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ (ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ – ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ)								
Αεροδρόμια	2004	2005	2006	2007	2005/2004	2006/2005	2007/2005	2008/2007
					%	%	%	%
Άραξος	31.456	41.645	42.342	46.192	32,4	1,7	9,1	8,3
Κεφαλονιά	118.792	107.294	123.837	121.474	-9,7	15,4	-1,9	-1,9
Ζάκυνθος	367.568	355.869	365.758	366.968	-3,2	2,8	0,3	0,3
Άκτιο	107.052	108.552	105.885	116.146	1,4	-2,5	9,7	9,7
Σύνολο Χώρας	7.715.096	8.158.296	8.698.585	9.171.233	5,7	6,6	5,4	5,4

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, το αεροδρόμιο που κατέγραψε την μεγαλύτερη αύξηση στις αφίξεις αλλοδαπών τουριστών είναι αυτό του Αράξου, το οποίο πραγματοποιήθηκε αύξηση 47%. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι το αεροδρόμιο του Αράξου κατέγραψε τη μεγαλύτερη αύξηση στις αφίξεις την περίοδο 2004 – 2005 (32,4%), δηλαδή την πρώτη χρονιά λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου. Η σπουδαιότητα της αύξησης αυτής φαίνεται ακόμα περισσότερο αν συγκριθεί με την αύξηση των αφίξεων σε όλη την Ελληνική επικράτεια για την περίοδο 2004 -2007 (46,8% έναντι 18,9%). Εκτός από τον Άραξο σημαντική αύξηση κατέγραψε και το αεροδρόμιο του Ακτίου. Αν και δεν σημείωσε την εντυπωσιακή αύξηση που παρουσίασε ο Άραξος, το αεροδρόμιο

του Ακτίου σημείωσε άνοδο στις αφίξεις κατά 9,2%. Αντίθετα για την περίοδο 2004 – 2007 μικρή αύξηση παρατηρήθηκε στα αεροδρόμια της Κεφαλονιάς και της Ζακύνθου (2,3% και 0,5%, αντίστοιχα).

10.4.3 Αφίξεις τουριστών με κρουαζιερόπλοια στο Κατάκολο Ηλείας

Μετά την καταγραφή των αφίξεων των τουριστών στα αεροδρόμια της ευρύτερης περιοχής, στην παρούσα υποενότητα παρουσιάζονται οι αφίξεις των τουριστών με κρουαζιερόπλοια στο λιμάνι του Κατακόλου (Νομός Ηλείας), την περίοδο 2003 -2007. Σημειώνεται ότι η περίοδος που εξετάζεται περιλαμβάνει τα χρόνια λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, δηλαδή από το 2004 μέχρι σήμερα. Τα στατιστικά στοιχεία που εξετάζονται είναι αυτά που ανακοίνωσαν το Λιμενικό Ταμείο και το Λιμεναρχείο, τα οποία αποτυπώνονται λεπτομερώς στον παρακάτω Πίνακα.

ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΜΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΣΤΟ ΚΑΤΑΚΟΛΟ ΗΛΕΙΑΣ (2003 – 2007)			
ΈΤΟΣ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ/ΑΦΙΞΕΙΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ
2003	216	194.606	100.000
2004	269	352.250	100.000
2005	261	380.926	150.000
2006	250	390.101	150.000
2007	280	511.119	195.000
ΣΥΝΟΛΟ	1276	1.829.002	695.000

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, σημαντικές αλλαγές έλαβαν χώρα την τελευταία πενταετία. Αναφορικά με τα κρουαζιερόπλοια που έδεσαν στο Κατάκολο το έτος 2007, παρατηρείται μια αύξηση της τάξεως του 30% σε σχέση με το 2003. Παράλληλα με τα κρουαζιερόπλοια, σημαντική άνοδο κατέγραψαν και οι αφίξεις των πελατών. Συγκεκριμένα, καταγράφεται μια ραγδαία αύξηση την τελευταία πενταετία που αγγίζει το 163%. Μάλιστα παρατηρείται οι αφίξεις των επιβατών να αυξάνονται ετησίως ακόμα και τις

περιόδους που μειώθηκε ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που προσάραξαν (2005 και 2006). Ωστόσο χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς το γεγονός, ότι η μεγαλύτερη άνοδος στις αφίξεις των επιβατών καταγράφη την περίοδο 2004 (81%), ενώ το έτος 2007 έσπασε για πρώτη φορά των φράγμα των 500.000 αφίξεων (αύξηση 31%). Η ανωτέρα αύξηση που καταγράφηκε στις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων και των πελατών, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τα έργα υποδομής και βελτιώσεις που έλαβαν και εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα στο λιμάνι του Κατακόλου, γεγονός που ενισχύει σε σημαντικό βαθμό την τοπική και όχι μόνο οικονομία.

Εν αντιθέσει με τις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων και των πελατών τους, παρατηρείται μείωση στον αριθμό των φορτηγών και των θαλαμηγών που καταφθάνουν ετησίως στο λιμάνι. Η μείωση των φορτηγών σχετίζεται με το ότι το λιμάνι του Κατακόλου χρόνο με τον χρόνο καθιερώνεται ουσιαστικά ως ένα αποκλειστικά και μόνο τουριστικό λιμάνι. Αντίθετα, η μείωση στις αφίξεις των θαλαμηγών οφείλετε σε μεγάλο βαθμό στην έλλειψη σύγχρονης μαρίνας που να εξυπηρετεί τις ανάγκες των τουριστικών σκαφών. Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η δημιουργία μιας διεθνών προδιαγραφών μαρίνας θα δώσει σημαντική ώθηση στην τοπική οικονομία ενός νομού που υπέστη ανυπολόγιστες ζημιές από τις πυρκαγιές.

10.4.4 Ενίσχυση του τουρισμού στις πυρόπληκτες περιοχές της Δυτικής Ελλάδας

Όπως είναι γνωστό, οι δύο εξεταζόμενοι νομοί (Αχαΐας και Ηλείας) που βρίσκονται στην νότια πλευρά της Γέφυρας υπέστησαν καταστροφικές ζημιές από τις τελευταίες πυρκαγιές. Στα πλαίσια αυτά προκειμένου να μην επηρεαστεί η τουριστική ανάπτυξη και κίνηση των πυρόπληκτων περιοχών, το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης πήρε δύο πολύ σημαντικές αποφάσεις, την ενίσχυση των τουριστικών επενδύσεων και την επιδότηση των τουριστικών καταλυμάτων. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τον Αναπτυξιακό Νόμο 3299/04 ενισχύονται οι τουριστικές επενδύσεις σε όλες τις πυρόπληκτες περιοχές για την περίοδο 31/08/2007 έως 31/08/2008. Συγκεκριμένα, παρέχονται επιπλέον ποσοστά ενίσχυσης 10% στις μεσαίες επιχειρήσεις και 20% στις μικρές

επιχειρήσεις. Από τις παραπάνω εξαιρούνται οι επιχειρήσεις που σχετίζονται με την παραγωγή ηλεκτρισμού από την ηλιακή και αιολική ενέργεια. Παράλληλα, στα πλαίσια του προγράμματος «Τουρισμός για όλους» ο Ε.Ο.Τ. πήρε την απόφαση να επιδοτούνται τα τουριστικά καταλύματα που βρίσκονται σε συγκεκριμένα Δημοτικά Διαμερίσματα των νομών που επλήγησαν από πυρκαγιές για την περίοδο 15/10/2007 έως και 31/03/2008.

10.5 Αξιολόγηση του τουριστικού κλάδου στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Στην ενότητα αυτή θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της μελέτης της ICAP (βλ. Κεφάλαιο 3.7) αναφορικά με την αξιολόγηση των τουριστικών δραστηριοτήτων και γενικότερα του τουριστικού κλάδου στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της εν λόγω μελέτης, οι φορείς των τουριστικών επιχειρήσεων δεν είναι ευχαριστημένοι από την ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών που παρέχονται στην περιφέρεια. Συγκεκριμένα το 60% πιστεύει ότι η ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών που προσφέρεται στην Δυτική Ελλάδα είναι από μέτρια έως κακή.

Ωστόσο, οι επιχειρηματίες του τουριστικού κλάδου πιστεύουν ότι η περιφέρεια έχει αρκετά πλεονεκτήματα που πρέπει να εκμεταλλευτεί. Τα φυσικά κάλλη, οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες και η αξιόλογη πολιτιστική κληρονομιά θεωρούνται ως τα πιο σημαντικά. Με βάση τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα ο θερινός και πολιτιστικός τουρισμός, σύμφωνα με την μελέτη της ICAP, θεωρούνται ως οι μορφές τουρισμού με τις ευνοϊκότερες προϋποθέσεις ανάπτυξης στην Δυτική Ελλάδα. Παρόλα αυτά οι επιχειρηματίες του τουριστικού κλάδου πιστεύουν ότι υπάρχουν σημαντικά εμπόδια που λειτουργούν ως τροχοπέδη στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Η ανεπαρκής τουριστική προβολή και των τριών νομών της περιφέρειας, η έλλειψη ειδικά καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού και το χαμηλό επίπεδο συγκοινωνιακής πρόσβασης των επισκεπτών, κρίνονται ως τα πρώτα προβλήματα που χρήζουν άμεσης επίλυσης.

Με βάση τα ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει πολλές δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη του τουριστικού κλάδου. Ωστόσο

όπως ισχυρίζονται και οι επιχειρήσεις του τουριστικού κλάδου απαιτούνται επιπρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση του τουρισμού στην εξεταζόμενη περιοχή. Ο εκσυγχρονισμός και λειτουργία του αεροδρομίου του Αράξου για πτήσεις πολιτικής αεροπορίας, η βελτίωση των υποδομών (δρόμοι, λιμάνια) και των συγκοινωνιών, η ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων, η συστηματική και οργανωμένη τουριστική προβολή των νομών της περιφέρειας τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο και η επαγγελματική κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού, είναι μερικά από τα προτεινόμενα μέτρα προκειμένου να προαχθεί ο τουρισμός στην περιοχή.

Στη συνέχεια γίνεται μια πιο αναλυτική παρουσίαση της μελέτης της ICAP

Αποτελέσματα έρευνας στον Τουριστικό Κλάδο

Από τις τουριστικές επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην έρευνα μόλις το 2,9% είναι κατηγορίας 5*, το 29,4% εντάσσεται στην κατηγορία των 4*, το 32,4% είναι κατηγορίας 3* και το 35,3% είναι κατηγορίας 2*. Αξίζει επίσης να αναφερθεί πως από τους τρεις Νομούς της Περιφέρειας, ξενοδοχειακές μονάδες 5* διαθέτει μόνο ο Νομός Ηλείας.

Πίνακας 4.4.1
Κατανομή Ξενοδοχείων σε Κατηγορίες

Κατηγορία	Ποσοστό
5*	2,9%
4*	29,4%
3*	32,4%
2*	35,3%

Ο μέσος όρος των ετών λειτουργίας των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων που συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα της έρευνας είναι 22 χρόνια. Η πορεία των επιχειρήσεων κατά την τελευταία πενταετία, όπως αυτή αποτυπώνεται από τη ζήτηση των υπηρεσιών, την απασχόληση, τον κύκλο εργασιών και τα κέρδη που καταγράφηκαν παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.4.2

Πορεία Ξενοδοχειακών Επιχειρήσεων την Τελευταία 5ετία

	Ανοδική	Στάσιμη	Πτωτική
Ζήτηση υπηρεσιών	73,9%	26,1%	0%
Απασχόληση	59,4%	34,4%	6,2%
Κύκλος εργασιών	62,5%	31,3%	6,2%
Κέρδη	53,1%	34,4%	12,5%

Οι προσφερόμενες υπηρεσίες καθώς και η κατανομή των εσόδων ανά υπηρεσία παρουσιάζονται στον πίνακα 4.4.3.

Πίνακας 4.4.3

Προσφερόμενες Υπηρεσίες

Προσφερόμενες υπηρεσίες	Ποσοστό επιχειρήσεων	Κατανομή εσόδων ανά υπηρεσία (%)
Διαμονή	100,0%	70,8%
Εστιατόριο	67,7%	15,8%
Μπαρ	97,1%	6,9%
Πισίνα	35,3%	-
Συνεδριακός χώρος / Αίθουσα εκδηλώσεων	49,1%	5,2%
Κέντρα spa και θαλασσοθεραπείας	0,9%	1,3%

Σημειώνεται ότι για τον υπολογισμό της κατανομής των εσόδων ανά υπηρεσία έγινε στάθμιση των ποσοστών που δηλώθηκαν από τους ερωτηθέντες. Η στάθμιση έγινε χρησιμοποιώντας το μέγεθος των τουριστικών επιχειρήσεων, όπως αυτό εκφράζεται από τον αριθμό των εργαζομένων σε αυτές.

Το μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων προέρχεται από την παροχή υπηρεσιών διαμονής (70,8%) και ακολούθως από τη λειτουργία εστιατορίων εντός των ξενοδοχειακών μονάδων. Είναι αξιοσημείωτο πως το 1,3% των εσόδων των τουριστικών επιχειρήσεων προέρχεται από τα έσοδα που αντιστοιχούν στη λειτουργία κέντρων spa και θαλασσοθεραπείας, παρόλο που υπάρχουν μόνο τρεις ξενοδοχειακές μονάδες στους Νομούς της Περιφέρειας που προσφέρουν τη συγκεκριμένη υπηρεσία, γεγονός που καταδεικνύει τη δυναμική των εναλλακτικών υπηρεσιών.

Όσον αφορά στην περίοδο λειτουργίας των τουριστικών επιχειρήσεων, το 76,5% των ξενοδοχείων λειτουργεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ενώ το υπόλοιπο 26,5% λειτουργεί μόνο κατά τους θερινούς μήνες (Απρίλιος-Οκτώβριος). Η δυναμικότητα σε κλίνες και δωμάτια, καθώς επίσης και η πληρότητα των δωματίων και το προσωπικό των ξενοδοχειακών μονάδων παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.4.4
Δυναμικότητα και Πληρότητα κατά Μέσο Όρο

Δωμάτια	89
Κλίνες	174
Προσωπικό	35,8
Μέση πληρότητα	62%

Επισημαίνεται ότι εάν εξαιρεθούν οι μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες που διαθέτουν κατά μέσο όρο 230 άτομα προσωπικό και δυναμικότητα 480 περίπου δωματίων, τότε τα μεγέθη που παρουσιάζονται στον πίνακα που προηγήθηκε (πλην της μέσης πληρότητας) μειώνονται σε πολύ μεγάλο βαθμό. Ενδεικτικά αναφέρεται πως σε αυτήν την περίπτωση, ο μέσος όρος των δωματίων μειώνεται σε 51,9 και ο μέσος όρος του προσωπικού ανά επιχείρηση σε 15,1.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι κυριότεροι τρόποι προώθησης των ξενοδοχείων. Περίπου τρεις στις τέσσερις επιχειρήσεις επιλέγουν τα ταξιδιωτικά

πρακτορεία ως μέσο προώθησης (74% των επιχειρήσεων), ενώ το 85% αξιοποιεί το internet και το 68% τους οδηγούς διακοπών για την προβολή τους.

Πίνακας 4.4.5

Μέσα Προώθησης των Ξενοδοχείων

Πρακτορεία	74%
Internet	85%
Οδηγοί διακοπών	68%
Εφημερίδες, περιοδικά	42%

Κατά μέσο όρο (σταθμισμένο με βάση το μέγεθος της κάθε επιχείρησης), το 56,6% των επισκεπτών είναι εγχώριοι, ενώ το υπόλοιπο 43,4% προέρχεται από χώρες του εξωτερικού. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί πως παρατηρείται σημαντική διαφοροποίηση στην προέλευση των επισκεπτών ανάλογα με το Νομό της Περιφέρειας που εξετάζεται. Το ποσοστό των ξένων επισκεπτών στην Ηλεία είναι σαφώς υψηλότερο (71%) σε σχέση με την Αχαΐα και την Αιτωλοακαρνανία, όπου ανέρχεται σε 31% και 16% αντίστοιχα. Επίσης, κατά σταθμισμένο μέσο όρο, το 83,9% του τουρισμού είναι θερινός, ενώ μόνο το 16,1% είναι χειμερινός.

Η εξέλιξη του αριθμού των επισκεπτών στα ξενοδοχεία των τριών Νομών της Περιφέρειας κατά την τελευταία τριετία, καθώς επίσης και η εξέλιξη των δαπανών τους για το ίδιο διάστημα παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.4.6

**Εξέλιξη Αριθμού Επισκεπτών και Δαπανών ανά Επισκέπτη
(2003 – 2005)**

	Ανοδική	Στάσιμη	Πτωτική
Εξέλιξη αριθμού επισκεπτών	51,6%	41,9%	6,5%
Εξέλιξη δαπανών ανά επισκέπτη	38,7%	45,2%	16,1%

Από τον πίνακα προκύπτει ότι ενώ μόνο το 6,5% των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων καταγράφει πτωτική πορεία στον αριθμό των επισκεπτών, ενώ το 16,1% των επιχειρήσεων έχει παρατηρήσει μείωση των μέσων δαπανών ανά επισκέπτη. Το γεγονός αυτό μπορεί να οφείλεται είτε στην προσέλευση επισκεπτών χαμηλότερης οικονομικής στάθμης, είτε στην πτωτική πορεία των τιμών των παρεχομένων υπηρεσιών λόγω της έντασης του ανταγωνισμού και της συμπίεσης του περιθωρίου κέρδους στον τουριστικό κλάδο.

Το 73,5% των ξενοδοχειακών μονάδων έχει πραγματοποιήσει εκσυγχρονισμό ή επέκταση κατά την τελευταία δεκαετία, ενώ το 23,5% των επιχειρήσεων του δείγματος ιδρύθηκαν στο διάστημα αυτό. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι το μέγεθος της επέκτασης ή του εκσυγχρονισμού είναι, κατά κανόνα, ανάλογο με το μέγεθος της ξενοδοχειακής μονάδας που τον πραγματοποίησε. Έτσι, ενώ οι μεγάλες μονάδες πραγματοποίησαν επενδύσεις αξίας δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ, το κόστος του εκσυγχρονισμού για την πλειοψηφία των μικρότερων επιχειρήσεων, σπανίως ξεπέρασε τις €300.000.

Παρόλα αυτά, όπως φαίνεται στον Πίνακα 4.4.7, παραπάνω από τους μισούς ερωτηθέντες φορείς των τουριστικών επιχειρήσεων αξιολογούν την ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών στην Περιφέρεια ως μέτρια ή κακή ενώ κανένας δεν την αξιολογεί ως πολύ καλή.

Πίνακας 4.4.7

Αξιολόγηση Ποιότητας των Τουριστικών Υπηρεσιών στην Περιφέρεια

Πολύ καλή	0,0%
Καλή	41,2%
Μέτρια	52,9%
Κακή	5,8%

Στο πλαίσιο της έρευνας που πραγματοποιήθηκε, ζητήθηκε από τους επιχειρηματίες του τουριστικού κλάδου να ιεραρχήσουν τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα που παρέχει η δραστηριοποίησή τους στους Νομούς της Περιφέρειας. Παράλληλα, οι επιχειρηματίες ιεράρχησαν τα κυριότερα

προβλήματα που αντιμετωπίζουν λόγω της εγκατάστασης και δραστηριοποίησής τους στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Έτσι, στον ακόλουθο πίνακα, παρουσιάζεται συγκεντρωτικά η σειρά κατάταξης των πλεονεκτημάτων και των προβλημάτων της Περιφέρειας σύμφωνα με τους επιχειρηματίες.

Πίνακας 4.4.8
Κατάταξη Πλεονεκτημάτων και Προβλημάτων της Περιφέρειας σε
Σχέση με τον Κλάδο

Πλεονεκτήματα	Σειρά Κατάταξης
Φυσικά κάλλη	1
Ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες	2
Αξιόλογη πολιτιστική κληρονομιά / παράδοση	3
Δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικού τουρισμού	4
Ένταση ανταγωνισμού (μικρός αριθμός τουριστικών επιχειρήσεων)	5
Επάρκεια ανθρωπίνου δυναμικού	6
Πολιτιστικές εκδηλώσεις	7
Περιφερειακές τουριστικές υποδομές (εστιατόρια, μπαρ, ψυχαγωγικά πάρκα)	8
Επίπεδο συγκοινωνιακής πρόσβασης των επισκεπτών	9
Πορεία τιμών παρεχομένων υπηρεσιών	10
Επίπεδο κατάρτισης ανθρωπίνου δυναμικού	11
Διακλαδικές συνεργασίες με τοπικές επιχειρήσεις για την οργανωμένη επίλυση προβλημάτων	12
Τουριστική προβολή των Νομών της Περιφέρειας	13
Προβλήματα	Σειρά Κατάταξης
Ανεπαρκής τουριστική προβολή των Νομών της Περιφέρειας	1
Έλλειψη καταρτισμένου ανθρωπίνου δυναμικού	2
Επίπεδο συγκοινωνιακής πρόσβασης των επισκεπτών	3
Απουσία διακλαδικών συνεργασιών με τοπικές επιχειρήσεις για την οργανωμένη επίλυση προβλημάτων	4
Περιφερειακές τουριστικές υποδομές (εστιατόρια, μπαρ,	5

ψυχαγωγικά πάρκα)	
Πτωτική πορεία τιμών παρεχομένων υπηρεσιών	6
Ανεπάρκεια ανθρωπίνου δυναμικού	7
Ένταση ανταγωνισμού (μεγάλος αριθμός τουριστικών επιχειρήσεων)	8
Μικρός αριθμός πολιτιστικών εκδηλώσεων	9
Περιορισμένες δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικού τουρισμού	10
Έλλειψη τουριστικής παράδοσης	11
Δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες	12
Φυσικά κάλλη	13

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι Νομοί της Περιφέρειας στον τουριστικό κλάδο, σύμφωνα με τους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται σε αυτόν, είναι τα φυσικά κάλλη, οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες και η αξιόλογη πολιτιστική κληρονομιά / παράδοση. Στον αντίποδα, τα σημαντικότερα προβλήματα των Νομών της Περιφέρειας, τα οποία παρεμποδίζουν την ανάπτυξη του τουριστικού κλάδου είναι η ανεπαρκής τουριστική προβολή, η έλλειψη καταρτισμένου ανθρωπίνου δυναμικού και το επίπεδο της συγκοινωνιακής πρόσβασης των επισκεπτών.

Τέλος, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να καταταξάν τις οκτώ σημαντικότερες μορφές τουρισμού σύμφωνα με τις δυνατότητες ανάπτυξής τους. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η συνολική κατάταξη των μορφών αυτών. Σύμφωνα με τις απαντήσεις, η μορφή τουρισμού που θεωρείται πως συγκεντρώνει τις σημαντικότερες προοπτικές ανάπτυξης είναι ο θερινός τουρισμός, ο οποίος κατατάχθηκε πρώτος και μάλιστα με σημαντική διαφορά από τη δεύτερη μορφή τουρισμού (πολιτιστικός).

Πίνακας 4.4.9
Κατάταξη Μορφών Τουρισμού σύμφωνα
με τις Δυνατότητες Ανάπτυξής τους

Μορφές Τουρισμού	Σειρά Κατάταξης
Θερινός	1
Πολιτιστικός	2
Συνεδριακός	3
Χειμερινός	4
Αγροτουρισμός	5
Εναλλακτικός – Θεματικός (rafting – trekking, κλπ.)	6
Οικοτουρισμός	7
Θρησκευτικός	8

- Προτεινόμενα μέτρα από τις επιχειρήσεις του τουριστικού κλάδου, για την ενίσχυση του τουρισμού στους Νομούς της Περιφέρειας:

- ➔ Εκσυγχρονισμός και λειτουργία αεροδρομίου (στον Άραξο ή στην Ανδραβίδα) για πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Αξιοποίηση του αεροδρομίου του Ακτίου για πτήσεις charter.
- ➔ Βελτίωση των υποδομών (δρόμοι, λιμάνια, κλπ.). Καλύτερευση οδικού δικτύου. Βελτίωση σήμανσης εθνικών και τοπικών οδών.
- ➔ Βελτίωση συγκοινωνιών (ΚΤΕΛ, ΟΣΕ). Γρήγορη ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα νησιά Ιονίου. Συγκοινωνιακή σύνδεση των καταλυμάτων με τους αρχαιολογικούς χώρους με τακτικά δρομολόγια, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.
- ➔ Ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων και της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς του τόπου.
- ➔ Οργανωμένη τουριστική προβολή των Νομών και ανάδειξη των ξενοδοχείων και των τουριστικών υποδομών. Διαφήμιση των Νομών, τόσο στην εγχώρια αγορά, όσο και στις βασικές ευρωπαϊκές αγορές, με ταυτόχρονο άνοιγμα σε αναπτυσσόμενες αγορές. Αξιοποίηση των

ευκαιριών της μεταολυμπιακής περιόδου. Παρουσίαση σε τουριστικές εκθέσεις (π.χ. Πανόραμα).

- ➔ Ανάπλαση – προστασία περιβάλλοντος. Έργα υποδομής στις παραλίες (δημιουργία μαρίνων), τακτικός καθαρισμός τους, βιολογικός καθαρισμός αποβλήτων και σωστή διαχείριση των απορριμμάτων (αποκομιδή απορριμμάτων που υπάρχουν διάσπαρτα κατά μήκος των οδών).
- ➔ Στρατηγικός σχεδιασμός της τουριστικής ανάπτυξης της Περιφέρειας. Ταυτόχρονη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη (προσβασιμότητα, ανάδειξη πολιτισμού και αξιοθέατων, marketing, εκσυγχρονισμός, εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων - ψηφιακή σύγκλιση).
- ➔ Αξιοποίηση του αναπτυξιακού νόμου για τη μελέτη και υλοποίηση ενός οργανωμένου σχεδίου συγκροτημένης ανάπτυξης του τουριστικού προϊόντος, το οποίο θα πρέπει να επικεντρωθεί στον ποιοτικό τουρισμό και στην αξιοποίηση εναλλακτικών μορφών. Ως προϋποθέσεις τέθηκαν η τήρηση μιας σταθερής οικονομικής πολιτικής έναντι των επιχειρήσεων και η πάταξη της γραφειοκρατίας.
- ➔ Επαγγελματική κατάρτιση / ενημέρωση ανθρώπινου δυναμικού. Τουριστική εκπαίδευση και επιμόρφωση εργαζομένων και επιχειρηματιών σχετικά με τις ιδιαίτερες απαιτήσεις της παροχής τουριστικών υπηρεσιών. Διεξαγωγή σεμιναρίων από τον ΕΟΤ. Δημιουργία Σχολής τουριστικών επαγγελματιών για την εκπαίδευση προσωπικού χαμηλότερης βαθμίδας (σερβιτόροι, βοηθοί μαγείρων κτλ.).
- ➔ Δημιουργία των κατάλληλων υποδομών για στόχευση σε συγκεκριμένες μορφές εναλλακτικού τουρισμού. Ως παράδειγμα αναφέρθηκε η δημιουργία εγκαταστάσεων γκολφ υψηλού επιπέδου με σκοπό την προσέλκυση τουρισμού υψηλών εισοδημάτων και τη διεξαγωγή διεθνών αγώνων.
- ➔ Αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος στην πόλη της Πάτρας. Αναδιαμόρφωση του λιμανιού και των εισόδων της πόλης με σκοπό την ανατροπή της εικόνας που απωθεί τους επισκέπτες και έχει περιορίσει την πόλη σε ρόλο κέντρου διέλευσης (πόλη μη-προορισμός).
- ➔ Ανάπτυξη και αξιοποίηση της περιοχής του Αιγίου, η οποία απέχει μόλις 2 ώρες από την Αθήνα και είναι κόμβος για τα Καλάβρυτα, τις Μυκήνες, την Πάτρα και την Ιτέα. Διαμόρφωση – επέκταση των ακτών στις

κοινότητες που βρίσκονται Δυτικά του Αιγίου με σκοπό την τουριστική εκμετάλλευσή τους.

- ➔ Προβολή της περιοχής των Καλαβρύτων σε φυσιολατρικούς ομίλους του εξωτερικού, έτσι ώστε η περιοχή να καταστεί πόλος έλξης και κατά τους θερινούς μήνες.
- ➔ Αναπαλαίωση του κάστρου Χλεμούτσι με ταυτόχρονη δημιουργία σύγχρονου μουσείου.
- ➔ Προώθηση και αξιοποίηση των ιαματικών πηγών στα Λουτρά Κυλλήνης.
- ➔ Αξιοποίηση των πολλών και ιστορικών Μονών για την προσέλκυση θρησκευτικού τουρισμού.
- ➔ Αναδιαμόρφωση και ανάδειξη των ιαματικών λουτρών των Αραχωβίτικων, καθώς η υφιστάμενη κατάστασή τους δεν αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες.

Στο σημείο αυτό τελειώνει η παρουσίαση της Μελέτης της ICAP.

10.6 Μεγάλα έργα για την ώθηση του τουρισμού: αξιοποίηση του εργοταξίου κατασκευής της γέφυρας στο Αντίρριο

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι μια περιοχή που έχει αρκετές δυνατότητες ανάπτυξης σε πολλούς τομείς. Ένας από αυτούς τους τομείς είναι και ο τουρισμός. Το κλίμα και η γεωμορφολογία της περιοχής αυτής είναι ιδανικά για την ανάπτυξη τουριστικής δραστηριότητας όχι μόνο με την κλασική μορφή, αλλά παρέχοντας και μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Αν κοιτάξουμε συνολικά τις συνθήκες που επικρατούν στην Περιφέρεια, θα δούμε ότι έχει τη δυνατότητα – αν γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες – να προσελκύσει μεγάλο αριθμό τουριστών, ημεδαπών ή αλλοδαπών, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και όχι μόνο τους θερινούς μήνες. Και αυτό θα συμβεί μόνο αν αξιοποιηθούν οι πολλές δυνατότητες που παρέχει η περιοχή για τις διάφορες μορφές εναλλακτικού τουρισμού, όπως είναι ο αθλητικός, ο αρχαιολογικός, ο πολιτιστικός, ο επαγγελματικός κτλ. Είναι γεγονός ότι κάθε

ηλικιακή ομάδα έχει διαφορετικές προτιμήσεις και διαφορετικές απαιτήσεις. Επομένως, μπορεί στην προσπάθεια για τουριστική ανάπτυξη να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν και αυτή η παράμετρος, που θα ανοίξει διαύλους εισόδου σε μεγάλο αριθμό επισκεπτών.

Συνοπτικά, το τουριστικό προϊόν της Π.Δ.Ε. θεωρείται από τη φύση του ως ένα ικανοποιητικό προϊόν που βασίζεται σε έναν αριθμό ευνοϊκών χαρακτηριστικών, όπως η γεωγραφική ποικιλία του, το ήπιο κλίμα (ζεστά καλοκαίρια, ήρεμοι χειμώνες, περιορισμένες χιονοπτώσεις), ο ήρεμος τρόπος ζωής που κάνει την περιοχή να υπερτερεί σε σχέση με άλλες περιοχές της χώρας (διατήρηση οικογενειακών αξιών, φιλική διάθεση, φιλοξενία, ήσυχοι ρυθμοί ζωής, ασφάλεια και περιορισμένη εγκληματικότητα), η μεγάλη πολιτισμική κληρονομιά (αρχαιολογικά μνημεία, ιστορικές τοποθεσίες όπως η Αρχαία Ολυμπία κ.ά.). Πιο αναλυτικά, τα δυνατά σημεία του τουριστικού προϊόντος της περιοχής, είναι τα εξής:

- Η Περιφέρεια έχει πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο διεθνές σύστημα μεταφορών. Αποτελεί την πύλη της χώρας στη Δυτική Ευρώπη. Ειδικά η Πάτρα αποτελεί μείζονα κόμβο συνδυασμένων μεταφορών. Στην παρούσα δε φάση, που η Γέφυρα βρίσκεται υπό λειτουργία και αναμένεται να λειτουργήσει διεθνές αεροδρόμιο στην περιοχή του Αράξου ή της Ανδραβίδας, καθώς και ο νέος οδικός άξονας της βορειοδυτικής Πελοποννήσου (ΠΑΘΕ) και η Ιόνια Οδός, η Περιφέρεια μπορεί να γίνει ένας σημαντικός πόλος έλξης τουριστών, ο οποίος θα είναι προσβάσιμος χωρίς να δημιουργεί προβλήματα και ταλαιπωρία στη διακίνηση τους. Επίσης, οι εξελίξεις αυτές αναβαθμίζουν ουσιαστικά τον ρόλο της περιφέρειας στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και κυρίως στον άξονα των μεταφορών.
- Η περιοχή της δυτικής Ελλάδας βρίσκεται στο κορυφαίο αρχαιολογικό τρίγωνο Δελφών-Ολυμπίας-Μυκηνών και φιλοξενεί πλήθος ιστορικών μνημείων αλλά και τουριστικών αξιοθέατων, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν πόλο έλξης για κάθε τουρίστα (Έλληνα ή ξένο).

- Διαθέτει επίσης φυσικές ομορφιές υψηλής οικολογικής αξίας. Η φυσιογνωμία των τριών νομών (Αχαΐα, Ηλεία, Αιτωλοακαρνανία) παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες, όπως εκτεταμένους παραθαλάσσιους υγροτόπους και πεδιάδες με εύφορα εδάφη, στις παρυφές των οποίων υψώνονται μικροί ή μεγαλύτεροι ασβεστολιθικοί όγκοι, λοφώδεις περιοχές με ήπιο ανάγλυφο καλυμμένες από ένα μωσαϊκό καλλιεργείων και δασών πεύκων ή δρυών και μεγάλους ορεινούς όγκους με έντονο ανάγλυφο και βαθιές χαραδρώσεις ντυμένους με πυκνό ελατόδασος, από τους οποίους πηγάζουν ή εμπλουτίζονται τα μεγάλα ποτάμια που διατρέχουν την περιοχή. Κοινό χαρακτηριστικό των τριών νομών είναι ότι σε μεγάλο μήκος οι ακτές τους είναι αβαθείς και φιλοξενούν σημαντικούς βιότοπους, όπως και πλούσιους ψαρότοπους. Αξίζει επίσης να προστεθεί ότι η Αιτωλοακαρνανία φιλοξενεί έξι μεγάλες φυσικές λίμνες καθώς και τρεις τεχνητές στον κάτω ρού του Αχελώου. Η φυσικότητα των τοπίων παρέχει πληθώρα ευκαιριών για άσκηση δραστηριοτήτων αναψυχής, όπως ορειβασία, ski στο βουνό ή water ski, snowboard, windsurfing και ιστιοπλοΐα, καθώς και σπόρ των ποταμών, όπως καγιάκ και ράφτινγκ που ήδη πραγματοποιούνται στους ποταμούς Αλφειό και Εύηνο.

Επίσης, το πλούσιο φυσικό περιβάλλον είναι ιδανικό για την προσέλκυση του αγροτουρισμού, που αποτελεί ουσιαστικά ένα νέο τουριστικό προϊόν με τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης και στη χώρα μας, και το οποίο δεν προϋποθέτει ιδιαίτερες επενδύσεις για την ανάπτυξη του.

- Η Δυτική Ελλάδα διαθέτει επίσης πολλά χριστιανικά μνημεία μεγάλης σημασίας όπως ένα σύμπλεγμα μοναστηριών και εκκλησιών, που μπορούν να συντελέσουν στην ανάπτυξη του θρησκευτικού τουρισμού.
- Η ερευνητική-εκπαιδευτική δραστηριότητα του Πανεπιστημίου Πατρών, των πανεπιστημιακών σχολών στο Αγρίνιο, των ΤΕΙ Πάτρας και Μεσολογγίου, του επιστημονικού Πάρκου της Πάτρας, καθώς και των Ερευνητικών Κέντρων όπως ΙΤΥ, ΕΙΧΗΜΥΘ-ΙΤΕ, ΙΝΒΙΣ και ΙΧΘΥΚΑ, αποτελούν πόλους έλξης για Έλληνες, αλλά και ξένους φοιτητές καθώς και για την προσέλκυση μεγάλου αριθμού συνεδρίων.

- Είναι κέντρο διοργάνωσης σημαντικών πολιτιστικών εκδηλώσεων. Ενδεικτικά μπορεί να αναφερθεί το Καρναβάλι της Πάτρας το οποίο μπορεί να θεωρηθεί και ως η μεγαλύτερη πολιτιστική και κοινωνική εκδήλωση της πόλης.
- Έχει έναν τακτικό αριθμό φοιτητών (Πανεπιστήμιο Πατρών, πανεπιστημιακές σχολές του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων στο Αγρίνιο και ΤΕΙ στην Πάτρα, το Μεσολόγγι και τη Ναύπακτο) καθώς και αλλοδαπών τουριστών που επισκέπτονται την περιοχή για τις καλοκαιρινές διακοπές τους.
- Η ύπαρξη σημαντικών βιομηχανικών υποδομών (ΒΙΠΕ – ΝΑΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ) οι οποίες όταν ολοκληρωθούν θα αποτελέσουν σημαντικό παράγοντα προσέλκυσης επενδύσεων
- Τέλος, η Π.Δ.Ε. χαρακτηρίζεται από ικανή γεωργική παραγωγή (μέσα στις σημαντικότερες στην Ελλάδα) που μπορεί να στηρίξει συναφείς μεταποιητικές δραστηριότητες, και αποτελεί παράγοντα προσέλκυσης του αγροτουρισμού.

Σίγουρα υπάρχουν και αρκετοί αρνητικοί παράγοντες οι οποίοι δυσχεραίνουν την αναπτυξιακή προσπάθεια του τουρισμού στην περιφέρεια. Οι παράγοντες αυτοί αφορούν κυρίως το μεταφορικό σύστημα, το οποίο διακρίνεται από έλλειψη αναβάθμισης στο σύστημα αερομεταφορών, αδυναμίες στους οδικούς άξονες, έλλειψη αναβάθμισης των λιμενικών εγκαταστάσεων και προβλήματα στη σιδηροδρομική σύνδεση. Αυτά όμως, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, είναι θέματα των οποίων η λύση έχει ήδη δρομολογηθεί και αυτό δημιουργεί την προσδοκία της οριστικής άρσης των αρνητικών επιπτώσεων αυτής της υστέρησης.

Η σημασία των θετικών επιδράσεων στην τουριστική ανάπτυξη της περιφέρειας είναι μεγάλη. Πρώτα απ' όλα η τουριστική βιομηχανία δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, είτε στον ιδιωτικό είτε στο δημόσιο τομέα, κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό αν αναλογιστεί κανείς τα υψηλά επίπεδα ανεργίας που μαστίζουν επί χρόνια την περιοχή. Αξιόλογα θετικές μπορεί να είναι οι επιπτώσεις του τουρισμού και στον πολιτισμό, εφόσον στα κίνητρα επίσκεψης κυρίως των

αλλοδαπών τουριστών συμπεριλαμβάνεται και αυτή η διάσταση. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την ανάδειξη νέων χώρων πολιτιστικής κληρονομιάς αλλά και τη συντήρηση και αναβάθμιση των υφιστάμενων.

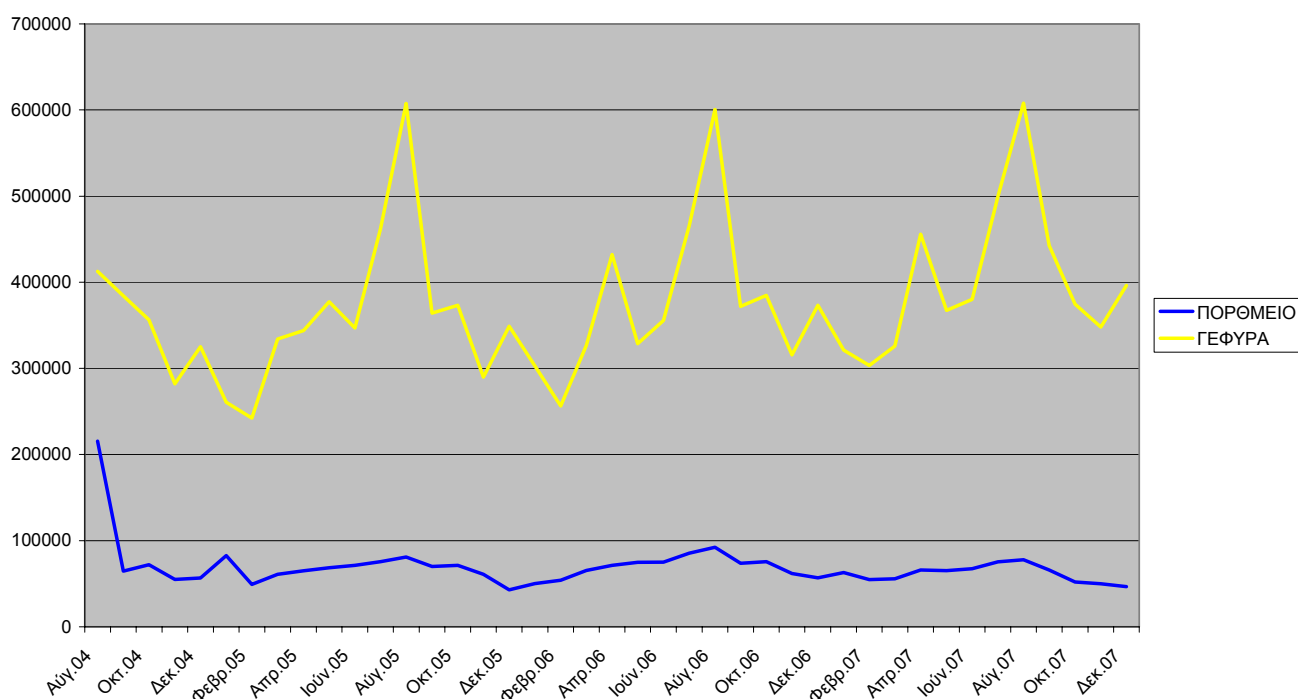
Σίγουρα ο τουρισμός δημιουργεί επιπτώσεις και στο φυσικό περιβάλλον, πολλές από τις οποίες είναι αρνητικές, αλλά αν οι ενέργειες ανάπτυξης του είναι προσεκτικές, ενταγμένες σε συνολικό σχεδιασμό και γίνονται με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και την ανάδειξη κι άλλων περιοχών φυσικού κάλλους, το όφελος θα είναι πολύ μεγαλύτερο από τις οποιεσδήποτε πιθανές ζημιές, οι οποίες εύκολα μπορούν να αποφευχθούν.

Ο ρόλος της Γέφυρας στην τουριστική ανάπτυξη της Περιοχής

Όπως είναι γνωστό, τον Αύγουστο του 2004 εγκαινιάστηκε και άρχισε τη λειτουργία της η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, ένα έργο πολύ σημαντικό που άλλαξε την όλη κατάσταση στην Περιφέρεια. Οι κάτοικοι και οι φορείς της περιοχής, ιδιαίτερα στη βόρεια πλευρά, ονειρεύονταν αυτό το έργο επί πολλές δεκαετίες. Όπως εξηγήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, ένα τόσο σημαντικό έργο όπως η Γέφυρα είναι φυσικό να έχει επιπτώσεις σε πάρα πολλούς τομείς. Ο τουρισμός δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστος. Καταρχήν, ο αριθμός των διελεύσεων έχει αυξηθεί δραματικά.

Όπως παρουσιάστηκε αναλυτικά στο Κεφάλαιο 4, η συνολική κίνηση μεταξύ Ρίου-Αντιρρίου παρουσιάζει την δεκαετία 1993-2003 μια ανοδική τάση με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,6%. Από την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας το 2004 έως και το 2007 η συνολική κίνηση των οχημάτων, ή διαφορετικά ο συνολικός αριθμός διελεύσεων, (Γέφυρα συν πορθμείο) αυξήθηκε κατακόρυφα με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης κατά 12,7% για τη συγκεκριμένη περίοδο.

ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ



Όπως φαίνεται, η κίνηση των διελύσεων από την Γέφυρα (άνω γραμμή) είναι παντού κατά πολύ μεγαλύτερη σε σχέση με την κίνηση των διελύσεων από το πορθμείο για κάθε ένα από τους αντίστοιχους μήνες. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η υψηλότερη ζήτηση για μετακίνηση στο στενό παρατηρείται τους καλοκαιρινούς μήνες και την απορροφά κυρίως η Γέφυρα. Η κίνηση οχημάτων κατά τους θερινούς μήνες, ιδιαίτερα των ΙΧ, αυξάνεται σε ποσοστό πάνω από 50% σε σχέση με το αντίστοιχο επίπεδο των υπόλοιπων μηνών του έτους.

Ειδικότερα, από τη Γέφυρα πραγματοποιούνται ετήσια 4,5 εκατομμύρια διελύσεις, για όλες τις κατηγορίες οχημάτων (ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία). Το μεγαλύτερο μέρος των διελύσεων αυτών γίνεται από τα μέσα Απριλίου έως τα τέλη Οκτωβρίου, ενώ αγγίζει το ανώτατο όριο κατά τις διακοπές του Πάσχα και κατά τα μέσα του Αυγούστου. Ο ετήσιος μέσος όρος είναι 12.000 οχήματα την ημέρα και κατά τις ημέρες μεγάλων ομαδικών εξόδων ξεπερνά τα 30.000 οχήματα. Ένα σημαντικό μάλιστα ποσοστό των διακινούμενων μέσω της Γέφυρας ΙΧ αυτοκινήτων αφορά τοπικούς χρήστες (local users), των οποίων μάλιστα η ποσοστιαία συμμετοχή στον αντίστοιχο συνολικό αριθμό έχει εμφανίσει, από την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας μέχρι σήμερα, σημαντική άνοδο.

Εκτός άλλων, η Γέφυρα επιδρά θετικά στην αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της Δυτικής Ελλάδας σε σχέση με τον 'προνομιούχο' Ανατολικό Άξονα Βορρά – Νότου. Επίσης ενισχύει την οργάνωση ενός κύριου κάθετου οδικού δικτύου μεταφορών που προωθεί τη διαδικασία ενοποίησης του περιφερειακού χώρου της Δυτικής Ελλάδας.

Όπως φαίνεται από τα παραπάνω το έργο της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου δίνει νέες δυνατότητες στους κατοίκους της Περιφέρειας να ταξιδέψουν , να γνωρίσουν τον τόπο τους και τις ομορφιές του . Σίγουρα όμως αποτελεί κίνητρο επίσκεψης και για τους κατοίκους της υπόλοιπης Ελλάδας, αλλά και του εξωτερικού, αφού κάνει τις μετακινήσεις πιο γρήγορες και πιο εύκολες, και κυρίως ανεξάρτητες από τις καιρικές συνθήκες, κάτι που αποτελούσε πρόβλημα για χρόνια. Τέλος, η Γέφυρα αποτελεί και από μόνη της ένα αξιοθέατο, είναι ένα έργο που αξίζει κάποιος να το επισκεφτεί τόσο για την αισθητική του αξία όσο και για την τεχνολογική του μοναδικότητα. Άρα και αυτό το στοιχείο από μόνο του θα μπορούσε να προσελκύσει χιλιάδες επισκέπτες στην περιοχή.

Σε πολλές χώρες στο εξωτερικό παρόμοια τεχνολογικά επιτεύγματα, όπως γέφυρες, φράγματα, πύργοι κτλ, έχουν συνοδευτεί από παράλληλες επενδύσεις -ξενοδοχεία, σταθμούς υποδοχής, μουσεία, συνεδριακά κέντρα- που διευκολύνουν τους επισκέπτες στην επαφή τους με το αξιοθέατο και τη διαμονή τους εκεί, δημιουργώντας ένα ιδιαίτερο τουριστικό ρεύμα για τη συγκεκριμένη περιοχή με βάση τις συνολικές υποδομές και την ελκυστικότητα τους. Πέρα από τα πολύ χαρακτηριστικά παραδείγματα των μεγαλουπόλεων της Αμερικής και της Ευρώπης (Golden Gate στο San Francisco, Πύργος του Αιφελ κτλ), υπάρχουν πάρα πολλά παραδείγματα τέτοιων περιπτώσεων, μικρότερης εμβέλειας, σε όλο τον κόσμο, όπου οι τοπικές κοινωνίες επωφελήθηκαν από αυτά τα έργα και δημιούργησαν πρόσθετες δυνατότητες τοπικής ανάπτυξης, σε πολλές δε περιπτώσεις ανατρέποντας πλήρως τις συνθήκες απομόνωσης της περιοχής και προκαλώντας μια ριζική νέα συμβολή εισοδηματικών ροών από άλλες περιφέρειες στην τοπική οικονομία.

Μια τέτοιου είδους αξιοποίηση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου ξεφεύγει, όπως είναι φυσικό, από τα στενά όρια διαχείρισης και λειτουργίας του έργου με βάση

την κύρια αποστολή του, που είναι φυσικά η χρήση του ως συγκοινωνιακού έργου διέλευσης οχημάτων και ατόμων. Για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων εκμετάλλευσης της Γέφυρας ως ιδιαίτερου τουριστικού προϊόντος απαιτούνται ξεχωριστά σχέδια και επενδύσεις με βάση τα γενικότερα αλλά και ειδικά χαρακτηριστικά της περιοχής και με εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου προωθητικού προγράμματος διαφήμισης και προβολής των ελκυστικών στοιχείων του ολοκληρωμένου πλέον συγκροτήματος που θα προκύψει.

Στην κατεύθυνση αυτή, ένα σημαντικό τέτοιο ρόλο θα μπορούσε να παίξει η αξιοποίηση του δημόσιου **εργοταξιακού χώρου, έκτασης 270 στρεμμάτων** περίπου, στο Αντίρριο, που χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή των πυλώνων της Γέφυρας κατά την κατασκευαστική περίοδο. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι σχετικές προτάσεις και ενέργειες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα και αφορούν την αξιοποίηση αυτού του χώρου. Στο εν δυνάμει αυτό έργο δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην παρούσα μελέτη, καθόσον, όπως συνοπτικά αναφέρθηκε παραπάνω, υπάρχει σημαντικό ανενεργό στην παρούσα φάση δυναμικό (potential), που αξιοποιούμενο με κατάλληλους χειρισμούς και πρόσθετες επενδύσεις μπορεί να συντελέσει σημαντικά την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Ο εργοταξιακός χώρος του Ρίου-Αντιρρίου

Η κατασκευή της Γέφυρας χρειάστηκε τη χρησιμοποίηση ενός τεράστιου χώρου ως εργοτάξιου, ο οποίος αυτή τη στιγμή παραμένει αναξιοποίητος. Το Δημόσιο κτήμα ΒΚ 314, όπως ονομάστηκε, αποτελείται από τα τμήματα των χώρων, οι οποίοι απαλλοτριώθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο με σκοπό την κατασκευή της Γέφυρας. Ειδικότερα αποτελείται, κατά κύριο λόγο, από τους χώρους των εγκαταστάσεων του εργοταξίου που μετά την ολοκλήρωση του έργου θα παραδίνονταν στο Ελληνικό Δημόσιο. Η έκταση των χώρων αυτών, που έχει εμβαδό 300 στρέμματα περίπου, καλύπτει παραλιακή έκταση με πολύ καλό προσανατολισμό και θέα, με τις αντίστοιχες λιμενικές εγκαταστάσεις (ξηρά

δεξαμενή, λιμενοβραχίονες κτλ.). Η περιοχή έχει εξαιρετική προσπελασιμότητα από τις γύρω αστικές περιοχές.

Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό του εργοταξιακού χώρου είναι η γεωμορφολογία του. Πρόκειται για σχεδόν απόλυτα επίπεδο έδαφος χωρίς καμιά εδαφική έξαρση. Περίπου στη μέση της, η έκταση αυτή διασχίζεται – τέμνεται από το ίχνος της Γέφυρας, μιάς δυναμικής και έντονα γραμμικής κατασκευής, ιδιαίτερου εκτοπίσματος και ύψους στην αρχή (η Γέφυρα είναι κατά περίπου οκτώ μέτρα ανυψωμένη από την παραλία στο σημείο που την τέμνει), η οποία καταλήγει σε επαφή με το εργοτάξιο, στα βορειο-ανατολικά όριά του.

Επίσης, ένα ιδιαίτερο και έντονο χαρακτηριστικό του ακινήτου, είναι η μεγάλη επαφή και προβολή του προς τη θάλασσα. Η ακτογραμμή του εργοταξιακού χώρου είναι περίπου 2.300 μέτρα (υπολογίζοντας το μήκος όλων των σήμερα υπάρχουσών προβλητών). Εάν δε προχωρήσουμε πέρα από τον καθαρό εργοταξιακό χώρο, προς το Κάστρο Αντιρρίου, δηλαδή εάν υπολογίσουμε το ανάπτυγμα προς τη θάλασσα ολόκληρης της προτεινόμενης περιοχής μελέτης, τότε έχουμε μία παραλιακή ζώνη συνολικού μήκους 3.350 μέτρων. Επιπλέον, το θέμα της ακτογραμμής γίνεται ακόμη πιο ενδιαφέρον, λόγω της ποικιλομορφίας της, σε σχήματα και υλικά.

Είναι λοιπόν μια καταπληκτική ευκαιρία αυτός να αξιοποιηθεί αυτός ο χώρος με τον καταλληλότερο τρόπο και να αποτελέσει ένα κόσμημα για την περιοχή , ένα πόλο έλξης μικρών και μεγάλων, που θα παρέχει δυνατότητα διασκέδασης , ψυχαγωγίας αλλά και ενημέρωσης. Τις ενέργειες και τις μελέτες που έχουν γίνει μέχρι τώρα θα αναπτύξουμε στο επόμενο κομμάτι της παρουσίασης αυτής.

Η Πρόταση του Πανεπιστημίου Πατρών

Το ΥΠΕΧΩΔΕ (Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Δημόσιων Έργων) ανέθεσε στο Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού, του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών, ερευνητικό πρόγραμμα με αντικείμενο τη **«Διερεύνηση των Πολεοδομικών Επιπτώσεων από τη Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου με ειδική αναφορά στην Επανένταξη –**

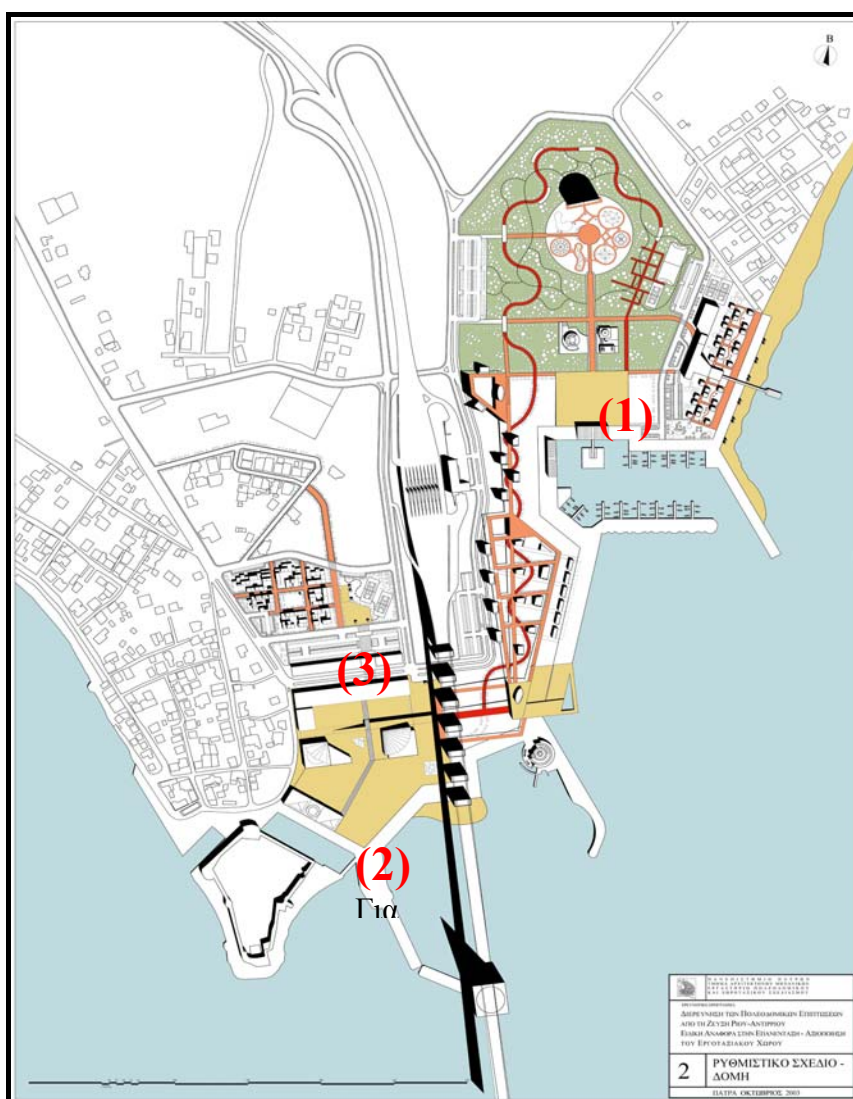
Αξιοποίηση του Εργοταξιακού χώρου» κατασκευής της Γέφυρας. Το πρόγραμμα ξεκίνησε το Φεβρουάριο του 2002 και ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 2004. Η Σύμβαση προέβλεπε την εκπόνηση του έργου σε τρεις φάσεις.

Στις δύο πρώτες φάσεις εξετάστηκαν ο ορισμός της περιοχής μελέτης (στην πλευρά Ρίου και στην πλευρά Αντιρρίου), ο καθορισμός και διερεύνηση των σημερινών τομέων επιπτώσεων και πολεοδομικών παραμέτρων, και, ειδικά για τον εργοταξιακό χώρο, τα βασικά δεδομένα του. Παράλληλα, συντάχθηκε και ένας σχετικά πλήρης ψηφιακός χάρτης (δεδομένων και προοπτικών) της ευρύτερης περιοχής με τη χρήση της τεχνολογίας των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS).

Η μελέτη αυτή του Πανεπιστημίου ασχολήθηκε με διάφορους τομείς των επιπτώσεων, όπως η κυκλοφορία, οι χρήσεις γης, οι οικοδομικές δραστηριότητες και φυσικά οι επενδύσεις και οι παραγωγικές δραστηριότητες (τουρισμού, αναψυχής κ.α.). Έκανε μια πλήρη ανάλυση της κατάστασης που επικρατούσε σε Πάτρα – Ναύπακτο – Αντίρριο σε ότι αφορά στις μετακινήσεις, την οικιστική ανάπτυξη, την ψυχαγωγία και στη συνέχεια έκανε συγκεκριμένες προτάσεις για τη βελτίωση της κατάστασης. Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι η έρευνα αυτή έγινε δύο χρόνια πριν ολοκληρωθεί η κατασκευή της Γέφυρας και έχει κυρίως χαρακτήρα συμβουλευτικό και ενημερωτικό.

Σε ότι έχει να κάνει με την τουριστική ανάπτυξη, που είναι και το θέμα που ενδιαφέρει την παρούσα μελέτη, αναφέρει ότι στην πλευρά της Αιτωλοακαρνανίας αναμένεται ένταση των δραστηριοτήτων, σε αντίθεση με ότι προβλέπεται να συμβεί στην Αχαΐα. Θα διευκολυνθεί η δημιουργία ξενοδοχειακών μονάδων, καθώς υπάρχει έλλειμμα ξενοδοχειακών και τουριστικών υποδομών. Θα δημιουργηθούν επίσης ειδικές υποδομές, οι οποίες θα ενισχύσουν γενικά τον τουρισμό. Μια μαρίνα που θα μπορούσε να δημιουργηθεί, θα εξυπηρετούσε τα σκάφη που διαπλέουν τον Κορινθιακό Κόλπο. Επίσης, οι «θαλάσσιοι τουρίστες» του Ιονίου θα συμπεριλαμβάνουν σίγουρα στο πρόγραμμά τους και μια επίσκεψη – στάση στη Γέφυρα.

Στα πλαίσια λοιπόν αυτά και λαμβάνοντας υπ’ όψιν τα δεδομένα που προέκυψαν από την μελέτη, το Πανεπιστήμιο της Πάτρας, στο τελευταίο τμήμα της έρευνάς του, κάνει **μια πρόταση για την επανένταξη και αξιοποίηση του εργοταξιακού χώρου**. Η πρόταση του Πανεπιστημίου λοιπόν αφορά στην **ανάπτυξη ενός πολυθεματικού πάρκου με τίτλο ‘Γέφυρες της Γνώσης’**. Το ειδικότερο περιεχόμενο της πρότασης αυτής αναλύεται με συντομία στη συνέχεια και ακολουθεί μια συγκριτική παρουσίασή μιας άλλης, πιο εμπεριστατωμένης, πρότασης που έγινε από την Κοινοπραξία τοπικών φορέων (Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Δήμου Αντιρρίου, Νομαρχίας Αιτωλοακαρνανίας) που ανέλαβε να διαχειριστεί το σημαντικό αυτό έργο.



Για τον κύριο χώρο μελέτης [1], ήτοι το γήπεδο του εργοταξίου της Γέφυρας, καθαρής έκτασης 276 στρεμμάτων, προτείνεται ως βασική χρήση γης το Θεματικό Πάρκο. Για τη δεύτερη [2] έκταση, εμβαδού 84 στρεμμάτων, προτείνεται η ανάπτυξη Πολιτιστικού Κέντρου. Τέλος, για την περιοχή [3], 90

περίπου στρεμμάτων, προτείνεται η ανάπτυξη μιας Αστικής Γειτονιάς.

Η Πρόταση του Πανεπιστήμιου Πατρών 'Γέφυρες της Γνώσης' αφορά την κατασκευή πολυθεματικού πάρκου με το ακόλουθο περιεχόμενο:

1. Γέφυρα της Τεχνολογίας , η οποία περιλαμβάνει :

A) Μουσείο Επιστημών και Τεχνολογίας, με έμφαση στη μετάδοση της γνώσης για παιδιά και εφήβους.

B) Μουσείο της Γέφυρας

2. Γέφυρα της Πληροφορίας, που περιλαμβάνει :

A) Βιβλιοθήκη που περιέχει πολλά σχετικά βιβλία , φιλμοθήκη – βιντεοθήκη , εικονοθήκη , όλα με έμφαση στην επιστήμη – τεχνολογία – γνώση.

B) Αναγνωστήριο περιοδικών με μεγάλη συλλογή σχετικών διεθνών περιοδικών (για την φύση, την επιστήμη, την τεχνολογία)

Γ) Virtual Reality Centre, πολυχώρο δηλαδή εξοικείωσης στις νέες τεχνολογίες.

Δ) Αίθουσα I-max ειδικών προβολών καθώς και αίθουσα διαλέξεων, παρουσιάσεων και γενικότερα παραστάσεων.

Ε) Κατάστημα γνώσης με βιβλία , φωτογραφίες , slides, αφίσες , μουσειακά αντίγραφα, CD-ROM κ.α., κάτι που είναι πολύ διαδεδομένο σε πολλές δυτικές χώρες.

3. Γέφυρα της Ιστορίας και του Πολιτισμού , η οποία περιλαμβάνει;

A) Μουσείο με εκθέματα τοπικής ιστορίας

B) Time machine. Πρόκειται για υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις που ταξιδεύουν τον θεατή στο χωρο-χρόνο αναφορικά με ένα έκθεμα.

Γ) Το 'Πάρκο των Εθνών' (έκθεση-περίπτερα των χωρών της Ευρώπης και της Μεσογείου), που συνδυάζεται με την 'Παραλία των Εθνών' και με υπαίθριο

θέατρο.

4. Αστική Γειτονιά . Προτείνεται η ανέγερση μιας οργανωμένης μικρής αστικής γειτονιάς υψηλού επιπέδου με κατοικίες, γραφεία, καταστήματα, για να ενισχύσουν το αστικό προφίλ του Δήμου Αντιρρίου. Η προτεινόμενη αυτή αστική ανάπτυξη θα είναι ουσιαστικός μοχλός για την ενίσχυση του ετήσιου εισοδήματος του Κέντρου, ώστε να μπορεί να αναπτύσσεται και να προσφέρει συνέχεια καινούριες δραστηριότητες . Περιλαμβάνονται:

- Εμπορικοί χώροι (διώροφο εμπορικό κέντρο)
- Χώροι αναψυχής (εστιατόρια , καφετέριες , κινηματογράφος)
- Χώροι κατοικίας (περί τα 100 διαμερίσματα σε 3-όροφα κτίρια)
- Χώροι εργασίας (60 μονάδες γραφείων σε 6-όροφο κτίριο)
- Μικρή ξενοδοχειακή μονάδα

Σε ότι αφορά την έκταση που μένει ελεύθερη, δίνεται έμφαση στον περίπατο, τις δραστηριότητες αναψυχής και τον ελαφρύ αθλητισμό, κυρίως στο παραλιακό μέτωπο. Αυτά συνδυάζονται με την δημιουργία Βοτανικού Κήπου και Ενωδρείου. Επίσης προβλέπονται χώροι διαμονής επισκεπτών όπως youth hostel για επισκέπτες σχολικών εκδρομών και ξενώνας για ερευνητές – ομιλητές.

Ολοκληρώνοντας την παρουσίαση της πρότασης αυτής αξίζει να αναφερθεί ότι αυτή χαρακτηρίζεται από το χαμηλό συντελεστή δόμησης, με σκοπό να διατηρηθεί η αίσθηση του ανοικτού ελεύθερου χώρου.

Η Πρόταση της Κοινοπραξίας

Το Ελληνικό Δημόσιο απαλλοτρίωσε και παρέδωσε στους αναδόχους και κυρίους του έργου της Γέφυρας τη γη και τις υδάτινες οδούς που ήταν απαραίτητα για να εκτελεστούν οι εργασίες κατασκευής του. Μετά το πέρας της περιόδου κατασκευής και μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας, ο Νόμος προβλέπει ότι τα τμήματα των χώρων του έργου (εργοτάξιο), τα οποία δεν είναι πλέον αναγκαία στον ανάδοχο, παραδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο.

Ο Δήμος Αντιρρίου με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου (8/7/2003)

αποφάσισε ομόφωνα την διεκδίκηση της κυριότητας των εργοταξιακών χώρων, με σκοπό την αξιοποίησή τους με κύριο στόχο την δημιουργία θέσεων εργασίας. Με αφετηρία την απόφαση του Δήμου ξεκίνησε μια σειρά ενεργειών προς την κατεύθυνση της ωρίμανσης του αιτήματός του για την παραχώρηση του χώρου αυτού. Στις 1-2/11/2003 διοργάνωσε διημερίδα στη Ναύπακτο για το θέμα αυτό.

Στη συνέχεια, με πρωτοβουλία του Δήμου και πάλι, συστήθηκε στις 10/10/2005 Κοινοπραξία με την επωνυμία 'ΓΕΦΥΡΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ', στην οποία συμμετέχουν το Περιφερειακό Ταμείο Ανάπτυξης της ΠΔΕ , η Νομαρχία Αιτωλοακαρνανίας και ο Δήμος Αντιρρίου. Στόχοι της Κοινοπραξίας είναι η διεκδίκηση κατά χρήση ή/και κυριότητα του ακινήτου των πρώην εργοταξιακών χώρων και η αξιοποίηση και εκμετάλλευση του ακινήτου αυτού.

Ο πρώτος στόχος έχει επιτευχθεί αφού στις 13/9/2006 υπογράφηκε Προγραμματική Σύμβαση μεταξύ της Κοινοπραξίας και της Κτηματικής Εταιρίας του Δημοσίου. (ΚΕΔ).

Ένα ακόμα σημαντικό βήμα είναι ότι το Περιφερειακό Ταμείο, με χρηματοδότησή του, ανέθεσε σε ιδιωτικό μελετητικό φορέα* τη σύνταξη Επιχειρησιακού Σχεδίου (BUSINESS PLAN). Το επιχειρησιακό αυτό σχέδιο έχει ολοκληρωθεί και περιλαμβάνει στις κύριες γραμμές του τις παρακάτω παρεμβάσεις:

1. Ξενοδοχειακή μονάδα 4 ή 5 αστέρων συνδυασμένου τύπου με κεντρική μονάδα και ανεξάρτητα επιπλωμένα διαμερίσματα με σκοπό να είναι εφικτή η βιώσιμη λειτουργία του όλο το χρόνο. Στο χώρο της ξενοδοχειακής μονάδας προτείνεται και η κατασκευή υπαίθριου θεατρικού χώρου.
2. Εκθεσιακό κέντρο κλειστού τύπου
3. Εμπορικό κέντρο που θα περιλαμβάνει περί τα 30 καταστήματα και θα διαθέτει επιπλέον μικρούς λειτουργικούς χώρους αναψυχής, καφετέριας και γρήγορου εστιατορίου καθώς και κινηματογράφους.

* στην Εταιρία ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΕ.

4. Συνεδριακό κέντρο με κύρια αίθουσα 500 θέσεων και επιπλέον 4 ή 5 μικρότερες αίθουσες των 50 – 100 ατόμων για την κάλυψη παράλληλων διαδικασιών ή και την υποστήριξη μικρών αυτόνομων ημερίδων. Ο χώρος αυτός θα δύναται να χρησιμοποιηθεί και ως χώρος θεατρικών εκδηλώσεων.
5. Πολυχώρο που περιλαμβάνει μουσειακό χώρο τεχνικών επιστημών σχετικό με την κατασκευή γεφυρών και επιπλέον μουσείο ιστορίας της ευρύτερης περιοχής. Επίσης προβλέπεται αίθουσα I-max ειδικών προβολών τέτοιας τεχνολογίας που να νιώθει ο θεατής ότι βρίσκεται εντός των δρώμενων της ταινίας.
6. Ενωδρείο με στόχο να αποτελέσει χώρο προσέλκυσης νεαρών κυρίως ατόμων και οικογενειών.
7. Χώρους αθλοπαιδιών, οι οποίοι θα περιλαμβάνουν γήπεδα ποδοσφαίρου – μπάσκετ και άλλων αθλημάτων και χώρους κλειστής και υπαίθριας πισίνας. Ουσιαστικά πρόκειται για παροχή παιδικής και εφηβικής ψυχαγωγίας μέσω party, happenings, συναυλιών και άλλων δραστηριοτήτων.
8. Οργανωμένη μαρίνα με εγκαταστάσεις ελλιμενισμού, εναπόθεσης και φύλαξης σκαφών αναψυχής στο χώρο της ξηράς δεξαμενής.
9. Μικροί αυτόνομοι χώροι διασκέδασης εκτός των κυρίως συγκροτημάτων που θα αποτελούνται από διάφορα καταστήματα με σκοπό την ανάδειξη των πολιτιστικών δρώμενων της χώρας και τη μεταφορά της κουλτούρας πολιτιστικής- γευσιγνωστικής σε ένα οργανωμένο και κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο.
10. Τεχνολογικό πάρκο υψηλής τεχνολογίας, όπου θα εγκατασταθούν

επιχειρήσεις ή εργαστήρια με προτίμηση στις λεγόμενες ‘πράσινες’ τεχνολογίες.

Σκοπός των προαναφερομένων είναι τόσο η προσέγγιση των επισκεπτών που απλά θα διέρχονται από την περιοχή και οι οποίοι είτε έχουν ως έδρα την Πάτρα είτε την Αθήνα είτε όμορες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος, είτε επισκεπτών ολιγόωρης διαμονής διαμένοντες σε όμορα αστικά ή μη κέντρα είτε τέλος target group που θα επισκέπτονται την περιοχή κύρια για την ύπαρξη ενός καινοτόμου τεχνικού έργου είτε για το σύνολο των προτεινόμενων δραστηριοτήτων.

Επίσης πιθανοί επισκέπτες θα είναι αυτοί που αξιοποιούν την μαρίνα, είτε οργανωμένα group μαθητών οι οποίοι θα περιηγούνται στις εναλλακτικές δραστηριότητες που τους παρέχονται.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις - δραστηριότητες θα αποτελούν μία μονάδα που θα συνδυάζει τις παραδοσιακές τουριστικές υπηρεσίες με τις υπηρεσίες πιο σύγχρονης αντίληψης όπως:

- Ο αθλητικός – προπονητικός τουρισμός
- Ο τουρισμός υγείας
- Ο επιχειρηματικός τουρισμός (συνέδρια, εκθέσεις, κλπ.)
- Ο υψηλής στάθμης θαλάσσιος τουρισμός με την κατασκευή μαρίνων βάση διεθνών προδιαγραφών
- Ο θεματικός τουρισμός γενικά (περιβαλλοντικά, ειδικά προγράμματα, κλπ.)

Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι το επιχειρηματικό αυτό σχέδιο έχει προχωρήσει σε παρουσίαση της αποδοτικότητας της προτεινόμενης επένδυσης, σε υπολογισμό εσόδων και εξόδων και σε ολοκληρωμένη ανάλυση του κόστους της επένδυσης. Περιλαμβάνει επίσης ένα χρονικό πλάνο για την κατασκευή του έργου και προτάσεις για την διακήρυξη διαγωνισμού.

Σύγκριση των δυο προτάσεων

Από την παραπάνω συνοπτική παρουσίαση των δυο προτάσεων προκύπτουν συγκριτικά τα εξής:

Η πρόταση του Πανεπιστημίου είναι αυτή που δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην τεχνολογία και την ενημέρωση. Σίγουρα και το πλάνο της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει παρόμοια στοιχεία (π.χ. μουσείο της Γέφυρας, αίθουσα I-max, κ.α.), αλλά σε καμία περίπτωση δεν φτάνει στο επίπεδο της πρώτης πρότασης, που αναφέρει Βιβλιοθήκη, Αναγνωστήριο, κατάσταση γνώσης, time machine και το 'Πάρκο των Εθνών'. Φαίνεται δηλαδή ότι το Πανεπιστήμιο έχει κάνει μια προσέγγιση του θέματος που είναι μεν πιο φιλόδοξη, αλλά απευθύνεται σε περιορισμένο αριθμό χρηστών.

Περιλαμβάνει βέβαια και την Αστική Γειτονιά με χώρους για αναψυχή, κατοικία και εμπορικές δραστηριότητες. Σίγουρα όμως είναι πολύ περιορισμένα σε σχέση με αυτά που προτείνει η Κοινοπραξία, η οποία δίνει έμφαση στο εμπορικό κέντρο, στην ξενοδοχειακή μονάδα και στους χώρους αθλοπαιδιών, προσπαθώντας να μεταμορφώσει την περιοχή σε ένα πόλο έλξης όλων των ηλικιών με σκοπό τη διασκέδαση, την ενημέρωση, αλλά και την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών. Σε αυτή τη βάση, θα μπορούσα να λεχθεί ότι η Πρόταση της Κοινοπραξίας είναι πιο **εμπορικοκεντρική** και προφανώς αποβλέπει στην εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας, στοιχείο που φυσιολογικά θα παίξει καταλυτικό ρόλο για την παραχώρηση της έκτασης, οποιοσδήποτε κι αν είναι τελικά ο παραχωρησιούχος.

Κοινό χαρακτηριστικό και των δύο προτάσεων είναι η δημιουργία Ενωδρείου, καθώς και η γενική φιλοσοφία για συνδυασμό της αναψυχής με την απόκτηση νέων γνώσεων. Κύριο σημείο διαφοροποίησης είναι το πόσο εστιάζει η κάθε μια πρόταση στα παραπάνω, ποιος είναι δηλαδή ο κύριος στόχος στην κάθε περίπτωση και ποιοι οι δευτερεύοντες.

Όποιοι και να είναι όμως οι στόχοι της κάθε πρότασης, αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι το γεγονός ότι και στις δύο περιπτώσεις μιλάμε για σχέδια φιλόδοξα, ενδιαφέροντα και με προοπτική. Ανεξάρτητα από το αν θα

υλοποιηθεί κάποιο από τα δύο, ή αν αυτές οι προσπάθειες αποτελέσουν την αφετηρία και για άλλες προτάσεις, είναι αναγκαίο να κατανοηθεί, κυρίως από την Πολιτεία, η αναπτυξιακή σημασία που έχουν έργα σαν αυτό που προτείνεται. Οι δύο αυτές προτάσεις δεν έγιναν για να έρθουν αντιμέτωπες. Η μία συμπληρώνει την άλλη και σίγουρα επιδέχονται βελτίωσης. Έκαναν όμως μια σημαντική αρχή και αυτό που μένει τώρα είναι το Κράτος να ασχοληθεί σοβαρά με αυτό το χώρο, ώστε να γίνει το καλύτερο δυνατό, πρώτα για τους κατοίκους της περιοχής, οι οποίοι αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα, αλλά και κατ' επέκταση για ολόκληρη τη χώρα. Είναι γεγονός ότι ένα τέτοιο έργο θα δώσει πνοή και νέες ευκαιρίες σε όλη την περιοχή, προσφέροντας πρόσθετες ευνοϊκές επιδράσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας και εμβάθυνση στις χωρικές της επιπτώσεις. Αυτό άλλωστε, ήταν ένα στοιχείο που είχε επισημανθεί από την πρώτη «Μελέτη Οικονομικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων από τη Λειτουργία της Γέφυρας P-A».

10.7 Θέσεις και απόψεις για την εκπόνηση ενός MASTER PLAN για την ανάπτυξη του Τουρισμού στη Δυτική Ελλάδα

Το 2007 ο τουρισμός παγκοσμίως άγγιξε τα 900 εκατομμύρια επισκεπτών και σε σχέση με το 2005 σημείωσε μια μεγάλη αύξηση της τάξεως του 12,5%. Αναφορικά με την περιοχή της Ευρώπης η οποία κατέχει το 50% των συνολικών διεθνών τουριστικών αφίξεων, αυτή ξεπέρασε την παγκόσμια μέση αύξηση προσελκύνοντας 480 εκατομμύρια τουριστών το 2007. Προορισμοί όπως η Τουρκία είχαν +18%, η Πορτογαλία +10%, η Ιταλία και η Ελβετία +7% και η Ελλάδα +10%, στην υποδοχή τουριστών.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι πλέον μετά το 2007 η συμμετοχή του τουριστικού προϊόντος στο ΑΕΠ της χώρας μας φτάνει το 18%. Ο τουρισμός έχει ήδη περάσει στην πρώτη θέση εισροής συναλλάγματος. Ήδη η χώρα μας έχει ξεπεράσει τα 17 εκατομμύρια ξένων τουριστών το χρόνο, ενώ είναι αξιοσημείωτο ότι λειτουργεί με το 15% μόνο του συνολικού δυναμικού της. Με άλλα λόγια, η χώρα μας έχει σχεδόν ανεξάντλητες δυνατότητες προκειμένου να

καλυτερεύσει το τουριστικό της προϊόν, να το εμπλουτίσει και να το αναπτύξει, μιας και δρα μόνο με το 15% των δυνατοτήτων της.

Στην Περιφέρεια δυτικής Ελλάδας ο αναπτυξιακός νόμος, μέσα από το Γ' ΚΠΣ με τις επιδοτήσεις μέχρι και 60% (μέχρι πρότινος από 40 – 60%), έχει δημιουργήσει τα τελευταία χρόνια και στους τρεις νομούς μια υποδομή καινούργιων ξενοδοχείων και κτισμάτων, κατηγορίας τριών αστέρων και πάνω. Αναφορικά με τα κάμπινγκ, την ανακαίνιση παλαιότερων και τη δημιουργία καινούργιων τουριστικών καταλυμάτων και δωματίων, και γενικότερα για όλες τις τουριστικές υποδομές, καταγράφεται μια ανοδική τάση. Ο τοπικός επιχειρηματικός κόσμος έχει αξιοποιήσει τα οικονομικά εργαλεία τα οποία του δόθηκαν μέσα από διάφορα προγράμματα του αναπτυξιακού νόμου και ήδη υπάρχει μια κινητοποίηση επενδυτών που έρχεται να προσθέσει ένα ικανό αριθμό δωματίων, με ηγέτη σε αυτή την προσπάθεια τον Νομό Ηλείας.

Στην παρούσα φάση, δηλαδή τέσσερα χρόνια μετά τη λειτουργία της ζεύξης Ρίου – Αντίρριου, δεν έχουμε δει τα μέγιστα οφέλη της λειτουργίας της, τουλάχιστον όπως αυτά εμπνεύστηκαν από τους δημιουργούς της. Με άλλα λόγια, έχουμε μια Γέφυρα που σίγουρα ανέτρεψε τις συνθήκες προσπελασιμότητας στις επηρεαζόμενες περιοχές, αλλά ακόμα δεν έχει καλύψει με την ύπαρξή της τους επιθυμητούς χρόνους που είναι αναγκαίοι για την επιτάχυνση της αναπτυξιακής διαδικασίας στην περιοχή. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στο ότι δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα η Ιόνια Οδός (η οποία θα συνδέει το Αντίρριο με τα Αλβανικά σύνορα) και το νότιο τμήμα της ΠΑΘΕ. Ειδικότερα, τα προβλήματα αυτά έχουν να κάνουν, από την πλευρά του τουριστικού ενδιαφέροντος, με την προσβασιμότητα σε τουριστικούς χώρους στη βάση του «χρυσού κανόνα» της μιας ώρας απόστασης των τουριστικών καταλυμάτων από το αεροδρόμιο εξυπηρέτησης τους. Επειδή δεν υπάρχει ακόμη περιφερειακό αεροδρόμιο στην περιοχή (το αεροδρόμιο του Αράξου λειτουργεί μόνο στη θερινή περίοδο με πτήσεις charter), η περιοχή εξυπηρετείται με αυτό της Αθήνας, («Ελευθέριος Βενιζέλος»), από το οποίο όλοι οι τελικοί προορισμοί τουριστικού ενδιαφέροντος που υπάρχουν στην περιφέρεια Δ.Ε. είναι σίγουρα πάνω από μία ώρα απόσταση (είτε πρόκειται για την Ηλεία, είτε για την Αχαΐα, είτε για Αιτωλοακαρνανία). Επομένως η άποψη

που καταγράφηκε στην προ διετίας μελέτη ότι «η περιοχή τείνει να ομογενοποιηθεί όσον αφορά τη μεταφορική επικοινωνία και να μετατραπεί ανεμπόδιστα σε σταυροδρόμι συνδυασμένων μεταφορών», ακόμα και σήμερα μάλλον δεν έχει συντελεστεί. Μόνο σε επίπεδο Αχαΐας και Ηλείας αρχικά (και εν μέρει μόνο στη βόρεια πλευρά της Γέφυρας σε μια απόσταση όχι παραπάνω από 20-50 χλμ από αυτή) σε προορισμούς, βασικά, πεδινούς ή πολύ κοντά στους οδικούς άξονες, η παραπάνω άποψη μπορεί να έχει κάποια ισχύ. Από εκεί και πέρα όμως σε καμία περίπτωση δεν έχουν καλυτερεύσει οι συνθήκες προσπελασιμότητας στην ορεινή Αχαΐα – Ηλεία και πολύ περισσότερο στην ενδοχώρα και στην ηπειρωτική Αιτωλοακαρνανία. Θα λέγαμε μάλιστα ότι κάποιες οδικές αρτηρίες, παράπλευρες της μελλοντικής Ιόνιας οδού, όπως για παράδειγμα αυτές από και προς τον Αστακό και το λιμάνι του γενικότερα, είναι ακόμη ανύπαρκτες. Ως εκ τούτου δεν έχει ομογενοποιηθεί η μεταφορική επικοινωνία, ούτε έχει δημιουργηθεί μια ανεμπόδιστη κατάσταση μεταφορών στην περιοχή που να επιτρέπει, αν η κατάσταση παραμείνει όπως είναι σήμερα, αισιοδοξία για την περαιτέρω βελτίωση ως προς την ομογενοποίηση των περιοχών αυτών από πλευράς μεταφορών.

Επίσης, σε καμία περίπτωση δεν έχει δημιουργηθεί, μέσα από κάποιο οργανωμένο σχέδιο, ένα δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών. Η αξιοποίηση των υπό κατασκευή βασικών συγκοινωνιακών έργων στην περιοχή είναι απαραίτητο να συνοδεύουν από παράλληλα και συμπληρωματικά, μικρά ή μεγάλα, συγκοινωνιακά έργα, ώστε να αποκτήσουν πλήρη λειτουργικότητα και συνδυαστική ικανότητα τα διαμετακομιστικά κέντρα της περιοχής, υφιστάμενα και νέα. Το νέο οδικό δίκτυο που θα προκύψει με την κατασκευή της Ιόνιας Οδού και της ΠΑΘΕ θα πρέπει να αποτελέσει, μαζί με τη Γέφυρα Ρ-Α, τη βάση για να διασυνδεθούν τα κέντρα αυτά παράλληλα με το τρένο (είτε μέσω προαστιακού, είτε των ήδη υπάρχουσών γραμμών), τα λιμάνια και το(τα) αεροδρόμιο(-α) της περιοχής. Ειδικά ως προς το τελευταίο, υπογραμμίζεται ότι όποιο από τα δύο αεροδρόμια και αν προκύψει τελικά (του Αράξου ή της Ανδραβίδας), με τη λειτουργία του (-ς) θα δοθεί η δυνατότητα να εξυπηρετηθούν οι συνδυασμένες μεταφορές, προκειμένου οι τουρίστες, οι επισκέπτες, οι πελάτες και τα εμπορεύματα να μπορούν άμεσα να συνδυάσουν, μετά την άφιξη τους σε ένα περιφερειακό αεροδρόμιο, τις υπηρεσίες του οδικού

δικτύου, του τρένου και της Γέφυρας και έτσι να επιτυγχάνεται αυτή η ανεμπόδιστη και ομογενοποιημένη μεταφορά, ιδιαίτερα ως προς την Αιτωλοακαρνανία και τη νοτιοδυτική Πελοπόννησο που βρίσκονται σε περισσότερο μειονεκτική θέση προσπελασιμότητας σε σχέση με τις λοιπές περιοχές της δυτικής Ελλάδας.

Ο νομός Αιτωλοακαρνανίας

Ειδικότερα η Αιτωλοακαρνανία, σε σχέση με τους άλλους δύο νομούς, είναι ο μεγαλύτερος, ο πιο καθυστερημένος τουριστικά και γενικότερα είναι αυτός που έχει τις μεγαλύτερες δυνατότητες προκειμένου να αναπτύξει εναλλακτικές μορφές τουρισμού όπως π.χ. οικοτουρισμό, ράφτινγκ, παρακολούθηση πουλιών, πεζοπορία, ποδήλατο βουνού κ.α. Για να εξασφαλιστεί η διευκόλυνση των εξειδικευμένων αυτών τουριστών (οι οποίοι χρειάζονται πρόσβαση αρχικά αεροπορικώς) θα πρέπει να υπάρχουν οι συνδυασμένες μεταφορές που θα επιτρέπουν στον δυνητικό επισκέπτη να φτάσει ανεμπόδιστα οπουδήποτε μέσα στην περιφέρεια είτε οδικώς, είτε μέσω του περιφερειακού αεροδρομίου.

Η δημιουργία του καινούργιου λιμανιού της Πάτρας, με τις σύγχρονες υποδομές που θα περιλαμβάνει, μαζί με τη δημιουργία επιπρόσθετης μαρίνας, θα δώσει ένα διαφορετικό βάθος στον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος και από τις δύο πλευρές της Γέφυρας. Παράλληλα, η επένδυση στην έκταση των 300 περίπου στρεμμάτων στο χώρο του εργοταξίου της κατασκευής της Γέφυρας, τα διάφορα μικρότερα λιμάνια στην περιοχή, όπως αυτά του Αιγίου, της Κυλλήνης και του Κατακόλου κ.α., θα μπορέσουν να δημιουργήσουν άνοιγμα σε διαφορετικές μορφές τουρισμού, πιο ποιοτικού από ότι σήμερα.

Αναφορικά με ένα άλλο προς ανάπτυξη φυσικό πλούτο της περιοχής, τις λίμνες, θα πρέπει να γίνει μνεία ότι στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας βρίσκεται η μεγαλύτερη φυσική λίμνη της χώρας, η Τριχωνίδα. Σχετικά με τη λίμνη αυτή γίνεται μια προσπάθεια από την Νομαρχία Αιτωλοακαρνανίας και την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος για ολική αξιοποίηση αυτού του χώρου (ο οποίος μάλιστα είναι και προστατευόμενος χώρος από τις συμβάσεις Natura) με ήπιες εναλλακτικές μορφές τουρισμού, μιας και επηρεάζει αρκετά δημοτικά διαμερίσματα της Αιτωλοακαρνανίας και έχει πάρα πολύ καλές προοπτικές για τη δημιουργία εναλλακτικού τουρισμού (είτε εντός της λίμνης, όπως κανό,

κολύμβηση, θαλάσσια σπορ, είτε περιμετρικά της, όπως mountain bike, οικολογικά τρενάκια ξενάγησης κ.α.).

Γενικότερα πρέπει να τονιστεί ότι ο οικοτουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός, ο τουρισμός πόλεων, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο οποίος περιλαμβάνει τον αρχαιολογικό, τον θρησκευτικό και τον γαστρονομικό τουρισμό, αλλά και ο αθλητικός τουρισμός, είναι είδη τουρισμού που θα μπορούσαν να ευδοκιμήσουν στο νομό Αιτωλοακαρνανίας σύμφωνα με τα ποικίλα συγκριτικά πλεονεκτήματα του. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο νομός διαθέτει μεγάλο πλούτο αρχαιολογικών περιοχών, μνημείων, εκκλησιών, μοναστηριών. Παράλληλα, διαθέτει μερικά από τα πιο αναγνωρισμένα προφυλασσόμενα οικοσυστήματα (π.χ. λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου, Αμβρακικός κόλπος, λίμνες κ.α.), κάποια από τα ανερχόμενα σημαντικότερα λιμάνια (π.χ. Αστακός), καταπληκτικά παράλια, βουνά κ.α. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού και οικοτουρισμού βουνού, αλλά και δεύτερης κατοικίας σε ένα χώρο με μεγάλες δυνατότητες όπως είναι η ορεινή Ναυπακτία, η Τριχωνίδα, η λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου, δημιουργούν μοναδικές ευκαιρίες για νέες τουριστικές εγκαταστάσεις και επενδύσεις σε μια πολύ μεγάλη γεωγραφική έκταση με ιδιαίτερο φυσικό πλούτο. Ειδικά για την περιοχή Μεσολογγίου και όπου αλλού υπάρχουν συνθήκες μοναδικότητας στην αρχιτεκτονική και στο περιβάλλον (περιοχές Natura και Ramsar), είναι δυνατό να γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις, με απόλυτο όμως σεβασμό στις ιδιαίτερες συνθήκες της περιοχής.

Η τουριστική ανάπτυξη του νομού μέσα από όλες αυτές τις εναλλακτικές δυνατότητες μπορεί να στηριχθεί στην προσέλκυση τουριστών από τους γύρω νομούς, την πρωτεύουσα, αλλά και το εξωτερικό μέσω του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». Πολύ σύντομα αυτό θα μπορεί να γίνει και από την Καλαμάτα όταν ολοκληρωθεί η τεράστιου μεγέθους ανάπτυξη της ΠΟΤΑ. Η μορφή της επένδυσης αυτής με τις εγκαταστάσεις για δεύτερη κατοικία που θα προσφέρει στους τουρίστες θα δημιουργήσει συνθήκες μακροχρόνιας (ή πολύμηνης) παραμονής τους στην περιοχή, στο πλαίσιο της οποίας αυτοί φυσιολογικά θα επιζητούν να γνωρίσουν τη γύρω περιοχή σε μεγαλύτερη απόσταση και να επισκεφθούν άλλους σημαντικούς προορισμούς και τουριστικά θέρετρα. Μέσω του καινούργιου δρόμου που θα δημιουργηθεί (ΠΑΘΕ) θα είναι εύκολο να φτάσουν στην Πάτρα και από εκεί να περάσουν

απέναντι για να δουν μια άλλη, τελείως διαφορετική γεωγραφική διαμόρφωση ή για να επισκεφθούν τη Ναυπακτία, το Γαλαξείδι και του Δελφούς. Κάτω από τις συνθήκες αυτές αναμένεται γρήγορη ανάπτυξη της περιοχής που σε συνδυασμό με τα έργα υποδομής (τους παράδρομους και τους παραϊόνιους δρόμους που θα αναπτυχθούν για να συνδυάσουν επικοινωνία από τον Αστακό και από την παραλιακή ζώνη του Μύτικα και της Παλέρου με την Ιόνια οδό), θα προκαλέσει, για πρώτη φορά στην ιστορία της εγκαταλελειμμένης αυτής περιοχής, οικιστική δραστηριοποίηση και αγορά για δεύτερη κατοικία. Όλη αυτή η κίνηση, τουριστική, οικιστική και επιχειρηματική, θα εξυπηρετείται βασικά μέσω της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου. Επίσης, και η εγκατάσταση του νέου πολιτικού αεροδρομίου στην Ανδραβίδα ή στον Άραξο θα προκαλέσει πρόσθετη επισκεψιμότητα στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας που και αυτή θα περνάει διαμέσου της Γέφυρας.

Παράλληλα, έχει ξεκινήσει στην περιοχή μια σημαντική προσπάθεια, από τις αναπτυξιακές εταιρίες της Αιτωλοακαρνανίας, την Αιτωλική Αναπτυξιακή και τον ΟΠΑΧ, για γενικότερη αξιοποίηση με κινητοποίηση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος μέσα από υψηλότερα κίνητρα και επιχορηγήσεις, προκειμένου να δημιουργηθούν αγροτουριστικά καταλύματα και να ενισχυθεί η επιχειρηματικότητα στον τομέα αυτό, όχι μόνο στην Τριχωνίδα, αλλά και γύρω από τις υπόλοιπες λίμνες, στις οποίες είναι δυνατό, με τον τρόπο αυτό, να δημιουργηθούν πυρήνες τουριστικής ανάπτυξης. Αυτοί οι πυρήνες ανάπτυξης, συνδυασμένοι με την προσπελασιμότητα που προσδίδει η Γέφυρα, θα δώσουν ώθηση στην κινητικότητα στην περιοχή, αυξάνοντας την επισκεψιμότητα και την τουριστική κίνηση σε αξιόλογα επίπεδα. Η εξέλιξη αυτή θα αποδώσει περισσότερους καρπούς αν συνδυαστεί με το νέο χωροταξικό σχεδιασμό από το ΥΠΕΧΩΔΕ και το υπουργείο Τουρισμού, ώστε να δημιουργηθούν ωριμότερες συνθήκες για αγορά δεύτερης κατοικίας, πράγμα το οποίο φυσικά δεν θα μπορούσε να υπάρξει πριν τη λειτουργία της Γέφυρας. Όλη αυτή η κίνηση στην περιοχή με τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού σίγουρα ενδιαφέρει και είναι ελκυστική σε επιχειρηματίες οι οποίοι έχουν επενδυτικό ενδιαφέρον εξαιτίας του γεγονότος ότι ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας και γενικότερα η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας βρίσκονται ακόμα σε χαμηλά επίπεδα όσον αφορά το κόστος γης με τουριστικό προσανατολισμό.

Ο νομός Ηλείας

Ο νομός Ηλείας σίγουρα έχει τις δυνατότητες να προσελκύσει εσωτερικό τουρισμό, ιδίως εάν ευοδωθεί η προσπάθεια που γίνεται από το υπουργείο για επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου πέρα από τους καλοκαιρινούς μήνες. Η Ηλεία είναι ένας νομός με 150 περίπου χλμ παραλίας, με δυνατότητες ανάπτυξης τουριστικών εγκαταστάσεων στη μεγάλη πεδινή περιοχή που διαθέτει, η οποία του επιτρέπει να αναπτύξει πάρα πολλά είδη τουρισμού σύμφωνα με το κλασσικό μοντέλο «Άμμος – Θάλασσα – Ουρανός». Παράλληλα έχει δυνατότητες ανάλογης ανάπτυξης στην ορεινή του πλευρά, η οποία έτσι και αλλιώς είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί λόγω της πρόσφατης πυροπληξίας του. Στο πλαίσιο αυτό η Γέφυρα αναμένεται ότι θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο, εξασφαλίζοντας πρόσβαση στην περιοχή από το Βορρά, είτε πρόκειται για εσωτερικούς τουρίστες, είτε πρόκειται για ευρωπαίους. Η Γέφυρα, προσφέροντας σύνδεση με τους νέους οδικούς άξονες, το νέο ΠΑΘΕ και την Ιόνια Οδό, θα ανατρέψει, σε μεσομακροπρόθεσμη τουλάχιστον βάση, τη μέχρι σήμερα αποκλειστική σχεδόν προσπέλαση εσωτερικών τουριστών στο νομό Ηλείας μέσω Αθήνας και ευρωπαίων μέσω Ιταλίας και Πάτρας. Στο μέλλον, η εναλλακτική, μέσω Βαλκανίων, προσπέλαση κεντροευρωπαίων τουριστών με προορισμό την Αρχαία Ολυμπία, τη Μεσσηνία (ΠΟΤΑ κλπ) και γενικότερα τη Ν.Δ. Πελοπόννησο, θα εξυπηρετείται αποτελεσματικά από τη Γέφυρα, ως κομβικό σημείο συνάντησης των μεγάλων, βασικών οδικών αξόνων της χώρας, δηλαδή του ΠΑΘΕ, της Ιόνιας και της Εγνατίας οδού.

Επίσης, ο Νομός Ηλείας είναι ένας νομός ο οποίος αυτή την στιγμή διαθέτει 12 Swap σε εξέλιξη και 12 προγράμματα αναγέννησης του οικιστικού ελέγχου (προβλέπεται άρση των ζωνών οικιστικού ελέγχου οι οποίες προϋπήρχαν και ταλαιπωρούσαν την περιοχή). Επιπρόσθετα ο νομός διαθέτει, τεκμηριωμένα, πολύ μεγάλες δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης, όπως π.χ. συμβαίνει με το περιφερειακό αεροδρόμιο, για την κατασκευή του οποίου έχουν δεσμευτεί σημαντικά κονδύλια από το ΠΕΠ. Το έργο αυτό θα προκαλέσει τουριστική ώθηση σε όλη την ευρύτερη περιοχή, ιδιαίτερα όσον αφορά τους υπάρχοντες πυρήνες τουριστικής ανάπτυξης (πχ τεχνητή λίμνη Πηνειού), μερικές από τις μεγαλύτερες ολοκληρωμένες τουριστικές μονάδες π.χ. στην Κυλλήνη και τον Πύργο, καθώς και το ενδιαφέρον μεγαλύτερων ακόμα εταιριών να έρθουν στην

περιοχή και να δημιουργήσουν ολοκληρωμένες και καθετοποιημένες μονάδες και τουριστικά συγκροτήματα. Ήδη έχουν γίνει αιτήσεις και προχωράει το σχέδιο για γκολφ στα Νοτιοδυτικά του Πύργου, χρηματοδοτείται από το Υπουργείου Τουρισμού η αρχαία διαδρομή των Ολυμπιονικών μεταξύ της Ήλιδας και της Ολυμπίας και των 10 -15 χωριών που ενώνονται από αυτή την διαδρομή, τα οποία μαζί με τα δύο ιστορικά μέρη (Ολυμπία και Ήλιδα) φιλοδοξούν να γίνουν η εξέδρα ανάδειξης του πολιτισμού μας σε ετήσια βάση, αλλά και κάθε φορά που πραγματοποιούνται Ολυμπιακοί αγώνες.

Όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τα δύο λιμάνια εμπορικού ενδιαφέροντος, της Κυλλήνης αλλά και του Κατακόλου, το οποίο είναι το «Ολυμπιακό» λιμάνι (με την έννοια ότι είναι πιο κοντά στην Αρχαία Ολυμπία) και είναι πρώτο σε επισκεψιμότητα κρουαζιερόπλοιων ξεπερνώντας τη Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά, δημιουργούν ένα σημαντικό τουριστικό πυρήνα στην Ηλεία, με μεγάλη προοπτική. Οι επισκέπτες αυτού του ανερχόμενου τουριστικά προορισμού από τα Βόρεια, με εξαίρεση όσων θα χρησιμοποιούν την ΠΑΘΕ από τα νότια (Καλαμάτα – Τσακώνα – Πύργο), θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν την Γέφυρα. Η Γέφυρα με τις δυνατότητες που διαθέτει, σε συνδυασμό με το τρένο, το αεροδρόμιο και την Ιόνια οδό, θα αποτελέσουν τους διαύλους που θα αναλάβουν το φόρτο εξυπηρέτησης ενός σημαντικά υψηλού target group Βαλκανικών επισκεπτών, Γιουγκοσλάβων, Ρουμάνων, Τσέχων, Ουκρανών, με συνδέσεις και ανάπτυξη ειδών εναλλακτικού τουρισμού, όπως, μεταξύ άλλων, πολιτιστικού και θρησκευτικού. Γενικότερα, αναμένεται ότι η Γέφυρα από Βορά θα έχει να διαδραματίσει ένα πολύ σημαντικό ρόλο όσον αφορά την προσβασιμότητα του δυνητικού επισκέπτη στον Νομό Ηλείας, στη βάση όσων αναπτύχθηκαν ήδη για το νομό αυτό, ως ένα ανερχόμενο τουριστικό προορισμό.

Αναφορικά με την τεχνητή λίμνη Πηνειού (η οποία βρίσκεται στον Νομό Ηλείας) τα επόμενα χρόνια θα έχει μια δυνατότητα ραγδαίας ανάπτυξης και τουριστικής αξιοποίησης, πολύ περισσότερο μιας και ο Νομός Ηλείας βρέθηκε στο κέντρο των καταστροφικών πυρκαγιών και σχεδιάζεται ποικιλοτρόπως η ανάκαμψή του. Η περιοχή της λίμνης του Πηνειού (ή λίμνη Καραμανλή) έχει ήδη χρηματοδοτηθεί με 780.000 € προκειμένου να γίνει ένα master plan για την ολική αξιοποίηση της τουριστικά. Η περιοχή αυτή έχει την κατάλληλη έκταση, τη

δυνατότητα, αλλά και την προσβασιμότητα, ειδικά με την νέα οδό ΠΑΘΕ που θα κατασκευαστεί, για να δημιουργήσει ένα πρόσθετο τουριστικό πυρήνα, όπου η Γέφυρα θα είναι καταλύτης όσον αφορά την πρόσβασή της από τουρίστες που θέλουν να την επισκεφτούν προερχόμενοι από τη Στερεά Ελλάδα, την Ήπειρο, αλλά και την Κεντρική Ευρώπη, και οι οποίοι δεν επιθυμούν να την προσεγγίσουν μέσω του λιμανιού της Πάτρας.

Γενικότερα, διαπιστώνεται ότι έχουν αρχίσει οι διαδικασίες για την προώθηση του σχεδίου ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού και στους τρεις νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Αυτές οι μορφές τουρισμού δεν είναι δυνατό να αναπτυχθούν παρά μόνο μέσω του βασικού μοντέλου τουριστικής ανάπτυξης «Άμμος – Θάλασσα –Ουρανός», στο οποίο η χώρα μας έχει επενδύσει για αρκετά χρόνια, προκειμένου να κατακτήσει μια θέση στο τουριστικό στερέωμα προορισμών που κατέχει αυτή τη στιγμή. Ωστόσο, απαιτείται στροφή ποιοτικής αναβάθμισης, όσον αφορά τις υποδομές των προσφερόμενων προϊόντων και υπηρεσιών και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος για να είναι ανταγωνιστικό στις τιμές τις οποίες προσφέρεται. Η κεντρική ιδέα της στρατηγικής του υπουργείου τουρισμού στην συγκεκριμένη χρονική στιγμή είναι ότι θα πρέπει η κάθε περιφέρεια στην Ελληνική επικράτεια, συμπεριλαμβανομένης και της δυτικής Ελλάδας, να επιλέξει μία στρατηγική ανάπτυξης τουριστικών υποδομών και προϊόντων που να αξιοποιεί τα μοναδικά πλεονεκτήματα της περιοχής. Στην περίπτωση της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος η διοικητική της διαίρεση (συμπεριλαμβάνει δύο νομούς της Πελοποννήσου και έναν της Στερεάς Ελλάδας) έχει δημιουργήσει κατά καιρούς αρκετά προβλήματα στην ανομοιογένεια του τουριστικού προϊόντος. Ωστόσο, από την άλλη πλευρά, αυτό προσδίδει και ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, μιας και εμπλουτίζει το τουριστικό προϊόν της περιοχής με διαφορετικής μορφής τουριστικό περιεχόμενο και ποικιλία, χαρακτηριστικά που προσφέρουν στον επισκέπτη δυνατότητες επιλογής και μεγαλύτερη ευελιξία στη προώθηση του οργανωμένου τουρισμού.

Ο νομός Αχαΐας

Όσον αφορά το Νομό Αχαΐας, είναι και αυτός ένας νομός ο οποίος έχει ένα μεγάλο ορεινό όγκο, την περιοχή της Πάτρας και νοτίως αυτής, στην

κατεύθυνση προς τον Νομό Ηλείας ένα πεδινό κομμάτι που βρίσκεται εκτός από την Πάτρα και η Κάτω Αχαΐα. Η Πάτρα αναμένεται να ενωθεί συγκοινωνιακά με την Αθήνα μέσω προαστιακού μέχρι το 2012, ενώ αύξηση της προσπελασιμότητας της θα προκαλέσει το νέο λιμάνι, η Μαρίνα και το αεροδρόμιο.

Παράλληλα, είναι ένας νομός που έχει παραλίες δύο διαφορετικών χαρακτηριστικών. Η μία παραλία είναι από την Πάτρα έως και τον Νομό Κορινθίας, η οποία είναι πιο βραχώδης και «άγρια», αλλά με μεγάλη ομορφιά λόγω της κοντινής της απόστασης με το βουνό. Η δεύτερη εκτείνεται από την Πάτρα και κάτω, με χαρακτηριστικά όπως αυτά του Νομού Ηλείας, δηλαδή είναι περισσότερο αμμώδης. Περιλαμβάνει τις παραλίες των Βραχνεϊκών, της Κάτω Αχαΐας, της Καλογριάς, της Λακόπετρας κλπ που έχει χαρακτηριστικά μιας ήπιας παραλίας με ψιλή άμμο και σε πολλά σημεία με δασώδη βλάστηση που φθάνει μέχρι την ακτή. Επίσης, ο νομός Αχαΐας έχει ταυτόχρονα και μερικούς από τους πιο σημαντικούς υδροβιότοπους. Η λιμνοθάλασσα της Καλογριάς, το Παναχαϊκό όρος, ο Ερύμανθος, ο Χελμός, περιοχές Natura με ιδανική χλωρίδα και πανίδα κ.α. δίνουν πολλές δυνατότητες για τουριστική ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών, οι οποίες μέχρι τώρα είχαν μια υποτυπώδη ανάπτυξη.

Η Αχαΐα έχει την δυνατότητα να προσελκύσει και νέα είδη τουριστών, οι οποίοι είναι ευαισθητοποιημένοι στον πολιτιστικό και θρησκευτικό τουρισμό. Η πληθώρα των Βυζαντινών και μεταβυζαντινών μοναστηριών και εκκλησιών (π.χ. ο ναός του Άγιου Ανδρέα στην Πάτρα) μπορούν να προσελκύσουν πάρα πολλούς πολίτες των αναπτυσσόμενων οικονομικά χωρών π.χ. Ρωσία, Ουκρανία, Ρουμανία κ.α. με τις οποίες η χώρα μας διατηρεί πάρα πολύ καλές σχέσεις. Παράλληλα, καταγράφεται μια έντονη τάση για αξιοποίηση του τοπικού φυσικού πλούτου με πεζοπορίες, κανό, καγιακ κ.α. που για να τις απολαύσει ο εκάστοτε τουριστικός πελάτης προερχόμενος από το Βόρειο κομμάτι της Ελλάδας ή της Ευρώπης θα πρέπει να περάσει διαμέσου της Γέφυρας. Επίσης, η διοργάνωση συνεδρίων στη νότια πλευρά της Γέφυρας, ιδιαίτερα στην Πάτρα, αποτελεί μια σημαντική δυνητική πηγή τουριστών, και μάλιστα υψηλού εισοδήματος και μορφωτικού επιπέδου, οι οποίοι θα επιθυμούσαν να επισκεφθούν μέσω της Γέφυρας την Αιτωλοακαρνανία, ιδιαίτερα μάλιστα αν δημιουργηθούν κάποιοι πολύ καλοί τουριστικοί πόλοι έλξης απέναντι από την Γέφυρα.

Από την άλλη πλευρά, ο Νομός Αχαΐας, που βρίσκεται γεωγραφικά στο μέσον της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος με την τρίτη μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη της χώρας (την Πάτρα), δύναται να αξιοποιήσει τα παραπάνω είδη τουρισμού στο μέγιστο δυνατό βαθμό, ιδιαίτερα εφόσον λυθούν προβλήματα όπως αυτά του χωροταξικού σχεδιασμού και των ΧΥΤΑ. Η Αιτωλοακαρνανία, από την πλευρά της, έχει ήδη ξεκινήσει μια προσπάθεια για τη δημιουργία ΧΥΤΑ και επεξεργασία λυμάτων. Το ίδιο γίνεται και σε επίπεδο διαδημοτικό με την Αχαΐα και την Ηλεία που βρίσκονται στα τελευταία στάδια της διαδικασίας αυτής, μιας και το πρόστιμο το οποίο θα επιβληθεί από την Ε.Ε. από το 2009 και μετά είναι 10.000.000 € ημερησίως. Άρα είναι δεδομένο ότι θα υπάρξει λύση με τους ΧΥΤΑ και τους βιολογικούς καθαρισμούς, αφού άλλωστε οποιαδήποτε σοβαρή επένδυση στην περιοχή, προϋποθέτει, για να υλοποιηθεί, σωστή περιβαλλοντική μελέτη.

Όπως γίνεται κατανοητό από τα παραπάνω, η περιοχή της Αχαΐας και ιδιαίτερα της Πάτρας είναι δυνατό, λόγω των μεγάλων υποδομών και της γεωγραφικής θέσης που διαθέτει, να διαφοροποιηθεί από την υπόλοιπη Ελλάδα αναπτύσσοντας συνεδριακό τουρισμό, πολιτιστικό (θρησκευτικό και αρχαιολογικό), γαστρονομικό και οινογαστρονομικό τουρισμό, ευελπιστώντας να γίνει το κέντρο ανάδειξης της γαστρονομίας της Πελοποννήσου και μέσω αυτού του πολιτισμού της Πελοποννήσου. Επίσης μπορεί να αναπτύξει και Αθλητικό τουρισμό, μιας και υπάρχουν όλες οι απαραίτητες υποδομές λόγω της προηγούμενης εμπειρίας (η πόλη της Πάτρας έχει διατελέσει πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2006, Ολυμπιακή πόλη στους Ολυμπιακούς αγώνες του 2004, έχει διοργανώσει παγκοσμίου επιπέδου meetings και έχει διεκδικήσει και φιλοξενήσει Μεσογειακούς αγώνες). Παράλληλα, σε συνδυασμό με το περίφημο κλίμα που διαθέτει, θα μπορούσε να αξιοποιήσει τον τουρισμό της ευεξίας, των θαλασσοθεραπειών και του ιαματικού τουρισμού, έτσι ώστε, με βάση και τις σημαντικές υποδομές υγείας που υπάρχουν στο νομό (Περιφερειακό Πανεπιστημιακό νοσοκομείο, πολλά μικρότερα νοσοκομεία, κλινικές και θεραπευτικές μονάδες), να αναπτυχθεί ο ιατρικός τουρισμός.

Συμπεράσματα

Από την παραπάνω σύντομη παρουσίαση προκύπτει ότι οι νομοί Αχαΐας και Ηλείας με τη γεωγραφική τους συνέχεια και τις προωθούμενες υποδομές του τουριστικού τομέα και των μεταφορών (λιμάνια, αεροδρόμια, νέοι οδικοί άξονες) ουσιαστικά ανήκουν σε ένα μεγάλο ενιαίο τουριστικό σύμπλεγμα το οποίο περιλαμβάνει μοναδικά πλεονεκτήματα για αξιοποίηση, τόσο στο πεδίο των απέραντων ακτών, όσο και στις ορεινές περιοχές. Στο σύμπλεγμα αυτό περιλαμβάνεται κανονικά και ο νομός Μεσσηνίας, καθώς και τα Ιόνια Νησιά, ιδιαίτερα η Κεφαλονιά, η Ζάκυνθος και η Λευκάδα.

Στην παρούσα φάση ο Νομός Ηλείας πλεονεκτεί σε δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης λόγω των 150 χλμ. ακτών καταπληκτικής ποιότητας που διαθέτει, με περιοχές Natura και Ramsar (π.χ. Κουνουπέλι, Καϊάφα), τις μεγάλες τουριστικές μονάδες, τις λιμενικές εγκαταστάσεις (Κυλλήνη και Κατάκωλο) και του αρχαιολογικούς χώρους με διεθνή προβολή της Ολυμπίας και της Ήλιδας κά. Από την άλλη πλευρά, η Πάτρα διαθέτει σοβαρές υποδομές στον τομέα των συγκοινωνιών και μεταφορών (πύλη της χώρας προς την Ευρώπη), είναι κέντρο ερευνητικών, εκπαιδευτικών και νοσοκομειακών μονάδων, έχει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης του αθλητικού, συνεδριακού και πολιτιστικού τουρισμού, και ασκεί, σε όλη την περιοχή, βόρεια και νότια της Γέφυρας, ισχυρή βαρυτική έλξη ως το μεγαλύτερο αστικό κέντρο όλης της δυτικής Ελλάδας. Ακόμη και η θέση της ως προς τη Γέφυρα Ρ-Α αποτελεί και αυτή πλεονέκτημα πολλαπλών διαστάσεων, του οποίου η πλήρης δυνατότητα και σημασία δεν έχει ακόμη αξιοποιηθεί. Έτσι, ο νομός Αχαΐας με αιχμή την Πάτρα και με δεύτερη αναπτυξιακή διάσταση το ορεινό σύμπλεγμα του, διαθέτει ισχυρές δομές τουριστικής ανέλιξης που θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη στη χάραξη μιας κοινής τουριστικής στρατηγικής στην επόμενη άμεση χρονική περίοδο.

Και οι δυο νομοί θα πρέπει για το σχεδιασμό της τουριστικής τους ανάπτυξης να στηριχθούν στις ενιαίες υποδομές και μεταφορές, τον αντίστοιχο φυσικό πλούτο και τα ιστορικά μνημεία, κατά τρόπο ενιαίο, συνδυαστικό και πελατοκεντρικό. Η αγορά προς εκμετάλλευση δεν είναι η συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια που περικλείεται στα όρια του ενός νομού ή του άλλου, αλλά ολόκληρη η περιοχή με ότι αυτή περιλαμβάνει ως στοιχεία τουριστικού ενδιαφέροντος, τα οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για το σχεδιασμό

ελκυστικών τουριστικών πακέτων και διαδρομών, ιδιαίτερα αυτών υψηλής εισοδηματικής στάθμης. Στην κατεύθυνση αυτή ίσως να παίξει θετικό ρόλο και η πιθανή διοικητική επανένωση των δύο νομών (μέσω του νέου Καποδίστρια), οπότε η τουριστική στρατηγική, όπως αυτή θα σκιαγραφηθεί στο Master plan του τουρισμού και της τουριστικής ανάπτυξης τα επόμενα χρόνια, θα οδηγηθεί σε ομογενοποίηση και ενοποίηση του τουριστικού προϊόντος της Ηλείας και της Αχαΐας.

Πέραν των κοινών ή αντίστοιχων αναπτυξιακών χαρακτηριστικών που συνηγορούν για την ενιαία ένταξη των δυο νομών (Αχαΐας και Ηλείας) στο ίδιο πλαίσιο τουριστικής ανάπτυξης, ένας πρόσθετος συγκυριακός παράγοντας που ευνόησε την αντιμετώπιση αυτή ήταν το γεγονός ότι οι δυο νομοί έχουν κηρυχθεί ως πυρόπληκτοι μετά τις τεράστιες πυρκαγιές του θέρους του 2007 και έχουν δοθεί ισχυρά επενδυτικά κίνητρα με στόχο να επιτευχθεί μια ταχεία ανάπτυξη σε όλους τους τομείς της οικονομίας και ιδιαίτερα στον τουρισμό.

Αναφορικά με το νομό Αιτωλοακαρνανίας, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ο σχεδιασμός της τουριστικής ανάπτυξης του είναι σκόπιμο να ακολουθήσει, σε ένα δεύτερο επίπεδο σε σύγκριση με τους νομούς Αχαΐας και Ηλείας, με κάπως, αργότερο βηματισμό, με διαφορετικό περιεχόμενο και μορφολογία, αφού, όπως αναπτύχθηκε παραπάνω, ο νομός αυτός διαφοροποιείται σημαντικά από τους άλλους δυο ως προς το φυσικό του περιβάλλον, τις υποδομές, την χωροταξική και οικιστική του συγκρότηση. Ο ρυθμός ανάπτυξης του νομού αυτού θα είναι μεν αργότερος λόγω της γενικότερης αναπτυξιακής υστέρησης του, της έλλειψης υποδομών και της διαφορετικής υφής των τουριστικών υπηρεσιών που πρέπει να αναπτύξει, όμως σε μεταγενέστερη φάση θα έχει να ωφεληθεί ιδιαίτερα από την ταχύτερη τουριστική ανάπτυξη και τις νέες δομές των δυο άλλων νομών και γενικότερα της περιφέρειας συνολικά. Η ζητούμενη ομογενοποίηση όλης της περιφέρειας δυτικής Ελλάδας, περιλαμβάνοντας και τους τρεις νομούς, θα συμβεί στην τελική φάση τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής αφού θα έχουν ολοκληρωθεί όλες οι υποδομές και, τότε, οι τρεις νομοί (μαζί και με άλλους νομούς της περιοχής) ουσιαστικά θα αποτελούν αναπόσπαστα τμήματα του ίδιου ευρύτερου τουριστικού συμπλέγματος.

Για την υλοποίηση ενός τέτοιου σχεδίου τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής, πέρα των υποδομών (συγκοινωνιακά έργα, λιμάνια, αεροδρόμια κτλ) που είναι αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων, **θα απαιτηθεί, ως ικανή προϋπόθεση, η κατάρτιση ενός συνολικού (globalised), αναλυτικού και περιεκτικού Προγράμματος (Master Plan) στην εφαρμογή του οποίου θα πρέπει να δεσμευτούν, για μια αρχική, δεκαετή τουλάχιστον περίοδο, όλοι οι εμπλεκόμενοι συναρμόδιοι φορείς** (διοικητικές περιφέρειες, δήμοι, νομαρχίες, Υπηρεσίες πολεοδομίας, αρχαιολογικές υπηρεσίες, δασαρχεία κτλ), με συνυπευθυνότητα και καταμερισμό έργων και ενεργειών και με τη μορφή εγκεκριμένων υποπρογραμμάτων που θα εντάσσονται στο συνολικό (Master Plan) κατά τρόπο θεσμικά και κοινωνικά αποδεκτό και προσυμφωνημένο, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι καθυστερήσεις, οι συγκρούσεις αρμοδιοτήτων και οι παλινδρομήσεις. Χωρίς να υπάρχει τέτοιας μορφής σχεδιασμός, οποιοδήποτε φιλόδοξο, γενικής φύσεως πρόγραμμα, όπως αυτά που έχουν υπάρξει μέχρι σήμερα σε άλλες περιοχές (πχ Κέρκυρα, Ρόδος, Κρήτη) και έχουν, με την πάροδο των ετών, συσσωρεύσει, σημαντικά προβλήματα και επιβάρυνση του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος, η προσπάθεια θα είναι αμφίβολης αποτελεσματικότητας.

Είναι αληθές, ότι στη χώρα μας μέχρι σήμερα τόσο το θεσμικό πλαίσιο, όσο και η περιρρέουσα αντίληψη και νοοτροπία των διαφόρων φορέων, του δημόσιου ιδιαίτερα τομέα, δεν ευνοούσε μια τέτοια προσέγγιση της τουριστικής ανάπτυξης της χώρας, η οποία, όπου συντελέστηκε, αποτέλεσε ουσιαστικά το άνευ κεντρικού σχεδίου μικτό αποτέλεσμα της άτυπης συνέργειας του ιδιωτικού επενδυτικού κεφαλαίου, των επενδυτικών κινήτρων και της όποιας ώθησης του τομέα της παγκόσμιας ζήτησης μέσω των ευρωπαϊκών και διεθνών τουριστικών πρακτόρων (tour operators). Μήπως, σήμερα, είναι η κατάλληλη στιγμή για μια νέα προσπάθεια, με νέους όρους και διαφορετικές ταχύτητες στη λήψη αποφάσεων και την εκτέλεση των σχεδίων? Είναι γεγονός ότι στα τελευταία δεκαπέντε χρόνια περίπου η χώρα μας προχώρησε στην υλοποίηση κυρίως μεγάλων συγκοινωνιακών έργων με σύγχρονες μεθόδους χρηματοδότησης (ΣΔΙΤ κτλ) και επέδειξε σοβαρή ωριμότητα στη χρήση και υλοποίηση τους, ιδιαίτερα ως προς τους χρόνους διεκπεραίωσης τους.

Ένα δεύτερο αποφασιστικό βήμα αυτής της θετικής εθνικής εμπειρίας θα αποτελούσε η προτεινόμενη εφαρμογή συνολικών σχεδίων τουριστικής ανάπτυξης μεγάλων, ακόρεστων αναπτυξιακά, περιοχών –όπως είναι η δυτική Ελλάδα- με νέο όραμα και διακριτούς κανόνες υλοποίησης που θα απορρίπτουν το παλιό, αποσπασματικό, άναρχο και περιστασιακό μοντέλο, το οποίο υστερεί σημαντικά από τα αντίστοιχα των μεγάλων ευρωπαϊκών ανταγωνιστριών χωρών (Ισπανία, Ιταλία, Κύπρο, Τουρκία). Μετά το οριστικό κλείσιμο μιας μεγάλης και εκτεταμένης περιόδου αποβιομηχάνισης της χώρας μας, που ειδικά στη δυτική Ελλάδα –κύρια στο νομό Αχαΐας- άφησε μεγάλα κενά στην οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση (βλ. Κεφ. 3), ο τουρισμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί με ενεργό τρόπο ως ο προωθητικός μοχλός ανάπτυξης της περιοχής, που θα δώσει, μέσω κυρίως των εναλλακτικών μορφών του (πολιτιστικός, γαστρονομικός τουρισμός κτλ), μία δευτερογενή ώθηση στην μεταποιητική δραστηριότητα των τοπικών αγροτικών προϊόντων, καθώς και στην ανάπτυξη της τεχνολογίας, των ειδών λαϊκής τέχνης, της κατασκευής τοπικών δομικών υλικών κοκ.

Σε πρώτη φάση, λοιπόν, προηγείται η προώθηση των υποδομών του συγκοινωνιακού δικτύου ολόκληρης της δυτικής Ελλάδας (Ιόνια Οδός και ΠΑΘΕ), και παράλληλα, των λιμανιών, του αεροδρομίου και των νομοθετικών ρυθμίσεων που θα ξεκαθαρίσουν τους όρους δόμησης, χρήσεων γης και κινήτρων για τη δημιουργία νέων, σύγχρονων και ανταγωνιστικών τουριστικών μονάδων.

Σε όλη αυτή την πορεία, η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου θα είναι το κομβικό σημείο αναφοράς και ο καταλύτης που θα λειτουργήσει ως ο πολλαπλασιαστής όλων των έργων και των αναπτυξιακών ενεργειών. Είναι προφανές, λόγω της γεωγραφικής και κοινωνικής μορφολογίας της Δυτικής Ελλάδας και των μεγάλων ανισοτήτων ανάπτυξης των επιμέρους περιοχών της, ότι κανένα έργο ή προσπάθεια δεν θα μπορούσε να αποδώσει τα μέγιστα χωρίς την καταλυτική παρουσία και λειτουργία της Γέφυρας. Η αναπτυξιακή και ιδιαίτερα η τουριστική ομογενοποίηση του χρόνια απομονωμένου δυτικού γεωγραφικού χώρου της Ελλάδας απαιτούσε στη σύγχρονη εποχή, πριν από κάθε άλλη ενέργεια ή στρατηγική επιλογή, την επίλυση αυτού του στοιχειώδους προβλήματος, δηλαδή της ζεύξης του βόρειου με το νότιο και ανατολικό τμήμα της χώρας.

ΠΕΜΠΤΟ ΤΜΗΜΑ
ΠΡΟΤΑΣΗ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: ΠΡΟΤΑΣΗ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟ
ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

ΠΡΟΤΑΣΗ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ
ΚΑΙ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ*

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το συγκεκριμένο τμήμα της παρούσας μελέτης προτείνει την **ίδρυση Παρατηρητηρίου για το Δυτικό Οδικό Άξονα και τη Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου**. Το Παρατηρητήριο, σύμφωνα με τη διεθνή και ελληνική εμπειρία και πρακτική, αποτελεί το πλέον κατάλληλο και αποτελεσματικό εργαλείο για τον εντοπισμό, την αξιολόγηση και την παρακολούθηση των οικονομικών, κοινωνικών, αναπτυξιακών, χωροταξικών, συγκοινωνιακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων του συστήματος του Δυτικού Οδικού Άξονα και της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

Η αναγκαιότητα δημιουργίας του Παρατηρητηρίου είναι άμεση και επιτακτική δεδομένου ότι στην περίοδο των επόμενων 5-6 ετών θα κατασκευαστούν στη Δυτική Ελλάδα και Πελοπόννησο σύγχρονες οδικές αρτηρίες εκατοντάδων χιλιομέτρων, αλλάζοντας ριζικά τις συνθήκες προσπελασιμότητας των γεωγραφικών περιοχών από τις οποίες αυτές θα διέρχονται και μέσω αυτών τις αντίστοιχες ολόκληρης της χώρας. Τα συγκοινωνιακά αυτά έργα θα συνδεθούν με τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και θα αποτελέσουν ένα ολοκληρωμένο οδικό άξονα που θα διατρέχει τη δυτική Ελλάδα συμβάλλοντας, μέσω της γρήγορης πρόσβασης και των συμπληρωματικών και παράλληλων έργων που θα γίνουν, στην αναπτυξιακή ώθηση της περιοχής, την άρση του κοινωνικού αποκλεισμού της και την ανάπτυξη νέων ευκαιριών και δραστηριοτήτων.

*** Το κεφάλαιο αυτό περιέχεται σε Προμελέτη που είχε εκπονηθεί στις αρχές του 2007 για το συγκεκριμένο θέμα**

Ο αναπτυξιακός ρόλος των έργων αυτών θα είναι μεγάλος, τόσο κατά την κατασκευαστική περίοδο, όπου θα διατεθούν τεράστια κεφάλαια για την

κατασκευή τους, όσο και στη συνέχεια λόγω της υψηλής ποιότητας υπηρεσιών που θα προσφέρουν. Οι επιδράσεις αυτές θα είναι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές. Για τη μελέτη και παρακολούθηση τους θα πρέπει να υπάρχει ένα επιστημονικά άρτιο και τεχνολογικά σύγχρονο σύστημα συνεχούς μέτρησης και καταγραφής τους υπό τη διεθνώς αναγνωρισμένη μορφή του Παρατηρητηρίου. Την αναγκαιότητα αυτή διείδε και η Εγνατία ΑΕ και γι' αυτό ίδρυσε πριν από πέντε χρόνια το δικό της Παρατηρητήριο με εξαιρετική επιτυχία και γόνιμη δράση, εμπλουτίζοντας την ελληνική εμπειρία με ένα θεσμό που για πρώτη φορά εισήχθη στη χώρα. Η λειτουργία του προσφέρει στις περιφερειακές αρχές και τους άλλους φορείς ένα χρήσιμο εργαλείο μελέτης και ανάλυσης των δεικτών κοινωνικοοικονομικής εξέλιξης και περιβαλλοντικών επιπτώσεων για ολόκληρο το βόρειο γεωγραφικό άξονα της χώρας.

Στην παρούσα φάση, όπου αναμένεται η άμεση έναρξη των έργων κατασκευής του δυτικού οδικού άξονα, προσφέρεται μια μεγάλη ευκαιρία, να ιδρυθεί ο θεσμός αυτός στο κέντρο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (Πάτρα) και να αρχίσει **η παρακολούθηση των επιδράσεων του δυτικού οδικού άξονα από μηδενική βάση**, εξασφαλίζοντας τη συνεχή και συστηματική καταγραφή των επιπτώσεων.

Η **χρησιμότητα του προτεινόμενου Παρατηρητηρίου** θα είναι πολλαπλή. Με βάση τεκμηριωμένες επιστημονικές μεθόδους και την ανάπτυξη σύγχρονης υποδομής πληροφοριακών συστημάτων, το Παρατηρητήριο θα συγκεντρώνει, θα επεξεργάζεται και θα παρέχει έγκυρα και ενημερωμένα δεδομένα, ώστε να καθίσταται δυνατή η συστηματική καταγραφή και αξιολόγηση:

- ◆ στοιχείων κυκλοφορίας,
- ◆ περιβαλλοντικών επιπτώσεων,
- ◆ κοινωνικο-οικονομικών μεταβολών,
- ◆ χωροταξικών μεταβολών,
- ◆ πολεοδομικών μεταβολών.

Με αυτόν τον τρόπο, το Παρατηρητήριο θα αποτελεί ένα στρατηγικό εργαλείο το οποίο, με τεκμηριωμένες επιστημονικές μεθόδους και σύγχρονη υποδομή

πληροφοριακών συστημάτων θα συγκεντρώνει και θα επεξεργάζεται ενημερωμένα δεδομένα και κατόπιν θα παρέχει υπηρεσίες συστηματικής και έγκυρης πληροφόρησης για την κατάσταση των περιοχών που επηρεάζονται από την κατασκευή και λειτουργία των μεγάλων αυτών συγκοινωνιακών έργων. Εξελικτικά, το Παρατηρητήριο θα καταστεί ένα μόνιμο κέντρο έρευνας, μελέτης και τεκμηρίωσης για ολόκληρη την περιοχή και ένας πολύτιμος μοχλός στήριξης του στρατηγικού αναπτυξιακού σχεδιασμού της.

Σε γενικές γραμμές απώτερος σκοπός του παρατηρητηρίου θα είναι:

- ◆ να υποστηριχθεί η ολοκληρωμένη διαχείριση των επιπτώσεων των αναπτυξιακών έργων στον δυτικό άξονα,
- ◆ να αξιοποιηθεί πλήρως η δυνατότητα συμβολής του έργου στην ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και του ευρύτερα ολόκληρης της χώρας,
- ◆ να συμβάλλει στην εναρμονισμένη αποτίμηση των επιδράσεων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στη συνοχή του Ευρωπαϊκού Χώρου.

Τα προϊόντα και υπηρεσίες του Παρατηρητηρίου θα διατίθενται σε όλους τους αρμόδιους φορείς που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό της ανάπτυξης τόσο των Περιφερειών όσο και ολόκληρου του δυτικοελλαδικού χώρου. Με δεδομένο ότι η διαδικασία της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου είναι απόλυτα σύμφωνη με την πολιτική συνοχής της Ε.Ε. και τις απαιτήσεις των προγραμμάτων και των χρηματοδοτικών μέσων της περιφερειακής ανάπτυξης, καθίσταται σαφές ότι αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για τον σχεδιασμό των μελλοντικών μέτρων σχετικά με τις επενδύσεις και την ανάπτυξη στην Δυτική Ελλάδα.

Η ίδρυση του Παρατηρητηρίου για τον Δυτικό Οδικό Άξονα και τη Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου αφορά τόσο τις κατασκευάστριες εταιρίες των διαφόρων υποέργων του δυτικού οδικού άξονα (δηλ. της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου, της Ιόνιας Οδού και του ΠΑΘΕ Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα), αλλά επίσης τις διοικητικές υπηρεσίες της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, της Περιφέρειας Πελοποννήσου και ευρύτερα την ελληνική πολιτεία, καθώς και τους φορείς και τους κατοίκους των περιοχών αυτών.

Η ίδρυση και λειτουργία του μπορεί να στηριχθεί σε μια **συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων διοικητικών υπηρεσιών της περιφέρειας, των κατασκευαστικών εταιριών (αναδόχων των έργων), του επιστημονικού δυναμικού του Πανεπιστημίου Πατρών και άλλων αναπτυξιακών φορέων της περιοχής.**

Για την άμεση ενεργοποίηση του θεσμού προτείνεται να δημιουργηθεί μια Εταιρία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με συμμετοχή, τουλάχιστο στο αρχικό στάδιο εκκίνησης του έργου, των παραπάνω φορέων, ώστε στη συνέχεια να προχωρήσει η υλοποίηση του με οργάνωση και της κατάλληλης υλικοτεχνικής υποδομής.

Το απαιτούμενο αρχικό επενδυτικό κόστος είναι δυνατόν να καλυφθεί, με την αρχική συμμετοχή των ιδρυτικών μελών στο κεφάλαιο της εταιρίας. Μετέπειτα, το λειτουργικό κόστος της Εταιρίας, το οποίο στο μεγαλύτερο μέρος του θα αφορά παραγωγή μελετών, αναλύσεων, στατιστικού και πληροφοριακού υλικού, προτείνεται να καλύπτεται με τη μορφή ανάθεσης από τους παραπάνω φορείς στην Εταιρία της εκπόνησης μελετών και εκθέσεων, χρήσιμων για τη λειτουργία τους και την αντιμετώπιση θεμάτων σχεδιασμού, διαχείρισης και λειτουργίας των έργων. Επίσης, μια πρόσθετη πηγή εσόδων θα μπορεί να προέλθει και από συμμετοχή της σε επιδοτούμενα προγράμματα από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους.

11.1 Α΄ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ

11.1.1 Εισαγωγή

Όπως είναι γνωστό, στη χρονική αυτή στιγμή (Μάρτιος 2008) ξεκινούν άμεσα τα εξής μεγάλα συγκοινωνιακά έργα στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας και της Πελοποννήσου:

- το τμήμα της ΠΑΘΕ Κορίνθου-Πατρών-Πύργου-Τσακώνας, μήκους 365 χλμ., κόστους 2,7 δις. ευρώ
- η Ιόνια Οδός, μήκους 196 χλμ., κόστους 1,4 δις. ευρώ
- η νέα σιδηροδρομική σύνδεση Κορίνθου-Πατρών με τον Προαστιακό

Επιπλέον, συνεχίζονται τα έργα στο λιμάνι των Πατρών, ολοκληρώθηκε η επένδυση στο λιμάνι του Πλατυγιαλίου και προωθείται ένας μεγάλος αριθμός μικρότερων αναπτυξιακών έργων στην Περιοχή (αεροδρόμιο, φράγματα, αρδευτικά έργα, αιολικά πάρκα, επενδύσεις παράπλευρες οδικές συνδέσεις κλπ).

Όλα τα παραπάνω έργα, μεγάλα και μικρά, θα μετατρέψουν στα επόμενα χρόνια την ευρύτερη αυτή Περιφέρεια σε ένα τεράστιο εργοτάξιο, θα διοχετεύσουν σ' αυτήν τεράστια κεφάλαια και θα δημιουργήσουν θετικές χωρικές, αναπτυξιακές και κοινωνικές επιπτώσεις σε οκτώ νομούς της χώρας προκαλώντας μεταβολές μοναδικές στην εξέλιξη της περιοχής. Οι επιπτώσεις αυτές θα ξεκινήσουν άμεσα από την πρώτη στιγμή εκκίνησης των έργων και θα συνεχιστούν σε όλη την περίοδο κατασκευής τους. Είναι, λοιπόν, **μεγάλη ευκαιρία να αρχίσει αμέσως το Παρατηρητήριο τη λειτουργία του, ώστε να αποτιμηθεί η υπάρχουσα κατάσταση από την αρχή, δηλαδή από «μηδενικό σημείο», και στη συνέχεια να εκτιμηθούν, σε όλη την περίοδο κατασκευής των έργων, ιδιαίτερα των δυο μεγάλων οδικών αξόνων, τα σταδιακά αποτελέσματα των χωρικών τους επιπτώσεων.**

Η πρόταση είναι δομημένη σε τέσσερα μέρη. Στο πρώτο μέρος της πρότασης τεκμηριώνεται σε γενικές γραμμές η αναγκαιότητα δημιουργίας Παρατηρητηρίου στην Δυτική Ελλάδα, δίνοντας έμφαση στην περιγραφή του αναπτυξιακού ρόλου της Γέφυρας και του δυτικού οδικού άξονα, στην ανάλυση της αποστολής του Παρατηρητηρίου, στην παρουσίαση των δραστηριοτήτων του Παρατηρητηρίου και στις ζώνες επιρροής που έχουν τα συγκεκριμένα αναπτυξιακά έργα. Στο δεύτερο μέρος της πρότασης παρουσιάζονται τα μέσα δράσης του Παρατηρητηρίου, οι μεθοδολογικές προσεγγίσεις, οι δείκτες, τα εργαλεία και τα συστήματα ανάλυσης που απαιτούνται και προτείνονται για την λειτουργία του Παρατηρητηρίου εξασφαλίζοντας την μέγιστη αποτελεσματικότητα, ευελιξία, επιστημονική ακρίβεια, αντικειμενική αξιολόγηση και χρήση εκσυγχρονισμένης τεχνολογίας μέσα στο πλαίσιο των θεματικών πεδίων που πραγματεύεται. Στο τρίτο μέρος της συγκεκριμένης πρότασης παρουσιάζονται αναλυτικά τα προϊόντα και υπηρεσίες που θα παρέχει το Παρατηρητήριο. Και τέλος, στο τέταρτο μέρος παρουσιάζεται η οργανωτική δομή του Παρατηρητηρίου.

11.1.2 Αναπτυξιακός Ρόλος της Γέφυρας Ρίου Αντίρριου και του Δυτικού Οδικού Άξονα

11.1.2.1 Ο αναπτυξιακός ρόλος της Γέφυρας Ρίου-Αντίρριου

Όπως ήδη παρουσιάστηκε σε προηγούμενα κεφάλαια, η Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου αποτελεί το μεγαλύτερο κατασκευαστικό έργο της χώρας και ένα από τα μοναδικά τεχνολογικά επιτεύγματα σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι γεγονός ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου έγινε παγκοσμίως γνωστή εξαιτίας των ιδιαίτερων δυσκολιών που αντιμετωπίστηκαν στη φάση της σχεδίασης και της κατασκευής και επίσης λόγω της σημαντικής τεχνογνωσίας που χρησιμοποιήθηκε. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονισθεί ότι κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο όσον αφορά το μήκος του συνολικού καλωδιωτού καταστρώματος (2.252 μ). Το συγκεκριμένο συγκοινωνιακό έργο εντάσσεται στο Εθνικό και Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και για την κατασκευή του διατέθηκαν εθνικοί και κοινοτικοί πόροι ύψους 800 εκ. Ευρώ.

Η Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου αποτελεί ένα μεγάλης αναπτυξιακής εμβέλειας έργο, του οποίου οι επιπτώσεις σε μεσομακροχρόνιο επίπεδο θα είναι βαθιές και εκτεταμένες, κυρίως για τη δυτική Ελλάδα, γενικότερα όμως και για ολόκληρη τη χώρα. Από πλευράς συμβολής του έργου στην ανάπτυξη της περιοχής, εκτός από άμεσες επιπτώσεις αναμένεται διαχρονικά να δημιουργεί συστηματικές επιδράσεις στην προσπελασιμότητα των περιοχών που επηρεάζει, τόσο αυτόνομα, όσο και σε συνδυασμό με τους βασικούς οδικούς άξονες της χώρας με τους οποίους βρίσκεται σε σχέση αλληλεξάρτησης.

Διασυνδέει εκτεταμένες γεωγραφικές περιοχές της χώρας και μάλιστα με σημαντικές διαφορές μεταξύ τους ως προς το επίπεδο ανάπτυξης τους και τα υπόλοιπα οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά.

Στα επόμενα χρόνια ο ρόλος της Γέφυρας θα αναβαθμιστεί και η συμβολή της στην ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας θα διευρυνθεί, δεδομένου ότι αυτή θα αποτελέσει το κομβικό κέντρο διασύνδεσης όλου του δυτικού οδικού άξονα, ο οποίος αποκτώντας τα χαρακτηριστικά ενός σύγχρονου συγκοινωνιακού δικτύου θα εξυπηρετεί με σύγχρονο τρόπο τις ανάγκες μιας δυναμικά αναπτυσσόμενης ευρείας περιοχής της χώρας.

11.1.2.2 Ο αναπτυξιακός ρόλος του Δυτικού Οδικού Άξονα

Ο δυτικός οδικός άξονας περιλαμβάνει κυρίως την Ιόνια οδό, την νέα οδό Κορίνθου-Πατρών και το νότιο τμήμα του δυτικού άξονα Πάτρα-Καλαμάτα, των οποίων η Γέφυρα αποτελεί, όπως ήδη αναφέρθηκε, κομβικό κέντρο, και πρόκειται από κοινού να αποτελέσουν τον ολοκληρωμένο δυτικό οδικό άξονα της χώρας. Ο άξονας αυτός συνδεόμενος με την Εγνατία Οδό θα εξασφαλίσει την άνετη σύνδεση της νότιας και δυτικής Ελλάδας με τη βαλκανική και την ανατολική Ευρώπη, ενώ αναμένεται να αυξήσει το ρόλο της περιοχής και κυρίως της Πάτρας ως κομβικού σημείου και πύλης της χώρας προς την κεντρική και δυτική Ευρώπη. Παράλληλα, η ολοκλήρωση της Π.Α.Θ.Ε. (νότιο τμήμα), ο εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Κορίνθου με την Πάτρα, η ολοκλήρωση και λειτουργία του νέου λιμανιού της Πάτρας και της ελεύθερης ζώνης Πλατυγιαλίου Αστακού και μία σειρά άλλων μικρότερων

έργων, θα διαφοροποιούν σε συνεχή χρονική βάση, στα επόμενα έτη, τα δεδομένα προσπελασιμότητας στη δυτική Ελλάδα και θα δημιουργούν νέες συνθήκες οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

Ειδικότερα, η οριστική αλλαγή τοπίου με την άρση της γεωφυσικής απομόνωσης της Δυτικής Ελλάδας είναι το αναμφισβήτητο συνδυασμένο αποτέλεσμα του Δυτικού Άξονα και της Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου. Η παράκαμψη της Πίνδου και η υπέρβαση του θαλάσσιου συνόρου του Πατραϊκού Κόλπου επιτυγχάνεται κατά τρόπο καθοριστικό για τις μελλοντικές οικονομικές, κοινωνικές και δημογραφικές συνθήκες του δυτικού τμήματος της χώρας που αντιπροσωπεύει το 15% της συνολικής έκτασης της Ελλάδας. Τα νέα δεδομένα προσπελασιμότητας (μείωση, για παράδειγμα, του χρόνου διέλευσης στη διαδρομή Πάτρα – Ιωάννινα κατά 45%), η ασφάλεια και η άνεση στη μετακίνηση, ο τερματισμός της αβεβαιότητας λόγω καιρικών συνθηκών είναι οι παράγοντες που επηρεάζονται άμεσα από τα έργα αυτά.¹³ Επιπλέον, σημαντικό ρόλο θα παίξουν στην κατεύθυνση αυτή οι μικρότεροι κάθετοι άξονες προς τον κύριο δυτικό άξονα, που θα συνδέουν τα σημεία της ενδοχώρας με το δυτικό άξονα.

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι **στα επόμενα 5-6 χρόνια θα κατασκευάζεται ένα νέο και σύγχρονο οδικό δίκτυο μήκους 500 περίπου χιλιομέτρων στη δυτική πλευρά της χώρας, με άμεσες και διαρκείς επιπτώσεις στο δίκτυο μεταφορών και στο περιβάλλον.** Όπως συνέβη και με την Εγνατία Οδό και τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, η δυτική Ελλάδα θα είναι για πολλά χρόνια ένα τεράστιο «εργοτάξιο» κατασκευής έργων των οποίων οι επιπτώσεις στο άνοιγμα των γειτονικών περιοχών θα είναι συνεχείς και σημαντικές. Η πραγματικότητα αυτή είναι ευνόητο ότι δημιουργεί την ανάγκη ύπαρξης ενός μηχανισμού συνεχούς παρακολούθησης, καταγραφής και ανάλυσης των χωρικών επιπτώσεων του άξονα αυτού.

Επομένως, η εκτίμηση των επιπτώσεων από τη λειτουργία του μεγάλου αυτού έργου, δεν αφορά την καταγραφή μιας στατικής κατάστασης, αλλά αναγκαστικά

¹³ Βλ. Εισήγηση του ΤΕΕ από τον κ Παύλο Λουκάκη, Ομότιμο Καθηγητή του Παντείου Πανεπιστημίου, Αρχιτέκτονα – Πολεοδόμο, σε ημερίδα με θέμα «Η Σημασία των Κόμβων στο Σύστημα Αξόνων Ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας», 2002.

εκτείνεται δυναμικά στο χρόνο και πρέπει να αποτελέσει μια συνεχή, μεθοδική και επιστημονικά τεκμηριωμένη διαδικασία αποτίμησης των χωρικών επιδράσεων τόσο της Γέφυρας, όσο και, σταδιακά, του υπόλοιπου μέρους του δυτικού άξονα, ανάλογα με την πρόοδο κατασκευής του τα επόμενα χρόνια. Ο δυτικός άξονας και η Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου συνδέονται άρρηκτα σε ένα ενιαίο οδικό υπερσύνολο που η συνεχής, εναρμονισμένη και αδιάσπαστη λειτουργία τους θα προσφέρει τις απαραίτητες συνθήκες άνετης προσπέλασης των γεωγραφικών τμημάτων της περιοχής της δυτικής Ελλάδας. Ιδιαίτερα αυτό ισχύει για το βόρειο διαμέρισμα της περιοχής (Αιτωλοακαρνανία, Ήπειρος) που λόγω της χρόνιας έλλειψης προσπελασιμότητας και του υφιστάμενου κοινωνικού αποκλεισμού, θα αποκομίσει συγκριτικά μεγαλύτερες ωφέλειες από τις νέες συνθήκες που θα προκύψουν ως προς την οδική σύνδεση της με την υπόλοιπη χώρα. Οι εξελίξεις δεν θα είναι γραμμικές, αλλά πολυσύνθετες και με έντονα δυναμικά χαρακτηριστικά. Δεν περιλαμβάνουν μικρές περιοχές της χώρας, αλλά ολόκληρα γεωγραφικά διαμερίσματα με σημαντικά ποσοστά συμμετοχής στη συνολική έκταση και το συνολικό πληθυσμό της χώρας.

11.1.3 Αποστολή και Σημασία Ίδρυσης Παρατηρητηρίου για την Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου και για τον Δυτικό Οδικό Άξονα

Η αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτηση των συντελεστών της ανάπτυξης σε ένα ενιαίο και διαρκώς μεταβαλλόμενο κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο καθιστούν τη διαδικασία της απομόνωσης των επιμέρους αποτελεσμάτων των αναπτυξιακών έργων μια ιδιαίτερα σύνθετη και ευαίσθητη, από πλευράς επιστημονικής προσέγγισης και αξιοπιστίας, διεργασία που απαιτεί αντικειμενικότητα και σωστή μεθοδολογία. Συνεπώς, η σημασία των συγκεκριμένων αναπτυξιακών έργων αλλά και το μέγεθος της επένδυσής τους επιτάσσουν την προώθηση συμπληρωματικών, πέραν της κατασκευής, δράσεων που θα πολλαπλασιάσουν τα οφέλη από τη λειτουργία τους.

Σε αυτό το πλαίσιο, απαιτείται η ίδρυση Παρατηρητηρίου της Γέφυρας Ρίου-Αντίρριου και του Δυτικού Οδικού Άξονα, ώστε με βάση τεκμηριωμένες επιστημονικές μεθόδους και την ανάπτυξη σύγχρονης υποδομής πληροφοριακών συστημάτων, να συγκεντρώνει, να επεξεργάζεται και να

παρέχει έγκυρα και ενημερωμένα δεδομένα, ώστε να καθίσταται δυνατή η συστηματική καταγραφή και αξιολόγηση:

- ◆ στοιχείων κυκλοφορίας,
- ◆ περιβαλλοντικών επιπτώσεων,
- ◆ κοινωνικο-οικονομικών μεταβολών,
- ◆ χωροταξικών μεταβολών,
- ◆ πολεοδομικών μεταβολών,

και στη συνέχεια να πραγματοποιείται επιστημονική ανάλυση και αποτίμηση των επιδράσεων της γέφυρας και σταδιακά και του δυτικού άξονα στις περιοχές που επηρεάζει η κατασκευή και λειτουργία τους.

Αποστολή του Παρατηρητηρίου θα είναι η εκτίμηση και η συστηματική παρακολούθηση, σε διαρκή χρονική βάση, των χωρικών επιδράσεων της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου -και σταδιακά των υπόλοιπων τμημάτων του δυτικού άξονα- στη δυτική Ελλάδα και ευρύτερα σε ολόκληρη τη χώρα. Όπως προαναφέρθηκε, η πρόταση αυτή στηρίζεται στο γεγονός ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ένα μεγάλης αναπτυξιακής εμβέλειας έργο, του οποίου οι επιπτώσεις σε μεσομακροχρόνιο επίπεδο θα είναι βαθιές και εκτεταμένες, κυρίως για τη δυτική Ελλάδα, γενικότερα όμως και για ολόκληρη τη χώρα. Δηλαδή, θα καταγράφει εκτός από τις άμεσες επιπτώσεις και τη διαρκή επίδραση των επιπτώσεων της γέφυρας στην προσβασιμότητα των περιοχών που επηρεάζει, τόσο αυτόνομα, όσο και σε συνδυασμό με τους υπό κατασκευή οδικούς άξονες της δυτικής Ελλάδας. Παρακολουθώντας, έτσι, μια συνεχή διαδικασία μεταβολών στον κοινωνικό και οικονομικό ιστό των περιοχών που η καταγραφή τους είναι απαραίτητο να γίνεται σε διαρκή βάση από το Παρατηρητήριο σύμφωνα με τις σύγχρονες μεθόδους της επιστήμης και της διεθνούς εμπειρίας.

Με αυτόν τον τρόπο, το Παρατηρητήριο θα αποτελεί ένα στρατηγικό εργαλείο το οποίο, με τεκμηριωμένες επιστημονικές μεθόδους και σύγχρονη υποδομή πληροφοριακών συστημάτων θα συγκεντρώνει και θα επεξεργάζεται ενημερωμένα δεδομένα και κατόπιν θα παρέχει υπηρεσίες συστηματικής και έγκυρης πληροφόρησης για την κατάσταση των περιοχών που επηρεάζονται από την κατασκευή και λειτουργία των μεγάλων αυτών συγκοινωνιακών έργων. Πληροφορίες απαραίτητες για την χάραξη πολιτικών και προγραμμάτων

αναπτυξιακού σχεδιασμού, στην υπηρεσία όχι μόνο της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., αλλά και της πολιτείας και των αναπτυξιακών φορέων που ασκούν οικονομική και κοινωνική πολιτική στην ευρύτερη περιοχή επιρροής του άξονα.

Σε γενικές γραμμές απώτερος σκοπός του παρατηρητηρίου θα είναι:

- ◆ να υποστηριχθεί η ολοκληρωμένη διαχείριση των επιπτώσεων των αναπτυξιακών έργων στον δυτικό άξονα,
- ◆ να αξιοποιηθεί πλήρως η δυνατότητα συμβολής του έργου στην ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και του ευρύτερα ολόκληρης της χώρας,
- ◆ να συμβάλλει στην εναρμονισμένη αποτίμηση των επιδράσεων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στη συνοχή του Ευρωπαϊκού Χώρου.

Όλες αυτές οι εξελίξεις θα πρέπει να παρακολουθούνται συστηματικά σε συνεχή χρονική βάση και όχι αποσπασματικά και να καταγράφονται οι χωρικές επιπτώσεις κατά περιοχή (πχ νομό) και κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, καθώς και οι επιδράσεις στον κοινωνικό ιστό των περιοχών. Τέτοιου είδους μεγάλης εμβέλειας έργα με σημαντικές μεταβολές στον κοινωνικό και οικονομικό τομέα, αντιμετωπίζονται στη διεθνή πρακτική με τη δημιουργία παρατηρητηρίων που μέσω του κατάλληλου τεχνολογικού εξοπλισμού τους και της στελέχωσης τους με εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό κατορθώνουν να παράγουν διαρκώς εκτιμήσεις των χωρικών επιπτώσεων των έργων και τα στοιχεία τους να αποτελούν τη βάση για άσκηση, από την πολιτεία, ορθολογικής οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής και τη χάραξη μεσομακροχρόνιου σχεδιασμού.

11.1.4 Λειτουργία αντίστοιχου Παρατηρητηρίου για την Εγνατία Οδό

Η διεθνής βιβλιογραφία και εμπειρία για τα παρατηρητήρια είναι ιδιαίτερα πλούσια και καταγράφει όλες τις πτυχές και παραμέτρους της επιστημονικής, τεχνικής, τεχνολογικής και οργανωτικής συγκρότησης τους. Στην Ελλάδα, τέτοια αποστολή επιτελεί το Παρατηρητήριο της «Εγνατία Οδός» ΑΕ, το οποίο ιδρύθηκε το έτος 2004 και ήδη λειτουργεί συστηματικά και αποδοτικά παρέχοντας με τις εκτιμήσεις, αναλύσεις και μελέτες του, που παράγει σε

διαρκή χρονική βάση, σοβαρή πληροφόρηση για τις χωρικές επιπτώσεις της Εγνατίας Οδού σε όλο το εύρος του βόρειου οδικού άξονα. Σύμφωνα με τις απόψεις του επιστημονικού δυναμικού του,

«το Παρατηρητήριο αποτελεί μια καινοτόμο δράση της Εγνατία Οδός Α.Ε προκειμένου να ανταποκριθεί έμπρακτα στην αναγκαιότητα εκτίμησης και παρακολούθησης των χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού, σε πλήρη εναρμόνιση με τις προσπάθειες για την αποτίμηση των επιδράσεων των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην ανάπτυξη και συνοχή του Ευρωπαϊκού Χώρου. Το Παρατηρητήριο είναι ένα επιχειρησιακό εργαλείο το οποίο, με τεκμηριωμένες επιστημονικές μεθόδους και σύγχρονη υποδομή πληροφοριακών συστημάτων, συγκεντρώνει, επεξεργάζεται και παρέχει έγκυρα και ενημερωμένα δεδομένα και πληροφορίες για την κατάσταση των περιοχών που επηρεάζονται από την κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Τα δεδομένα και οι πληροφορίες αποτελούν τη βάση για την εκτίμηση των επιδράσεων του άξονα και αφορούν θέματα όπως:

- το επίπεδο ανάπτυξης, ο βαθμός συνοχής, η ανταγωνιστικότητα και οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες στις περιοχές επίδρασης του άξονα,*
- η ευκολία πρόσβασης στις περιφέρειες και στα αστικά κέντρα, και ειδικότερα η πρόσβαση σε αγορές προϊόντων και υπηρεσίες,*
- η οικιστική ανάπτυξη και η δικτύωση των αστικών κέντρων και άλλων τόπων ειδικού ενδιαφέροντος,*
- τα χαρακτηριστικά του συστήματος μεταφορών, το επίπεδο της συγκοινωνιακής υποδομής και η λειτουργία του οδικού δικτύου, και*
- η ποιότητα του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος και οι επιπτώσεις από τη λειτουργία του άξονα.*

Μέσω του Παρατηρητηρίου, δηλαδή, καθίσταται δυνατή η καταγραφή στοιχείων κυκλοφορίας, περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κοινωνικο-οικονομικών, χωροταξικών και πολεοδομικών μεταβολών, και στη συνέχεια η επιστημονική ανάλυση και αξιολόγηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στις περιοχές που επηρεάζει η κατασκευή και λειτουργία της. Μια τέτοια διαδικασία είναι πλήρως εναρμονισμένη με τις πολιτικές μεταφορών και συνοχής και τις απαιτήσεις των προγραμμάτων και χρηματοδοτικών μέσων περιφερειακής ανάπτυξης της Ε.Ε., και έτσι αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τον ορθολογικό προγραμματισμό

των αναπτυξιακών δράσεων στη Βόρεια Ελλάδα». ¹⁴

Το Παρατηρητήριο χωρικών επιπτώσεων της Εγνατίας Οδού ουσιαστικά διαμεσολαβεί καταγράφοντας, μέσω του συστήματος δεικτών που χρησιμοποιεί, μεγέθη τα οποία αντανakλούν αφενός τις σχέσεις της χωρικής ανάπτυξης με τις μεταφορικές υποδομές και αφετέρου την αποτελεσματικότητα των πολιτικών.

Όπως αναφέρεται στην αρχική έκθεση σκοπιμότητας του Παρατηρητηρίου (Καυκαλάς, 1999), με αναφορά στην ευρωπαϊκή εμπειρία, λειτουργούν ήδη αρκετά παρατηρητήρια γενικού ή/και ειδικού χαρακτήρα ενώ μια σειρά από σημαντικά ερευνητικά προγράμματα διεθνικού χαρακτήρα αντιμετωπίζουν από διαφορετικές πλευρές σχετικά ζητήματα (π.χ. από την άποψη τους συνολικού κόστους-οφέλους ενός οδικού άξονα, από την άποψη της ανταποδοτικότητας της επένδυσης, από την άποψη της στρατηγικής συμβολής του στο πλαίσιο ευρύτερων προγραμμάτων, κλπ.).

Για παράδειγμα, τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν στο ερευνητικό πρόγραμμα ASSEMBLING της ΕΕ, επιτρέπουν τη λήψη αποφάσεων με τη χρήση μιας ομάδας δεικτών. Στα πλαίσια της χρήσης αυτής της ομάδας δεικτών απαντιούνται συγκεκριμένες ερωτήσεις μέσω εύχρηστων εργαλείων που έχουν στόχο την ικανοποίηση συγκεκριμένων πολιτικών. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά των δεικτών αυτών είναι η σχέση τους με συγκεκριμένους στόχους. Οι δείκτες αυτοί παρέχουν στο χρήστη τη δυνατότητα να πληροφορείται για ένα μεγάλο εύρος θεμάτων και όχι απλώς να αποθηκεύει στατικά δεδομένα.

Η κατασκευή του δυτικού άξονα, συμπεριλαμβανομένης και της Γέφυρας Ρ-Α, βρίσκεται, από πλευράς οικονομικού κόστους, αλλά και εύρους δικτύου, σε συγκρίσιμα επίπεδα με την Εγνατία Οδό, της οποίας το συνολικό κόστος προβλέπεται να φτάσει τα 4.600 εκατ. Ευρώ περίπου (ήδη μόνο το κόστος της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, που έφτασε τα 800 εκατ. ευρώ, αντιπροσωπεύει το

¹⁴ βλέπε «Νομός Κοζάνης και Εγνατία Οδός: Κατάσταση και Επιδράσεις», Εγνατία Οδός ΑΕ-Παρατηρητήριο, Απρίλιος 2005

20% περίπου αυτού του μεγέθους). Επομένως και οι αντίστοιχες χωρικές επιπτώσεις του δυτικού άξονα αναμένεται να είναι εξίσου ή ανάλογα σημαντικές.

Είναι εύλογο, λοιπόν, και προκύπτει αβίαστα η ανάγκη **να δημιουργηθεί και στην περίπτωση του δυτικού άξονα ένα Παρατηρητήριο** σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, αλλά και την στο μεταξύ αποκτηθείσα εμπειρία από τη λειτουργία του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού.

11.1.5 Δραστηριότητες του Προτεινόμενου Παρατηρητηρίου

Στα πλαίσια αυτά, η αξιολόγηση της συμβολής αυτών των αναπτυξιακών έργων σε μια περιοχή και η αποτίμηση των επιπτώσεων τους στο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον τους αποτελούν δράσεις με υψηλές απαιτήσεις και υπόκεινται στις ιδιαίτερες δυσκολίες του ορθού εντοπισμού όλων των παραμέτρων και συνιστωσών της δραστηριοποίησης τους στο ευρύτερο οικονομικό, περιφερειακό και αναπτυξιακό πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται και λειτουργούν.

Συνολικά οι δραστηριότητες του Παρατηρητηρίου συνοψίζονται στις παρακάτω βασικές συνιστώσες:

- ◆ Συλλογή δεδομένων.
- ◆ Καταγραφή δεδομένων.
- ◆ Επεξεργασία δεδομένων.
- ◆ Οργάνωση πληροφοριών σε σύγχρονο πληροφοριακό σύστημα.
- ◆ Καταχώρηση μετρήσεων σε ασφαλές πληροφοριακό σύστημα.
- ◆ Διαχείριση Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών (G.I.S.).
- ◆ Υπολογισμός δεικτών.
- ◆ Επεξεργασία δεικτών.
- ◆ Διαχρονική και συστηματική παρακολούθηση δεικτών.
- ◆ Σύνταξη εκθέσεων για την υποστήριξη αναπτυξιακών πολιτικών και προγραμμάτων.
- ◆ Εκπόνηση μελετών και ερευνητικών προγραμμάτων.

- ◆ Ανάθεση και διαχείριση μελετών σε επίπεδο περιφερειών ή νομών, για τον υπολογισμό των δεικτών που δεν υπολογίζονται από την Μονάδα του Παρατηρητηρίου.
- ◆ Προβολή-διάχυση των αποτελεσμάτων.
- ◆ Δικτύωση και διεύρυνση δραστηριοτήτων.
- ◆ Συνεργασία με εξωτερικούς συνεργάτες – συμβούλους για την επιστημονική υποστήριξη και αποτελεσματική υλοποίηση των παραπάνω.
- ◆ Συνεργασία και δικτύωση με άλλους ανάλογους οργανισμούς σε ελληνικό και διεθνές επίπεδο, καθώς και με τους αναπτυξιακούς φορείς στην ευρύτερη περιοχή επιρροής του άξονα.

Απώτερος σκοπός της συγκεκριμένης οργάνωσης των δραστηριοτήτων του Παρατηρητηρίου είναι η επιστημονική εκτίμηση, η συστηματική παρακολούθηση και η αμερόληπτη αξιολόγηση παραμέτρων όπως:

- ◆ η προσβασιμότητα στις περιφέρειες,
- ◆ η κινητικότητα των επιχειρήσεων,
- ◆ το επίπεδο ανάπτυξης,
- ◆ ο βαθμός συνοχής,
- ◆ η ανταγωνιστικότητα,
- ◆ η επιχειρηματικότητα,
- ◆ οι διακλαδικές επιπτώσεις,
- ◆ οι ενδοκλαδικές επιπτώσεις,
- ◆ η καταναλωτική συμπεριφορά,
- ◆ οι επιπτώσεις στην κτηματαγορά,
- ◆ οι επιδράσεις διάχυσης,
- ◆ οι δημογραφικές μεταβολές,
- ◆ οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες,
- ◆ η οικιστική ανάπτυξη,
- ◆ οι χωροταξικές μεταβολές,
- ◆ η δικτύωση των αστικών κέντρων,
- ◆ οι επιπτώσεις στον εκσυγχρονισμό του αγροτικού τομέα,
- ◆ η τουριστική ανάπτυξη,
- ◆ η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών,

- ◆ η ανάπτυξη της συγκοινωνιακής υποδομής,
- ◆ η λειτουργία του οδικού δικτύου,
- ◆ η προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

11.1.6 Ζώνες Επιρροής

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και ο υπό κατασκευή δυτικός οδικός άξονας αποτελούν αναπτυξιακά έργα μεγάλης εμβέλειας διοχετεύοντας το μεγαλύτερο μέρος των επιδράσεών τους στο άμεσο διαπεριφερειακό επίπεδο (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Περιφέρεια Πελοποννήσου). Παρακάτω κατηγοριοποιούνται σε ζώνες επιρροής τα γεωγραφικά τμήματα άμεσης αναπτυξιακής επίδρασης των έργων. Λαμβάνοντας υπόψη, την περιφερειακή δομή, τον χωροταξικό σχεδιασμό καθώς και τις αλληλεπιδράσεις μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης προσδιορίστηκαν πέντε ζώνες επιρροής:

- I. Ζώνη Ευρύτερης Αστικής Ανάπτυξης Πάτρας (Κάτω Αχαΐα, Πάτρα, Ρίο, Αίγιο, Ναύπακτος, Αντίρριο)
- II. Ζώνη Νότιου Κορινθιακού (Αίγιο – Κόρινθος)
- III. Ζώνη Βόρειου Πατραϊκού (Αστακός, Αιτωλικό, Μεσολόγγι, Αντίρριο)
- IV. Ζώνη Βορειοδυτικής Πελοποννήσου (Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Πύργος, Ολυμπία)
- V. Ζώνη Βόρειου Κορινθιακού (Ναύπακτος, Γαλαξίδι, Ιτέα, Άμφισσα, Δελφοί)

Αναλυτικότερα τα χαρακτηριστικά κάθε Αναπτυξιακής Ζώνης και ο βαθμός εξάρτησης των περιοχών της από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου έχουν ως ακολούθως :

I. “Ζώνη Ευρύτερης Αστικής Ανάπτυξης Πάτρας” [Κάτω Αχαΐα, Πάτρα, Ρίο, Αίγιο, Ναύπακτος, Αντίρριο]

Ο ρόλος της Γέφυρας στη διασύνδεση της Στερεάς και της Πελοποννήσου θεωρείται σημαντικός. Η ευρύτερη αστική περιοχή Πάτρας - Ναυπάκτου αποκτά τώρα μια νέα δυναμική και συνοχή. Η λειτουργία του Πανεπιστημίου και του

Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου στην περιοχή του Ρίο αυξάνουν τις τάσεις αστικοποίησης στην ευρύτερη περιοχή που σταδιακά αποκτά καινούργιο χαρακτήρα και από περιοχή β' κατοικίας μετατρέπεται σε βασικό τμήμα της πόλης.

Πέρα των έντονων εσωτερικών μετακινήσεων στον ιστό της πόλης της Πάτρας που γεννά η Γέφυρα, η διαρκώς εντεινόμενη διάχυση της αστικοποίησης, τόσο δυτικά, όσο και ανατολικά της πόλης αναμένεται να αποτελέσει κίνητρο προσέλκυσης νέων λειτουργιών και υπηρεσιών υπερτοπικής σημασίας, που θα αυξήσει μελλοντικά τις ροές από και προς τη Γέφυρα. Η Πάτρα αποκτά νέα σημασία στο εθνικό οικιστικό δίκτυο και μετατρέπεται σε πύλη εισόδου και σημαντικότερο κόμβο συνδυασμένων μεταφορών εθνικής σημασίας.

II. “Ζώνη Νότιου Κορινθιακού” [Αίγιο, Κόρινθος]

Πρόκειται για μια περιοχή που εκτείνεται από την πόλη της Πάτρας έως την Κόρινθο. Η ζώνη αυτή διαθέτει μια σημαντικής ομορφιάς ακτογραμμή και ορεινή ενδοχώρα. Η αναπτυξιακή της πορεία έχει ήδη διαγραφεί, αφού από καιρό εμφανίζει σημαντική τουριστική ανάπτυξη και πυρήνες β' κατοικίας. Η ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, σε σημαντικό βαθμό, υπήρξε ανεξέλεγκτη, γι αυτό και παρατηρούνται προβλήματα σε επίπεδο χωρικού σχεδιασμού, και σημαντικές ελλείψεις σε υποδομές τεχνικής και κοινωνικής υποδομής. Σε ένα μεγάλο βαθμό η ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης έχει κορεστεί. Η ορεινή ενδοχώρα παραμένει σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητη, ενώ η σύνδεση παράκτιων και ορεινών περιοχών παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα.

III. “Ζώνη Βόρειου Πατραϊκού” [Αστακός, Αιτωλικό, Μεσολόγγι, Αντίρριο]

Πρόκειται για μια περιοχή που παρουσιάζει σχετική ανάπτυξη στο τουρισμό, διαθέτει περιοχές β' κατοικίας, κυρίως όμως διαθέτει εξαιρετικά σημαντικές περιοχές γεωργικής ανάπτυξης [π.χ. Νεοχώρι] και αλιείας / ιχθυοκαλλιεργειών, λειτουργίες που μπορούν να αυξήσουν σημαντικά τις μετακινήσεις ιδίως σε επίπεδο εμπορευματικών μεταφορών. Στην αύξηση των μετακινήσεων συμβάλλει η σύνδεση του Αστακού με την Ιθάκη και την Κεφαλλονιά. Η

λειτουργία του τμήματος τη Ιονίας Οδού Ηγουμενίτσα –Αντίρριο αναμένεται να συμβάλλει θετικά στη βελτίωση της ποιότητας των μετακινήσεων, στην άρση της απομόνωσης της ορεινής ενδοχώρας και στη καλλίτερη δικτύωση της περιοχής με την Πάτρα.

IV. “Ζώνη Βορειοδυτικής Πελοποννήσου” [Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Πύργος, Ολυμπία]

Η συγκεκριμένη ζώνη συνδυάζει υψηλού επιπέδου γεωργία, αλιεία, τουρισμό και την ανάπτυξη περιοχών β΄ κατοικίας. Διαθέτει σημαντικής ομορφιάς περιοχές τόσο στην παράκτια, όσο και στην ορεινή ενδοχώρα της, καθώς και σημαντικού ενδιαφέροντος αρχαιολογικούς χώρους [π.χ. Ολυμπία]. Το λιμάνι της Κυλλήνης εξασφαλίζει την σύνδεση με Ζάκυνθο και Κεφαλλονιά. Για την καλλίτερη δικτύωση της περιοχής με τη Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο, αλλά και την νότια Πελοπόννησο έχει σημασία να προβληθεί ως αίτημα η ανάγκη να τεθεί ως κύρια προτεραιότητα η ένταξη του δυτικού τμήματος της *Ιονίας Οδού* ως εθνικής εμβέλειας αρτηρία στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Αντίστοιχα πρέπει να προβληθεί ως αίτημα η ένταξη των αεροδρομίων και ο εκσυγχρονισμός όλων των λιμένων της δυτικής Ελλάδας.

V. “Ζώνη Βόρειου Κορινθιακού” [Ναύπακτος, Γαλαξίδι, Ιτέα, Άμφισσα, Δελφοί]

Πρόκειται για περιοχή με σημαντικής ομορφιάς παράκτια ζώνη και ορεινή ενδοχώρα. Ο δρόμος *Αντιρρίου - Ναυπάκτου - Ιτέας - Άμφισσας - Λιβαδειάς - Θήβας* έχει δώσει ήδη ώθηση για την ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης και στη δημιουργία τουριστικών πυρήνων και περιοχών β΄ κατοικίας, οδηγώντας σταδιακά στην εγκατάλειψη των ορεινών περιοχών και τη βαθμιαία μετάβαση προς τις ακτές. Τα τελευταία όμως χρόνια, όπου όλο και περισσότερο έχει αρχίσει να αναγνωρίζεται η αξία των ορεινών περιοχών [οι ορεινοί όγκοι αποκτούν νέα βαρύτητα στο πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού και στην Ε.Ε.], κυρίως μέσα από την ανάπτυξη νέων εναλλακτικών ήπιων μορφών τουρισμού,

έχει αρχίσει να παρατηρείται μια στροφή και προς την ορεινή ενδοχώρα [π.χ.: Ορεινή Ναυπακτία].

Η ευρύτερη περιοχή του Βόρειου Κορινθιακού αποκτά έτσι πρόσθετη σημασία, συνδυάζοντας ορεινό και παράκτιο τουρισμό, ακόμα και ημερήσιο. Ο δυναμισμός της περιοχής θεωρείται δεδομένος, συνδέεται δε άμεσα με τη λειτουργία της Γέφυρας που κάνει τις μετακινήσεις ευκολότερες. Αναμένεται δε να ενταθεί με την ολοκλήρωση των έργων μεταφοράς που αφορούν την ευρύτερη περιοχή [όπως : ο οδικός άξονας *Αντιρρίου - Ναυπάκτου - Ιτέας - Αμφισσας - Λαμίας*, ο άξονας Ε65]. Αν λάβει μάλιστα κανείς υπόψη ότι, το νότιο τμήμα του Κορινθιακού εμφανίζεται ήδη κορεσμένο όσον αφορά στο βαθμό οικιστικής του ανάπτυξης, η περιοχή αποκτά πρόσθετο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων τουρισμού και β' κατοικία. Αναμένεται έτσι να αναπτύξει μια καινούργια δυναμική που σίγουρα απαιτεί έλεγχο για τη ρύθμιση των χρήσεων γης, προκειμένου να αποφευχθούν φαινόμενα άναρχης οικιστικής ανάπτυξης από την ανεξέλεγκτη διάχυση δραστηριοτήτων [κυρίως τουρισμού και β' κατοικίας] με αρνητικές συνέπειες στην ποιότητα του φυσικού / αστικού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής.

11.2 Β΄ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ

11.2.1 Μεθοδολογική Προσέγγιση

11.2.1.1 Εισαγωγή

Το τμήμα αυτό της πρότασης πραγματεύεται τη μεθοδολογία της έρευνας. Η παρουσίαση του γίνεται με αποφυγή των τεχνικών λεπτομερειών. Η αξιολόγηση των αναπτυξιακών επιπτώσεων της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, όπως και όλων των άλλων ανάλογων έργων στον Δυτικό Οδικό Άξονα, εδράζεται πάνω σε ένα πλέγμα οικονομικών και κοινωνικών σχέσεων. Οι σχέσεις αυτές χαρακτηρίζονται από κάποιο βαθμό πολυπλοκότητας και διαμορφώνουν το πλαίσιο της ανάλυσης. Το πλαίσιο αυτό συζητείται στο επόμενο τμήμα της Μεθοδολογικής Προσέγγισης της πρότασης. Στο τρίτο τμήμα γίνεται περιγραφή και ανάλυση των αγορών που επηρεάζονται από την κατασκευή των αναπτυξιακών έργων. Στο τελευταίο τμήμα παρουσιάζεται η μεθοδολογική πρόταση.

11.2.1.2 Πλαίσιο Ανάλυσης

Οι αναπτυξιακές επιπτώσεις των συγκοινωνιακών έργων έχουν απασχολήσει την οικονομική επιστήμη, την περιφερειακή ανάλυση (regional science), τους φορείς λήψης αποφάσεων και τις συμβουλευτικές προς αυτές επιτροπές (SACTRA, 1999), διεθνείς οργανισμούς (OECD, 2002) καθώς και την επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Μέχρι σήμερα, παρά το ουσιαστικό ενδιαφέρον, δεν έχει υπάρξει καθολική συμφωνία σχετικά με την μεθοδολογία που θα πρέπει να ακολουθείται αλλά και ως προς τα οφέλη που τα συγκοινωνιακά έργα έχουν για τις τοπικές οικονομίες. Η τελευταία παρατήρηση έχει να κάνει περισσότερο με μεθοδολογικές προσεγγίσεις και τα παρεχόμενα από αυτές εμπειρικά αποτελέσματα και σε

λιγότερο βαθμό με την αναγνώριση του συνόλου των επιμέρους αγορών (π.χ. αγορά εργασίας) μέσα στις οποίες θα πρέπει να αναζητηθούν οι όποιες επιδράσεις.

Από την πλευρά της προσέγγισης της οικονομικής επιστήμης η ζήτηση υπηρεσιών μεταφορών έχει παραδοσιακά αντιμετωπιστεί ως «παράγωγη ζήτηση» (derived demand) η οποία προκύπτει από άλλες δραστηριότητες (SACTRA, 1999). Η ζήτηση εμπορευματικών μεταφορών προκύπτει από τη ανάγκη μεταφοράς των εισροών στην παραγωγική διαδικασία στους τόπους παραγωγής, τη μεταφορά των έτοιμων αγαθών στους τόπους αγοράς και κατανάλωσης. Η ζήτηση για μεταφορά προσώπων προκύπτει από την ανάγκη μετακινήσεων προς το τόπο εργασίας, εκπαίδευσης και κατάρτισης, μετακινήσεις που επιτρέπουν στα άτομα την πρόσβαση σε καταναλωτικές δυνατότητες (ψώνια, αναψυχή και τουρισμό) και μετακινήσεις που επιτρέπουν στα άτομα να έχουν πρόσβαση σε άλλα άτομα (κοινωνική συναναστροφή). Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή είναι απλουστευτική και μονοσήμαντη στο βαθμό που αγνοεί ότι μεταβολές στις συγκοινωνιακές υποδομές και υπηρεσίες οδηγούν με τη σειρά τους σε μεταβολή της χωροθέτησης των δραστηριοτήτων αλλά και σε μεταβολές της σύνθεσης των χωρικά εντοπισμένων δραστηριοτήτων.

Τα μεγάλης κλίμακας έργα οδικών υποδομών κατασκευάζονται με σκοπό τη μεταβολή της προσβασιμότητας των περιοχών σε ένα περιφερειακό σύστημα (Linneker and Spence, 1996). Παρά το γεγονός ότι από άποψη φυσικού αντικειμένου ένα έργο είναι χωρικά εντοπισμένο, σίγουρα αυτό θα μεταβάλει την απόλυτη αλλά και τη σχετική προσβασιμότητα (accessibility) μιας περιοχής σε σχέση με άλλες περιοχές. Πολύ περισσότερο δε, η μεταβολή στις σχετικές τιμές προσβασιμότητας στις διάφορες περιοχές θεωρείται το πιο σημαντικό αποτέλεσμα μιας επένδυσης σε συγκοινωνιακές υποδομές. Το δίκτυο των μεταφορικών υποδομών έχει ως αποτέλεσμα ότι η προσβασιμότητα δεν είναι χωρικά ομοιόμορφη και επομένως μια νέα συγκοινωνιακή υποδομή ή η βελτίωση μιας υπάρχουσας έχει σαν αποτέλεσμα τη μεταβολή της ισορροπίας των τιμών της προσβασιμότητας σε ένα σύστημα περιοχών (Banister and

Berenchman, 2000). Η μεταβολή αυτή στις σχετικές τιμές έχει με τη σειρά της σαν αποτέλεσμα μεταβολές στα σχετικά πλεονεκτήματα των χωρικά εντοπισμένων δραστηριοτήτων καθώς και στις ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν οι τομείς παραγωγής και κατανάλωσης στις διάφορες περιοχές. Δεν θα πρέπει να παραληφθεί ότι η προσβασιμότητα έχει αξία αυτή καθαυτή ως στοιχείο της ποιότητας ζωής.

Η σημασία της προσβασιμότητας έχει απασχολήσει την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο βαθμό που ο βαθμός προσβασιμότητας των περιφερειών μπορεί να έχει σημαντικές συνέπειες για την περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρώπη (Keeble, et al, 1982, 1988; Copus, 1999) και έχει ιδιαίτερα συνδεθεί με τα Δι-Ευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Trans-European Transport Networks', TETN) και τις επιπτώσεις που η κατασκευή των τελευταίων θα έχει μέσω της μεταβολής στην προσβασιμότητα (Gutierrez and Urban o, 1996) στην περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρώπη (Vickerman et al 1999). Από Ελληνικής πλευράς μέρος του προγράμματος TETN αφορά στην κατασκευή της Εγνατίας Οδού η οποία εκτιμάται ότι θα αυξήσει την προσβασιμότητα των Ελληνικών περιφερειών κατά 10-40% αλλά όχι και την προσβασιμότητα της Ελλάδος συνολικά στο πλαίσιο του συνόλου της Ε.Ε. (Panebianco, 2001).

Η κυρίαρχη μεθοδολογία για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των μεταφορικών υποδομών είναι η ανάλυση κόστους ωφέλειας (Cost Benefit Analysis, CBA). Ωστόσο σε κάποιες Ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, χρησιμοποιείται η, πιο περιγραφική, μέθοδος ανάλυσης πολλαπλών κριτηρίων (Multi-Criteria Analysis, MCA). Μια συγκριτική ανάλυση των μεθόδων αξιολόγησης επενδύσεων σε έργα μεταφορών γίνεται από τους Bristow and Nellthorp (2000).

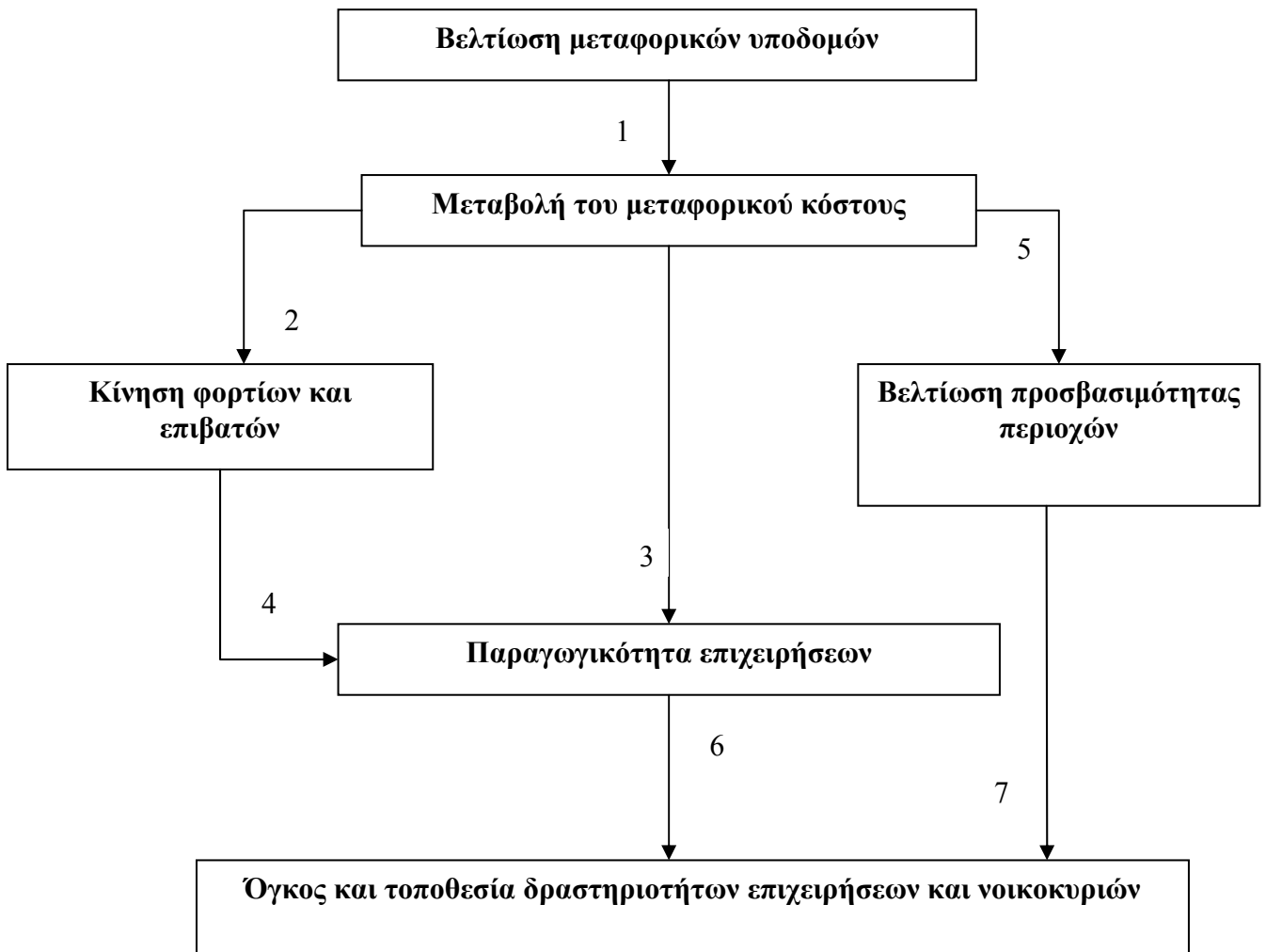
Η μέθοδος CBA είναι θεμελιωμένη στη μικροοικονομική θεωρία και έχει σαν στόχο την καταγραφή και την μετατροπή σε χρηματικούς όρους όλων των στοιχείων ωφέλειας και κόστους σε οποιονδήποτε προκύπτουν που οφείλονται στο έργο κατά τη διάρκεια ζωής του έργου. Τα στοιχεία ωφέλειας και κόστους

που προκύπτουν στο μέλλον ανάγονται σε όρους παρούσης αξίας με τη βοήθεια ενός κατάλληλου προεξοφλητικού επιτοκίου. Η μέθοδος στην πιο γνήσια εκδοχή της προϋποθέτει τέλεια ανταγωνιστικές αγορές. Ενώ έχουν υπάρξει τροποποιήσεις της μεθόδου για να αντιμετωπιστούν αποκλίσεις από το ιδεώδες του τέλειου ανταγωνισμού και των στρεβλώσεων στην αγορά που θίγουν την αξιοπιστία του συστήματος τιμών (SACTRA, 1999), έχει υπάρξει ένας γενικότερος προβληματισμός σχετικά με την επάρκεια της μεθόδου για την εκτίμηση ιδιαίτερα των αναπτυξιακών επιδράσεων των έργων (OECD, 2002). Η παραδοσιακή CBA αναλύει τις ωφέλειες που προκύπτουν για τον χρήστη των συγκοινωνιακών υποδομών στη βάση του χρόνου των μετακινήσεων, του λειτουργικού κόστους των οχημάτων και την ασφάλεια.

Η προσέγγιση για την αξιολόγηση των αναπτυξιακών επιδράσεων (OECD, 2002) προτείνει συμπληρωματικές αναλύσεις που αφορούν σε **επιδράσεις του δικτύου** μεταφορών, **κοινωνικο-οικονομικές επιδράσεις** και **περιβαλλοντικές επιδράσεις**. Οι επιδράσεις δικτύου έχουν να κάνουν με την *παρακινούμενη κίνηση* (induced traffic), την *επιλογή μέσου* μεταφοράς καθώς και την *εναλλαγή μέσων* (modal shift), την *αξιοπιστία* και την *ποιότητα* των παρεχόμενων υπηρεσιών. Στη σφαίρα των κοινωνικο-οικονομικών επιδράσεων οι επιπλέον αναλύσεις υποδεικνύεται ότι θα πρέπει να αφορούν στα ακόλουθα:

- ➔ Προσβασιμότητα
- ➔ Απασχόληση
- ➔ Αποτελεσματικότητα και προϊόν της οικονομίας
- ➔ Κοινωνική συνοχή - Social inclusion
- ➔ Επιδράσεις στις χρήσεις γης.

Μια συστημική προσέγγιση της σχέσης ανάμεσα στις υποδομές των μεταφορών και τα χωρικά πρότυπα των οικονομικών δραστηριοτήτων δίνεται από τον Rietveld (1994) και Bruinsma et al (1997). Οι βασικές σχέσεις αυτής της θεώρησης αποτυπώνονται στο Διάγραμμα 1 που ακολουθεί.



Διάγραμμα 1. Σχέσεις ανάμεσα στις υποδομές μεταφορών και τα χωρικά πρότυπα των οικονομικών δραστηριοτήτων.

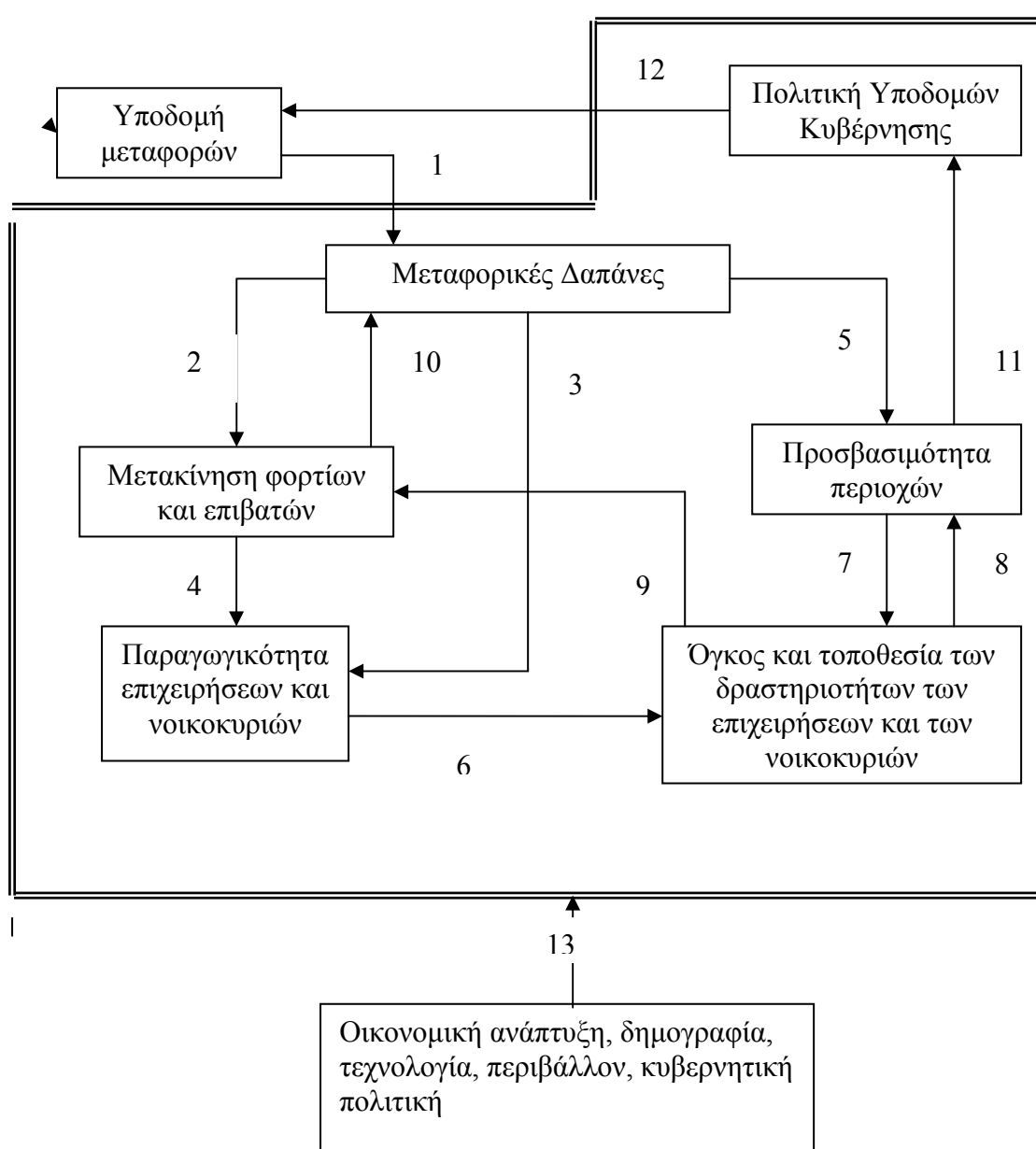
Η βελτίωση των υποδομών μεταφορών έχει σαν αποτέλεσμα τη μεταβολή του μεταφορικού κόστους. Σε μια γενικότερη θεώρηση του κόστους μεταφορών (Rietveld, 1994) το λεγόμενο «γενικευμένο κόστος μεταφοράς» συντίθεται από στοιχεία κόστους που είναι ανάλογα της απόστασης μεταφοράς (χιλιομετρικό κόστος), στοιχεία που είναι ανάλογα της χρονικής διάρκειας της μεταφοράς και ένα σταθερό κομμάτι του κόστους που είναι ανεξάρτητο της απόστασης και του χρόνου και αντιπροσωπεύει το κόστος φόρτωσης, μεταφόρτωσης, αποθήκευσης και οργάνωσης. Η μείωση του γενικευμένου κόστους μεταφοράς εξαιτίας της κατασκευής νέων ή βελτίωσης υπαρχόντων

υποδομών (σχέση 1) έχει ως συνέπεια μεταβολές στη κίνηση φορτίων και επιβατών (σχέση 2) και την αύξηση τη παραγωγικότητας των επιχειρήσεων (σχέσεις 3 και 4).

Η τελευταία προκαλείται μέσα από μείωση του κόστους παραγωγής για επιχειρήσεις στις οποίες το μεταφορικό κόστος αποτελεί σημαντικό παράγοντα στη διαμόρφωση του τελικού κόστους. Μια άλλη πιθανή επίπτωση είναι η μείωση των αποθεμάτων στο βαθμό που η τροφοδοσία της κατανάλωσης είναι πιο ευχερής. Από την άλλη μεριά η βελτίωση της προσβασιμότητας των επηρεαζόμενων περιοχών θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεταβολή των χωροθετικών επιλογών των νοικοκυριών αλλά και των επιχειρήσεων. Οι τελευταίες αυτές μεταβολές συνιστούν μετακινήσεις των παραγωγικών συντελεστών της εργασίας και του κεφαλαίου.

Το πλέγμα των σχέσεων που μόλις παρουσιάστηκε εξακολουθεί να αποτελεί μια απλούστευση της πραγματικότητας στο βαθμό που αγνοεί τη δυναμική έκφανση των σχέσεων που αποτυπώνονται αφήνοντας εκτός πιθανές αναδράσεις (feedbacks). Σε μια πιο δυναμική θεώρηση (Bruinsma et al 1997) η μεταβολή του όγκου και της χωροθέτησης των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων έχει σαν αποτέλεσμα να μεταβληθεί εκ νέου η προσβασιμότητα των περιοχών (σχέση 8 στο Διάγραμμα 2 που ακολουθεί) αλλά και το σύστημα μεταφορών λόγω της μεταβολής της χωρικής κατανομής των αναγκών για μετακινήσεις (σχέση 9). Η μεταβολή των χωρικών προτύπων κίνησης των φορτίων και των επιβατών επιφέρει με τη σειρά της τη μεταβολή του γενικευμένου κόστους μεταφοράς λόγω της αύξησης ή της ελάττωσης του κυκλοφοριακού φόρτου στα διάφορα σημεία του επηρεαζόμενου δικτύου μεταφοράς (σχέση 10). Η μεταβολή στην προσβασιμότητα των περιοχών προκαλεί την παρέμβαση της πολιτικής της κυβέρνησης και την ακολουθούμενη από αυτή στρατηγική ανάπτυξης υποδομών μεταφορών.

Το πλέγμα αυτό σχέσεων διαμορφώνει ένα πλαίσιο ανάλυσης στο οποίο αλληλεπιδρούν η οικονομική ανάπτυξη, η κρατική πολιτική η δημογραφία, το περιβάλλον και η τεχνολογία.



Διάγραμμα 2. Μια διευρυμένη θεώρηση της σχέσης ανάμεσα στις υποδομές μεταφορών και τα χωρικά πρότυπα των οικονομικών δραστηριοτήτων.

Στο παραπάνω πλαίσιο και στη βάση της αλληλεπίδρασης της χωροθέτησης νοικοκυριών και επιχειρήσεων από τη μια μεριά και της προσβασιμότητας των περιοχών από την άλλη, αλληλεπιδρούν μεταξύ τους μιας σειρά αγορών ιδιαίτερης σημασίας για την οικονομική ανάλυση.

11.2.1.3 Αγορές

2.1.3.α Αγορά Εργασίας

Η εργασία αποτελεί μια σημαντική εισροή σε όλες τις παραγωγικές δραστηριότητες και είναι συνήθως χωρικά εντοπισμένη. Η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών μπορεί να επηρεάσει την παραγωγικότητα της εργασίας μέσω της μείωσης του χρόνου μετακίνησης κατά τη διάρκεια της εργασίας αλλά και προς αυτή. Από την άλλη μεριά οι επιχειρήσεις αποκτούν πρόσβαση σε μεγαλύτερη «δεξαμενή» δεξιοτήτων μέσω της πιο εύκολης πρόσβασης σε χωρικά ευρύτερες αγορές εργασίας.

Κάποιοι από τους εργαζόμενους μπορεί να ανταποκριθούν στη βελτίωση των συνθηκών μεταφορών αυξάνοντας την ακτίνα της περιοχής αναζήτησης εργασίας. Η επίδραση της διεύρυνσης της χωρικά προσδιορισμένης αγοράς εργασίας στο επίπεδο των μισθών δεν μπορεί να προσδιοριστεί εκ των προτέρων. Από τη μια μεριά ανταγωνισμός για τοπικές θέσεις εργασίας από εκτός της περιοχής εργασίας πιθανούς εργαζόμενους μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των τοπικών μισθών, ενώ από την άλλη ο ανταγωνισμός για εργαζόμενους από εκτός της περιοχής κατοικίας πιθανούς εργοδότες μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του επιπέδου μισθών για τους ντόπιους εργαζόμενους. Το αποτέλεσμα που θα επικρατήσει εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά των θέσεων εργασίας καθώς και των εργαζομένων σε διάφορες περιοχές.

2.1.3.β Αγορά κατοικίας και επαγγελματικής στέγης

Βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής σημαίνει ότι η περιοχή αυτή μπορεί να εξυπηρετηθεί από επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός αυτής. Η απόφαση μιας επιχείρησης για μετεγκατάσταση εκτός της περιοχής της οποίας η προσβασιμότητα βελτιώνεται θα είναι, μεταξύ άλλων,

αντίστροφη συνάρτηση των αξιών γης και κτιρίων για επαγγελματική χρήση (floor space). Έτσι οι επιχειρήσεις μπορεί να μετακινηθούν ελκυσόμενες από χαμηλότερα επίπεδα τιμών γης και κτιρίων. Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι με την πάροδο του χρόνου η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για χώρο στην περιοχή υποδοχής μπορεί να αυξήσει τις τιμές εξουδετερώνοντας το αρχικό οικονομικό κίνητρο. Σε ότι αφορά τους εργαζόμενους η βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής μπορεί να τους οδηγήσει σε εγκατάσταση εκτός αυτής σε αναζήτηση φθηνότερης κατοικίας και βελτιωμένης ποιότητας ζωής. Και στην περίπτωση αυτή μακροχρόνια συσσώρευση μπορεί να οδηγήσει στην εξουδετέρωση των αρχικών οικονομικών κινήτρων.

Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι λόγω ακριβώς της στενής σχέσης ανάμεσα στη βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών και τις αξίες γης και κτιρίων, οι τελευταίες μπορεί να ανεβούν λόγω κερδοσκοπικών πιέσεων σε αναμονή των βελτιώσεων ή και βραχυχρόνια στο διάστημα που ακολουθεί ένα έργο ή μια παρέμβαση.

2.1.3.γ Αγορά Προϊόντων και υπηρεσιών

Η φτωχή διασύνδεση μεταφορών μεταξύ δυο περιοχών, έχει υποστηριχθεί (SACTRA, 1999) ότι μπορεί να λειτουργεί ως μέσο προστασίας τοπικών αλλά αναποτελεσματικών επιχειρήσεων επιτρέποντας τους να χρεώνουν τιμές μεγαλύτερες από τους πιο αποτελεσματικούς, απομακρυσμένους ωστόσο, ανταγωνιστές τους. Η απομάκρυνση τέτοιων εμποδίων στο διαπεριφερειακό εμπόριο θα μπορούσε να αποτελέσει ωφέλεια για την οικονομία συνολικά μειώνοντας τις τιμές που απολαμβάνουν οι τελικοί καταναλωτές και παραγωγοί.

Η μείωση του κόστους ή/και του χρόνου μεταφοράς λόγω βελτιώσεων του συστήματος μεταφορών επιτρέπει στους χρήστες του μέσα από τις εξοικονομήσεις αυτές να βελτιώσουν την παραγωγικότητα τους και να

προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες περισσότερο αποτελεσματικά. Αυτό με τη σειρά του έχει ως αποτέλεσμα την παραγωγή και την κατανάλωση περισσότερων αγαθών και υπηρεσιών αυξάνοντας τη συνολική ευημερία.

Ενώ η διεύρυνση των προσπελάσιμων χωρικών αγορών και η κατάργηση τοπικών μονοπωλίων μέσω της άρσης εμποδίων στο διατοπικό εμπόριο είναι μέσα στις αναμενόμενες επιδράσεις, η διαδικασία αυτή μπορεί να είναι ετεροβαρής για τις περιοχές που αφορά τουλάχιστον βραχυχρόνια. Αποτελεί αντικείμενο συζήτησης εάν η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών οδηγεί σε αποκέντρωση ή περαιτέρω συγκέντρωση των δραστηριοτήτων (Vickerman, 1991). Από θεωρητική άποψη και τα δυο αποτελέσματα είναι πιθανά στο βαθμό που η βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς ανάμεσα σε μια κεντρική περιοχή και μια περιοχή στην περιφέρεια από τη μια δίνει μεγαλύτερη ευχέρεια στις επιχειρήσεις τις περιφέρειας να διαθέσουν τα προϊόντα τους στην αγορά της κεντρικής περιοχής, αλλά από την άλλη εκθέτει την περιφερειακή οικονομία στο ανταγωνισμό από τις επιχειρήσεις της κεντρικής περιοχής. Η σχέση βαρύτητας ανάμεσα σε μια κεντρική και μια περιφερειακή περιοχή μπορεί να είναι μη γραμμική αλλά η ένταση και η φορά της μπορούν να εξαρτώνται από τις παραμέτρους του προβλήματος (Krugman, 1993)

Η συζήτηση που προηγήθηκε επιχειρεί να καταστήσει κατανοητό ότι οι διαμορφούμενες σχέσεις δεν είναι μονόδρομος (μονοσήμαντες), αλλά σχέσεις «διπλής κατεύθυνσης». Η μεταβολή του μεγέθους της χωρικά προσδιορισμένης αγοράς μπορεί να επιτρέψει σε επιχειρήσεις να μεταβάλουν το επίπεδο παραγωγής και να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας. Από την άλλη η διευρυμένη αγορά εργασίας επιτρέπει τη πρόσβαση σε μεγαλύτερη δεξαμενή δεξιοτήτων ενώ η συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων μπορεί να οδηγήσει σε οικονομίες εντοπιότητας (localization economies). Οι τελευταίες είναι οικονομίες (βελτίωση των όρων κόστους) λόγω συνύπαρξης επιχειρήσεων παρεμφερούς αντικειμένου που δημιουργεί πλεονεκτήματα εξειδίκευσης σε μια περιοχή (Marshall, 1920). Αν η τάση περαιτέρω συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων σε μια κεντρική περιοχή επικρατήσει σε βάρος των

περιοχών στην περιφέρεια τότε η αύξηση του μεγέθους της κεντρικής περιοχής μπορεί να οδηγήσει σε οικονομίες συγκέντρωσης (agglomeration economies) οι οποίες οφείλονται στη ποικιλία δραστηριοτήτων σε μια περιοχή (Jacobs, 1969). Θα πρέπει να τονισθεί ωστόσο ότι η διαδικασία αυτή μπορεί αφενός να περιοριστεί από το γεγονός ότι η υπερ-μεγέθυνση μιας περιοχής οδηγεί μακροπρόθεσμα σε αρνητικές οικονομίες συγκέντρωσης (συμφόρησης) και απομάκρυνση δραστηριοτήτων και νοικοκυριών με κατεύθυνση περιφερειακές περιοχές. Από την άλλη μεριά και στο μεσοπρόθεσμο διάστημα ακόμη και αν η αρχική επίδραση μιας σημαντικής παρέμβασης στο σύστημα μεταφορών οδηγήσει σε μια ετεροβαρή ανάπτυξη προς όφελος μιας μεγαλύτερης κεντρικής περιοχής, η ίδια η παρέμβαση θα προσφέρει τη δίοδο για την διάχυση μέρους της ανάπτυξης αυτής προς τα έξω.

Επομένως το ποια πλευρά επωφελείται περισσότερο από μια παρέμβαση εξαρτάται από τις πλουτοπαραγωγικές πηγές της, τη διαμόρφωση και το επίπεδο των οικονομιών κλίμακας, το μέγεθος της τοπικής αγοράς, τη τοπική αγορά εργασίας τις χρήσεις γης και την αγορά ακινήτων αλλά και τις διακλαδικές διασυνδέσεις στην περιοχή.

2.1.3.δ Η σημασία της φύσης των επηρεαζόμενων τοπικών οικονομιών

Μέσα στο πλαίσιο που περιγράφηκε παραπάνω δεν είναι απρόσμενο ότι υπάρχει προβληματισμός για την έκταση των αναπτυξιακών επιδράσεων των έργων μεταφορικών υποδομών. Μέρος του προβληματισμού οφείλεται στις διάφορες μεθοδολογικές επιλογές και τα συνδεόμενα με αυτές εμπειρικά αποτελέσματα (Bansister and Berencham, 2000; SACTRA, 1999).

Ωστόσο φαίνεται να βρίσκουν έδαφος οι απόψεις ότι ένα καλό σύστημα μεταφορών αποτελεί αναγκαία αλλά όχι και ικανή συνθήκη για την οικονομική ανάπτυξη (Rephann, 1993). Ο Whitelegg (1994) υποστηρίζει ότι για

παράδειγμα το Birmingham παρά τις πολύ καλές του συνδέσεις με οδικό δίκτυο ταχείας κυκλοφορίας και εθνικών οδών (motorways) δεν προκαλεί τις εντυπώσεις για την οικονομική του επιτυχία, ενώ το Εδιμβούργο με τις λιγότερες συνδέσεις εθνικού οδικού δικτύου σε σχέση με τη Γλασκόβη, δεν έχει ωστόσο υποστεί το εύρος της οικονομική παρακμής της τελευταίας. Τα αποτελέσματα των εμπειρικών μελετών φαίνεται να υποδεικνύει, σύμφωνα με τον Parkinson (1981) ότι οι περιοχές με χαμηλά επίπεδα ανάπτυξης σπανίως στερούνται μόνο καλής προσβασιμότητας. Οι Diamond and Spence (1989) δείχνουν ότι το ποσοστό των συνολικών εξόδων που αφορά στο κόστος μεταφοράς ποικίλει σημαντικά μεταξύ των κλάδων και οι Banister and Berencham (2000) επισημαίνουν ότι το λιανικό εμπόριο αντιδρά με διαφορετικό στη βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής σε σχέση με τις βιομηχανικές επιχειρήσεις σε ότι αφορά την επιλογή τόπου εγκατάστασης και τη απασχόληση εργασίας. Επομένως υποστηρίζουν ότι από θεωρητική άποψη η ανάλυση της επίπτωσης των επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη θα πρέπει να λάβει υπόψη της τη φύση της τοπικής οικονομίας και τους διαφορετικούς κλάδους που επηρεάζονται.

Οι επιδράσεις στην οικονομική ανάπτυξη των έργων μεταφορικών υποδομών επηρεάζονται και από ίδιο το επίπεδο ανάπτυξης της περιοχής. Έτσι έχει εκφραστεί η άποψη ότι οι ακραία υποανάπτυκτες περιοχές αποτελούν τις λιγότερο ελπιδοφόρες υποψήφιες για οδική ανάπτυξη σε σχέση με περιοχές που βρίσκονται σε κάποιο ενδιάμεσο επίπεδο ανάπτυξης αλλά παρουσιάζουν χαμηλό ρυθμό οικονομικής μεγέθυνσης (Banister and Berencham, 2000)

11.2.1.4 Μεθοδολογική Πρόταση

Η προτεινόμενη μεθοδολογία εντάσσεται στο διευρυμένο πλαίσιο που προτείνει ο OECD (2002) αλλά και ακολουθεί την ερευνητική ατζέντα που υποδεικνύει η SACTRA (1999). Πιο συγκεκριμένα η τελευταία υποδεικνύει ως κατευθύνσεις έρευνας:

- ➔ Ανάλυση της κλαδικής χρήσης του έργου
- ➔ Την ανάγκη ανάλυσης της τοπικής αγοράς εργασίας
- ➔ Τη ανάλυση της αγοράς ακινήτων στην περιοχή
- ➔ Την ανάγκη ανάλυσης των διαπεριφερειακών αλληλεπιδράσεων
- ➔ Την ανάγκη ανάλυσης δυναμικών αλληλεξαρτήσεων στο πλαίσιο της όποιας μεθοδολογίας αξιολόγησης.

Οι επιπτώσεις των μεταβολών στις υποδομές μεταφορών στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις κατηγορίες (Jensen-Butler and Madsen, 2000):

- 1) Αρχικές επιδράσεις που συνδέονται με την περίοδο κατασκευής, όπου οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις επενδύσεων σε υποδομές μεγάλης κλίμακας αποτελούν το αντικείμενο ενδιαφέροντος
- 2) Οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες επιδράσεις της λειτουργίας της σύνδεσης στην παραγωγή, απασχόληση και το εισόδημα στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένων προκαλούμενων μεταβολών στο διαπεριφερειακό εμπόριο και μεταβολών στην ανταγωνιστικότητα
- 3) Οι μακροπρόθεσμες δυναμικές επιπτώσεις που αφορούν στις μεταβολές στη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων, στα χωρικά πρότυπα μετακινήσεων, στη δομή της αγοράς εργασίας, στη βιομηχανική οργάνωση κλπ

Θα πρέπει πάντως να επισημανθεί ότι μέρος της προτεινόμενης μεθοδολογίας θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την εκτίμηση πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων του σταδίου κατασκευής και τη διάχυση τους στο χώρο.

Η μεθοδολογική προσέγγιση που προτείνεται βασίζεται στην συλλογή και στην επεξεργασία των δεδομένων (κεφ. 2.2), στον υπολογισμό μιας σειράς

από δείκτες (κεφ. 2.3) αλλά και στη διενέργεια κάποιων συσχετίσεων και οικονομετρικών αναλύσεων (κεφ. 2.4), όπως αναλύονται παρακάτω.

11.2.2 Δεδομένα

Τα δεδομένα αποτελούν πρωταρχικό και απαραίτητο εργαλείο δράσης για την λειτουργία του Παρατηρητηρίου. Πιο συγκεκριμένα, τα δεδομένα του Παρατηρητηρίου θα προέρχονται από Οργανισμούς, Επιχειρήσεις, Εταιρίες Συμβούλων, Υπουργεία, Ρυθμιστικές Αρχές, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Πανεπιστήμια(εξωτερικές πηγές) και από την Γέφυρα Α.Ε.(εσωτερικές πηγές). Συγκεκριμένα οι δραστηριότητες του Παρατηρητηρίου όσον αφορά τα δεδομένα θα είναι οι εξής:

- συλλογή,
- έλεγχος,
- κατηγοριοποίηση,
- αποθήκευση,
- επεξεργασία.

-Τα δεδομένα διακρίνονται σε:

- I. Περιγραφικά Δεδομένα, συνήθως σε μορφή πινάκων (tabular data)
- II. Χωρικά ή Διανυσματικά Δεδομένα (spatial - vector data)
- III. Ψηφιδωτά Δεδομένα (raster data)

Αρχικά, αποθηκεύονται τα χωρικά δεδομένα στον κεντρικό server του Παρατηρητηρίου, είτε σε Βάση Δεδομένων Oracle, μέσω του Spatial Database Engine (SDE) είτε ως ξεχωριστά αρχεία (shapefiles, coverages κλπ.). Τα Περιγραφικά Δεδομένα μορφοποιούνται στην αρχική τους κατάσταση (συνήθως αρχεία Excel), και κάποιες φορές ο υπολογισμός του δείκτη γίνεται απ' ευθείας στο Excel. Κατόπιν, τα δεδομένα εισάγονται σε μία Access Geodatabase (βάση δεδομένων Access με επιπλέον ικανότητα

διαχείρισης χωρικών δεδομένων) και από εκεί ως πίνακας (table) αποθηκεύονται στο SDE/Oracle.

Στη συνέχεια, συσχετίζονται τα περιγραφικά δεδομένα με τα χωρικά/διανυσματικά δεδομένα που ήδη έχουν εισαχθεί στο SDE/Oracle, χρησιμοποιώντας είτε ένα κοινό πεδίο (foreign key) είτε μια εντολή Συσχέτισης (Relationship) στην Oracle. Με αυτόν τον τρόπο, μέσα στο GIS (Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών) μπορεί να απεικονισθεί γραφικά το αποτέλεσμα του υπολογισμού ενός δείκτη, ή και να υπολογιστεί ένας δείκτης, στο περιβάλλον λογισμικού του GIS.

11.2.3 Δείκτες

Οι δείκτες που θα υπολογιστούν ανήκουν σε τρεις κατηγορίες:

- ◆ δείκτες προσβασιμότητας,
- ◆ κοινωνικό-οικονομικοί δείκτες,
- ◆ συγκοινωνιακοί δείκτες ή δείκτες μετακινήσεων - μεταφορών.

Ακολουθεί μια παράθεση των δεικτών που προτείνονται ως εργαλεία εκτίμησης και αξιολόγησης στο πλαίσιο δράσης του Παρατηρητηρίου του συστήματος Γέφυρας Ρίου-Αντίρριου και Δυτικού Οδικού Άξονα:

11.2.3.1 Δείκτες προσβασιμότητας

Οι δείκτες προσβασιμότητας διακρίνονται σε:

- ◆ δείκτες διαχωρισμού,
- ◆ δείκτες δυναμικού (potential) και
- ◆ δείκτες «βαρύτητας» (gravity).

Στην κατασκευή των δεικτών αυτών ιδιαίτερη σημασία έχει ο υπολογισμός του κόστους μεταφοράς ή/και της χρονοαπόστασης ανάμεσα σε περιοχές

ενδιαφέροντος. Τα δυο αυτά στοιχεία αποτελούν προσεγγίσεις του παράγοντα “αποτροπής απόστασης” (distance deterrence) που αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο τόσο στην κατασκευή των δεικτών αυτών αλλά και στην κατασκευή υποδειγμάτων χωρικής αλληλεξάρτησης γενικότερα (spatial interaction models). Οι δείκτες προσβασιμότητας θα πρέπει να εκτιμηθούν τόσο για την κατάσταση χωρίς όσο και την κατάσταση με το έργο, στο βαθμό που η μεταβολή προσβασιμότητας εξαιτίας του έργου είναι η μεταβλητή ενδιαφέροντος. Η παρούσα περίπτωση παρουσιάζει ορισμένες ιδιαιτερότητες στο βαθμό θα πρέπει να συνεκτιμηθούν μια σειρά από παράγοντες τόσο στη μεταβολή του κόστους όσο και της χρονοαπόστασης. Για παράδειγμα η ανάλυση θα πρέπει πιθανώς να εξετάσει τη μεταβολή στη τιμολογιακή πολιτική των ferries σαν αποτέλεσμα της λειτουργίας της γέφυρας. Σε παραπλήσια περίπτωση στην Δανία (Jensen-Butler and Madsen, 2000) δεν υπήρχε ανάλογος προβληματισμός στο βαθμό που η δημιουργία της ζεύξης είχε σαν αποτέλεσμα την απόσυρση των ferries.

Από την άλλη μεριά θα πρέπει να υπάρξει κάποια ιδιαίτερη αντιμετώπιση της χρονοαπόστασης. Επί παραδείγματι η πρακτική που έχει ακολουθεί σε Ευρωπαϊκής κλίμακας έρευνας όσο να αφορά στην προσβασιμότητα περιφερειών έχει χρησιμοποιηθεί σαν χρόνος αναμονής ο μέσος χρόνος μεταξύ αναχωρήσεων των ferries ενώ σαν χρόνος επιβίβασης (check in) έχει χρησιμοποιηθεί ο χρόνος των 15 λεπτών για αποστάσεις μετακίνησης μικρότερες της 1 ώρας (Corpus, 1999). Στις ιδιαιτερότητες θα πρέπει να σημειωθεί η ανάγκη αξιολόγησης της προσπελασιμότητας των συνδεδεμένων μέσω της γέφυρας σε συνεχή χρόνο και σε 24ωρη βάση σε αντιδιαστολή με την διακριτή στον χρόνο προσπέλαση με χρήση της εναλλακτικής σε συνδυασμό τις όποιες ασυνέχειες και αποτυχίες του προγενέστερου συστήματος.

Οι δείκτες προσβασιμότητας που θα χρησιμοποιηθούν θα ανήκουν κυρίως στην κατηγορία των δεικτών δυναμικού (βλ. Linneker and Spence, 1992):

$$A_{im}(t) = \sum_j W_j(t) \exp[-\beta c_{ijm}(t)], \text{ όπου } A_{im}(t) \text{ είναι η προσβασιμότητα της}$$

περιοχής i μέσω της χρήσης του μέσου m στον χρόνο t . W_j είναι μια μεταβλητή «μάζας» η οποία είναι συνήθως πληθυσμός ή το συνολικό προϊόν της οικονομίας για κάθε μια από τις περιοχές ενδιαφέροντος j και c_{ij} είναι κάποια μέτρηση της αποτροπής απόστασης μεταξύ των περιοχών i και j .

Ιδιαίτερη σημασία έχει ο υπολογισμός της ημερήσιας προσβασιμότητας (Tornqvist, 1970; Cederlund et al 1991) ο οποίος μετρά τις δραστηριότητες ή τις ευκαιρίες W_j που μπορεί να προσπελαστούν από μια περιοχή i κατά τη διάρκεια μιας ημέρας μετά επιστροφής επιτρέποντας μια εύλογη χρονική διάρκεια δραστηριότητας στην περιοχή προορισμού (5 ώρες ταξιδιού one-way ταξιδιού είναι ένα λογικό μέγιστο που επιτρέπει επιτόπια δραστηριότητα 5ωρών)

$$A_{im}(t) = \sum_j W_j(t) k_j \quad \text{with } k_j = \begin{cases} 1 & \text{if } c_{ijm}(t) \leq c_{\max} \\ 0 & \text{if } c_{ijm}(t) > c_{\max} \end{cases}$$

Ο δείκτης αυτός μπορεί να υπολογιστεί βάση εναλλακτικών σεναρίων και έχει ιδιαίτερη σημασία για μετακινήσεις προς περιοχές παροχής υπηρεσιών υγείας, τουριστικές εκδρομές κλπ.

11.2.3.2 Κοινωνικό-οικονομικοί δείκτες

Ο υπολογισμός των κοινωνικό-οικονομικών δεικτών που περιγράφονται παρακάτω ακολουθεί τη συλλογιστική που αναπτύχθηκε προηγουμένως, αποσκοπεί δε στο να περιγράψει τη φύση της οικονομίας των επηρεαζόμενων περιοχών και να εξετάσει τη διαχρονική μεταβολή τους.

1. Καθορισμός περιοχών επιρροής του έργου

Προτείνεται η χρήση υποδειγμάτων βαρύτητας για να εντοπιστούν οι Περιφέρειες και οι Νομοί που επηρεάζονται από την κατασκευή και την λειτουργία κάθε αναπτυξιακού έργου.

2. Ωφελούμενος πληθυσμός

Ο δείκτης εκτιμά τον πληθυσμό που ωφελείται δυνητικά από κάθε έργο. Πιο συγκεκριμένα, ο ωφελούμενος πληθυσμός μπορεί να προσδιορισθεί ως: α) ο πληθυσμός που ζει σε απόσταση 50 km από τις έδρες των Νομών, απόσταση που εκφράζει μια περιοχή με δυνατότητα καθημερινών μετακινήσεων και β) ο πληθυσμός που ζει σε απόσταση 150 km από τα κέντρα των Περιφερειών, απόσταση που εκφράζει μια ευρύτερη περιοχή με δυνατότητα συχνών μετακινήσεων.

3. Έλξη πόλεων

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

4. Μέγεθος αγοράς (ΑΕΠ νομού)

Ο δείκτης καταγράφει το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) των Περιφερειών και των Νομών που επηρεάζονται από τα έργα. Ο δείκτης αποτελεί μία ένδειξη του μεγέθους της αγοράς και μια ποσοτική εκτίμηση των επιδράσεων των έργων στις αγορές λόγω της μεταβολής της προσπελασιμότητας και της κινητικότητας των συντελεστών παραγωγής.

5. Επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας (κατά κεφαλή ΑΕΠ)

Ο δείκτης μετράει το κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) των Περιφερειών και των Νομών που επηρεάζονται άμεσα από τα έργα. Το κατά κεφαλή ΑΕΠ αποτελεί βασική συνιστώσα του επιπέδου ανάπτυξης και ευημερίας μιας Περιφέρειας. Η σύγκριση με το μέσο κατά κεφαλή ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί βασική παράμετρο της οικονομικής και κοινωνικής σύγκλισης.

6. Κλαδική Σύνθεση Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας

Ο δείκτης καταγράφει τη σύνθεση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ) ανά νομό και τομέα παραγωγής (πρωτογενής, δευτερογενής, τριτογενής), καθώς και τη βαρύτητα του κλάδου των μεταφορών ως ποσοστό στο σύνολο της ΑΠΑ. Η σύνθεση της ΑΠΑ αποτελεί βασικό διαρθρωτικό χαρακτηριστικό της περιφερειακής οικονομίας.

7. Επίπεδο Ανεργίας

Ο δείκτης καταγράφει το ποσοστό των ανέργων στο σύνολο του ενεργού πληθυσμού σε επίπεδο Περιφερειών και Νομών, που επηρεάζονται άμεσα από την κατασκευή των έργων. Το ποσοστό ανεργίας θεωρείται από τους βασικότερους δείκτες της κοινωνικής κατάστασης μιας περιοχής.

8. Εργατικό Δυναμικό

Ο δείκτης καταγράφει το μέγεθος του εργατικού δυναμικού και το ποσοστό του επί του πληθυσμού άνω 15 ετών για κάθε Περιφέρεια και Νομό που επηρεάζεται από την κατασκευή και την λειτουργία των έργων. Το μέγεθος του εργατικού δυναμικού αποτελεί καθοριστικό παράγοντα της περιφερειακής οικονομίας και των αναπτυξιακών προοπτικών μιας Περιφέρειας.

9. Κλαδική σύνθεση απασχόλησης

Ο δείκτης καταγράφει την ποσοστιαία κατανομή της απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής (πρωτογενής, δευτερογενής, τριτογενής) σε επίπεδο Περιφέρειας και Νομού. Η σύνθεση της απασχόλησης αποτελεί βασικό διαρθρωτικό χαρακτηριστικό της περιφερειακής οικονομίας.

10. Διαπεριφερειακό εμπόριο

Ο δείκτης αναφέρεται στις εμπορευματικές ροές μεταξύ περιφερειών όπως προκύπτουν από δεδομένα εμπορευματικών μεταφορών. Με το δείκτη αυτό μπορεί να αποτιμηθεί η επίδραση κάθε αναπτυξιακού έργου στο

μέγεθος, στο ισοζύγιο και στη χωρική κατανομή του διαπεριφερειακού εμπορίου.

11. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς

Ο δείκτης καταγράφει δεδομένα σχετικά με τα λιμάνια, τα αεροδρόμια και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς που υπάρχουν στις περιοχές που επηρεάζονται άμεσα από την κατασκευή των έργων, μετρώντας τη θέση τους, την επιβατική τους κίνηση και την μεταξύ τους χρονοαπόσταση. Η βέλτιστη σύνδεση των έργων με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς αποτελεί βασική παράμετρο της ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών.

12. Προσπελάσιμες Βιομηχανικές Περιοχές

Ο δείκτης καταγράφει δεδομένα σχετικά με τις Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ καθώς και ορισμένες άλλες παραγωγικές αναπτυξιακές υποδομές (ΒΙΟΠΑ, προγραμματιζόμενες ΒΕΠΕ κλπ.) όσον αφορά τη θέση και τη χρονοαπόσταση από κάθε αναπτυξιακό έργο. Η βέλτιστη σύνδεση του οδικού δικτύου με τις αναπτυξιακές υποδομές αποτελεί βασική παράμετρο της ανάπτυξης βιομηχανικών και γενικότερα της παραγωγικών δραστηριοτήτων.

13. Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος

Ο δείκτης προσδιορίζει τους τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος των περιοχών που συνδέονται με τα αναπτυξιακά έργα πριν και μετά την λειτουργία τους εκτιμώντας είτε την ημερήσια προσβασιμότητα είτε την απόσταση(ή και χρονοαπόσταση) από αυτά.

14. Πληθυσμιακές μεταβολές σε επίπεδο Περιφέρειας και Νομού

Ο δείκτης προσδιορίζει τον πληθυσμό και τη μεταβολή του ανά Περιφέρεια και Νομό πριν και μετά την υλοποίηση του κάθε αναπτυξιακού έργου. Η βελτίωση της μεταφορικής υποδομής επηρεάζει άμεσα την κινητικότητα των επιχειρήσεων και του ανθρώπινου δυναμικού και έμμεσα την

κινητικότητα του πληθυσμού και, επομένως, συμβάλλει στην αύξηση ή στη μείωση του πληθυσμού μιας περιοχής.

15. Πληθυσμιακές μεταβολές αστικών κέντρων

Ο δείκτης προσδιορίζει τον πληθυσμό και τη μεταβολή του ανά αστικό κέντρο (οικισμοί άνω των 10.000 κατοίκων) πριν και μετά την υλοποίηση του κάθε αναπτυξιακού έργου. Η βελτίωση της μεταφορικής υποδομής επηρεάζει άμεσα την κινητικότητα των επιχειρήσεων και του ανθρώπινου δυναμικού και έμμεσα την κινητικότητα του πληθυσμού και, επομένως, συμβάλλει στην αύξηση ή τη μείωση του πληθυσμού μιας περιοχής. Τα αστικά κέντρα αποτελούν τους κυριότερους αποδέκτες των ωφελειών από τη βελτίωση της μεταφορικής υποδομής.

16. Μεταβολές στη πληθυσμιακή πυκνότητα

Ο δείκτης προσδιορίζει την πυκνότητα πληθυσμού και την μεταβολή της ανά Περιφέρεια, Νομό και Δήμο πριν και μετά την υλοποίηση του κάθε αναπτυξιακού έργου. Ειδικότερα, ο δείκτης αναφέρεται στη σχέση μεταφορικής υποδομής και συγκέντρωσης πληθυσμού. Ο πληθυσμός θεωρείται πως τείνει να συγκεντρώνεται κοντά στις συγκοινωνιακές υποδομές, γεγονός που αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό της αστικής ανάπτυξης.

17. Μεταβολή αξιών γης και ακινήτων

Ο δείκτης καταγράφει τις αξίες γης και ακινήτων και τις μεταβολές τους στις περιοχές που επηρεάζονται από τα αναπτυξιακά έργα πριν και μετά την κατασκευή τους. Οι αξίες γης και ακινήτων μπορεί δεχτούν θετικές ή αρνητικές επιδράσεις. Για παράδειγμα μπορεί να ανεβούν πριν το έργο λόγω κερδοσκοπικών πιέσεων σε αναμονή των βελτιώσεων των συγκοινωνιακών υποδομών ή και στο διάστημα που ακολουθεί το έργο.

18. Ποσοστά δημιουργίας επιχειρήσεων (ίδρυση νέων επιχειρήσεων)

Ο δείκτης προσδιορίζει τον αριθμό των νέων επιχειρήσεων που ξεκινούν την λειτουργία τους στις περιοχές που επηρεάζονται από την υλοποίηση

των έργων. Με άλλα λόγια, ο δείκτης καταγράφει την επιχειρηματική δραστηριότητα που αναπτύσσεται γύρω από τα νέα συγκοινωνιακά έργα μετά την έναρξη κατασκευής τους.

19. Ποσοστά παύσης λειτουργίας επιχειρήσεων (θνησιμότητα επιχειρήσεων)

Ο δείκτης προσδιορίζει τον αριθμό των επιχειρήσεων που διακόπτουν την λειτουργία τους στις περιοχές που επηρεάζονται από την υλοποίηση των έργων. Με άλλα λόγια, ο δείκτης καταγράφει τα ποσοστά θνησιμότητας των επιχειρήσεων που παρατηρούνται μετά την έναρξη κατασκευής των έργων.

11.2.3.3 Συγκοινωνιακοί δείκτες ή δείκτες μεταφοράς-μετακινήσεων

Οι συγκοινωνιακοί δείκτες ή δείκτες μεταφοράς-μετακινήσεων, που περιγράφονται παρακάτω, θα πρέπει να υπολογιστούν είτε με δεδομένα της Γέφυρα Α.Ε. (εφόσον υπάρχουν) είτε να συμπληρωθούν από δεδομένα έρευνας πεδίου.

1. Κυκλοφοριακοί Φόρτοι (Ε.Μ.Η.Κ.)

Ο δείκτης μετράει τον αριθμό των οχημάτων που διέρχονται από τους οδικούς άξονες σε μια ορισμένη χρονική περίοδο ονομάζεται κυκλοφοριακός φόρτος. Συνήθως, υπολογίζεται σε χρονική περίοδο μιας ώρας (ωριαίος). Η Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (Ε.Μ.Η.Κ.) είναι ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος ενός έτους, διαιρούμενος με τον αριθμό των ημερών του έτους

2. Σύθεση της Κυκλοφορίας

Ο δείκτης προσδιορίζει την ποσοστιαία κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου κατά κατηγορία οχήματος. Διακρίνονται οι ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων: Ι.Χ., TAXI, Λεωφορεία, Ημιφορτηγά, Φορτηγά Δίκυκλα). Ο δείκτης αυτός μπορεί να ενσωματωθεί στο δείκτη του

κυκλοφοριακού φόρτου, αφού ουσιαστικά αποτελεί μία πιο λεπτομερειακή έκφρασή του.

3. Μέση Πλήρωση Οχημάτων

Ο δείκτης καταγράφει τον μέσο αριθμό επιβατών, συμπεριλαμβανομένου και του οδηγού, ανά κατηγορία οχήματος, που διέρχονται από τους οδικούς άξονες σε μία ορισμένη χρονική περίοδο. Ο δείκτης αυτός εκφράζεται με μεγαλύτερο συντελεστή βαρύτητας για τα Ι.Χ. και τα λεωφορεία.

4. Αριθμός Μετακινούμενων Προσώπων

Ο δείκτης εκφράζει τον συνολικό αριθμό των προσώπων που χρησιμοποιούν έναν οδικό άξονα για τις μετακινήσεις τους σε μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Οι δείκτες της σύνθεσης της κυκλοφορίας και της μέσης πλήρωσης των οχημάτων βοηθούν σημαντικά στην καταγραφή του συγκεκριμένου δείκτη.

5. Αριθμός Μετακινούμενων προς τον τόπο εργασίας (από-προς)

Ο δείκτης καταγράφει τον συνολικό αριθμό των προσώπων που χρησιμοποιούν έναν οδικό άξονα για τις μετακινήσεις τους σε τακτική βάση προς τον τόπο εργασίας τους, όπου τα δύο άκρα (τόπος κατοικίας και τόπος εργασίας) των μετακινήσεων βρίσκονται σε διαφορετικό νομό ή διαφορετικές επαρχίες του ίδιου νομού.

6. Μετακινήσεις για ψώνια (από-προς)

Ο δείκτης καταγράφει τον συνολικό αριθμό των προσώπων που χρησιμοποιούν έναν οδικό άξονα για τις μετακινήσεις τους προς μια περιοχή για καταναλωτικούς σκοπούς, όπου τα δύο άκρα (τόπος κατοικίας και τόπος αγοράς) των μετακινήσεων βρίσκονται σε διαφορετικό νομό ή διαφορετικές επαρχίες του ίδιου νομού.

7. Μετακινήσεις για αναψυχή (από-προς)

Ο δείκτης καταγράφει τον συνολικό αριθμό των προσώπων που χρησιμοποιούν έναν οδικό άξονα για τις μετακινήσεις τους προς μια περιοχή για σκοπούς αναψυχής, όπου τα δύο άκρα (τόπος κατοικίας και τόπος αναψυχής) των μετακινήσεων βρίσκονται σε διαφορετικό νομό ή διαφορετικές επαρχίες του ίδιου νομού.

8. Μετακινήσεις για τουριστικούς σκοπούς (από-προς)

Ο δείκτης καταγράφει τον συνολικό αριθμό των προσώπων που χρησιμοποιούν έναν οδικό άξονα για τις μετακινήσεις τους προς μια τουριστική περιοχή, όπου τα δύο άκρα (τόπος κατοικίας και τουριστικός τόπος) των μετακινήσεων βρίσκονται σε διαφορετικό νομό ή διαφορετικές επαρχίες του ίδιου νομού.

9. Σκοπός ημερήσιων μετακινήσεων

Ο δείκτης υπολογίζει την ποσοστιαία κατανομή του σκοπού των μετακινήσεων που γίνονται σε ημερήσια βάση χρησιμοποιώντας έναν συγκεκριμένο οδικό άξονα. Για παράδειγμα, ο σκοπός των ημερήσιων μετακινήσεων μπορεί να διακριθεί στις ακόλουθες κατηγορίες: για εργασία, για σπουδές, για καταναλωτικούς σκοπούς κ.ά.

10. Εμπορευματικές μετακινήσεις

Ο δείκτης καταγράφει λεπτομερώς στοιχεία εμπορευματικών μεταφορών που διέρχονται από έναν οδικό άξονα για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πιο συγκεκριμένα, καταγράφονται με αυτόν τον δείκτη τα εξής στοιχεία: αριθμός φορτηγών, όγκος κατά είδος εμπορεύματος, βάρος κατά είδος εμπορεύματος, προέλευση φορτηγών, προορισμός φορτηγών.

11. Ταχύτητα Διαδρομής στα Οδικά Τμήματα - Ταχύτητα Σημείου

Ο δείκτης υπολογίζει την μέση ταχύτητα σε μια διαδρομή (ταχύτητα διαδρομής) λαμβάνοντας υπόψη όλες τις καθυστερήσεις και την

ταχύτητα κάτω από την οποία κινείται το 85% των οχημάτων που μετρήθηκαν και τα οποία διήλθαν από ένα συγκεκριμένο σημείο (ταχύτητα σημείου).

12. Χρόνος Διαδρομής στα Οδικά Τμήματα

Ο δείκτης εκτιμά τη μέση χρονοαπόσταση μεταξύ δύο σημείων (προέλευση-προορισμός) ενός οδικού τμήματος, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις καθυστερήσεις.

13. Οδική Ασφάλεια

Ο δείκτης καταγράφει διαχρονικά στη διαχρονική στοιχεία ατυχημάτων σε συγκεκριμένους οδικούς άξονες. Ο συγκεκριμένος δείκτης αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για την αξιολόγηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας «πριν» και «μετά» την κατασκευή των έργων (που αφορούν τους συγκεκριμένους οδικούς άξονες) και είναι απαραίτητος για τον σχεδιασμό πολιτικής μείωσης των ατυχημάτων και την λήψη μέτρων για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

11.2.4 Οικονομετρικές Διερευνήσεις

Οι οικονομετρικές αναλύσεις αποτελούν βασικό εργαλείο δράσης του προτεινόμενου Παρατηρητηρίου του συστήματος Γέφυρας-Δυτικού Οδικού Άξονα ώστε να είναι εφικτές οι εκτιμήσεις, οι προβλέψεις και οι αξιολογήσεις των αναπτυξιακών επιδράσεων του συστήματος με επιστημονικά έγκυρο και τεκμηριωμένο τρόπο. Ειδικότερα, οι οικονομετρικές διερευνήσεις θα αφορούν κυρίως τα εξής:

- 1. Υπόδειγμα επιπτώσεων της μεταβολής στην προσβασιμότητα σε οικονομικά μεγέθη όπως η απασχόληση και το κατά κεφαλή προϊόν της οικονομίας** (Linneker and Spence, 1996; Evers et al 1987, 1988; Rietveld et al 1989, Peschel, 1992).

2. **Υπολογισμός διαπεριφερειακών ροών εμπορίου:** οικονομετρική ανάλυση υποδείγματος της κατηγορίας υποδειγμάτων χωρικές αλληλεπίδρασης (spatial interaction models).
3. **Οικονομετρική ανάλυση της επίδρασης της μεταβολής της προσβασιμότητας (μεταξύ άλλων) στις τουριστικές ροές.**
4. **Οικονομετρικό υπόδειγμα ανάλυσης της χωροθέτησης των νέων επιχειρήσεων:** Ο Eberts (1991) ήταν ο πρώτος που εξέτασε την επίδραση της μεταβολής των δημόσιων υποδομών στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων και βρήκε μια θετική σχέση τουλάχιστον σε ότι αφορά τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στις μητροπολιτικές περιοχές των Η.Π.Α. Οι Fotopoulos and Spence (1999) βρήκαν θετική σχέση ανάμεσα στη δημιουργία νέων βιομηχανικών επιχειρήσεων σε γεωγραφικά διαμερίσματα στην Ελλάδα και των προηγμένων δημοσίων επενδύσεων στις περιοχές αυτές (οι υποδομές μεταφορών αποτελούσαν ένα σημαντικό κομμάτι). Ωστόσο, μια πρόσφατη μελέτη (Holl, 2004) συνδέει άμεσα τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων σε επίπεδο δημοτικών διαμερισμάτων (municipalities) στην Πορτογαλία και τη βελτίωση των οδικών υποδομών. Η έρευνα αυτή βρίσκει μια θετική επίδραση της βελτίωσης των υποδομών στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, παρατηρεί, ωστόσο, ότι υπάρχουν σημαντικές κλαδικές διαφοροποιήσεις στη σχέση ανάμεσα στις βελτιώσεις του συστήματος μεταφορών και τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων. Η τελευταία αυτή διαπίστωση έρχεται να ενισχύσει περαιτέρω τα όσα έχουν ήδη διατυπωθεί για φύση των επηρεαζόμενων τοπικών οικονομιών και τη διάρθρωση τους.
5. **Οικονομετρική ανάλυση παραγωγικότητας:** χρήση διευρυμένων ως προς τη προσβασιμότητα των περιοχών συναρτήσεων παραγωγής (βλ. Wegener and Bokemann, 1998).

Μολαταύτα, για λόγους γενικότερης ενημέρωσης, δεν παραλείψαμε να υποδείξουμε ότι μια τέτοια ανάλυση προϋποθέτει την ανάπτυξη ενός περιφερειακού συστήματος εισροών – εκροών (MRIO), με τη συνδρομή κρατικών υπηρεσιών και φορέων.

Το υπόδειγμα MRIO έχει ως βάση του τον εθνικό πίνακα εισροών εκροών. Από τον τελευταίο αντλούνται οι λεγόμενοι τεχνολογικοί συντελεστές. Αυτοί δίνουν τη ποσοστιαία συμμετοχή όλων των κλάδων της οικονομίας προκειμένου να παραχθεί μια μονάδα προϊόντος αξίας €1 ενός εκ των κλάδων και για όλους τους κλάδους της οικονομίας. Επομένως, δίνουν οι συντελεστές αυτοί ένα ποσοτικό μέτρο για την ένταση των διακλαδικών διασυνδέσεων στην οικονομία. Έτσι για παράδειγμα θα μπορούσε να αξιολογηθεί η επίδραση ενός μεγάλου κατασκευαστικού έργου στους κλάδους της οικονομίας λόγω της αρχικής κινητοποίησης του κλάδου των κατασκευών. Στη βάση του αυτή το υπόδειγμα δεν μπορεί να επιμερίσει τις επιπτώσεις στο χώρο, δηλαδή στις περιοχές. Για να γίνει κάτι τέτοιο θα πρέπει να προσαρμοστεί ώστε να λάβει υπόψη του τις διαπεριφερειακές-διακλαδικές σχέσεις. Με αυτό τον τρόπο οι νέοι τεχνολογικοί συντελεστές ενσωματώνουν την πληροφορία του τι αγοράζει κάθε κλάδος σε μια περιοχή από τον κάθε κλάδο στις διάφορες περιοχές. Με τον τρόπο αυτό είναι δυνατή η ανάλυση των διαχύσεων (spillovers) των αναπτυξιακών επιπτώσεων στο χώρο.

11.2.5 GIS (Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών)

Παρατηρητηρίου

Το Παρατηρητήριο της Γέφυρας Ρίου-Αντίρριου και του Δυτικού Οδικού Άξονα είναι απαραίτητο να διαθέτει οργανωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Τεκμηρίωσης και Διαχείρισης Δεδομένων, που βασίζεται στη λειτουργία ειδικά προσαρμοσμένου Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS) και περιλαμβάνει επεξεργασμένες στατιστικές και χαρτογραφικές πληροφορίες για τους Νομούς, τις Περιφέρειες και τους οικισμούς της άμεσης και ευρύτερης

περιοχής επιρροής του συστήματος της Γέφυρας και του Δυτικού Οδικού Άξονα.

Πιο συγκεκριμένα, τα Συστήματα Γεωγραφικών Πληροφοριών είναι πληροφοριακά συστήματα (Information Systems) που παρέχουν την δυνατότητα:

- συλλογής
- διαχείρισης
- αποθήκευσης
- επεξεργασίας
- ανάλυσης και
- οπτικοποίησης

σε ψηφιακό περιβάλλον των δεδομένων που σχετίζονται με τον χώρο. Τα δεδομένα αυτά συνήθως λέγονται γεωγραφικά ή χαρτογραφικά ή και χωρικά και μπορεί να συσχετίζονται με μια σειρά από περιγραφικά δεδομένα τα οποία και τα χαρακτηρίζουν και μοναδικά.

Η χαρακτηριστική δυνατότητα που παρέχουν τα GIS είναι αυτή της σύνδεσης της χωρικής με την περιγραφική πληροφορία (η οποία δεν έχει από μόνη της χωρική υπόσταση). Η τεχνολογία που χρησιμοποιείται για την λειτουργία αυτή βασίζεται:

- είτε στο σχεσιακό μοντέλο δεδομένων (relational), όπου τα περιγραφικά δεδομένα πινακοποιούνται χωριστά και αργότερα συσχετίζονται με τα χωρικά δεδομένα μέσω κάποιων μοναδικών τιμών που είναι κοινές και στα δύο είδη δεδομένων.
- είτε στο αντικειμενοστραφές μοντέλο δεδομένων (object-oriented), όπου οι τόσο τα χωρικά όσο και τα περιγραφικά δεδομένα συγχωνεύονται σε αντικείμενα, τα οποία μπορεί να μοντελοποιούν κάποια αντικείμενα με φυσική υπόσταση (π.χ. κατηγορία = "δρόμος", όνομα = "Πανεπιστημίου", γεωμετρία = "[X1,Y1],[X2,Y2]...", πλάτος = "20μέτρα").

Το αντικειμενοστραφές μοντέλο τείνει να χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο σε εφαρμογές GIS εξαιτίας:

- των αυξημένων δυνατοτήτων του σε σχέση με το σχεσιακό μοντέλο
- της δυνατότητας που παρέχει για την εύκολη και απλοποιημένη μοντελοποίηση σύνθετων φυσικών φαινομένων και αντικειμένων με χωρική διάσταση.

Πολλές φορές η ολοκληρωμένη έννοια των GIS (integrated GIS concept) επεκτείνεται για να συμπεριλάβει τόσο τα δεδομένα (που αποτελούν ουσιαστικά τον πυρήνα τους), το λογισμικό και τον μηχανικό εξοπλισμό όσο και τις διαδικασίες και το ανθρώπινο δυναμικό που αποτελούν αναπόσπαστα τμήματα ενός οργανισμού, ο οποίος έχει σαν πρωταρχική του δραστηριότητα την διαχείριση πληροφορίας με την βοήθεια GIS.

Η Ψηφιακή Χαρτογραφία είναι η παραγωγή χαρτών και χαρτογραφικών προϊόντων σε ψηφιακό περιβάλλον. Εννοιολογικά είναι υποσύνολο των GIS, και ταυτίζεται με το στάδιο της οπτικοποίησης (visualization) αφού (στις περισσότερες περιπτώσεις):

- το παράγωγο προϊόν είναι κάποιος χάρτης, είτε στην γνωστή του μορφή δηλαδή εκτυπωμένος σε χαρτί (hardcopy) ή σε ψηφιακό αρχείο (softcopy)
- δεν απαιτεί όλες τις λειτουργίες (κυρίως αυτές της επεξεργασίας και ανάλυσης) που παρέχει ένα Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών.

Οι λειτουργίες ενός GIS μπορούν να χρησιμοποιηθούν όπου υπάρχει ανάγκη για διαχείριση χωρικών δεδομένων ή ακόμα και όπου υπάρχει ανάγκη για ανάλυση της χωρικής διάστασης των δεδομένων.

Η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας των υπολογιστών, καθιστά εφικτές πολλές από τις εφαρμογές που εξαιτίας του όγκου και της πολυπλοκότητας της διαθέσιμης πληροφορίας μέχρι και πριν από λίγα χρόνια παρέμεναν εξωπραγματικές. Ενδεικτικά, μερικές από τις πλέον κοινές εφαρμογές των GIS είναι οι παρακάτω:

- Κατασκευές έργων μεγάλης κλίμακας (π.χ. οδοποιία κ.α.)
- Περιβαλλοντική Διαχείριση (Environmental Management)
- Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
- Πολεοδομία και Χωροταξία
- Διαχείριση Δικτύων Κοινής Ωφελείας (AM/FM)
- Κτηματολόγιο και Κτηματογραφήσεις
- Τοπογραφία, Γεωδαισία και Υδρογραφία
- Γεωλογία και Υδρογεωλογία
- Δίκτυα Μεταφορών και Επικοινωνιών
- Αυτόματη Πλοήγηση

Τεχνολογία των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Για την αποτελεσματική οργάνωση, διαχείριση και ανάλυση των απαιτούμενων χωρικών πληροφοριών και δεικτών θα χρησιμοποιηθεί η τεχνολογία των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS). Τα Γ.Σ.Π. είναι τα πληροφοριακά συστήματα που έχουν ως βασική διάσταση την αναφορά σε συγκεκριμένο χώρο με βασικό χαρακτηριστικό το συνδυασμό της χαρτογραφικής και στατιστικής πληροφορίας και τη διαχείριση πληροφοριών που αφορούν τον χώρο και τις δραστηριότητες που επιτελούνται σ' αυτόν. Η έμφαση είναι ισότιμα κατανεμημένη στη χαρτογραφική, την ποιοτική και την ποσοτική διάσταση.

Ο χαρακτήρας του προτεινόμενου έργου, όπου απαιτείται μεγάλος όγκος ποικιλόμορφων χωρικών / γεωγραφικών πληροφοριών, αλλά και η ανάγκη παρακολούθησης του έργου σε όλες τις φάσεις του: μελέτη, δημοπράτηση, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και πιθανή επέκταση καθιστούν την ανάπτυξη ενός εξειδικευμένου Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών περισσότερο από αναγκαία.

Για μία ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη διαδικασία ανάλυσης, παρακολούθησης και σχεδιασμού των επιτελούμενων αλλαγών του χώρου και την υποστήριξη και τεκμηρίωση της λήψης και θέσπισης των απαραίτητων πολιτικών δράσης και επεμβάσεων (πχ. πρακτικές και πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης και χωροταξικού σχεδιασμού) αλλά και για την ανάπτυξη της εμπειρικής έρευνας για τον χώρο, είναι απαραίτητη η

οργανωμένη πληροφοριακή υποδομή. Ο πλέον δόκιμος και συστηματικός τρόπος οργάνωσης υποδομής της χωρικής / γεωγραφικής πληροφορίας είναι η δημιουργία ενός Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών

Πλεονεκτήματα του Γ.Σ.Π. είναι:

- ⇒ Η δυνατότητα καταγραφής και επεξεργασίας μεγάλου αριθμού χωρικών πληροφοριών.
- ⇒ Η ταχύτητα αναζήτησης συγκεκριμένων πληροφοριών.
- ⇒ Η ικανότητα ταυτόχρονης παρουσίας διαχρονικών πληροφοριών.
- ⇒ Η δυνατότητα ανάλυσης των πληροφοριών για τη διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων, την επεξεργασία επιπτώσεων, τον υπολογισμό εξελίξεων ποσοτικών μεγεθών, κλπ.
- ⇒ Η ταχύτητα χαρτογράφησης δεδομένων και θεματικών χαρτών στην σημερινή κατάσταση ή μελλοντικών εξελίξεων.

Για την ανάπτυξη του Γ.Σ.Π. θα απαιτηθεί ο κατάλληλος εξοπλισμός σε υλικό και λογισμικό και κυρίως η προμήθεια, προσαρμογή, επικαιροποίηση και δημιουργία υφιστάμενων ή/και νέων ψηφιακών χαρτογραφικών δομών.

Ως αρχικό βασικό ψηφιακό χαρτογραφικό υπόβαθρο θα χρησιμοποιηθούν διάφορες εθνικές ή διεθνείς πηγές παραγωγής και διάθεσης ψηφιακών χαρτογραφικών δομών, πέρα από αυτές που θα δημιουργηθούν, αποκλειστικά για τις ανάγκες του έργου, από την ερευνητική ομάδα. Ως τέτοιες πηγές και χάρτες μπορούν αναφερθούν ενδεικτικά οι επόμενοι:

- Η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, και οι ψηφιακοί χάρτες των μεγάλων αστικών κέντρων, της περιοχής μελέτης, που χρησιμοποιήθηκαν στην τελευταία απογραφή πληθυσμών και κτηρίων,
- Οι ψηφιακοί χάρτες του Οργανισμού Κτηματολογίου και Χαρτογραφήσεων Ελλάδος (ΟΚΧΕ),
- Οι ψηφιακοί και αναλογικοί χάρτες της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού (ΓΥΣ),
- Ορθοφωτοχάρτες του Υπουργείου Γεωργίας,
- Χάρτες του Ινστιτούτου Γεωλογικών Μελετών Ελλάδος (ΙΓΜΕ),
- Δορυφορικές εικόνες διαφόρων τύπων και ανάλυσης (Ikonos, Landstat, Quickbird, κλπ),

- Ψηφιακοί χάρτες του προγράμματος Corine,
- Το χαρτογραφικό υλικό του αντίστοιχου Παρατηρητηρίου της Εγνατίας οδού, κλπ.

Συνολικά και σε πρώτη προσέγγιση, οι ψηφιακοί χάρτες που θα δημιουργηθούν θα αφορούν την ανάλυση του χώρου στα επόμενα επίπεδα: τα δημοτικά/κοινοτικά διαμερίσματα, του Δήμους, τις επαρχίες, τους Νομούς και τις Περιφέρειες με γεωαναφορά το Ελληνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς, ενώ η περιοχής μελέτης, επίσης σε πρώτη προσέγγιση θα είναι όλοι οι Νομοί από το οποίο θα διέρχεται το προς παρακολούθηση και μελέτη σύστημα οδικών αξόνων όπως παρουσιάζεται στον επόμενο ενδεικτικό χάρτη.

Προτεινόμενη Περιοχή Μελέτης σε επίπεδο ανάλυσης τους Νομούς

Οι παραπάνω ψηφιακοί χάρτες θα χρησιμοποιηθούν ως ψηφιακό χαρτογραφικό υπόβαθρο για την οπτικοποίηση και γεωγραφική / χωρική ανάλυση και εκτίμηση των προς διερεύνηση δεικτών.

Στη συνέχεια το σύστημα, και βασιζόμενο στις προηγούμενα αναφερόμενες πηγές, θα εμπλουτιστεί με πλήθος ψηφιακών χαρτογραφικών δομών με στόχο την πληρέστερη και πλέον τεκμηριωμένη παρακολούθηση των επιπτώσεων, χωρικών, οικονομικών, κλπ., από τη λειτουργία των οδικών αξόνων. Ενδεικτικά ως τέτοιοι χάρτες / αναλύσεις μπορούν να αναφερθούν:

- Υπολογισμός χρονοαποστάσεων και των διαχρονικών αλλαγών τους (βλέπε επόμενο ενδεικτικό χάρτη),
- Υπολογισμός ζωνών επιρροής,
- Υπολογισμός ζωνών θορύβου,
- Αλλαγή χρήσεων γης, κλπ

Για το σκοπό αυτό θα γίνει συστηματική ανάλυση των απαιτήσεων του έργου και θα καθοριστούν επακριβώς όλα τα αναγκαία επίπεδα χαρτογραφικής ανάλυσης, σε συνδυασμό με τη δομή και τον τύπο τους, οι απαιτούμενες κλίμακες, και οι εμπεριεχόμενες χαρτογραφικές οντότητες. Σε όλα τα χαρτογραφικά επίπεδα θα εξαρτηθεί η απαραίτητη θεματική πληροφορία (σύνολο χωρικών μεταβλητών και δεικτών) όπως αυτή θα καθοριστεί από τη συστηματική ανάλυση καθορισμού των αναγκαίων δεικτών.

11.3 Γ' ΠΡΟΪΟΝΤΑ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Το Παρατηρητήριο του Δυτικού Οδικού Άξονα έχοντας ως βάση οργανωμένα πληροφοριακά συστήματα και σύγχρονες επιστημονικές μεθόδους στοχεύει στην συγκέντρωση και επεξεργασία δεδομένων προκειμένου να παρέχει επίκαιρα στοιχεία και έγκυρες πληροφορίες αναφορικά με τις περιοχές που επηρεάζονται από τον δυτικό άξονα. Αναλυτικότερα, το Παρατηρητήριο θα παρέχει στους ενδιαφερόμενους πληροφόρηση σχετικά με τις κοινωνικό – οικονομικές, εδαφικές και πολεοδομικές μεταβολές, τα συστήματα μεταφορών, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και την επίδραση των περιοχών που επηρεάζει η κατασκευή και λειτουργία του δυτικού άξονα. Τα προϊόντα και υπηρεσίες του Παρατηρητηρίου θα διατίθεται σε όλους τους αρμόδιους φορείς που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό της ανάπτυξης τόσο των Περιφερειών όσο και ολόκληρου του δυτικοελλαδικού χώρου. Με δεδομένο ότι η διαδικασία της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου είναι απόλυτα σύμφωνη με την πολιτική συνοχής της Ε.Ε. και τις απαιτήσεις των προγραμμάτων και των χρηματοδοτικών μέσων της περιφερειακής ανάπτυξης, καθίσταται σαφές ότι αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για τον σχεδιασμό των μελλοντικών μέτρων σχετικά με τις επενδύσεις και την ανάπτυξη στην Δυτική Ελλάδα.

11.3.1. Έρευνες – μελέτες

Μια από τις πολλές σημαντικές δράσεις του Παρατηρητηρίου, με βάση το πενταετές πρόγραμμα δράσης 2006 – 2010, θα είναι η **σύνταξη ερευνών** για την υποστήριξη αναπτυξιακών πολιτικών και προγραμμάτων. Παράλληλα, πολλά ερευνητικά προγράμματα και μελέτες αναμένεται να ανατεθούν σε εξωτερικούς συνεργάτες για τον υπολογισμό δεικτών που δεν θα παρακολουθούνται και δεν θα υπολογίζονται από το παρατηρητήριο. Προκειμένου να καταγραφούν αποτελεσματικά οι επιπτώσεις του αναπτυξιακού αυτού έργου με την τεράστια αναπτυξιακή εμβέλεια, το παρατηρητήριο θα εκπονεί συστηματικά και με επιστημονικά τεκμηριωμένες διαδικασίες, έρευνες και μελέτες με ποικίλο περιεχόμενο. Στα πλαίσια αυτά αναμένονται **μελέτες αναφορικά με την προσπελασιμότητα των**

περιοχών, όπου θα καταγράφονται οι σημαντικότερες μεταφορικές εγκαταστάσεις, βιομηχανικές περιοχές και οι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος στις ζώνες επιρροής του δυτικού άξονα. Επίσης, έρευνες σχετικά με τις **πολεοδομικές μεταβολές, τις εμπορευματικές μετακινήσεις, την εγκατάσταση των επιχειρήσεων, τις τοπικές αγορές** κ.α. είναι μόνο κάποιες ενδεικτικές μελέτες από το σύνολο των μελετών που θα εκπονεί το Παρατηρητήριο.

11.3.2. Πρόοδος έργων

Όπως έχει αναφερθεί, για την καταγραφή των πραγματικών επιπτώσεων της κατασκευής του δυτικού άξονα (συμπεριλαμβανομένης και της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου) απαιτείται συστηματική και σταδιακή αποτίμηση των επιδράσεων του αναπτυξιακού αυτού έργου ανάλογα με την πρόοδο κατασκευής του. Είναι εύλογο λοιπόν, το παρατηρητήριο να προβεί στην παροχή πλήρους ενημέρωσης σχετικά με την πρόοδο των έργων. Στα πλαίσια αυτά το παρατηρητήριο θα παρέχει πληροφόρηση επικεντρώνοντας σε πέντε βασικούς τομείς. Συγκεκριμένα: στην τρέχουσα πρόοδο των έργων, στα έργα που η κατασκευή τους έχει ήδη ολοκληρωθεί, στα έργα που βρίσκονται στην διαδικασία κατασκευής, στις διαδικασίες δημοπράτησης και τέλος ενημέρωση σχετικά με την απορρόφηση των έργων.

Αναλυτικότερα, η παροχή ενημέρωσης σχετικά με την τρέχουσα πρόοδο των έργων αναφέρεται στην γενική εικόνα προόδου στο σύνολο του άξονα, παρέχοντας πληροφορίες για το συνολικό κόστος των έργων που έχουν κατασκευαστεί και αυτών που αναμένεται να κατασκευαστούν.

Παράλληλα, θα δίνονται αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τα έργα που η κατασκευή τους έχει ολοκληρωθεί και έχουν ήδη παραδοθεί στην κυκλοφορία. Συγκεκριμένα, θα περιγράφεται με κάθε λεπτομέρεια η ακριβής ημερομηνία παράδοσης των έργων και τα χιλιόμετρα των δρόμων που έχουν παραδοθεί.

Επιπλέον, εξίσου βαρύτητα θα δίνεται σχετικά με την πληροφόρηση των έργων που είναι υπό κατασκευή τόσο στην κύρια δυτική οδό, όσο και στους

μικρότερους κάθετους άξονες που θα συνδέουν την τον δυτικό άξονα με την ενδοχώρα. Λεπτομέρειες για τον προβλεπόμενο χρόνο παράδοσης των έργων και τον τρόπο χρηματοδότησης τους θα καταγράφονται για κάθε έργο που βρίσκεται στο στάδιο κατασκευής. Παράλληλα, θα καταγράφονται όλες οι πληροφορίες σχετικά με τις εργολαβίες που βρίσκονται σε εξέλιξη. Αναλυτικότερα, μεταξύ άλλων, θα καταγράφεται η περιφέρεια κατασκευής του έργου, ο προϋπολογισμός δημοπράτησης, η ανάδοχος εταιρία, η υπογραφή της σύμβασης κ.α.

Τέλος, θα παρουσιάζονται όλες οι διαδικασίες δημοπράτησης που βρίσκονται σε εξέλιξη καθώς και πληροφορίες αναφορικά με την απορρόφηση των έργων τόσο ανά έτος όσο και συνολικά.

11.3.3. Αποτελέσματα δεικτών

Όπως έχει ήδη αναφερθεί το Παρατηρητήριο θα δραστηριοποιηθεί στον υπολογισμό και στην επεξεργασία ενός συστήματος δεικτών. Αρχικά το σύστημα των δεικτών που θα εξεταστεί θα αποτελείται από ένα σύνολο 20 μέχρι 30 δεικτών, οι οποίοι θα ταξινομούνται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: στους κοινωνικοοικονομικούς, στους περιβαλλοντικούς και στους κυκλοφοριακούς δείκτες.

Μέσω του ανωτέρω συστήματος δεικτών θα παρακολουθείται η εξέλιξη των κυριότερων μεγεθών και τα αποτελέσματα της μεταβολής τους κατά την διάρκεια ενός έτους θα αποτυπώνονται στις Ετήσιες Εκθέσεις Αποτελεσμάτων. Παράλληλα, τα αποτελέσματα για όλους τους δείκτες θα επεξεργάζονται συστηματικά και θα παρουσιάζονται στα **Δελτία Αποτελεσμάτων**, που θα διατίθενται σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή. Αναλυτικότερα στα Δελτία Αποτελεσμάτων θα παρέχονται πληροφορίες σχετικά με την διαχρονική εξέλιξη του κάθε δείκτη καθώς και πλήρης ενημέρωση για την εξειδικευμένη επεξεργασία των δεικτών ανά θεματολογία και γεωγραφικό τμήμα, τόσο με μορφή κειμένων και όσο και με την μορφή πινάκων. Τέλος, τα αποτελέσματα της εξέτασης των δεικτών που σχετίζονται με ζητήματα όπως η προσπελασιμότητα των περιφερειών, οι περιβαλλοντικές

επιπτώσεις, η κινητικότητα του ανθρώπινου δυναμικού κ.α. θα αποτελέσουν την βάση για τις **Εκθέσεις Επιδράσεων** του δυτικού άξονα.

11.3.4. Εκθέσεις – παρουσιάσεις – ημερίδες

Το Παρατηρητήριο του δυτικού άξονα, ανάμεσα στις λοιπές δραστηριότητές του, θα συντάσσει διάφορες **εκθέσεις** για την υποστήριξη αναπτυξιακών πολιτικών και προγραμμάτων. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, το παρατηρητήριο στα πλαίσια της παραγωγικής του λειτουργίας θα συντάσσει τις **Ετήσιες Εκθέσεις Αποτελεσμάτων** και τις **Εκθέσεις Επιδράσεων της Γέφυρας και της δυτικού οδού**. Μέσω των Εκθέσεων Επιδράσεων θα γίνεται μια σύντομη περιγραφή της κατάστασης και της μεταβολής των ζωνών επιρροής και ιδιαίτερα για τις ζώνες των Περιφερειών από τις οποίες θα διέρχεται η Ιόνια οδός και οι κάθετες σε αυτήν άξονες. Απώτερος σκοπός των Εκθέσεων Επιδράσεων είναι η όσο δυνατόν μεγαλύτερη αξιοποίηση του έργου προκειμένου να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις διαδικασίες για την λήψη πολιτικών αποφάσεων, σε ζητήματα μεταφορικών υποδομών και περιφερειακής ανάπτυξης, από τους υπεύθυνους φορείς. Στα πλαίσια αυτά ο ρόλος που διαδραματίζουν οι Περιφέρειες είναι αρκετά σημαντικός, δεδομένου ότι είναι αυτές που έχουν την αρμοδιότητα για την πραγματοποίηση των χωροταξικού και περιφερειακού σχεδιασμού.

Ταυτόχρονα, εκτός από τις παραπάνω εκθέσεις το παρατηρητήριο θα προβαίνει στην σύνταξη **Ειδικών Εκθέσεων**. Οι Ειδικές αυτές εκθέσεις θα έχουν ποικίλο περιεχόμενο, αφού θα επικεντρώνονται σε συγκεκριμένα θέματα και γεωγραφικές περιοχές ανάλογα με τις απαιτήσεις των εκάστοτε ενδιαφερόμενων φορέων (π.χ. Περιφέρειες, Νομαρχίες κ.α.). Τέλος, στα πλαίσια της συμμετοχής του δυτικού άξονα στην ανάπτυξη της περιοχής το Παρατηρητήριο θα προβεί στην διοργάνωση ενημερωτικών και επιστημονικών εκδηλώσεων. Οι εκδηλώσεις αυτές θα περιλαμβάνουν παρουσιάσεις, ημερίδες, διαλέξεις, συνέδρια, κ.α.

11.3.5. Φωτογραφίες

11.3.6. Ενημερωτικό φυλλάδιο

Το Παρατηρητήριο του δυτικού άξονα με στόχο την περισσότερο ακριβή και έγκυρη πληροφόρηση θα παρέχει στους ενδιαφερόμενους **Ενημερωτικά Φυλλάδια** και λοιπό πληροφοριακό υλικό, σε περιοδική βάση. Τα ενημερωτικά φυλλάδια θα διατίθενται τόσο σε ηλεκτρονική όσο και σε έντυπη μορφή. Παράλληλα, το περιεχόμενο το Ενημερωτικών φυλλαδίων θα αναφέρεται σε συνολικό επίπεδο αλλά και σε ξεχωριστό για κάθε Περιφέρεια και νομό μεμονωμένα. Αναλυτικότερα, μέσω των εν λόγω φυλλαδίων θα παρουσιάζονται συνόψεις διάφορων εκθέσεων που θα συντάσσει το Παρατηρητήριο, αποσπάσματα συνεδρίων, παρουσιάσεων και ημερίδων που θα διοργανώνονται, αποτελέσματα από την εξέταση και επεξεργασία συγκεκριμένων δεικτών κ.α. Οι χωρικές επιδράσεις, η πρόοδος των έργων, οι επιπτώσεις στις μεταφορές και η τουριστική ενημέρωση για τις περιφέρειες και τους νομούς διέλευσης του δυτικού άξονα και των μικρότερων κάθετων αξόνων, αναφέρονται ενδεικτικά ως μερικά από τα θέματα που θα παρουσιάζονται στα Ενημερωτικά φυλλάδια.

11.4 Δ' ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

11.4.1. Οργανωτική δομή

Το Παρατηρητήριο του Δυτικού Άξονα συμπεριλαμβανομένου και της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, θα διαθέτει ειδικά προσαρμοσμένα Συστήματα Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS), τα οποία θα αποτελούν την βάση οργανωμένων Πληροφοριακών Συστημάτων Τεκμηρίωσης και Διαχείρισης Δεδομένων. Παράλληλα, το Παρατηρητήριο θα περιλαμβάνει επεξεργασμένες στατιστικές και χαρτογραφικές πληροφορίες τόσο για τις Περιφέρειες και τους νομούς όσο και για οικισμούς της άμεσης και ευρύτερης περιοχής επιρροής της Γέφυρας, του κύριου δυτικού άξονα και των κάθετων αξόνων. Η παραγωγή και λειτουργία των Πληροφοριακών Συστημάτων του

Παρατηρητηρίου απαιτείται να έχει ως βάση της μια συνεχώς ανανεούμενη υποδομή. Ενδεικτικά, η εν λόγω υποδομή θα πρέπει να περιλαμβάνει Δίκτυο Ηλεκτρονικών Υπολογιστών που να υποστηρίζεται από Μηχανισμό Διαχείρισης Γεωγραφικών Δεδομένων και να είναι εξοπλισμένο με λειτουργικά και περιφερειακά προγράμματα (π.χ. GIS και plotter αντίστοιχα). Επίσης, πρέπει να περιλαμβάνονται επίσημα και επεξεργασμένα στατιστικά δεδομένα απογραφών και ερευνών, Επίσημα περιβαλλοντικά δεδομένα, χαρτογραφικά υπόβαθρα (π.χ. ψηφιακό μοντέλο εδάφους, ενημερωμένα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα), στοιχεία μεταφορών και κυκλοφορίας, ψηφιακά αρχεία Περιφερειακών και Χωροταξικών Σχεδίων και Προγραμμάτων κ.α.

11.4.2 Νομική Μορφή

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η ίδρυση του Παρατηρητηρίου για το Δυτικό Οδικό Άξονα και την Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου αφορά τόσο τις κατασκευάστριες εταιρίες των διαφόρων υποέργων του δυτικού οδικού άξονα (δηλ. της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου, της Ιόνιας Οδού και του ΠΑΘΕ Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα), αλλά επίσης τις διοικητικές υπηρεσίες της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, της Περιφέρειας Πελοποννήσου και ευρύτερα την ελληνική πολιτεία, καθώς και τους φορείς και τους κατοίκους των περιοχών αυτών.

Επομένως, η ίδρυση και λειτουργία του μπορεί να στηριχθεί σε μια **συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων διοικητικών υπηρεσιών της περιφέρειας, των κατασκευαστικών εταιριών (αναδόχων των έργων), του επιστημονικού δυναμικού του Πανεπιστημίου Πατρών και άλλων αναπτυξιακών φορέων της περιοχής.**

Για την άμεση ενεργοποίηση του θεσμού προτείνεται να δημιουργηθεί μια Εταιρία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με συμμετοχή, τουλάχιστο στο αρχικό στάδιο εκκίνησης του έργου, των παραπάνω φορέων, ώστε στη συνέχεια να προχωρήσει η υλοποίηση του με οργάνωση και της κατάλληλης υλικοτεχνικής υποδομής.

Το απαιτούμενο αρχικό επενδυτικό κόστος είναι δυνατόν να καλυφθεί, με την αρχική συμμετοχή των ιδρυτικών μελών στο κεφάλαιο της εταιρίας. Μετέπειτα, το λειτουργικό κόστος της Εταιρίας, το οποίο στο μεγαλύτερο μέρος του θα αφορά παραγωγή μελετών, αναλύσεων, στατιστικού και πληροφοριακού υλικού, προτείνεται να καλύπτεται με τη μορφή ανάθεσης από τους παραπάνω φορείς στην Εταιρία της εκπόνησης μελετών και εκθέσεων, χρησίμων για τη λειτουργία τους και την αντιμετώπιση θεμάτων σχεδιασμού, διαχείρισης και λειτουργίας των έργων. Επίσης, μια πρόσθετη πηγή εσόδων θα μπορεί να προέλθει και από συμμετοχή της σε επιδοτούμενα προγράμματα από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΙΔΙΩΤΕΣ

1. Γνωρίζετε προσωπικά κάποιον, ο οποίος έχει ξεκινήσει μια επιχείρηση στην περιοχή σας μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας (Αύγουστος 2004) έως και σήμερα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

2. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

Σε μεγάλο βαθμό	Σε μέτριο βαθμό	Σε μικρό βαθμό	Καθόλου

3. Γνωρίζετε κάποια επιχείρηση, η οποία σταμάτησε την λειτουργία της στην περιοχή που ζείτε μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έως και σήμερα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

4. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

Σε μεγάλο βαθμό	Σε μέτριο βαθμό	Σε μικρό βαθμό	Καθόλου

5. Πιστεύετε ότι στους επόμενους έξι μήνες, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ξεκινήσετε εσείς μια νέα επιχείρηση στην περιοχή που ζείτε;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

6. Έχετε τη γνώση, τις ικανότητες και την εμπειρία που απαιτούνται ώστε να ξεκινήσετε μια νέα επιχείρηση;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

7. Ο φόβος της αποτυχίας θα σας απέτρεπε να ξεκινήσετε μια επιχείρηση;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

8. Πιστεύετε ότι η γέφυρα αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας;

Αυξάνει	Μειώνει	Καμία μεταβολή
---------	---------	----------------

9. Στην περιοχή σας διατίθεται επαρκής χρηματοδοτική υποστήριξη (δάνεια, μετοχικό κεφάλαιο κλπ.) στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

10. Στην περιοχή σας η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

11. Πιστεύετε γενικά ότι μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έχουν μεταβληθεί οι μετακινήσεις ανάμεσα στην Ναύπακτο και την Πάτρα;

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή

2. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ REAL ESTATE

1. Νομίζετε ότι η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

2. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 1 είναι ΝΑΙ, ποιο είδος ακινήτων νομίζετε ότι επηρέασε η Γέφυρα πιο πολύ;

Αστικά οικόπεδα	Εξοχικά οικόπεδα	Εξοχικό διαμέρισμα/σπίτι	Διαμέρισμα/σπίτι μόνιμης κατ/ιας	Αγροτεμάχιο	Για επιχειρηματικές δραστηριότητες
--------------------	---------------------	-----------------------------	-------------------------------------	-------------	---------------------------------------

3. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 1 είναι ΝΑΙ, πιστεύετε ότι οι τιμές επηρεάστηκαν περισσότερο:

Πριν τη λειτουργία της Γέφυρας (7/2004) -κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου-	Μετά τη λειτουργία της Γέφυρας
--	--------------------------------

4. Πιστεύετε ότι έχουν αυξηθεί οι αγοραπωλησίες ακινήτων λόγω της Γέφυρας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

5. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 4 είναι ΝΑΙ, σε ποιο είδος ακινήτων οι αγοραπωλησίες είναι μεγαλύτερες/περισσότερες;

Αστικά οικόπεδα	Εξοχικά οικόπεδα	Εξοχικό διαμέρισμα/σπίτι	Διαμέρισμα/σπίτι μόνιμης κατ/ιας	Αγροτεμάχιο	Για επιχειρηματικές δραστηριότητες
--------------------	---------------------	-----------------------------	-------------------------------------	-------------	---------------------------------------

6. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 4 είναι ΟΧΙ, ποιος πιστεύετε ότι είναι ο λόγος της μη-αύξησης των αγοραπωλησιών;

Οι ιδιοκτήτες δεν πουλάνε αναμένοντας να αυξηθούν οι τιμές	Δεν υπάρχει ενδιαφέρον-ζήτηση για ακίνητα	Δεν υπάρχουν ακίνητα γενικά	Άλλο (προσδιορίσετε)
--	---	-----------------------------	----------------------

7. Νομίζετε ότι οι αγοραστές ακινήτων από την Πάτρα έχουν αυξηθεί;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

8. Πιστεύετε ότι οι αγοραστές ακινήτων από την Πάτρα θα αυξηθούν στο μέλλον;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

9. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 8 είναι ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

Τα επόμενα 2 με 5 χρόνια	Από 5 έως 10 χρόνια	Ανω των 10 χρόνων
--------------------------	---------------------	-------------------

10. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 8 είναι ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν στο μέλλον;

Λόγω έλλειψης ενδιαφέροντος των πατρινών για την ευρύτερη περιοχή	Λόγω έλλειψης δυνατότητας των πατρινών για αγορές ακινήτων	Λόγω της μάλλον δυσοίωνα οικονομικής κατάστασης γενικά	Άλλο (προσδιορίσετε)
---	--	--	----------------------

3. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

ΗΛΙΚΙΑ: _____ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: _____ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: ΕΓΓΑΜΟΣ ∨ ΑΓΑΜΟΣ ∨

1. Που πηγαίνετε (ο τελικός προορισμός σας);

Πάτρα (ευρύτερη περιοχή)	Αθήνα	Άλλου (προσδιορίσετε)
--------------------------------	-------	--------------------------

2. Ποιος ο λόγος της μετακίνησής σας στην πόλη αυτή;

Για εργασία	Για εμπορικούς λόγους (ψώνια, κτλ.)	Για τη διεκπεραίωση ατομικής / οικογενειακής υπόθεσης (ιδιωτικές και δημόσιες υπηρεσίες)
Για ιατρικούς λόγους	Για κοινωνικούς λόγους και λόγους αναψυχής (επίσκεψη σε φίλους και συγγενείς, τουρισμός)	Για εκπαιδευτικούς (επιμορφωτικούς)

3. Πόσο συχνά μετακινείστε προς την απέναντι πλευρά γενικά (σε όλους τους προορισμούς – όχι μόνο η πόλη που επιλέχτηκε στο ερώτημα 1 – και για όλους τους πιθανούς λόγους μετακίνησής σας – όχι μόνο για το λόγο που επιλέχτηκε στο ερώτημα 2);

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15ήμερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

4. Που είναι η μόνιμη κατοικία (τόπος διαμονής) σας;

Ναύπακτος (γύρω περιοχή)	Πάτρα (Αχαΐα)	Άλλου (προσδιορίσετε)
-----------------------------	------------------	--------------------------

Αν μετακινείστε για **ΕΡΓΑΣΙΑ**:

5. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για το συγκεκριμένο σκοπό, δηλ. για εργασία;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

6. Από πότε το κάνετε αυτό (μετακίνηση για εργασία);

ΜΗΝΑΣ: _____ ΕΤΟΣ: _____

7. Είναι ευκολότερη η εξεύρεση εργασίας στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

8. Οι μισθοί είναι υψηλότεροι από ότι στην περιοχή σας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

9. Θα θέλατε να βρείτε εργασία στην πόλη σας και να σταματήσετε να μετακινείστε;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

10. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στον τόπο της εργασίας σας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

11. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 10 είναι ΝΑΙ, πότε σκοπεύετε να το κάνετε;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

12. Έχετε ιδιόκτητη κατοικία στην περιοχή (τόπο διαμονής) σας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

13. Έχετε οικογένεια; ΕΓΓΑΜΟΣ ΧΩΡΙΣ ΠΑΙΔΙΑ ∇ ΕΓΓΑΜΟΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ ∇

Αν μετακινείστε για **ΕΜΠΟΡΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ**:

14. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για εμπορικούς λόγους (αγορές κτλ.);

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

15. Ποιες ημέρες της εβδομάδας συνήθως μετακινείστε για να κάνετε τις αγορές (ψώνια) σας στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1;

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο
---------	-------	---------	--------	-----------	---------

16. Τι είναι αυτό που αγοράζεται κυρίως;

Ρούχα, Παπούτσια	Είδη οικιακής χρήσης, Ηλεκτρικά	Τρόφιμα, Είδη Supermarket
Καλλυντικά	Επαγγελματικός εξοπλισμός και εργαλεία	Άλλο (προσδιορίσετε)

17. Τι σας προσελκύει στην απέναντι αγορά; (Ιεραρχείστε με 1, 2 και 3 κατά σειρά προτίμησης)

Τιμές	Ποιότητα	Ποικιλία
-------	----------	----------

18. Αγοράζετε κυρίως για σας ατομικά ή και για τα άλλα μέλη της οικογένειας;

Μόνο για μένα	Μόνο για τα άλλα μέλη	Για όλους
---------------	-----------------------	-----------

19. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

20. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 19 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

Αν μετακινείστε για **ΛΟΓΟΥΣ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗΣ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ**:

21. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για το συγκεκριμένο λόγο, δηλ. για τη διεκπεραίωση ατομικής / οικογενειακής υπόθεσης;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

22. Η ατομική / οικογενειακή σας υπόθεση προς διεκπεραίωση σχετίζεται με ιδιωτικές ή δημόσιες υπηρεσίες;

Ιδιωτικές υπηρεσίες	Δημόσιες υπηρεσίες	Ιδιωτικές και δημόσιες
---------------------	--------------------	------------------------

23. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 22 ιδιωτικές υπηρεσίες, ποιες ακριβώς είναι αυτές;

Χρηματοοικονομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες (Τράπεζες, ασφάλειες, λογιστικές-φοροτεχνικές υπηρεσίες)	Συμβουλευτικές και επαγγελματικές υπηρεσίες (Δικηγόροι, συμβολαιογράφοι, μεσίτες, μεταφράσεις, κτλ.)	Άλλο (προσδιορίστε)
--	--	---------------------

24. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 22 δημόσιες υπηρεσίες, ποιες ακριβώς είναι αυτές;

Περιφέρεια Δυτ. Ελλάδος, Νομαρχία / Δήμος Πάτρας (όλες οι διευθύνσεις)	Δημόσια ιδρύματα και επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας	Δικαστήρια (δικαστική υπόθεση)
Αστυνομική διεύθυνση Αχαΐας (Ασφάλεια, Τροχαία)	Ελληνικός Στρατός (στρατιωτική υπόθεση)	Άλλο (προσδιορίσετε)

25. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 22 ιδιωτικές υπηρεσίες, για ποιο λόγο διεκπεραιώνεται την ατομική / οικογενειακή σας υπόθεση που σχετίζεται με ιδιωτικές υπηρεσίες στην πόλη που επιλέξατε στην ερώτηση 1 και όχι στην Ναύπακτο (τόπο διαμονής σας);

Επειδή δεν υπάρχουν οι συγκεκριμένες ιδιωτικές υπηρεσίες που χρειάζομαι στη Ναύπακτο (τόπο διαμονής μου)	Επειδή παρέχονται καλύτερες ιδιωτικές υπηρεσίες στην ____* από τι στη Ναύπακτο (τόπο διαμονής μου)	Άλλο (προσδιορίστε)
--	--	---------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

26. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 22 δημόσιες υπηρεσίες, για ποιο λόγο διεκπεραιώνεται την ατομική / οικογενειακή σας υπόθεση που σχετίζεται με δημόσιες υπηρεσίες στην πόλη που επιλέξατε στην ερώτηση 1 και όχι στην Ναύπακτο (τόπο διαμονής σας);

Επειδή οι συγκεκριμένες αυτές δημόσιες υπηρεσίες υπάρχουν μόνο στην ____*	Επειδή η υπόθεσή μου προς διεκπεραίωση σχετίζεται με την περιοχή της ____*	Άλλο (προσδιορίστε)
---	--	---------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

27. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

28. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 27 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

Αν μετακινείστε για **ΙΑΤΡΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ**:

29. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για ιατρικούς λόγους;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

30. Μετακινείστε και σε άλλες πόλεις στην απέναντι πλευρά για ιατρικούς λόγους;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

31. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 30 ΝΑΙ, ποιες είναι αυτές οι πόλεις;

32. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 30 ΝΑΙ, πόσο συχνά πηγαίνετε εκεί;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

33. Πιστεύετε ότι στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 παρέχονται γενικά καλύτερες ιατρικές υπηρεσίες σχετικά με τη Ναύπακτο ή Μεσολόγγι;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

34. Εσείς για ποιο λόγο προτιμάτε να δέχεστε ιατρικές υπηρεσίες στην πόλη που επιλέξατε στην ερώτηση 1;

Επειδή στη Ναύπακτο /Μεσολόγγι δεν προσφέρονται ιατρικές ειδικότητες (προσδιορίστε συγκεκριμένες ιατρικές υπηρεσίες που έχω ανάγκη (δεν υπάρχουν οι ιατρικές ειδικότητες ή εξειδικευμένος εξοπλισμός)	Επειδή αν και υπάρχουν οι (προσδιορίστε) Ναύπακτο / Μεσολόγγι, έχω περισσότερη εμπιστοσύνη στους Γιατρούς και τα Νοσοκομεία της _____*	Άλλο
---	--	------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

35. Γνωρίζετε κάποιον από το κοινωνικό και συγγενικό σας περιβάλλον που μετακινείται στην απέναντι πλευρά για ιατρικούς λόγους;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

36. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

37. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 36 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

Αν μετακινείστε για **ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΚΑΙ ΛΟΓΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**:

38. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για κοινωνικούς λόγους και λόγους αναψυχής;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

39. Ποιες ημέρες της εβδομάδας συνήθως μετακινείστε για τους παραπάνω λόγους στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1; (ιεραρχίστε με 1, 2, 3 κατά σειρά προτίμησης)

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
---------	-------	---------	--------	-----------	---------	---------

40. Μετακινείστε και σε άλλες πόλεις στην απέναντι πλευρά για τους παραπάνω λόγους;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

41. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 40 ΝΑΙ, ποιες είναι αυτές οι πόλεις;

42. Ποιος ακριβώς είναι ο σκοπός της μετακίνησής σας στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1;

(Α) Επίσκεψη σε συγγενείς και φίλους που διαμένουν στην ____*	(Β) Ταξίδι αναψυχής στην ____* και ευρύτερη περιοχή	Άλλο (προσδιορίσετε)
---	--	----------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

43. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 42 (Α), οι συγγενείς και φίλοι που διαμένουν στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 σας επισκέπτονται στη Ναύπακτο (στον τόπο διαμονής σας);

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

44. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 43 ΝΑΙ, πόσο συχνά σας επισκέπτονται αυτοί οι συγγενείς και φίλοι στη Ναύπακτο (στον τόπο διαμονής σας);

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

45. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

46. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 45 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

Αν μετακινείστε για **ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ**:

47. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για εκπαιδευτικούς λόγους;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

48. Ποιες ημέρες της εβδομάδας συνήθως μετακινείστε για τους παραπάνω λόγους στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1; (ιεραρχείστε με 1, 2, 3 κατά σειρά προτίμησης)

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
---------	-------	---------	--------	-----------	---------	---------

49. Για ποιο ακριβώς εκπαιδευτικό λόγο μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1;

Σπουδάζω στο ΑΕΙ / ΤΕΙ της ____*	Σπουδάζω σε σχολές ΟΕΑΔ / ΙΕΚ της ____*	Παρακολουθώ επαγγελματικά / επιμορφωτικά σεμινάρια στην ____*	Παρακολουθώ φροντιστήριο 2βάθμιας εκπαίδευσης	Άλλο (προσδιορίσε τε)
--	---	---	--	-----------------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

50. Γνωρίζεται πολλούς από το κοινωνικό και συγγενικό σας περιβάλλον που μετακινούνται στην απέναντι πλευρά για εκπαιδευτικούς λόγους;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

51. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 50 ΝΑΙ, ποιος είναι ο πιο συχνός και σημαντικός εκπαιδευτικός λόγος για τη μετακίνησή τους στην απέναντι πλευρά;

Σπουδές στο ΑΕΙ / ΤΕΙ της ____* απέναντι πλευρά γενικά	Σπουδές σε σχολές ΟΕΑΔ / ή ΙΕΚ της ____* απέναντι πλευρά γενικά	Παρακολούθησ η επαγγελματικώ ν ή επιμορφωτικών σεμιναρίων στην ____* απέναντι πλευρά γενικά	Παρακολούθησ η φροντιστηρίου 2βάθμιας εκπαίδευσης στην ____* ή απέναντι πλευρά γενικά	Άλλο (προσδιορίσε τε)
--	--	---	--	-----------------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

52. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

53. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 52 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

54. Γνωρίζετε προσωπικά κάποιον, ο οποίος έχει ξεκινήσει μια επιχείρηση στην περιοχή σας μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας (Αύγουστος 2004) έως και σήμερα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

55. Γνωρίζετε κάποια επιχείρηση, η οποία σταμάτησε την λειτουργία της στην περιοχή που ζείτε μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έως και σήμερα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

56. Η Γέφυρα Α.Ε. προσφέρει εθελοντικές δραστηριότητες στην κοινωνία (για το περιβάλλον, τον πολιτισμό, την παιδεία, τον αθλητισμό);

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

57. Σε ποιο τομέα θα προτιμούσατε η Γέφυρα Α.Ε. να επιδεικνύει μεγαλύτερη κοινωνική ευαισθησία; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε από 1 έως 4 κατά σειρά προτεραιότητας, όπου 1 αντιστοιχεί στον τομέα με την μεγαλύτερη βαρύτητα και 4 με την χαμηλότερη βαρύτητα αντίστοιχα.)

Περιβάλλον	Πολιτισμός	Παιδεία	Αθλητισμός
------------	------------	---------	------------

58. Πιστεύετε γενικά ότι μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας έχουν μεταβληθεί οι μετακινήσεις ανάμεσα στην Ναύπακτο και την Πάτρα;

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή

4. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ (ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ, ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ, ΑΙΤΩΛΙΚΟ, ΑΝΤΙΡΡΙΟ)

ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ

Ρούχα – Υποδήματα – Καλλυντικά √

Οικιακής χρήσεως – Ηλεκτρικές συσκευές – Η/Υ √

Supermarket √

Εστιατόρια – Καφετέριες √

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ

Μεγάλο κατάστημα (αλυσίδα, επώνυμο) √

Μικρομεσαίο κατάστημα √

1. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στη Ναύπακτο γενικά έχουν αυξηθεί ή μειωθεί κατά το τελευταίο χρόνο;

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
------------------	------------------	--

2. Έχουν αυξηθεί ή μειωθεί οι πωλήσεις στο δικό σας κατάστημα κατά το τελευταίο χρόνο;

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
------------------	------------------	--

3. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχουν αυξηθεί, σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη αύξηση; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

(1) _____

2) _____

3) _____

4. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχουν μειωθεί, σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

(1) _____

2) _____

3) _____

5. Υπάρχουν μεγάλες διαφορές στον όγκο των πωλήσεων στο κατάστημά σας μεταξύ της καλοκαιρινής περιόδου και της χειμερινής περιόδου;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

6. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 5 είναι ΝΑΙ, σε ποια περίοδο-εποχή πραγματοποιούνται οι περισσότερες πωλήσεις στο κατάστημά σας;

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΧΕΙΜΩΝΑΣ

▽ ▽

7. Ποιες είναι οι δυο καλύτερες ημέρες της εβδομάδας από άποψη όγκου πωλήσεων στο κατάστημά σας; (Σημειώσετε με 1 την καλύτερη ημέρα και με 2 τη δεύτερη καλύτερη ημέρα)

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή

8. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στο κατάστημά σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

9. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις στο κατάστημά σας θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον;

Θα αυξηθούν	Θα μειωθούν	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
----------------	----------------	--

10. Ανεξάρτητα από τις πωλήσεις σας, έχει αυξηθεί ή μειωθεί ο αριθμός των πελατών σας γενικά;

Έχει αυξηθεί	Έχει μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
-----------------	-----------------	--

11. Όσο γνωρίζεται, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών σας από Πάτρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

12. Πιστεύετε ότι μελλοντικά θα αυξηθούν οι πελάτες του καταστήματός σας που προέρχονται από την Πάτρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

13. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

Άμεσα (μέσα σε 1 έτος)	Από 2 έως 5 χρόνια	Ανω των 5 ετών
---------------------------	-----------------------	----------------

14. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι Πατρινοί πελάτες στο μέλλον; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Λόγω του κόστους μετακίνησης και του χρόνου που απαιτείται για να φθάσουν Ναύπακτο	Επειδή στην Πάτρα προσφέρονται πιο καλά και πιο φθηνά προϊόντα και υπάρχουν περισσότερες επιλογές	Επειδή αν και το κατάστημά μας έχει (προσδιορίστε) καλύτερα-φθηνότερα προϊόντα οι Πατρινοί προτιμούν την τοπική τους αγορά	Άλλο
--	---	--	------

15. Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας, πιστεύετε ότι οι ντόπιοι πελάτες σας (Ναυπάκτιοι και γύρω χωριά) θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν το αντίστοιχο προϊόν / προϊόντα (ή υπηρεσίες) από την Πάτρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

16. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 15 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα μειωθούν και δεν θα προτιμούν την αγορά της Πάτρας οι ντόπιοι πελάτες σας; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Λόγω του κόστους μετακίνησης και του χρόνου που απαιτείται για να φθάσουν στην αγορά της Πάτρας	Επειδή δεν υπάρχουν διαφορές στις τιμές και ποιότητα των προϊόντων συγκριτικά με την Πάτρα	Λόγω της εμπιστοσύνης και ιδιαίτερης σχέσης που έχουν οι πελάτες μας με το κατάστημα	Άλλο
---	--	--	------

17. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 15 ΝΑΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι θα μειωθούν και θα προτιμούν την αγορά της Πάτρας οι ντόπιοι πελάτες σας; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Επειδή στην Πάτρα υπάρχουν καλύτερες τιμές και πιο ποιοτικά προϊόντα (υπηρεσίες)	Επειδή στην Πάτρα υπάρχει μεγαλύτερη ποικιλία ειδών και όλη η σύγχρονη μόδα	Επειδή συνδυάζονται (ιδιαίτερα το Σάββατο) οι αγορές με επίσκεψη ή εκδρομή στην Πάτρα	Θα Άλλο (προσδιορίσει)
--	---	---	------------------------

18. Πιστεύετε ότι γενικά στη Ναύπακτο θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στο μέλλον;

Θα αυξηθεί	Θα μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
------------	------------	--

19. Κατά την άποψή σας, σε ποιες εμπορικές δραστηριότητες (κλάδους) θα παρατηρηθεί μελλοντικά στη Ναύπακτο αύξηση στις πωλήσεις και πελάτες και σε ποιες μείωση; (Συμπληρώνεται κατά σειρά προτεραιότητας)

Δραστηριότητες με μελλοντική αύξηση	Δραστηριότητες με μελλοντική μείωση
1)	1)
2)	2)
3)	3)
4)	4)
5)	5)

20. Στην περιοχή σας διατίθεται επαρκής χρηματοδοτική υποστήριξη (δάνεια, μετοχικό κεφάλαιο κλπ.) στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

21. Στην περιοχή σας η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

22. Πιστεύετε ότι στους επόμενους έξι μήνες, θα υπάρξουν σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες στην περιοχή που ζείτε;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

23. Η Γέφυρα Α.Ε. προσφέρει εθελοντικές δραστηριότητες στην κοινωνία (για το περιβάλλον, τον πολιτισμό, την παιδεία, τον αθλητισμό);

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

24. Σε ποιο τομέα θα προτιμούσατε η Γέφυρα Α.Ε. να επιδεικνύει μεγαλύτερη κοινωνική ευαισθησία; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε από 1 έως 4 κατά σειρά προτεραιότητας, όπου 1 αντιστοιχεί στον τομέα με την μεγαλύτερη βαρύτητα και 4 με την χαμηλότερη βαρύτητα αντίστοιχα.)

Περιβάλλον	Πολιτισμός	Παιδεία	Αθλητισμός

5. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ - ΠΑΤΡΑ

ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ

Ρούχα – Υποδήματα – Καλλυντικά √

Οικιακής χρήσεως – Ηλεκτρικές συσκευές – Η/Υ √

Supermarket √

Εστιατόρια – Καφετέριες √

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ

Μεγάλο κατάστημα (αλυσίδα, επώνυμο) √

Μικρομεσαίο κατάστημα √

1. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στην Πάτρα γενικά έχουν αυξηθεί ή μειωθεί κατά τα τελευταία 3 χρόνια;

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
------------------	------------------	--

2. Έχουν αυξηθεί ή μειωθεί οι πωλήσεις στο δικό σας κατάστημα κατά τα τελευταία 3 χρόνια;

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
------------------	------------------	--

3. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχουν αυξηθεί, σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη αύξηση; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

(1) _____

(2) _____

(3) _____

4. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχουν μειωθεί, σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

(1) _____

(2) _____

(3) _____

5. Υπάρχουν μεγάλες διαφορές στον όγκο των πωλήσεων στο κατάστημά σας μεταξύ της καλοκαιρινής περιόδου και της χειμερινής περιόδου;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

6. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 5 είναι ΝΑΙ, σε ποια περίοδο-εποχή πραγματοποιούνται οι περισσότερες πωλήσεις στο κατάστημά σας;

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΧΕΙΜΩΝΑΣ

∇ ∇

7. Ποιες είναι οι δυο καλύτερες ημέρες της εβδομάδας από άποψη όγκου πωλήσεων στο κατάστημά σας; (Σημειώστε με 1 την καλύτερη ημέρα και με 2 τη δεύτερη καλύτερη ημέρα)

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή

8. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στο κατάστημά σας κατά τα τελευταία 3 χρόνια σχετίζεται με την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

9. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις στο κατάστημά σας θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον;

Θα Αυξηθούν	Θα μειωθούν	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
----------------	----------------	--

10. Ανεξάρτητα από τις πωλήσεις σας, έχει αυξηθεί ή μειωθεί ο αριθμός των πελατών σας γενικά;

Έχει Αυξηθεί	Έχει μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
-----------------	-----------------	--

11. Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών σας από την Αιτωλοακαρνανία και ιδιαίτερα τη Ναύπακτο;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

12. Πιστεύετε ότι μελλοντικά θα αυξηθούν οι πελάτες του καταστήματός σας που προέρχονται από την Αιτωλοακαρνανία;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

13. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

Άμεσα (μέσα σε 1 έτος)	Από 2 έως 5 χρόνια	Ανω των 5 ετών
---------------------------	-----------------------	----------------

14. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι Ναυπάκτιοι πελάτες στο μέλλον; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Λόγω του κόστος μετακίνησης και του χρόνου που απαιτείται για να φθάσουν στην Πάτρα	Επειδή στη Ναύπακτο προσφέρονται προϊόντα ικανοποιητικά σε τιμές και ποιότητα	Επειδή αν και το κατάστημά μας έχει καλύτερα-φθηνότερα προϊόντα οι Ναυπάκτιοι προτιμούν την τοπική τους αγορά	Άλλο (προσδιορίσατε)
---	---	---	----------------------

15. Πιστεύετε ότι γενικά στην Πάτρα θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στο μέλλον;

Θα αυξηθεί	Θα μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
------------	------------	--

16. Κατά την άποψή σας, σε ποιες εμπορικές δραστηριότητες (κλάδους) θα παρατηρηθεί μελλοντικά στην Πάτρα αύξηση στις πωλήσεις και πελάτες και σε ποιες μείωση; (Συμπληρώνεται κατά σειρά προτεραιότητας)

Δραστηριότητες με μελλοντική αύξηση	Δραστηριότητες με μελλοντική μείωση
1)	1)
2)	2)
3)	3)
4)	4)
5)	5)

17 Στην περιοχή σας διατίθεται επαρκής χρηματοδοτική υποστήριξη (δάνεια, μετοχικό κεφάλαιο κλπ.) στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

18. Στην περιοχή σας η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

19. Πιστεύετε ότι στους επόμενους έξι μήνες, θα υπάρξουν σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες στην περιοχή που ζείτε;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

20. Η Γέφυρα Α.Ε. προσφέρει εθελοντικές δραστηριότητες στην κοινωνία (για το περιβάλλον, τον πολιτισμό, την παιδεία, τον αθλητισμό);

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

21. Σε ποιο τομέα θα προτιμούσατε η Γέφυρα Α.Ε. να επιδεικνύει μεγαλύτερη κοινωνική ευαισθησία; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε από 1 έως 4 κατά σειρά προτεραιότητας, όπου 1 αντιστοιχεί στον τομέα με την μεγαλύτερη βαρύτητα και 4 με την χαμηλότερη βαρύτητα αντίστοιχα.)

Περιβάλλον	Πολιτισμός	Παιδεία	Αθλητισμός

6. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΡΑΠΕΖΕΣ (Α)
ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ - ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ

1. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

Σε μεγάλο βαθμό	Σε μέτριο βαθμό	Σε μικρό βαθμό	Καθόλου

2. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

Σε μεγάλο βαθμό	Σε μέτριο βαθμό	Σε μικρό βαθμό	Καθόλου

3. Πιστεύετε ότι η Γέφυρα αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας;

Αυξάνει	Μειώνει	Καμία μεταβολή

4. Πιστεύετε ότι στους επόμενους έξι μήνες, θα υπάρξουν σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες στην περιοχή που ζείτε;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

5. Νομίζετε ότι γενικά οι τράπεζες της περιοχής σας διαθέτουν επαρκή χρηματοδοτική υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

6. Στην περιοχή σας η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

7. Έχουν αυξηθεί ή μειωθεί στο κατάστημά σας οι αιτήσεις για χορήγηση επαγγελματικών δανείων (είτε για δημιουργία νέων επιχειρήσεων είτε για επέκταση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων) μετά την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας (Αύγουστος 2004);

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή

8. Σε ποια ηλικιακή ομάδα εντοπίζετε τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε από 1 έως 5 κατά σειρά προτεραιότητας, όπου 1 αντιστοιχεί στην ηλικιακή ομάδα με τη μεγαλύτερη ζήτηση και 5 με τη χαμηλότερη ζήτηση αντίστοιχα).

18-24 ετών	25-34 ετών	35-44 ετών	45-54 ετών	55-64 ετών

9. Σε ποια εισοδηματική τάξη ανήκουν τα άτομα με τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε από 1 έως 3 κατά σειρά προτεραιότητας, όπου 1 αντιστοιχεί στην εισοδηματική τάξη με τη μεγαλύτερη ζήτηση και 3 με τη χαμηλότερη ζήτηση αντίστοιχα).

Ανώτερη εισοδ. τάξη	Μεσαία εισοδ. τάξη	Χαμηλότερη εισοδ. τάξη

10. Σε ποιο εκπαιδευτικό επίπεδο ανήκουν τα άτομα με τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε από 1 έως 4 κατά σειρά προτεραιότητας, όπου 1 αντιστοιχεί στο εκπαιδευτικό επίπεδο με τη μεγαλύτερη ζήτηση και 4 με τη χαμηλότερη ζήτηση αντίστοιχα).

Μερική Δευτεροβάθμια	Δευτεροβάθμια	Τριτοβάθμια	Μεταπτυχιακό/Διδακτορικό

11. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στη Ναύπακτο γενικά έχουν αυξηθεί ή μειωθεί κατά το τελευταίο χρόνο;

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή
---------------	---------------	----------------

12. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στα εμπορικά καταστήματα της περιοχής σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

13. Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής σας από την Πάτρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

14. Πιστεύετε ότι μελλοντικά θα αυξηθούν οι πελάτες των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής σας που προέρχονται από την Πάτρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

15. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 14 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

Άμεσα (μέσα σε 1 έτος)	Από 2 έως 5 χρόνια	Ανω των 5 ετών
------------------------	--------------------	----------------

16. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 14 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι Πατρινοί πελάτες στο μέλλον; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Λόγω του κόστους μετακίνησης και του χρόνου που απαιτείται για να φθάσουν Ναύπακτο	Επειδή στην Πάτρα προσφέρονται πιο καλά και πιο φθηνά προϊόντα και υπάρχουν περισσότερες επιλογές	Επειδή αν και τα κατάστημά μας (προσδιορίστε) καλύπτουν καλύτερα-τε) φθηνότερα προϊόντα οι Πατρινοί προτιμούν την τοπική τους αγορά	Άλλο
--	---	---	------

17. Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας, πιστεύετε ότι οι ντόπιοι πελάτες των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής σας (Ναυπάκτιοι και γύρω χωριά) θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν το αντίστοιχο προϊόν / προϊόντα (ή υπηρεσίες) από την Πάτρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∨ ∨

18. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 17 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα μειωθούν και δεν θα προτιμούν την αγορά της Πάτρας οι ντόπιοι πελάτες; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Λόγω του κόστους μετακίνησης και του χρόνου που απαιτείται για να φθάσουν στην αγορά της Πάτρας	Επειδή δεν υπάρχουν διαφορές στις τιμές και ποιότητα των προϊόντων συγκριτικά με την Πάτρα	Λόγω της εμπιστοσύνης και ιδιαίτερης σχέσης που έχουν οι ντόπιοι πελάτες με τα καταστήματα της περιοχής μας	Άλλο
---	--	---	------

19. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 17 ΝΑΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι θα μειωθούν και θα προτιμούν την αγορά της Πάτρας οι ντόπιοι πελάτες; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Επειδή στην Πάτρα υπάρχουν καλύτερες τιμές και πιο ποιοτικά προϊόντα (υπηρεσίες)	Επειδή στην Πάτρα υπάρχει μεγαλύτερη ποικιλία ειδών και όλη η σύγχρονη μόδα	Επειδή συνδυάζονται (ιδιαίτερα το Σάββατο) οι αγορές με επίσκεψη ή εκδρομή στην Πάτρα	Θα Άλλο (προσδιορίσει)
--	---	---	------------------------

20. Πιστεύετε ότι γενικά στη Ναύπακτο θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στο μέλλον;

Θα αυξηθεί	Θα μειωθεί	Καμία μεταβολή
------------	------------	----------------

21. Κατά την άποψή σας, σε ποιες εμπορικές δραστηριότητες (κλάδους) θα παρατηρηθεί μελλοντικά στη Ναύπακτο αύξηση στις πωλήσεις και πελάτες και σε ποιες μείωση; (Συμπληρώνεται κατά σειρά προτεραιότητας)

Δραστηριότητες με μελλοντική αύξηση	Δραστηριότητες με μελλοντική μείωση
1)	1)
2)	2)
3)	3)
4)	4)
5)	5)

7. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΡΑΠΕΖΕΣ (Β)

ΠΑΤΡΑ

1. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

Σε μεγάλο βαθμό	Σε μέτριο βαθμό	Σε μικρό βαθμό	Καθόλου

2. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Γέφυρας συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

Σε μεγάλο βαθμό	Σε μέτριο βαθμό	Σε μικρό βαθμό	Καθόλου

3. Πιστεύετε ότι η Γέφυρα αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας;

Αυξάνει	Μειώνει	Καμία μεταβολή

4. Πιστεύετε ότι στους επόμενους έξι μήνες, θα υπάρξουν σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες στην περιοχή που ζείτε;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

5. Νομίζετε ότι γενικά οι τράπεζες της περιοχής σας διαθέτουν επαρκή χρηματοδοτική υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

6. Στην περιοχή σας η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

7. Έχουν αυξηθεί ή μειωθεί στο κατάστημά σας οι αιτήσεις για χορήγηση επαγγελματικών δανείων (είτε για δημιουργία νέων επιχειρήσεων είτε για επέκταση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων) μετά την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας (Αύγουστος 2004);

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή

8. Σε ποια ηλικιακή ομάδα εντοπίζετε τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε από 1 έως 5 κατά σειρά προτεραιότητας, όπου 1 αντιστοιχεί στην ηλικιακή ομάδα με τη μεγαλύτερη ζήτηση και 5 με τη χαμηλότερη ζήτηση αντίστοιχα).

18-24 ετών	25-34 ετών	35-44 ετών	45-54 ετών	55-64 ετών

9. Σε ποια εισοδηματική τάξη ανήκουν τα άτομα με τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε από 1 έως 3 κατά σειρά προτεραιότητας, όπου 1 αντιστοιχεί στην εισοδηματική τάξη με τη μεγαλύτερη ζήτηση και 3 με τη χαμηλότερη ζήτηση αντίστοιχα).

Ανώτερη εισοδ. τάξη	Μεσαία εισοδ. τάξη	Χαμηλότερη εισοδ. τάξη

10. Σε ποιο εκπαιδευτικό επίπεδο ανήκουν τα άτομα με τη μεγαλύτερη ζήτηση για επαγγελματικά δάνεια; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε από 1 έως 4 κατά σειρά προτεραιότητας, όπου 1 αντιστοιχεί στο εκπαιδευτικό επίπεδο με τη μεγαλύτερη ζήτηση και 4 με τη χαμηλότερη ζήτηση αντίστοιχα).

Μερική Δευτεροβάθμια	Δευτεροβάθμια	Τριτοβάθμια	Μεταπτυχιακό/Διδακτορικό

11. Έχετε διαπιστώσει μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας να έχει τονωθεί η επιχειρηματικότητα (ίδρυση νέων επιχειρήσεων και ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων) στη Ναύπακτο;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

12. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 11 ΝΑΙ, σε τι βαθμό πιστεύετε έχει τονωθεί η επιχειρηματικότητα στη Ναύπακτο;

Σε μεγάλο βαθμό	Σε μέτριο βαθμό	Σε μικρό βαθμό	Καθόλου

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	<u>αριθμός σελίδας</u>
-ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (executive summary).....	4
-Εισαγωγή.....	19
-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ.....	21
-ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (2004-2007).....	25
 <u>ΠΡΩΤΟ ΤΜΗΜΑ: Η ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</u>	
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ.....	29
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ.....	35
2.1 Γεωμορφολογία.....	35
2.2 Δημογραφικά στοιχεία.....	37
2.3 Τομείς Παραγωγής.....	42
2.3.1 Πρωτογενής Τομέας.....	42
2.3.2 Δευτερογενής Τομέας.....	44
2.3.3 Τριτογενής Τομέας.....	45
2.4 Δείκτες Ευημερίας και Ανάπτυξης.....	47
2.4.1 Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν.....	47
2.4.2 Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ.....	49
2.4.3 Κλαδική σύνθεση ΑΕΠ.....	52
2.4.4 Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ).....	53
2.5 Αγορά Εργασίας.....	55
2.5.1 Εργατικό Δυναμικό.....	55
2.5.2 Ανεργία.....	56
2.5.3 Κλαδική Σύνθεση Απασχόλησης.....	58
2.6 Εξέλιξη της Επιχειρηματικότητας.....	59
2.6.1 Εννοιολογικό περιεχόμενο και έρευνα.....	60

2.6.2 Έρευνα Πεδίου Επιχειρηματικότητας: Ιδιώτες Πάτρα.....	64
2.6.3 Έρευνα Πεδίου Επιχειρηματικότητας: Ιδιώτες Ναύπακτος.....	74
2.6.4 Έρευνα Πεδίου Επιχειρηματικότητας: Ιδιώτες Μεσολόγγι.....	84
2.6.5 Συμπεράσματα έρευνας επιχειρηματικότητας.....	94
2.7 Παρουσίαση Μελέτης της ICAP για τον αγροτικό και βιομηχανικό τομέα της Δυτικής Ελλάδας.....	97
2.9 Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη.....	114
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ.....	
3.1 Εισαγωγικά.....	117
3.2. Το αίτημα της ζεύξης, και η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος – Σύνομη Ιστορική Αναδρομή.....	118
3.3 Η σχέση Αχαΐας – Αιτωλοακαρνανίας.....	121
3.4 Το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών – Ρίου – -Αντιρρίου – Ναυπάκτου.....	124
3.4.1. Χαρακτηριστικά του ευρύτερου Πολεοδομικού Συγκροτήματος..	129
3.4.2 Επισημάνσεις – Πορίσματα.....	136
3.5 Η μικροκλίμακα των Δήμων Ρίου-Αντιρρίου.....	145
3.5.1 Δήμος Ρίου.....	145
3.5.2 Δήμος Αντιρρίου.....	148
3.6 Συμπεράσματα-Προτάσεις.....	152
Βιβλιογραφία.....	155

ΔΕΥΤΕΡΟ ΤΜΗΜΑ: Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	161
4.1 Διαχρονική εξέλιξη της κίνησης οχημάτων στο στενό Ρίου-Αντίρριου..	161
4.1.1 Στοιχεία διελεύσεων οχημάτων.....	161
4.1.2 Αναγκαιότητα για εκπόνηση μιας εξειδικευμένης μελέτης προέλευσης – προορισμού.....	167
4.2 Επιδράσεις της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου στην κινητικότητα της βόρειας περιοχής (κίνηση λεωφορείων).....	169
4.2.1 Κινητικότητα Λεωφορείων: Ναύπακτος – Πάτρα.....	170
4.2.2 Κινητικότητα Λεωφορείων: Μεσολόγγι – Πάτρα.....	171
4.2.3 Κινητικότητα Λεωφορείων από την Αιτωλοακαρνανία προς Αθήνα.....	171
4.2.4 Γενικότερες πληροφορίες και στοιχεία για το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας	173
4.3 Συμπεράσματα-Προτάσεις.....	175
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ.....	177

ΤΡΙΤΟ ΤΜΗΜΑ: ΕΡΕΥΝΕΣ ΠΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ, ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ: Πατρα, Ναύπακτος, Μεσολόγγι, Αντίρριο, Αιτωλικό

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΈΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	189
6.1 Περίληψη του κεφαλαίου για το Real Estate της πρώτης μελέτης για τις επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου – Αντίρριου	189

6.2 Έρευνα τιμών και όγκου συναλλαγών ακινήτων Βόρειας περιοχής (στατιστικά στοιχεία).....	191
6.2.1 Προσπελασιμότητα και χρήσεις γης.....	191
6.2.2 Η αγορά ακινήτων στη Βόρεια Περιοχή.....	194
6.2.2.1 Η εξέλιξη των τιμών και του όγκου συναλλαγών στα οικόπεδα.....	195
6.2.2.2 Η εξέλιξη των τιμών στα αγροτεμάχια και διαμερίσματα....	198
6.2.2.3 Συμπεράσματα από τα στατιστικά στοιχεία της Βόρειας Περιοχής.....	199
 6.3 Έρευνα πεδίου (ερωτηματολόγια): Επιδράσεις της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου στην κτηματαγορά (real estate).....	200
6.3.1 Εισαγωγή	200
6.3.2 Η αγορά ακινήτων στην Ναύπακτο.....	200
6.3.3 Η αγορά ακινήτων στο Μεσολόγγι.....	204
6.3.4. Η αγορά ακινήτων στο Αντίρριο.....	208
6.3.5. Συμπεράσματα της έρευνας πεδίου και σύγκριση με την προ διετίας μελέτη.....	212
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΈΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ.....	215
7.1 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση της Ναυπάκτου.	215
7.2 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση του Μεσολογγίου	228
7.3 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση του Αιτωλικού.	238
7.4 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση του Αντιρρίου.	244
7.5 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση της Πάτρας....	251
Συμπεράσματα.....	257
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	261
8.1 Εισαγωγή.....	261
8.2 Έρευνα Πεδίου Τραπεζών στη Ναύπακτο.....	262
8.3 Έρευνα Πεδίου Τραπεζών στο Μεσολόγγι.....	272
8.4 Έρευνα Πεδίου Τραπεζών στην Πάτρα.....	283

8.5 Συγκριτική παρουσίαση και συμπεράσματα.....	293
---	-----

ΤΕΤΑΡΤΟ ΤΜΗΜΑ: ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΩΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΩΦΕΛΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΣΕ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ..... 299

9.1 Εισαγωγή..... 299

9.2 Υπολογισμός της ωφέλειας από τον ανταγωνισμό..... 301

9.3 Συμπεράσματα..... 308

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ..... 311

10.1 Εισαγωγή 311

10.2 Περίληψη της ενότητας «ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ» της πρώτης

μελέτης για τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου (Ιούνιος 2006)..... 311

10.3 Καταγραφή του τουριστικού δυναμικού της Περιφέρειας

Δυτικής Ελλάδας..... 316

10.3.1 Αιτωλοακαρνανία..... 316

10.3.2 Αχαΐα 317

10.3.3 Ηλεία..... 318

10.4 Καταγραφή της Τουριστικής κίνησης στην περιφέρεια Δυτικής

Ελλάδας..... 319

10.4.1 Διανυκτερεύσεις, Αφίξεις, Πληρότητα..... 319

**10.4.2 Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών αεροπορικώς σε επιλεγμένα
αεροδρόμια (Ιανουάριος – Αύγουστος)..... 321**

10.4.3 Αφίξεις τουριστών με κρουαζιερόπλοια στο Κατάκολο Ηλείας 322

**10.4.4 Ενίσχυση του τουρισμού στις πυρόπληκτες περιοχές της
Δυτικής Ελλάδας..... 323**

10.5 Αξιολόγηση του τουριστικού κλάδου στην περιφέρεια

Δυτικής Ελλάδας	324
10.6 Μεγάλα έργα για την ώθηση του τουρισμού: αξιοποίηση του εργοταξίου κατασκευής της γέφυρας στο Αντίρριο.....	334
10.7 Θέσεις και απόψεις για την εκπόνηση ενός MASTER PLAN για την ανάπτυξη του Τουρισμού στη Δυτική Ελλάδα	351
Συμπεράσματα.....	361

ΠΕΜΠΤΟ ΤΜΗΜΑ: ΠΡΟΤΑΣΗ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: ΠΡΟΤΑΣΗ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ.....	369
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	369

11.1 Α΄ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ

11.1.1 Εισαγωγή.....	373
11.1.2 Αναπτυξιακός Ρόλος της Γέφυρας Ρίου Αντίρριου και του Δυτικού Οδικού Άξονα.....	374
11.1.2.1 Ο αναπτυξιακός ρόλος της Γέφυρας Ρίου-Αντίρριου.....	374
11.1.2.2 Ο αναπτυξιακός ρόλος του Δυτικού Οδικού Άξονα.....	375
11.1.3 Αποστολή και Σημασία Ίδρυσης Παρατηρητηρίου για την Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου και για τον Δυτικό Οδικό Άξονα	377
11.1.4 Λειτουργία αντίστοιχου Παρατηρητηρίου για την Εγνατία Οδό	379
11.1.5 Δραστηριότητες του προτεινόμενου Παρατηρητηρίου.....	382
11.1.6 Ζώνες επιρροής.....	384

11.2 Β΄ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ

11.2.1 Μεθοδολογική Προσέγγιση	388
11.2.1.1 Εισαγωγή.....	388
11.2.1.2 Πλαίσιο Ανάλυσης.....	388
11.2.1.3 Αγορές.....	395
11.2.1.4 Μεθοδολογική Πρόταση.....	399
11.2.2 Δεδομένα.....	401
11.2.3 Δείκτες.....	402
11.2.3.1 Δείκτες προσβασιμότητας.....	402
11.2.3.2 Κοινωνικό-οικονομικοί δείκτες.....	404
11.2.3.3 Συγκοινωνιακοί δείκτες ή δείκτες μεταφοράς-μετακινήσεων	409
11.2.4 Οικονομετρικές Διερευνήσεις.....	412
11.2.5 GIS (Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών)	
Παρατηρητηρίου.....	414

11.3 Γ΄ ΠΡΟΪΟΝΤΑ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

11.3.1. Έρευνες – μελέτες.....	420
11.3.2. Πρόοδος έργων.....	421
11.3.3. Αποτελέσματα δεικτών.....	422
11.3.4. Εκθέσεις – παρουσιάσεις – ημερίδες.....	423
11.3.5. Φωτογραφίες.....	424
11.3.6. Ενημερωτικό φυλλάδιο.....	424

11.4 Δ΄ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

11.4.1. Οργανωτική δομή.....	424
11.4.2 Νομική Μορφή.....	425