



# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ

## ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**«Μελέτη εκτίμησης χωρικών επιπτώσεων του  
Οδικού Άξονα της Δυτικής Χώρας στον  
Κοινωνικό και Οικονομικό Τομέα της Περιφέρειας  
Ηπείρου»**

**ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ**

**ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ:**

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑΣ**

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ**

**ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2011**



Ευρωπαϊκή Ένωση  
Ευρωπαϊκό Ταμείο  
Περιφερειακής Ανάπτυξης

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Χωρικής Ενότητας  
Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδος - Ηπείρου 2007 - 2013



**Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

## **ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ**

### **Ερευνητές**

1. **Αθανάσιος Π. Μπέλλας**, Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων.
2. **Βασίλειος Παππάς**, Αναπληρωτής Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού σχεδιασμού.
3. **Μιχάλης – Θεολόγος Χλέτσος**, Αναπληρωτής Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Τμήμα Οικονομικών Επιστήμων.
4. **Βασίλειος Πατρώνης**, Επίκουρος Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πατρών Τμήμα Οικονομικών Επιστήμων.
5. **Ευάγγελος Κουμανάκος**, Λέκτορας, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Τμήμα Οικονομικών Επιστήμων.
6. **Παρατηρητήριο Οδικών Αξόνων Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου (Π.Ο.Α.Δ.Ε.Π) & Συνεργάτες**

### **Επιστημονικοί Συνεργάτες**

1. **Δρ. Κωνσταντίνος Παπαδάτος**, Ερευνητής, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Πατρών.
2. **Βασιλική Μακρή**, Υποψήφια Διδάκτορας, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Πατρών.

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

|                                                                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Προοίμιο .....                                                                                                                           | 10 |
| Κεφάλαιο I: Θεωρητικό πλαίσιο και μεθοδολογική προσέγγιση .....                                                                          | 13 |
| Εισαγωγή .....                                                                                                                           | 13 |
| 1. Η Ιόνια Οδός στο γενικό πλαίσιο υποδομών μεταφορών της χώρας και της Περιφέρειας Ηπείρου .....                                        | 14 |
| 1.1. Η σημασία των μεταφορών στην κοινωνική και οικονομική δράση της περιφέρειας - η έννοια της προσπελασιμότητας.....                   | 16 |
| 1.2. Οι επιπτώσεις (impact effect) με βάση τη μεταβολή της προσπελασιμότητας.                                                            | 17 |
| 1.3. Η σημασία προσδιορισμού των επηρεαζόμενων τοπικών οικονομιών .....                                                                  | 20 |
| 1.4. Μέθοδοι και μοντέλα υπολογισμού των επιδράσεων .....                                                                                | 21 |
| 1.4.1 Μέθοδοι προσδιορισμού των επιπτώσεων .....                                                                                         | 21 |
| 1.4.2.2. Το υπόδειγμα MRIO.....                                                                                                          | 30 |
| 1.5. Μέθοδοι υπολογισμού επιπτώσεων των συγκοινωνιακών έργων στην Ελλάδα                                                                 | 33 |
| 1.5.1. Χωρικές επιπτώσεις Εγνατίας Οδού – Έκθεση κατάστασης ζωνών επιρροής, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Οκτώβριος 2004 ..... | 34 |
| 1.5.2. Χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και του Δυτικού οδικού άξονα (2004-2007), Μάρτιος 2008 – Πανεπιστήμιο Πατρών* ..... | 34 |
| 1.6. Σύνθεση των ευρημάτων από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας και Συμπεράσματα.....                                                    | 34 |
| 2. Ευρωπαϊκά προγράμματα : Σύγκλιση Περιφέρειας Ηπείρου βάση ευρωπαϊκών προγραμμάτων και ευρωπαϊκών πολιτικών .....                      | 37 |
| 2.1.Πρόλογος.....                                                                                                                        | 37 |
| 2.1.1.Εισαγωγή .....                                                                                                                     | 38 |
| 2.2.Περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα για την Ήπειρο την περίοδο 1990-2006 .....                                                    | 39 |
| 2.2.1.Περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα Ηπείρου 1990-1993.....                                                                        | 39 |
| 2.2.2.Περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα Ηπείρου 1994-1999.....                                                                        | 42 |

|                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.2.3.Περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα Ηπείρου 2000-2006.....               | 45  |
| 2.3.Περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα Ηπείρου 2007-2013.....                 | 48  |
| 2.4.Συμπεράσματα .....                                                          | 49  |
| 3. Εκπόνηση συστήματος δεικτών για το δυτικό οδικό άξονα .....                  | 50  |
| 3.1 Γενικά.....                                                                 | 50  |
| 3.2 Ολοκληρωμένο σύστημα δεικτών .....                                          | 54  |
| 3.2.1. Περιγραφή συστήματος δεικτών.....                                        | 55  |
| 4. Ιστορικό σχεδιασμού του έργου και ανάθεση κατασκευής του .....               | 63  |
| 4.1.Τεχνικά χαρακτηριστικά έργου οδικού άξονα Αντιρρίου Ιωαννίνων .....         | 63  |
| 4.2. Η Διαδικασία του διαγωνισμού.....                                          | 65  |
| 4.3.Οικονομικά στοιχεία της Ιόνιας Οδού .....                                   | 67  |
| 4.3.1.Συνοπτική παρουσίαση του έργου.....                                       | 67  |
| <br>Κεφάλαιο II: Επιδράσεις της Ιόνιας Οδού στην Περιφέρεια Ηπείρου.....        | 69  |
| 5. Γενική επισκόπηση επιπτώσεων Οδικού Άξονα.....                               | 69  |
| 5.1 Γενική κατηγοριοποίηση.....                                                 | 69  |
| 5.2. Άμεσες και μεσο-μακροχρόνιες επιπτώσεις.....                               | 73  |
| 6. Αναλυτική περιγραφή επιπτώσεων οδικού άξονα .....                            | 74  |
| 6.1. Επιπτώσεις κατά τη φάση κατασκευής .....                                   | 74  |
| 6.2. Επιπτώσεις κατά τη φάση λειτουργίας.....                                   | 75  |
| 6.2.1 Επιπτώσεις στο περιβάλλον.....                                            | 75  |
| 6.2.2 Φυσικές μεταβλητές που θίγονται από το νέο προτεινόμενο οδικό άξονα ..... | 82  |
| 6.3 Χωρικές επιπτώσεις.....                                                     | 84  |
| 6.4. Μέτρηση – Παρακολούθηση των επιπτώσεων (ΜΠΕ) .....                         | 87  |
| 7. Καθορισμός Ζωνών Επιρροής του Οδικού Άξονα .....                             | 92  |
| 7.1.Ζώνη I .....                                                                | 96  |
| 7.2.Ζώνες II και III.....                                                       | 107 |

|                                                                                                                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 7.3. Ζώνες IV και V .....                                                                                                                                                    | 110 |
| 7.4.Ζώνη VI .....                                                                                                                                                            | 118 |
| 8.Επιπτώσεις στην οικονομία και το παραγωγικό σύστημα. ....                                                                                                                  | 123 |
| 8.1.Οικονομία.....                                                                                                                                                           | 124 |
| 8.1.1.Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν.....                                                                                                                                         | 124 |
| 8.1.2 Κατά κεφαλήν ΑΕΠ.....                                                                                                                                                  | 126 |
| 8.1.3 Τομεακή και κλαδική σύνθεση ΑΕΠ .....                                                                                                                                  | 129 |
| 8.1.4 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (Α.Π.Α) ανά τομέα παραγωγής.....                                                                                                          | 130 |
| 8.1.4.1.Η διάρθρωση ΑΠΑ της Περιφέρειας Ηπείρου .....                                                                                                                        | 130 |
| 8.1.5. Διάρθρωση του πρωτογενούς τομέα Ηπείρου (Γεωργία, Δασοκομία, Αλιεία)<br>.....                                                                                         | 131 |
| 8.1.5.1. Αγροτική παραγωγή .....                                                                                                                                             | 132 |
| 8.1.5.2. Αλλιεία-Ιχθυοκαλλιέργεια .....                                                                                                                                      | 136 |
| 8.1.6. Διάρθρωση του δευτερογενούς τομέα Ηπείρου .....                                                                                                                       | 139 |
| 8.1.7. Διάρθρωση του τριτογενούς τομέα Ηπείρου.....                                                                                                                          | 144 |
| 8.1.8. Πληθυσμιακές μεταβολές σε επίπεδο περιφέρειας και νομού .....                                                                                                         | 146 |
| 8.1.9.Πληθυσμιακές μεταβολές αστικών κέντρων.....                                                                                                                            | 149 |
| 8.2.Εμπόριο .....                                                                                                                                                            | 150 |
| 8.2.1.Κλαδική σύνθεση των επιχειρήσεων.....                                                                                                                                  | 150 |
| 8.2.1.1.Τομεακή κατανομή των επιχειρήσεων της Ηπείρου, με βάση των αριθμό των<br>επιχειρήσεων, το σύνολο του ενεργητικού και τον κύκλο εργασιών (2008) .....                 | 152 |
| 8.2.1.2.Γεωγραφική κατανομή των επιχειρήσεων της Ηπείρου ανά νομούς, με βάση<br>τον αριθμό των επιχειρήσεων το σύνολο του ενεργητικού και τον κύκλο εργασιών<br>(2008) ..... | 155 |
| 8.2.2. Ενάρξεις και Παύσεις επιχειρήσεων .....                                                                                                                               | 157 |
| 8.2.2.1.Ενάρξεις επιχειρήσεων .....                                                                                                                                          | 158 |
| 8.2.2.2. Παύσεις Επιχειρήσεων.....                                                                                                                                           | 163 |
| 8.2.2.3. Συνολικό αποτέλεσμα ενάρξεων – παύσεων επιχειρήσεων.....                                                                                                            | 169 |

|                                                                                                            |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>8.3.Βιομηχανία .....</b>                                                                                | <b>170</b> |
| <b>8.3.1.ΕΤΒΑ (Ανώνυμη Εταιρεία Οργανώσεως, Λειτουργίας και Εκμεταλλεύσεως Βιομηχανικών Περιοχών).....</b> | <b>175</b> |
| <b>8.3.2.Βιομηχανικές περιοχές Περιφέρειας Ηπείρου .....</b>                                               | <b>177</b> |
| <b>8.3.2.1. ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων .....</b>                                                                     | <b>178</b> |
| <b>8.3.2.2. ΒΙ.ΠΕ. Πρεβέζης.....</b>                                                                       | <b>181</b> |
| <b>8.3.2.3. Βιομηχανικό Πάρκο Θεσπρωτίας (ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ.).....</b>                                             | <b>183</b> |
| <b>8.3.2.4. ΒΙΟ.ΠΑ. Άρτας.....</b>                                                                         | <b>185</b> |
| <b>8.4.Τουρισμός .....</b>                                                                                 | <b>186</b> |
| <b>8.4.1. Επιβατικές και οι εμπορικές κινήσεις λιμένων και αεροδρομίων Περιφέρειας Ηπείρου.....</b>        | <b>186</b> |
| <b>8.4.1.1. Λιμάνια.....</b>                                                                               | <b>186</b> |
| <b>8.4.1.2. Αεροδρόμια .....</b>                                                                           | <b>189</b> |
| <b>8.5 Τουριστική ανάπτυξη Περιφέρειας Ηπείρου.....</b>                                                    | <b>196</b> |
| <b>8.5.1 Τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος.....</b>                                                          | <b>197</b> |
| <b>8.5.1.1. Νομός Ιωαννίνων .....</b>                                                                      | <b>197</b> |
| <b>8.5.1.2.Νομός Πρεβέζης.....</b>                                                                         | <b>200</b> |
| <b>8.5.1.3.Νομός Άρτας .....</b>                                                                           | <b>203</b> |
| <b>8.5.1.4. Νομός Θεσπρωτίας .....</b>                                                                     | <b>204</b> |
| <b>8.5.2. Περιφερειακή πληρότητα τουριστικών καταλυμάτων .....</b>                                         | <b>204</b> |
| <b>8.5.3. Ξενοδοχειακό Δυναμικό (στοιχεία 2007).....</b>                                                   | <b>209</b> |
| <b>8.6. Αξιολόγηση της υφιστάμενης τουριστικής προσφοράς στην περιφέρεια Ηπείρου .....</b>                 | <b>212</b> |
| <b>8.6.1.Αφίξεις και διανυκτερεύσεις πελατών ανά νομό στην Ήπειρο .....</b>                                | <b>213</b> |
| <b>8.6.1.2.Αφίξεις και διανυκτερεύσεις πελατών ανά νομό της Περιφέρειας Ηπείρου Ιανουάριος 2007.....</b>   | <b>215</b> |
| <b>8.6.1.3. Αφίξεις και διανυκτερεύσεις πελατών ανά νομό στην Περιφέρεια Ηπείρου Ιανουάριος 2009 .....</b> | <b>217</b> |
| <b>8.6.2. Αφίξεις, διανυκτερεύσεις και πληρότητα ανά κατηγορία καταλύματος .....</b>                       | <b>218</b> |

|                                                                                                                                   |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 8.6.2.1. Αφίξεις, διανυκτερεύσεις και πληρότητα ανά κατηγορία καταλύματος<br>Ιανουάριος 2005.....                                 | 219 |
| 8.6.2.2. Αφίξεις, διανυκτερεύσεις και πληρότητα ανά κατηγορία καταλύματος<br>Ιανουάριος 2007.....                                 | 219 |
| 8.6.2.3. Αφίξεις, διανυκτερεύσεις και πληρότητα ανά κατηγορία καταλύματος<br>Ιανουάριος 2008.....                                 | 220 |
| 9. Επιπτώσεις στην αγορά εργασίας και στο ανθρώπινο δυναμικό .....                                                                | 221 |
| 9.1.Εργατικό δυναμικό .....                                                                                                       | 221 |
| 9.1.2 Απασχόληση στην περιφέρεια Ηπείρου σε σχέση με την Ελλάδα και ανά κλάδο<br>(2000-2007).....                                 | 222 |
| 9.2. Ανεργία.....                                                                                                                 | 224 |
| 10. Συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων της Έρευνας Πεδίου αναφορικά με<br>το παραγωγικό σύστημα της Περιφέρειας Ηπείρου. .... | 226 |
| 10.1. Βασικά αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίων ιδιωτών .....                                                               | 226 |
| 10.2.Βασικά αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίων καταστημάτων .....                                                               | 228 |
| 10.3.Βασικά αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίων τουρισμού (ξενοδοχεία και<br>καταλύματα) .....                                   | 230 |
| 10.4.Βασικά αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίων μεταποιητικών επιχειρήσεων<br>(ΒΙ.ΠΕ Περιφέρειας Ηπείρου) .....                  | 231 |
| 10.5.Βασικά αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίων επιμελητηρίων .....                                                              | 232 |
| 11. Χωροταξική πολιτική και αναπτυξιακός προγραμματισμός .....                                                                    | 233 |
| 11.1.Οι αναπτυξιακές πολιτικές της Ε.Ε.....                                                                                       | 233 |
| 11.2.Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών .....                                                                                           | 239 |
| 11.3.Το χωροταξικό πλαίσιο στη χώρα μας.....                                                                                      | 244 |
| 11.4.Τα Περιφερειακά πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης<br>.....                                               | 257 |
| 11.4.1.ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου: .....                                                                                                      | 258 |
| 11.4.2. ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας:.....                                                                                              | 261 |
| 11.4.3.ΠΠΧΣΑΑ Πελοποννήσου: .....                                                                                                 | 264 |
| 11.5.Οι στρατηγικοί οδικοί άξονες.....                                                                                            | 267 |

|                                                                                                                     |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 11.6. Ο Οδικός Άξονας της Δυτικής Χώρας (Ιονία Οδός) και ο υφιστάμενος παράλιος άξονας Ηγουμενίτσας – Πρεβέζης..... | 272 |
| 11.7.Αναπτυξιακός Προγραμματισμός.....                                                                              | 275 |
| 11.8. Θεματικές κατηγορίες χώρου – πρότυπα ανάπτυξης και πολιτικές.....                                             | 280 |
| 12.Προσπελασιμότητα και Κινητικότητα .....                                                                          | 286 |
| 12.1 Εισαγωγικά .....                                                                                               | 286 |
| 12.2. Το Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών .....                                                                       | 292 |
| 12.2.1 Γεωγραφική Βάση Δεδομένων .....                                                                              | 292 |
| 12.2.2 Γεωγραφικά δεδομένα .....                                                                                    | 293 |
| 12.2.3 Θεματική βάση δεδομένων .....                                                                                | 294 |
| 12.2.4 Χαρτογραφική τυποποίηση - σύνθεση .....                                                                      | 295 |
| 12.3 Η εφαρμογή της ανάλυσης δικτύου (network analysis) .....                                                       | 295 |
| 12.4 Προσπελασιμότητα - Χρονοαποστάσεις.....                                                                        | 297 |
| 12.4.1 χρονικές αποστάσεις της μίας ώρας .....                                                                      | 297 |
| 12.4.2 Χρονοαποστάσεις των δύο ωρών .....                                                                           | 303 |
| 12.4.3 Ωφελούμενος πληθυσμός .....                                                                                  | 309 |
| 12.5. Βασικά Αποτελέσματα της Έρευνας Ερωτηματολογίων Ιδιωτών .....                                                 | 310 |
| 13. Χρήσεις γης και επιδράσεις του νέου οδικού άξονα .....                                                          | 311 |
| 13.1 Γενικά: Μεταβολές χρήσεων γης την τελευταία 20ετία .....                                                       | 311 |
| 13.2 Επιδράσεις της Ιόνιας Οδού στις χρήσεις γης .....                                                              | 313 |
| 13.2.1 Επιδράσεις κατά μήκος του άξονα .....                                                                        | 313 |
| 13.2.2. Επιδράσεις στις χρήσεις γης των βιομηχανικών εγκαταστάσεων.....                                             | 315 |
| Κεφάλαιο ΙΙΙ : Γενική σύνοψη, συμπεράσματα, προτάσεις.....                                                          | 319 |
| 14. Γενική σύνοψη και συμπερασματικές παρατηρήσεις .....                                                            | 319 |
| 14.1 Δευτερογενής έρευνα .....                                                                                      | 321 |
| 14.2 Προσπελασιμότητα και ζώνες Επιρροής .....                                                                      | 322 |

|                                                                              |            |
|------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>14.3 Έρευνα Πεδίου.....</b>                                               | <b>325</b> |
| <b>Βιβλιογραφία &amp; Αρθρογραφία .....</b>                                  | <b>332</b> |
| <b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ.....</b>                                      | <b>336</b> |
| <b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2. ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ ΔΕΙΚΤΗ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....</b> | <b>359</b> |
| <b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3. ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ,<br/>.....</b>  | <b>361</b> |
| <b>Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α 4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ.....</b>                | <b>363</b> |
| <b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ ΖΩΝΗΣ Ι .....</b>            | <b>453</b> |

## Προοίμιο

### Οι Οδικοί άξονες και οι επιδράσεις τους

Αποτελεί κοινό τόπο η άποψη πως οι οδικοί άξονες από τη φάση σχεδιασμού τους ακόμη:

- Αίρουν την απομόνωση από τις λιγότερο προσπελάσιμες περιοχές, και έτσι
- Συμβάλλουν στην άμβλυνση των περιφερειακών ανισοτήτων στο επίπεδο προσπελάσιμότητας, και κατ' επέκταση αναδεικνύουν ένα πολυκεντρικό πρότυπο χωρικής ανάπτυξης.
- Δημιουργούν άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στην ανάπτυξη και τη χωροταξική οργάνωση των ευρύτερων περιοχών του έργου, αλλάζοντας ριζικά τα δεδομένα για την λειτουργία των μεταφορών, την προσέλκυση επενδύσεων, την χωροθέτηση δραστηριοτήτων και τον περιφερειακό προγραμματισμό, καθώς
- Επηρεάζουν την προσβασιμότητα σε τοπικές και περιφερειακές αγορές τόσο προϊόντων όσο και υπηρεσιών, τις μετακινήσεις κατοίκων πόλεων και οικισμών, καθώς και την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου.

Καθίσταται σαφές ότι οι άμεσες ωφέλειες για την ευρύτερη περιοχή, στην οποία κατασκευάζεται ή λειτουργεί ο άξονας, προκύπτουν από την διευκόλυνση της προσπελασιμότητας, από την εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, την επακόλουθη μείωση του μεταφορικού κόστους αλλά και την οδική ασφάλεια.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα στον ελλαδικό χώρο, αποτελεί η κατασκευή και η λειτουργία της Εγνατίας οδού, αυτού του σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου, που συνέβαλλε τόσο στην καλυτέρευση της εδαφικής συνοχής του βορειοελλαδικού χώρου, όσο και στην ανετότερη προσπελάσιμότητα και κινητικότητα.

Η παρούσα μελέτη έχει ως βασικό σκοπό την έρευνα των αρχικών επιδράσεων της Ιόνιας οδού μέσα από ένα δυναμικό σύστημα δεικτών. Στην παρούσα φάση,

όπου το οδικό έργο βρίσκεται σε πολύ καθυστερημένο στάδιο, ο συνολικός αριθμός των δεικτών δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 25-30 δείκτες, η πλειονότητα των οποίων θα αρχίσει να υπολογίζεται με πραγματικά στοιχεία μετά τη λειτουργία του έργου. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε μελέτη του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου (2001) που αφορούσε στην πιλοτική εφαρμογή του συστήματος δεικτών στην υπό κατασκευή τότε Εγνατία Οδό, χρησιμοποιήθηκαν περίπου 15 δείκτες. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, στην παρούσα μελέτη, προτείνονται σε θεωρητικό καταρχήν επίπεδο 24 δείκτες. Αρκετοί από αυτούς είναι δυνατό να υπολογιστούν στην παρούσα πρώιμη φάση του έργου και στη συνέχεια, σταδιακά με την πρόοδο του έργου, να επανυπολογίζονται –παρέχοντας ενδείξεις για τις επιπτώσεις του-, καθώς και να υπολογίζονται νέοι ανάλογα με τη δυνατότητα συλλογής στοιχείων.

Η τελική μελέτη αυτή περιλαμβάνει τις εξής ευρείες Ενότητες:

- Εκπόνηση Συστήματος Δεικτών για το Δυτικό Οδικό Άξονα

- Διαχρονική Καταγραφή των Βασικότερων Οικονομικών και Κοινωνικών Παραμέτρων και της Ανάπτυξης της Περιφέρειας Ηπείρου με Βάση το Προτεινόμενο Σύστημα Δεικτών

- Έρευνα Πεδίου: Αναμενόμενες Επιδράσεις από την Κατασκευή και Λειτουργία της Ιόνιας Οδού - Συμπεράσματα της έρευνας.

- Διαμόρφωση Νέων Δεδομένων στην Προσπελασιμότητα και Κινητικότητα της Ηπείρου από τη Δημιουργία του Δυτικού Οδικού Άξονα

Αναλυτικότερα: στο πρώτο κεφάλαιο πραγματοποιείται ανασκόπηση της διεθνούς και εγχώριας βιβλιογραφίας όσον αφορά στις μεταφορές και προσδιορίζεται το σύστημα δεικτών που προτείνεται για την μελέτη των επιδράσεων της Ιόνιας Οδού και παρουσιάζονται κάποια επιπλέον στοιχεία που αφορούν στο έργο.

Στη συνέχεια, στο δεύτερο κεφάλαιο, προσδιορίζονται οι Ζώνες Επιρροής του έργου και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από τη δευτερογενή και πρωτογενή έρευνα που πραγματοποιήθηκε για την Περιφέρεια Ηπείρου. Επιπλέον, στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αξιολόγηση της προσπελασιμότητας και της κινητικότητας με χρήση σύγχρονης τεχνολογίας GIS και την κατασκευή σχετικών χαρτών.

Αναφορικά με τη διεξαχθείσα δευτερογενή έρευνα, επιχειρήθηκε μια διαχρονική καταγραφή των βασικότερων οικονομικών και κοινωνικών μεγεθών της Περιφέρειας Ηπείρου, σύμφωνα με το προτεινόμενο σύστημα δεικτών, στο εμπόριο, στην αγορά εργασίας, στον τουρισμό, στο ανθρώπινο δυναμικό και άλλους κλάδους.

Στο τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται περιληπτικά τα αποτελέσματα όλων των επιμέρους ερευνών της Μελέτης και καταγράφονται τα βασικά συμπεράσματα, καθώς και ορισμένες προτάσεις για λήψη μέτρων τόσο από την Πολιτεία, όσο και από επιχειρηματικούς και αναπτυξιακούς φορείς.

## Κεφάλαιο Ι: Θεωρητικό πλαίσιο και μεθοδολογική προσέγγιση

### Εισαγωγή

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός, πως η Ήπειρος είναι μια από τις πλέον «περιφερειακές» και απομακρυσμένες περιοχές όχι μόνον της Ελλάδας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης με βάση το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ως κύριο δείκτη ανάπτυξης. Παρόλα αυτά, μια σειρά μεγάλων συγκοινωνιακών έργων τα οποία είτε ολοκληρώθηκαν είτε βρίσκονται σε εξέλιξη ή προγραμματίζονται, -όπως για παράδειγμα η ολοκλήρωση της κατασκευής της Εγνατίας οδού, το τμήμα Ηγουμενίτσας-Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, του Δυτικού Άξονα (Πάτρας-Άρτας-Κακαβιάς), του διεθνών προδιαγραφών λιμένα της Ηγουμενίτσας, η ζεύξη του Ακτίου και η αναβάθμιση του αεροδρομίου του Ακτίου- δημιουργούν ένα σύνολο αναπτυξιακών δεδομένων που ανατρέπουν ριζικά και εν τοις πράγμασι, τα μέχρι τώρα δεδομένα, για την Περιφέρεια Ηπείρου.

Ο νέος δυναμικός ρόλος της Ηπείρου θα επιτευχθεί με την ανάδειξή της ως κόμβου μεταφορών χάρις στο συνδυασμένο σύστημα του Λιμένα Ηγουμενίτσας και των δύο υπερ-τοπικών αξόνων (Εγνατίας και Δυτικού Άξονα) και με την ολοκλήρωση της συγκοινωνιακής σύνδεσης της Ηπείρου με την υπόλοιπη Ελλάδα, τη Δυτική Βαλκανική και κατ'επέκταση με τη Δυτική Ευρώπη. Θα την καταστήσει, το συνδυασμένο αυτό σύστημα, σε βασική πύλη της χώρας προς τη Δύση, ενισχύοντας παράλληλα τις μικρότερες ενδοπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές.

Η Ιόνια Οδός είναι στρατηγικό έργο για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου στη Δυτική Ελλάδα (Μεσολόγγι-Αγρίνιο-Άρτα-Ιωάννινα-Κακαβιά). Επεκτεινόμενη εντός Αλβανικού εδάφους και συνδεδεμένη με τους αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και Αυλώνας θα συμβάλλει στη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος για την ανάπτυξη ευνοικών συνθηκών οικονομικών δραστηριοτήτων τόσο στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου όσο και της Νότιας Αλβανίας. Οι στρατηγικοί αναπτυξιακοί στόχοι της Περιφέρειας Ηπείρου για την περίοδο 2007-2013 όπως αυτοί διαμορφώθηκαν είναι:

1. Ενίσχυση της επιχειρηματικής ανταγωνιστικότητας και καινοτομικής ικανότητας

2. Βελτίωση προσπελασιμότητας υποδομών και υπηρεσιών
3. Αειφορική διαχείριση φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος – διαχείριση προστατευόμενων περιοχών
4. Επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο
5. Ανάδειξη τουριστικής και πολιτιστικής ταυτότητας Ηπείρου
6. Ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής συνοχής και ισόρροπη ανάπτυξη
7. Προώθηση της ψηφιακής σύγκλισης
8. Προώθηση της συνεργασίας και των δικτύων μεταξύ χωρών και Περιφερειών

## **1. Η Ιόνια Οδός στο γενικό πλαίσιο υποδομών μεταφορών της χώρας και της Περιφέρειας Ηπείρου**

Η περιφέρεια της Ηπείρου εμφανίζει το χαμηλότερο δείκτη ανάπτυξης με βάση το κατά κεφαλήν εισόδημα τόσο σε επίπεδο χώρας όσο και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξαιτίας κυρίως των γεωμορφολογικών της χαρακτηριστικών και της υφιστάμενης ελλειπούς οδικής -και όχι μόνο- σύνδεσής της με τις υπόλοιπες περιφέρειες στον Ελλαδικό χώρο, αλλά και με τις γειτονικές χώρες των Βαλκανίων.

Η κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού καθώς η εξέλιξη μιας σειράς έργων -μεταξύ των οποίων και η κατασκευή της Ιονίας οδού- τα οποία αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός των επόμενων ετών, θα προσφέρουν ένα σύνολο προσβάσεων και ευκαιριών ανάπτυξης στο ευρύτερο χωρικό περιβάλλον.

Η περιφέρεια λόγω της γεωγραφικής της θέσης λειτουργεί ως ένας κόμβος μεταφορών. Με την συνεχόμενη ανάπτυξη του Λιμένα Ηγουμενίτσας ο οποίος συνδέει την Ελλάδα με την Ευρώπη (μέσω της Ιταλίας) και την Ανατολή (μέσω Τουρκίας και Κωνσταντινούπολης) με τους τοπικούς άξονες της Εγνατίας Οδού και του Δυτικού Άξονα, ενισχύει το ρόλο της ως κέντρου ανάπτυξης οικονομικών δραστηριοτήτων και συναλλαγών με την Ε.Ε., τα Βαλκάνια και την Ανατολή.

Μέσα στο πλαίσιο αυτό της οικονομικοκοινωνικής ανάπτυξης της περιφέρειας δηλαδή, γεννιέται το καινούργιο αναπτυξιακό γεγονός των τελευταίων δεκαετιών. Και δεν είναι άλλο από την κατασκευή της Ιονίας Οδού η οποία θα συνδέει την Δυτική και Κεντρική Ελλάδα με την Ήπειρο. Πρόκειται για ένα στρατηγικό έργο

στην εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού και των μεταφορών, μεταξύ των περιοχών της Καλαμάτας-Πύργου-Πάτρας-Μεσολογγίου-Αγρινίου-Άρτας-Ιωαννίνων-Κακαβιάς, καθώς επεκτείνεται και συνδέεται με τους Αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και Αυλώνας. Θα συμβάλλει δε στην δημιουργία κατάλληλου αναπτυξιακού περιβάλλοντος για οικονομικές δραστηριότητες μεταξύ Ηπείρου και Νότιας Αλβανίας. Πρόκειται για έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο ο οποίος θα διευκολύνει την διέλευση στην Εθνική Οδό Αντιρρίου – Ιωαννίνων, η οποία χαρακτηρίζεται μία από τις χειρότερες Οδικές Αρτηρίες της Ευρώπης.

Το Μάρτιο του 2007 κατατέθηκε το σχέδιο νόμου για την αναδοχή , κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου “Ιόνια Οδός” από το Αντίρριο μέχρι τα Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκαρφειά) και του Συνδετήριου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα. Σύμφωνα με τη σύμβαση ο συνδυασμός της παραχώρησης για το τμήμα της ΠΑΘΕ του Συνδετήριου Κλάδου Σχηματάρι- Χαλκίδας, έγινε για λόγους οικονομικούς και αυτό διότι τα έσοδα βάση της προβλεπόμενης διέλευσης των οχημάτων στον Δυτικό Άξονα, δεν είναι ικανά να στηρίξουν αυτά καθαυτά την χρηματοδότηση του έργου. Η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε την 19<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2006 και πρόκειται για μία από το σύνολο επτά συμβάσεων παραχώρησης έργων προϋπολογισμού 8 δισεκατομμυρίων ευρώ, οι οποίες θα αναβαθμίσουν και θα υπερδιπλασιάσουν το μήκος των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων της Ελλάδας.

Ο νέος αυτός αυτοκινητόδρομος Αντιρρίου – Ιωαννίνων θα έχει μήκος 196 χλμ. θα είναι δε 21 χλμ. συντομότερος από τον υφιστάμενο οδικό άξονα, με μέσο όρο χρόνου μετακίνησης 1 ώρα και 40 λεπτά, το όριο ασφαλούς μέγιστης ταχύτητας θα ανέβει στα 120 χλμ./ώρα. Σύμφωνα με μετρήσεις του EuroRAP θα είναι αρκετά πιο ασφαλής, με τους δείκτες των ατυχημάτων να είναι 5 φορές μικρότεροι σε σχέση με το υπόλοιπο υπεραστικό δίκτυο της χώρας.

### **1.1. Η σημασία των μεταφορών στην κοινωνική και οικονομική δράση της περιφέρειας - η έννοια της προσπελασιμότητας**

Οι μεταφορές καλύπτουν τις ανάγκες που γεννιούνται από την γεωγραφική διασπορά των τόπων παραγωγής αγαθών και των τόπων κατανάλωσης, των τόπων διαμονής και των τόπων εργασίας και εξυπηρετούν τις ανάγκες των ανθρώπων για «κινητικότητα» και για «επικοινωνία». Για την κάλυψη επομένως των προαναφερθεισών αναγκών δημιουργείται η ανάγκη για την κατασκευή και λειτουργία των υποδομών μεταφορών. Αυτές σε καμία περίπτωση δεν αποτελούν αποκλειστικά απλές λύσεις για τη μετακίνηση ανθρώπων ή αγαθών, καθώς οι μεταφορικές υποδομές ασκούν μια πολυσύνθετη επιρροή στο χώρο και αλληλεπιδρούν με τα στοιχεία εκείνα που καθορίζουν την κοινωνική-οικονομική δομή και ανάπτυξη των περιφερειών που διέρχονται. Σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία, η βελτίωση των υποδομών αυξάνει τόσο την προσπελασιμότητα, όσο και τις οικονομικές ευκαιρίες των περιφερειών και σχετίζεται αυτό με το γεγονός ότι ορισμένες περιοχές ωφελούνται συγκριτικά περισσότερο σε σχέση με άλλες, με αποτέλεσμα οι υπόλοιπες περιοχές να βρίσκονται σε δυσμενέστερη θέση ως προς την ανταγωνιστικότητα.

Σύμφωνα με έκθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), ένα σύγχρονο, αποτελεσματικό, ασφαλές, πλήρες και συγκροτημένο δίκτυο μεταφορών είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη και την καλή λειτουργία της ελεύθερης και ενιαίας αγοράς. Αυτό συμβαίνει, γιατί η ενιαία αγορά δεν μπορεί να υφίσταται, αν δεν είναι εξασφαλισμένες, οι τέσσερις βασικές ελευθερίες, δηλαδή η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των υπηρεσιών, των κεφαλαίων και των προσώπων. Για να το καταφέρει αυτό η Ε.Ε. αποφάσισε να δημιουργήσει διευρωπαϊκούς άξονες, για όλους τους τρόπους μεταφοράς, επικεντρώνοντας την προσπάθεια στην ενσωμάτωση των διαφόρων εθνικών δικτύων σε ένα κατάλληλα ενοποιημένο σύνολο. Ο ρόλος των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη σχετίζεται με την ύπαρξη ενός σύγχρονου συστήματος οδικών αξόνων, το οποίο οδηγεί στη μείωση του κόστους μεταφοράς και στη βελτίωση του επιπέδου προσπελασιμότητας της κάθε περιφέρειας. Η βελτίωση αυτή καθιστά το παραγωγικό σύστημα της περιφέρειας περισσότερο ανταγωνιστικό και οδηγεί στην αναβάθμιση της σχετικής θέσης της

οικονομικής κατάστασης της περιφέρειας. Χαρακτηριστικό άλλωστε παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι στον ευρωπαϊκό χώρο, οι διαφορές στις μεταφορικές υποδομές ακολουθούν παρόμοια γεωγραφική κατανομή με αυτήν του κατά κεφαλήν Α.Ε.Π.

Προς την κατεύθυνση αυτή, η Ε.Ε. με την υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, προωθεί την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, με τη σύνδεση των απομακρυσμένων, συνοριακών και κυρίως νότιων περιοχών με την πιο αναπτυγμένη ενδοχώρα. Ωστόσο, η ανάπτυξη τέτοιων δικτύων, που μεν μειώνουν το κόστος μεταφοράς σε χρόνο και χρήμα, μπορεί να έχουν τα αντίθετα από τα επιθυμητά αποτελέσματα και να μεγεθύνουν περισσότερο τις διαφορές στην πρόσβαση και προσπελασιμότητα ανάμεσα στις κεντρικές και τις περιφερειακές περιοχές. Σύμφωνα με τους Linneker and Spence (1996), τα μεγάλης κλίμακας έργα οδικών υποδομών κατασκευάζονται με σκοπό τη μεταβολή της προσβασιμότητας των περιοχών σε ένα περιφερειακό σύστημα. Επιπλέον, σύμφωνα τους Banister and Berenchman (2000), η προσβασιμότητα ενός δίκτυο μεταφορών δεν είναι χωροταξικά 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.

## **1.2. Οι επιπτώσεις (impact effect) με βάση τη μεταβολή της προσπελασιμότητας**

Οι επιπτώσεις των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων έχουν απασχολήσει σε μεγάλο βαθμό την διεθνή και εγχώρια βιβλιογραφία. Αξιοσημείωτο δε αποτελεί το γεγονός πως μέχρι σήμερα δεν υπάρχει συγκεκριμένη μεθοδολογία που ακολουθείται ως προς τη μελέτη των επιπτώσεων των έργων υποδομής, σε εθνικό αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο. Οι αναπτυξιακές επιπτώσεις των συγκοινωνιακών έργων έχουν απασχολήσει την οικονομική επιστήμη, την περιφερειακή ανάλυση (regional science), καθώς επίσης και τους φορείς λήψης αποφάσεων που διαμορφώνουν πολιτικές τόσο σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο αλλά σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο (OECD, SACTRA, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων).

Από την πλευρά της προσέγγισης της οικονομικής επιστήμης η ζήτηση υπηρεσιών μεταφορών αντιμετωπίζεται ως «παράγωγη ζήτηση» (derived demand) η οποία προκύπτει από άλλες δραστηριότητες (SACTRA, 1999). Επιπλέον, η ζήτηση εμπορευματικών μεταφορών προκύπτει πρωτίστως από τη ανάγκη μεταφοράς των εισροών στους τόπους παραγωγής, τη μεταφορά των έτοιμων αγαθών στους τόπους αγοράς και κατανάλωσης.

Παράλληλα, η ζήτηση για μεταφορά προσώπων προκύπτει από την ανάγκη μετακινήσεων προς το τόπο εργασίας, εκπαίδευσης, μετακινήσεις που επιτρέπουν στα άτομα την πρόσβαση σε καταναλωτικές δυνατότητες (ψώνια, αναψυχή, τουρισμό) και μετακινήσεις που επιτρέπουν στους ανθρώπους να συναναστρέφονται με άλλους (κοινωνική συναναστροφή). 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 της προσβασιμότητας (Gutierrez and Urban o, 1996) στην περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρώπη (Vickerman et al 1999). Οι τρεις βασικοί στρατηγικοί στόχοι για τους οποίους δημιουργήθηκαν τα ΔΕ.Δ.μ. είναι οι εξής: α) η προώθηση της βιομηχανικής και οικονομικής ανάπτυξης, β) η προώθηση της συνοχής και γ) η προώθηση της αποδοτικής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

Ακόμη, οι ενδιάμεσοι στόχοι είναι η ανάπτυξη αποδοτικότερων, ασφαλέστερων, φθηνότερων και φιλικότερων προς το περιβάλλον μεταφορών, η επιδίωξη της κοινωνικοοικονομικής συνοχής μέσω της διασύνδεσης των περιφερειών με τα κέντρα της Ε.Ε., η ενθάρρυνση της οικονομικής ανάπτυξης των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης μέσω της ενίσχυσης των εμπορικών σχέσεων με αυτές, η προώθηση νέων τεχνολογικών εφαρμογών και η προώθηση της απασχόλησης. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συνοπτικά οι στόχοι των διευρωπαϊκών δικτύων καθώς και οι ενέργειες δράσης της Ε.Ε.

**Πίνακας 1: Στόχοι- Δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

| Στόχοι                                                                                                                               | Γενικές γραμμές δράσης                                                                                | Προτεραιότητες δράσης                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| α) εξασφάλιση κινητικότητας προσώπων και αγαθών                                                                                      | α) εκπόνηση και αναθεώρηση των σχεδίων δικτύου                                                        | α) δημιουργία συνδέσεων, βασικών κρίκων και διασυνδέσεων που καθιστούν δυνατή την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, και την ολοκλήρωση των μεγάλων αξόνων               |
| β) προσφορά στους χρήστες υποδομών υψηλής ποιότητας                                                                                  | β) προσδιορισμός των σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος                                                     | β) δημιουργία και ανάπτυξη υποδομών για την πρόσβαση στο δίκτυο (σύνδεση των νησιωτικών, μεσόγειων και περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας |
| γ) στήριξη στο σύνολο των τρόπων μεταφοράς                                                                                           | γ) διευθέτηση του υπάρχοντος δικτύου                                                                  | γ) βέλτιστος συνδυασμός και ολοκλήρωση των διαφόρων μέσων μεταφοράς                                                                                                    |
| δ) άριστη χρησιμοποίηση των υπαρχουσών δυναμιכוτήτων                                                                                 | δ) προώθηση της διαλειτουργικότητας του δικτύου                                                       | δ) ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στην υλοποίηση και ανάπτυξη του δικτύου                                                                                    |
| ε) διαλειτουργικότητα ως προς όλα τα στοιχεία του κάλυψη όλου του κοινοτικού εδάφους                                                 | ε) βέλτιστος συνδυασμός των τρόπων μεταφοράς μέσω, επίσης, της δημιουργίας κέντρων διασύνδεσης        | ε) σταδιακή επίτευξη της διαλειτουργικότητας των στοιχείων του δικτύου                                                                                                 |
| στ) πρόβλεψη επέκτασης του προς τα κράτη μέλη της Ε.Ζ.Ε. .Σ, τις χώρες της Κεντρικής & Ανατολικής Ευρώπης και τις μεσογειακές χώρες. | στ) επιδίωξη της συνοχής και της συμπληρωματικότητας των χρηματοδοτικών παρεμβάσεων.                  | στ) βελτιστοποίηση του δυναμικού και της αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων υποδομών                                                                                  |
|                                                                                                                                      | ζ) δράσεις έρευνας και ανάπτυξης                                                                      | ζ) δημιουργία και διαμόρφωση των κόμβων διασύνδεσης για συνδυασμένες μεταφορές                                                                                         |
|                                                                                                                                      | η) συνεργασία και σύναψη συμφωνιών με τις τρίτες χώρες τις οποίες αφορά η ανάπτυξη του δικτύου        | η) βελτίωση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας του δικτύου                                                                                                              |
|                                                                                                                                      | θ) παρακίνηση των κρατών μελών και των διεθνών οργανισμών να υποστηρίξουν τους επιδιωκόμενους στόχους | θ) ανάπτυξη και εγκατάσταση συστημάτων για τη διαχείριση και τον έλεγχο της κυκλοφορίας στο δίκτυο                                                                     |
|                                                                                                                                      | ι) προώθηση της διαρκούς συνεργασίας των ενδιαφερόμενων μερών                                         | ι) πραγματοποίηση μελετών που συμβάλλουν στον καλύτερο σχεδιασμό και την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών                                                  |
|                                                                                                                                      | κ) κάθε άλλη δράση που αποδοκνύεται απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων                            |                                                                                                                                                                        |

Η οικονομία της ευρωπαϊκής ένωσης δεν συνδέεται μονοδιάστατα με τα δίκτυα μεταφορών. Ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί από μόνος του ένα σημαντικό οικονομικό τομέα, καθώς αντιπροσωπεύει το 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) της Ε.Ε., το 7% των θέσεων απασχόλησης, το 40% των επενδύσεων που πραγματοποιούν τα κράτη μέλη και το 30% της ενεργειακής κατανάλωσής της. Χαρακτηριστικά, το 1996, μόνο στις χερσαίες μεταφορές απασχολήθηκαν περίπου τέσσερα εκατομμύρια άτομα που αντιστοιχεί στο 2,7% της συνολικής απασχόλησης. Περίπου το 87% των επιβατών και το 58% των φορτίων χρησιμοποίησαν τα οδικά δίκτυα.

### **1.3. Η σημασία προσδιορισμού των επηρεαζόμενων τοπικών οικονομιών**

Αναφορικά με τον προσδιορισμό των επιδράσεων στις τοπικές κοινωνίες, τα τελευταία χρόνια αναπτύχθηκαν στη διεθνή βιβλιογραφία διάφορες μεθοδολογικές προσεγγίσεις (Bansister and Berencham, 2000; SACTRA, 1999). Παρολα αυτά φαίνεται να επιβεβαιώνονται οι θεωρήσεις 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 υποστεί το βαθμό της οικονομική παρακμής της τελευταίας.

Σύμφωνα με τον Parkinson (1981), 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. Επιπλέον, οι Banister and Berencham (2000) επισημαίνουν ότι το λιανικό εμπόριο αντιδρά με διαφορετικό τρόπο στη βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής σε σχέση με τις βιομηχανικές επιχειρήσεις σε ότι αφορά την επιλογή τόπου εγκατάστασης και την απασχόληση εργασίας. Συνεπώς 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 επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών επηρεάζονται και από ίδιο το επίπεδο ανάπτυξης της περιοχής. Ως εκ τούτου, οι Banister and Berencham, 2000, θεωρούν ότι οι ακραία υποανάπτυκτες περιοχές αποτελούν τις λιγότερο ελπιδοφόρες υποψήφιες για οδική ανάπτυξη σε σχέση με περιοχές που βρίσκονται σε ενδιάμεσο επίπεδο ανάπτυξης αλλά παρουσιάζουν ταυτόχρονα χαμηλό ρυθμό οικονομικής μεγέθυνσης.

## **1.4. Μέθοδοι και μοντέλα υπολογισμού των επιδράσεων**

### **1.4.1 Μέθοδοι προσδιορισμού των επιπτώσεων**

**-Η Μέθοδος Cost Benefit Analysis.** Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται συχνότερα για τον προσδιορισμό των επιδράσεων των μεταφορικών υποδομών είναι η ανάλυση κόστους ωφέλειας (Cost Benefit Analysis, CBA). 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. Η παραδοσιακή CBA στοχεύει στη ανάλυση των ωφελειών που προκύπτουν για τους χρήστες των συγκοινωνιακών υποδομών στη βάση του χρόνου των μετακινήσεων, του λειτουργικού κόστους των οχημάτων και την ασφάλεια. Τα στοιχεία ωφέλειας και κόστους που προκύπτουν στο μέλλον ανάγονται σε όρους παρούσης αξίας με τη βοήθεια ενός κατάλληλου προεξοφλητικού επιτοκίου. Αξίζει να αναφερθεί πως η μέθοδος στην πιο παραδοσιακή εκδοχή της προϋποθέτει τέλεια ανταγωνιστικές αγορές.

Δεδομένων των στρεβλώσεων στην αγορά που θίγουν την αξιοπιστία του συστήματος τιμών και των αποκλίσεων από το ιδεώδες του τέλει ανταγωνισμού (SACTRA, 1999), η μέθοδος έχει προσαρμοστεί στοχεύοντας στον ακριβή προσδιορισμό των επιπτώσεων. Γενικότερα, λαμβάνοντας υπόψη σχετική μελέτη OECD, έχει υπάρξει έντονος προβληματισμός σχετικά με την επάρκεια της μεθόδου για την εκτίμηση των αναπτυξιακών επιδράσεων των συγκοινωνιακών έργων.

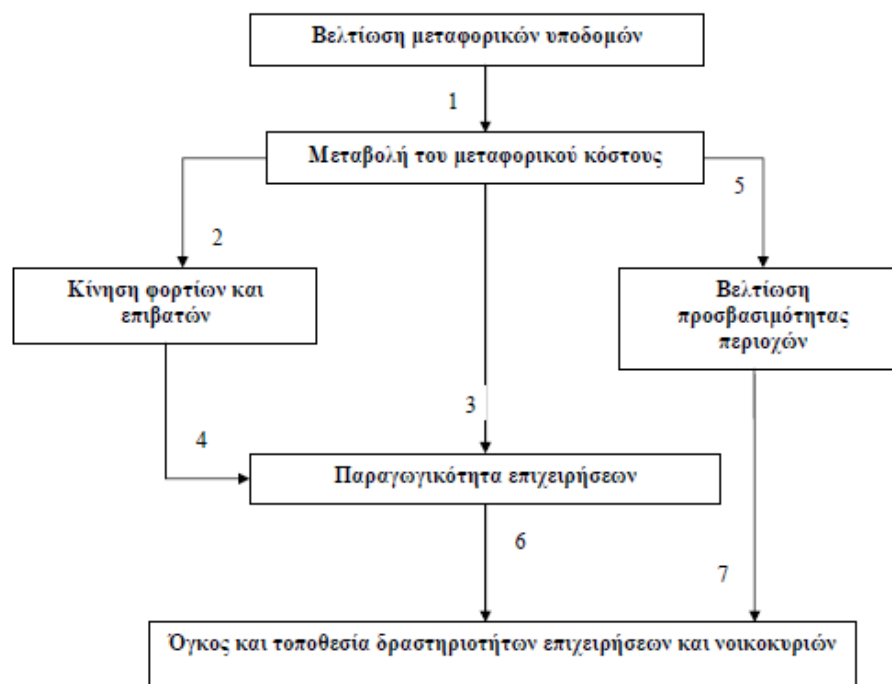
- **Η μέθοδος ανάλυσης πολλαπλών κριτηρίων.** Πρόκειται για μια πιο περιγραφική μέθοδο, κατάλληλη για τον προσδιορισμό τέτοιων επιδράσεων. Η ανάλυση πολλαπλών κριτηρίων (Multi-Criteria Analysis, MCA), έχει εφαρμοστεί σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες περιλαμβανομένης και της Ελλάδας. Τέλος, μια συγκριτική ανάλυση των μεθόδων αξιολόγησης επενδύσεων σε έργα μεταφορών γίνεται από τους Bristow and Nellthorp (2000).

- **Η πολυδιάστατη προσέγγιση.** Σύμφωνα με σχετική μελέτη του OECD (2002) η πολυδιάστατη προσέγγιση για την αξιολόγηση των αναπτυξιακών επιδράσεων προτείνει συμπληρωματικές αναλύσεις για τον προσδιορισμό των επιδράσεων

των δικτύων μεταφορών. Οι επιδράσεις αυτές συνίστανται σε κοινωνικο-οικονομικές και περιβαλλοντικές επιδράσεις. Οι επιδράσεις σχετίζονται 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 αναλύσεις θα πρέπει να αφορούν:

- στην προσβασιμότητα
- στην απασχόληση
- στην αποτελεσματικότητα και προϊόν της οικονομίας
- στην κοινωνική συνοχή - Social inclusion
- στις επιδράσεις χρήσεις γης.

Μια πρώτη συστημική προσέγγιση της σχέσης υποδομές μεταφορών και χωροταξικά πρότυπα οικονομικών δραστηριοτήτων καταγράφεται από τον Rietveld (1994) και τους Bruinsma et al (1997). Οι βασικές σχέσεις όπως διαμορφώνονται παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα:



**Διάγραμμα 1. Σχέσεις ανάμεσα στις υποδομές μεταφορών και τα χωροταξικά οικονομικά πρότυπα δραστηριοτήτων.**

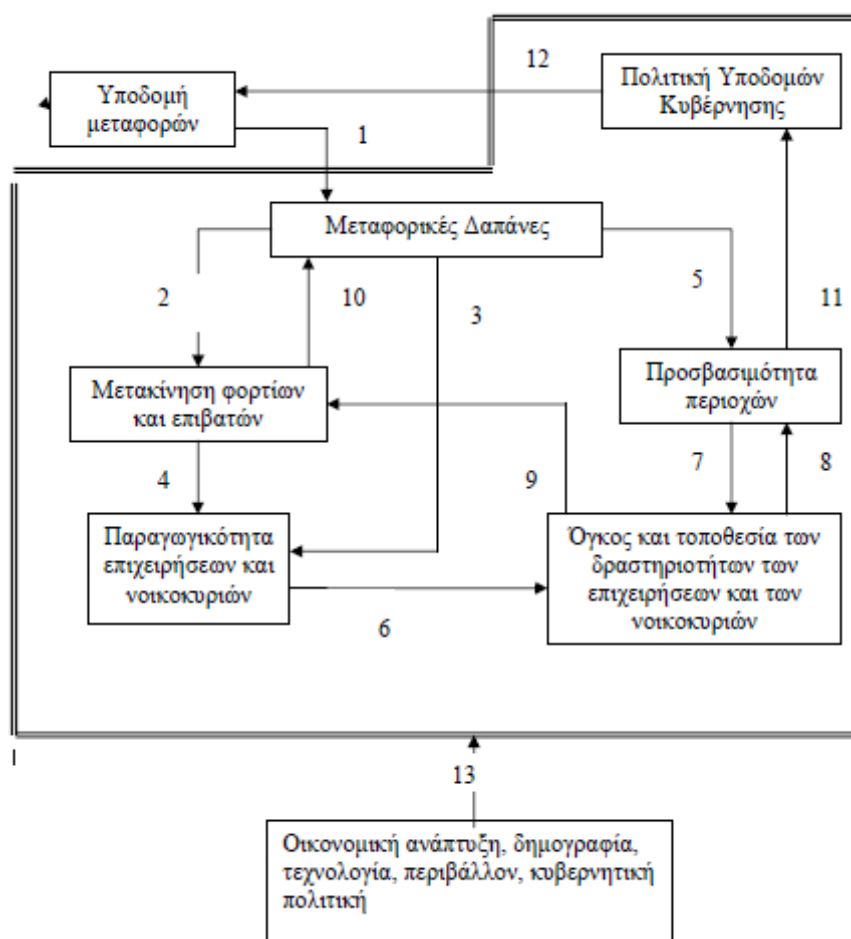
Η ανάπτυξη και συνεπώς η ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών έχει ως συνέπεια τη μεταβολή του μεταφορικού κόστους. Σύμφωνα με τον Rietveld (1994) το λεγόμενο «γενικευμένο κόστος μεταφοράς» συντίθεται από στοιχεία κόστους που είναι ανάλογα της απόστασης μεταφοράς (χιλιομετρικό κόστος), της χρονικής διάρκειας της μεταφοράς και ενός σταθερού κομμάτιού του κόστους που είναι ανεξάρτητο της απόστασης και του χρόνου, αντιπροσωπεύοντας 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 ουσιαστικό παράγοντα στη διαμόρφωση του τελικού κόστους. Επιπροσθέτως, μια άλλη πιθανή επίπτωση είναι η μείωση των αποθεμάτων στο βαθμό που η τροφοδοσία της κατανάλωσης είναι πιο ευχερής.

Στο πλαίσιο αυτό -από την άλλη πλευρά-, η βελτίωση της προσβασιμότητας των επηρεαζόμενων περιοχών θα έχει ως απόρροια τη μεταβολή των χωροθετικών επιλογών τόσο των νοικοκυριών όσο και των επιχειρήσεων. Οι τελευταίες αυτές μεταβολές συνιστούν μετακινήσεις των παραγωγικών συντελεστών της εργασίας και του κεφαλαίου.

Το απλό πλέγμα των σχέσεων που περιγράφηκε παραπάνω αγνοεί τη δυναμική έκφανση των σχέσεων που αποτυπώνονται αφήνοντας εκτός, πιθανές αναδράσεις (feedbacks). Οι Bruinsma et al (1997) θεωρούν πως 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 χωροταξικής κατανομής των αναγκών για μετακινήσεις (σχέση 9). Ως εκ τούτου, 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). Συνεπώς,

μια μεταβολή στην προσβασιμότητα των περιοχών προκαλεί την παρέμβαση της πολιτικής της κυβέρνησης και την ακολουθούμενη από αυτή στρατηγική ανάπτυξης υποδομών μεταφορών.

Το πλέγμα αυτό των σχέσεων διαμορφώνει ένα πλαίσιο ανάλυσης στο οποίο αλληλεπιδρούν ταυτοχρόνως η οικονομική ανάπτυξη, η κρατική πολιτική η δημογραφία, το περιβάλλον και η τεχνολογία (βλέπε διάγραμμα 2.)



**Διάγραμμα 2. Διευρυμένη θεώρηση της σχέσης ανάμεσα στις υποδομές μεταφορών και τα χωρικά πρότυπα των οικονομικών δραστηριοτήτων.**

Όπως μπορεί να παρατηρήσει κάποιος από το παραπάνω διάγραμμα και λαμβάνοντας υπόψη την αλληλεπίδραση της χωροθέτησης νοικοκυριών και επιχειρήσεων από τη μια μεριά και της προσβασιμότητας των περιοχών από την άλλη, φαίνεται ότι αλληλεπιδρούν μεταξύ τους μια σειρά αγορών ιδιαίτερης σημασίας για την οικονομική ανάλυση, οι οποίες συνίστανται από :

- Αγορά εργασίας: Η εργασία αποτελεί μια σημαντική εισροή σε όλες τις παραγωγικές δραστηριότητες και είναι συνήθως χωροταξικά εντοπισμένη. Είναι γεγονός πως η αναβάθμιση των συγκοινωνιακών υποδομών μπορεί να επηρεάσει την αυξητική παραγωγικότητα της εργασίας εξαιτίας της μείωσης του χρόνου μετακίνησης από και προς την εργασία ,με τους εργαζόμενους να διευρύνουν τις περιοχές αναζήτησης εργασίας. Παράλληλα, οι επιχειρήσεις αποκτούν μεγαλύτερη πρόσβαση σε χωροταξικά ευρύτερες αγορές εργασίας. Η επίδραση της διεύρυνσης της χωροταξικά προσδιορισμένης αγοράς εργασίας στο επίπεδο των μισθών δεν μπορεί να προσδιοριστεί εκ των προτέρων αφού εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά των θέσεων εργασίας και του εργατικού δυναμικού στις διάφορες περιοχές. Από τη μια μεριά ανταγωνισμός για τοπικές θέσεις εργασίας από πιθανούς εργαζόμενους εκτός της περιοχής εργασίας μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των τοπικών μισθών, ενώ από την άλλη ο ανταγωνισμός για εργαζόμενους από πιθανούς εργοδότες εκτός της περιοχής κατοικίας μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του επιπέδου μισθών για τους ντόπιους εργαζόμενους.
- Αγορά κατοικίας και επαγγελματικής στέγης: όταν βελτιώνεται η προσβασιμότητα μιας περιοχής δύναται η περιοχή αυτή να μπορεί να προσελκύσει επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός αυτής. Η απόφαση μιας επιχείρησης για μετεγκατάσταση αποτελεί αντίστροφη συνάρτηση των αξιών γης και κτιρίων για επαγγελματική χρήση (floor space). Ακολουθώντας, οι επιχειρήσεις μπορεί να μετακινηθούν σε άλλες περιοχές ελκυστικές από χαμηλότερα επίπεδα τιμών γης και κτιρίων. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι διαχρονικά η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για χώρο στην περιοχή υποδοχής μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των τιμών εξουδετερώνοντας το αρχικό οικονομικό κίνητρο. Παράλληλα, σε ότι αφορά τους εργαζόμενους η βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής μπορεί να τους οδηγήσει σε εγκατάσταση εκτός αυτής σε αναζήτηση φθηνότερης κατοικίας και συνεπώς βελτιωμένης ποιότητας ζωής. Όπως αναφέρθηκε μακροχρόνια συσσώρευση μπορεί να οδηγήσει στην εξουδετέρωση των αρχικών οικονομικών κινήτρων.

- Αγορά προϊόντων & υπηρεσιών: Η έλλειψη συγκοινωνιακών υποδομών μπορεί να αποτελέσει τροχοπέδη στο διαπεριφερειακό εμπόριο. Σύμφωνα με μελέτη του SACTRA (1999), η φτωχή συγκοινωνιακή σύνδεση μεταξύ δύο περιοχών μπορεί να αποτελέσει μέσο προστατευτισμού των τοπικών παραγωγών, επιτρέποντας τους την χρέωση υψηλότερων τιμών σε αγαθά και υπηρεσίες, σε αντίθεση με παραγωγούς που βρίσκονται σε άλλες περιοχές. Η απομάκρυνση τέτοιων εμποδίων στο διαπεριφερειακό εμπόριο θα μπορούσε να αποτελέσει ωφέλεια για την οικονομία συνολικά μειώνοντας τις τιμές που απολαμβάνουν οι τελικοί καταναλωτές αλλά και οι παραγωγοί. Πιο συγκεκριμένα, η μείωση του κόστους ή/και του χρόνου μεταφοράς λόγω βελτιώσεων του δικτύου μεταφορών επιτρέπει στους χρήστες του, να βελτιώσουν την παραγωγικότητά 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. Ωστόσο, βραχυχρόνια η διαδικασία αυτή μπορεί να είναι ετεροβαρής για τις περιοχές μελέτης. Τα τελευταία χρόνια υπάρχει έντονη συζήτηση στη διεθνή βιβλιογραφία με το αν η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών οδηγεί σε αποκέντρωση ή περαιτέρω συγκέντρωση των δραστηριοτήτων (Vickerman, 1991). Από θεωρητικής πλευράς, και οι δύο επιδράσεις αποτελούν πιθανά ενδεχόμενα ανάμεσα 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 της περιφέρειας να διαθέσουν τα προϊόντα τους στην αγορά της κεντρικής περιοχής. Τέλος, σύμφωνα με τον Krugman (1993), 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

#### **1.4.2 Μοντέλα προσδιορισμού οικονομικών επιδράσεων**

##### **1.4.2.1 Το Πολυπεριφερειακό Υπόδειγμα εισροών-εκροών**

Σύμφωνα με την διεθνή βιβλιογραφία οι περιφερειακές οικονομικές επιδράσεις μπορούν να εκτιμηθούν με την ανάπτυξη και χρήση ενός πολυπεριφερειακού υποδείγματος εισροών-εκροών. Η σημασία της μεθοδολογίας εισροών-εκροών

για την περιφερειακή οικονομική ανάλυση (Miernyk, 1967; Richardson, 1972; Hoover, 1975; Hewings and Jensen, 1986) και ιδιαίτερα την ανάλυση επιδράσεων (impact analysis) σε τοπικό επίπεδο (Miller and Blair, 1985; Davis, 1993; Isard et al 1998) έχει αναγνωριστεί στην σχετική βιβλιογραφία.

### **-Η μεθοδολογία πινάκων Εισροών-Εκροών (Input-Output, IO)**

Μια υπερ-απλουστευμένη θεώρηση μιας οικονομίας και του πλέγματος των διακλαδικών σχέσεων μπορεί να γίνει με την βοήθεια του διαγράμματος που ακολουθεί.

**Διάγραμμα 1. Μια οικονομία με τρεις κλάδους**

| Από<br>↓             | →<br>Προς | 1        | 2        | 3        | Τελική<br>Ζήτηση | Ακαθάριστο<br>Προϊόν |
|----------------------|-----------|----------|----------|----------|------------------|----------------------|
| 1                    |           | $X_{11}$ | $X_{12}$ | $X_{13}$ | $Y_1$            | $X_1$                |
| 2                    |           | $X_{21}$ | $X_{22}$ | $X_{23}$ | $Y_2$            | $X_2$                |
| 3                    |           | $X_{31}$ | $X_{32}$ | $X_{33}$ | $Y_3$            | $X_3$                |
| Προστιθέμενη<br>Αξία |           | $V_1$    | $V_2$    | $V_3$    | 0                | $V$                  |
| Ακαθάριστη Δαπάνη    |           | $X_1$    | $X_2$    | $X_3$    | $Y$              | $X$                  |

Κινούμενοι κατά μήκος της πρώτης γραμμής του παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η τελική ζήτηση (νοικοκυριά) για το προϊόν του κλάδου 1  $Y_1$  προκύπτει αν αφαιρεθεί, από την ακαθάριστη αξία του συνολικού προϊόντος του κλάδου  $X_1$ , η αξία των αναλώσεων του προϊόντος του κλάδου 1 από τον ίδιο τον κλάδο αλλά και από τους άλλους κλάδους της οικονομίας. Δίνεται δηλαδή από την σχέση  $X_1 - X_{11} - X_{12} - X_{13} = Y_1$ .

αν ισχύει  $a = \frac{X_{ij}}{X_j}$  (συντελεστής άμεσων εισροών) τότε  $X_{ij} = a \cdot X_j$  και επομένως

$$\begin{cases} X_1 - \alpha_{11}X_1 - \alpha_{12}X_2 - \alpha_{13}X_3 = Y_1 \\ X_2 - \alpha_{21}X_1 - \alpha_{22}X_2 - \alpha_{23}X_3 = Y_2 \\ X_3 - \alpha_{31}X_1 - \alpha_{32}X_2 - \alpha_{33}X_3 = Y_3 \end{cases}$$

Για ή κλάδους σε μορφή πινάκων

$$\underbrace{\begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \vdots \\ X_n \end{bmatrix}}_X - \underbrace{\begin{bmatrix} \alpha_{11} & \alpha_{12} & \cdot & \cdot & \cdot & \alpha_{1n} \\ \alpha_{21} & \alpha_{22} & \cdot & \cdot & \cdot & \alpha_{2n} \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \alpha_{n1} & \alpha_{n2} & \cdot & \cdot & \cdot & \alpha_{nn} \end{bmatrix}}_A \underbrace{\begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \vdots \\ X_n \end{bmatrix}}_X = \underbrace{\begin{bmatrix} Y_1 \\ Y_2 \\ \vdots \\ Y_n \end{bmatrix}}_Y$$

Πιο σύντομα  $X - AX = Y$  ή καλύτερα  $X(I - A) = Y$  όπου  $I$  είναι ένας μοναδιαίος  $n \times n$  πίνακας. Το κάθε  $ij$   $\alpha$  ( $ij$   $ij$   $j$   $X = \alpha$   $X$ ) δείχνει τη χρηματική αξία της άμεσης εισφοράς του κλάδου  $i$  που απαιτείται στην παραγωγή μιας επιπλέον μονάδας προϊόντος του κλάδου  $j$ . Το παραπάνω σύστημα εξισώσεων σε μορφή πινάκων μπορεί να γραφεί με την μορφή:  $(I - A)X = Y$

Ουσιαστικά δηλαδή έχουμε ότι

$$\begin{bmatrix} 1-\alpha_{11} & -\alpha_{12} & \cdot & \cdot & \cdot & -\alpha_{1n} \\ -\alpha_{21} & 1-\alpha_{22} & \cdot & \cdot & \cdot & -\alpha_{2n} \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ -\alpha_{n1} & -\alpha_{n2} & \cdot & \cdot & \cdot & 1-\alpha_{nn} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \vdots \\ X_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} Y_1 \\ Y_2 \\ \vdots \\ Y_n \end{bmatrix}$$

Η λύση του συστήματος ως προς το διάνυσμα του ακαθάριστου προϊόντος των κλάδων της οικονομίας δίνεται από την σχέση:  $X = (I - A)^{-1}Y$ .

Για διευκόλυνση θέτουμε  $B = (I - A)^{-1}$  και επομένως έχουμε ότι  $X = BY$ . Ο πίνακας  $B$  ονομάζεται αντίστροφη μήτρα Leontief και τα στοιχεία του έχουν μια εξαιρετικά σημαντική ιδιότητα:

Κάθε στοιχείο της αντιστρόφου μήτρας Leontief έχει την ιδιότητα να δείχνει πόσο θα μεταβληθεί η παραγωγή του κλάδου  $i$  εάν αυξηθεί κατά μία μονάδα η ζήτηση για το προϊόν του κλάδου  $j$ .

Έστω μια οικονομία με τρεις κλάδους και έστω ότι έχουμε τη λύση στο πλαίσιο της ανάλυσης I-O:

$$\begin{bmatrix} \bar{x}_1 \\ \bar{x}_2 \\ \bar{x}_3 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} b_{11} & b_{12} & b_{13} \\ b_{21} & b_{22} & b_{23} \\ b_{31} & b_{32} & b_{33} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} y_1 \\ y_2 \\ y_3 \end{bmatrix}$$

θα ισχύει επίσης ότι:

$$\begin{bmatrix} \bar{x}_1 \\ \bar{x}_2 \\ \bar{x}_3 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} b_{11}y_1 + b_{12}y_2 + b_{13}y_3 \\ b_{21}y_1 + b_{22}y_2 + b_{23}y_3 \\ b_{31}y_1 + b_{32}y_2 + b_{33}y_3 \end{bmatrix}$$

Στο παραπάνω σύστημα τριών εξισώσεων παίρνουμε όλες τις μερικές παραγώγους

$$\begin{aligned} \frac{\partial \bar{x}_1}{\partial y_1} &= b_{11} & \frac{\partial \bar{x}_1}{\partial y_2} &= b_{12} & \frac{\partial \bar{x}_1}{\partial y_3} &= b_{13} \\ \frac{\partial \bar{x}_2}{\partial y_1} &= b_{21} & \frac{\partial \bar{x}_2}{\partial y_2} &= b_{22} & \frac{\partial \bar{x}_2}{\partial y_3} &= b_{23} \\ \frac{\partial \bar{x}_3}{\partial y_1} &= b_{31} & \frac{\partial \bar{x}_3}{\partial y_2} &= b_{32} & \frac{\partial \bar{x}_3}{\partial y_3} &= b_{33} \end{aligned}$$

Επομένως ισχύει  $\frac{\partial x_i}{\partial y_j} = b_{ij}$  δηλαδή κάθε στοιχείο της αντιστρόφου μήτρας Leontief έχει την ιδιότητα να δείχνει πόσο θα μεταβληθεί η παραγωγή του κλάδου  $i$  εάν αυξηθεί κατά μία μονάδα η ζήτηση για το προϊόν του κλάδου  $j$

Ισχύει  $b_{ij} \geq 1 \ \forall i = j$ , δηλαδή τα στοιχεία της διαγωνίου της αντίστροφης μήτρας)-η αύξηση του της τελικής ζήτησης προϊόντος ενός κλάδου κατά μία μονάδα απαιτεί τουλάχιστον μία μονάδα αύξησης της παραγωγής του κλάδου στο βαθμό που μέρος της παραγωγής του κλάδου χρησιμοποιείται σαν ενδιάμεση εισροή είτε στον ίδιο είτε (και) σε άλλους κλάδους.

Στο ερώτημα πώς θα μεταβληθεί η παραγωγή σε όλους τους κλάδους εάν αυξηθεί εξωγενώς η ζήτηση για το προϊόν ενός από αυτούς κατά μια μονάδα, η απάντηση δίνεται από τις συνολικές παραγώγους.

$$\frac{\partial \bar{x}}{\partial y_1} \equiv \frac{\partial}{\partial y_1} \begin{bmatrix} \bar{x}_1 \\ \bar{x}_2 \\ \bar{x}_3 \end{bmatrix} \equiv \begin{bmatrix} b_{11} \\ b_{21} \\ b_{31} \end{bmatrix} \quad \frac{\partial \bar{x}}{\partial y_2} \equiv \begin{bmatrix} b_{12} \\ b_{22} \\ b_{32} \end{bmatrix} \quad \frac{\partial \bar{x}}{\partial y_3} \equiv \begin{bmatrix} b_{13} \\ b_{23} \\ b_{33} \end{bmatrix}$$

Επομένως τα στοιχεία της αντίστροφης μήτρας Leontief (συντελεστές αλληλεξάρτησης) αντιπροσωπεύουν όλα τα άμεσα και έμμεσα αποτελέσματα σε όλο το σύστημα που πυροδοτούνται από την αύξηση της τελικής ζήτησης για το προϊόν ενός από του κλάδους του. Επομένως οι μεταβολές στο συνολικό προϊόν της οικονομίας από την μεταβολή της ζήτησης ενός ή περισσότερων κλάδων δίνεται από τις σχέσεις:  $dX^* = B \cdot dY^*$  ή  $dX^* = (I - A)^{-1} \cdot dY^*$

Το ότι τα στοιχεία της αντιστρόφου μήτρας Leontief έχουν την προαναφερθείσα ιδιότητα μπορεί εύκολα ναδειχθεί με την παρακάτω προσέγγιση.

Προσέγγιση δυναμοσειρών της αντιστρόφου μήτρας Leontief (βλ. Miller and Blair, 1985, p. 23):

$$dX^* = dY + AdY + A^2dY + A^3dY + \dots + A^n dY = dY + AdY + A(AdY) + A(A^2dY) + \dots + A(A^{n-1}dY)$$

Έστω η αρχική διέγερση του συστήματος λόγω της μεταβολής του διανύσματος της τελικής ζήτησης (γύρος 0)

**«Γύρος» 0:**

$$dX^{(0)} = IdY = dY$$

προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες σε εισροές του κλάδου του οποίου αρχικά μεταβλήθηκε η ζήτηση θα πρέπει να παράγουν περισσότερο οι άλλοι κλάδοι

**«Γύρος» 1:**

$$dX^{(1)} = AdY$$

Ωστόσο η αύξηση της ζήτησης για εισροές προκαλεί με τη σειρά της την ανάγκη για άλλες εισροές και επομένως κάποιοι κλάδοι ανταποκρινόμενοι μεταβάλουν με τη σειρά τους την παραγωγή του.

**Γύρος» 2:**

$$dX^{(2)} = AdX^{(1)} = A(AdY) = A^2dY$$

**«Γύρος» 3**

$$dX^{(3)} = AdX^{(2)} = A(A^2dY) = A^3dY$$

κ.ο.κ

Σύμφωνα με τους Miller and Blair (1985) ποσοστό μεγαλύτερο του 90% της συνολικής επίδρασης εξαντλείται σε περίπου 8 τέτοιους γύρους.

#### **1.4.2.2. Το υπόδειγμα MRIO**

Η γνώση των διαπεριφερειακών ροών εμπορίου για το προϊόν του κάθε κλάδου επιτρέπει τη ανάλυση της διάχυσης των επιδράσεων που προκαλούνται από την μεταβολή στην τελική ζήτηση στον χώρο και στους κλάδους. Ωστόσο, εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι κάτι τέτοιο είναι εξαιρετικά απαιτητικό σε συλλογή στατιστικών δεδομένων στον βαθμό που απαιτείται η γνώση τόσο των κλάδων

και περιφερειών προέλευσης των εμπορευματικών ροών όσο και των κλάδων και περιφερειών προορισμού αυτών. Σε μια ιδανική, από άποψη διαθεσιμότητας δεδομένων κατάσταση, οι πωλήσεις του κλάδου  $i$  που είναι εγκαταστημένος στην περιφέρεια  $r$  σε ένα σύστημα (για παράδειγμα) δυο περιφερειών  $r$  και  $s$  υπολογίζεται ως:

$$X_i^r = [X_{i1}^{rr} + X_{i2}^{rr} + \dots + X_{in}^{rr}] + [X_{i1}^{rs} + X_{i2}^{rs} + \dots + X_{in}^{rs}] + Y_i^r$$

ο πρώτος όρος αθροίσματος σε αγκύλη δίνει τις διακλαδικές αλλά ενδοπεριφερειακές πωλήσεις. Ο δεύτερος αθροιστικός όρος δίνει τόσο τις διακλαδικές όσο και τις διαπεριφερειακές πωλήσεις. Κατά συνέπεια ένα τυπικό στοιχείο του πίνακα συναλλαγών ενός διαπεριφερειακού υποδείγματος εισροών-

εκροών (Interregional Input-Output, IRIO) θα είναι:  $X_{ij}^{rs}$

Κάνοντας την απλουστευτική υπόθεση (Chenery, 1953; Moses, 1955) ότι όλοι οι κλάδοι  $j$  στην περιφέρεια  $r$  (περιφέρεια προορισμού) χρησιμοποιούν την ίδια αναλογία εισροών του κάθε κλάδου της περιφέρειας προέλευσης  $s$ , περιορίζεται σημαντικά η πληροφόρηση δεδομένων προκειμένου να διερευνηθούν οι χωρικές επιπτώσεις μεταβολών στην τελική ζήτηση. Ο Richardson (1972, p. 64) εξηγεί ότι η θεμελιώδης υπόθεση του υποδείγματος των Chenery-Moses (MRIO) προϋποθέτει ότι εάν η περιφέρεια  $r$  εισάγει κάποιο ποσοστό  $x$  των αναγκών της σε εισροή  $i$  από την περιφέρεια  $s$ , τότε κάθε κλάδος  $j$  στην περιφέρεια  $r$  θα εισαγάγει το κατά το ίδιο ποσοστό  $x$  των αναγκών του σε εισροή  $i$  από την περιφέρεια  $s$ . Με αυτό τον τρόπο το

διαπεριφερειακό εμπόριο προσδιορίζεται σε όρους κλαδικών παρά διακλαδικών

$$t_i^r = X_i^r / S_i^s$$

συντελεστών:

όπου  $X_i^{sr}$  παριστά την ποσότητα της εισροής (προϊόντος)  $i$  που η περιφέρεια  $r$  αγοράζει από την περιφέρεια  $s$ . Ο όρος  $S_i^r$  παριστά τη συνολική ποσότητα του προϊόντος  $i$  που αγοράζεται από την περιφέρεια  $r$  (ανεξαρτήτως προέλευσης). Το υπόδειγμα MRIO σε μορφή πινάκων και στην περίπτωση δυο περιφερειών  $r$  και  $s$  και δυο κλάδων 1 και 2 αποτελείται από τους διαμερισμένους (partitioned) πίνακες που ακολουθούν:

$$\mathbf{X} = \begin{bmatrix} \mathbf{X}^r \\ \dots \\ \mathbf{X}^s \end{bmatrix}, \quad \mathbf{A} = \begin{bmatrix} \mathbf{A}^{*r} & | & 0 \\ \dots & | & \dots \\ 0 & | & \mathbf{A}^{*s} \end{bmatrix}, \quad \mathbf{T} = \begin{bmatrix} \mathbf{T}^{rr} & | & \mathbf{T}^{rs} \\ \dots & | & \dots \\ \mathbf{T}^{sr} & | & \mathbf{T}^{ss} \end{bmatrix}, \quad \mathbf{Y} = \begin{bmatrix} \mathbf{Y}^r \\ \dots \\ \mathbf{Y}^s \end{bmatrix}$$

όπου

$$\mathbf{A}^{*r} = \begin{bmatrix} \alpha_{11}^{*r} & \alpha_{12}^{*r} \\ \alpha_{21}^{*r} & \alpha_{22}^{*r} \end{bmatrix} \quad \text{και} \quad \mathbf{A}^{*s} = \begin{bmatrix} \alpha_{11}^{*s} & \alpha_{12}^{*s} \\ \alpha_{21}^{*s} & \alpha_{22}^{*s} \end{bmatrix} \quad \text{είναι οι πίνακες των τεχνολογικών}$$

συντελεστών (ένας για κάθε περιφέρεια),

$$\mathbf{T}^{rr} = \begin{bmatrix} t_1^{rr} & 0 \\ 0 & t_2^{rr} \end{bmatrix}, \quad \mathbf{T}^{rs} = \begin{bmatrix} t_1^{rs} & 0 \\ 0 & t_2^{rs} \end{bmatrix} \quad \text{και}$$

$$\mathbf{T}^{sr} = \begin{bmatrix} t_1^{sr} & 0 \\ 0 & t_2^{sr} \end{bmatrix}, \quad \mathbf{T}^{ss} = \begin{bmatrix} t_1^{ss} & 0 \\ 0 & t_2^{ss} \end{bmatrix}$$

είναι οι ενδο-περιφερειακοί ( $T^{rr}$ ,  $T^{ss}$ ) και διαπεριφερειακοί ( $T^{rs}$ ,  $T^{sr}$ ) συντελεστές εμπορίου. Σε πιο περιεκτική απεικόνιση το υπόδειγμα MRIO γράφεται ως:

$\mathbf{X} = \mathbf{T}\mathbf{A}\mathbf{X} + \mathbf{T}\mathbf{Y}$  με κάποιες διευθετήσεις

$$(\mathbf{I} - \mathbf{T}\mathbf{A})\mathbf{X} = \mathbf{T}\mathbf{Y}$$

Επιλύοντας το σύστημα με αντιστροφή πίνακα έχουμε:

$$\mathbf{X} (\mathbf{I} - \mathbf{T}\mathbf{A})^{-1} \mathbf{T}\mathbf{Y}$$

Η ανάλυση οικονομικών επιδράσεων (impact analysis) στο πλαίσιο του υποδείγματος MRIO εδράζεται στην παρακάτω θεμελιώδη σχέση:

$$\Delta\mathbf{X} = (\mathbf{I} - \mathbf{T}\mathbf{A})^{-1} \mathbf{T}\Delta\mathbf{Y}$$

Στην παραπάνω σχέση ο όρος  $\mathbf{T}\Delta\mathbf{Y}$  διανέμει νέα επίπεδα τελικής ζήτησης ( $\Delta\mathbf{Y}$ ) σε περιφέρειες και κλάδους καθώς και μεταξύ κλάδων εντός των περιφερειών. Ο όρος  $\mathbf{T}\Delta\mathbf{Y}$  πολλαπλασιαζόμενος από  $(\mathbf{I} - \mathbf{T}\mathbf{A})^{-1}$  δίνει τις συνολικές επιδράσεις σε κάθε μια από τις περιφέρειες.

Τα αθροίσματα στήλης των πινάκων  $(\mathbf{I} - \mathbf{T}\mathbf{A})^{-1}$  και  $[(\mathbf{I} - \mathbf{T}\mathbf{A})^{-1} \mathbf{T}]$  μπορούν να υπολογίσουν μια ποικιλία πολλαπλασιαστών του υποδείγματος MRIO (βλ. Miller and Blair, 1985). Πιο συγκεκριμένα οι διαπεριφερειακές επιδράσεις μπορούν να εξαχθούν από τους εκτός της διαγωνίου τετραγωνικούς υποπίνακες  $[(\mathbf{I} - \mathbf{T}\mathbf{A})^{-1} \mathbf{T}]$ . Οι πολλαπλασιαστές που εξάγονται με αυτό τον τρόπο απαντούν στην ερώτηση:

ποια θα είναι η συνολική παραγωγή στην περιφέρεια  $r$  σε απάντηση μιας αύξησης της ζήτησης κατά μια μονάδα για το προϊόν  $i$  στην περιφέρεια  $s$ ;

Οι διαπεριφερειακές επιδράσεις υπολογίζονται βάσει των προτάσεων που διατυπώθηκαν από τους Miller και Blair (1985, σελ. 131) για την κατασκευή των κατάλληλων διαπεριφερειακών πολλαπλασιαστών. Οι επιδράσεις παραγωγής μπορούν να μετατραπούν σε επιδράσεις απασχόλησης χρησιμοποιώντας την σχέση (βλ Isard et al, 1998, σελ. 113)

$$\text{Jobs} = \text{EMP}(\text{I} - \text{TA})^{-1} \text{T}\Delta\text{Y}$$

όπου EMP είναι ένας διαγώνιος πίνακας λόγων απασχόλησης/παραγωγής για κάθε περιφέρεια.

### **1.5. Μέθοδοι υπολογισμού επιπτώσεων των συγκοινωνιακών έργων στην Ελλάδα**

Τα συγκοινωνιακά έργα και οι υπηρεσίες του Δημοσίου συντάσσουν μελέτες με την μέθοδο της CBA, το οποίο συνάδει με την διεθνή βιβλιογραφία. Η έμφαση των μεθόδων αυτών είναι να υπολογίσουν τις επιπτώσεις στην οικονομία, στις χρήσεις γης και στην περιφερειακή δραστηριότητα χρησιμοποιώντας τιμές της αγοράς και όπου δεν υπάρχουν, χρησιμοποιώντας σκιώδεις τιμές. Σημαντική διάσταση σε αυτές τις μελέτες αποτελεί ο υπολογισμός των αποτελεσμάτων εξωτερικών παραγόντων (externalities).

Από ερευνητική άποψη, η βιβλιογραφία εκτίμησης των επιπτώσεων των συγκοινωνιακών έργων από οικονομική και κοινωνική πλευρά είναι περιορισμένη, δεδομένης, κυρίως, της σχετικώς πρόσφατης υλοποίησης τέτοιων έργων στην ελληνική πραγματικότητα (Εγνατία, Αττική Οδός, ΠΑΘΕ, Ελ. Βενιζέλος, Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου).

Στην υπάρχουσα βιβλιογραφία εντοπίζονται δύο χαρακτηριστικές περιπτώσεις τέτοιων μελετών που αναφέρονται η μία στην Εγνατία Οδό και η άλλη στη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου.

### **1.5.1. Χωρικές επιπτώσεις Εγνατίας Οδού – Έκθεση κατάστασης ζωνών επιρροής, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Οκτώβριος 2004**

Η μελέτη αυτή αποτελεί ουσιαστικά εφαρμογή της μεθοδολογίας της πολυδιάστατης προσέγγισης και επιχειρεί να προσδιορίσει ζώνες επιρροής με τον εντοπισμό της μεταβολής στις εγκαταστάσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, στις χρήσεις γης και πάνω από όλα της μεταβολής του μεγέθους και της κατεύθυνσης των μετακινήσεων. Η όλη προσέγγιση στηρίζεται στην μεταβολή της προσπελασιμότητας, δηλαδή του χρόνου μετάβασης από ένα σημείο στο άλλο σημείο του οδικού άξονα. Η μελέτη προτείνει την κατασκευή ενός αριθμού δεικτών για την μέτρηση των επιδράσεων στον οικονομικό, κοινωνικό, συγκοινωνιακό και περιβαλλοντολογικό τομέα. Την μεθοδολογία αυτή την ακολουθεί έκτοτε σταθερά και εφαρμόζει σε συνεχή βάση το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού ΑΕ.

### **1.5.2. Χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και του Δυτικού οδικού άξονα (2004-2007), Μάρτιος 2008 – Πανεπιστήμιο Πατρών\***

Η μελέτη αυτή από πλευράς μεθόδου επιχειρεί να συνδυάσει περισσότερες μεθόδους, κυρίως όμως, στηρίζεται στην πολυδιάστατη προσέγγιση. Η παρούσα μελέτη προσδιορίζει ζώνες επιρροής της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και προσεγγίζει το θέμα των επιδράσεων με την κατασκευή δεικτών κοινωνικοοικονομικού χαρακτήρα ειδικότερα στους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας, κινητικότητας, αγορά εργασίας, χρήσεων γης κλπ. Διαφοροποιείται από την προηγούμενη μελέτη ως προς το γεγονός ότι χρησιμοποιεί συμπληρωματικά την έρευνα πεδίου, είτε για να συμπληρώσει δευτερογενή στοιχεία, είτε για να μετρήσει νέα.

\* Για το ίδιο αντικείμενο είχε εκπονηθεί το 2006 αντίστοιχη μελέτη από την ίδια ερευνητική ομάδα του Πανεπιστημίου Πατρών με τίτλο «Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου»

### **1.6. Σύνθεση των ευρημάτων από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας και Συμπεράσματα**

Οι επιπτώσεις των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων έχουν απασχολήσει σε μεγάλο βαθμό την διεθνή και εγχώρια βιβλιογραφία. Είναι αξιοσημείωτο ότι μέχρι σήμερα δεν υπάρχει συγκεκριμένη μεθοδολογία που ακολουθείται ως προς τη μελέτη των επιπτώσεων των έργων υποδομής, σε εθνικό αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο. Οι αναπτυξιακές επιπτώσεις των συγκοινωνιακών έργων έχουν απασχολήσει την οικονομική επιστήμη, την περιφερειακή ανάλυση (regional science), καθώς επίσης και τους φορείς λήψης αποφάσεων που διαμορφώνουν πολιτικές τόσο σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο αλλά και σε ευρωπαϊκό ή και παγκόσμιο επίπεδο (OECD, SACTRA, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων).

Από την πλευρά της προσέγγισης της οικονομικής επιστήμης η ζήτηση υπηρεσιών μεταφορών αντιμετωπίζεται ως «παράγωγη ζήτηση» (derived demand) η οποία προκύπτει από άλλες δραστηριότητες (SACTRA, 1999). Παράλληλα, η ζήτηση για μεταφορά προσώπων προκύπτει από την ανάγκη μετακινήσεων προς το τόπο εργασίας, εκπαίδευσης, μετακινήσεις που επιτρέπουν στα άτομα την πρόσβαση σε καταναλωτικές δυνατότητες (ψώνια, αναψυχή και τουρισμό) και μετακινήσεις που επιτρέπουν στους ανθρώπους να δημιουργούν σχέσεις και επαφές με άλλους ανθρώπους (κοινωνική συναναστροφή). Η σημασία της προσβασιμότητας έχει απασχολήσει την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο μέτρο που ο βαθμός προσβασιμότητας των περιφερειών μπορεί να έχει σημαντικές συνέπειες για την περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρώπη (Keeble, et al, 1982, 1988; Copus, 1999).

Η οικονομία της ευρωπαϊκής ένωσης δεν συνδέεται μονοδιάστατα με τα δίκτυα μεταφορών. Ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί από μόνος του ένα σημαντικό οικονομικό τομέα, καθώς αντιπροσωπεύει το 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) της Ε.Ε., το 7% των θέσεων απασχόλησης, το 40% των επενδύσεων που πραγματοποιούν τα κράτη μέλη και το 30% της ενεργειακής κατανάλωσής της.

Από πλευράς συγκεκριμένων μεθόδων που χρησιμοποιούνται στη διεθνή και μερικώς στην ελληνική βιβλιογραφία για τον υπολογισμό των επιπτώσεων

επενδύσεων σε συγκοινωνιακά έργα, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, υπάρχουν οι εξής βασικές μέθοδοι:

- Η Μέθοδος Cost Benefit Analysis που χρησιμοποιείται συχνότερα για τον προσδιορισμό των επιδράσεων των μεταφορικών υποδομών και είναι θεμελιωμένη στη μικροοικονομική θεωρία, έχει δε 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 αυτού του έργου.

- Η μέθοδος ανάλυσης πολλαπλών κριτηρίων (Multi-Criteria Analysis, MCA), που είναι μια πιο περιγραφική μέθοδος κατάλληλη για τον προσδιορισμό τέτοιων επιδράσεων (η οποία έχει εφαρμοστεί σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες περιλαμβανομένης και της Ελλάδας)

- Η πολυδιάστατη προσέγγιση η οποία προτείνει συμπληρωματικές αναλύσεις για τον προσδιορισμό των επιδράσεων των δικτύων μεταφορών. Οι επιδράσεις αυτές συνίστανται σε κοινωνικο-οικονομικές και περιβαλλοντικές επιδράσεις και αφορούν:

- Την Απασχόληση
- Την Αποτελεσματικότητα και προϊόν της οικονομίας
- Τη Κοινωνική συνοχή - Social inclusion
- Τις Επιδράσεις στις χρήσεις γης.

Όσον αφορά τα Μοντέλα προσδιορισμού οικονομικών επιδράσεων

- Το Πολυπεριφερειακό Υπόδειγμα εισροών-εκροών

Σύμφωνα με την διεθνή βιβλιογραφία οι περιφερειακές οικονομικές επιδράσεις μπορούν να εκτιμηθούν με την ανάπτυξη και χρήση ενός πολυπεριφερειακού υποδείγματος εισροών εκροών.

- Το υπόδειγμα MRIO

Η γνώση των διαπεριφερειακών ροών εμπορίου για το προϊόν του κάθε κλάδου επιτρέπει τη ανάλυση της διάχυσης των επιδράσεων που προκαλούνται από την μεταβολή στην τελική ζήτηση στον χώρο και στους κλάδους. Όμως, η χρήση του μοντέλου αυτού είναι εξαιρετικά απαιτητική σε πληροφόρηση στατιστικών δεδομένων στον βαθμό που απαιτείται η γνώση τόσο των κλάδων και

περιφερειών προέλευσης των εμπορευματικών ροών όσο και των κλάδων και περιφερειών προορισμού αυτών.

Στην ελληνική βιβλιογραφία διαπιστώνεται ότι οι αποφάσεις στο δημόσιο τομέα υλοποίησης συγκοινωνιακών έργων στηρίζονται στην παραδοσιακή μέθοδο cost benefit analysis, ενώ στον ερευνητικό τομέα, γίνεται χρήση και άλλων μεθόδων όπως της πολυδιάστατης κ.α.

Ειδικότερα, η ακολουθούμενη μεθοδολογία έχει καταλήξει στην αναγκαιότητα προσδιορισμού ζωνών επιρροής των έργων, εντός των οποίων επιχειρείται η διαχρονική παρακολούθηση των επιπτώσεων με ένα σύστημα δεικτών που καταγράφουν επιδράσεις στον οικονομικό(εμπόριο, βιομηχανία, τουρισμό), κοινωνικό, εργασιακό, συγκοινωνιακό και περιβαλλοντικό τομέα. Βασικό εργαλείο της όλης μεθοδολογίας είναι οι μεταβολές στην προσπελασιμότητα και την αύξηση της κινητικότητας λόγω του νέου χρόνου προσβασιμότητας και της ποιότητας και ασφάλειας των μεταφορών.

## **2. Ευρωπαϊκά προγράμματα : Σύγκλιση Περιφέρειας Ηπείρου βάση ευρωπαϊκών προγραμμάτων και ευρωπαϊκών πολιτικών**

### **2.1.Πρόλογος**

Οι έντονες περιφερειακές ανισότητες που αναπόφευκτα υφίστανται από νωρίς, κατέδειξαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, την ανάγκη εφαρμογής αναπτυξιακών πολιτικών, προσαρμοσμένων στις κατά τόπους ιδιαιτερότητες. Η μέριμνα για περιφερειακή πολιτική σε επίπεδο κρατών αποτελεί συνείδηση από τις πρώτες διαπραγματεύσεις και συζητήσεις για την ίδρυση της ΕΟΚ, με τη Συνθήκη της Ρώμης (1957) να αναφέρει τον ευρύ στόχο της διασφάλισης της «αρμονικής ανάπτυξης» των οικονομιών των 6 τότε κρατών-μελών, «μειώνοντας τις υφιστάμενες διαφορές μεταξύ των περιφερειών και την οπισθοδρόμηση των λιγότερο ευνοημένων περιφερειών». Ο όρος «**συνοχή**» παραμένει προτεραιότητα στη λίστα της Κοινοτικής πολιτικής, ενσωματωμένος σε όλα τα επίσημα έγγραφα και «καταδικασμένος» ως προς τα επιστημολογικά του θεμέλια, σε μια διαρκή και άβολη συμβίωση με άλλους στόχους συνδεδεμένους με μια πιο φιλελεύθερη στάση και φιλοσοφία, όπως η Εσωτερική Αγορά και το Ενιαίο Νόμισμα.

Τα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα. (ΜΟΠ) αποτέλεσαν την πρώτη μεγάλου εύρους δράση της Κοινότητας στην Ελλάδα και σηματοδότησαν τις πρώτες ολοκληρωμένες παρεμβάσεις με τη μορφή αναπτυξιακών προγραμμάτων. Τα ΜΟΠ ήταν οι Πρόδρομοι των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης που ακολούθησαν στις περιόδους 1988-1993, 1994-1999 και 2000-2006. Στο πλαίσιο των τριών ΚΠΣ, η Ελλάδα, επιλέξιμη στο σύνολο της, με 13 Περιφέρειες (Επιπέδου NUTS 2) του Στόχου 1, έλαβε χρηματοδοτήσεις με τη μορφή τομεακών (οριζόντιου χαρακτήρα) και επιχειρησιακών προγραμμάτων (ένα για κάθε περιφέρεια). Η νέα προγραμματική περίοδος 2007-2013 βρίσκει τη χώρα με 8 περιφέρειες στο νέο Στόχο Σύγκλισης, ανάμεσα στις οποίες και η Περιφέρεια Ηπείρου.

### **2.1.1.Εισαγωγή**

Η Ήπειρος, μέχρι πρόσφατα, θεωρείτο μια από τις φτωχότερες περιφέρειες στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Γενική Διεύθυνση για την Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει διαθέσει, μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων, σημαντικούς πόρους με σκοπό να βοηθήσει τις λιγότερο ανεπτυγμένες Περιφέρειες να συγκλίνουν επαρκώς, όσον αφορά τους διάφορους οικονομικούς δείκτες. Το μεγαλύτερο τμήμα των Κοινοτικών κονδυλίων, που εισήλθαν στην Περιφέρεια Ηπείρου από το 1990 και μετά, αντιστοιχούσε στα τρία Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (Π.Ε.Π.), τα οποία ήταν μέρος των τριών Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (Κ.Π.Σ.) για την Ελλάδα και αφορούσαν τις προγραμματικές περιόδους 1990-1993, 1994-1999 και 2000-2006. Βέβαια, δεν θα πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι η Περιφέρεια Ηπείρου χρηματοδοτήθηκε και από τα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα ή τις Κοινοτικές Πρωτοβουλίες, αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό συγκριτικά με τα Π.Ε.Π. Την περίοδο από το 2007 μέχρι το 2013 ανοίγονται νέες προοπτικές για την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη της Ηπείρου μέσα από το νέο επιχειρησιακό πρόγραμμα 2007-2013 που αφορά στην Περιφέρεια Ηπείρου.

## **2.2.Περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα για την Ήπειρο την περίοδο 1990-2006**

### **2.2.1.Περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα Ηπείρου 1990-1993**

Οι κύριοι στόχοι του Π.Ε.Π. αυτού για την αντίστοιχη προγραμματική περίοδο ήσαν, σε γενικές γραμμές, η άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας, η ορθολογική ανάπτυξη της Ηπείρου και η μείωση των ανισορροπιών σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα. Ειδικότερα μπορεί να ειπωθεί ότι αποσκοπούσαν στα εξής:

- Βελτίωση του επιπέδου των υποδομών
- Προστασία – Διαφύλαξη της περιβαλλοντικής εικόνας της περιοχής
- Βελτίωση της αποδοτικότητας των επιχειρήσεων με την παροχή υπηρεσιών
- Κατάρτιση και εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού σε όλους τους τομείς της οικονομίας

Το Π.Ε.Π. υλοποιήθηκε μέσω 5 Υποπρογραμμάτων σε αντιστοιχία με τα διαρθρωτικά ταμεία και κάθε Υποπρόγραμμα αποτελείται από Μέτρα, όπου αθροιστικά ήσαν 28.

**Πίνακας 2: Απορροφήσεις Μέτρων Π.Ε.Π Ηπείρου 1990-1993, σε ECU**

| ΥΠΟΠΡ./ΜΕΤΡΟ         | Δημόσια Δαπάνη     | Απορρόφηση         | Ποσοστό Απορρόφησης % |
|----------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|
| 1.1                  | 40.835.428         | 40.125.052         | 98,26                 |
| 1.2                  | 33.135.146         | 30.957.120         | 93,43                 |
| 1.3                  | 1.085.090          | 1.033.720          | 95,27                 |
| 1.4                  | 14.663.556         | 14.662.328         | 99,99                 |
| 1.5                  | 22.512.131         | 25.530.924         | 113,41                |
| 1.6                  | 1.883.795          | 1.952.154          | 103,63                |
| 1.7                  | 370.520            | 357.340            | 96,44                 |
| 1.8                  | 348.491            | 337.240            | 96,77                 |
| 1.9                  | 213.834            | 88.152             | 41,22                 |
| 1.10                 | 183.677            | 174.549            | 95,03                 |
| <b>ΥΠΟΠΡ.1</b>       | <b>115.231.668</b> | <b>115.218.579</b> | <b>99,99</b>          |
| 2.1                  | 258.150            | 252.728            | 97,90                 |
| 2.2                  | 2.198.590          | 2.133.900          | 97,06                 |
| 2.3                  | 523.340            | 578.750            | 110,59                |
| 2.4                  | 341.000            | 270.789            | 79,41                 |
| 2.5                  | 4.172.720          | 4.054.052          | 97,16                 |
| <b>ΥΠΟΠΡ.2</b>       | <b>7.493.800</b>   | <b>7.290.219</b>   | <b>97,28</b>          |
| 3.1                  | 3.469.265          | 3.342.089          | 96,33                 |
| 3.2                  | 4.261.159          | 4.373.000          | 102,62                |
| 3.3                  | 6.575.114          | 6.429.076          | 97,78                 |
| 3.4                  | 1.387.799          | 1.236.823          | 89,12                 |
| 3.5                  | 2.818.000          | 3.098.517          | 109,95                |
| <b>ΥΠΟΠΡ.3</b>       | <b>18.511.337</b>  | <b>18.479.505</b>  | <b>99,83</b>          |
| 4.1                  | 5.090.224          | 4.983.539          | 97,90                 |
| 4.2                  | 1.718.166          | 1.695.816          | 98,70                 |
| 4.3                  | 441.620            | 445.314            | 100,84                |
| 4.4                  | 2.197.578          | 2.175.377          | 98,99                 |
| 4.5                  | 2.496.070          | 2.554.572          | 102,34                |
| 4.6                  | 1.127.581          | 1.216.649          | 107,90                |
| <b>ΥΠΟΠΡ.4</b>       | <b>13.071.239</b>  | <b>13.071.267</b>  | <b>100,00</b>         |
| 5.1                  | 1.409.716          | 956.801            | 67,87                 |
| 5.2                  | 178.974            | 56.787             | 31,73                 |
| <b>ΥΠΟΠΡ.5</b>       | <b>1.588.690</b>   | <b>1.013.588</b>   | <b>63,80</b>          |
| <b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b> | <b>155.896.734</b> | <b>155.073.158</b> | <b>99,47</b>          |

Πηγή: Δεύτερη Έκθεση (Νέα) Διαχείρισης έτους 1994

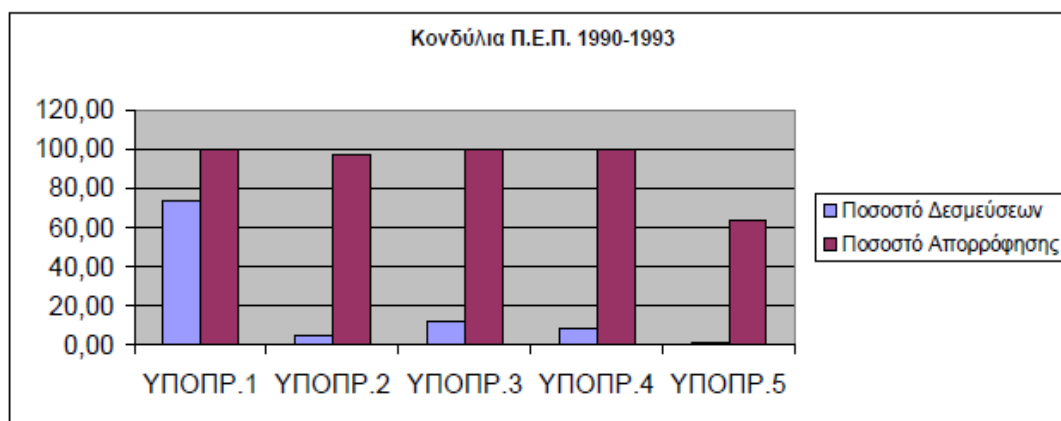
**Πίνακας 3: Ποσοστά Δεσμεύσεων και Απορρόφησης**

Ποσοστό Δεσμεύσεων % Ποσοστό Απορρόφησης %

|                |       |       |
|----------------|-------|-------|
| <b>ΥΠΟΠΡ.1</b> | 73,92 | 99,99 |
| <b>ΥΠΟΠΡ.2</b> | 4,81  | 97,28 |
| <b>ΥΠΟΠΡ.3</b> | 11,87 | 99,83 |
| <b>ΥΠΟΠΡ.4</b> | 8,38  | 100   |
| <b>ΥΠΟΠΡ.5</b> | 1,02  | 63,8  |

Πηγή: Δεύτερη Έκθεση (Νέα) Διαχείρισης έτους 1994

**Διάγραμμα 3: Κονδύλια ΠΕΠ 1990-1993**



Οι παραπάνω πίνακες και το διάγραμμα αντίστοιχα, παραθέτουν τα βασικά χρηματοδοτικά στοιχεία του Π.Ε.Π. Ηπείρου 1990-1993. Τα υποπρογράμματα είναι τα παρακάτω:

Υποπρόγραμμα 1: Ε.Τ.Π.Α.

Υποπρόγραμμα 2: Ε.Γ.Τ.Π.Ε.

Υποπρόγραμμα 3: Ε.Κ.Τ.

Υποπρόγραμμα 4: Ε.Α.Π.Τ.Α.

Υποπρόγραμμα 5: Εφαρμογή

Το συνολικό ύψος δεσμεύσεων δημόσιας δαπάνης ανήλθε σε 155.896.734 ECU. Το μεγαλύτερο μέγεθος των δεσμεύσεων (73,92% επί του συνόλου) αντιστοιχεί στο Υποπρόγραμμα Ε.Τ.Π.Α. και συγκεκριμένα στα Μέτρα 1.1, 1.2, 1.5 και 1.4 που αφορούν δράσεις ενίσχυσης των βασικών υποδομών της Περιφέρειας. Το μικρότερο μέγεθος των δεσμεύσεων (1,02% επί του συνόλου) αντιστοιχεί στο Υποπρόγραμμα Εφαρμογή. Οι συνολικές απορροφήσεις μέχρι και την 31-12-1994 ανήλθαν σε 155.073.158 ECU, που αντιστοιχούν σε ποσοστό απορρόφησης 99,47% περίπου. Όπως φαίνεται και από τον πίνακα όλα τα Υποπρογράμματα, με εξαίρεση το τελευταίο, παρουσιάζουν υψηλά ποσοστά απορρόφησης που τείνουν στο 100%.

Όσον αφορά στην πορεία υλοποίησης του προγράμματος, πραγματοποιήθηκε το σύνολο των ενταγμένων έργων εντός των χρονικών ορίων που είχαν τεθεί. Περιληπτικά, μπορεί να λεχθεί ότι, δεδομένων των τότε συνθηκών και παρά το

μικρό οικονομικό μέγεθος, το πρόγραμμα επέτυχε τουλάχιστον σε κάποιο βαθμό το στόχο της βελτίωσης των υποδομών. Η μη ενίσχυση τομέων όπως το ανθρώπινο δυναμικό, οι επιχειρήσεις και ο τουρισμός οδήγησε στη μη πλήρη εκμετάλλευση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της Περιφέρειας.

## **2.2.2.Περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα Ηπείρου 1994-1999**

Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ηπείρου 1994-1999 είναι ένα από τα 31 συνολικά, προγράμματα του Β΄ Κ.Π.Σ. για την Ελλάδα. Χρηματοδοτήθηκε από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.), από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (Ε.Κ.Τ.) και από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (Ε.Γ.Τ.Π.Ε.).

Η αναπτυξιακή στρατηγική πάνω στην οποία στηρίχτηκε το ΠΕΠ για την αντίστοιχη προγραμματική περίοδο βασίστηκε στους εξής πρωταρχικούς στόχους:

- Άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας (όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών και τα μεγάλα έργα)
- Βελτίωση της οικονομίας για την δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και σε άλλους τομείς εκτός του πρωτογενούς.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων κυρίως των ορεινών και μειονεκτικών περιοχών για να μειωθεί η μετανάστευση.

Η δομή του Π.Ε.Π. Ηπείρου για την περίοδο 1994-1999 περιλαμβάνει τα εξής Υποπρογράμματα

Υποπρόγραμμα 1: Βελτίωση οικονομικών και κοινωνικών υποδομών

Υποπρόγραμμα 2: Αγροτική ανάπτυξη – ανάπτυξη ορεινών όγκων

Υποπρόγραμμα 3: Βελτίωση ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων

Υποπρόγραμμα 4: Ανθρώπινοι πόροι

Υποπρόγραμμα 5: Ε.Α.Π.Τ.Α.

Υποπρόγραμμα 6: Ολοκλήρωση ημιτελών έργων 1ου Κ.Π.Σ.

Υποπρόγραμμα 7: Εφαρμογή

Αναλυτικότερα κάθε πρόγραμμα υλοποιήθηκε μέσω συγκεκριμένων Μέτρων.

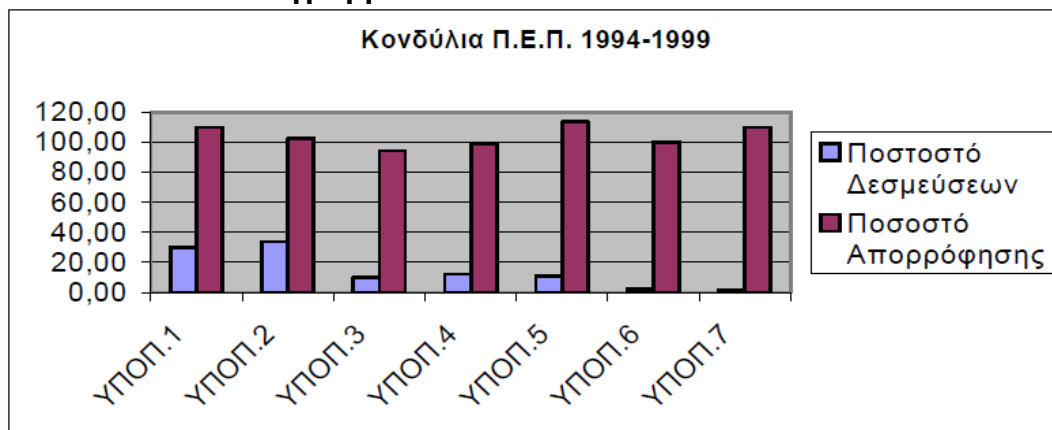
Οι παρακάτω πίνακες και τα αντίστοιχα διαγράμματα παραθέτουν συγκεντρωτικά τα χρηματοδοτικά στοιχεία του ΠΕΠ Ηπείρου 1994-1999.

**Πίνακας 4: Ποσοστά Δεσμεύσεων και Απορρόφησης**

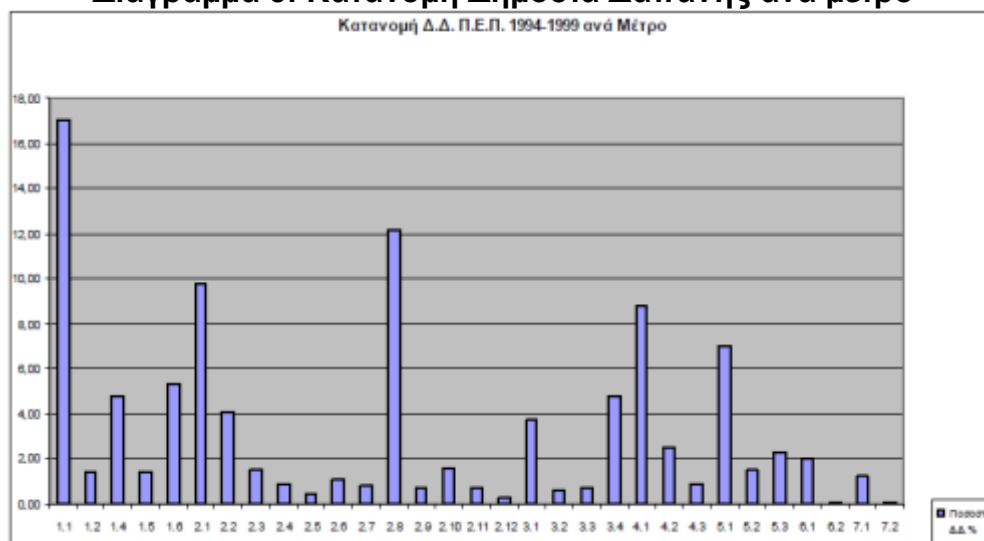
| Πίνακας | Ποσοστό Δεσμεύσεων % | Ποσοστό Απορροφήσεων % |
|---------|----------------------|------------------------|
| ΥΠΟΠ.1  | 29,94                | 109,99                 |
| ΥΠΟΠ.2  | 33,85                | 102,49                 |
| ΥΠΟΠ.3  | 9,79                 | 94,39                  |
| ΥΠΟΠ.4  | 12,16                | 99,3                   |
| ΥΠΟΠ.5  | 10,77                | 113,57                 |
| ΥΠΟΠ.6  | 2,18                 | 100,04                 |
| ΥΠΟΠ.7  | 1,31                 | 109,86                 |

Πηγή: Τελική Έκθεση Κλεισίματος Π.Ε.Π. ΗΠΕΙΡΟΥ 1994-1999

**Διάγραμμα 4: Κονδύλια ΠΕΠ 1990-1993**



**Διάγραμμα 5: Κατανομή Δημόσια Δαπάνης ανα μέτρο**



**Πίνακας 5: Απορροφήσεις μέτρων ΠΕΠ Ηπείρου 1994-1999, σε ευρώ**

| ΥΠΟΠΡ.ΜΕΤΡΟ <sup>68</sup> | Δημόσια Δαπάνη     | Απορρόφηση            | Ποσοστό Απορρόφησης % |
|---------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1.1                       | 57.380.000         | 63.135.358,80         | 110,03                |
| 1.2                       | 4.698.000          | 5.121.730,00          | 109,02                |
| 1.4                       | 15.971.000         | 23.026.883,16         | 144,18                |
| 1.5                       | 4.699.000          | 4.523.726,47          | 96,27                 |
| 1.6                       | 17.998.000         | 15.002.864,60         | 83,36                 |
| <b>ΥΠΟΠ.1</b>             | <b>100.746.000</b> | <b>110.810.563,03</b> | <b>109,99</b>         |
| 2.1                       | 32.697.000         | 32.944.912,28         | 100,76                |
| 2.2                       | 13.792.500         | 14.025.086,61         | 101,69                |
| 2.3                       | 4.976.000          | 4.230.485,49          | 85,02                 |
| 2.4                       | 2.921.000          | 2.378.653,39          | 81,43                 |
| 2.5                       | 1.408.500          | 1.276.868,84          | 90,65                 |
| 2.6                       | 3.447.000          | 3.194.376,88          | 92,67                 |
| 2.7                       | 2.544.000          | 1.794.535,90          | 70,54                 |
| 2.8                       | 41.000.000         | 45.058.537,00         | 109,90                |
| 2.9                       | 2.300.000          | 2.492.259,02          | 108,36                |
| 2.10                      | 5.500.000          | 6.186.344,46          | 112,48                |
| 2.11                      | 2.430.475          | 2.377.585,78          | 97,82                 |
| 2.12                      | 900.000            | 789.718,46            | 87,75                 |
| <b>ΥΠΟΠ.2</b>             | <b>113.916.475</b> | <b>116.749.364,11</b> | <b>102,49</b>         |
| 3.1                       | 12.500.000         | 12.558.081,31         | 100,46                |
| 3.2                       | 2.200.000          | 460.644,73            | 20,94                 |
| 3.3                       | 2.250.000          | 2.409.095,93          | 107,07                |
| 3.4                       | 16.000.000         | 15.672.482,23         | 97,95                 |
| <b>ΥΠΟΠ.3</b>             | <b>32.950.000</b>  | <b>31.100.304,20</b>  | <b>94,39</b>          |
| 4.1                       | 29.500.000         | 29.578.191,30         | 100,27                |
| 4.2                       | 8.465.524          | 8.016.080,20          | 94,69                 |
| 4.3                       | 2.954.000          | 3.037.420,05          | 102,82                |
| <b>ΥΠΟΠ.4</b>             | <b>40.919.524</b>  | <b>40.631.691,55</b>  | <b>99,30</b>          |
| 5.1                       | 23.601.000         | 26.212.782,99         | 111,07                |
| 5.2                       | 5.000.000          | 6.460.094,14          | 129,20                |
| 5.3                       | 7.649.000          | 8.496.610,51          | 111,08                |
| <b>ΥΠΟΠ.5</b>             | <b>36.250.000</b>  | <b>41.169.487,64</b>  | <b>113,57</b>         |
| 6.1                       | 6.971.000          | 6.974.100,17          | 100,04                |
| 6.2                       | 381.000            | 380.995,66            | 100,00                |
| <b>ΥΠΟΠ.6</b>             | <b>7.352.000</b>   | <b>7.355.095,83</b>   | <b>100,04</b>         |
| 7.1                       | 4.250.000          | 4.709.775,51          | 110,82                |
| 7.2                       | 150.000            | 123.888,75            | 82,59                 |
| <b>ΥΠΟΠ.7</b>             | <b>4.400.000</b>   | <b>4.833.664,26</b>   | <b>109,86</b>         |
| <b>ΓΕΝ. ΣΥΝΟΛΟ</b>        | <b>336.533.999</b> | <b>352.650.170,62</b> | <b>104,79</b>         |

Πηγή: Τελική Έκθεση Κλεισίματος Π.Ε.Π. ΗΠΕΙΡΟΥ 1994-1999

Το ύψος των προς δέσμευση κονδυλίων ανήρχετο στο ποσό των 336.533.999 €, ποσό που ήταν υπερδιπλάσιο εκείνου της προηγούμενης προγραμματικής περιόδου. Γινόταν φανερό έτσι το γεγονός, ότι υπήρχε ενδιαφέρον για την αναπτυξιακή προοπτική της Περιφέρειας με αποτέλεσμα να αυξάνονται σημαντικά τα προς διάθεση κονδύλια. Το μεγαλύτερο μέγεθος δεσμεύσεων (33,85% επί του συνόλου) αντιστοιχούσε στο Υποπρόγραμμα αγροτικής ανάπτυξης και συγκεκριμένα στα Μέτρα 2.8 και 2.1 που αφορούσαν δραστηριότητες στον τομέα των υποδομών στον πρωτογενή τομέα. Υποστηρίζετο από το Υποπρόγραμμα βελτίωσης υποδομών (29,94% επί του συνόλου) από οποίο τα Μέτρα 1.1 και 1.4, τα σχετικά με υποδομές οδοποιίας και κοινής ωφέλειας αντίστοιχα, δέσμευσαν τα μεγαλύτερα ποσά. Το μικρότερο μέγεθος

δεσμεύσεων (1,31% επί του συνόλου) αντιστοιχεί στο Υποπρόγραμμα Εφαρμογή. Ειδικά για τα Μέτρα 3.2, 4.2, 4.3 και 3.4, που σχετίζονται με δραστηριότητες καινοτομίας, κατάρτισης, καταπολέμησης της ανεργίας και τουρισμού αντίστοιχα, δεν διατέθη, όμως ικανό ύψος κονδυλίων ώστε τα Μέτρα να πετύχουν τους σκοπούς. Παρατηρήσουμε ότι όλα σχεδόν τα Μέτρα έχουν μια θετική εικόνα, με τα ποσοστά απορρόφησης τους να κινούνται πάνω του 80%.

Η Τελική Έκθεση Κλεισίματος αξιολογώντας το Π.Ε.Π. 1994-1999 παραθέτει ως θετικά τις επιπτώσεις στην απασχόληση, όπου εκτιμάται ότι δημιουργήθηκαν 6.785 ανθρωποέτη απασχόλησης στην Περιφέρεια και στο περιβάλλον όπου δεν υπήρξαν αξιοσημείωτα δυσμενή αποτελέσματα καθώς για όλα τα έργα συντάχθηκαν μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που ελέγχονται από τους αρμόδιους φορείς και παράλληλα εκδίδονται αποφάσεις έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Ως αρνητικό σημείο αναγνωρίζεται το γεγονός ότι δεν δόθηκε μεγάλη σημασία στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και σε δραστηριότητες έρευνας και τεχνολογίας, που είναι κινητήριοι μοχλοί για την οικονομική ανάπτυξη. Κοιτώντας συγκεντρωτικά όλα τα προαναφερθέντα συμπεράσματα μπορεί να λεχθεί ότι για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο υπήρξαν κάποια βήματα προόδου όσον αφορά στην επίτευξη των στόχων άρσης της απομόνωσης της Περιφέρειας μέσω των υποδομών ωστόσο, δεν φαίνεται να υπήρξε ένας ικανοποιητικός βαθμός επίτευξης των υπόλοιπων στόχων κοινωνικού περιεχομένου, που είχαν τεθεί.

### **2.2.3.Περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα Ηπείρου 2000-2006**

Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (Π.Ε.Π.) Ηπείρου για την περίοδο 2000-2006 ήταν ένα από τα 24 προγράμματα του Τρίτου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Κ.Π.Σ.) για την αντίστοιχη περίοδο που αφορούσε την Ελλάδα και συγχρηματοδοτείτο από τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.), το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (Ε.Κ.Τ.), το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (Ε.Γ.Τ.Π.Ε.) καθώς και από το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι στόχοι του (Π.Ε.Π.) Ηπείρου για την περίοδο 2000-2006 ήσαν οι εξής:

- Αναπτυξιακή αξιοποίηση των μεγάλων έργων μεταφορών που θα καθιστούσαν την Περιφέρεια δυτική πύλη για την Βόρεια Ελλάδα

- Ενεργοποίηση της πόλης των Ιωαννίνων και των άλλων αστικών συγκροτημάτων Περιφερειακών Κέντρων Ανάπτυξης
- Ανάδειξη και αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού αποθέματος της υπαίθρου.
- Αξιοποίηση του πολιτιστικού και φυσικού πλούτου της Περιφέρειας για την ανάδειξη του τουρισμού.
- Ενθάρρυνση των καινοτομιών δράσεων και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας
- Εναρμόνιση με την Κοινοτική Νομοθεσία για το περιβάλλον.
- Εξασφάλιση κατάλληλου εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού προσαρμοσμένου στις νέες συνθήκες που θα διαμορφώνοντο για την Ήπειρο.

Το Π.Ε.Π. Ηπείρου συγκροτείται από 6 Άξονες Προτεραιότητας ως εξής:

Α.Π. 1: Ανάδειξη της Περιφέρειας ως Δυτικής Πύλης της Ευρώπης για την Βόρειο Ελλάδα – Αναπτυξιακή αξιοποίηση του πλεονεκτήματος των μεγάλων έργων μεταφορών.

Α.Π. 2: Ενίσχυση των αστικών υποδομών και Υπηρεσιών.

Α.Π. 3: Ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας.

Α.Π. 4: Αειφόρος ανάπτυξη της υπαίθρου.

Α.Π. 5: Υποστήριξη και Ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού.

Α.Π. 6: Τεχνική βοήθεια.

Συνολικά το Π.Ε.Π. περιλαμβάνει 31 Μέτρα που κατανέμονται στους Άξονες προτεραιότητας και τα οποία αποτελούνται από διάφορες δραστηριότητες.

Οι παρακάτω πίνακες και τα αντίστοιχα διαγράμματα παραθέτουν συγκεντρωτικά τα χρηματοδοτικά στοιχεία του ΠΕΠ Ηπείρου 2000-2006 που προέρχονται από την Ετήσια Έκθεση Προόδου Π.Ε.Π. Ηπείρου για το 2005.

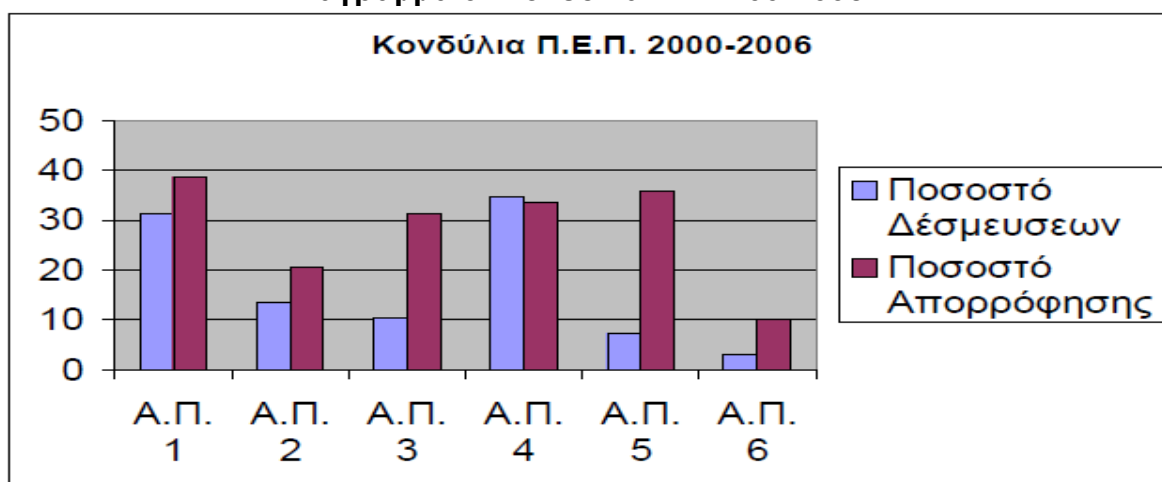
**Πίνακας 6: Ποσοστά Δεσμεύσεων και Απορροφήσεων**

Ποσοστό Δεσμεύσεων % Ποσοστό Απορρόφησης %

|              |       |       |
|--------------|-------|-------|
| <b>Α.Π.1</b> | 31,35 | 38,69 |
| <b>Α.Π.2</b> | 13,34 | 20,71 |
| <b>Α.Π.3</b> | 10,23 | 31,37 |
| <b>Α.Π.4</b> | 34,7  | 33,61 |
| <b>Α.Π.5</b> | 7,33  | 35,88 |
| <b>Α.Π.6</b> | 3,06  | 10,14 |

Πηγή: Ετήσια Έκθεση Προόδου Π.Ε.Π. Ηπείρου για το 2005

**Διάγραμμα 6: Κονδύλια ΠΕΠ 200-2006**



**Πίνακας 7: Απορροφήσεις μέτρων Π.Ε.Π. Ηπείρου 2000-2006, σε ευρώ**

| Α.Π./Μέτρο        | Δημόσια Δαπάνη     | Απορρόφηση            | Ποσοστό Απορρόφησης % |
|-------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1.1               | 158.580.336        | 58.055.353,41         | 36,61                 |
| 1.2               | 32.825.100         | 17.904.152,34         | 54,54                 |
| 1.3               | 15.192.900         | 3.971.767,65          | 26,14                 |
| <b>Α.Π. 1</b>     | <b>206.598.336</b> | <b>79.931.273,40</b>  | <b>38,69</b>          |
| 2.1               | 23.600.000         | 5.969.923,87          | 25,30                 |
| 2.2               | 48.253.000         | 10.390.839,49         | 21,53                 |
| 2.3               | 13.655.000         | 1.716.154,74          | 12,57                 |
| 2.4               | 2.400.000          | 125.665,28            | 5,24                  |
| <b>Α.Π. 2</b>     | <b>87.908.000</b>  | <b>18.202.583,38</b>  | <b>20,71</b>          |
| 3.1               | 16.897.667         | 1.649.507,51          | 9,76                  |
| 3.2               | 16.183.528         | 742.945,09            | 4,59                  |
| 3.3               | 31.526.472         | 18.263.098,76         | 57,93                 |
| 3.4               | 2.834.000          | 500.004,09            | 17,64                 |
| <b>Α.Π. 3</b>     | <b>67.441.667</b>  | <b>21.155.555,45</b>  | <b>31,37</b>          |
| 4.1               | 39.791.496         | 15.741.232,91         | 39,56                 |
| 4.2               | 8.964.000          | 3.843.990,03          | 42,88                 |
| 4.3               | 17.264.018         | 7.270.772,20          | 42,12                 |
| 4.4               | 3.240.638          | 2.153.790,39          | 66,46                 |
| 4.5               | 8.269.362          | 2.790.562,81          | 33,75                 |
| 4.6               | 11.028.000         | 1.967.932,51          | 17,84                 |
| 4.7               | 24.878.103         | 6.718.514,86          | 27,01                 |
| 4.8               | 21.446.334         | 578.423,97            | 2,70                  |
| 4.9               | 8.231.000          | 3.045.986,74          | 37,01                 |
| 4.10              | 50.491.000         | 26.066.330,46         | 51,63                 |
| 4.11              | 22.540.000         | 3.423.696,05          | 15,19                 |
| 4.12              | 10.569.333         | 3.066.529,39          | 29,01                 |
| 4.13              | 2.000.000          | 202.034,33            | 10,10                 |
| <b>Α.Π. 4</b>     | <b>228.713.284</b> | <b>76.869.796,65</b>  | <b>33,61</b>          |
| 5.1               | 25.824.283         | 10.884.516,17         | 42,15                 |
| 5.2               | 7.331.892          | 6.443.599,53          | 87,88                 |
| 5.3               | 15.137.441         | 1.458,19              | 0,01                  |
| <b>Α.Π. 5</b>     | <b>48.293.616</b>  | <b>17.329.573,89</b>  | <b>35,88</b>          |
| 6.1               | 3.818.973          | 1.838.787,42          | 48,15                 |
| 6.2               | 424.745            | 149.901,67            | 35,29                 |
| 6.3               | 142.000            | 53.101,27             | 37,40                 |
| 6.4               | 15.755.556         | -                     | 0,00                  |
| <b>Α.Π. 6</b>     | <b>20.141.274</b>  | <b>2.041.790,36</b>   | <b>10,14</b>          |
| <b>ΕΝ. ΣΥΝΟΛΟ</b> | <b>659.096.177</b> | <b>215.530.573,13</b> | <b>32,70</b>          |

Το μέγεθος των προς δέσμευση κεφαλαίων ανέρχεται σε 659.096.177 €. Το ποσό αυτό είναι διπλάσιο από αυτό που δεσμεύτηκε στην προηγούμενη περίοδο 1994-1999 και έξι φορές μεγαλύτερο από αυτό που δεσμεύτηκε από το Π.Ε.Π. Ηπείρου 1990-1993. Τα προαναφερθέντα στοιχεία δείχνουν ότι συνεχίζει να υφίσταται ενδιαφέρον για την οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας με αποτέλεσμα να αυξάνονται τα προς διάθεση κονδύλια. Το μεγαλύτερο μέγεθος των δεσμεύσεων (34,7% επί του συνόλου) αντιστοιχεί στον Άξονα Προτεραιότητας 4 που σχετίζεται με την ύπαιθρο και συγκεκριμένα από τα Μέτρα 4.10 και 4.1 που αφορούν υποδομές στον πρωτογενή τομέα. Ακολουθεί ο Άξονας Προτεραιότητας 1 (31,35% επί του συνόλου), από τον οποίο το Μέτρο 1.1 που σχετίζεται με τις υποδομές μεταφορών δεσμεύει το μεγαλύτερο ποσό. Το μικρότερο μέγεθος δεσμεύσεων (3,06% επί του συνόλου) αντιστοιχεί στην Τεχνική Βοήθεια. Σχετικά με την πρόοδο του οικονομικού αντικειμένου του προγράμματος μέχρι και την 31/12/2005 οι συνολικές απορροφήσεις ανήλθαν σε 215.530.573,13 € που αντιστοιχούν σε ποσοστό απορρόφησης 32,7% (Ετήσια Έκθεση 2005 Π.Ε.Π. Ηπείρου, 2006). Όπως φαίνεται και από τον πίνακα όλοι οι Άξονες Προτεραιότητας παρουσιάζουν χαμηλά ποσοστά απορρόφησης που δεν ξεπερνούν σε καμία περίπτωση το 40%.

### **2.3.Περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα Ηπείρου 2007-2013**

Στο Π.Ε.Π. Ηπείρου 2007-2013 οι Κοινοτικές χρηματοδοτήσεις θα προέλθουν κυρίως, από το Ε.Τ.Π.Α. και το Ταμείο Συνοχής (κυρίως για τα έργα υποδομών) ενώ απουσιάζει το Ε.Γ.Τ.Π.Ε. Ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό είναι ότι: στην υλοποίηση των διαφόρων παρεμβάσεων θα συμμετάσχουν και τα νέα χρηματοδοτικά μέσα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι τα JASPERS, JEREMIE και JESSICA

Το Π.Ε.Π. Ηπείρου 2007-2013 θα προσπαθήσει να πραγματοποιήσει τους γενικούς αναπτυξιακούς στόχους της Περιφέρειας Ηπείρου που είναι οι εξής:

- Ενίσχυση της επιχειρηματικής ανταγωνιστικότητας και καινοτομικής ικανότητας
- Βελτίωση προσπελασιμότητας υποδομών και υπηρεσιών
- Αειφορική διαχείριση φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος – Διαχείριση προστατευόμενων περιοχών
- Επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο
- Ανάδειξη τουριστικής και πολιτιστικής ταυτότητας Ηπείρου

- Ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής συνοχής και ισόρροπη ανάπτυξη
- Προώθηση της ψηφιακής σύγκλισης
- Προώθηση της συνεργασίας και των δικτύων μεταξύ χωρών και Περιφερειών

Η δομή του Π.Ε.Π. 2007-2013 ακολουθεί την αντίστοιχη του προηγούμενου Π.Ε.Π. για την περίοδο 2000-2006, και περιλαμβάνει πέντε Αξόνες Προτεραιότητας που είναι οι εξής:

**Α.Π. 1:** Υποδομές και Υπηρεσίες Προπελασιμότητας.

Η Δημόσια Δαπάνη ανέρχεται σε 84 εκατομμύρια Ευρώ με την Κοινοτική συμμετοχή να είναι 71 εκατομμύρια Ευρώ.

**Α.Π. 2:** Ψηφιακή Σύγκλιση και Επιχειρηματικότητα.

Ο Άξονας έχει χρηματοδότηση ύψους 62 εκατομμυρίων Ευρώ από τα οποία 53 εκατομμύρια Ευρώ είναι Κοινοτική συμμετοχή. Επίσης, η ιδιωτική συμμετοχή αναμένεται στα 30 εκατομμύρια Ευρώ

**Α.Π. 3:** Αειφόρος Ανάπτυξη και Ποιότητα Ζωής.

Η Δημόσια Δαπάνη για τον Άξονα είναι 124 εκατομμύρια Ευρώ από τα οποία 105 εκατομμύρια είναι Κοινοτική συμμετοχή.

**Α.Π. 4:** Ολοκληρωμένα Προγράμματα Αστικής και Αγροτικής Αναγέννησης.

Για τον Άξονα υπάρχουν κονδύλια 35 εκατομμυρίων Ευρώ από τα οποία 30 εκατομμύρια Ευρώ είναι Κοινοτική Συμμετοχή.

**Α.Π. 5:** Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής.

Η Δημόσια Δαπάνη του Άξονα είναι 6 εκατομμύρια Ευρώ εκ των οποίων τα 5 εκατομμύρια αφορούν Κοινοτική συμμετοχή.

(Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Ηπείρου για την περίοδο 2007-2013, 2006)

## **2.4.Συμπεράσματα**

Σε γενικές γραμμές, η Ήπειρος εμφανίζεται να επενδύει περισσότερο σε υποδομές, λιγότερο στους ανθρώπινους πόρους και αρκετά λιγότερο στους παραγωγικούς τομείς καθώς τουλάχιστον στα δύο πρώτα Π.Ε.Π. δεν δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην αξιοποίηση των παραπάνω παραγόντων μέσω της κατανομής των πόρων. Παρά το γεγονός ότι στην Ήπειρο καταβλήθηκε σημαντική προσπάθεια στους τομείς των υποδομών, της γεωργίας και των

Μικρομεσαίων επιχειρήσεων (κυρίως τα τελευταία έτη) το ΑΕΠ της περιοχής εξακολουθεί να υπολείπεται ενώ δεν έχει αρθεί πλήρως και η απομόνωσή της από την υπόλοιπη χώρα και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

### **3. Εκπόνηση συστήματος δεικτών για το δυτικό οδικό άξονα**

#### **3.1 Γενικά**

Οι δείκτες πρέπει να αποτελούν μετρήσιμα μεγέθη, τα οποία να δίνουν ένα μέτρο της κατάστασης των αναπτυξιακών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών των διαφόρων χωρικών επιπέδων (ζώνες επιρροής) π.χ. δημογραφικοί δείκτες: (πληθυσμός, πυκνότητα, σύνθεση πληθυσμού κλπ), οικονομικοί δείκτες (ΑΕΠ, ΑΠΑ, ανεργία, μέγεθος και σύνθεση εργατικού δυναμικού και παραγωγής, επενδύσεις, νέες επιχειρήσεις, εμπόριο κλπ), χωροταξικοί δείκτες (μέγεθος-δικτύωση οικισμών και πόλεων, χρήσεις και αξίες γης κλπ), περιβαλλοντικοί δείκτες (αριθμός και αποκοπή φυσικών οικοσυστημάτων, θόρυβος, ατμοσφαιρική ρύπανση κλπ), δείκτες προσπελασιμότητας (ωφελούμενος πληθυσμός, μετακινήσεις, κλπ).

Από γενικότερη άποψη, το έργο της καταγραφής των δεικτών, καθώς και του εντοπισμού των επιδράσεων ενός οδικού άξονα και των διαχρονικών μεταβολών τους είναι πολύ σύνθετο και μακροχρόνιο έργο που απαιτεί χρόνο και πολλή εργασία από ομάδες έρευνας και ειδικούς επιστήμονες διαφόρων αντικειμένων ειδίκευσης. Η διεθνής, αλλά και η ελληνική εμπειρία, έχουν δείξει ότι λόγω αυτών των χαρακτηριστικών και απαιτήσεων της εργασίας αυτής, το έργο των δεικτών και η μελέτη των επιδράσεων των οδικών έργων, ανατίθεται σε μόνιμου χαρακτήρα όργανα, τα παρατηρητήρια, που αναλαμβάνουν με δικό τους δυναμικό, αλλά και συνεργαζόμενες ομάδες, να διεκπεραιώσουν το έργο με συνεχή και συστηματικό τρόπο, στήνοντας ένα ολόκληρο αρχείο μελετών, δεικτών, εκθέσεων, χαρτών και άλλου υλικού που τίθεται, διαδικτυακά και με άλλους τρόπους επικοινωνίας, στη διάθεση του κοινού και της επιστημονικής κοινότητας.

Μερικοί δείκτες είναι δυνατό να δημιουργηθούν σε αυτό το στάδιο πρώιμης κατασκευής του έργου, ενώ άλλοι δείκτες απαιτούν τη λειτουργία του οδικού

άξονα και τη χρήση συγκεκριμένων απολογιστικών στοιχείων, όπως πχ τον κυκλοφοριακό φόρτο, τη σύνθεση της κυκλοφορίας των μέσων μεταφοράς, τις μέσες ταχύτητες κυκλοφορίας, τις κατηγορίες μεταφερόμενων προϊόντων κλπ. Για παράδειγμα, στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται το ΑΕΠ, η απασχόληση, η ανεργία, ο πληθυσμός και η γεωγραφική κατανομή του κλπ, για τα οποία υπάρχουν στατιστικά στοιχεία και μελέτες, ενώ στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται, εκτός από τα στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου, οι ζώνες επιρροής, οι μεταβολές στις χρήσεις γης, οι περιβαλλοντικοί δείκτες κλπ.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό των δεικτών είναι η συχνότητα κατάρτισης τους, η οποία ποικίλλει ανάλογα με την ταχύτητα των μεταβολών που περιγράφει ο καθένας. Υπάρχουν πχ δείκτες, όπως η σύνθεση των μεταφερόμενων προϊόντων, οι νέες βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις κλπ, που είναι ικανοποιητικό να καταρτίζονται κάθε 3-5 χρόνια, ενώ το ΑΕΠ, η ανεργία και ο κυκλοφοριακός φόρτος πρέπει να μετρώνται, τουλάχιστον, σε ετήσια βάση.

Στη Μελέτη αυτή θα καταρτιστούν αναγκαίοι δείκτες ανεξάρτητα της δυνατότητας υπολογισμού τους στην παρούσα φάση και τη συχνότητα κατάρτισης τους. Για όσους δείκτες ο υπολογισμός τους είναι εφικτός, είτε από την δευτερογενή έρευνα είτε από την πρωτογενή, είναι αυτονόητο ότι θα καταρτιστούν. Στο σημείο αυτό απαιτείται να γίνουν μερικές απαραίτητες διευκρινήσεις:

α. το μεν μεθοδολογικό τμήμα της συνολικής καταγραφής των προτεινόμενων δεικτών με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία και την εμπειρία του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας και της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και της αντίστοιχης κατηγοριοποίησης τους (οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί κλπ) θα γίνει σε ξεχωριστό κεφάλαιο της Μελέτης, ώστε να υπάρχει ειδικό τμήμα της, όπου ο αναγνώστης να μπορεί να βρει όλους τους δείκτες, ανάλυση της αναγκαιότητας τους και άλλες πληροφορίες βιβλιογραφικού, στατιστικού και τεχνικού περιεχομένου. Στο Τμήμα αυτό δεν θα δοθούν καθόλου μετρήσεις για συγκεκριμένους δείκτες, επομένως το Τμήμα αυτό θα αποτελεί μια θεωρητική μόνο περιγραφή του περιεχομένου των δεικτών με κάποιες χρήσιμες πληροφορίες για τον τρόπο υπολογισμού τους (πηγές άντλησης στοιχείων κλπ), σε επίπεδο όμως, συγκεκριμένης πρότασης για την κατάρτιση τους στην περίπτωση της περιφέρειας Ηπείρου, είτε άμεσα στην

υπο εκπόνηση Μελέτη, είτε μελλοντικά μετά την έναρξη λειτουργίας των υπό κατασκευή οδικών αξόνων (Βλέπε Υπόδειγμα περιεχομένου δείκτη στο Παράρτημα 2 του παρόντος).

β. Στα υπόλοιπα μέρη της Μελέτης (Δευτερογενής διαχρονική διερεύνηση της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της Ηπείρου, επιτόπια έρευνα με συνεντεύξεις και ερωτηματολόγια για τον εντοπισμό των αναμενόμενων επιπτώσεων από τη λειτουργία του δυτικού οδικού άξονα, προκαταρκτική μελέτη κινητικότητας-προσπελασιμότητας) θα υπάρξουν μετρήσεις δεικτών τριών κατηγοριών: 1) δείκτες που περιλαμβάνουν τιμές για την τελευταία περίπου δεκαετία με βάση πληροφοριακό και στατιστικό υλικό από διάφορους οργανισμούς και υπηρεσίες, 2) δείκτες με τιμές μέτρησης που προέκυψαν από τις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια, και 3) Δείκτες που προέκυψαν από ανάλυση και επεξεργασία δεδομένων του τεχνικού έργου του οδικού άξονα. Επομένως σε πολλές περιπτώσεις κάποιοι δείκτες, ή το γενικότερο πλαίσιο τους, θα είναι δυνατό να σχολιάζονται σε διάφορα τμήματα της Μελέτης, μολοντί θα καταβληθεί προσπάθεια οι περισσότεροι δείκτες με την κατηγοριοποίηση τους να εξετάζονται εξαντλητικά στην ίδια ενότητα της Μελέτης.

Πάντως θα πρέπει να υπογραμμιστούν τα εξής:

1. Στην παρούσα φάση, όπου το οδικό έργο βρίσκεται σε πολύ καθυστερημένο στάδιο, ο συνολικός αριθμός των δεικτών δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 25-35 δείκτες, η πλειονότητα των οποίων θα αρχίσει να υπολογίζεται με πραγματικά στοιχεία μετά τη λειτουργία του έργου. Το Παρατηρητήριο της Εγνατίας έχει διαμορφώσει, μετά από λειτουργία οκτώ ετών, ένα σύστημα 44 συνολικά δεικτών, αρκετοί από τους οποίους υπολογίζονται σε τριετή ή πενταετή βάση λόγω τεχνικών, διοικητικών και οικονομικών προβλημάτων (βλ. Παράρτημα 3). Στο σύστημα αυτό υπάρχουν 20 Κοινωνικοοικονομικοί και χωροταξικοί δείκτες, 15 Συγκοινωνιακοί και 9 Περιβαλλοντικοί δείκτες. Επομένως, αρκετοί από αυτούς τους δείκτες μετρώνται όχι από το ίδιο το Παρατηρητήριο, αλλά από εξωτερικούς συνεργάτες και επιστημονικές ομάδες με ειδικές αναθέσεις σχετικών μελετών, όπως αυτό εύκολα μπορεί κάποιος να διαπιστώσει με μια πρόχειρη έρευνα στον ιστότοπο της Εγνατίας. Επίσης, το έργο της ενημέρωσης για τις επιπτώσεις ενός

τέτοιου έργου από το Παρατηρητήριο και το σύστημα δεικτών συμπληρώνεται, όπως προκύπτει από τη διεθνή εμπειρία, αλλά και αυτή του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας, με ειδικές στοχευμένες μελέτες που αναλύουν- συνήθως σε αραιές χρονικές περιόδους και όχι σε ετήσια βάση- είτε μια παράμετρο επιδράσεων (πχ συγκεντρώσεις μεταποιητικών μονάδων κατά μήκος του άξονα), είτε τη συνολική εξέλιξη σε κάποιο ή κάποιους τομείς, ενός νομού ή μιας περιοχής (πχ η ανάπτυξη της πρωτογενούς παραγωγής στο νομό Χ).

Όπως είναι φυσικό, από τους δείκτες της Εγνατίας, άλλοι έχουν προστεθεί κατά την κατασκευαστική περίοδο, και άλλοι μετά από την ολοκλήρωση μεγάλων τμημάτων του έργου, ώστε να είναι δυνατό να γίνουν σχετικές μετρήσεις. Όσον αφορά την αδυναμία μέτρησης πολλών δεικτών στην αρχική φάση κατασκευής του έργου (Φάση Α' και Β' στη δική μας περίπτωση), αυτό εύκολα διαπιστώνεται με μια απλή ανάγνωση των δεικτών. Για παράδειγμα τέτοιοι δείκτες στην περίπτωση της Εγνατίας, που δεν μπορεί να υπολογιστούν -αν τους επιλέγαμε στην παρούσα φάση του έργου της Ιόνιας Οδού- είναι ενδεικτικά οι εξής:

-από τους κοινωνικοοικονομικούς: Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς, μεταβολή αστικής γης, Μεταβολή αξίας γης των Παρόδιων οικοπέδων, έλξη πόλεων κοκ

-από τους Συγκοινωνιακούς: Κυκλοφοριακός φόρτος, Σύνθεση της Κυκλοφορίας, Επίπεδο εξυπηρέτησης, Χαρακτηριστικά των Μετακινήσεων επί του άξονα, Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα κοκ

-από τους Περιβαλλοντικούς: έλξη πόλεων, οδική ασφάλεια, σύνθεση της κυκλοφορίας, αποκατάσταση τοπίου, Έκθεση πληθυσμού σε θόρυβο κοκ

Οι παραπάνω δείκτες μπορούν να υπολογιστούν μόνο αν λειτουργεί το έργο στο σύνολο του ή τουλάχιστο μετά την παράδοση σε κυκλοφορία ενός σημαντικού τμήματος του (ως τέτοιο στην περίπτωση της Ιόνιας δεν μπορεί, για παράδειγμα, να θεωρηθεί το μικρό τμήμα της Φιλιππιάδας ή το έτερο του νομού Αιτωλοακαρνανίας).

Τέλος, η προσθήκη και η εξέταση δεικτών θεωρητικά είναι ανεξάντλητη. Όμως, ένα ορθολογικό σύστημα δεικτών δεν μπορεί να περιέχει υπερβολικό αριθμό δεικτών, ιδιαίτερα στις αρχικές φάσεις του έργου, τόσο για λόγους δυσκολίας

διαχείρισής τους όσο και διότι πολλοί δείκτες περιέχονται ουσιαστικά μέσα σε άλλους. Για παράδειγμα ο δείκτης αγροτικής ανάπτυξης περιέχεται στο δείκτη της διάρθρωσης του ΑΕΠ και της ΑΠΑ, καθώς και στο δείκτη των εξαγωγών. Βέβαια, στο μέλλον θα είναι δυνατό να συνταχθεί ειδική μελέτη για τον αγροτικό τομέα και να εκτιμηθεί μετά από κάποια περίοδο λειτουργίας, του δυτικού οδικού άξονα αν έχει μεταβληθεί ή έκταση καλλιεργήσιμης γης. Ανάλογη μελέτη της Εγνατίας έδειξε πολύ μικρά αποτελέσματα.

Επομένως, ακολουθώντας τη διεθνή πρακτική θα προχωρήσουμε στον καθορισμό ομάδας βασικών δεικτών που θα κατατάσσονται σε 3 βασικές κατηγορίες, και οι οποίοι :

θα είναι γενικοί και θα αναπτυχθούν διαχρονικά ανάλογα με την εξέλιξη του έργου. Πολλοί από αυτούς τους δείκτες, οι περισσότεροι, θα υπολογιστούν τώρα στο πλαίσιο αυτής της Μελέτης από τα αποτελέσματα των τριών πρώτων Ενοτήτων της (τη δευτερογενή έρευνα, την πρωτογενή και τη μελέτη προσπελασιμότητας). Πιθανόν, κάποιοι (λίγοι) δείκτες να μη καταστεί δυνατό να υπολογιστούν λόγω έλλειψης στοιχείων ή άλλης αντικειμενικής δυσκολίας.

### **3.2 Ολοκληρωμένο σύστημα δεικτών**

Οι δείκτες που προτείνονται για την Ιόνια Οδό μπορεί να συνοψιστούν σε τρεις ευρύτερες κατηγορίες οι οποίες είναι οι εξής:

#### **A. Κοινωνικοοικονομικοί δείκτες**

- A.01. Καθορισμός περιοχών επιρροής του έργου
- A.02. Ωφελούμενος πληθυσμός
- A.03. Μέγεθος αγοράς (GDP νομού)
- A.04. Έλξη πόλεων: χρήση υποδειγμάτων βαρύτητας
- A.05. Επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας (κατά κεφαλή GDP)
- A.06. Επίπεδο Ανεργίας
- A.07. Κλαδική Σύνθεση GDP
- A.08. Εργατικό Δυναμικό
- A.09. Προσπελάσιμες Βιομηχανικές Περιοχές, ΒΙΟΠΑ κλπ
- A.10. Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος

- A.11. Πληθυσμιακές μεταβολές
  - A.12. Πληθυσμιακές μεταβολές αστικών κέντρων
  - A.13. Μεταβολές στη πληθυσμιακή πυκνότητα
  - A.14. Κλαδική σύνθεση των επιχειρήσεων
  - A.15. Δημιουργία επιχειρήσεων
  - A.16. Παύση λειτουργίας επιχειρήσεων
  - A.17. Μεταβολή αξιών γης και ακινήτων
  - A.18. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς
  - A.19. Αγροτικές Εκμεταλλεύσεις
- B. Συγκοινωνιακοί Δείκτες ή δείκτες μεταφορών
- B.01. Σκοπός ημερήσιων μετακινήσεων
  - B.02. Εμπορευματικές μετακινήσεις
  - B.03. Δείκτες προσβασιμότητας
- Γ. Περιβαλλοντικοί δείκτες
- Γ.01. Έκθεση πληθυσμού σε θόρυβο
  - Γ.02. Επίπτωση στο φυσικό περιβάλλον και στο ανάγλυφο

### **3.2.1. Περιγραφή συστήματος δεικτών**

Για κάθε έναν από τους προαναφερόμενους δείκτες θα παρουσιαστεί μια σύντομη περιγραφή.

#### **A. Κοινωνικοοικονομικοί δείκτες**

##### **A.01. Καθορισμός περιοχών επιρροής του έργου**

Εντοπισμός των Περιοχών της Περιφέρειας Ηπείρου και των Νομών που επηρεάζονται από την κατασκευή και την λειτουργία του αναπτυξιακού έργου και συγκεκριμένα από την Ιόνια οδό και των κάθετων αξόνων.

##### **A.02. 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.

### **A.03.Μέγεθος αγοράς (GDP 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. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα μέσω της Ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας και της Eurostat.

### **A.04.Έλξη πόλεων: χρήση υποδειγμάτων βαρύτητας**

Ο δείκτης προσδιορίζει τη δυνητική έλξη ανάμεσα στις πόλεις με πληθυσμό μεγαλύτερο από 20.000 κατ. που βρίσκονται στις ζώνες. Ο δείκτης αποτελεί μια ενδεικτική ποσοτική εκτίμηση της μεταβολής της έλξης των πόλεων σε σχέση με την κατάταξή τους σε κατηγορίες μεγέθους και κατηγορίες (χρόνο)απόστασης. Οι επιδράσεις των αλλαγών αυτών στην ίδια την αναπτυξιακή πορεία των πόλεων αποτελούν, προφανώς, αντικείμενο ειδικής μελέτης που δεν καλύπτεται από την εκτίμηση ενός μεμονωμένου δείκτη.

### **A.05.Επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας (κατά κεφαλή GDP)**

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. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα μέσω της Ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας και της Eurostat.

### **A.06.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, όσο και του βαθμού της κοινωνικής συνοχής της εξεταζόμενης περιοχής. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα μέσω της Ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας και της Eurostat.

#### **A.07.Κλαδική Σύνθεση GDP και Ακαθάριστη Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ)**

Ο δείκτης καταγράφει τη σύνθεση του ΑΕΠ και της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ) ανά νομό και τομέα παραγωγής (πρωτογενής, δευτερογενής, τριτογενής. Η σύνθεση της ΑΠΑ αποτελεί βασικό διαρθρωτικό χαρακτηριστικό της περιφερειακής οικονομίας. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα μέσω της Ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας και της Eurostat.

#### **A.08.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. Το εργατικό δυναμικό μιας περιοχής και ο βαθμός συμμετοχής του, παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στο πως μεταβάλλεται ο συνολικός πληθυσμός της περιοχής αυτής κατά την διαχρονική μεταβολή του. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα μέσω της Ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας και του ΟΑΕΔ.

#### **A.09.Προσπελάσιμες Βιομηχανικές Περιοχές, ΒΙΟΠΑ κλπ**

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 των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα μέσω της ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ.

#### **A.10.Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος**

Αρχικά γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής των διαφόρων τόπων τουριστικού ενδιαφέροντος. Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν οι τουριστικές κινήσεις για μερικούς τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος. Γενικότερα, 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 επισκεψιμότητα είτε την απόσταση (ή και χρονοαπόσταση) από αυτά. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα μέσω της ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας.

#### **A.11.Πληθυσμιακές μεταβολές**

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. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα μέσω της ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας.

#### **A.12.Πληθυσμιακές μεταβολές αστικών κέντρων**

Ο δείκτης προσδιορίζει τον πληθυσμό και τη μεταβολή του ανά αστικό κέντρο 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. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα μέσω της ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας.

#### **A.13.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.

#### **A.14.Κλαδική σύνθεση των επιχειρήσεων**

Γενικότερα, απαραίτητο εργαλείο αποτύπωσης/μέτρησης της επιχειρηματικότητας αποτελεί η μελέτη και η παρουσίαση του αριθμού επιχειρήσεων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και τζίρου σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία του Μητρώου Επιχειρήσεων της ΕΛ.ΣΤΑΤ για το σύνολο της περιφέρειας Ηπείρου (2002).

#### **A.15.Δημιουργία 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. Τα στοιχεία συγκεντρώνονται από τα κατά τόπους εμποροβιοτεχνικά επιμελητήρια.

#### **A.16.Παύση λειτουργίας 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. Τα στοιχεία συγκεντρώνονται από τα κατά τόπους εμποροβιοτεχνικά επιμελητήρια.

#### **A.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. Ο δείκτης θα προκύψει από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων.

#### **A.18.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 χρονική απόσταση. Η βέλτιστη σύνδεση των έργων με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς αποτελεί βασική παράμετρο της ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών.

#### **A.19. Αγροτικές Εκμεταλλεύσεις**

Ο δείκτης καταγράφει τη καλλιεργούμενη έκταση (σε τετραγωνικά μέτρα ή στρέμματα) και το εκτρεφόμενο ζωικό κεφάλαιο των αγροτικών εκμεταλλεύσεων στις ζώνες επιρροής του οδικού άξονα. Τα στοιχεία μπορεί να αντλούνται από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. ή τα αρμόδια υπουργεία.

### **B. Συγκοινωνιακοί Δείκτες ή δείκτες μεταφορών**

#### **B.01. 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 κατηγοριοποιηθεί ως ακολούθως: για εργασία, για σπουδές, για καταναλωτικούς σκοπούς κ.ά.

#### **B.02. Εμπορευματικές μετακινήσεις**

Ο δείκτης καταγράφει λεπτομερώς στοιχεία εμπορευματικών μεταφορών που διακινούνται 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.

#### **B.03. 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) και αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο στην δημιουργία των δεικτών αυτών.

Ειδικότερα, θα κατασκευαστούν πίνακες με τις χρονοαποστάσεις των σημαντικών αστικών κέντρων της Περιφέρειας Ηπείρου από τα αντίστοιχα των όμορων περιφερειών από τις οποίες διέρχεται ο δυτικός οδικός άξονας (Ιόνια και Ολυμπία Οδός), μέχρι την πρωτεύουσα (Αθήνα). Τα στοιχεία αυτά θα αντληθούν από τις διοικήσεις των κοινοπραξιών που κατασκευάζουν τα έργα ή/και τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπ. Μεταφορών (Γεν Γραμματεία Δημ. Έργων).

## **Γ. Περιβαλλοντικοί δείκτες**

### **Γ.01. Έκθεση πληθυσμού σε θόρυβο**

Ο δείκτης προσδιορίζει το ποσοστό του πληθυσμού που εκτίθεται σε θόρυβο πάνω από τα επιτρεπτά όρια εξαιτίας της λειτουργίας του άξονα. Η έκθεση στο θόρυβο έχει την έννοια της έκθεσης ανθρώπων που ζουν εντός οργανωμένων οικισμών (οικισμοί με θεσμοθετημένα όρια) ή εντός πυκνοδομημένων εκτός σχεδίου κατοικημένων περιοχών. Επιτρεπτά όρια είναι αυτά που καθορίζονται από τη σχετική Εθνική και Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Αλλαγές στα επίπεδα θορύβου λόγω του άξονα προκύπτουν τόσο στη ζώνη γύρω από αυτόν, όσο και σε οδούς που εξυπηρετούν τη σύνδεσή με αυτόν, οι οποίες συχνά διέρχονται από κατοικημένες περιοχές. Ο δείκτης εκτιμά τις επιπτώσεις μόνο γύρω από τον άξονα. Με ειδική έρευνα, η εκτίμηση αυτή, μπορεί να επεκταθεί και στις συνδετήριες οδούς.

### **Γ.02. Επίπτωση στο φυσικό περιβάλλον και ανάγλυφο**

Ο δείκτης αποτελεί έμμεση εκτίμηση της επίδρασης του άξονα στο φυσικό περιβάλλον και το ανάγλυφο της ευρύτερης περιοχής. Η εκτίμηση των πραγματικών επιδράσεων είναι ένα σύνθετο εγχείρημα που δεν μπορεί να καλυφθεί από απλούς επιχειρησιακούς δείκτες. Τα στοιχεία αυτά θα συγκεντρώνονται μέσω επιτόπιων αυτοψιών.

### 3.3. Μεθοδολογία διεξαγωγής έρευνας πεδίου

Για τη διενέργεια έρευνας πεδίου κατασκευάστηκαν ερωτηματολόγια που απευθύνονται σε ιδιώτες, σε καταστήματα, σε τουριστικές μονάδες και σε μεταποιητικές μονάδες των ΒΙΠΕ της Περιφέρειας Ηπείρου. Τα ερωτηματολόγια των ιδιωτών αποτελούνται από ερωτήσεις που αφορούν στην επιχειρηματικότητα, στις χρήσεις γης (real estate) και στις μετακινήσεις. Τα ερωτηματολόγια των καταστημάτων, από την άλλη πλευρά, περιλαμβάνουν ερωτήσεις που αφορούν στην εμπορική κίνηση, στους πελάτες κ.α. Τέλος, τα ερωτηματολόγια που απευθύνονται στα τουριστικά καταλύματα, περιλαμβάνουν ερωτήσεις σχετικά με την πληρότητα, τις αφίξεις και την τουριστική κίνηση.

Επίσης, πέρα από τα παραπάνω ερωτηματολόγια, θεωρήθηκε σκόπιμο να διεξαχθεί σχετική επιτόπια έρευνα στις βιομηχανικές μονάδες που είναι εγκατεστημένες στις ΒΙ.ΠΕ. της Περιφέρειας. Για το σκοπό αυτό συγκεντρώθηκε αντιπροσωπευτικός αριθμός ερωτηματολογίων από τις παραγωγικές επιχειρήσεις που βρίσκονται στις ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων και Πρεβέζης, αφού μόνο στους δύο αυτούς νομούς έχουν θεσμοθετηθεί και λειτουργούν βιομηχανικές περιοχές. Στους νομούς Άρτας και Θεσπρωτίας οι βιομηχανικές περιοχές μετά τη θεσμοθέτηση τους βρίσκονται σε καθεστώς αδράνειας.

Η κατανομή των 2.000 ερωτηματολογίων βασίστηκε στην προσέγγιση quota με βάση τα ποσοστά πληθυσμού που συγκεντρώνει κάθε νομός της Περιφέρειας, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ (βλ. Παρακάτω Πίνακα).

**Πίνακας 8: Γεωγραφική Κατανομή Ερωτηματολογίων**

| <b>Νομός</b>  | <b>%<br/>πληθυσμού<br/>νομού στο<br/>σύνολο της<br/>περιφέρειας</b> | <b>Κατανομή του<br/>συνόλου των<br/>ερωτηματολογίων</b> | <b>Ιδιώτες<br/>(65%)</b> | <b>Καταστήματα<br/>(17,5%)</b> | <b>Τουριστικές<br/>μονάδες<br/>(7,5%)</b> |
|---------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------|
| Άρτας         | 21,9                                                                | 438                                                     | 328                      | 77                             | 33                                        |
| Πρεβέζης      | 17,3                                                                | 346                                                     | 259                      | 61                             | 26                                        |
| Ιωαννίνων     | 47,8                                                                | 956                                                     | 717                      | 167                            | 72                                        |
| Θεσπρωτίας    | 13                                                                  | 260                                                     | 196                      | 46                             | 19                                        |
| <b>Σύνολο</b> | <b>100%</b>                                                         | <b>2000</b>                                             | <b>1500</b>              | <b>350</b>                     | <b>150</b>                                |

Οι ερωτηθέντες επιλέχθηκαν ώστε να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα κατηγοριών, όσον αφορά στα ατομικά χαρακτηριστικά, βλ. ηλικία, φύλο κτλ προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη διασπορά και το συνολικό δείγμα να είναι αντιπροσωπευτικό.

Σε όλα τα ερωτηματολόγια υπάρχουν ερωτήσεις και για τις επιδράσεις της Εγνατίας Οδού. Αυτό έχει ως στόχο, αφενός οι όποιες εκτιμήσεις να χρησιμεύσουν ως ένα προηγούμενο των αντίστοιχων επιδράσεων του δυτικού άξονα και ιδιαίτερα της Ιόνιας Οδού, και αφετέρου να εκτιμηθεί, σε κάποιο βαθμό, η αλληλεπίδραση των δυο αξόνων όταν θα ολοκληρωθούν και θα λειτουργούν ως ένα ενιαίο και συνεχές οδικό δίκτυο διατρέχοντας την Ήπειρο από ανατολή προς τη δύση και από βορρά προς νότο.

Θα πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι, τα αποτελέσματα της επιτόπιας έρευνας είναι βέβαιο ότι έχουν επηρεαστεί από δυο αστάθμητους αλλά σημαντικούς παράγοντες που επέδρασαν στις απόψεις των ερωτηθέντων : α) τη δυσμενή οικονομική συγκυρία στο μακροοικονομικό περιβάλλον, και β) τον ασαφή χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης του έργου.

#### **4. Ιστορικό σχεδιασμού του έργου και ανάθεση κατασκευής του**

##### **4.1.Τεχνικά χαρακτηριστικά έργου οδικού άξονα Αντιρρίου Ιωαννίνων**

Ο οδικός αυτός άξονας θα είναι κλειστού τύπου και έχει προβλεφθεί να περιλαμβάνει: 6 λωρίδες διέλευσης , 3 ανά κατεύθυνση εκ των οποίων 1 θα χρησιμοποιείται ως Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.) με λωρίδα καθοδήγησης πλάτους 1 μέτρου στο αριστερό μέρος εκάστου κλάδου , και μία διαχωριστική νησίδα. Η Ιόνια Οδός, ως έργο παραχώρησης περιλαμβάνεται σε ένα συνολικό δίκτυο εκμετάλλευσης που έχει παραχωρηθεί στην Κοινοπραξία ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΕ. Το δίκτυο αυτό, που έχει συνολικό μήκος 382 χλμ. με 42 ανισόπεδους κόμβους, περιλαμβάνει:

- Τον αυτοκινητόδρομο «Ιόνια Οδός» μήκους περίπου 196 χλμ. από Αντίρριο έως Ιωάννινα (Ανισόπεδος Κόμβος με Εγνατία Οδό).
  - Παράκαμψη Αργινίου-Άρτα: 51 χλμ

- Αντίρριο-Ανισόπεδος Κόμβος Αμβρακίας: πλάτος οδοστρώματος 24,50 χμ πλευρικές διαμορφώσεις
- Ανισόπεδος Κόμβος Αμβρακίας-Εγνατία Οδός: πλάτος 22μ πλευρικές διαμορφώσεις
- Ανισόπεδοι Κόμβοι: 16
- Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ): 5
- Τμήμα του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, μήκους περίπου 175 χλμ. από τον Ανισόπεδο Κόμβο Μεταμόρφωσης έως τη Σκάρφεια, μετά τα Καμένα Βούρλα.
- Τον συνδετήριο κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρι–Χαλκίδα μήκους 11 χλμ.
  - Ανισόπεδοι κόμβοι: 26
  - ΣΑΕ: 5

Η διατομή του αυτοκινητόδρομου έχει πλάτος 24,5 μ. και περιλαμβάνει 2 λωρίδες και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση με διαχωριστικά, δεντροφυτεμένη νησίδα πλάτους 2,5 μ. εγκιβωτισμένη με New Jersey.

Οι εργασίες τις οποίες και έχει αναλάβει ο ανάδοχος του έργου (παραχωρησιούχος) είναι οι εξής:

1. Διαπλατύνσεις και τοποθετήσεις Διαχωριστικών
2. Νέες χαράξεις και κατασκευές για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας με επεμβάσεις στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του αυτοκινητόδρομου
3. Κατασκευές & ανακατασκευές ανισόπεδων κόμβων
4. Εργασίες επιχωμάτωσης και πρανών ορυγμάτων
5. Κατασκευή-ανακατασκευή οδοστρωμάτων, ασφαλτικών στρώσεων, δομικών χαρακτηριστικών και απορροής υδάτων, αντιολισθηρά οδοστρώματα
6. Έλεγχος και αντικατάσταση στηθαίων ασφαλείας
7. Ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης κυκλοφορίας & κέντρα Λειτουργίας-Συντήρησης
8. Κατασκευές ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων
9. Ηλεκτροφωτισμός και εργασίες οδικής ασφάλειας
10. Επισκευή και συντήρηση όλων των τεχνικών χαρακτηριστικών του έργου και έργα αντιπλημμυρικής προστασίας
11. Οριζόντια & Κατακόρυφη σήμανση με σύγχρονες προδιαγραφές

Η ολοκλήρωση του έργου θα είναι τμηματική και μέχρι την λήξη της προθεσμίας παράδοσης θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί όλα τα επιμέρους έργα τα οποία και έχουν αναληφθεί με ευθύνη του Αναδόχου. Ο αυτοκινητόδρομος κατά την παράδοση του από τον Ανάδοχο, θα πρέπει να πληροί όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές, οι οποίες είναι καθορισμένες και έχουν περιγραφεί στα Τεύχη Δημοπράτησης του σχεδίου Νόμου του Έργου, για την άψογη λειτουργία και συντήρηση αυτού. Θα πρέπει να εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του αυτοκινητόδρομου κάτω από όλες τις καιρικές συνθήκες, για την ασφαλή και άνετη διέλευση όλων των οχημάτων σε περίπτωση ακραίων καιρικών φαινομένων, με τη σωστή σήμανση, σηματοδότηση και σωστή λειτουργία ηλεκτροφωτισμού του οδοστρώματος και με την κατάλληλη διαμόρφωση-αναβάθμιση του περιβάλλοντος του έργου.

Το σύνολο των παραπάνω ρυθμίσεων διασφαλίζει όχι μόνο το επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών, αλλά καθορίζει και το ύψος της τιμής των διοδίων τελών ώστε να μπορέσει ο Ανάδοχος να προβαίνει στη σωστή συντήρηση του έργου, αλλά και για να εξασφαλίσει την οικονομική του βιωσιμότητα.

#### **4.2. Η Διαδικασία του διαγωνισμού**

Η διαδικασία του διαγωνισμού που ακολουθήθηκε ήταν σύμφωνη με όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις και απαιτήσεις του Ελληνικού Κράτους και του αρμόδιου δημοσίου φορέα -του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Δημοσίων Έργων- με την μέθοδο την δημοπράτησης του Έργου όπως ορίζεται από το άρθρο 1 της παραγράφου d. της κοινοτικής οδηγίας 39/37/ΕΟΚ. Στην δημοπράτηση του έργου η οποία ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2001 με απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., εγκρίθηκε η έναρξη της Διακήρυξης Προεπιλογής η οποία και ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του επόμενου έτους (2002), επίσης με Υπουργική Απόφαση.

Στην προεπιλογή αυτή επικράτησαν 4 όμιλοι. Συγκεκριμένα:

1. Ο όμιλος “ΑΙΑΣ” μέλη του οποίου ήταν οι εταιρείες VINCI, VINCI Constructions Grants Projects SA, J&P Hellas-A.B.A.Ξ. A.E., E.T.E.Θ. A.E., Κ. Μιχαλόπουλος & Συνεργάτες Ε.Ε.-ΣΥΣΤΑΣ Ε.Μ.Ε., ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΩΝΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε., ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Ε.Π.Ε., ΕΤΜΕ: ΠΕΠΠΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε., COFFIROUTE (Σύμβουλος Λειτουργίας).

2. Ο όμιλος "BOUYGUES – ASF – ALTE – ARCHIRODON" μέλη του οποίου ήταν οι εταιρείες BOUYGUES TRAVAUX PUBLIC S.A., ALTE A.E., ARCHIRODON N.V., AUTOROUTES DE SUD DE FRANCE (ASF) S.A.
3. Ο όμιλος "ΕΡΜΗΣ" μέλη του οποίου ήταν οι εταιρείες HOCHTIEF PROJECTENWICKLUNG GmbH, BILFINGER BERGER AG, STRABAG AG, ΑΕΓΕΚ Α.Ε., ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ Α.Ε., LAMDA DEVELOPMENT A.E., ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒ και ΤΕ. Και τέλος
4. Ο όμιλος "HELLENIC AUTOPISTAS" μέλη του οποίου είναι οι εταιρείες CINTRA S.A., ΓΕΚ Συμμετοχών Ακινήτων Κατασκευών, Dragados Concesiones de Infraestructuras S.A., ACS Servicios Concesiones S.L., Dragados S.A., FERROVIAL AGROMAN S.A., ΤΕΡΝΑ Α.Ε.,

Ο τέταρτος όμιλος ("HELLENIC AUTOPISTAS") ήταν και αυτός που τελικά επικράτησε και κατάφερε να ανακηρυχθεί Ανάδοχος του έργου με την ΟΑΠ/Φ1/Γ2/16774/29.09.2006 απόφαση του Υπουργού η οποία και ενέκρινε το οριστικό αποτέλεσμα. Στη συνέχεια στις 19/12/2006, υπεγράφη η Σύμβαση Παραχώρησης -όπως προαναφέρθηκε- μεταξύ του Δημοσίου, το οποίο εκπροσωπήθηκε από τον Υπουργό του αρμόδιου Υπουργείου (ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ) και του Παραχωρησιούχου, δηλ. της εταιρείας "ΝΕΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ" και ως εκ τρίτου από τα μέλη των εταιρειών που απαρτίζουν τον όμιλο "HELLENIC AUTOPISTAS".

Εκτός της Σύμβασης Παραχώρησης υποβάλλονται προσαρτήματα αυτής, στην Εθνική Αντιπροσωπεία τα οποία και έχουν μονογραφηθεί από τα Μέρη για την διασφάλιση της αυθεντικότητάς τους. Και τα οποία είναι τα εξής:

- i. Υποδείγματα Συμβατικών Εγγράφων
- ii. Η Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων
- iii. Ο Κανονισμός Μελετών και Ερευνών
- iv. Η Τεχνική Συγγραφή των Υποχρεώσεων
- v. Το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο
- vi. Τα Χρονοδιαγράμματα Προσφοράς και Εφαρμογής του Έργου, καθώς και τα Εγχειρίδια Επιθεώρησης και Συντήρησης του Έργου Παραχώρησης
- vii. Οι Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης
- viii. Η Προσφορά

- ix. Η Σύμβαση Μελέτης-Κατασκευής μεταξύ Παραχωρησιούχου και Κατασκευαστή
- x. Η Σύμβαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού
- xi. Το Καταστατικό του Παραχωρησιούχου
- xii. Άλλα Νομιμοποιητικά Έγγραφα

Και τέλος η Πρόσκληση για Εκδήλωση Ενδιαφέροντος Α΄ Φάσης, η οποία και δεν συμπεριλαμβάνεται στα ανωτέρω.

#### **4.3.Οικονομικά στοιχεία της Ιόνιας Οδού**

Για την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών το συνολικό κόστος ανέρχεται στα 1.481.500.000 ευρώ, εκ των οποίων τα 1.147.413.000 είναι κόστος για την εξαετή περίοδο μελετών – κατασκευών αυτής. Στην ανωτέρω δαπάνη η συμβολή του Δημοσίου ανέρχεται στα 330.000.000 ευρώ, καταβλητέα σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που έχει οριστεί στην Σύμβαση Παραχώρησης. Επιπλέον οι εκτιμώμενες δαπάνες οι οποίες θα προκύψουν από τις απαλλοτριώσεις, μελέτες ΟΚΩ, αρχαιολογία κ.α. θα φθάσουν τα 120.000.000 ευρώ περίπου, θα ήσαν καταβλητέα κατά την χρονική περίοδο 2007-2009. Οι δαπάνες του παραχωρησιούχου, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται τα Δάνεια-Ίδια Κεφάλαια και τα καθαρά έσοδα κατασκευαστικής περιόδου, ανέρχονται στα 1.151.500.000 ευρώ, τα οποία και θα καλυφθούν από Δανειακές Συμβάσεις Τραπεζικών Φορέων. Τέλος οι προϋπολογισμένες Πληρωμές προς το Δημόσιο ανέρχονται σε 1.599.677.928 ευρώ σε Κ.Π.Α. βάση των κατατεθειμένων προβλέψεων επί των εσόδων.

##### **4.3.1.Συνοπτική παρουσίαση του έργου**

Συνολικό μήκος: 382 χλμ,

Έναρξη Διαγωνισμού: Μάρτιος 2005

Ανισόπεδοι Κόμβοι: 42

Υπογραφή Σύμβασης: 19 Δεκεμβρίου 2006

*Παραδόσεις τμημάτων Ιόνιας οδού:*

- 32 μήνες για την ολοκλήρωση του ημιτελούς τμήματος της Παράκαμψης Αγρινίου (2011).
- 40 μήνες από την έναρξη της παραχώρησης, για την ολοκλήρωση τμήματος Αντίρριο – Αγρίνιο (2011-2012)
- 72 μήνες από την έναρξη της παραχώρησης για την ολοκλήρωση όλου του έργου (2013-2014).

Ολοκλήρωση έργου: αρχές του 2014

Προϋπολογισμός έργου: 1,4 δις ευρώ (διπλάσιος περίπου από τον προϋπολογισμό του έργου Γέφυρα Ρίου – Αντίρριου)

- Χρηματοδοτική συμβολή δημοσίου: 330 εκατ. ευρώ εκ των οποίων τα μισά (165 εκατ. ευρώ) θα προέλθουν από την ΕΕ.

Ανάδοχος εταιρία: Hellenic Autopistas

- Συμμετέχουν οι εταιρείες: CINTRA S.A., ΓΕΚ ΑΕ, DRAGADOS S.A., ΤΕΡΝΑ Α.Ε., κ.α. (Στις υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου περιλαμβάνονται η λειτουργία και συντήρηση των δρόμων της παραχώρησης, έναντι είσπραξης διοδίων).

## **Κεφάλαιο II: Επιδράσεις της Ιόνιας Οδού στην Περιφέρεια Ηπείρου**

### **5. Γενική επισκόπηση επιπτώσεων Οδικού Άξονα**

#### **5.1 Γενική κατηγοριοποίηση**

Οι επιδράσεις της Ιόνιας Οδού στην Περιφέρεια της Ηπείρου μπορούν να ταξινομηθούν στις εξής βασικές κατηγορίες:

- Οικονομικές επιδράσεις
- Κοινωνικές επιδράσεις
- Συγκοινωνιακές επιδράσεις
- Περιβαλλοντικές επιδράσεις

Το θέμα των πάσης φύσεως επιδράσεων ενός μεγάλου συγκοινωνιακού έργου, όπως είναι η Ιόνια οδός, προσεγγίζεται κατά αρχήν, σε θεωρητικό επίπεδο με τον γενικό χαρακτηρισμό «Χωρικές επιδράσεις». Με τον όρο αυτό δεν εννοούνται οι χωροταξικές επιδράσεις υπο τη στενή έννοια αλλά, οι εύρύτερες κοινωνικοοικονομικές και άλλες επιπτώσεις στην περιοχή, όπως αυτές διαμορφώνονται διαχρονικά, οδηγώντας σε ανακαταταξεις των διαφόρων μεγεθών της οικονομικής και κοινωνικής ζωής, στο σύνολο της γεωγραφικής περιφέρειας. Έχει παρατηρηθεί ότι πολλές φορές η προσπάθεια κατηγοριοποίησης και εξειδίκευσης των χωρικών επιπτώσεων των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων προσκρούει στο σύνθετο χαρακτήρα τους και, αρκετές φορές, στην πολυπλοκότητα του μηχανισμού εμφάνισης και επιρροής τους. Για παράδειγμα, επιδράσεις στον εμπορικό τομέα μιας περιοχής συνοδεύονται συνήθως από αντίστοιχες αλλαγές στο χώρο των επενδύσεων, στη ροή των μεταφορών και τη μεταφορά εισοδημάτων από περιοχή σε περιοχή. Ωστόσο, η παραπάνω ενδεικτική ταξινόμηση των επιδράσεων που απαντάται και στη σχετική βιβλιογραφία, είναι ιδιαίτερα χρήσιμη, ως μια αρχική βάση καταγραφής των πρωτοεμφανιζόμενων επιρροών ενός μεγάλου συγκοινωνιακού έργου στους διάφορους τομείς της οικονομίας και της ανάπτυξης της περιοχής. Δηλαδή, αυτή η πρώτη καταγραφή αντιστοιχεί σε μια στατικού τύπου επιμέτρηση, ενώ για τη

σύλληψη των βαθύτερων μεταβολών και της αλληλεξάρτησής τους, απαιτείται μεθοδολογικά μια πιο σύνθετη προσέγγιση δυναμικού χαρακτήρα.

Στις επόμενες ενότητες, θα αναλυθούν εκτενέστερα οι επιμέρους επιπτώσεις που περιέχονται στην παραπάνω προταθείσα, κατηγοριοποίηση.

Για την καλύτερη κατανόηση των επιδράσεων, θα πρέπει συμπληρωματικά να ληφθεί υπόψη ότι η όλη διαδικασία εμφάνισης και επέκτασης τους στο χώρο της περιφέρειας συνδέεται καταλυτικά με τη χρονική διάσταση. Δηλαδή, οι διάφορες επιδράσεις εμφανίζονται κατά «χρονικά κύματα» και μπορούν να κατηγοριοποιηθούν με βάση το στοιχείο αυτό σε άμεσες και μεσομακροχρόνιες επιπτώσεις. Κατά συνέπεια, η μελέτη, η ανάλυση και η αξιολόγηση των επιδράσεων αυτών είναι θέμα διαρκούς χρονικής παρακολούθησης τους με διαφορετική χρονικότητα και συχνότητα της κάθε μιας από αυτές. Ενδεικτικά, οι επιδράσεις στο τουριστικό ρεύμα, συνήθως είναι ταχύτερες και επομένως η μέτρηση τους θα πρέπει να γίνεται συχνότερα -σε ετήσια βάση το αργότερο-, ενώ οι μεταβολές στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις και στη συνολικά καλλιεργούμενη αγροτική γή, είναι μακροχρονιότερες.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, οι σχετικές μετρήσεις, απαιτούν, όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο I, την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου (comprehensive) συστήματος δεικτών, οι οποίοι κατατάσσονται σε μια ακόμη πιο περιληπτική κατηγοριοποίηση ως εξής :

- Κοινωνικοοικονομικοί δείκτες
- Συγκοινωνιακοί δείκτες και
- Περιβαλλοντικοί δείκτες

Είναι επίσης σημαντικό, οι επιπτώσεις αυτές, είτε με βάση συγκεκριμένες απολογιστικές μετρήσεις είτε υπο τη μορφή αναμενόμενων επιδράσεων εντός συγκεκριμένων χιλιομετρικών αποστάσεων, να προσεγγιστούν και με τη μέθοδο της χαράξης ζωνών επιρροής, εντός των οποίων συνήθως καταγράφονται οι σημαντικότερες από αυτές τις επιπτώσεις. Το σύστημα δηλαδή της μελέτης των χωρικών επιδράσεων των συγκοινωνιακών έργων , ενώ είναι απλό στην αρχική του προσέγγιση (βελτίωση της προσπελασιμότητας→ αύξηση της κινητικότητας→ επίδραση πάνω σε οικονομικά, συγκοινωνιακά και περιβαλλοντικά μεγέθη), τελικά αποτελεί ένα φαινόμενο με πολύ πιο σύνθετο χαρακτήρα και για αυτό, η μελέτη

του απαιτεί τη συνδυαστική χρήση και εφαρμογή περισσότερων εργαλείων και μεθοδολογικών προσεγγίσεων.

Συνακόλουθα, η μελέτη του φαινομένου αυτού περιλαμβάνει υποχρεωτικά τη χρήση δευτερογενούς έρευνας, σε συνδυασμό με εμπειρικές έρευνες πεδίου τη χάραξη ζωνών επιρροής, τη χρήση σύγχρονων τεχνολογικών εργαλείων (τεχνολογία GIS), κ.ο.κ.

Συνοψίζοντας, το παραπάνω λειτουργικό πλαίσιο ταξινόμησης και μέτρησης των χωρικών επιπτώσεων μεγάλων έργων, προτείνεται, στην παρούσα μελέτη, να εφαρμοστεί και στην περίπτωση των επιπτώσεων της Ιόνιας Οδού στην Περιφέρεια της Ηπείρου. Πάντως, όπως αναφέρεται και σε άλλα σημεία της μελέτης αυτής, επισημαίνονται οι σοβαρές ελλείψεις και αδυναμίες που υπάρχουν, για μια όσο το δυνατόν πιο συστηματική και ολοκληρωμένη καταγραφή των επιπτώσεων, λόγω της πολύ πρώιμης φάσης του έργου, της ανισομερούς κατανομής του μέχρι σήμερα ολοκληρωμένου δικτύου και της αβέβαιης εξέλιξης του έργου και της αδυναμίας αξιόπιστης πρόβλεψης για την ολοκλήρωσή του. Ωστόσο, οι αδυναμίες αυτές δεν εκμηδενίζουν τη σημασία μιας πρώτης καταγραφής των επιπτώσεων του έργου, είτε σε πραγματικό, είτε σε αναμενόμενο επίπεδο, καθόσον σημαντικά οφέλη αναμένεται να προκύψουν, τόσο από την μεθοδολογική συστηματοποίηση της παρακολούθησης του (σύστημα δεικτών, ζώνες επιρροής κτλ.), όσο και από τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα που θα καταγραφούν από την έρευνα πεδίου.

#### -Κοινωνικές επιδράσεις

Η βελτίωση της προσπελασιμότητας λόγω του άξονα, αναμένεται να έχει ευνοϊκή επίπτωση στις υπηρεσίες υγείας, στον πολιτισμό, στην ψυχαγωγία και στην εκπαίδευση. Οι επιδράσεις αυτές θα επιχειρηθεί να εντοπιστούν κυρίως μέσα από την έρευνα πεδίου.

#### -Οικονομικές επιδράσεις

Σε αυτές περιλαμβάνονται επιδράσεις:

- στο ΑΕΠ των περιοχών και στα κατά κεφαλή εισοδήματα (και ΑΠΑ)
- στην αγορά εργασίας (απασχόληση, ανεργία)

- στην επιχειρηματικότητα
- στην βιομηχανική δραστηριότητα (Βιομηχανικές Περιοχές, κτλ.)
- στο εμπόριο και την αγορά αγαθών
- στην κλαδική σύνθεση του ΑΕΠ (Πρωτογενής τομέας, αλιεία – ιχθυοκαλλιέργειες, αγροτική παραγωγή, τουρισμός)
- στις χρήσεις γης (τιμές ακινήτων, αστικές, παραγωγικές δραστηριότητες κλπ)

Ως προς τις επιδράσεις στον τομέα αυτό, γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής τους, καταρχήν μέσω της δευτερογενούς έρευνας, που στηρίζεται κυρίως σε στατιστικό υλικό της τελευταίας δεκαετίας, αλλά και από την έρευνα πεδίου, τα στοιχεία και συμπεράσματα της οποίας στηρίχθηκαν σε ειδικά διαμορφωμένα ερωτηματολόγια (βλ. στο παρόν κεφάλαιο ενότητα 10).

#### -Συγκοινωνιακές επιδράσεις

Οι μεταβολές αυτής της κατηγορίας, προσδιορίζονται από την μελέτη των αλλαγών στις χρονοαποστάσεις πριν και μετά από την κατασκευή του έργου, τις αντίστοιχες επιδράσεις στην κινητικότητα του πληθυσμού και των εμπορευμάτων και, δευτερογενώς, στη ροή και τη σύνθεση της προσφοράς/ζήτησης στους τομείς του εμπορίου, της εργασίας και της παραγωγής.

Στην παρούσα μελέτη, για τον εντοπισμό, την παρακολούθηση και απεικόνιση των επιπτώσεων της κατηγορίας αυτής, καταρτίζεται καταρχήν ένα ενδεικτικό σύστημα ζωνών επιρροής, και γίνεται μία εκτενής σειρά χαρτογραφήσεων με την μορφή γεωγραφικών αποτυπώσεων στηριγμένων στην τεχνολογία GIS.

Στο μέλλον, όταν η κατασκευή του έργου προχωρήσει σημαντικά και ιδιαίτερα όταν αυτό μπει σε πλήρη λειτουργία, θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμο να καταρτιστεί μια ειδική μελέτη προέλευσης-προορισμού για τη σύλληψη των μεταβολών σε σχέση με το παρελθόν, που θα επιφέρει ο άξονας, στις εμπορευματικές ροές. Τέτοιες μελέτες καταρτίζονται από το Υπουργείο Μεταφορών ανα δεκαετία περίπου για όλο το οδικό δίκτυο της χώρας και η αξιολόγηση και επεξεργασία των σχετικών στοιχείων και δεδομένων είναι σημαντική γιατί συλλαμβάνουν την δυναμική

διάσταση των συγκοινωνιακών μεταβολών από την λειτουργία των οδικών αξόνων. Μια τέτοια γνώση μπορεί να οδηγήσει στην κατάλληλη εφαρμογή μέτρων και πολιτικών, σε κεντρικό ή περιφερειακό επίπεδο για την εντατικότερη αξιοποίηση των θετικών επιπτώσεων του άξονα στην περιφερειακή ανάπτυξη και την άρση και περιορισμό εκείνων που έχουν αρνητικό χαρακτήρα (όπως αποκοπή περιοχών, θόρυβος, ατμοσφαιρική ρύπανση κλπ).

#### -Περιβαλλοντικές επιδράσεις

Η κατασκευή και η λειτουργία μεγάλων οδικών έργων μπορεί να επιφέρει σημαντικές αρνητικές αλλαγές στις περιοχές που υλοποιείται το έργο (έκθεση του πληθυσμού σε θόρυβο, επίδραση στο φυσικό ανάγλυφο της ευρύτερης περιοχής κλπ). Οι μεταβολές αυτής της κατηγορίας δεν είναι δυνατόν να καταγραφούν στην προκειμένη περίπτωση, καθώς η κατασκευή της Ιόνιας οδού βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο κατασκευής. Ωστόσο, οι αναμενόμενες επιδράσεις στον τομέα αυτό και η σχετική άποψη των πολιτών για αυτό το θέμα καταγράφονται στην έρευνα πεδίου (πρωτογενή έρευνα).

#### **5.2. Άμεσες και μεσο-μακροχρόνιες επιπτώσεις**

Η κατηγοριοποίηση των επιπτώσεων σε άμεσες και μεσομακροχρόνιες επιδράσεις αποτελεί μια διαφορετικού τύπου ταξινόμηση που συνδέεται με:

α) την εξέλιξη της κατασκευής του έργου: οι επιπτώσεις του άξονα σχετίζονται σημαντικά με το βαθμό κατασκευής και ολοκλήρωσης του έργου. Όσο πιο γρήγορα κατασκευάζεται και παραδίδεται προς χρήση ο άξονας ή τμήματα αυτού, τόσο πιο άμεσες είναι οι επιδράσεις του έργου. Αντίθετως, όσο η κατασκευή επιδραδύνεται, τόσο καθυστερεί η εμφάνιση των επιπτώσεων του.

β) τις ζώνες επιρροής του έργου: Οι ζώνες επιρροής που βρίσκονται πλησίον του άξονα θα επηρεαστούν αμεσότερα συγκρινόμενες με εκείνες που βρίσκονται σε μεγαλύτερη απόσταση. Ουσιαστικά, οι άμεσες επιδράσεις του έργου θα εμφανιστούν στις εγγύτερες ζώνες επιρροής του έργου, ενώ οι μεσομακροπρόθεσμες, στις υπόλοιπες, πιο απομακρυσμένες από τον άξονα περιοχές (Βλέπε παρακάτω ενότητα προσδιορισμού των ζωνών επιρροής).

γ) τη φύση και το χαρακτήρα των μεταβολών : Η βελτίωση των οδικών υποδομών, είναι αναμενόμενο ότι θα επηρεάσει θετικά και σε άμεσο χρόνο την προσβασιμότητα σε περιοχές που μέχρι πρότινος ήταν αποκομμένες συγκοινωνιακά. Ανάλογη θετική μεταβολή παρατηρείται στις μετακινήσεις σε τουριστικούς προορισμούς των περιοχών αυτών. Τέτοιου είδους μεταβολές καταγράφηκαν στην περίπτωση της Εγνατίας Οδού, όταν ολοκληρώθηκαν τμήματα της που διέρχονται από την Ήπειρο.

Αντίθετα άλλες μορφές επιδράσεων, όπως η δημιουργία νέων παραγωγικών υποδομών, οι επενδύσεις γενικότερα και οι πληθυσμιακές ανακατατάξεις πραγματοποιούνται σε μεγαλύτερες χρονικές περιόδους. Για αυτό το λόγο, η κατεύθυνση και η έκταση αυτών των επιδράσεων είναι δυνατόν να επηρεαστούν μέσα από κατάλληλες πολιτικές και πρόσθετα μέτρα, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα θετικά αποτελέσματα τους (κατασκευή και ολοκλήρωση κάθετων αξόνων, καθορισμός νέων βιομηχανικών περιοχών, συστήματα κινήτρων εγκατάστασης κλπ).

## **6. Αναλυτική περιγραφή επιπτώσεων οδικού άξονα**

Αρχικά οι επιπτώσεις μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο βασικές κατηγορίες: α) τις επιπτώσεις κατά τη φάση κατασκευής, και β) τις επιπτώσεις κατά τη φάση λειτουργίας.

### **6.1. Επιπτώσεις κατά τη φάση κατασκευής**

Οι επιπτώσεις κατά τη φάση κατασκευής του έργου είναι οι συνήθεις επιπτώσεις από έργα οδοποιίας και είναι σχεδόν στο σύνολό τους:

- ελαφρά αρνητικές
- προσωρινές
- αντιστρέψιμες

Υπάρχουν και θετικές επιπτώσεις, προσωρινές, αντιστρέψιμες, κυριότερες των οποίων είναι:

- Γενικά, οι επιπτώσεις κατά την φάση κατασκευής είναι οι συνήθεις τέτοιων έργων, οι οποίες με τη λήψη των επίσης συνήθων κατάλληλων μέτρων, δεν αποτελούν πρόβλημα για την υλοποίηση του έργου.
- Απασχόληση εργατικού δυναμικού
- Τόνωση παράπλευρων παραγωγικών δραστηριοτήτων

## **6.2. Επιπτώσεις κατά τη φάση λειτουργίας**

### **6.2.1 Επιπτώσεις στο περιβάλλον**

Για την εκτίμηση και αξιολόγηση των επιπτώσεων (μεταβολών) στο περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία ενός έργου ή δραστηριότητας, απαιτείται να ληφθεί υπόψη, ότι όλες οι ανθρώπινες δραστηριότητες, καθώς και φυσικά αίτια, προκαλούν μεταβολές στο περιβάλλον, οι οποίες είναι σε θέση να προκαλέσουν διαταραχές. Ως διαταραχή (disturbance) ορίζεται κάθε γεγονός ή σειρά από γεγονότα, που προκαλούν και επηρεάζουν τη δομή και τις λειτουργίες του περιβάλλοντος. Η μετατροπή των μεταβολών σε διαταραχές, εξαρτάται από το είδος των φυσικών, χημικών, βιολογικών ή άλλων παραγόντων που μεταβάλλονται και από το μέγεθος της μεταβολής τους, το οποίο προκαλεί τα γεγονότα, που επηρεάζουν τη δομή και τις λειτουργίες του περιβάλλοντος<sup>1</sup>.

Η μετατροπή των διαταραχών σε επιπτώσεις, εξαρτάται από την ικανότητα του περιβάλλοντος, που υφίσταται τις διαταραχές, να τις ανατάξει<sup>2</sup>. Επισημαίνεται ότι τα ανθρώπινα έργα μπορούν να προκαλέσουν επιπτώσεις στο περιβάλλον, όχι μόνο από εκπομπές ρύπων, αλλά και από αυτή καθ' εαυτή την ύπαρξή τους<sup>3</sup>. Οι μεταβολές αυτές, ανάλογα με το μέγεθός τους κατατάσσονται σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες: ασθενείς, μέτριες και ισχυρές.

<sup>1</sup> Βαβίζος Γ. και Μερτζάνης Α. 2003. *Περιβάλλον - Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, σελ. 342.

<sup>2</sup> US-EPA. 1997. *Terms of Environment*, National Service Center for Environmental Publications. US., US-EPA. 1999. *Considering Ecological Processes in Environmental Impact Assessment*, National Service Center for Environmental Publications. US.

<sup>3</sup> C.E.C. 1999. Guidelines for the Assessment of Indirect and Cumulative Impacts as well as Impact Interactions, DGXI.

Οι μεταβολές στη γεωμορφολογική δομή και τους υδατικούς πόρους της περιοχής, αποδίδονται κυρίως στις μεγάλους μεγέθους επιχωματώσεις και τα εκχώματα, τα οποία έχουν διαμορφωθεί, κατά θέσεις, για τη διέλευση του οδικού άξονα και έχουν προκαλέσει, γραμμικής ανάπτυξης, διατάραξη της μορφής του ανάγλυφου, κυρίως εγκάρσια στις μορφολογικές κλίσεις και στη ροή των υδατορεμάτων. Οι μεταβολές αυτές αντιπροσωπεύονται κυρίως από τη διαταραχή της μορφολογίας του ανάγλυφου, τις αλλαγές του καθεστώτος διάβρωσης-απόθεσης καθώς και της διαφοροποίησης της πορείας ροής των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων.

Οι κυριότερες μεταβολές, που συνήθως προκαλούνται στο φυσικό περιβάλλον, από την κατασκευή και λειτουργία οδικών έργων, είναι<sup>4</sup>:

- Μεταβολές στα επιφανειακά και υπόγεια ύδατα, που αντιστοιχούν στη διαφοροποίηση της πορείας ή κατεύθυνσης κίνησής τους, της ποιότητας και ποσότητάς τους καθώς και σε αλλαγές του ρυθμού απορρόφησης των επιφανειακών υδάτων και των οδών αποστράγγισης ή του ρυθμού και της ποσότητας έκπλυσης του εδάφους.
- Μεταβολές στη γεωμορφολογική δομή της περιοχής, που αντιπροσωπεύονται κυρίως από τη διαταραχή της μορφολογίας του ανάγλυφου, τις αλλαγές του καθεστώτος διάβρωσης-απόθεσης του εδάφους, τη δημιουργία ασταθών καταστάσεων καθώς και τις διασπάσεις, μετατοπίσεις, συμπίεσεις ή υπερκαλύψεις του επιφανειακού στρώματος του εδάφους.
- Μεταβολές στο τοπίο, λόγω της διαφοροποίησης της φυσιογνωμίας του ανάγλυφου και της δημιουργίας οπτικών αλλαγών, από την καταστροφή ή επικάλυψη τμημάτων των φυσικών στοιχείων του (βλάστηση, βραχώδεις σχηματισμοί).
- Μεταβολές στην ποιότητα αέρα και εδάφους, που οφείλονται στη δημιουργία σκόνης, την εκπομπή καυσαερίων από τα βαρέα οχήματα και τα μηχανήματα κατασκευής του έργου και

---

<sup>4</sup> Δελτίο της Ελληνικής Γεωλογικής Εταιρείας τομ. XXXVI, 2004, Πρακτικά 10ου Διεθνούς Συνεδρίου, Θεσ/νίκη Απρίλιος 2004, Bulletin of the Geological Society of Greece vol. XXXVI, 2004, Proceedings of the 10th International Congress, Thessaloniki, April 2004, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ, ΣΕ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ-ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ, Μερτζάνης Α. και Παπαδόπουλος Α., Τ.Ε.Ι. Λαμίας, Παράρτημα Καρπενησίου, Τμήμα Δασοπονίας, 36100, Καρπενήσι, amertz@hol.gr, amparadopoulos@teilam.gr

- Μεταβολές στη χλωρίδα, πανίδα και τα φυσικά οικοσυστήματα με σημαντικότερη τη συρρίκνωση δασών, δασικών εκτάσεων και βοσκότοπων, λόγω της δημιουργίας επιμήκους ζώνης, από την

Επιπλέον των ανωτέρω μπορούν να αναφερθούν:

- Επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον (θόρυβος, δονήσεις)
- Επιπτώσεις στην αισθητική του τοπίου
- Λόγω της εγγύτητας του δυτικού οδικού άξονα με κατοικημένες περιοχές
- Λόγω της γειννίας του δυτικού οδικού άξονα με περιοχές προστασίας Natura 2000

### **Φυσικές μεταβλητές και Οδικός άξονας<sup>5</sup>**

#### **Πιέσεις ευρύτερης έννοιας στο φυσικό περιβάλλον**

Το φυσικό περιβάλλον και οι ανθρώπινες δραστηριότητες είναι στοιχεία αλληλένδετα, όπου η ύπαρξη του ενός είναι απαραίτητη για την προώθηση και ανάπτυξη του άλλου. Ο χώρος μέσα στον οποίο ο άνθρωπος αναπτύσσεται και εξελίσσεται πρέπει να αντιμετωπίζεται με σεβασμό προκειμένου να υπάρχουν οι προϋποθέσεις, τα θεμέλια για τη λεγόμενη «βιώσιμη ανάπτυξη».

Το περιβάλλον έχει κάποια αντοχή, χωρητικότητα και ανοχή. Όταν τα όρια αυτά ξεπεραστούν τότε εμφανίζονται φαινόμενα αλλοίωσης και καταστροφής των φυσικών στοιχείων που αποτελούν το φυσικό περιβάλλον. Οι ρυθμοί αποδόμησης από ανθρωπογενείς παράγοντες είναι μεγαλύτεροι από τους μηχανισμούς αναδημιουργίας και επούλωσης που η ίδια η φύση θέτει σε εφαρμογή για την αναδημιουργία της. Οι φυσικοί πόροι (έδαφος – ύδατα – μεταλλεύματα – ορυκτά - κ.α.), ανανεώσιμοι και μη, καταστρέφονται σταδιακά με μη αναστρέψιμη πολλές φορές πορεία. Η ρύπανση και η μόλυνση αποτελούν απειλή τόσο για το περιβάλλον όσο και για την υγεία και το βιοτικό επίπεδο του ανθρώπου.

---

<sup>5</sup> Από το «Επιπτώσεις των μεγάλων οδικών αξόνων σε ευαίσθητες οικολογικά περιοχές: Η περίπτωση της Ιόνιας οδού στην προστατευόμενη περιοχή του Αμβρακικού κόλπου για το τμήμα 2, Α/Κ Αμφιλοχίας-Α/Κ Ν. Κομποτίου (Χ.Θ. 101+200 έως 129+053). Μια στρατηγικής σημασίας κριτική περιβαλλοντική προσέγγιση.» ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ Βαλερά Κυριακή Επιβλέπων: Κωνσταντίνος Κασσιός Καθηγητής Ε.Μ.Π ΑΘΗΝΑ 2009

Οι ανθρώπινες παρεμβάσεις διαταράσσουν τις ισορροπίες, επιβαρύνοντας και υποβαθμίζοντας, άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο το χώρο, ειδικά όταν αυτές αναπτύσσονται ανεξέλεγκτα, χωρίς τον κατάλληλο σχεδιασμό. Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης εντοπίζονται σημαντικά προβλήματα, τα οποία σχετίζονται με την υποβάθμιση του εδάφους, των υδάτινων πόρων (επιφανειακών και υπόγειων), της χλωρίδας και πανίδας, των οικοσυστημάτων και τις επιδράσεις στο φυσικό, αγροτικό (μη δομημένο) τοπίο από ήδη υπάρχουσες ανθρωπογενείς δραστηριότητες, οι οποίες τείνουν να επιβαρυνθούν από τη δημιουργία του οδικού άξονα (οι πρώτες τάσεις).

### **Έδαφος**

Το έδαφος είναι ο πρώτος φυσικός πόρος που γίνεται αποδέκτης οποιασδήποτε ανθρώπινης παρέμβασης και ένας από τους οποίους χαρακτηρίζεται ως μη ανανεώσιμος., καθιστώντας τον εξαιρετικά ευάλωτο και πολύτιμο. Τα σημαντικότερα προβλήματα που εντοπίζονται εδώ είναι:

- Η φόρτιση του υπεδάφους από τα αστικά λύματα των παρακείμενων οικισμών
- Η επιβάρυνσή του από τη χρήση φυτοφαρμάκων στις καλλιέργειες (μια από τις βασικές χρήσεις γης της περιοχής μελέτης είναι η γεωργία). Αυτά διηθούνται στο έδαφος και ρυπαίνουν τον υπόγειο υδροφόρο, μέσω των νερών της άρδευσης και της βροχής.
- Η κατασκευή και λειτουργία του αυτοκινητόδρομου μπορεί να προκαλέσει αλλαγή των χρήσεων γης, όπως ανάπτυξη του τουρισμού και επομένως εγκατάσταση ξενοδοχειακών μονάδων αλλά και επέκταση ήδη υπάρχοντων οικισμών και επομένως ταυτόχρονη απώλεια γεωργικής γης υψηλής γονιμότητας.
- Η λειτουργία γεωργικών, κτηνοτροφικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων (οι οποίες πιθανό να ρυπαίνουν τους υπόγειους υδροφόρους είτε άμεσα με απευθείας διάθεση των αποβλήτων στο έδαφος, είτε έμμεσα μέσω των επιφανειακών υδάτων, τα οποία στη συνέχεια διηθούνται και τροφοδοτούν τους υπόγειους υδροφόρους).

Οι πιέσεις που αφορούν στις περιοχές διέλευσης της Ιόνιας οδού προέρχονται από τις γεωργικές δραστηριότητες, που σήμερα πλέον συγκεντρώνονται στις ζώνες γύρω από τις λιμνοθάλασσες με κυριότερη την παραλιακή ζώνη του

Αμβρακικού Κόλπου. Η ανάπτυξη της γεωργίας επιβαρύνει τους βιοτόπους και τις προστατευόμενες περιοχές της ευρύτερης περιοχής. Ο βαθμός της χρήσης των γεωργικών φαρμάκων, των χημικών λιπασμάτων και του νερού καθορίζουν και το μέγεθος που μπορεί να πάρει αυτή η επιβάρυνση. Ωστόσο, ο βαθμός ανάπτυξης της γεωργίας στην περιοχή μελέτης υποδεικνύει ότι ο κλάδος συμβάλει σημαντικά στην επιβάρυνση των παράκτιων περιοχών. Η υπερβολική και ανεξέλεγκτη χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων δημιουργεί υπολείμματα που καταλήγουν μοιραία σε ρυάκια, χείμαρρους και ποτάμια. Η φυσική ροή αυτών των αποδεκτών οδηγεί ένα σημαντικό μέρος των διαλυμένων υπολειμμάτων της γεωργικής δραστηριότητας στη θάλασσα. Τα ευτροφικά φαινόμενα που παρατηρούνται κατά καιρούς στις εκβολές των υδάτινων αποδεκτών μπορούν να αποδοθούν κατά ένα μεγάλο μέρος στο άζωτο και το φώσφορο που περιέχουν τα λιπάσματα. Τα υπολείμματα αυτά είναι δυνατό να επιβαρύνουν σημαντικά τα παράκτια νερά, χωρίς όμως άμεσα εμφανείς συνέπειες. Ένα μέρος των υπολειμμάτων από αυτές τις ουσίες κατακρατείται στο έδαφος και με την πάροδο του χρόνου συσσωρεύεται σε αυτό. Μεγάλες συγκεντρώσεις λιπασμάτων είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε μείωση της βιοποικιλότητας που αποτελεί δείκτη της γονιμότητας του εδάφους. Η συντήρηση υδροβόρων καλλιεργειών σε συνδυασμό με τις αρδευτικές πρακτικές μπορούν να οδηγήσουν σε αλάτωση των εδαφών στις πεδινές περιοχές, χάνοντας τα εδάφη τη γονιμότητά τους.

Η διάβρωση των εδαφών αποτελεί περιβαλλοντική επίπτωση, η οποία παρουσιάζεται ιδίως σε άγονες εκτάσεις και βοσκότοπους όπου η βλάστηση είναι εξαιρετικά υποβαθμισμένη. Οι περιοχές αυτές παρουσιάζουν ευρεία εξάπλωση στην περιοχή του έργου και τα φαινόμενα διάβρωσης είναι εντονότερα σε περιοχές όπου παρατηρούνται υψηλές κλίσεις.

### **Υδάτινοι πόροι**

Τα σημαντικότερα προβλήματα ρύπανσης της ευρύτερης περιοχής του έργου εντοπίζονται στους υδάτινους αποδέκτες της περιοχής, δεδομένου ότι αυτοί κατ'εξοχήν υφίστανται τις συνέπειες από την ανάπτυξη και δραστηριοποίηση των διαφόρων παραγωγικών και μη τομέων (αστικά λύματα, κτηνοτροφικά και βιομηχανικά απόβλητα, γεωργικά κατάλοιπα κα). Ο κύριος αποδέκτης στην περιοχή μελέτης είναι ο Αμβρακικός Κόλπος.

Σημαντικότερες πηγές ρύπανσης του Αμβρακικού Κόλπου είναι τα απόβλητα από τους οικισμούς που βρίσκονται κοντά στην ακτογραμμή, απόβλητα από κτηνοτροφικές μονάδες και οι απορροές από τις καλλιεργούμενες εκτάσεις.

### **Χλωρίδα-Πανίδα**

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η ευρύτερη περιοχή του έργου παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία φυσικών σχηματισμών ορισμένοι από τους οποίους ήδη προστατεύονται από τη διεθνή και ελληνική νομοθεσία. Οι φυσικοί σχηματισμοί μπορούν να διακριθούν σε χερσαία και λιμναία, υγροτοπικά και παράκτια οικοσυστήματα..

Τις τελευταίες δεκαετίες, η συνολική έκταση των υγροτόπων στην Ελλάδα έχει μειωθεί σε σημαντικό ποσοστό για διάφορους λόγους (υπερβολική χρήση νερού, επέκταση γεωργικών καλλιεργειών, οικιστική ανάπτυξη), έχοντας ως αποτέλεσμα την άσκηση σοβαρών πιέσεων στα είδη πανίδας και ιδιαίτερα σε εκείνα, οι μηχανισμοί προσαρμογής των οποίων, επιτρέπουν τη διαβίωσή τους μόνο σε υγροτόπους (εδώ Αμβρακικός κόλπος).

Οι κυριότερες περιβαλλοντικές πιέσεις στα υγροτοπικά οικοσυστήματα είναι η επέκταση των αγροτικών καλλιεργειών, η άντληση υδάτων για άρδευση, η ρύπανση των υδάτινων αποδεκτών από λιπάσματα, βιομηχανικά και αστικά λύματα, το κυνήγι, η βόσκηση. Στα χερσαία οικοσυστήματα οι σημαντικότερες επιπτώσεις οφείλονται στην επέκταση των γεωργικών καλλιεργειών, τη βόσκηση και το κυνήγι. Επίσης, μια πρόσθετη επίπτωση που δέχονται τα είδη πανίδας είναι οι θανατώσεις από διερχόμενα οχήματα κυρίως στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο. Περισσότερες επιπτώσεις προκαλούνται σε μικρά θηλαστικά, σε αμφίβια και ερπετά, καθώς σε κανένα τμήμα του οδικού δικτύου δεν υπάρχει περίφραξη παρεμπόδισης διέλευσης των ειδών πανίδας.

Επιδράσεις στο φυσικό, αγροτικό (μη δομημένο) και δομημένο περιβάλλον Οι πιέσεις που μπορεί να οδηγήσουν σε αλλοίωση του φυσικού, αγροτικού (μη δομημένου) τοπίου προέρχονται από πιθανή επέκταση γεωργικών καλλιεργειών, βόσκηση, κυνήγι. Οι ήπιοι ημιορεινοί όγκοι με τις καλλιεργούμενες εκτάσεις εναλλάσσονται με άγριο τοπίο και απότομα πρανή. Παρατηρείται όμως εγκατάλειψη εκτάσεων καλλιεργούμενης έκτασης και μετατροπή τους σε βοσκοτόπια. Ειδικά η βόσκηση αποτελεί μια από τις κυριότερες αιτίες

υποβάθμισης, έχοντας ως αποτέλεσμα τη σταδιακή μεταβολή της εικόνας του μικροαναγλύφου της περιοχής με κατάργηση των φυσικών εξάρσεων και της αισθητικής ποιότητας και δυναμικής που προσδίδει στο τοπίο η βλάστηση, αλλά και με την αποσάθρωση ή διάβρωσή του. Ως προς το δομημένο τοπίο, στην περιοχή κατά μήκος του υφιστάμενου οδικού δικτύου εντοπίζεται πλήθος οικισμών. Πρόκειται για αστικά σύνολα που αποτελούνται από χαρακτηριστικά κτίσματα αγροαστικής προέλευσης ενός ή το πολύ δύο ορόφων με διαφορετικά υλικά κατασκευής ανάλογα με τη χρονολογία οικοδόμησής τους. Ο ρόλος του υφιστάμενου οδικού άξονα καθώς και οι διακλαδώσεις του προς τις γειτονικές κοινότητες και ο φόρτος διέλευσης έχει αποτελέσει μια ιδιαίτερη και ίσως τη μόνη συνθήκη ανάπτυξης για το δομημένο περιβάλλον τόσο σε σχέση με το είδος των χρήσεων που έχουν αναπτυχθεί (π.χ. εμπόριο) αλλά και της κατοικίας. Αυτό έχει δημιουργήσει και τείνει να δημιουργεί μεγαλύτερες πυκνότητες σημειακά και σε γραμμική διάταξη, ως προς το υφιστάμενο κυκλοφοριακό δίκτυο (κύριο και δευτερεύον).

### **Καταγραφή ακουστικού περιβάλλοντος**

Στην σχετική ΜΠΕ (2003), μετράται, αναλύεται και αξιολογείται η στάθμη του θορύβου για την υφιστάμενη οδό. Η ποιότητα ακουστικού περιβάλλοντος σε μια περιοχή σχετίζεται με το είδος, τον αριθμό, το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας των πηγών που ρυπαίνουν το ακουστικό περιβάλλον. Η άμεση περιοχή της υφιστάμενης εθνικής οδού Αντιρρίου - Ιωαννίνων όπου όπως φαίνεται και στις μετρήσεις που έγιναν για τη ΜΠΕ, η στάθμη του θορύβου κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα λόγω αφενός του φόρτου των επιβατικών οχημάτων και αφετέρου της αυξημένης κίνησης βαρέων οχημάτων, επιβαρύνοντας το περιβάλλον.

### 6.2.2 Φυσικές μεταβλητές που θίγονται από το νέο προτεινόμενο οδικό άξονα<sup>6</sup>

#### **Φυσικά οικοσυστήματα- Βλάστηση- Χλωρίδα- Πανίδα**

Οι βασικότερες επιπτώσεις που προκαλεί ένα οδικό έργο στα φυσικά οικοσυστήματα είναι η κατάληψη περιοχής γραμμικού χαρακτήρα, η οποία σχετίζεται με την οριστική αποψίλωση της φυσικής βλάστησης, την κατάληψη βιοτόπων της πανίδας και την οριστική αλλαγή χρήσης γης. Στην περιοχή διέλευσης του υπό μελέτη έργου ως οικολογικά σημαντικότερες φυτοκοινότητες θεωρούνται, οι παραποτάμιες διαπλάσεις πλατάνου, οι διαπλάσεις ήμερης δρυός καθώς και οι υψηλόκορμες φυτοκοινότητες όπως η υψηλή μακκία βλάστηση.

Η παρεμβολή ενός γραμμικού οδικού έργου, ενός κλειστού αυτοκινητόδρομου, σε ευρείες και αδιατάρακτες ενότητες φυσικού περιβάλλοντος είναι πιθανό να οδηγήσει σε διάσπαση βιοτόπων της πανίδας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της επικράτειας ενός είδους και την παρεμπόδιση μετακινήσεων της πανίδας, ιδιαίτερα της χερσόβιας πανίδας και οι επιπτώσεις που προκαλούν είναι μόνιμες. Από τα είδη ορνοθοπανίδας, αναμένεται να επηρεαστούν τα στρουθιόμορφα είδη αλλά και τα μικρά χερσόβια είδη πανίδας που αποτελούν πηγή διατροφής των αρπακτικών πουλιών, καθώς υπάρχει το ενδεχόμενο να υπάρξει διασκορπισμός και νέα κατανομή των θηραμάτων. Άλλα είδη πανίδας που δύναται να δεχτούν επιπτώσεις είναι τα ερπετά δεδομένου ότι σημαντικό τμήμα του αυτοκινητοδρόμου διέρχεται από περιοχές κατάλληλες για τη διαβίωση ερπετών (ανοικτές εκτάσεις με χαμηλή θαμνώδη βλάστηση). Επίσης αρνητική επιρροή δύναται να προκληθεί και σε χερσόβια θηλαστικά (τρωκτικά, ασβός, κουνάβι, λαγός, αλεπού) τόσο ως προς την κατάληψη του βιοτόπου όσο και ως προς την παρεμπόδιση των εγκάρσιων κινήσεων. Η παρουσία και μόνο του ανθρώπινου στοιχείου σε φυσικές περιοχές μπορεί να συμβάλει στην προσωρινή ή μόνιμη απομάκρυνση ειδών πανίδας.

---

<sup>6</sup> Από το «Επιπτώσεις των μεγάλων οδικών αξόνων σε ευαίσθητες οικολογικά περιοχές: Η περίπτωση της Ιόνιας οδού στην προστατευόμενη περιοχή του Αμβρακικού κόλπου για το τμήμα 2, Α/Κ Αμφιλοχίας-Α/Κ Ν. Κομποτίου (Χ.Θ. 101+200 έως 129+053). Μια στρατηγικής σημασίας κριτική περιβαλλοντική προσέγγιση.» ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ Βαλερά Κυριακή Επιβλέπων: Κωνσταντίνος Κασσιός Καθηγητής Ε.Μ.Π ΑΘΗΝΑ 2009

### **Υδάτινοι πόροι**

Η ποιότητα των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων επηρεάζεται και υποβαθμίζεται με την παρουσία του έργου. Η υποβάθμιση αυτή μπορεί να οφείλεται είτε στις εκπλύσεις των περιοχών στις οποίες πραγματοποιούνται χωματουργικές εργασίες είτε στη ρύπανση του νερού από ουσίες που χρησιμοποιούνται στη φάση κατασκευής του οδικού έργου (λιπαντικά, πετρελαιοειδή κα). Μεγαλύτερες επιπτώσεις αναμένονται στα τοπικά υδατορεύματα λόγω αύξησης αιωρούμενων σωματιδίων με ιδιαίτερη βαρύτητα στις περιοχές άμεσης γειννίας με οικολογικά ευαίσθητες περιοχές. Επίσης, μπορεί να προκληθεί αλλαγή της κατεύθυνσης των επιφανειακών απορροών. Αυτή κυρίως οφείλεται στις χωματουργικές εργασίες, στις προσωρινές ή μόνιμες αποθέσεις χωματισμών και στην κατασκευή τεχνικών έργων που λαμβάνουν χώρα εντός οδών διέλευσης επιφανειακών υδάτων.

### **Εδαφος**

Η ποιότητα- γονιμότητα του ανώτερου στρώματος του εδαφικού ορίζοντα ενδέχεται να υποστεί υποβάθμιση. Αυτή μπορεί να προκληθεί από την αύξηση της διάβρωσης του ανώτερου εδαφικού ορίζοντα (πχ λόγω της επίδραση στην κατεύθυνση των απορροών) στην παράσυρση εδαφικών ή αδρανών υλικών κατά την έκπλυση των περιοχών κατασκευής του οδικού έργου, στη ρύπανση του εδάφους από ουσίες που χρησιμοποιούνται στη κατασκευή του έργου (λιπαντικά, πετρελαιοειδή κα) και στη ρύπανση του εδάφους από απορρίμματα.

### **Ποιότητα ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος**

Η υποβάθμιση οφείλεται κυρίως στη δραστική αύξηση της συγκέντρωσης αιωρούμενων σωματιδίων εδαφικής προέλευσης (σκόνη). Προέρχεται κυρίως από τις χωματουργικές εργασίες και στη μεταφορά χωματουργικών υλικών.

### **Ακουστικό περιβάλλον**

Η υποβάθμιση αφορά στα είδη της πανίδας και ιδιαίτερα σε εκείνα τα οποία εμφανίζουν ευαισθησία σε θορύβους ανθρωπογενών δραστηριοτήτων αλλά και στις οικολογικά σημαντικές περιοχές που γειννιάζουν με το οδικό έργο. Οι εκπομπές θορύβου οφείλονται κυρίως στη λειτουργία μηχανημάτων και στην κίνηση οχημάτων, έχοντας τοπικό χαρακτήρα. Το ακουστικό περιβάλλον και τα

επίπεδα θορύβου απασχολούν τόσο τη φάση κατασκευής όσο και τη φάση λειτουργίας του έργου.

### **6.3 Χωρικές επιπτώσεις**

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.

Διαφαίνεται ότι από την πρώτη μέρα λειτουργίας του οδικού άξονα (ακόμη και από τώρα που έχουν αποδοθεί αποσπασματικά τμήματά του, για μερικά μεγέθη όπως οι τιμές των ακινήτων) θα υπάρξουν 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.

Επίσης εκτιμάται ότι θα υπάρχουν θετικές επιδράσεις στην απασχόληση και το ΑΕΠ, τόσο στην κατασκευαστική περίοδο, όσο και μετά την ολοκληρωμένη έναρξη λειτουργίας του οδικού άξονα, 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 (κυρίως ορεινές περιοχές) και μικρότερα οφέλη στις αστικοποιημένες και πλουσιότερες.

Παράλληλα αντίστοιχες σχετικές μελέτες (όπως για τη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου) δείχνουν ότι θα υπάρξουν 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. Παράλληλα αναμένεται να καταγραφούν θετικές τάσεις στην αγορά ακινήτων με αυξήσεις τιμών και αυξημένη οικοδομική

δραστηριότητα (η εκτίμηση αυτή αφορά τη λειτουργία του οδικού άξονα και μόνον και όχι τις ευρύτερες οικονομικές και άλλες συνθήκες).

Παράλληλα, εκτιμάται ότι στον τομέα του τουρισμού, θα αναδειχθούν οι μεγάλες ανεκμετάλλευτες - εν πολλοίς – δυνατότητες και προοπτικές που συγκεντρώνει η περιοχή με βάση τον τεράστιο τοπικό φυσικό πλούτο και τις καλλονές που διαθέτει η Δυτική Ελλάδα και η Ήπειρος πλέον συγκεκριμένα, (θαλάσσιες ακτές, υδάτινοι πόροι, λίμνες, ποτάμια, δάση, ορεινό περιβάλλον, κλπ) και τη μοναδική της θέση ως πύλης εισόδου από τη Δύση.

Γενικότερα η λειτουργία του δυτικού άξονα δεν αφορά 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.

Παράλληλα, στις χωρικές επιπτώσεις πρέπει να αναφερθεί η μείωση των χρονοαπαστάσεων και παράλληλη αύξηση της προσπελασιμότητας, όπως αναλύεται σε σχετικό κεφάλαιο της παρούσης και βεβαίως οι συνεπαγόμενες αυξημένες ροές, οικονομικές, πολιτιστικές, κλπ., μεταξύ των αστικών κέντρων αλλά και των λοιπών οικισμών. Αυτές οι αυξημένες ροές αναμένεται να έχουν επιπτώσεις στα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά των οικισμών, στις στις οικονομικές και παραγωγικές δραστηριότητες, στην αλλοίωση των χρήσεων γης και ευρύτερες κοινωνικές επιπτώσεις που άπτονται του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

### **ΟΙ ΖΩΝΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Όπως παρουσιάζεται σε σχετικό κεφάλαιο, καθορίστηκαν – αναγνωρίστηκαν έξη (6) ζώνες επιρροής σύμφωνα με το θεωρητικό πλαίσιο για τις αλληλεπιδράσεις μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης, το υφιστάμενο προγραμματικό πλαίσιο του περιφερειακού και χωροταξικού σχεδιασμού και γενικότερα παραδείγματα από την ισχύουσα μεθοδολογία και πρακτική.

- **Ζώνη I:** Πρόκειται για την άμεση ζώνη επιρροής η οποία ορίζεται ως η ζώνη η οποία αποτελείται από όσους παλαιούς ΟΤΑ (Δήμοι και Κοινότητες προ «Καποδίστρια» και νυν Τοπικά Διαμερίσματα) βρίσκονται εντός ή η έκτασή τους τέμνεται από τη νοητή παράλληλη γραμμή των 6 χλμ. εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα (buffer zone).
- **Ζώνη II:** Πρόκειται για τη ζώνη εκείνη που αποτελείται από όλους τους «Καλλικρατικούς» Δήμους από τους οποίους διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας.
- **Ζώνη III:** Αποτελείται από τη ζώνη II και επιπλέον περιλαμβάνει και εκείνους τους «Καλλικρατικούς» Δήμους των οποίων η έκτασή τους τέμνεται από τη νοητή παράλληλη γραμμή των 6 χλμ. εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα (buffer zone).
- **Ζώνη IV:** Αποτελείται από εκείνους τους «Νομούς» από τους οποίους διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας.
- **Ζώνη V:** Αποτελείται από τη ζώνη IV και επιπλέον περιλαμβάνει και εκείνους τους «Νομούς» από τους οποίους διέρχονται κύριοι εγκάρσιοι οδικοί άξονες.
- **Ζώνη VI:** Αποτελείται από τις τρεις Περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας.

Αν και όπως έχει αναφερθεί πολλές φορές ότι η συστηματική εκτίμηση των επιπτώσεων αφορά μια διαχρονική διαδικασία που ξεπερνά τον χαρακτήρα και εύρος της παρούσης μελέτης, στη συνέχεια παρουσιάζεται μία πρώτη εκτίμηση για των συνδυασμό των επιπτώσεων ανά διακριτή ζώνη επιρροής.

|         |                                               |
|---------|-----------------------------------------------|
| ΖΩΝΗ I  | Αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις          |
|         | Θετικές αναπτυξιακές - οικονομικές επιπτώσεις |
|         | Μεγάλη αύξηση της προσπελασιμότητας           |
| ΖΩΝΗ II | Ουδέτερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις          |
|         | Θετικές αναπτυξιακές - οικονομικές επιπτώσεις |
|         | Αύξηση της προσπελασιμότητας                  |

|          |                                               |
|----------|-----------------------------------------------|
| ΖΩΝΗ ΙΙΙ | Ουδέτερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις          |
|          | Θετικές αναπτυξιακές - οικονομικές επιπτώσεις |
|          | Αύξηση της προσπελασιμότητας                  |
| ΖΩΝΗ ΙV  | Ουδέτερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις          |
|          | Θετικές αναπτυξιακές - οικονομικές επιπτώσεις |
|          | Αύξηση της προσπελασιμότητας                  |
| ΖΩΝΗ V   | Ουδέτερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις          |
|          | Θετικές αναπτυξιακές - οικονομικές επιπτώσεις |
|          | Μερική αύξηση της προσπελασιμότητας           |
| ΖΩΝΗ VI  | Ουδέτερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις          |
|          | Θετικές αναπτυξιακές - οικονομικές επιπτώσεις |
|          | Αύξηση της προσπελασιμότητας                  |

Επίσης εκτιμάται ότι για όλες τις ζώνες και κυρίως και για τις δύο πρώτες θα υπάρξουν – εν πολλοίς – θετικές δημογραφικές επιπτώσεις (κυρίως αύξηση πληθυσμού).

#### **6.4. Μέτρηση – Παρακολούθηση των επιπτώσεων (ΜΠΕ)**

Η ΜΠΕ λαμβάνει υπόψη της τις αδυναμίες που μπορεί να υπάρξουν λόγω της μη απόδοσης, σωστής βαρύτητας σε κάθε περιβαλλοντική παράμετρο που αφορά στο συγκεκριμένο έργο. Μπορεί ο δυτικός οδικός άξονας να χωροθετείται στη Δυτική Ελλάδα και την Ήπειρο αλλά ο συνδυασμός του έργου μαζί με τον ΠΑΘΕ και των υπολοίπων υπό κατασκευή ή υφιστάμενων οδικών, και όχι μόνον έργων, έχουν ευρύτερες επιπτώσεις. Η συστηματική εκτίμηση των όλων πιθανών επιπτώσεων – και όχι μόνον των περιβαλλοντικών – απαιτεί διαδικασίες υψηλών επιστημονικών απαιτήσεων και σε συνεχή βάση. Δεν μπορεί να είναι αντικείμενο μίας μονοδιάστατης χρονικά μελέτης. Είναι σίγουρο ότι τα σχετικά μεγέθη θα

μεταβάλλονται διαρκώς σε δυναμική βάση στα επόμενα χρόνια, καθόσον οι επιπτώσεις από τη λειτουργία του οδικού άξονα θα επεκτείνονται και θα διευρύνονται, τόσο αυτόνομα, όσο και σε συνδυασμό με τα συμπληρωματικά έργα του δυτικού άξονα, της λειτουργίας 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 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, κρίνεται απαραίτητο η ενίσχυση της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου του Δυτικού Άξονα, ώστε να διαμορφωθεί ένα υπεύθυνο, επιστημονικά έγκυρο και εξειδικευμένο όργανο συνεχούς παρακολούθησης των μεταβολών των χωρικών επιπτώσεων που θα αποτελέσει και την πηγή συσσώρευσης στοιχείων, δεδομένων και ενεργού πληροφόρησης για την οικονομική και κοινωνική διάρθρωση και τις εξελίξεις στην περιοχή.

Ως πρώτο ενδεικτικό πλαίσιο παραγόντων που άπτονται των πιθανών επιπτώσεων αναφέρονται οι επόμενοι παράγοντες που επηρεάζουν:<sup>7</sup>

- την βιοποικιλότητα, χλωρίδα και πανίδα
- τις προστατευόμενες περιοχές
- τον πληθυσμό
- την υγεία
- τα ύδατα
- την ποιότητα του αέρα
- την κοινωνικο-οικονομική ευημερία
- το πολιτιστικό περιβάλλον
- το τοπίο

Τόσο η οδηγία 2001/42/ΕΚ όσο και η ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/28.08.2006, απαιτούν την παρακολούθηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον και την υλοποίησή ενός έργου, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα έγκαιρου

---

<sup>7</sup> από το: Στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του συνόλου της Εγνατίας οδού, Τσέλια Ζ., Νικολάου Κ.

εντοπισμού και αντιμετώπισης. Οι επιπτώσεις αυτές μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- Επιπτώσεις που έχουν υποστεί εκτίμηση και για τις οποίες έχουν ληφθεί κατάλληλα μέτρα με την έγκριση του σχεδιασμού του έργου. Για τις επιπτώσεις αυτές η παρακολούθηση οφείλει να καταγράφει τη διατήρησή τους ή μη.
- Επιπτώσεις που έχουν διαφύγει της εκτίμησης και για αυτές απαιτείται ο έγκαιρος εντοπισμός τους και η ανάληψη πρωτοβουλίας για την αντιμετώπισή τους.

Το σύστημα παρακολούθησης πρέπει να καλύπτει και τις δύο παραπάνω κατηγορίες επιπτώσεων και για το λόγο αυτό πρέπει να είναι ολοκληρωμένο και σφαιρικό. Υπάρχουν διάφορα συστήματα παρακολούθησης, ως πλέον εφικτό και αποδοτικό κρίνεται το σύστημα παρακολούθησης με δείκτες (τέτοιο σύστημα έχει υιοθετήσει και η εταιρεία «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.»).

Κάθε στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) περιέχει διαφορετικού δείκτες παρακολούθησης προσανατολισμένους στο χαρακτήρα και τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου έργου για το οποίο συντάχθηκε αλλά και από την υποκειμενικότητα του κάθε μελετητή.<sup>8</sup> Γενική τυποποίηση των δεικτών αυτών δεν υπάρχει, όμως το «Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης» έχει προτείνει από το 2003 ένα Σχέδιο Έκθεσης Δεικτών Αειφορίας το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση ενός συστήματος δεικτών. Το Σχέδιο αυτό περιλαμβάνει δείκτες:

1. Κλιματική αλλαγή.

Εξέλιξη των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και απόκλιση από το στόχο του Κυότο.

Πορεία αποσύνδεσης οικονομίας και αερίων του θερμοκηπίου, κ.α.

2. Ατμοσφαιρική ρύπανση.

Εξέλιξη των εκπομπών αερίων ρύπων και απόκλιση από τους στόχους της οδηγίας 2001/81.

---

<sup>8</sup> από το: Στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του συνόλου της Εγνατίας οδού, Τσέλια Ζ., Νικολάου Κ.

- Πορεία αποσύνδεσης οικονομίας και αερίων ρύπων, κα
3. Υδατικοί πόροι και θαλάσσιο περιβάλλον.  
Απολήψεις νερού.  
  
Κατά κεφαλή ζήτηση νερού, κ.α.
  4. Στερεά απορρίμματα.  
Εξέλιξη της παραγωγής αστικών απορριμμάτων.  
  
Κατά κεφαλή παραγωγή αστικών απορριμμάτων, κ.α.
  5. Φύση και βιοποικιλότητα.  
Σύνολο ειδών χλωρίδας και πανίδας.  
  
Ενδημικότητα ειδών χλωρίδας και πανίδας.
  6. Ενεργειακός Τομέας.  
Εξέλιξη πρωτογενούς ενεργειακής ζήτησης.  
  
Εξέλιξη τελικής ενεργειακής κατανάλωσης, κ.α.
  7. Μεταφορές.  
Εξέλιξη μεταφορικού έργου.  
  
Ποσοστιαία συμμετοχή μεταφορικών μέσων, κ.α.
  8. Γεωργία – Κτηνοτροφία – Αλιεία.  
Βαθμός εκμηχάνισης γεωργικών εκμεταλλεύσεων.  
  
Χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων / Ισοζύγιο αζώτου, κ.α.
  9. Βιομηχανία.  
Αριθμός και μέσο μέγεθος βιομηχανικών καταστημάτων.  
  
Συγκέντρωση βιομηχανικών μονάδων στην πρωτεύουσα, κ.α.
  10. Τουρισμός.  
Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών.  
  
Ανάλυση αφίξεων ανά μέσο μεταφοράς

Εφόσον το προηγούμενο σχέδιο εμπλουτιστεί και με εξειδικευμένους δείκτες που αναφέρονται:

- Στο δημογραφικό προφίλ των επιμέρους περιοχών και οικισμών
- Στην οικονομική ταυτότητα και εξέλιξή τους

τότε δημιουργείται ένα ολοκληρωμένο σύστημα δεικτών παρακολούθησης της λειτουργίας και των επιπτώσεων του έργου του δυτικού οδικού άξονα. Προϋπόθεση για την καλή λειτουργία του συστήματος των δεικτών είναι αυτοί να περιλαμβάνουν και σημαντική χρονική περίοδο πριν από την έναρξη των εργασιών κατασκευής του έργου.

Συμπερασματικά, και επειδή από μόνο του το σύστημα παρακολούθησης με δείκτες από μόνο του δεν επαρκεί αλλά απαιτούνται και παράλληλα μέτρα για την πρόληψη / άρση των τυχόν αρνητικών επιπτώσεων αλλά και για την τόνωση των θετικών, προτείνονται συνοπτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των πιθανών επιπτώσεων:

- Σύνταξη και εφαρμογή μελετών αποκατάστασης τοπίου.
- Κατασκευή συνοδών τεχνικών έργων ή ακόμη και νέων κάθετων αξόνων για την περαιτέρω αύξηση της προσπελασιμότητας και της ασφάλειας των μετακινήσεων
- Κατασκευή Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων (ΣΕΑ) σε συγκεκριμένες αποστάσεις, επιλεγμένες ύστερα από εξειδικευμένη και τεκμηριωμένη μελέτη χωροθέτησης.
- Κατασκευή νέου σιδηροδρομικού άξονα παράλληλης κατεύθυνσης με το δυτικό οδικό άξονα για τη μεταφορά του εμπορευματικού φορτίου και επιβατών.
- Κατασκευή παράλληλων τεχνικών έργων για την επίτευξη της μέγιστης δυνατής προσπελασιμότητας εγκάρσια του οδικού άξονα.
- Κατασκευή τεχνικών έργων, όπως ηχοπετασμάτων, κατάλληλης φύτευσης για την μείωση της ακουστικής όχλησης των παρακείμενων οικισμών.
- Εφαρμογή αυστηρών προγραμμάτων προστασίας της βιοποικιλότητας (χλωρίδας, πανίδας) και ειδικότερα των οικοτόπων.
- Καθιέρωση συστήματος καταγραφής και παρακολούθησης αέριας ρύπανσης.

- Καθιέρωση συστήματος καταγραφής και παρακολούθησης θορύβου.
- Καθιέρωση συστήματος καταγραφής και παρακολούθησης της επιβάρυνσης των επιφανειακών υδάτων και του υδροφόρου ορίζοντα.
- Λειτουργία μετεωρολογικών σταθμών και δημιουργία συστήματος σχετικών δεικτών αλλά και πληροφοριακού συστήματος για τον αυτοκινητόδρομο (ένταση και φορά αέρα, ενδείξεις παγετού, κλπ.)
- Εφαρμογή προγράμματος διαχείρισης και ανακύκλωσης των απορριμμάτων κατά μήκος του οδικού άξονα.
- Τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης για την ανάδειξη των νέων τόπων αλλά και των τουριστικών και πολιτιστικών τοποθεσιών.
- Σύνταξη και εφαρμογή αναπτυξιακών προγραμμάτων ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας και του δημογραφικού προφίλ των μικρών οικισμών που επηρεάζονται από τον δυτικό οδικό άξονα.

Τα μεγάλα έργα οδοποιίας, όπως αυτό του δυτικού οδικού άξονα είναι αρκετά σύνθετα και ιδιαίτερης σημασίας τόσο σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο με άμεσα οφέλη σε όλους τους τομείς αλλά και με σειρά περιβαλλοντικών και άλλων επιβαρύνσεων που η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων πρέπει να αναλύσει συστηματικά και σε βάθος.

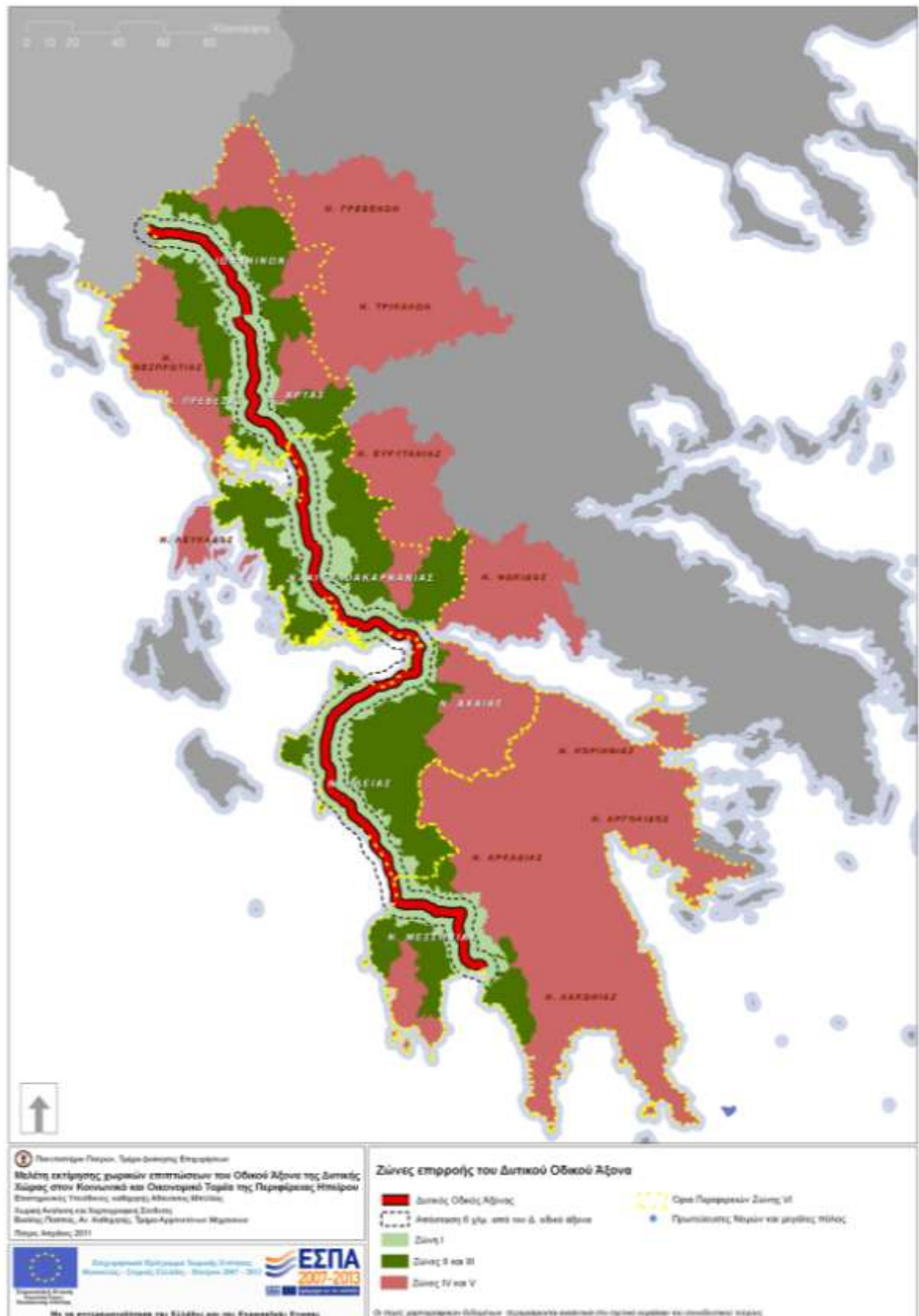
Από την άλλη όμως, η εκτίμηση των πιθανών σημαντικών επιπτώσεων (θετικών – αρνητικών) δεν μπορεί να εξαντλείται σε μία μονοδιάστατη χρονικά μελέτη και απαιτεί την στήριξη και εφαρμογή διαχρονικών θεσμών, όπως το Παρατηρητήριο, για την καταγραφή και αντιμετώπιση όλων των επιπτώσεων συστηματικά και τεκμηριωμένα.

## **7. Καθορισμός Ζωνών Επιρροής του Οδικού Άξονα**

Η ζώνη επιρροής ενός μεταφορικού άξονα με την εμβέλεια και τη σημασία του δυτικού οδικού άξονα είναι ένα δυναμικό σύστημα που θα μεταβάλλεται διαρκώς στο μέλλον ως αποτέλεσμα του είδους και του χρονικού ορίζοντα των επιδράσεων. Στην πραγματικότητα πρόκειται για πολλές επάλληλες ζώνες επιρροής.

Συνεκτιμώντας το θεωρητικό πλαίσιο για τις αλληλεπιδράσεις μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης, το υφιστάμενο προγραμματικό πλαίσιο του περιφερειακού και χωροταξικού σχεδιασμού και γενικότερα παραδείγματα από την ισχύουσα μεθοδολογία και πρακτική, προσδιορίστηκαν, σε εθνικό επίπεδο, έξι ζώνες επιρροής ως ακολούθως:

- **Ζώνη I:** Πρόκειται για την άμεση ζώνη επιρροής η οποία ορίζεται ως η ζώνη η οποία αποτελείται από όσους παλαιούς ΟΤΑ (Δήμοι και Κοινότητες προ «Καποδίστρια» και νυν Τοπικά Διαμερίσματα) βρίσκονται εντός ή η έκτασή τους τέμνεται από τη νοητή παράλληλη γραμμή των 6 χλμ. εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα (buffer zone).
- **Ζώνη II:** Πρόκειται για τη ζώνη εκείνη που αποτελείται από όλους τους «Καλλικρατικούς» Δήμους από τους οποίους διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας.
- **Ζώνη III:** Αποτελείται από τη ζώνη II και επιπλέον περιλαμβάνει και εκείνους τους «Καλλικρατικούς» Δήμους των οποίων η έκτασή τους τέμνεται από τη νοητή παράλληλη γραμμή των 6 χλμ. εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα (buffer zone).
- **Ζώνη IV:** Αποτελείται από εκείνους τους «Νομούς» από τους οποίους διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας.
- **Ζώνη V:** Αποτελείται από τη ζώνη IV και επιπλέον περιλαμβάνει και εκείνους τους «Νομούς» από τους οποίους διέρχονται κύριοι εγκάρσιοι οδικοί άξονες.
- **Ζώνη VI:** Αποτελείται από τις τρεις Περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας.



Οι έξι Ζώνες Επιρροής

Οι άμεσες επιδράσεις του μεγάλου αυτού του συγκοινωνιακού έργου θα εμφανιστούν στις πέντε πρώτες ζώνες, ενώ οι μακροχρόνιες επιδράσεις του έργου θα κάνουν την εμφάνιση τους στη ζώνη VI καθώς και στον ευρύτερο περιφερειακό χώρο, σε εθνικό, βαλκανικό αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο, εφόσον ο άξονας αυτός εντάσσεται στο πλαίσιο των στρατηγικών οδικών αξόνων.

Πρόκειται για τους βασικούς οδικούς άξονες της ηπειρωτικής Ελλάδας και της Κρήτης, οι οποίοι είτε είναι κατασκευασμένοι αυτοκινητόδρομοι, είτε σχεδιάζονται ή ανασχεδιάζονται ως αυτοκινητόδρομοι, ενώ ταυτόχρονα θεωρούνται από τον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό ως οι κύριοι άξονες ανάπτυξης που επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό το χωρικό πρότυπο οργάνωσης της χώρας.



Χάρτης 5: Πόλεις - Πόλοι και Άξονες Ανάπτυξης

#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

##### ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- Μητροπόλεις
- Πρωτεύουσες εθνικοί πόλοι
- Δευτερεύουσες εθνικοί πόλοι
- Λοιποί εθνικοί πόλοι

ΙΕΡΑΡΧΙΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ  
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥΣ 2001



##### ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- Κύριοι χωρικοί άξονες ανάπτυξης
- Περιφερειακοί άξονες ανάπτυξης

##### ΠΟΛΥΠΟΙΚΙΛΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΗΘΥΣΤΙΚΟ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

- Περιοχή κτηριακού πολιτιστικού συγκλήματος
- Κύριες αναπτυξιακές ενότητες
- Εξωτερ. κύριες λειτουργικές συνδέσεις με ηπειρωτική χώρα & Κρήτη

Πηγή: ΕΣΥΕ - Απογραφή 2001

Οι άξονες αυτοί είναι:

- ο άξονας Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (ΠΑΘΕ),
- η Εγνατία Οδός,
- ο αυτοκινητόδρομος Δυτικής Ελλάδας (Ιόνια οδός),
- ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) με την επέκτασή του Λαμία – Άμφισσα / Ιτέα – Αντίρριο,
- ο Κεντρικός Άξονας Πελοποννήσου και
- ο Βόρειος Άξονας Κρήτης<sup>1</sup>.

Από την άποψη των βασικών μακροσκοπικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αναπτυξιακός και χωροταξικός σχεδιασμός έχει ως προγραμματική βάση την Περιφέρεια, η βασικότερη ζώνη στην οποία επικεντρώνεται η μελέτη της εξέλιξης των μεγεθών είναι η Ζώνη VI, δηλαδή η ζώνη των τριών Περιφερειών απ' όπου διέρχονται ο δυτικός οδικός άξονας.

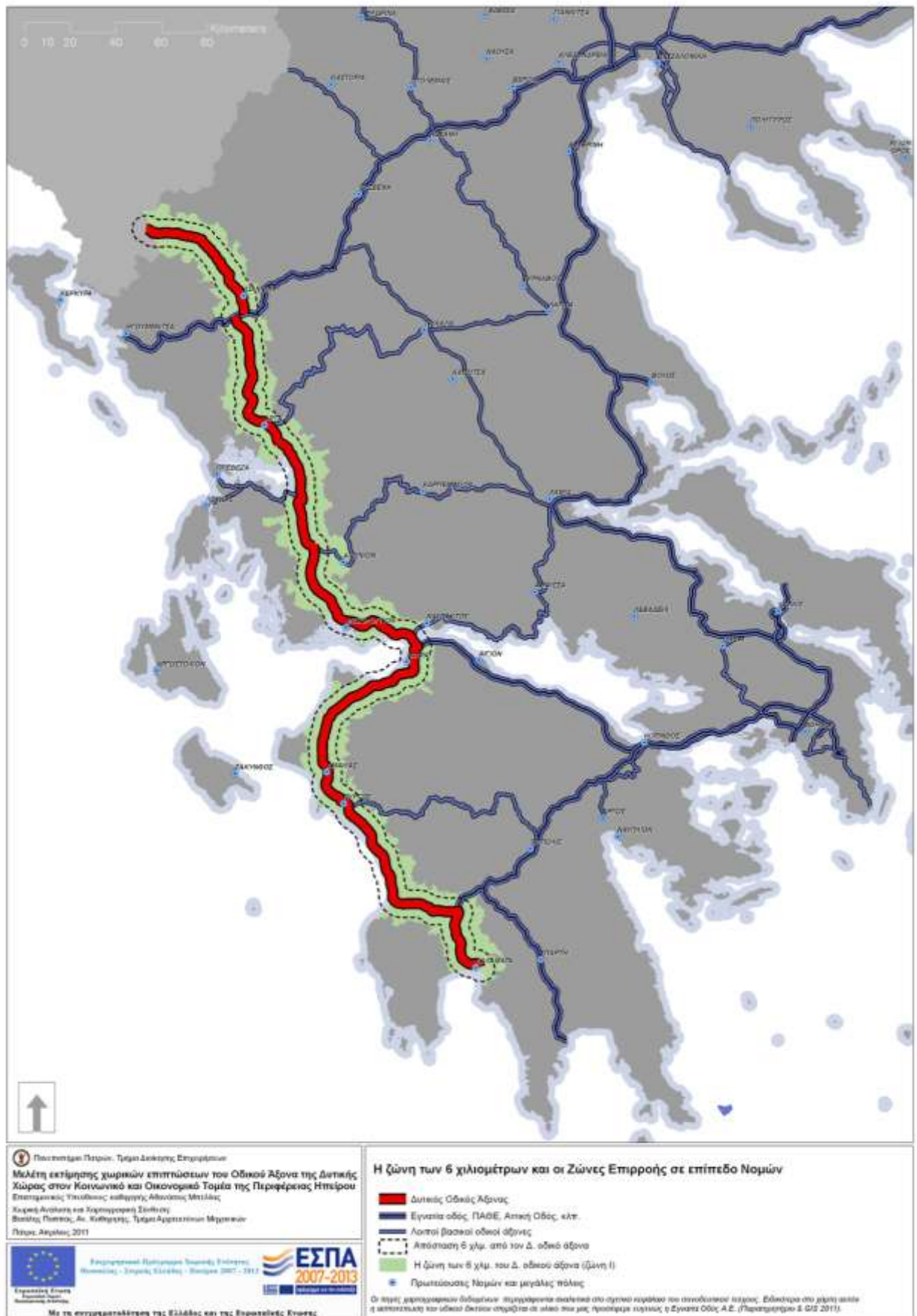
### **7.1.Ζώνη I**

Πρόκειται για την άμεση ζώνη επιρροής, η οποία ορίζεται ως η ζώνη η οποία αποτελείται από όσους παλαιούς ΟΤΑ (Δήμοι και Κοινότητες προ «Καποδίστρια» και νυν Τοπικά Διαμερίσματα) βρίσκονται εντός ή η έκτασή τους τέμνεται από τη νοητή παράλληλη γραμμή των 6 χλμ. εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα (buffer zone).

Η ζώνη αυτή αποτελείται από 528 Τοπικά Διαμερίσματα, κατανεμημένα σε τρεις Περιφέρειες και οκτώ Νομούς. Καταλαμβάνει έκταση 7.500.000 περίπου στρεμμάτων και είχε πληθυσμό, το 2001, περισσότερο από 805.000 κατοίκους, όπως αναλυτικά παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα:

|                     | #          | ΕΚΤΑΣΗ<br>(σε στρέμματα) | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ<br>ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ<br>1991 |
|---------------------|------------|--------------------------|----------------------------------|
| N. Άρτας            | 37         | 512.951                  | 53.330                           |
| N. Ιωαννίνων        | 131        | 1.554.044                | 123.918                          |
| N. Πρέβεζας         | 17         | 308.838                  | 13.612                           |
| N. Αιτωλωακαρνανίας | 75         | 2.147.121                | 146.023                          |
| N. Αχαΐας           | 57         | 638.395                  | 227.948                          |
| N. Ηλείας           | 96         | 1.198.704                | 135.849                          |
| N. Μεσσηνίας        | 110        | 1.048.324                | 103.393                          |
| N. Αρκαδίας         | 5          | 100.917                  | 1.272                            |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>       | <b>528</b> | <b>7.509.294</b>         | <b>805.345</b>                   |

*Πληθυσμός και έκταση Ζώνης Ι*



### Ζώνη Ι

Στο παράρτημα 5 παρουσιάζονται αναλυτικά όλα τα Τοπικά Διαμερίσματα με την έκταση που τους αντιστοιχεί και τον πληθυσμό τους από τις απογραφές του 1991 και 2001, Το πολυπληθέστερο Τ.Δ. (2001) είναι αυτό των Πατρών (161.114 κατ.), με δεύτερο αυτό των Ιωαννίνων (61.629 κατ.) και τρίτο αυτό της Καλαμάτας (49.550 κατ.) Αντίστοιχως τα πλέον ολιγάριθμα είναι το Τ.Δ. Φαραγγίου (Ν. Ιωαννίνων) με 26 κατοίκους, το Τ.Δ. Αργυροχωρίου (Ν. Ιωαννίνων) με 27 κατ. και το Τ.Δ. Αρτικίου (Ν. Μεσσηνίας) με 29 κατοίκους.

Ειδικότερα, στη ζώνη αυτή και μόνο για την Περιφέρεια Ηπείρου ο πληθυσμός που αντιστοιχεί ανέρχεται σε 190.860 άτομα (πραγματικός πληθυσμός, ΕΛΣΤΑΤ, 2001).

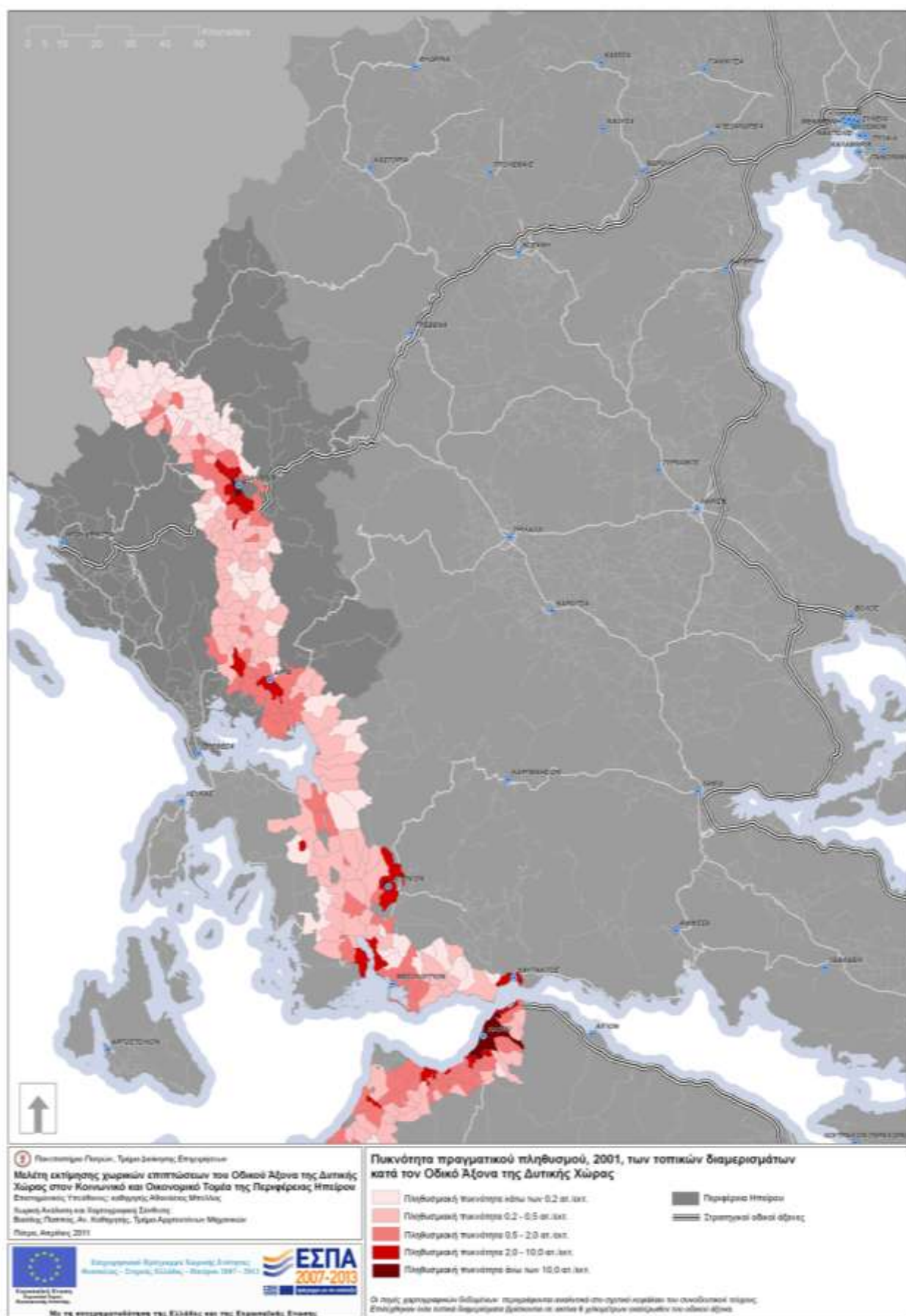
Στην περιοχή από το Αντίρριο μέχρι την Κακαβιά, και στη ζώνη των έξι (6) χιλιομέτρων, καταγράφονται 260 Τοπικά Διαμερίσματα (Κοινότητες ή Δήμοι στην προ «Καποδίστρια» εποχή) συνολικού πληθυσμού 336.883 κατοίκων (πραγματικός πληθυσμός 2001, ΕΛΣΤΑΤ).

Αναλυτικά τα 260 ΤΔ, και ο πληθυσμός που αντιστοιχεί σ' αυτά, κατανέμονται ως ακολούθως:

|                     | # Τ.Δ. | Π. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001 |
|---------------------|--------|-------------------|
| Ν. ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | 75     | 146.023           |
| Ν. ΑΡΤΑΣ            | 37     | 53.330            |
| Ν. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ       | 0      | 0                 |
| Ν. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ        | 131    | 123.918           |
| Ν. ΠΡΕΒΕΖΗΣ         | 17     | 13.612            |
| ΣΥΝΟΛΟ              | 260    | 336.883           |

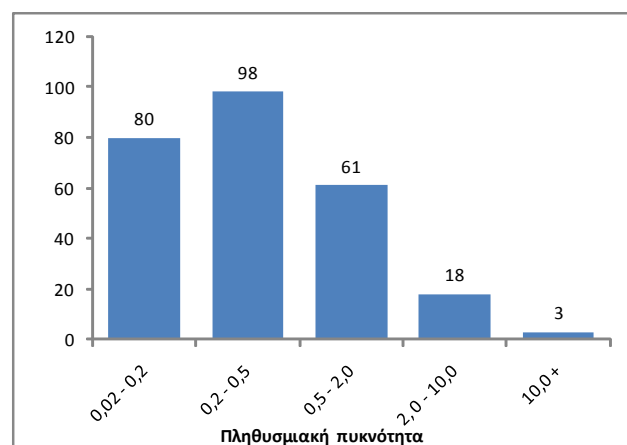
Σ' αυτά, η μέγιστη πληθυσμιακή πυκνότητα παρουσιάζεται στον πρώην Δήμο Ιωαννίνων, και νυν Τοπικό Διαμέρισμα του «Καλλικρατικού» Δήμου Ιωαννιτών, με μέση πληθυσμιακή πυκνότητα 58,87 άτομα ανά εκτάριο, ενώ η μικρότερη στην πρώην Κοινότητα Καλουτάς που ανήκει στο Τοπικό Διαμέρισμα Κεντρικού Ζαγορίου του «Καλλικρατικού» Δήμου Ζαγορίου, με 0,025 άτομα ανά εκτάριο. Ο μέσος αριθμητικός όρος της πληθυσμιακής πυκνότητας, στην ίδια περιοχή, είναι 1,06 άτομα ανά εκτάριο, ενώ η τυπική απόκλιση 4,31.

Αναλυτικά η κατανομή των Τ.Δ. στην περιοχή αυτή και εντός της ζώνης των 6 χλμ. έχει ως ακολούθως:



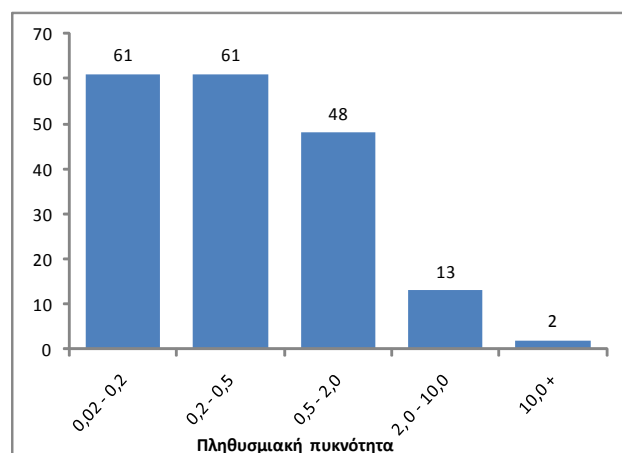
*Πληθυσμιακές πυκνότητες στην άμεση ζώνη επιρροής του δυτικού άξονα*

| Πληθυσμιακή πυκνότητα | #   | (%)     | Αθροιστικά |
|-----------------------|-----|---------|------------|
| 0,02 - 0,2            | 80  | 30,77%  | 30,77%     |
| 0,2 - 0,5             | 98  | 37,69%  | 68,46%     |
| 0,5 - 2,0             | 61  | 23,46%  | 91,92%     |
| 2,0 - 10,0            | 18  | 6,92%   | 98,85%     |
| 10,0 +                | 3   | 1,15%   | 100,00%    |
| Σύνολο                | 260 | 100,00% |            |



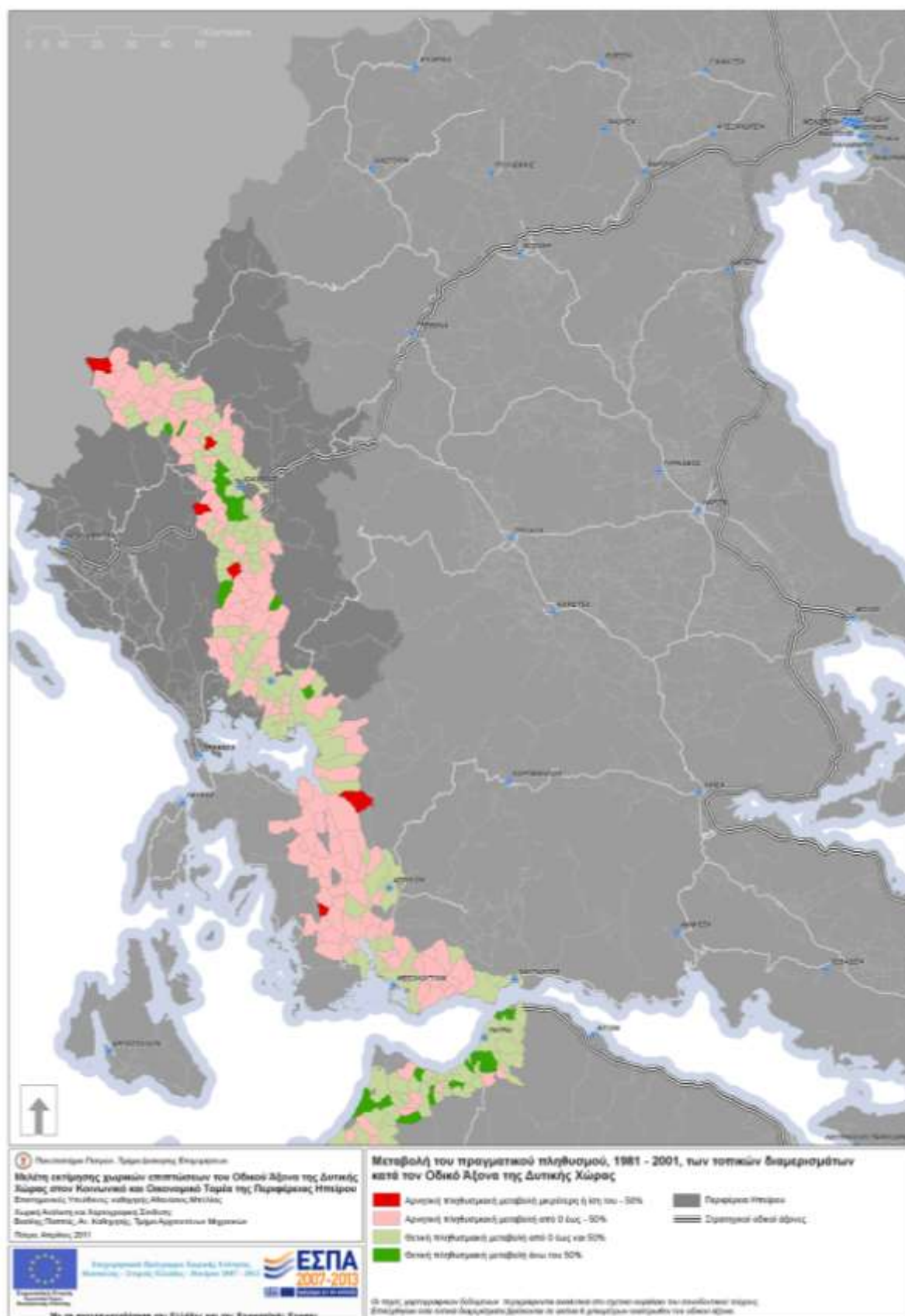
Ανάλογες είναι και οι παρατηρήσεις για την ίδια ζώνη αλλά για το τμήμα που αντιστοιχεί στην Περιφέρεια Ηπείρου. Οι διαφορές εντοπίζονται στην μικρή αύξηση του μέσου όρου (1,11 ατ./εκτ.) και στην τυπική απόκλιση (4,85). Αναλυτικά η κατανομή των Τ.Δ. στην Περιφέρεια της Ηπείρου και εντός της ζώνης των 6 χλμ. έχει ως ακολούθως:

| Πληθυσμιακή πυκνότητα | #   | (%)     | Αθροιστικά |
|-----------------------|-----|---------|------------|
| 0,02 - 0,2            | 61  | 32,97%  | 32,97%     |
| 0,2 - 0,5             | 61  | 32,97%  | 65,95%     |
| 0,5 - 2,0             | 48  | 25,95%  | 91,89%     |
| 2,0 - 10,0            | 13  | 7,03%   | 98,92%     |
| 10,0 +                | 2   | 1,08%   | 100,00%    |
| Σύνολο                | 185 | 100,00% |            |

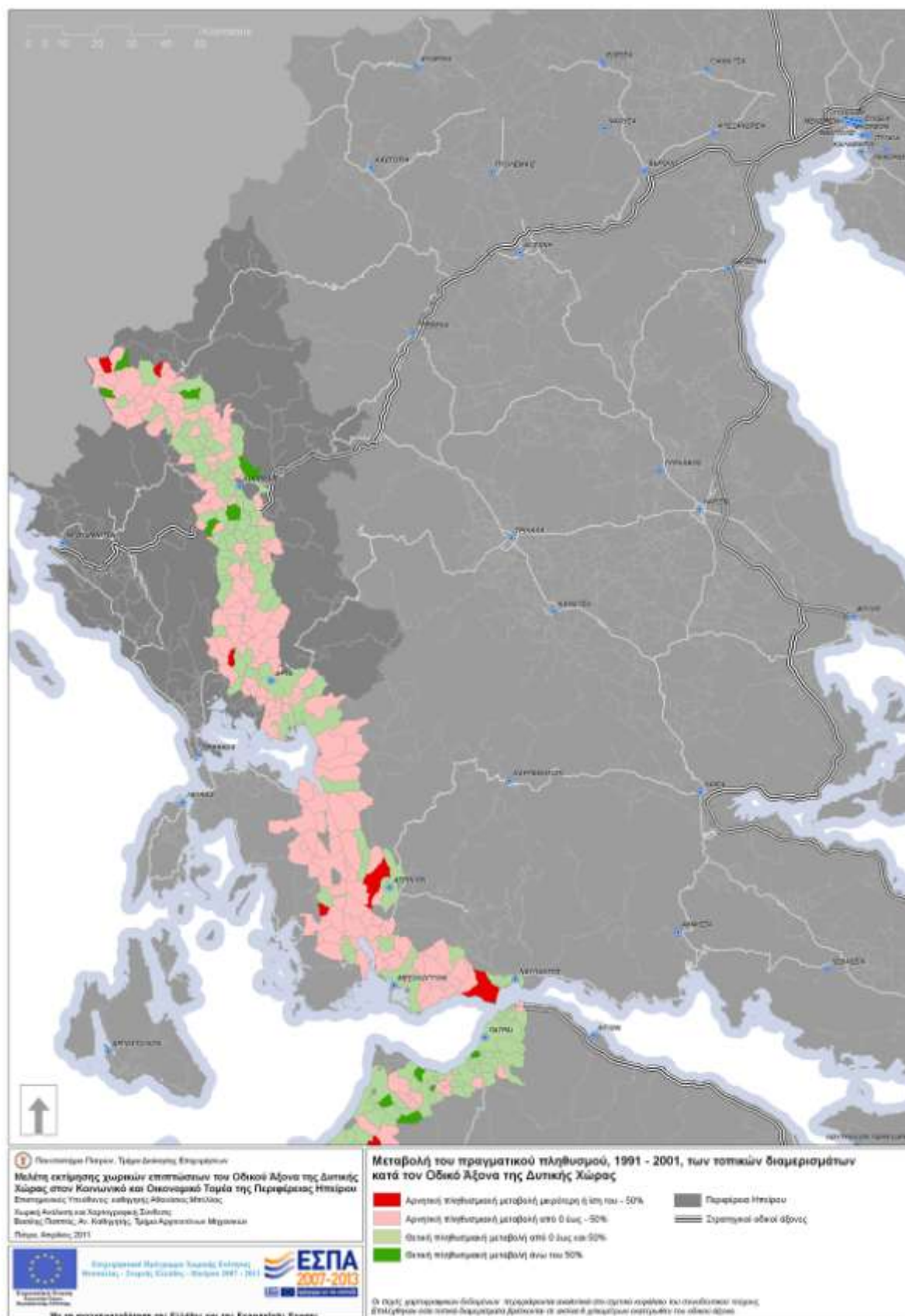


Στους επόμενους δύο χάρτες αποτυπώνεται η μεταβολή του πραγματικού πληθυσμού στη ζώνη των 6 χλμ. από τον δυτικό οδικό άξονα, σε επίπεδο Τ.Δ., κατά την εικοσαετία 1981 – 2001 και τη δεκαετία 1991 -2001 αντίστοιχα.

Για την εικοσαετία 1981 – 2001 η ελάχιστη πληθυσμιακή μεταβολή από την Κακαβιά μέχρι το Αντίρριο (Περιφέρεια Ηπείρου και ο Ν. Αιτωλοακαρνανίας), παρατηρείται στην πρώην Κοινότητα Ασφάκας (-66,33%) του «Καποδιστριακού» Δήμου Εκάλης και σημερινού Δήμου Ζίτσας. Η μεγαλύτερη παρατηρείται στην πρώην Κοινότητα Νεοχωρόπουλου του Δήμου Ιωαννιτών (286,87%).

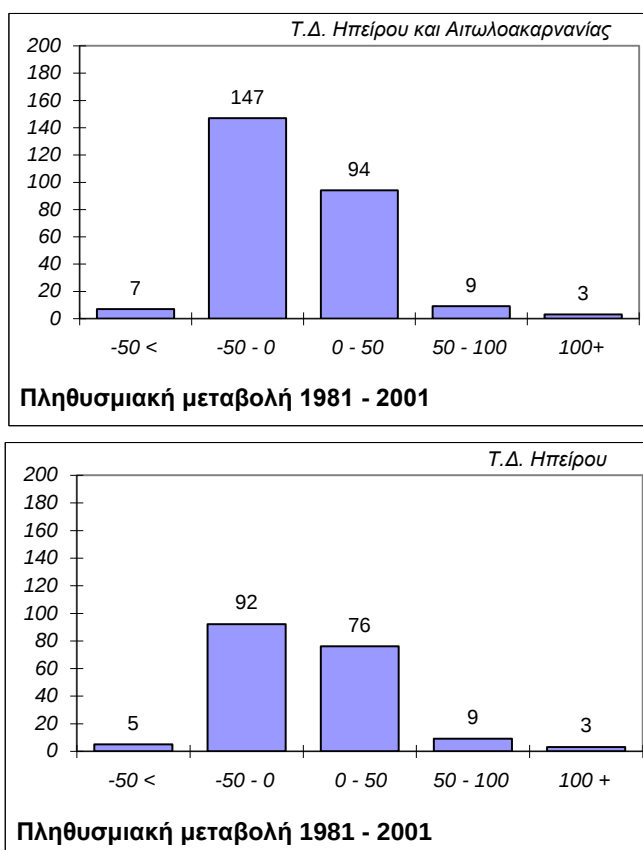


Μεταβολή του πραγματικού πληθυσμού για την εικοσαετία 1981 – 2001, εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα.



Μεταβολή του πραγματικού πληθυσμού για την δεκαετία 1991 – 2001, εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα.

Για την ίδια περίοδο και περιοχή, σε 156 Τ.Δ. παρατηρείται αρνητική πληθυσμιακή εξέλιξη, ένα παρέμεινε σταθερό (Κρυονέρι του Δήμου Πωγωνίου) ενώ 106 ΤΔ είχαν θετική πληθυσμιακή εξέλιξη. Ειδικότερα τρία (3) είχαν πληθυσμιακή εξέλιξη άνω του 100%, πρόκειται για το ΤΔ Νεοχωρόπουλου 286,87%, το ΤΔ Φανερωμένης (Δ. Αρταίων) 144,62% και το ΤΔ Πεδινής (Δ. Ιωαννιτών) 129,06%.



Στην ευρύτερη περιοχή (Ηπειρος και Αιτωλοακαρνανία) και για τη συγκεκριμένη ζώνη των 6 χλμ. ο πληθυσμός που αντιστοιχεί στα ΤΔ που παρουσιάζουν θετική πληθυσμιακή μεταβολή 1981 – 2001 είναι 255.803 άτομα, ενώ για όσα παρουσιάζουν αρνητική είναι 81.080. Αναλυτικά ο πληθυσμός (2001) που αντιστοιχεί στα ΤΔ ανά Νομό και σύμφωνα με τις κατηγορίες πληθυσμιακής μεταβολής παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα:

1981 - 2001

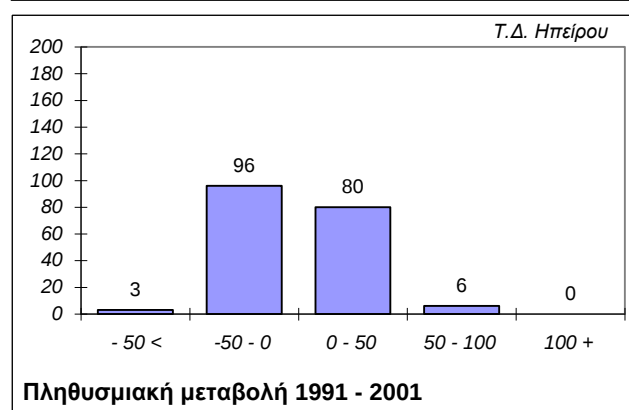
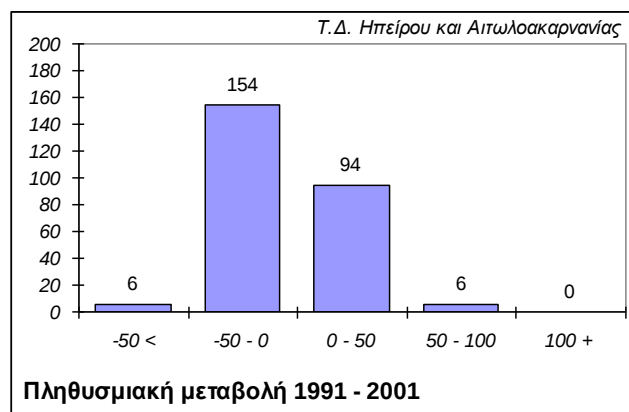
## ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ

|                     | <-50 % | -50 - 0 % | 0 - 50 % | 50 - 100 % | 100 - 150 % | > 200 % | ΣΥΝΟΛΟ  |
|---------------------|--------|-----------|----------|------------|-------------|---------|---------|
| N. ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | 381    | 46.368    | 99.274   |            |             |         | 146.023 |
| N. ΑΡΤΗΣ            |        | 10.431    | 42.366   | 374        | 159         |         | 53.330  |
| N. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ       |        |           |          |            |             |         | 0       |
| N. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ        | 660    | 15.327    | 90.645   | 13.901     | 2.089       | 1.296   | 123.918 |
| N. ΠΡΕΒΕΖΗΣ         |        | 7.913     | 5.699    |            |             |         | 13.612  |
| ΣΥΝΟΛΟ              | 1.041  | 80.039    | 237.984  | 14.275     | 2.248       | 1.296   | 336.883 |

*Πραγματικός πληθυσμός ΤΔ του 2001 σύμφωνα με την πληθυσμιακή εξέλιξη 1981 – 2001 και ανά Νομό*

Αντιστοίχως για την δεκαετία 1991 – 2001, και για την Περιφέρεια της Ηπείρου, η μικρότερη πληθυσμιακή εξέλιξη (-68,69%) παρατηρείται στο ΤΔ Ποντικάτων του Δήμου Πωγωνίου (πρώην Κοινότητα στον «Καποδιστριακό» Δήμο Δελβινακίου), η οποία όμως δεν παραμένει και η μικρότερη για την ευρύτερη περιοχή (και ο Ν. Αιτωλοακαρνανίας) όπου η μικρότερη πληθυσμιακή μεταβολή παρατηρείται στο ΤΔ Αγραμπέλων του Δήμου Αστακού (-72,81%).

Η μεγαλύτερη πληθυσμιακή μεταβολή (92,53%) παρατηρείται στο ΤΔ Πεδινής του Δήμου Ιωαννιτών, ενώ σε δύο ΤΔ η πληθυσμιακή μεταβολή παραμένει σταθερή (Πωγωνιανή Δήμου Πωγωνίου και Μέγα Γαρδίκιον του Δήμου Ζίτσης). Στην Περιφέρεια της Ηπείρου, και για την ίδια χρονική περίοδο 97 ΤΔ έχουν αρνητική πληθυσμιακή μεταβολή και 86 θετική, μάλιστα σε έξι από αυτά η μεταβολή ξεπερνά το 50%. Για την ευρύτερη περιοχή (και ο Ν. Αιτωλοακαρνανίας) αρνητική πληθυσμιακή εξέλιξη παρουσιάζεται σε 158 ΤΔ, σταθερή σε δύο, ενώ θετική σε 100 ΤΔ.



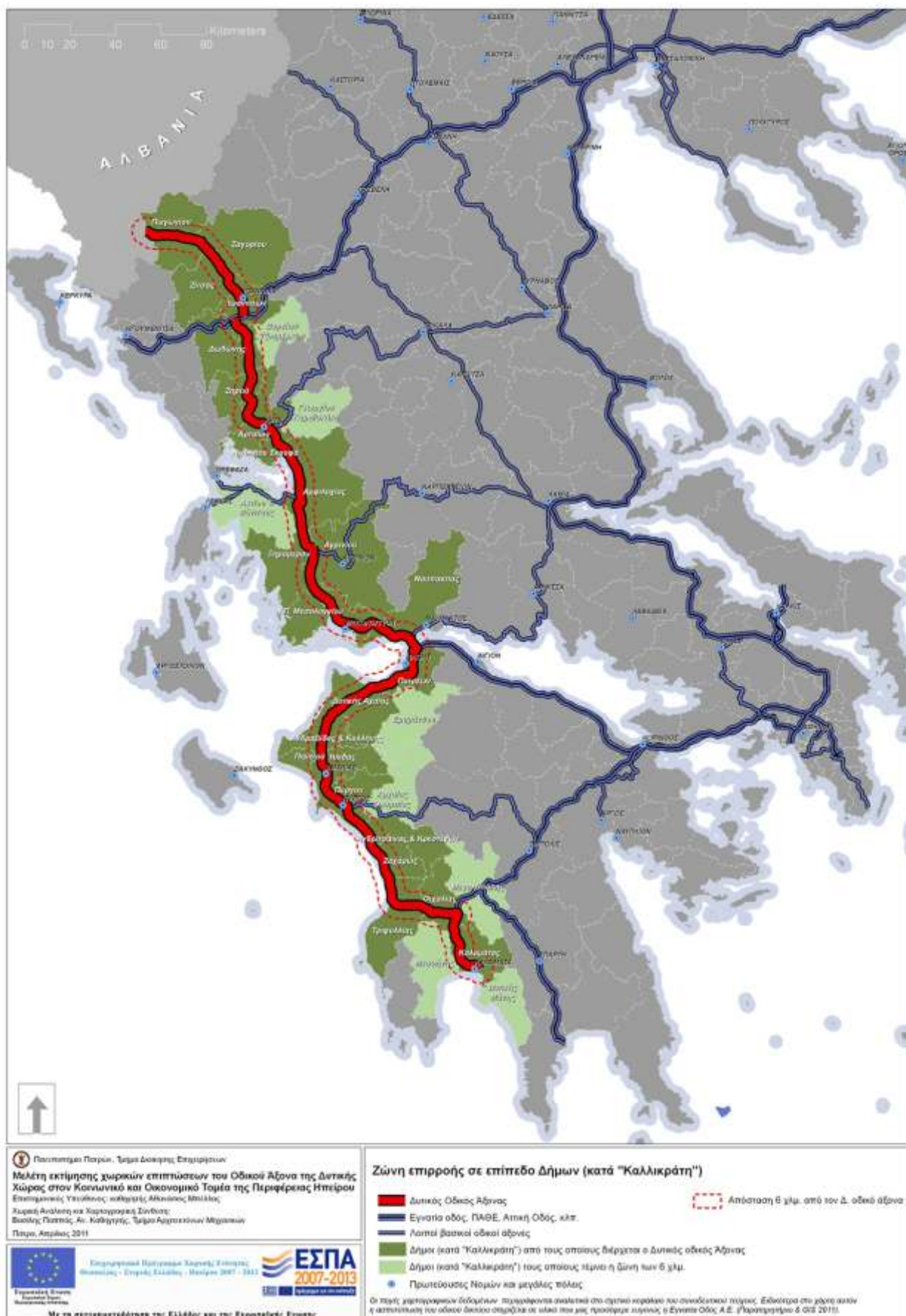
Στην ευρύτερη περιοχή (Ήπειρος και Αιτωλοακαρνανία) και για τη συγκεκριμένη ζώνη των 6 χλμ. ο πληθυσμός που αντιστοιχεί στα ΤΔ που παρουσιάζουν θετική πληθυσμιακή μεταβολή 1991 – 2001 είναι 233.302 άτομα, ενώ για όσα παρουσιάζουν αρνητική είναι 103.581. Αναλυτικά ο πληθυσμός (2001) που αντιστοιχεί στα ΤΔ ανά Νομό και σύμφωνα με τις κατηγορίες πληθυσμιακής μεταβολής παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα:

| 1991 - 2001         |  | ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ |           |          |            |         |
|---------------------|--|----------------------|-----------|----------|------------|---------|
|                     |  | <-50 %               | -50 - 0 % | 0 - 50 % | 50 - 100 % | ΣΥΝΟΛΟ  |
| N. ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ |  | 2.826                | 59.510    | 83.687   |            | 146.023 |
| N. ΑΡΤΗΣ            |  |                      | 16.483    | 36.847   |            | 53.330  |
| N. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ       |  |                      |           |          |            | 0       |
| N. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ        |  | 82                   | 16.320    | 104.360  | 3.156      | 123.918 |
| N. ΠΡΕΒΕΖΗΣ         |  | 311                  | 8.049     | 5.252    |            | 13.612  |
| ΣΥΝΟΛΟ              |  | 3.219                | 100.362   | 230.146  | 3.156      | 336.883 |

*Πραγματικός πληθυσμός ΤΔ του 2001 σύμφωνα με την πληθυσμιακή εξέλιξη 1991 – 2001 και ανά Νομό*

## **7.2.Ζώνες II και III**

Η ζώνη II αποτελείται από όλους τους «Καλλικρατικούς» Δήμους από τους οποίους διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας, ενώ η ζώνη III επιπροσθέτως περιλαμβάνει και εκείνους τους «Καλλικρατικούς» Δήμους των οποίων η έκτασή τους τέμνεται από τη νοητή παράλληλη γραμμή των 6 χλμ. εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα (buffer zone), όπως χαρακτηριστικά φαίνεται στον επόμενο χάρτη.



Ζώνες II και III

| Περιφέρεια                     | Πρώην Νομαρχία      | Δήμος                    | Δημοτικές<br>Ενότητες | Οικισμοί     | Έκταση(ψατμ)      | Πραγματικός<br>Πληθυσμός<br>2001 |
|--------------------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------|--------------|-------------------|----------------------------------|
| <b>ΖΩΝΗ II</b>                 |                     |                          | <b>100</b>            | <b>1.682</b> | <b>12.690.507</b> | <b>905.871</b>                   |
| Ηπείρου                        | Ν. Άρτης            | Αρταίων                  | 5                     | 71           | 457.248           | 41.814                           |
| Ηπείρου                        | Ν. Άρτης            | Νικολάου Σκουφά          | 4                     | 30           | 231.842           | 15.235                           |
| Ηπείρου                        | Ν. Ιωαννίνων        | Δωδώνης                  | 4                     | 109          | 657.499           | 13.939                           |
| Ηπείρου                        | Ν. Ιωαννίνων        | Ζαγορίου                 | 5                     | 54           | 989.796           | 6.032                            |
| Ηπείρου                        | Ν. Ιωαννίνων        | Ζίτσας                   | 5                     | 78           | 565.566           | 17.293                           |
| Ηπείρου                        | Ν. Ιωαννίνων        | Ιωαννιτών                | 6                     | 65           | 403.322           | 97.657                           |
| Ηπείρου                        | Ν. Ιωαννίνων        | Πωγωνίου                 | 6                     | 67           | 701.059           | 11.092                           |
| Ηπείρου                        | Ν. Πρεβέζης         | Ζηρού                    | 4                     | 49           | 380.601           | 16.494                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Αιτωλοακαρνανίας | Αγρινίου                 | 10                    | 177          | 1.229.330         | 96.321                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Αιτωλοακαρνανίας | Αμφιλοχίας               | 3                     | 98           | 1.090.991         | 21.445                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Αιτωλοακαρνανίας | Ι.Π. Μεσολογγίου         | 3                     | 63           | 680.372           | 35.431                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Αιτωλοακαρνανίας | Ναυπακτίας               | 6                     | 113          | 876.209           | 29.842                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Αιτωλοακαρνανίας | Ξηρομέρου                | 3                     | 26           | 590.113           | 13.717                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Αχαΐας           | Δυτικής Αχαΐας           | 4                     | 109          | 573.300           | 31.275                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Αχαΐας           | Πατρέων                  | 5                     | 63           | 334.858           | 202.757                          |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Ηλείας           | Ανδραβίδας & Κυλλήνης    | 4                     | 54           | 355.476           | 26.333                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Ηλείας           | Ανδρίτσαινας & Κρεστένων | 3                     | 67           | 422.334           | 21.912                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Ηλείας           | Ζαχάρως                  | 2                     | 54           | 276.222           | 15.409                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Ηλείας           | Ήλιδας                   | 2                     | 71           | 400.517           | 37.750                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Ηλείας           | Πηνειού                  | 3                     | 30           | 161.496           | 20.232                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Ηλείας           | Πύργου                   | 4                     | 90           | 456.610           | 51.777                           |
| Πελοποννήσου                   | Ν. Μεσσηνίας        | Καλαμάτας                | 4                     | 69           | 440.313           | 67.127                           |
| Πελοποννήσου                   | Ν. Μεσσηνίας        | Οιχαλίας                 | 5                     | 75           | 415.433           | 14.987                           |
| <b>ΖΩΝΗ III</b>                |                     |                          | <b>34</b>             | <b>591</b>   | <b>4.297.155</b>  | <b>118.077</b>                   |
| Ηπείρου                        | Ν. Ιωαννίνων        | Βορείων Τζουμέρκων       | 7                     | 44           | 358.334           | 7.097                            |
| Ηπείρου                        | Ν. Άρτης            | Γεωργίου Καραϊσκάκη      | 3                     | 86           | 463.889           | 9.016                            |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Αιτωλοακαρνανίας | Ακτίου & Βόνιτσας        | 3                     | 35           | 660.172           | 18.374                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Αχαΐας           | Ερυμάνθου                | 4                     | 87           | 582.139           | 13.162                           |
| Δυτικής Ελλάδας                | Ν. Ηλείας           | Αρχαίας Ολυμπίας         | 4                     | 70           | 545.121           | 19.875                           |
| Πελοποννήσου                   | Ν. Αρκαδίας         | Μεγαλόπολης              | 3                     | 87           | 722.629           | 13.152                           |
| Πελοποννήσου                   | Ν. Μεσσηνίας        | Μεσσήνης                 | 8                     | 113          | 562.062           | 28.754                           |
| Πελοποννήσου                   | Ν. Μεσσηνίας        | Δυτικής Μάνης            | 2                     | 69           | 402.809           | 8.647                            |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΖΩΝΩΝ II ΚΑΙ III</b> |                     |                          | <b>134</b>            | <b>2.273</b> | <b>16.987.662</b> | <b>1.023.948</b>                 |

Η ζώνη II αποτελείται από 23 «Καλλικρατικούς» Δήμους, που περιλαμβάνουν 1.682 οικισμούς, καταλαμβάνουν συνολικά μία έκταση μεγαλύτερη των 12.690.500 στρεμμάτων στην οποία το 2001 καταγράφονταν 905.871 άτομα. Στη ζώνη III περιλαμβάνονται 8 επιπλέον «Καλλικρατικοί» Δήμοι, με 591 οικισμούς, συνολικής έκτασης 4.297.155 στρεμμάτων ενώ, το 2001, καταγράφονταν, 118.077 άτομα.

Συνολικά και στις δύο ζώνες καταγράφονται 31 «Καλλικρατικοί» Δήμοι, με 2.273 οικισμούς, συνολικής έκτασης σχεδόν 17.000.000 στρεμμάτων με 1.023.948 άτομα ως πραγματικό πληθυσμό το 2001.

### **7.3. Ζώνες IV και V**

Η ζώνη IV αποτελείται από εκείνους τους «Νομούς» από τους οποίους διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας, ενώ στη ζώνη IV επιπλέον περιλαμβάνονται και εκείνοι οι «Νομοί» από τους οποίους διέρχονται κύριοι εγκάρσιοι οδικοί άξονες.

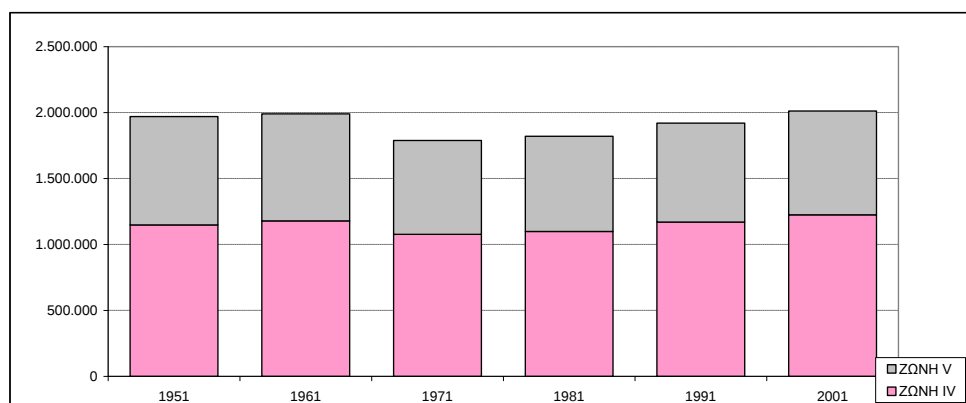


κύριοι κάθετοι οδικοί άξονες. Συνολικά και στις δύο ζώνες (17 Νομοί) υπάρχουν 5.169 οικισμοί, όπως αναλυτικά φαίνεται στον επόμενο πίνακα.

**ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΙΣΜΩΝ**

|                              | 1981         | 1991         | 2001         |
|------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>ΖΩΝΗ IV</b>               | <b>2.812</b> | <b>2.912</b> | <b>2.966</b> |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ                    | 505          | 498          | 495          |
| ΑΡΤΗΣ                        | 279          | 285          | 284          |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ                     | 139          | 139          | 140          |
| ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ        | 526          | 556          | 571          |
| ΑΧΑΙΑΣ                       | 503          | 526          | 526          |
| ΗΛΕΙΑΣ                       | 365          | 404          | 436          |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ                    | 495          | 504          | 514          |
| <b>ΖΩΝΗ V</b>                | <b>2.112</b> | <b>2.166</b> | <b>2.203</b> |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ                   | 171          | 172          | 174          |
| ΓΡΕΒΕΝΩΝ                     | 119          | 117          | 117          |
| ΤΡΙΚΑΛΩΝ                     | 240          | 248          | 242          |
| ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ                   | 166          | 170          | 184          |
| ΛΕΥΚΑΔΟΣ                     | 71           | 70           | 71           |
| ΦΩΚΙΔΟΣ                      | 135          | 142          | 148          |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ                    | 202          | 208          | 214          |
| ΑΡΚΑΔΙΑΣ                     | 414          | 421          | 425          |
| ΛΑΚΩΝΙΑΣ                     | 406          | 414          | 436          |
| ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ                    | 188          | 204          | 192          |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΖΩΝΩΝ IV ΚΑΙ V</b> | <b>4.924</b> | <b>5.078</b> | <b>5.169</b> |

Αντιστοίχως ο συνολικός πληθυσμός που βρίσκεται και στις δύο ζώνες είναι 2.012.105 άτομα ενώ η συνολική έκταση είναι περισσότερο από 46.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Η συνολική πληθυσμιακή εξέλιξη κατά την πεντηκονταετία 1951 – 2001 φαίνεται παραστατικά στο επόμενο γράφημα και πίνακα.



Πληθυσμιακή εξέλιξη ζωνών IV και V, 1951 - 2001

|                              | ΕΜΒΑΔΟΝ       |               | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ ΕΛΛΣΤΑΤ |                  |                  |                  |                  |                  |
|------------------------------|---------------|---------------|-----------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                              | Μ.Ε.Υ.        | Χ.Ε.Υ.        | 1951                                    | 1961             | 1971             | 1981             | 1991             | 2001             |
| <b>ΖΩΝΗ IV</b>               | <b>22.029</b> | <b>21.595</b> | <b>1.148.398</b>                        | <b>1.178.254</b> | <b>1.076.631</b> | <b>1.098.343</b> | <b>1.170.191</b> | <b>1.225.111</b> |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ                    | 4.990         | 4.966         | 153.748                                 | 155.326          | 134.688          | 147.304          | 158.193          | 170.239          |
| ΑΡΤΗΣ                        | 1.662         | 1.570         | 72.717                                  | 84.285           | 79.700           | 80.044           | 78.719           | 78.134           |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ                     | 1.036         | 1.031         | 56.779                                  | 60.868           | 55.262           | 55.915           | 58.628           | 59.356           |
| ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ        | 5.461         | 5.193         | 220.138                                 | 237.738          | 228.989          | 219.764          | 228.180          | 224.429          |
| ΑΧΑΪΑΣ                       | 3.271         | 3.265         | 228.871                                 | 240.354          | 240.854          | 275.193          | 300.078          | 322.789          |
| ΗΛΕΙΑΣ                       | 2.618         | 2.582         | 188.274                                 | 187.713          | 164.061          | 160.305          | 179.429          | 193.288          |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ                    | 2.991         | 2.988         | 227.871                                 | 211.970          | 173.077          | 159.818          | 166.964          | 176.876          |
| <b>ΖΩΝΗ V</b>                | <b>24.034</b> | <b>23.931</b> | <b>821.069</b>                          | <b>811.695</b>   | <b>711.845</b>   | <b>721.385</b>   | <b>749.996</b>   | <b>786.994</b>   |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ                   | 1.515         | 1.509         | 47.299                                  | 52.125           | 40.684           | 41.278           | 44.188           | 46.091           |
| ΓΡΕΒΕΝΩΝ                     | 2.291         | 2.285         | 39.910                                  | 42.787           | 34.664           | 36.421           | 36.797           | 37.947           |
| ΤΡΙΚΑΛΩΝ                     | 3.384         | 3.381         | 128.227                                 | 143.856          | 133.417          | 134.207          | 138.946          | 138.047          |
| ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ                   | 1.869         | 1.816         | 39.678                                  | 36.471           | 27.428           | 26.182           | 24.307           | 32.053           |
| ΛΕΥΚΑΔΟΣ                     | 356           | 355           | 30.477                                  | 32.261           | 25.371           | 21.863           | 21.111           | 22.506           |
| ΦΩΚΙΔΟΣ                      | 2.120         | 2.099         | 51.472                                  | 47.842           | 41.361           | 44.222           | 44.183           | 48.284           |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ                    | 2.290         | 2.284         | 113.358                                 | 112.505          | 113.115          | 123.042          | 141.823          | 154.624          |
| ΑΡΚΑΔΙΑΣ                     | 4.419         | 4.414         | 154.361                                 | 135.042          | 111.263          | 107.932          | 105.309          | 102.035          |
| ΛΑΚΩΝΙΑΣ                     | 3.636         | 3.636         | 130.898                                 | 118.661          | 95.844           | 93.218           | 95.696           | 99.637           |
| ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ                    | 2.154         | 2.152         | 85.389                                  | 90.145           | 88.698           | 93.020           | 97.636           | 105.770          |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΖΩΝΩΝ IV ΚΑΙ V</b> | <b>46.063</b> | <b>45.526</b> | <b>1.969.467</b>                        | <b>1.989.949</b> | <b>1.788.476</b> | <b>1.819.728</b> | <b>1.920.187</b> | <b>2.012.105</b> |

Μ.Ε.Υ = Με εσωτερικά ύδατα, Χ.Ε.Υ. = Χωρίς εσωτερικά ύδατα

Στη ζώνη IV, η μεγαλύτερη θετική πληθυσμιακή εξέλιξη 1951 – 2001 παρουσιάζεται στο Νομό Αχαΐας με 41,0 %, η οποία είναι και η μεγαλύτερη και στις δύο ζώνες, Για το ίδιο διάστημα, η μεγαλύτερη πληθυσμιακή θετική εξέλιξη στη ζώνη V παρουσιάζεται στο Νομό Κορινθίας (36,4%). Αντιστοίχως η μεγαλύτερη αρνητική πληθυσμιακή εξέλιξη, την ίδια περίοδο, παρουσιάζεται στο Νομό Μεσσηνίας με -22,4% (ζώνη IV,) ενώ στη ζώνη V, στο Νομό Αρκαδίας με -33,9%, η οποία είναι και η δυσμενέστερη και στις δύο ζώνες.

Αναφορικά με την τελευταία απογραφική δεκαετία 1991 – 2001, η μεγαλύτερη θετική πληθυσμιακή εξέλιξη παρουσιάζεται στο Νομό Ευρυτανίας με 33,9% η αρνητική δε, στο Νομό Αρκαδίας με -3,1%.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι από όλους τους Νομούς και στις δύο ζώνες μόνο ο Νομός Αχαΐας παρουσιάζει συνεχή θετική πληθυσμιακή εξέλιξη από το 1951 έως το 2001, με μέση ετήσια πληθυσμιακή αύξηση 0,82%. Στον αντίποδα ο Νομός Αρκαδίας παρουσιάζει συνεχή πληθυσμιακή μείωση με μέσο ετήσιο ρυθμό το -0,68%.

Σε απόλυτους αριθμούς η μεγαλύτερη θετική διαφορά, για το χρονικό διάστημα 1951 -2001 παρουσιάζεται στο Νομό Αχαΐας, με 92.918 περισσότερα άτομα, ενώ η μεγαλύτερη αρνητική διαφορά στο Νομό Μεσσηνίας με 52.326 λιγότερα άτομα.

#### ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

|                       | 1981-91     | 1991-01     | 1981-01      | 1951 - 01    |
|-----------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| <b>ΖΩΝΗ IV</b>        | <b>6,5%</b> | <b>4,7%</b> | <b>11,5%</b> | <b>6,7%</b>  |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ             | 7,4%        | 7,6%        | 15,6%        | 10,7%        |
| ΑΡΤΗΣ                 | -1,7%       | -0,7%       | -2,4%        | 7,4%         |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ              | 4,9%        | 1,2%        | 6,2%         | 4,5%         |
| ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | 3,8%        | -1,6%       | 2,1%         | 1,9%         |
| ΑΧΑΪΑΣ                | 9,0%        | 7,6%        | 17,3%        | 41,0%        |
| ΗΛΕΙΑΣ                | 11,9%       | 7,7%        | 20,6%        | 2,7%         |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ             | 4,5%        | 5,9%        | 10,7%        | -22,4%       |
| <b>ΖΩΝΗ V</b>         | <b>4,0%</b> | <b>4,9%</b> | <b>9,1%</b>  | <b>-4,2%</b> |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ            | 7,0%        | 4,3%        | 11,7%        | -2,6%        |
| ΓΡΕΒΕΝΩΝ              | 1,0%        | 3,1%        | 4,2%         | -4,9%        |
| ΤΡΙΚΑΛΩΝ              | 3,5%        | -0,6%       | 2,9%         | 7,7%         |
| ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ            | -7,2%       | 31,9%       | 22,4%        | -19,2%       |
| ΛΕΥΚΑΔΟΣ              | -3,4%       | 6,6%        | 2,9%         | -26,2%       |
| ΦΩΚΙΔΟΣ               | -0,1%       | 9,3%        | 9,2%         | -6,2%        |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ             | 15,3%       | 9,0%        | 25,7%        | 36,4%        |
| ΑΡΚΑΔΙΑΣ              | -2,4%       | -3,1%       | -5,5%        | -33,9%       |
| ΛΑΚΩΝΙΑΣ              | 2,7%        | 4,1%        | 6,9%         | -23,9%       |
| ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ             | 5,0%        | 8,3%        | 13,7%        | 23,9%        |
| <b>ΖΩΝΕΣ IV ΚΑΙ V</b> | <b>5,5%</b> | <b>4,8%</b> | <b>10,6%</b> | <b>2,2%</b>  |

Ο πλέον πυκνοκατοικημένος Νομός είναι ο Νομός Αχαΐας (ζώνη IV) με 98,86 άτομα ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο και ο πλέον αραιοκατοικημένος ο Νομός Γρεβενών (ζώνη V) με 16,61 ατ./τ.χλμ., ο οποίος όμως δεν ήταν πάντα και ο πλέον αραιοκατοικημένος εφ' όσον στις απογραφές του 1981 και 1991 παρουσιάζεται ο Νομός Ευρυτανίας ως ο πλέον αραιοκατοικημένος με πληθυσμιακή πυκνότητα 13,28 και 14,42 αντίστοιχα.

Η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα στη ζώνη IV είναι 59,68 ατ./τ.χλμ. ενώ στη ζώνη V 35,94 ατ./τ.χλμ. Συνολικά η ζώνη IV, και σε όλα τα παρουσιαζόμενα απογραφικά έτη (1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001) παρουσιάζεται ως

σημαντικά πιο πυκνοκατοικημένη από ότι η ζώνη V.

**ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ (κατ./τ.χλμ.)**

|                            | 1951         | 1961         | 1971         | 1981         | 1991         | 2001         |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Μ.Ο. ΖΩΝΗΣ IV</b>       | <b>56,29</b> | <b>58,15</b> | <b>52,97</b> | <b>53,87</b> | <b>57,15</b> | <b>59,68</b> |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ                  | 30,96        | 31,28        | 27,12        | 29,66        | 31,86        | 34,28        |
| ΑΡΤΗΣ                      | 46,32        | 53,68        | 50,76        | 50,98        | 50,14        | 49,77        |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ                   | 55,07        | 59,04        | 53,60        | 54,23        | 56,87        | 57,57        |
| ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ      | 42,39        | 45,78        | 44,10        | 42,32        | 43,94        | 43,22        |
| ΑΧΑΪΑΣ                     | 70,10        | 73,62        | 73,77        | 84,29        | 91,91        | 98,86        |
| ΗΛΕΙΑΣ                     | 72,92        | 72,70        | 63,54        | 62,09        | 69,49        | 74,86        |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ                  | 76,26        | 70,94        | 57,92        | 53,49        | 55,88        | 59,20        |
| <b>Μ.Ο. ΖΩΝΗΣ V</b>        | <b>37,92</b> | <b>38,39</b> | <b>33,02</b> | <b>32,72</b> | <b>33,80</b> | <b>35,94</b> |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ                 | 31,34        | 34,54        | 26,96        | 27,35        | 29,28        | 30,54        |
| ΓΡΕΒΕΝΩΝ                   | 17,47        | 18,73        | 15,17        | 15,94        | 16,10        | 16,61        |
| ΤΡΙΚΑΛΩΝ                   | 37,93        | 42,55        | 39,46        | 39,69        | 41,10        | 40,83        |
| ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ                 | 21,85        | 20,08        | 15,10        | 14,42        | 13,38        | 17,65        |
| ΛΕΥΚΑΔΟΣ                   | 85,85        | 90,88        | 71,47        | 61,59        | 59,47        | 63,40        |
| ΦΩΚΙΔΟΣ                    | 24,52        | 22,79        | 19,71        | 21,07        | 21,05        | 23,00        |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ                  | 49,63        | 49,26        | 49,52        | 53,87        | 62,09        | 67,70        |
| ΑΡΚΑΔΙΑΣ                   | 34,97        | 30,59        | 25,21        | 24,45        | 23,86        | 23,12        |
| ΛΑΚΩΝΙΑΣ                   | 36,00        | 32,64        | 26,36        | 25,64        | 26,32        | 27,40        |
| ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ                  | 39,68        | 41,89        | 41,22        | 43,22        | 45,37        | 49,15        |
| <b>Μ.Ο. ΖΩΝΩΝ IV ΚΑΙ V</b> | <b>45,49</b> | <b>46,53</b> | <b>41,23</b> | <b>41,43</b> | <b>43,42</b> | <b>45,72</b> |

Αντιστοίχως με την πληθυσμιακή πυκνότητα, η ζώνη IV έχει μεγαλύτερη πληθυσμιακή συμβολή, αν και έχει λιγότερους Νομούς και έκταση, στον καθορισμό της πληθυσμιακής ταυτότητας της χώρας, συμβάλλοντας με ένα ποσοστό 11,17%, ενώ το πληθυσμιακό ειδικό βάρος που αναλογεί στη ζώνη V είναι 7,18%. Όμως και στις δύο ζώνες η εξέλιξη του ειδικού πληθυσμιακού βάρους είναι αρνητική κατά την εικοσαετία 1981 – 2001 με μεγαλύτερη μείωση να παρουσιάζεται στη ζώνη V.

Η διαπίστωση αυτή οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η όποια αύξηση του πληθυσμού (κυρίως στη ζώνη IV) γίνεται με μικρότερους ρυθμούς από ότι σε άλλες περιοχές της χώρας με συνέπεια και οι δύο ζώνες να μην μπορούν να ακολουθήσουν το ποσοστό πληθυσμιακής αύξησης της χώρας.

Η διαπίστωση αυτή δεν ισχύει σε επίπεδο Νομών εφόσον παρουσιάζονται περιπτώσεις Νομών που έχουν σημαντική θετική εξέλιξη στην πληθυσμιακή συμβολή τους, όπως οι Νομοί Κορινθίας, Ευρυτανίας και Ηλείας όπου παρουσιάζουν θετική εξέλιξη στο ειδικό πληθυσμιακό βάρος τους, 1981-2001, με ποσοστά αντιστοίχως 11,5%, 8,8% και 7,1%,

| ΕΙΔΙΚΟ ΠΛΗΘΥΣΜΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (πραγματικού πληθυσμού) ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ |               |               |               |               |               |               | ΕΞΕΛΙΞΗ Ε.Π.Β. |              |              |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------|--------------|
|                                                                             | 1951          | 1961          | 1971          | 1981          | 1991          | 2001          | 1981-91        | 1991-01      | 1981-01      |
| <b>ΖΩΝΗ IV</b>                                                              | <b>15,05%</b> | <b>14,04%</b> | <b>12,28%</b> | <b>11,28%</b> | <b>11,41%</b> | <b>11,17%</b> | <b>1,1%</b>    | <b>-2,0%</b> | <b>-0,9%</b> |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ                                                                   | 2,01%         | 1,85%         | 1,54%         | 1,51%         | 1,54%         | 1,55%         | 2,0%           | 0,7%         | 2,7%         |
| ΑΡΤΗΣ                                                                       | 0,95%         | 1,00%         | 0,91%         | 0,82%         | 0,77%         | 0,71%         | -6,6%          | -7,1%        | -13,3%       |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ                                                                    | 0,74%         | 0,73%         | 0,63%         | 0,57%         | 0,57%         | 0,54%         | -0,5%          | -5,3%        | -5,7%        |
| ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ                                                       | 2,88%         | 2,83%         | 2,61%         | 2,26%         | 2,22%         | 2,05%         | -1,4%          | -8,0%        | -9,3%        |
| ΑΧΑΪΑΣ                                                                      | 3,00%         | 2,86%         | 2,75%         | 2,83%         | 2,92%         | 2,94%         | 3,5%           | 0,7%         | 4,2%         |
| ΗΛΕΪΑΣ                                                                      | 2,47%         | 2,24%         | 1,87%         | 1,65%         | 1,75%         | 1,76%         | 6,3%           | 0,8%         | 7,1%         |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ                                                                   | 2,99%         | 2,53%         | 1,97%         | 1,64%         | 1,63%         | 1,61%         | -0,8%          | -0,9%        | -1,7%        |
| <b>ΖΩΝΗ V</b>                                                               | <b>10,76%</b> | <b>9,67%</b>  | <b>8,12%</b>  | <b>7,41%</b>  | <b>7,31%</b>  | <b>7,18%</b>  | <b>-1,3%</b>   | <b>-1,8%</b> | <b>-3,1%</b> |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ                                                                  | 0,62%         | 0,62%         | 0,46%         | 0,42%         | 0,43%         | 0,42%         | 1,6%           | -2,4%        | -0,8%        |
| ΓΡΕΒΕΝΩΝ                                                                    | 0,52%         | 0,51%         | 0,40%         | 0,37%         | 0,36%         | 0,35%         | -4,1%          | -3,5%        | -7,4%        |
| ΤΡΙΚΑΛΩΝ                                                                    | 1,68%         | 1,71%         | 1,52%         | 1,38%         | 1,35%         | 1,26%         | -1,7%          | -7,0%        | -8,6%        |
| ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ                                                                  | 0,52%         | 0,43%         | 0,31%         | 0,27%         | 0,24%         | 0,29%         | -11,9%         | 23,4%        | 8,8%         |
| ΛΕΥΚΑΔΟΣ                                                                    | 0,40%         | 0,38%         | 0,29%         | 0,22%         | 0,21%         | 0,21%         | -8,3%          | -0,2%        | -8,5%        |
| ΦΩΚΙΔΟΣ                                                                     | 0,67%         | 0,57%         | 0,47%         | 0,45%         | 0,43%         | 0,44%         | -5,1%          | 2,3%         | -3,0%        |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ                                                                   | 1,49%         | 1,34%         | 1,29%         | 1,26%         | 1,38%         | 1,41%         | 9,4%           | 2,0%         | 11,6%        |
| ΑΡΚΑΔΙΑΣ                                                                    | 2,02%         | 1,61%         | 1,27%         | 1,11%         | 1,03%         | 0,93%         | -7,4%          | -9,3%        | -16,0%       |
| ΛΑΚΩΝΙΑΣ                                                                    | 1,71%         | 1,41%         | 1,09%         | 0,96%         | 0,93%         | 0,91%         | -2,5%          | -2,6%        | -5,0%        |
| ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ                                                                   | 1,12%         | 1,07%         | 1,01%         | 0,95%         | 0,95%         | 0,96%         | -0,4%          | 1,4%         | 1,0%         |
| <b>ΖΩΝΕΣ IV ΚΑΙ V</b>                                                       | <b>25,80%</b> | <b>23,72%</b> | <b>20,40%</b> | <b>18,68%</b> | <b>18,72%</b> | <b>18,35%</b> | <b>0,2%</b>    | <b>-1,9%</b> | <b>-1,8%</b> |

Τέλος, και αναφορικώς με την κατανομή του πληθυσμού στο εσωτερικό των Νομών της κάθε ζώνης, επιλέχθηκε η μελέτη τυχόν ανισοκατανομής του πληθυσμού μέσω των συντελεστών Gini,

Είναι σαφές ότι όταν γίνεται αναφορά στην πληθυσμιακή ανισοκατανομή ουσιαστικά καταγράφεται η σχέση που παρουσιάζει η κατανομή του πληθυσμού ως προς την έκταση των χωρικών υποενοτήτων (Νομοί) της δεδομένης περιοχής (ζώνες IV και V). Ένα από τα πλέον δυναμικά εργαλεία εξέτασης της σχέσης δύο μεταβλητών είναι και η αντιπαράθεση της ποσοστιαίας κατανομής τους και η αντίστοιχη γραφική παράσταση της καμπύλης Lorenz. Η ποσοτικοποίηση της καμπύλης Lorenz εκφράζεται από ένα συντελεστή (συντελεστής Gini) που ισούται με το διπλάσιο του εμβαδού που περιέχεται ανάμεσα στη διαγώνιο και την καμπύλη των πραγματικών τιμών. Ο συντελεστής λαμβάνει τιμές μηδέν (0) στην

περίπτωση της πλήρους ισοκατανομής και ένα (1) για την περίπτωση της θεωρητικά μέγιστης ανισοκατανομής.

Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας υπολογίστηκαν οι συντελεστές Gini, και για τους 17 Νομούς των δύο ζωνών, σε επίπεδο ανάλυσης τα Τοπικά Διαμερίσματα και για τρεις χρονικές στιγμές: 1981, 1991 και 2001. Το 2001, ο μεγαλύτερος συντελεστής Gini παρουσιάζεται στο Νομό Αχαΐας (0,795) ο οποίος είναι μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο για το σύνολο της χώρας (0,786) και κατά συνέπεια η παρουσιαζόμενη πληθυσμιακή ανισοκατανομή στο εσωτερικό του Νομού είναι μεγαλύτερη από αυτή του συνόλου της χώρας. Ακολουθεί, με μεγάλη ανισοκατανομή ο Νομός Ιωαννίνων (συντελεστής Gini 0,734), ενώ στον αντίποδα και για την ίδια χρονιά (2001) βρίσκεται ο Νομός Ευρυτανίας (0,412).

#### ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ GINI ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΝΟΜΩΝ

|                            | 1981         | 1991         | 2001         |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Μ.Ο. ΖΩΝΗΣ IV</b>       | <b>0,576</b> | <b>0,605</b> | <b>0,620</b> |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ                  | 0,669        | 0,717        | 0,734        |
| ΑΡΤΗΣ                      | 0,519        | 0,546        | 0,547        |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ                   | 0,448        | 0,486        | 0,536        |
| ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ      | 0,524        | 0,548        | 0,573        |
| ΑΧΑΪΑΣ                     | 0,778        | 0,795        | 0,795        |
| ΗΛΕΙΑΣ                     | 0,484        | 0,528        | 0,518        |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ                  | 0,610        | 0,613        | 0,635        |
| <b>Μ.Ο. ΖΩΝΗΣ V</b>        | <b>0,544</b> | <b>0,561</b> | <b>0,575</b> |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ                 | 0,478        | 0,473        | 0,561        |
| ΓΡΕΒΕΝΩΝ                   | 0,486        | 0,537        | 0,523        |
| ΤΡΙΚΑΛΩΝ                   | 0,662        | 0,670        | 0,688        |
| ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ                 | 0,454        | 0,494        | 0,412        |
| ΛΕΥΚΑΔΟΣ                   | 0,513        | 0,541        | 0,579        |
| ΦΩΚΙΔΟΣ                    | 0,565        | 0,543        | 0,535        |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ                  | 0,629        | 0,645        | 0,659        |
| ΑΡΚΑΔΙΑΣ                   | 0,519        | 0,524        | 0,553        |
| ΛΑΚΩΝΙΑΣ                   | 0,516        | 0,541        | 0,563        |
| ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ                  | 0,619        | 0,642        | 0,673        |
| <b>Μ.Ο. ΖΩΝΩΝ IV ΚΑΙ V</b> | <b>0,557</b> | <b>0,579</b> | <b>0,593</b> |

#### ΕΞΕΛΙΞΗ GINI

|                            | 1981-91     | 1991-01     | 1981-01     |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Μ.Ο. ΖΩΝΗΣ IV</b>       | <b>5,0%</b> | <b>2,5%</b> | <b>7,6%</b> |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ                  | 7,2%        | 2,5%        | 9,8%        |
| ΑΡΤΗΣ                      | 5,1%        | 0,3%        | 5,4%        |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ                   | 8,6%        | 10,3%       | 19,8%       |
| ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ      | 4,5%        | 4,6%        | 9,3%        |
| ΑΧΑΪΑΣ                     | 2,2%        | 0,0%        | 2,2%        |
| ΗΛΕΙΑΣ                     | 9,0%        | -1,7%       | 7,1%        |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ                  | 0,5%        | 3,6%        | 4,1%        |
| <b>Μ.Ο. ΖΩΝΗΣ V</b>        | <b>3,1%</b> | <b>2,4%</b> | <b>5,6%</b> |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ                 | -1,0%       | 18,5%       | 17,3%       |
| ΓΡΕΒΕΝΩΝ                   | 10,5%       | -2,5%       | 7,7%        |
| ΤΡΙΚΑΛΩΝ                   | 1,2%        | 2,5%        | 3,8%        |
| ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ                 | 8,8%        | -16,5%      | -9,2%       |
| ΛΕΥΚΑΔΟΣ                   | 5,3%        | 7,1%        | 12,7%       |
| ΦΩΚΙΔΟΣ                    | -4,0%       | -1,4%       | -5,4%       |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ                  | 2,6%        | 2,1%        | 4,8%        |
| ΑΡΚΑΔΙΑΣ                   | 1,0%        | 5,5%        | 6,6%        |
| ΛΑΚΩΝΙΑΣ                   | 4,9%        | 4,1%        | 9,2%        |
| ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ                  | 3,6%        | 4,8%        | 8,6%        |
| <b>Μ.Ο. ΖΩΝΩΝ IV ΚΑΙ V</b> | <b>3,9%</b> | <b>2,5%</b> | <b>6,5%</b> |

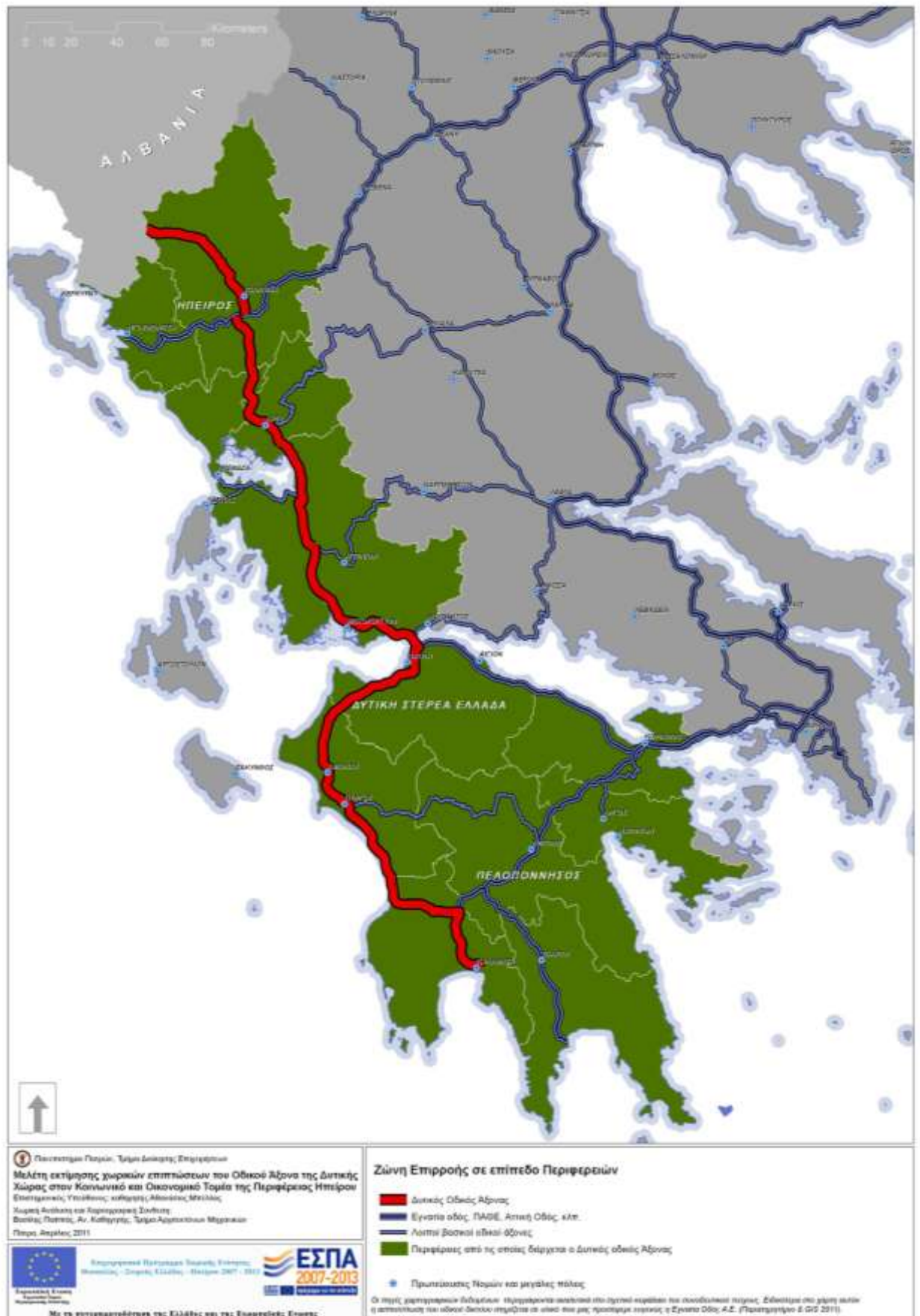
Αναφορικώς με την εξέλιξη των τιμών Gini η μεγαλύτερη θετική εξέλιξη, για την εικοσαετία 1981 – 2001, παρουσιάζεται στο Νομό Πρεβέζης, με 19,8% που σημαίνει ότι ο Νομός παρουσιάζει έντονες δυναμικές και τάσεις συγκέντρωσης του πληθυσμού του, ενώ την ίδια περίοδο ο Νομός Ευρυτανίας έχει αρνητικό πρόσημο (-9,2%) που σημαίνει ότι η όποια πληθυσμιακή αύξηση κατανέμεται πιο

ισόρροπα.

Πάντως και σε κάθε περίπτωση και στις δύο ζώνες η τάση είναι αυξητική, αναφορικά με την εξέλιξη των συντελεστών Gini, που απλοϊκά μεταφράζεται ως τάση ενίσχυσης των αστικών κέντρων σε βάρος των υπόλοιπων οικισμών.

#### **7.4.Ζώνη VI**

Αποτελείται από τις τρεις Περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας.

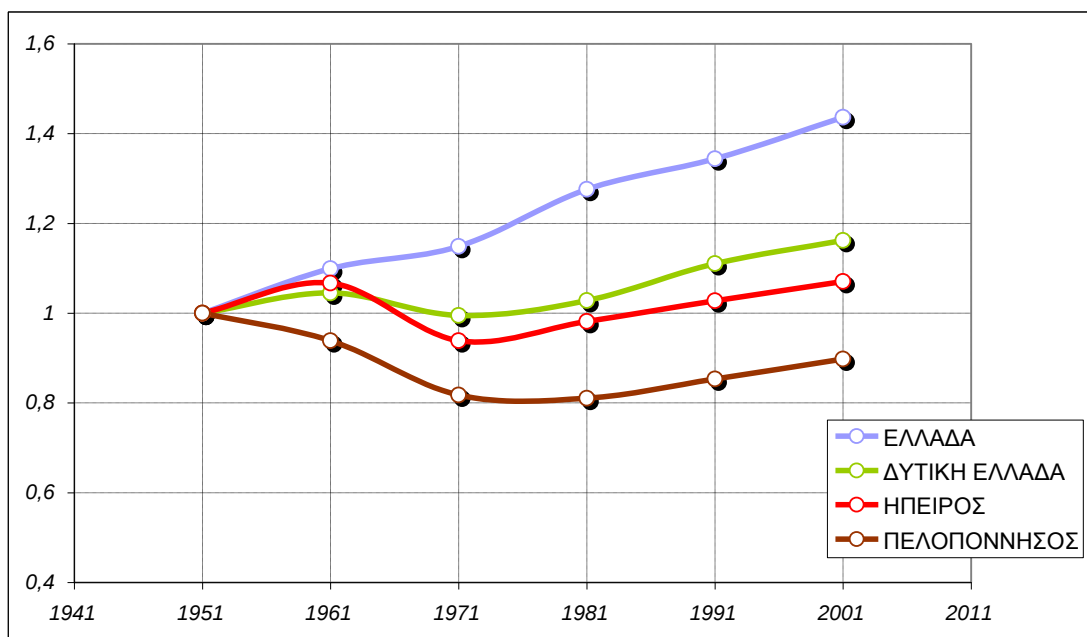


Ζώνη VI

Πρόκειται για τις Περιφέρειες Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδος και Πελοποννήσου οι οποίες καταλαμβάνουν το 27,31 % της συνολικής έκτασης της χώρας και περιλαμβάνουν δώδεκα Νομούς όπως χαρακτηριστικά παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα.

| ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ   | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ ΕΛΣΤΑΤ |                  |                  |                  |                   |                   |
|------------------------|----------------------------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
|                        | 1951                                   | 1961             | 1971             | 1981             | 1991              | 2001              |
| <b>ΗΠΕΙΡΟΣ</b>         | <b>330.543</b>                         | <b>352.604</b>   | <b>310.334</b>   | <b>324.541</b>   | <b>339.728</b>    | <b>353.820</b>    |
| ΑΡΤΗΣ                  | 72.717                                 | 84.285           | 79.700           | 80.044           | 78.719            | 78.134            |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ             | 47.299                                 | 52.125           | 40.684           | 41.278           | 44.188            | 46.091            |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ              | 153.748                                | 155.326          | 134.688          | 147.304          | 158.193           | 170.239           |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ               | 56.779                                 | 60.868           | 55.262           | 55.915           | 58.628            | 59.356            |
| <b>ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ</b>   | <b>637.283</b>                         | <b>665.805</b>   | <b>633.904</b>   | <b>655.262</b>   | <b>707.687</b>    | <b>740.506</b>    |
| ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ  | 220.138                                | 237.738          | 228.989          | 219.764          | 228.180           | 224.429           |
| ΑΧΑΪΑΣ                 | 228.871                                | 240.354          | 240.854          | 275.193          | 300.078           | 322.789           |
| ΗΛΕΙΑΣ                 | 188.274                                | 187.713          | 164.061          | 160.305          | 179.429           | 193.288           |
| <b>ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ</b>    | <b>711.877</b>                         | <b>668.323</b>   | <b>581.997</b>   | <b>577.030</b>   | <b>607.428</b>    | <b>638.942</b>    |
| ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ              | 85.389                                 | 90.145           | 88.698           | 93.020           | 97.636            | 105.770           |
| ΑΡΚΑΔΙΑΣ               | 154.361                                | 135.042          | 111.263          | 107.932          | 105.309           | 102.035           |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ              | 113.358                                | 112.505          | 113.115          | 123.042          | 141.823           | 154.624           |
| ΛΑΚΩΝΙΑΣ               | 130.898                                | 118.661          | 95.844           | 93.218           | 95.696            | 99.637            |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ              | 227.871                                | 211.970          | 173.077          | 159.818          | 166.964           | 176.876           |
| <b>ΖΩΝΗ VI</b>         | <b>1.679.703</b>                       | <b>1.686.732</b> | <b>1.526.235</b> | <b>1.556.833</b> | <b>1.654.843</b>  | <b>1.733.268</b>  |
| Ποσοστό ζώνης στη χώρα | 22,01%                                 | 20,10%           | 17,41%           | 15,98%           | 16,13%            | 15,81%            |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ</b>    | <b>7.632.801</b>                       | <b>8.390.553</b> | <b>8.768.641</b> | <b>9.740.417</b> | <b>10.259.900</b> | <b>10.964.020</b> |

Το πληθυσμός της ζώνης VII ανέρχεται, το 2001, σε 1.733.268 άτομα τα οποία αποτελούν το 15,81% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Η πληθυσμιακή εξέλιξη της ζώνης VI κατά την πεντηκονταετία 1951 – 2001 παρουσιάζεται στο επόμενο διάγραμμα, σε σταθμισμένες τιμές, όπου ενδιαφέρον παρουσιάζει η σταθερή πληθυσμιακή πορεία και των τριών Περιφερειών που αποτελούν τη ζώνη, η οποία μετά το 1971 ακολουθεί παράλληλη πορεία μ' αυτή του συνόλου της χώρας και με αξιοσημείωτη συμμετρία.

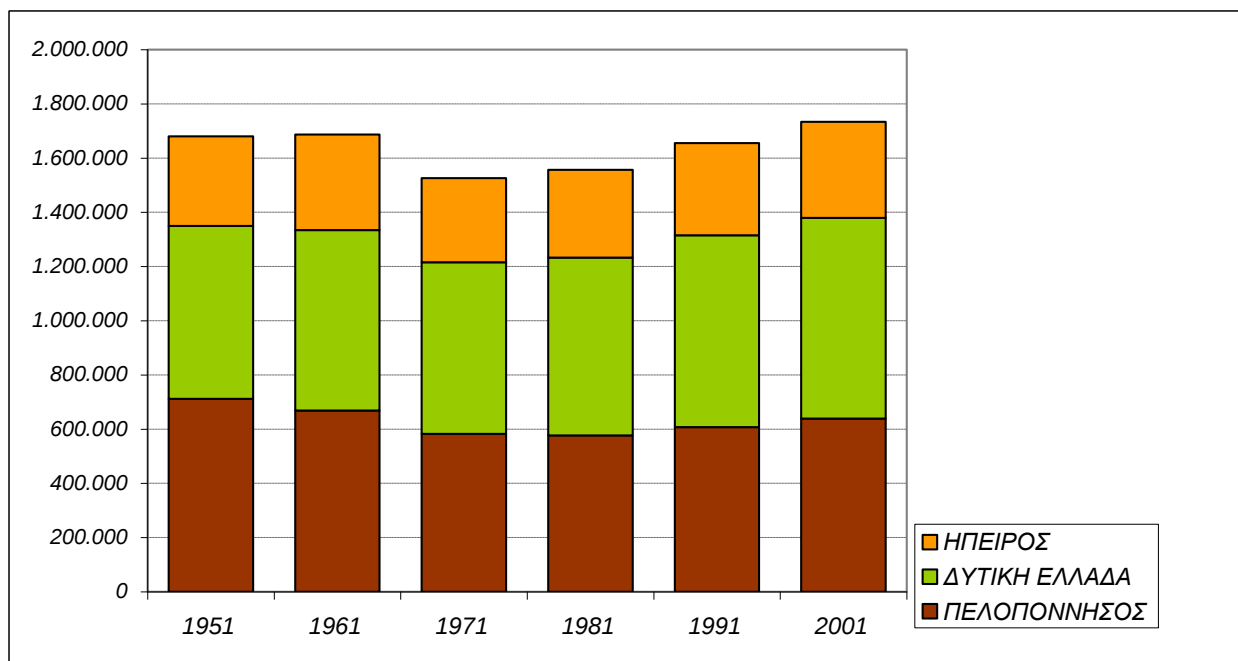


*Πληθυσμιακή εξέλιξη ζώνης VI σε σταθμισμένες τιμές*

Η πληθυσμιακή συμμετοχή της κάθε Περιφέρειας στη ζώνη VI φαίνεται στον επόμενο πίνακα και διάγραμμα και δεν είναι σταθερή διαχρονικά εφόσον την πεντηκονταετία 1951 - 2001 έγινε σημαντική εναλλαγή μεταξύ της Δυτικής Ελλάδος και της Πελοποννήσου. Αξιοσημείωτο είναι και το σχεδόν σταθερό ποσοστό πληθυσμιακής συμμετοχής που παρουσιάζει η Περιφέρεια της Ηπείρου.

ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΗ ΖΩΝΗ VI

|                | 1951           | 1961           | 1971           | 1981           | 1991           | 2001           |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ΗΠΕΙΡΟΣ        | 19,68%         | 20,90%         | 20,33%         | 20,85%         | 20,53%         | 20,41%         |
| ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ  | 37,94%         | 39,47%         | 41,53%         | 42,09%         | 42,76%         | 42,72%         |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ   | 42,38%         | 39,62%         | 38,13%         | 37,06%         | 36,71%         | 36,86%         |
| <b>ΖΩΝΗ VI</b> | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b> |



*Πληθυσμιακή συμμετοχή των τριών περιφερειών στη ζώνη VI*

Η συνολική έκταση της ζώνης VI ανέρχεται σε 36.042 τ.χλμ. που αντιστοιχεί στο 27,3 % της συνολικής έκτασης της χώρας, ενώ στην ζώνη καταγράφονται 4.407 οικισμοί ήτοι το 33,20 % των οικισμών της χώρας.

Πρέπει να αναφερθεί ότι στη ζώνη αυτή, παρ' όλο που καταλαμβάνει το 27,3% της έκτασης της χώρας, αντιστοιχεί το 35,9% της έκτασης των εσωτερικών υδάτων της χώρας ή 453 τ.χλμ. περίπου. Ιδιαίτερη συμβολή σ' αυτό έχει ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας που συνεισφέρει τα 268 τ.χλμ. ή το 60% των εσωτερικών υδάτων της ζώνης VI.

|                        | ΕΜΒΑΔΟΝ        |                | # ΟΙΚΙΣΜΟΙ    |               |               |
|------------------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
|                        | Μ.Ε.Υ.         | Χ.Ε.Υ.         | 1981          | 1991          | 2001          |
| <b>ΗΠΕΙΡΟΣ</b>         | <b>9.203</b>   | <b>9.076</b>   | <b>1.094</b>  | <b>1.094</b>  | <b>1.093</b>  |
| ΑΡΤΗΣ                  | 1.662          | 1.570          | 279           | 285           | 284           |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ             | 1.515          | 1.509          | 171           | 172           | 174           |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ              | 4.990          | 4.966          | 505           | 498           | 495           |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ               | 1.036          | 1.031          | 139           | 139           | 140           |
| <b>ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ</b>   | <b>11.350</b>  | <b>11.040</b>  | <b>1.394</b>  | <b>1.486</b>  | <b>1.533</b>  |
| ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ  | 5.461          | 5.193          | 526           | 556           | 571           |
| ΑΧΑΪΑΣ                 | 3.271          | 3.265          | 503           | 526           | 526           |
| ΗΛΕΙΑΣ                 | 2.618          | 2.582          | 365           | 404           | 436           |
| <b>ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ</b>    | <b>15.490</b>  | <b>15.474</b>  | <b>1.705</b>  | <b>1.751</b>  | <b>1.781</b>  |
| ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ              | 2.154          | 2.152          | 188           | 204           | 192           |
| ΑΡΚΑΔΙΑΣ               | 4.419          | 4.414          | 414           | 421           | 425           |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ              | 2.290          | 2.284          | 202           | 208           | 214           |
| ΛΑΚΩΝΙΑΣ               | 3.636          | 3.636          | 406           | 414           | 436           |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ              | 2.991          | 2.988          | 495           | 504           | 514           |
| <b>ΖΩΝΗ VI</b>         | <b>36.043</b>  | <b>35.590</b>  | <b>4.193</b>  | <b>4.331</b>  | <b>4.407</b>  |
| Ποσοστό ζώνης στη χώρα | 27,31%         | 27,23%         | 34,05%        | 33,71%        | 33,20%        |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ</b>    | <b>131.957</b> | <b>130.694</b> | <b>12.315</b> | <b>12.849</b> | <b>13.274</b> |

Μ.Ε.Υ = Με εσωτερικά ύδατα,  
Χ.Ε.Υ. = Χωρίς εσωτερικά ύδατα

#### Έκταση και Οικισμοί στη ζώνη VI

### 8. Επιπτώσεις στην οικονομία και το παραγωγικό σύστημα.

Όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα η δευτερογενής έρευνα στοχεύει στην αποτύπωση των βασικών χαρκτηριστικών της οικονομίας της Περιφέρειας της Ηπείρου και γενικότερα της αναπτυξιακής εξέλιξης της κυριώς κατά την τελευταία δεκαετία. Η έρευνα αυτή δεν απόβλέπει στην πλήρη, συστηματική και εξαντλητική οικονομική ανάλυση της περιοχής αλλά στο να διαμορφώσει έναν γενικό οδηγό για τη γενική κοινωνικοοικονομική κατάσταση της περιφέρειας πάνω στην οποία θα ασκηθούν οι επιδράσεις του δυτικού οδικού άξονα. Η διαμόρφωση μιας γενικής εικόνας για τη σημερινή θέση της Περιφέρειας της Ηπείρου συγκριτικά με την υπόλοιπη χώρα και τον μέσο κοινοτικό όρο αποτελεί μια αναγκαία προεργασία, που προηγείται οποιασδήποτε άλλης διερεύνησης με πρωτογενή ή δευτερογενή στοιχεία. Δηλαδή, η «χαρτογράφηση» της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της περιφέρειας αποτελεί την αναγκαία βάση για την μετέπειτα

εκτίμηση των επιδράσεων του άξονα και χωρίς αυτήν, κάθε προσπάθεια για την μέτρηση των επιπτώσεων θα ήταν ελλιπής και επιστημονικά ανεπαρκής.

Με βάση τα παραπάνω, η παρούσα έκθεση περιλαμβάνει στις ενότητες 8 έως 9 την δευτερογενή έρευνα της Περιφέρειας με βάση στατιστικά στοιχεία και ενημερωτικό υλικό που αντλήθηκαν από διαφορετικούς φορείς και υπηρεσίες (ΕΛ.ΣΤΑΤ, ICAP, Επιμελητήρια κλπ) με απώτερο στόχο να δοθεί μια κατά το δυνατόν πληρέστερη άποψη και εικόνα για την αναπτυξιακή μορφολογία της περιοχής. Σε πολλές περιπτώσεις, τόσο οι χρονικές αναφορές των στοιχείων όσο και το περιεχόμενο και η ανάλυση τους δε συμφωνούν μεταξύ των διαφορών πηγών από τις οποίες αντλήθηκαν. Επειδή, όπως αναφέρθηκε, η προσέγγιση μας ήταν να καταγραφούν στοιχεία και πληροφορίες κατά πλουραλιστικό και όχι μεθοδολογικά πλήρη τρόπο, οι αδυναμίες από τις αποκλίσεις και την έλλειψη ομογενοποίησης των στοιχείων δε παραβλάπτει το συνολικό επιθυμητό αποτέλεσμα που είναι η διαμόρφωση συνολικής εικόνας για την Περιφέρεια.

## **8.1.Οικονομία**

### **8.1.1.Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν**

Βασικό στοιχείο προσδιορισμού και εκτίμησης του μεγέθους της παραγωγής και του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης μιας περιοχής, είναι αναμφισβήτητα το παραγόμενο στη συγκεκριμένη περιοχή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ). Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, το έτος 2000 η Ελλάδα παρήγαγε το 1,44% του συνολικού ΑΕΠ της Ε.Ε.

Η Περιφέρεια Ηπείρου παράγει το 2,40% του συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της χώρας (2008). Συγκριτικά με τις άλλες περιφέρειες της ηπειρωτικής χώρας, όπως παρουσιάζεται στο χάρτη που ακολουθεί, η περιφέρεια Ηπείρου καταλαμβάνει ένα από τα μικρότερα ποσοστά συμμετοχής στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν. Η συμμετοχή της Περιφέρειας στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας, κατά την περίοδο (2000-2008) παραμένει σταθερά στο επίπεδο του 2,40% περίπου με μικρές ετήσιες αυξομειώσεις.

**Πίνακας 9: ΑΕΠ ανά Περιφέρεια τις χρονιές 2006,2007,2008**

|                             | 2006           | Συμμετοχή<br>στο<br>σύνολο<br>χώρας<br>2006 | 2007           | Συμμετοχή<br>στο<br>σύνολο<br>χώρας<br>2007 | 2008           | Συμμετοχή<br>στο<br>σύνολο<br>χώρας<br>2008 |
|-----------------------------|----------------|---------------------------------------------|----------------|---------------------------------------------|----------------|---------------------------------------------|
| Αν.<br>Μακεδονία &<br>Θράκη | 7.718          | 3,70%                                       | 8.361          | 3,70%                                       | 8.849          | 3,70%                                       |
| Κεντρική<br>Μακεδονία       | 29.328         | 13,90%                                      | 31.322         | 13,80%                                      | 33.025         | 13,80%                                      |
| Δυτική<br>Μακεδονία         | 4.687          | 2,20%                                       | 5.126          | 2,30%                                       | 5.254          | 2,20%                                       |
| Θεσσαλία                    | 10.490         | 5,00%                                       | 11.158         | 4,90%                                       | 11.589         | 4,80%                                       |
| <b>Ήπειρος</b>              | <b>5.045</b>   | <b>2,40%</b>                                | <b>5.362</b>   | <b>2,40%</b>                                | <b>5.645</b>   | <b>2,40%</b>                                |
| Ιόνια Νησιά                 | 3.482          | 1,70%                                       | 3.726          | 1,70%                                       | 3.894          | 1,60%                                       |
| Δυτική Ελλάς                | 9.139          | 4,30%                                       | 9.850          | 4,30%                                       | 10.351         | 4,30%                                       |
| Στερεά Ελλάς                | 10.072         | 4,80%                                       | 10.483         | 4,60%                                       | 10.718         | 4,50%                                       |
| Πελοπόννησος                | 9.355          | 4,40%                                       | 9.986          | 4,40%                                       | 10.496         | 4,40%                                       |
| Αττική                      | 101.759        | 48,40%                                      | 110.358        | 48,70%                                      | 117.781        | 49,30%                                      |
| Βόρειο Αιγαίο               | 2.869          | 1,40%                                       | 2.987          | 1,40%                                       | 3.143          | 1,30%                                       |
| Νότιο Αιγαίο                | 6.138          | 2,90%                                       | 6.563          | 2,90%                                       | 6.756          | 2,80%                                       |
| Κρήτη                       | 10.375         | 4,90%                                       | 11.155         | 4,90%                                       | 11.641         | 4,90%                                       |
| <b>Σύνολο<br/>Χώρας</b>     | <b>210.459</b> | <b>100,00%</b>                              | <b>226.437</b> | <b>100,00%</b>                              | <b>239.141</b> | <b>100,00%</b>                              |

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Πιο συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω πίνακα, το μεγαλύτερο μέρος του ΑΕΠ της Περιφέρειας παράγεται στο νομό Ιωαννίνων σε όλη την περίοδο 2000-2007. Συγκεκριμένα, ο νομός Ιωαννίνων αντιπροσωπεύει ποσοστό μεγαλύτερο του 50% ενώ ο νομός Θεσπρωτίας, που έχει τη μικρότερη συμμετοχή απο όλους τους νομούς, συμμετέχει με ποσοστό 12,50% περίπου. Η συμμετοχή του νομού Πρεβέζης μειώνεται κατά τρεις περίπου ποσοστιαίες μονάδες (από 18,70 % το 2000 σε 15,83 % το 2007) και τη διαφορά αυτή, καρπούται ο νομός Ιωαννίνων.

**Πίνακας 10: % συμμετοχή Νομών στο ΑΕΠ της Ηπείρου**

| % ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΝΟΜΩΝ ΣΤΟ ΑΕΠ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                               | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  |
| Άρτα                                          | 17,12 | 17,49 | 17,59 | 17,50 | 16,96 | 17,06 | 16,54 | 17,00 |
| Θεσπρωτία                                     | 12,50 | 13,41 | 12,70 | 12,60 | 12,49 | 12,16 | 12,51 | 12,46 |
| Ιωάννινα                                      | 51,68 | 51,31 | 52,52 | 53,55 | 54,40 | 54,91 | 55,20 | 54,71 |
| Πρέβεζα                                       | 18,70 | 17,79 | 17,18 | 16,36 | 16,15 | 15,88 | 15,75 | 15,83 |

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Οι παραπάνω μεταβολές αποτυπώνονται στο Διάγραμμα 1.

**Διάγραμμα 7: Εξέλιξη της % συμμετοχής των νομών στο ΑΕΠ της Περιφέρειας Ηπείρου**



Συνολικά, από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι σε επίπεδο Περιφέρειας, η συμμετοχή στο ΑΕΠ της χώρας παραμένει σταθερή, ενώ στο εσωτερικό της Περιφέρειας, ο νομός Ιωαννίνων εμφανίζει μια σχετική δυναμική ανάπτυξης σε βάρος του συνόλου των τριών άλλων νομών.

### 8.1.2 Κατά κεφαλήν ΑΕΠ

Ένας άλλος βασικός δείκτης του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας μιας περιοχής είναι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Διαπιστώνεται πως το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Ηπείρου βρίσκεται σε χαμηλότερη θέση από το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας, σε όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο (Πίνακας 3

και Διάγραμμα 2). Ειδικότερα, ο ρυθμός αύξησης του κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Ηπείρου, στην παραπάνω περίοδο, ήταν χαμηλότερος από τον αντίστοιχο της Χώρας με αποτέλεσμα η σχέση του ΑΕΠ της Ηπείρου προς το μέσο όρο της χώρας να υποχωρήσει από 84,5% σε 78,2%, δηλαδή κατά 6,5 ποσοστιαίες μονάδες. Η επιδείνωση αυτή της σχετικής θέσης της Ηπείρου ως προς την υπόλοιπη Ελλάδα, αποτυπώνει με καθαρό τρόπο τις χρόνιες διαρθρωτικές αδυναμίες της περιοχής για αυτόνομη και βιώσιμη ανάπτυξη. Παράλληλα, αναδεικνύει με έμμεσο τρόπο τη μεγάλη σημασία ενίσχυσης των υποδομών και του παραγωγικού ιστού της περιοχής.

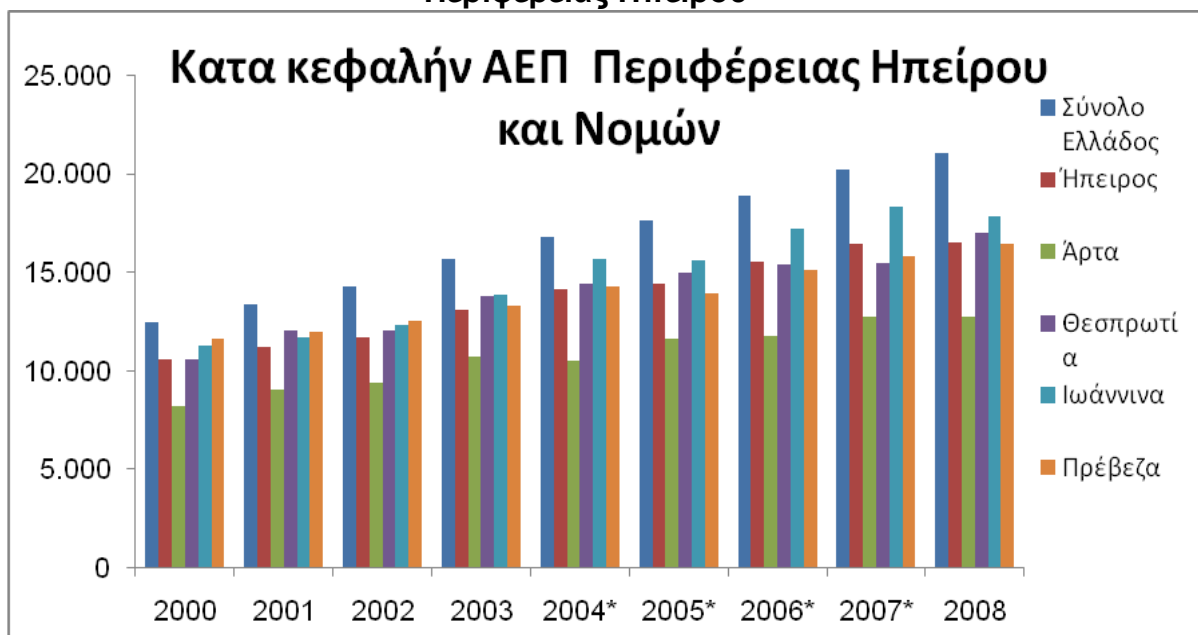
**Πίνακας 11: Κατά κεφαλήν ΑΕΠ Περιφέρειας και Νομών**

| ΕΤΗ                                                           | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004*         | 2005*         | 2006*         | 2007*         | 2008          | %<br>Μεταβολή<br>2008/2000 |
|---------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------|
| <b>Σύνολο<br/>Ελλάδος</b>                                     | <b>12.483</b> | <b>13.372</b> | <b>14.254</b> | <b>15.642</b> | <b>16.798</b> | <b>17.594</b> | <b>18.878</b> | <b>20.231</b> | <b>21.084</b> | 68,9                       |
| <b>Ήπειρος</b>                                                | 10.554        | 11.198        | 11.685        | 13.060        | 14.168        | 14.409        | 15.510        | 16.415        | 16.484        | 56,2                       |
| <b>Άρτα</b>                                                   | 8.206         | 9.054         | 9.386         | 10.721        | 10.485        | 11.612        | 11.774        | 12.714        | 12.747        | 55,3                       |
| <b>Θεσπρωτία</b>                                              | 10.562        | 12.027        | 12.030        | 13.762        | 14.436        | 14.944        | 15.414        | 15.480        | 16.967        | 60,6                       |
| <b>Ιωάννινα</b>                                               | 11.237        | 11.668        | 12.323        | 13.820        | 15.637        | 15.618        | 17.178        | 18.300        | 17.835        | 58,7                       |
| <b>Πρέβεζα</b>                                                | 11.637        | 11.975        | 12.517        | 13.281        | 14.273        | 13.900        | 15.135        | 15.807        | 16.420        | 41,1                       |
| <b>% Σχέση της<br/>Ηπείρου στο<br/>σύνολο της<br/>Ελλάδας</b> | 84,5          | 83,7          | 82            | 83,5          | 84,3          | 81,9          | 82,2          | 81,1          | 78,2          |                            |

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Σημειώνεται ότι ο νομός Ιωαννίνων κατέχει σταθερά το μεγαλύτερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε σχέση με τους τρεις άλλους νομούς της Περιφέρειας.

**Διάγραμμα 8: Εξέλιξη του κατά Κεφαλήν ΑΕΠ των νομών και της Περιφέρειας Ηπείρου**



Συνολικά, με το κατά κεφαλή προϊόν της Ελλάδας να υπολείπεται σημαντικά του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 27 κρατών-μελών, η Περιφέρεια της Ηπείρου κατατάσσεται μαζί με τη Δυτική Ελλάδα και την Πελοπόννησο στις φτωχότερες περιφέρειες της Ε.Ε. Συγκεκριμένα, το παραγόμενο ανά κάτοικο ΑΕΠ στην περιοχή Ηπείρου ισούται σήμερα με το 55% περίπου του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 27 κρατών-μελών.

**Πίνακας 12: Κατά κεφαλήν ΑΕΠ Περιφέρειας και Νομών**

| Περιφέρειες και νομοί | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004*         | 2005*         | 2006*         | 2007*         | 2008          |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Σύνολο Ελλάδος</b> | <b>12.483</b> | <b>13.372</b> | <b>14.254</b> | <b>15.642</b> | <b>16.798</b> | <b>17.594</b> | <b>18.878</b> | <b>20.231</b> | <b>21.084</b> |
| <b>Ηπειρος</b>        | 10.554        | 11.198        | 11.685        | 13.060        | 14.168        | 14.409        | 15.510        | 16.415        | 16.484        |
| <b>Άρτα</b>           | 8.206         | 9.054         | 9.386         | 10.721        | 10.485        | 11.612        | 11.774        | 12.714        | 12.747        |
| <b>Θεσπρωτία</b>      | 10.562        | 12.027        | 12.030        | 13.762        | 14.436        | 14.944        | 15.414        | 15.480        | 16.967        |
| <b>Ιωάννινα</b>       | 11.237        | 11.668        | 12.323        | 13.820        | 15.637        | 15.618        | 17.178        | 18.300        | 17.835        |
| <b>Πρέβεζα</b>        | 11.637        | 11.975        | 12.517        | 13.281        | 14.273        | 13.900        | 15.135        | 15.807        | 16.420        |

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

### 8.1.3 Τομεακή και κλαδική σύνθεση ΑΕΠ

Μια ακόμη βασική παράμετρος για την περιγραφή και ανάλυση του παραγωγικού συστήματος μιας περιοχής, είναι η τομεακή και κλαδική σύνθεση της παραγωγής. Η ανάλυση της τομεακής σύνθεσης της παραγωγής αναδεικνύει τους πιο αναπτυγμένους και δυναμικούς τομείς παραγωγής μιας περιοχής, δηλαδή τους τομείς που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος της οικονομικής δραστηριότητας και παράγουν το μεγαλύτερο μέρος του προϊόντος της συγκεκριμένης περιοχής. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (ΕΛ.ΣΤΑΤ), στην Περιφέρεια Ηπείρου αναδεικνύεται μια ισχυρή κυριαρχία του τριτογενούς τομέα. Συγκεκριμένα η σύνθεση του ΑΕΠ στην Περιφέρεια Ηπείρου έχει ως εξής: το 6,9% παράγεται από τον πρωτογενή τομέα, το 20% από το δευτερογενή τομέα και το 73,1% από τον τριτογενή τομέα (στοιχεία 2005). Αν και τα στοιχεία είναι του 2005, είναι βέβαιο ότι η παραπάνω σύνθεση δεν έχει μεταβληθεί αισθητά μέχρι σήμερα και ουσιαστικά παραμένει η ίδια.

**Διάγραμμα 9: Εξέλιξη ΑΕΠ ανά τομέα δραστηριότητας**



Διαχρονικά παρατηρείται μια στροφή της περιφερειακής οικονομίας προς τον τριτογενή τομέα, εις βάρος δε του πρωτογενούς τομέα που υποχώρησε, ενώ έμεινε σταθερός ο δευτερογενής. Στη συνέχεια, γίνεται αναλυτική παρουσίαση του παραγόμενου προϊόντος ανά τομείς και κλάδους παραγωγής με βάση στοιχεία που αφορούν στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (Α.Π.Α), δεδομένου ότι τέτοια αναλυτικά στοιχεία με βάση το Α.Ε.Π. δεν είναι διαθέσιμα. Επίσης, τα παραπάνω

στοιχεία του ΑΕΠ αφορούν στην περίοδο 2000-2005, ενώ τα στοιχεία που ακολουθούν με βάση την ΑΠΑ αναφέρονται κυρίως στο 2007.

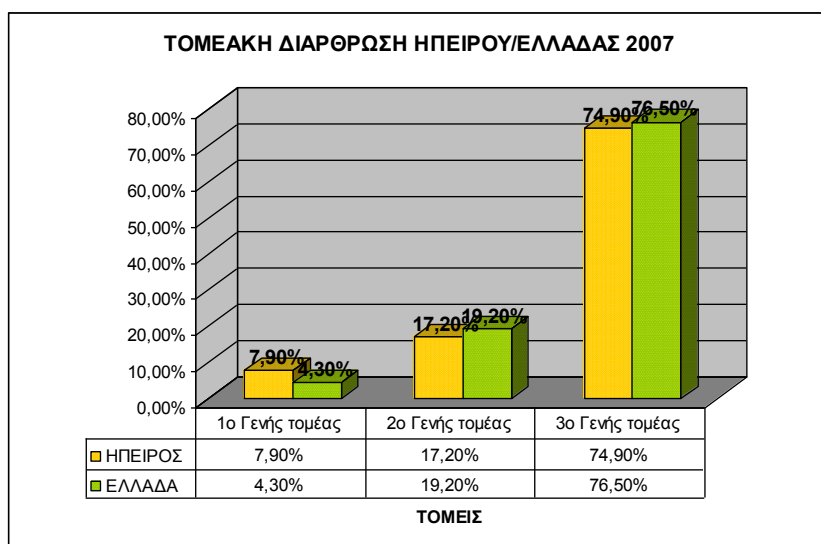
#### 8.1.4 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (Α.Π.Α) ανά τομέα παραγωγής

Η τομεακή και κλαδική σύνθεση της παραγωγής μίας περιφέρειας, αποτελεί μια ακόμα βασική παράμετρο η οποία πρέπει να εξεταστεί ενδελεχώς. Μέσω αυτής αναδεικνύονται οι πιο ανεπτυγμένοι και σημαντικοί τομείς παραγωγής μιας περιοχής, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των παραγόμενων προϊόντων και υπηρεσιών.

##### 8.1.4.1. Η διάρθρωση ΑΠΑ της Περιφέρειας Ηπείρου

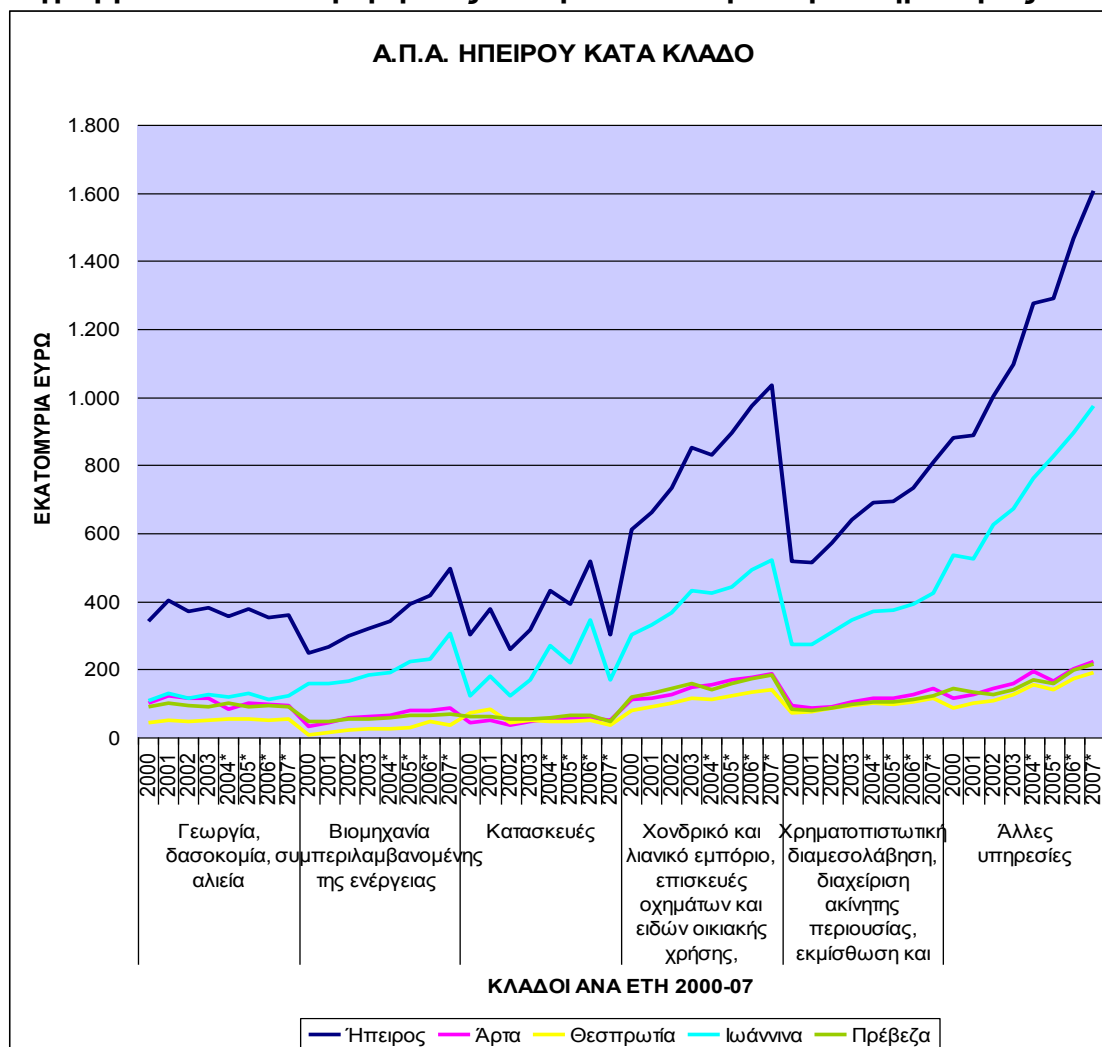
Όπως προέκυψε ανωτέρω από τα στοιχεία του ΑΕΠ, στην περιφέρεια Ηπείρου διαπιστώνεται καθαρά η κυριαρχία του τριτογενούς τομέα, ο οποίος καλύπτει το 74,9% της συνολικής περιφερειακής ΑΠΑ, ποσοστό λίγο χαμηλότερο από το συνολικό αντίστοιχο της Ελλάδος (76,5%). Ο δευτερογενής τομέας καλύπτει το 17,2% ενώ το 19,2% καταλαμβάνει ο τομέας αυτός για το σύνολο της χώρας. Ο πρωτογενής τομέας έχει συμμετοχή στο 7,9% σε αντίθεση με τον συνολικό πρωτογενή της Ελλάδας με ποσοστό το οποίο φθάνει μόλις το 4,3%, βάση των στοιχείων της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, όπως φαίνεται στα διαγράμματα που ακολουθούν (βλ. Διαγράμματα 10 & 11).

**Διάγραμμα 10: ΤΟΜΕΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑ ΕΛΛΑΔΟΣ & ΗΠΕΙΡΟΥ (2007)**



ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ

**Διάγραμμα 11: ΑΠΑ Περιφέρειας Ηπείρου ανά τομέα δραστηριότητας**



ΠΗΓΗ:ΕΛ.ΣΤΑΤ.

#### 8.1.5. Διάρθρωση του πρωτογενούς τομέα Ηπείρου (Γεωργία, Δασοκομία, Αλιεία)

Τα αναλυτικά κατά τομέα στοιχεία του προϊόντος κάθε περιοχής παρέχονται με τη μορφή της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ). Στη Περιφέρεια Ηπείρου ο πρωτογενής τομέας αντιπροσωπεύει 7,8 % της συνολικής αξίας ΑΠΑ της Περιφέρειας, ενώ το αντίστοιχο μέγεθος για ολόκληρη τη χώρα είναι 3,8% (2007). Επομένως η σχετική σημασία του πρωτογενούς τομέα στην Ήπειρο είναι σημαντικώς μεγαλύτερη από εκείνη της υπόλοιπης χώρας. Εσωτερικά, σε επίπεδο νομών, η συμμετοχή του αγροτικού τομέα διαφοροποιείται σημαντικά. Στο νομό Ιωαννίνων, ο πρωτογενής τομέας έχει τη μικρότερη συμμετοχή, ενώ τη μεγαλύτερη έχουν οι νομοί Άρτας και Πρεβέζης. Αντιστοίχως, υψηλό είναι και το

ποσοστό συμμετοχής της απασχόλησης του πρωτογενούς τομέα σε σχέση με τη συνολική απασχόληση στη Περιφέρεια της Ηπείρου, συγκριτικά με την υπόλοιπη Ελλάδα. Συγκεκριμένα, η απασχόληση του πρωτογενούς τομέα στην Ήπειρο πλησιάζει το 20% της συνολικής ενώ το αντίστοιχο μέγεθος για τη Ελλάδα είναι 12,40%.

Παρατηρείται λοιπόν γενικότερα, τόσο από πλευράς παραγωγής όσο και αντίστοιχης απασχόλησης, ότι η σημασία του πρωτογενούς τομέα στην Ήπειρο είναι αρκετά μεγαλύτερη από ότι στην υπόλοιπη Ελλάδα.

**Πίνακας 13: ΑΠΑ Πρωτογενούς τομέα Ηπείρου και Νομών**

|                                                    | ΑΡΤΑ   | ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ | ΙΩΑΝΝΙΝΑ | ΠΡΕΒΕΖΑ | ΗΠΕΙΡΟΣ | ΕΛΛΑΔΑ |
|----------------------------------------------------|--------|-----------|----------|---------|---------|--------|
| <b>ΑΠΑ (σε εκατ. Ευρώ) 2007</b>                    | 94     | 53        | 121      | 89      | 358     | 7.670  |
| <b>Ως % της Συνολικής αξίας ΑΠΑ</b>                | 12,30% | 9,30%     | 4,90%    | 12,40%  | 7,80%   | 3,80%  |
| <b>Μ.Ο. απασχολούμενων 2000-2009 (σε χιλιάδες)</b> |        |           |          |         | 28      | 561    |
| <b>Ως % της Συνολικής απασχόλησης</b>              |        |           |          |         | 19,80%  | 12,40% |

ΠΗΓΗ: ΕΛ. ΣΤΑΤ

#### **8.1.5.1. Αγροτική παραγωγή**

Η αγροτική παραγωγή εμφανίζει εξειδίκευση στην παραγωγή εσπεριδοειδών (παράγει το 22% της εγχώριας παραγωγής και είναι 2η παραγωγός μετά την Περιφ. Πελοποννήσου), στην παραγωγή κρέατος (παράγει το 15% της εγχώριας παραγωγής και είναι 2η παραγωγός μετά την Περιφ. Κ. Μακεδονίας). και τέλος στην παραγωγή τυριού και γάλακτος (παράγει το 13% της εγχώριας παραγωγής και είναι 2η παραγωγός μετά την Περιφ. Θεσσαλίας). Το μεγάλο πρόβλημα στο τομέα της Γεωργίας είναι ο πολύ μικρός αγροτικός κλήρος. Στον ενεργό αγρότη αντιστοιχούν 23 περίπου στρέμματα κατακερματισμένα σε 4-5 τοποθεσίες. Τα αντίστοιχα μεγέθη για το σύνολο της χώρας είναι 42 στρέμματα και στην Ε.Ε 300 στρέμματα. Ειδικότερα, οι συνολικά καλλιεργούμενες εκτάσεις ανέρχονται σε

1.018 χιλιάδες στρέμματα έναντι 35.439 χιλιάδες στρέμματα του συνόλου της χώρας. Οι καλλιεργούμενες αυτές εκτάσεις στην Ήπειρο μειώθηκαν στην πενταετία 2003-2007 κατά 5,5%.

**Πίνακας 14: Σύνολο Καλλιεργειών (2007) και Μεταβολή Καλλιεργειών 2003-2007**

|                                              | ΑΡΤΑ    | ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ | ΙΩΑΝΝΙΝΑ | ΠΡΕΒΕΖΑ | ΗΠΕΙΡΟΣ   | ΕΛΛΑΔΑ     |
|----------------------------------------------|---------|-----------|----------|---------|-----------|------------|
| <b>Σύνολο καλλιεργειών (στρεμμάτων) 2007</b> | 288.000 | 183.000   | 266.000  | 280.000 | 1.018.000 | 35.439.000 |
| <b>Δ % Καλλιεργειών 2003-2007</b>            | 0,05%   | -10,40%   | -10,40%  | -1,40%  | -5,50%    | -3,70%     |

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

#### Νομός Ιωαννίνων

Σε γενικές γραμμές, το εκτός λεκανοπεδίου τμήμα του Νομού είναι προσανατολισμένο στην πρωτογενή παραγωγή, δηλαδή τη γεωργία, την κτηνοτροφία και την ξυλεία. Οι χρήσεις γης είναι ενδεικτικές:

- Καλλιεργήσιμες εκτάσεις το 10% επί του συνόλου.
- Βοσκότοποι το 55,6% επί του συνόλου.
- Δάση το 30% επί του συνόλου.

Οι αρδευόμενες πεδινές εκτάσεις συγκεντρώνονται στο λεκανοπέδιο σε ένα επιμήκη διάδρομο, από το Χαροκόπιο έως το Καλπάκι. Αναλυτικότερα ο Καλαμάς (Θύαμις) σχηματίζει ένα άλλο διάδρομο γεωργικών εκτάσεων στις οποίες έχουν γίνει εγγειοβελτιωτικά έργα. Ο Καλαμάς, μαζί με την πεδιάδα της Κόνιτσας και τον ποταμό Σαραντάπορο, σχηματίζουν ένα τόξο αγροτικής γης στο βορειοδυτικό τμήμα του Νομού. Στις ορεινές περιοχές της Ζίτσας αναπτύσσονται σημαντικές εκτάσεις αμπελώνων.

#### Νομός Άρτας

Ο Νομός Άρτας είναι ένας κατεχοχήν αγροτικός νομός καθώς το 32,32% των απασχολούμενων εργάζεται στον πρωτογενή τομέα. Ο λιγότερο αγροτικός δήμος

είναι του Δήμου Αρταίων όπου μονάχα το 10% των απασχολούμενων ασχολείται με τον πρωτογενή τομέα. Ο Νομός Άρτας συμμετέχει με σημαντικά ποσοστά στους παρακάτω κλάδους του πρωτογενούς τομέα της Χώρας:

- 17% στην παραγωγή εσπεριδοειδών
- 3.4% στον τομέα του κρέατος
- 3.1% στην παραγωγή τυριού και γάλακτος

Σύμφωνα με την μορφολογία του εδάφους, η συνολικά καταλαμβανόμενη έκταση του Νομού Άρτας, που ανέρχεται σε 1.662.000 στρέμματα, διακρίνεται σε 3 ζώνες:

- πεδινή με συνολική έκταση 396.000 στρέμματα (ποσοστό 23,81% του συνόλου), από την οποία καλλιεργούνται τα 185.000 στρέμματα,
- ημιορεινή με συνολική έκταση 176.000 στρέμματα (ποσοστό 10,59%) από την οποία καλλιεργούνται τα 45.000 στρέμματα,
- ορεινή με συνολική έκταση 1.090.000 στρέμματα (ποσοστό 65,59%) από την οποία καλλιεργούνται τα 105.000 στρέμματα,

(Τα αμέσως παραπάνω στοιχεία αφορούν το έτος 2002)

### Νομός Πρεβέζης

Βασικός παράγοντας της οικονομίας του νομού είναι η γεωργία η οποία ασκείται με σύγχρονες μεθόδους στην εύφορη πεδιάδα της Φιλιπιάδας, που αποτελεί και την κύρια γεωργική περιοχή του νομού, καθώς και στην κοιλάδα του ποταμού Αχέροντα όπου έχουν πραγματοποιηθεί εγγειοβελτικά έργα.

Η γεωργική γη σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής των 1999-2000 χρησιμοποιείται για:

- μονοετείς καλλιέργειες κατά 39%
- δενδροκαλλιέργειες κατά 33%
- αμπελώνες κατά 2%
- άλλες καλλιέργειες κατά 26%

Η γεωργία του Νομού Πρεβέζης με βάση τα στοιχεία του παρακάτω Πίνακα είναι προσανατολισμένη προς τα εσπεριδοειδή, την ελαιοπαραγωγή, το τριφύλλι, τον αραβόσιτο, την τομάτα, τις πατάτες κ.λ.π.

**Πίνακας 15: Γεωργική Παραγωγή, Νομός Πρεβέζης, 2000-2003 (τόνους )**

| Είδη Παραγωγής       | Έτος 2000 | Έτος 2003 |
|----------------------|-----------|-----------|
| Σιτηρά               | 81        | 83        |
| Μούστος              | 84        | 321       |
| Κριθάρι              | 251       | 203       |
| Σταφύλια             | 33        | 74        |
| Βρώμη                | 1589      | 1803      |
| Εσπεριδοειδή         | 35073     | 13339     |
| Σίκαλη               | 86        | 94        |
| Ελαιοπαραγωγή        | 49740     | 36147     |
| Οπωροκηπευτικά       | 3146      | 3438      |
| Τομάτα               | 37223     | 11073     |
| Βαμβάκι              | 2258      | 1845      |
| Καπνός               | 180       | 179       |
| Πατάτες              | 15446     | 12029     |
| Τριφύλλι             | 44140     | 71817     |
| Αραβόσιτος           | 50780     | 53328     |
| Σανά                 | 15906     | 12986     |
| Καρπούζια            | 6553      | 4669      |
| Πεπόνια              | 1618      | 1272      |
| Φασόλια              | 439       | 648       |
| Κουκιά               | 14        | 16        |
| Κτηνοτροφικοί καρποί | 135       | 312       |
| ΣΥΝΟΛΟ               | 264.775   | 225.676   |

### Νομός Θεσπρωτίας

Η οικονομία της περιοχής βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην αγροτική παραγωγή. Στις πεδινές εκτάσεις στις εκβολές του Καλαμά και του Αχέροντα καλλιεργούνται εσπεριδοειδή, καλαμπόκι, τριφύλλι, ρύζι και ακτινίδια. Από τα πλούσια σε νερά ποτάμια της Θεσπρωτίας, Καλαμά και Αχέροντα, αρδεύεται το σύνολο σχεδόν των παραποτάμιων πεδινών εκτάσεων. Στα παράλια και στις χαμηλές κοιλάδες της ενδοχώρας ευδοκimeί η ελιά.

Στα παραποτάμια λιβάδια και στα ορεινά βοσκοτόπια αναπτύσσεται η κτηνοτροφία των αιγοπροβάτων και των βοοειδών, γνωστών ήδη από την αρχαιότητα.

#### 8.1.5.2. Αλλοιμία-Ιχθυοκαλλιέργεια

Σχετικά με την θαλάσσια ιχθυοκαλλιέργεια, πρέπει να σημειωθεί ότι είναι σημαντικός κλάδος οικονομικής δραστηριότητας του ελληνικού αλιευτικού τομέα παραγωγής, τόσο από την άποψη μεγεθών όσο και από την άποψη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που εμφανίζει η Ελλάδα.

##### Νομός Πρεβέζης

Ο νομός Πρεβέζης είναι ένας νομός, που στηρίζει μεγάλο μέρος της οικονομικής του δραστηριότητας στην αλιεία και στην υδατοκαλλιέργεια, καθόσον διαθέτει 100 χιλιόμετρα ακτογραμμής και εκτεταμένα αλιευτικά πεδία, τόσο στον Αμβρακικό Κόλπο όσο και στο Ιόνιο πέλαγος. Το σπουδαιότερο αλιευτικό κέντρο του νομού είναι η πόλη της Πρέβεζας, όπου η αλιεία αποτελεί κατά παράδοση βασική επαγγελματική ασχολία. Άλλα αλιευτικά κέντρα, κατά σειρά σπουδαιότητας στα παράλια του νομού, είναι η Λυγιά, η Πάργα, η Αμμουδιά, η Καστροσυκιά, ο Μύτικας και το Μιχαλίτσι. Τα περισσότερα σκάφη που απαρτίζουν το αλιευτικό στόλο της περιοχής είναι παραγαδιού, διχτυών. Σ'αυτά απασχολούνται συνήθως 2-3 άτομα, εκ των οποίων ο ένας μπορεί να είναι και ο πλοιοκτήτης.

**Πίνακας 16: Αριθμός Σκαφών και απασχολούμενων στο Νομό Πρεβέζης**

|                  | Αριθμός σκαφών    |               |                       |                    |
|------------------|-------------------|---------------|-----------------------|--------------------|
| Αλιευτικό κέντρο | Παράκτιας αλιείας | Μέσης αλιείας | Απασχολούμενοι αλιείς | Ερασιπεχνικά σκάφη |
| Πρέβεζα          | 135               | 2             | 300                   | 150                |
| Πάργα            | 25                | 1             | 50                    | 50                 |
| Λυγιά            | 30                |               | 55                    | 30                 |
| Αμμουδιά         | 25                |               | 45                    | 15                 |
| Καστροσυκιά      | 10                |               | 30                    | 30                 |
| Μύτικας          | 10                |               | 30                    | 40                 |
| Μιχαλίτσι        | 10                |               | 12                    | 10                 |
| Λάκκοι           | 20                |               | 40                    | 25                 |
| <b>Σύνολο</b>    | <b>265</b>        | <b>3</b>      | <b>662</b>            | <b>350</b>         |

Στον Αμβρακικό κόλπο γίνεται μόνο παράκτια αλιεία με δίχτυα, παραγάδια, ιχθυοπαγίδες, συρτή, βολκούς, καλαμωτά δίχτυα και επίσης αλιεία οστράκων με αργαλειό, τσουγκράνα, και πιρούνα. Τα κυριότερα εμπορεύσιμα αλιεύματα είναι η γαρίδα, η κουτσομούρα, τα κεφαλοειδή και η σαρδέλα ενώ από όστρακα τα μύδια και τα χτένια (καπουσάντες).

Τα αλιευτικά πεδία του Ιονίου εκμεταλλεύονται από παράκτια σκάφη αλλά και σκάφη Μέσης Αλιείας (γρι-γρι και μηχανότρατες από Λευκάδα, Πάργα και Πάτρα). Κύρια αλιεύματα είναι ο μπακαλιάρος, η κουτσομούρα, η μαρίδα ,η γόπα ,τα σαυρίδια ενώ έχει αναπτυχθεί και η αλιεία των μεγάλων πελαγικών ψαριών, κύριως του ξιφία.

Ο Νομός Πρεβέζης είναι μια περιοχή που προσφέρεται ιδιαίτερα για την ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας. Σήμερα στον Αμβρακικό κόλπο λειτουργούν 11 μονάδες καλλιέργειας τσιπούρας, λαβρακιού και νέων ειδών, δυναμικότητας 2.330 τόνων και 5 μονάδες καλλιέργειας οστράκων δυναμικότητας 1.360 τόνων, ενώ στο εσωτερικό του νομού λειτουργούν 6 μονάδες πεστροφοκαλλιέργειας δυναμικότητας 1.150 τόνων.

**Πίνακας 17: Επιχειρήσεις, Θέση, Δυναμικότητα σε τόνους**

| ΟΝΟΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΙΣΗΣ                 | ΘΕΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ | ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ<br>Α<br>(ΤΟΝ) | ΕΚΤΑΣΗ<br>(στρ.) | ΕΚΤΡΕΦΟΜΕΝΟ<br>ΕΙΔΟΣ |
|-----------------------------------|--------------|----------------------------|------------------|----------------------|
| <b>ΜΑΥΡΗ Α.Ε.</b>                 | ΜΑΥΡΗ        | 230                        | 20               | Τσιπούρα-λαβράκι     |
| <b>ΔΗΜ/ΚΗ Α.Ε.</b>                | ΠΩΓΩΝΙΤΣΑ    | 230                        | 10               | Τσιπούρα-λαβράκι     |
| <b>ΜΗΤΣΙΟΣ Α.Ε.Β.Ε.</b>           | ΠΩΓΩΝΙΤΣΑ    | 230                        | 20               | Τσιπούρα-λαβράκι     |
| <b>ΛΕΟΝΤΙΤΣΗΣ Β &amp; ΣΙΑ</b>     | ΦΑΡΟΣ        | 230                        | 20               | Τσιπούρα-λαβράκι     |
| <b>ΙΧΘ/ΚΗ ΠΩΓΩΝΙΤΣΑ</b>           | ΣΚΑΦΙΔΑΚΙ    | 230                        | 20               | Τσιπούρα-λαβράκι     |
| <b>ΙΧΘ/ΚΗ ΛΑΣΚΑΡΑ Α.Ε.</b>        | ΛΑΣΚΑΡΑ      | 230                        | 20               | Τσιπούρα-λαβράκι     |
| <b>ΝΗΚΤΟΝ Α.Ε.</b>                | ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑ   | 230                        | 20               | Τσιπούρα-λαβράκι     |
| <b>ΙΧΘ/ΦΕΙΟ ΑΓ. ΘΩΜΑ Α.Ε.</b>     | ΣΚΟΠΟΥΛΑ     | 230                        | 20               | Τσιπούρα-λαβράκι     |
| <b>Ι.ΛΕΟΠΟΥΛΟΣ &amp; ΣΙΑ Α.Ε.</b> | ΑΓ. ΘΩΜΑΣ    | 150                        | 10               | Νέα είδη             |
| <b>ΣΑΡΓΟΝΑΥΤΕΣ Α.Ε.</b>           | ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣ   | 190                        | 15               | Νέα είδη             |
| <b>ΥΔΡΟΚΟΣΜΟΣ Ε.Π.Ε.</b>          | ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑ   | 150                        | 10               | Νέα είδη             |
| <b>ΝΕΤΤΥΝΟ Ο.Ε.</b>               | ΣΟΓΩΝΟ       | 316                        | 30               | Μύδια                |
| <b>ΡΕΣΤΕΝ Ο.Ε.</b>                | ΜΑΖΩΜΑ       | 240                        | 30               | Μύδια                |
| <b>ΣΑΒΒΙΔΟΥ Π.</b>                | ΣΟΓΩΝΟ       | 300                        | 30               | Μύδια                |
| <b>ΚΟΤΟΥΛΑ Γ.</b>                 | ΣΟΓΩΝΟ       | 300                        | 30               | Μύδια                |

|                         |           |     |       |           |
|-------------------------|-----------|-----|-------|-----------|
| <b>ΠΑΝΑΜΒΡΑΚΙΚΗ ΕΠΕ</b> | ΚΟΡΩΝΗΣΙΑ | 200 | 20    | Μύδια     |
| <b>ΓΙΑΝΝΕΤΑΣ ΑΒΕΕ</b>   | ΣΤΕΦΑΝΗ   | 400 | 22,5  | Πέστροφα  |
| <b>ΠΕΤΡΟΣ Β.</b>        | ΣΤΕΦΑΝΗ   | 125 | 12,83 | Πέστροφα  |
| <b>ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Γ.</b>     | ΚΕΡΑΣΩΝΑ  | 60  | 4     | Πέστροφα  |
| <b>ΛΑΙΝΑΣ Μ.</b>        | ΠΑΝΑΓΙΑ   | 60  | 4     | Πέστροφα  |
| <b>ΚΟΛΙΟΣ Χ.</b>        | ΚΕΡΑΣΩΝΑ  | 40  | 3     | Πέστροφα  |
| <b>ΧΟΧΛΑ ΑΕ</b>         | ΧΟΧΛΑ     | 450 | 6     | Πέστροφα, |

Πίνακας: Μονάδες υδατοκαλλιέργειας του νομού Πρέβεζας.

### Νομός Ιωαννίνων

Η αλιεία στο νομό Ιωαννίνων χωροθετείται κατά μήκος των ποταμών και των παραποτάμων τους, όπου βρίσκονται εγκαταστάσεις ιχθυοτροφείων, κυρίως πέστροφας και είναι μικρής δυναμικότητας.

### Νομός Άρτας

Στον νομό Άρτας δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη, από πλευράς αριθμού μονάδων, η ιχθυοκαλλιέργεια. Σύμφωνα με στοιχεία πρωτογενούς έρευνας στον νομό Άρτας έχουν εκδοθεί άδειες για ίδρυση, εγκατάσταση και λειτουργία χερσαίων μονάδων ιχθυοκαλλιέργειας συνολικής έκτασης 676 στρεμμάτων. Από το σύνολο αυτό το 88% (595 στρέμματα) ανήκουν σε 3 επιχειρήσεις οι οποίες έχουν στην ιδιοκτησία τους 70, 125 και 400 στρέμματα αντίστοιχως. Από το σύνολο των 16 αδειοδοτημένων μονάδων του νομού Άρτας σε λειτουργία είναι μόνο οι 3 από αυτές.

**Πίνακας 18: Χερσαίες μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας Νομού Άρτας**

| Επωνυμία                                     | Τοποθεσία          | Χερσαία έκταση (στρ) | Δυναμικότητα (τον/έτος) | Λειτουργία | Εκτρεφόμενο είδος                               |
|----------------------------------------------|--------------------|----------------------|-------------------------|------------|-------------------------------------------------|
| <b>ΥΔΑΤ/ΓΕΙΕΣ ΑΡΤΑΣ ΑΒΕΕ</b>                 | Αγ. Παρασκευή      | 70                   | 120                     | Ναι        | Πέστροφα<br>ιριδ.- Χέλια                        |
| <b>ΧΕΛΠΑ Α.Ε</b>                             | Μπάρδες Κολομοδίου | 400                  | 500                     | Ναι        | Κυπρίνος -<br>Χέλια -<br>Οξύρυγχος -<br>Κέφαλος |
| <b>Β. ΓΕΙΤΟΝΑΣ Ο.Ε.</b>                      | Αγ. Παρασκευή      | 125                  | 120                     | Ναι        | Χέλια                                           |
| <b>Γ. ΤΣΑΝΑΚΑΣ</b>                           | Νεοχώρι            | 32                   | 60                      | Όχι        | Χέλια                                           |
| <b>ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΧ. ΚΑΤΑΡΡΑΚΤΗ</b> | Καταρράκτης        | 9,4                  | 30                      | Όχι        | Πέστροφα<br>ρεμάτων                             |

| ΟΕ                   |                |     |   |     |          |
|----------------------|----------------|-----|---|-----|----------|
| <b>ΜΠΑΛΑ ΕΛ.</b>     | Αηδονια Πηγών  | 2   | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΜΙΜΗΓΙΑΝΝΗΣ Π</b> | Αηδονια Πηγών  | 1   | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΚΟΣΣΥΒΑΚΗΣ Κ</b>  | Μεγαλοχαρη     | 3   | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΑΝΔΡΕΟΥ Θ</b>     | Ανω κελεντινη  | 6   | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ Σ</b> | Ανεζα          | 6,5 | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Ν</b>  | Τερπνα καψαλων | 4   | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Ν</b>  | Τερπνα καψαλων | 1,2 | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΓΑΛΑΖΟΥΛΑΣ Ν</b>  | Μεσουντα       | 5   | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΔΗΜΟΥ Δ</b>       | Αστροχωρι      | 2,5 | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΠΑΓΩΝΗΣ Κ</b>     | Θεοδωριαννα    | 2   | - | Όχι | Πέστροφα |
| <b>ΤΑΣΟΥΛΑ Α</b>     | Νεοχωρι        | 6,5 | - | Όχι | "        |

### Νομός Θεσπρωτίας

Η ιχθυοκαλλιέργεια στο Νομό Θεσπρωτίας αποτελεί την μεγαλύτερη πρωτογενή παραγωγική διαδικασία και κατά κύριο λόγο εξάγεται σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και σε τρίτες χώρες. Στο Νομό Θεσπρωτίας δραστηριοποιούνται 28 επιχειρήσεις ιχθυοκαλλιέργειας με τη μορφή Ο.Ε. ή κυρίως Α.Ε. Συνολικά παράγονται ετησίως 12.000 τόνοι ψάρια με τζίρο που ξεπερνά τα 60 εκατομμύρια ευρώ. Οι ρυθμοί δε ανάπτυξης, τόσο σε τοπικό όσο και σε πανελλαδικό επίπεδο κυμαίνονται στο 8% ετησίως, πράγμα που σημαίνει σημαντική αύξηση της παραγωγής ανά πενταετία.

#### **8.1.6. Διάρθρωση του δευτερογενούς τομέα Ηπείρου**

Ο δευτερογενής τομέας της περιφέρειας της Ηπείρου παρουσιάζει χαμηλότερα ποσοστά συμμετοχής στη συνολική οικονομία σε σύγκριση με το αντίστοιχο μέγεθος της χώρας (17,2% έναντι 19,2% αντίστοιχα), αν και η διαφορά είναι σχετικά μικρή (Πίνακας 19). Ειδικότερα, στο νομό Ιωαννίνων η ΑΠΑ του δευτερογενούς τομέα αντιπροσωπεύει ποσοστό στο σύνολο, (18,7%), ποσοστό που είναι πολύ μεγαλύτερο από τα αντίστοιχα των υπόλοιπων τριών νομών. Οσον αφορά τον αριθμό των απασχολούμενων στο δευτερογενή τομέα, τα αντίστοιχα ποσοστά συμμετοχής ως προς το σύνολο των απασχολούμενων στην Ήπειρο και στην Ελλάδα είναι 21,7% και 20,9% αντίστοιχως, γεγονός που σε σύγκριση με τα ποσοστά συμμετοχής της ΑΠΑ φανερώνει ότι η παραγωγικότητα της εργασίας στην Ήπειρο, είναι μικρότερη από αυτή της Ελλάδας. Στο σύνολο

του δευτερογενούς τομέα, η συμμετοχή της μεταποίησης με βάση τα σχετικά μεγέθη ΑΠΑ είναι 44,3% (έναντι 54,4% της Ελλάδας), ενώ η συμμετοχή των Κατασκευών είναι 38,2 % (έναντι 31,6% του συνόλου της χώρας).

**Πίνακας 19: ΑΠΑ Δευτερογενούς τομέα Ηπείρου και Νομών**

|                                                                              | ΑΡΤΑ   | ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ | ΙΩΑΝΝΙΝΑ | ΠΡΕΒΕΖΑ | ΗΠΕΙΡΟΣ | ΕΛΛΑΔΑ  |
|------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------|----------|---------|---------|---------|
| <b>ΑΠΑ 2007 (σε εκατ. Ευρώ)</b>                                              | 133    | 72        | 470      | 115     | 790     | 38.266  |
| <b>Συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα στη συνολική αξία ΑΠΑ (%)</b>           | 17,10% | 12,50%    | 18,70%   | 15,80%  | 17,20%  | 19,20%  |
| <b>Μ.Ο. αριθμού απασχολούμενων στο δευτερογενή τομέα (2000-2009)</b>         |        |           |          |         | 30.000  | 948.000 |
| <b>Αριθμός απασχολούμενων στο δευτ. τομέα ως % της συνολικής απασχόλησης</b> |        |           |          |         | 21,70%  | 20,90%  |
| <b>ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ</b>                                                            |        |           |          |         |         |         |
| <b>ΑΠΑ ως % της ΑΠΑ 2οΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ 2007</b>                                  | 40,70% | 27,80%    | 48,60%   | 41,70%  | 44,30%  | 54,40%  |
| <b>ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ</b>                                                            |        |           |          |         |         |         |
| <b>ΑΠΑ ως % της ΑΠΑ 2οΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ 2007</b>                                  | 36,60% | 51,70%    | 35,90%   | 41,20%  | 38,20%  | 31,60%  |

ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ. Ελλάδας ICAP & ΕΛ.ΣΤΑΤ

#### Νομός Ιωαννίνων

Η συμβολή της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας στην οικονομία του νομού Ιωαννίνων είναι αρκετά χαμηλή, παρότι είναι μεγαλύτερη από εκείνη των άλλων νομών της Ηπείρου. Επιπλέον, στον νομό είναι ανεπτυγμένη η βιοτεχνία και η οικοτεχνία ειδών λαϊκής τέχνης.

Σύμφωνα με το Μητρώο Επιχειρήσεων της Ε.Σ.Υ.Ε. το 2002 στα Ιωάννινα δραστηριοποιούνταν συνολικά 13.270 επιχειρήσεις. Ο συνολικός παραγόμενος τζίρος των επιχειρήσεων του Νομού ανερχόταν στα 1.686,97 εκατομμύρια € (0,7% του αντίστοιχου τζίρου στο σύνολο της χώρας και 52,7% της Περιφέρειας). Από άποψη αριθμού επιχειρήσεων ανά κλάδο σε επίπεδο β'βάθμιου ΣΤΑΚΟΔ, οι περισσότερες εντάσσονται στους κλάδους των κατασκευών, στην κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, στη βιομηχανία ξύλου, στην κατασκευή μεταλλικών προϊόντων και στη βιομηχανία τροφίμων και ποτών. Από πλευράς, κύκλου εργασιών ο πλέον δυναμικός κλάδος είναι ο κλάδος τροφίμων και ποτών.

**Πίνακας 20: Συγκέντρωση επιχειρήσεων ανά κλάδο στο Νομό Ιωαννίνων σε επίπεδο β'βάθμιου ΣΤΑΚΟΔ, 2002**

| ΚΩΔ | ΤΙΤΛΟΣ ΚΛΑΔΟΥ                                                                                                | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧ/ΣΕΩΝ | ΜΕΣΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (σε εκ. €) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------|
| 45  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ                                                                                                   | 1448              | 0,07                             |
| 20  | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΞΥΛΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ                                                                               | 274               | 0,04                             |
| 36  | ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΞΥΛΟ ΚΑΙ ΦΕΛΛΟ                                                                                 | 249               | 0,05                             |
| 15  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΠΙΠΛΩΝ                                                                                            | 209               | 0,8                              |
| 28  | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΚΑΙ ΠΟΤΩΝ                                                                                | 202               | 0,19                             |
| 26  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ                                                                               | 101               | 0,16                             |
| 18  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΛΛΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΟΡΥΚΤΑ                                                            | 52                | 0,03                             |
| 22  | ΕΚΔΟΣΕΙΣ, ΕΚΤΥΠΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΡΟΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΗΧΟΥ ΚΑΙ ΕΙΚΟΝΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ | 50                | 0,07                             |
| 29  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ Μ.Α.Κ.                                                            | 37                | 0,10                             |
| 17  | ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΛΩΣΤΟΫΦΑΝΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΥΛΩΝ                                                                            | 18                | 0,06                             |
| 31  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ Μ.Α.Κ.                                                             | 15                | 1,62                             |

Η αργυροχρυσοχοΐα στη περιοχή έχει μακρά παράδοση και χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη τέχνη, τεχνική και ποιότητα. Ο κλάδος αποτελείται από μεγάλο αριθμό μικρού μεγέθους και οικογενειακού χαρακτήρα επιχειρήσεων, οι οποίες στηρίζονται στην τέχνη και προσωπική εργασία των φορέων τους. Τα προϊόντα (σκαλιστά σκεύη, χυτά, μπιζού, επάργυρα, μπρούτζινα) επεξεργάζονται με το χέρι σε μεγάλο βαθμό. Οι επιχειρήσεις είναι εγκατεστημένες κατά κύριο λόγο στην πόλη των Ιωαννίνων και στη γύρω περιοχή. Ελάχιστες από αυτές παρουσιάζουν εξαγωγική δραστηριότητα. Υπάρχουν δυνατότητες εξαγωγών, αυτό προϋποθέτει κοινή προσπάθεια και πιστοποίηση της ποιότητας και η ονομασία προέλευσης των προϊόντων καθώς και η προβολή τους ως χειροποίητα και παραδοσιακά. Το μάρμαρο αν και δεν χαρακτηρίζεται από την υψηλή του ποιότητα, εξακολουθεί να έχει ζήτηση. Οι υπάρχουσες μονάδες του κλάδου, από τις οποίες άλλες είναι καθετοποιημένες και άλλες όχι, έχουν προχωρήσει στην τυποποίηση του προϊόντος σε ένα σχετικό ικανοποιητικό βαθμό. Στο Ν. Ιωαννίνων λειτουργούν περίπου 45 επιχειρήσεις και είναι επικεντρωμένες κυρίως στο Δήμο Ευρυμενών και στα Γραμμενοχώρια. Όλες παρουσιάζουν εξαγωγικές δραστηριότητες.

### Νομός Άρτας

Σε επίπεδο διψήφιου κωδικού ΣΤΑΚΟΔ οι πλέον δυναμικοί κλάδοι με βάση τον αριθμό των επιχειρήσεων παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί. Από την άποψη του αριθμού επιχειρήσεων ανά κλάδο οι περισσότερες εντάσσονται στον κλάδο των κατασκευών. Από την άποψη του μέσου κύκλου εργασιών ο πλέον δυναμικός κλάδος είναι ο κλάδος τροφίμων – ποτών, το χονδρικό εμπόριο και η κατασκευή προϊόντων από μη μεταλλικά ορυκτά.

**Πίνακας 21 :Συγκέντρωση επιχειρήσεων ανά κλάδο στο Νομό Άρτας σε επίπεδο β'βάθμιου ΣΤΑΚΟΔ, 2002**

| ΚΩΔ | ΤΙΤΛΟΣ ΚΛΑΔΟΥ                                                    | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧ/ΣΕΩΝ | ΜΕΣΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (σε εκ. €) |
|-----|------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------|
| 45  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ                                                       | 637               | 0,06                             |
| 15  | ΒΙΟΜ. ΤΡΟΦΙΜΩΝ & ΠΟΤΩΝ                                           | 87                | 0,58                             |
| 28  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ, ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΤΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ & ΕΙΔΗ | 83                | 0,04                             |

|    |                                                                                                                      |    |      |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|------|
|    | ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ                                                                                                           |    |      |
| 20 | ΒΙΟΜ. ΞΥΛΟΥ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΞΥΛΟ & ΦΕΛΛΟ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΕΠΙΠΛΑ: ΚΑΤΑΚΣΕΥΗ ΕΙΔΩΝ ΚΑΛΑΘΟΠΟΪΑΣ & ΣΥΡΜΑΤΟΠΛΕΚΤΙΚΗΣ | 42 | 0,02 |
| 26 | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΛΛΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΟΡΥΚΤΑ                                                                    | 27 | 0,24 |
| 36 | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΠΙΠΛΩΝ, ΛΟΙΠΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ Μ.Α.Κ.                                                                        | 19 | 0,05 |
| 18 | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΙΔΩΝ ΕΝΔΥΣΗΣ, ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ & ΒΑΦΗ ΓΟΥΝΑΡΙΚΩΝ                                                                | 17 | 0,01 |
| 22 | ΕΚΔΟΣΕΙΣ, ΕΚΤΥΠΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΡΟΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΗΧΟΥ & ΕΙΚΟΝΑΣ & ΜΕΣΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ             | 13 | 0,03 |

#### Νομός Θεσπρωτίας

Από την άποψη του αριθμού επιχειρήσεων ανά κλάδο σε επίπεδο β' βαθμίου ΣΤΑΚΟΔ οι πλέον πολυάριθμες εντάσσονται στον κλάδο των κατασκευών μεταλλικών προϊόντων. Από την άποψη του μέσου κύκλου εργασιών ο πλέον δυναμικός κλάδος είναι ο κλάδος τροφίμων και ποτών.

**Πίνακας 22: Συγκέντρωση επιχειρήσεων ανά κλάδο στο Νομό Θεσπρωτίας σε επίπεδο β' βαθμίου ΣΤΑΚΟΔ, 2002**

| ΚΩΔ | ΤΙΤΛΟΣ ΚΛΑΔΟΥ                                         | ΑΡ.<br>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ | ΜΕΣΟΣ<br>ΚΥΚΛΟΣ<br>ΕΡΓΑΣΙΩΝ<br>(σε εκ. €) |
|-----|-------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------|
| 45  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ                                            | 720                 | 0,03                                      |
| 15  | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΚΑΙ ΠΟΤΩΝ                         | 97                  | 0,11                                      |
| 28  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ                        | 74                  | 0,04                                      |
| 36  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΠΙΠΛΩΝ                                     | 32                  | 0,05                                      |
| 20  | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΞΥΛΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΞΥΛΟ ΚΑΙ | 30                  | 0,02                                      |

|  |       |  |  |
|--|-------|--|--|
|  | ΦΕΛΛΟ |  |  |
|--|-------|--|--|

### Νομός Πρεβέζης

Στο Νομό Πρεβέζης από την άποψη του αριθμού επιχειρήσεων ανά κλάδο σε επίπεδο β'βάθμιου ΣΤΑΚΟΔ οι περισσότερες εντάσσονται στον κλάδο των κατασκευών, στην κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, στη βιομηχανία ξύλου, στην κατασκευή μεταλλικών προϊόντων και στη βιομηχανία τροφίμων και ποτών. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι συγκεντρώσεις στους κλάδους ένδυσης – γουναρικά και στην κατασκευή προϊόντων από μη μεταλλικά ορυκτά. Σε επίπεδο μέσου κύκλου εργασιών, ο πλέον δυναμικός κλάδος είναι ο κλάδος τροφίμων και ποτών και η κατασκευή προϊόντων από μη μεταλλικά ορυκτά.

**Πίνακας 23 : Συγκέντρωση επιχειρήσεων ανά κλάδο στο Νομό Πρεβέζης σε επίπεδο β'βάθμιου ΣΤΑΚΟΔ, 2002**

| ΚΩΔ | ΤΙΤΛΟΣ ΚΛΑΔΟΥ                                                  | ΑΡ.<br>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ | ΜΕΣΟΣ<br>ΚΥΚΛΟΣ<br>ΕΡΓΑΣΙΩΝ<br>(σε εκ. €) |
|-----|----------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------|
| 45  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ                                                     | 651                 | 0,04                                      |
| 15  | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΚΑΙ ΠΟΤΩΝ                                  | 107                 | 0,13                                      |
| 28  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ                                 | 72                  | 0,04                                      |
| 18  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΙΔΩΝ ΕΝΔΥΣΗΣ<br>ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΒΑΦΗ ΓΟΥΝΑΡΙΚΩΝ      | 22                  | 0,01                                      |
| 26  | ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΛΛΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΠΟ<br>ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΟΡΥΚΤΑ           | 22                  | 0,36                                      |
| 20  | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΞΥΛΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ<br>ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΞΥΛΟ ΚΑΙ ΦΕΛΛΟ | 21                  | 0,04                                      |
| 17  | ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΛΩΣΤΟΥΦΑΝΤΟΥΡΓΙΚΩΝ<br>ΥΛΩΝ                           | 5                   | 0,02                                      |

#### **8.1.7. Διάρθρωση του τριτογενούς τομέα Ηπείρου**

Στο σύνολό της η ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα ως ποσοστό της συνολικής ΑΠΑ, στο νομό Άρτας, παρουσιάζει το χαμηλότερο ποσοστό συμμετοχής (70,7%) και ακολουθούν ο νομός Πρεβέζης με 71,8%, ο νομός Ιωαννίνων με 76,4% και ο

νομός Θεσπρωτίας με το υψηλότερο ποσοστό συμμετοχής δηλαδή, 78,2%. Το συνολικό ποσοστό της περιφέρειας ανέρχεται στο 74,9%, ποσοστό ελαφρά χαμηλότερο από εκείνο του τριτογενούς, στο σύνολο της χώρας (76,5%).

Επιπροσθέτως, στον τομέα του εμπορίου, ο νομός Άρτας κατέχει το υψηλότερο ποσοστό με 23,5%, και ακολουθούν ο νομός Πρεβέζης με 18,5%, ο νομός Ιωαννίνων με 15,5% και ο νομός Θεσπρωτίας με 15%, καταγράφοντας το χαμηλότερο ποσοστό.

Ο κλάδος των ξενοδοχείων- εστιατορίων φαίνεται να είναι πιο ανεπτυγμένος καταγράφοντας στον νομό Πρεβέζης το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα. Ακολουθούν, οι νομοί Θεσπρωτίας με 9%, Ιωαννίνων με 8% και τελευταίος ο νομός Άρτας με 6,10%. Σημειώνεται ακόμη πως η περιφέρεια της Ηπείρου σημειώνει ποσοστό συμμετοχής ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα της τάξεως 8,5%, όταν οι όμορες περιφέρειες όπως η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας καταλαμβάνει το 8% και η περιφέρεια των Ιόνιων νησιών το 23,6% το οποίο φανερώνει την υψηλή τουριστική της κίνηση και ανάπτυξη (2007).

**Πίνακας 24: ΑΠΑ Τριτογενούς τομέα Ηπείρου και Νομών**

|                                                | ΑΡΤΑ   | ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ | ΙΩΑΝΝΙΝΑ | ΠΡΕΒΕΖΑ | ΗΠΕΙΡΟΣ | ΕΛΛΑΔΑ  |
|------------------------------------------------|--------|-----------|----------|---------|---------|---------|
| <b>ΑΠΑ (σε εκατ. Ευρώ) 2007</b>                | 552    | 448       | 1.922    | 523     | 3.446   | 152.944 |
| <b>ως % της Συνολικής ΑΠΑ</b>                  | 70,70% | 78,20%    | 76,40%   | 71,80%  | 74,90%  | 76,50%  |
| <b>Απασχόληση 2000-2009</b>                    |        |           |          |         | 81.000  | 3.030   |
| <b>ως % της Συνολικής Απασχόλησης</b>          |        |           |          |         | 58,50%  | 66,70%  |
| <b>ΕΜΠΟΡΙΟ</b>                                 |        |           |          |         |         |         |
| <b>ΑΠΑ ως % της ΑΠΑ 3ογενούς τομέα 2007</b>    | 23,50% | 15%       | 15,50%   | 18,30%  | 17,20%  | 22,40%  |
| <b>ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ / ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ</b>                 |        |           |          |         |         |         |
| <b>ΑΠΑ ως % της ΑΠΑ τριτογενούς τομέα 2007</b> | 6,60%  | 9,10%     | 8%       | 11,40%  | 8,50%   | 8,60%   |

|                                                                      |        |         |         |         |         |            |
|----------------------------------------------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|------------|
| <b>Δ% επιχειρήσεων<br/>(2001-2004)</b>                               | 6,80%  | 2,60%   | 6,80%   | 2,50%   | 4,80%   | 1,90%      |
| <b>Διανυκτερεύσεις<br/>(2008)</b>                                    | 77.111 | 101.306 | 381.814 | 266.938 | 827.169 | 65.624.563 |
| <b>Δ %<br/>διανυκτερεύσεων<br/>(2004-2008)</b>                       | 4,80%  | 11,60%  | -11,90% | -14,20% | 8,40%   | 8,90%      |
| <b>Διανυκτερεύσεις<br/>αλλοδαπών ως %<br/>του συνόλου<br/>(2008)</b> | 6,70%  | 32,30%  | 9,50%   | 10%     | 22,50%  | 73,10%     |
| <b>Δ %<br/>διανυκτερεύσεων<br/>αλλοδαπών<br/>(2004-2008)</b>         | -0,40% | 17,80%  | -12,40% | -42,10% | 9,50%   | 9,50%      |

ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλάδας ICAP & ΕΣΥΕ

#### **8.1.8. Πληθυσμιακές μεταβολές σε επίπεδο περιφέρειας και νομού**

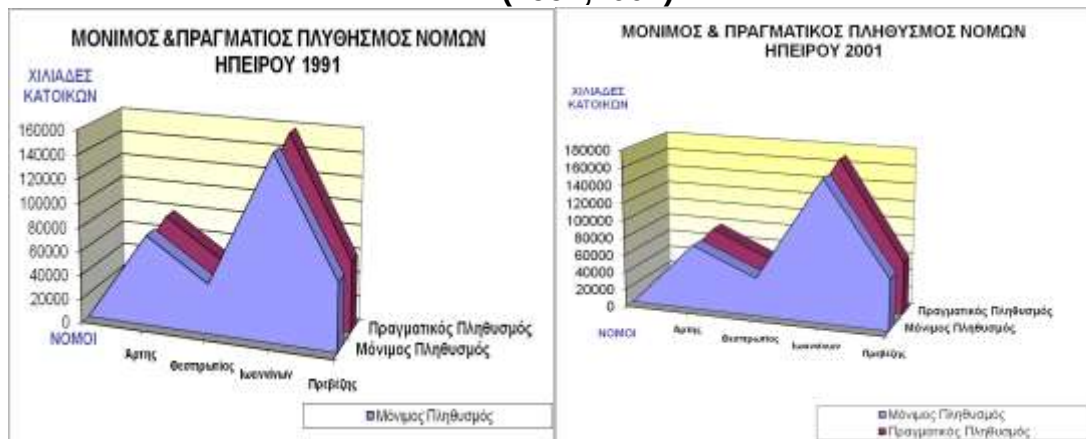
Η Ιόνια οδός τη χρονική αυτή στιγμή βρίσκεται στη φάση της κατασκευής συνεπώς τα μεγέθη της δεκαετίας 1991-2001 είναι αδύνατο να θεωρηθούν ότι αποτυπώνουν την κατάσταση ωστόσο δύνανται να αποτελέσουν τη βάση αποτίμησης της συμβολής της στο μέλλον. Ο πληθυσμός της περιφέρειας Ηπείρου ανέρχεται σε 336.392 άτομα. Είναι η όγδοη σε πληθυσμό περιφέρεια της Ελλάδος, συγκεντρώνοντας το 3,08 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας.

Ο πληθυσμός αυτός της Περιφέρειας επιμερίζεται σε 161.027 κατοίκους του νομού Ιωαννίνων, σε 73.620 κατοίκους του νομού Άρτας, σε 58.144 κατοίκους του νομού Πρεβέζης και σε 43.601 του νομού Θεσπρωτίας. Τη χρονική περίοδο 1991-2001 ο πληθυσμός του νομού Ιωαννίνων αυξήθηκε κατά 5,41%, ενώ ο νομός Άρτας παρουσιάζει συνολική μείωση της τάξεως του 2,61%.

Παράλληλα, ο πληθυσμός του νομού Θεσπρωτίας αυξάνεται με ρυθμό μεγαλύτερο του 4,4%., όπως επίσης θετική μεταβολή παρουσιάζει και ο νομός Πρεβέζης με το ρυθμό αύξησης του πληθυσμού να αγγίζει το 1,8%. Αυτό που παρατηρείται είναι πως τόσο ο νομός Ιωαννίνων όσο και ο νομός Θεσπρωτίας παρουσιάζουν ποσοστά μεγαλύτερα από τη αύξηση του πληθυσμού της περιφέρειας ηπείρου που αγγίζει μόλις το 2,8%. Στον πίνακα που ακολουθεί

παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία πληθυσμού και κατανομής του για το 1991 και το 2001 ανά νομό.

**Διάγραμμα 12: Μόνιμος & Πραγματικός πληθυσμός Νομών Περιφέρειας (1991,2001)**

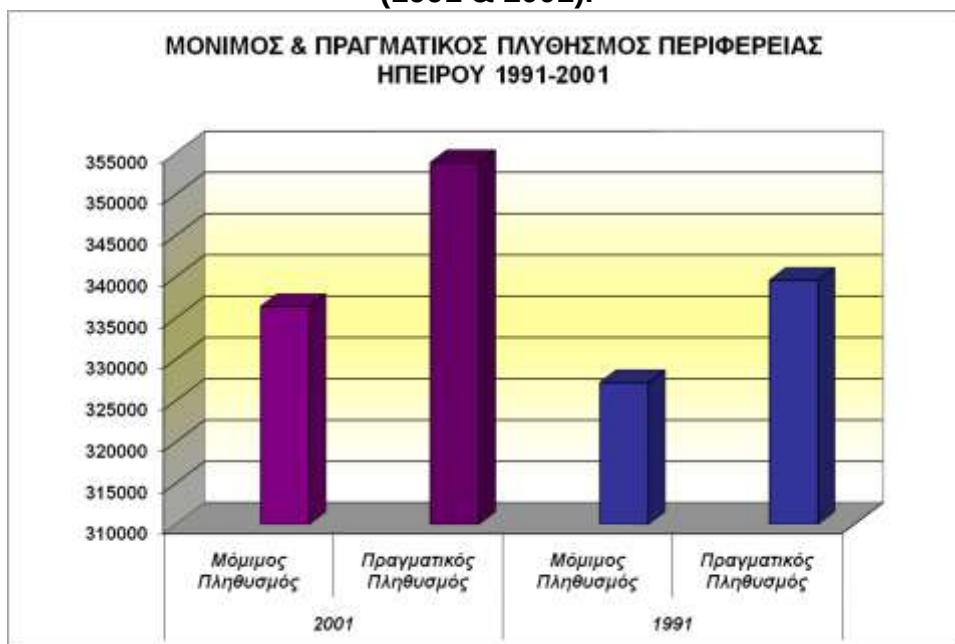


**Πίνακας 25: Μόνιμος & Πραγματικός**

|            | 1991              |                       |                     | 2001              |                       |                     |
|------------|-------------------|-----------------------|---------------------|-------------------|-----------------------|---------------------|
| ΝΟΜΟΙ      | Μόνιμος Πληθυσμός | Πραγματικός Πληθυσμός | % Μόνιμου Πληθυσμού | Μόνιμος Πληθυσμός | Πραγματικός Πληθυσμός | % Μόνιμου Πληθυσμού |
| Άρτας      | 75.594,00         | 78.704,00             | 23,1                | 73.620,00         | 78.134,00             | 21,9                |
| Θεσπρωτίας | 41.755,00         | 44.102,00             | 12,8                | 43.601,00         | 46.091,00             | 13                  |
| Ιωαννίνων  | 152.759,00        | 158.142,00            | 46,7                | 161.027,00        | 170.239,00            | 47,8                |
| Πρεβέζης   | 57.068,00         | 58.628,00             | 17,4                | 58.144,00         | 59.356,00             | 17,2                |
| Ήπειρος    | 327.176,00        | 339.576,00            | 100                 | 336.392,00        | 353.820,00            | 100                 |

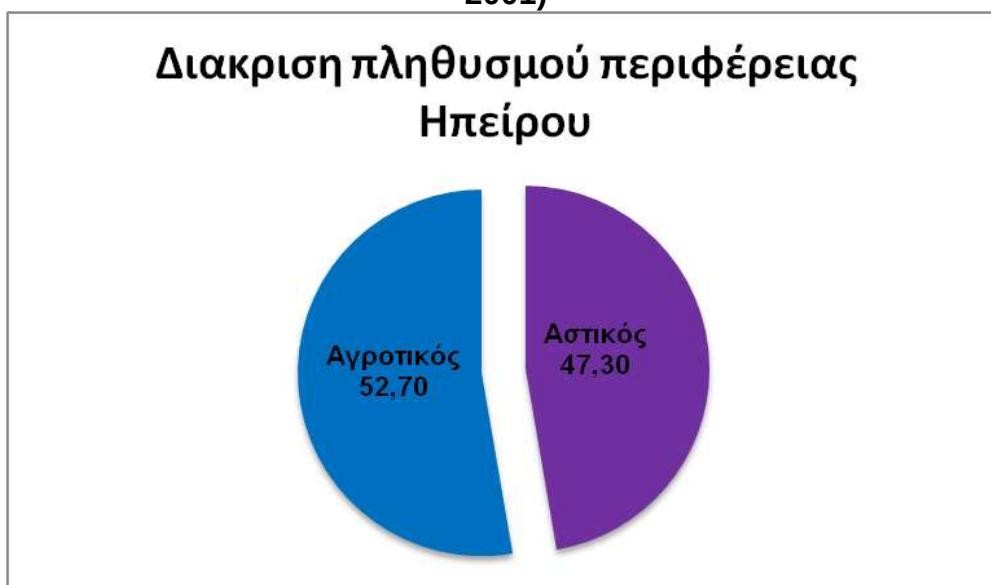
Από τον πίνακα φαίνεται πως πολυπληθέστερος νομός της περιφέρειας Ηπείρου είναι ο νομός Ιωαννίνων και ακολουθούν οι νομοί Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας με χαμηλότερα ποσοστά πληθυσμιακής κατανομής.

**Διάγραμμα 13: Συνολικός Μόνιμος & Πραγματικός πληθυσμός Περιφέρειας (1991 & 2001).**



Επιπλέον, σύμφωνα με τα πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΣΥΕ ο πληθυσμός της περιφέρειας Ηπείρου είναι κυρίως αγροτικός αφού το 52,7% του συνολικού πληθυσμού χαρακτηρίζεται ως τέτοιος. Καταφαίνεται δε και στο παρακάτω διάγραμμα. Σε απόλυτες τιμές, η περιφέρεια Ηπείρου έχει 159.109 κατοίκους που ανήκουν στον αστικό πληθυσμό και 177.283 κατοίκους που αποτελούν τον αγροτικό πληθυσμό.

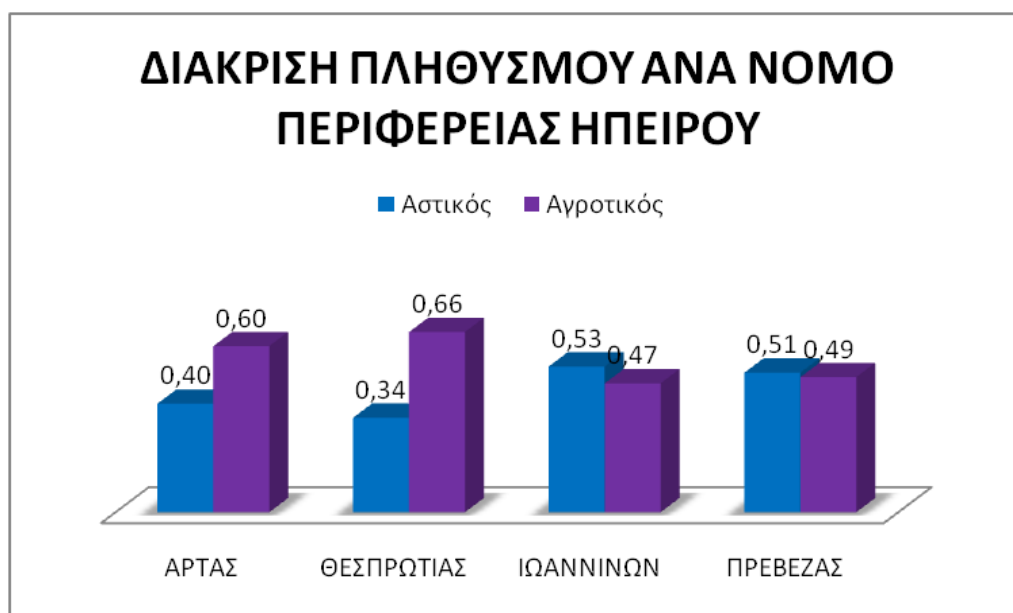
**Διάγραμμα 14: % Διάκριση συνολικού πληθυσμού Περιφέρειας (1991 & 2001)**



Πιο συγκεκριμένα, οι νομοί Άρτας και Θεσπρωτίας χαρακτηρίζονται κυρίως αγροτικές περιοχές όπου το συντριπτικό ποσοστό πληθυσμού είναι αγροτικός. Αντίθετα, η κατανομή των νομών Ιωαννίνων και Πρέβεζας εμφανίζονται πιο ισορροπημένη αφού 47% και το 49% του πληθυσμού αντίστοιχως χαρακτηρίζεται αγροτικός.

Συγκεκριμένα, στο νομό Άρτας σε απόλυτες τιμές 29.099 κάτοικοι ανήκουν στον αστικό πληθυσμό και 44.521 κάτοικοι στον αγροτικό πληθυσμό, ενώ στο νομό Θεσπρωτίας 15.003 κάτοικοι χαρακτηρίζονται ως αστικός πληθυσμός ενώ 28.598 ως αγροτικός πληθυσμός. Ο νομός Ιωαννίνων έχει 85.463 κατοίκους που ανήκουν στον αστικό πληθυσμό και 75.564 κατοίκους που ανήκουν στον αγροτικό πληθυσμό. Παράλληλα, η κατανομή του πληθυσμού στο νομό Πρεβέζης έχει ως εξής: 29.544 αστικός πληθυσμός και 28.600 αγροτικός πληθυσμός. Στο διάγραμμα που ακολουθεί, παρουσιάζεται αναλυτικά η ποσοστιαία κατανομή του πληθυσμού στους τέσσερις νομούς της Περιφέρειας Ηπείρου σύμφωνα με την διάκρισή του στις εξής κατηγορίες: αστικό και αγροτικό.

**Διάγραμμα 15: % Διάκριση συνολικού πληθυσμού ανα Νομό Περιφέρειας (1991 & 2001)**

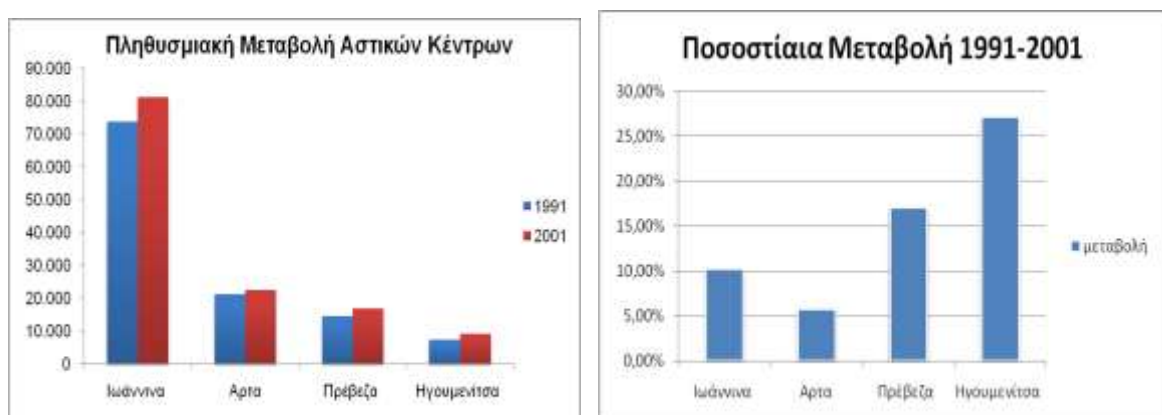


#### 8.1.9. Πληθυσμιακές μεταβολές αστικών κέντρων

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. Από τα παρακάτω διαγράμματα παρατηρείται πως υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ όλων των κύριων αστικών κέντρων της περιφέρειας. Τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή μεταβολή καταγράφει η Ηγουμενίτσα και ακολουθούν η Πρέβεζα, τα Γιάννενα και τέλος η Άρτα.

**Διάγραμμα 16: % Διάκριση συνολικού πληθυσμού ανα Νομό Περιφέρειας (1991 & 2001)**



## 8.2.Εμπόριο

### 8.2.1.Κλαδική σύνθεση των επιχειρήσεων

Γενικότερα, απαραίτητο εργαλείο αποτύπωσης/μέτρησης της επιχειρηματικότητας αποτελεί η μελέτη και η παρουσίαση του αριθμού επιχειρήσεων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και τζίρου σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία του Μητρώου Επιχειρήσεων της ΕΛ.ΣΤΑΤ για το σύνολο της περιφέρειας Ηπείρου (2002).

**Πίνακας 26: Αριθμός επιχειρήσεων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και τζίρου**

| ΠΕΡΙΦΕΡΙΑ | ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ                                                                                    | ΑΡ. ΕΠΙΧ. | ΤΖΙΡΟΣ (σε εκ. €) |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------|
|           | ΓΕΩΡΓΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ, ΘΗΡΑ ΚΑΙ ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ                                                                                | 1610      | 155,14            |
|           | ΑΛΙΕΙΑ, ΙΧΘΥΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑ                                                                                                | 99        | 21,47             |
|           | ΟΡΥΧΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΤΟΜΕΙΑ                                                                                                    | 112       | 13,82             |
|           | ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ                                                                                               | 2517      | 459,81            |
| Ήπειρος   | ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ, ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΝΕΡΟΥ                                                                    | 23        | 18,74             |
|           | ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ                                                                                                              | 4038      | 233,66            |
|           | ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ: ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ Η΄ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ       | 8605      | 1752,65           |
|           | ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ                                                                                               | 4109      | 180,46            |
|           | ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ                                                                                  | 1536      | 159,38            |
|           | ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ                                                                                 | 69        | 1,26              |
|           | ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ, ΕΚΜΙΣΘΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ                                                | 2398      | 97,71             |
|           | ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ                                                              | 31        | 1,41              |
|           | ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ                                                                                                              | 129       | 5,92              |
|           | ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ                                                                                             | 86        | 3,23              |
|           | ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ Η΄ ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ | 990       | 36,59             |
|           | ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΟΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ                                                                    | 2         | -                 |
|           | ΑΓΝΩΣΤΟΣ ΚΛΑΔΟΣ                                                                                                         | 635       | 20,47             |

Από τον πίνακα διακρίνουμε πως οι περισσότερες επιχειρήσεις περιλαμβάνονται στον κλάδο «ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ: ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ Η΄ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ» με τον συνολικό τζίρο τους να ξεπερνά τα 1.750 εκ. ευρώ.

Ο συνολικός αριθμός των επιχειρήσεων το 2002 έφτασε τις 26.989 και ο συνολικός τους τζίρος ξεπέρασε τα 3,1 εκ. ευρώ. Αναφορικά με τον αριθμό των επιχειρήσεων στο σύνολο των περιφερειών, η Ήπειρος συμμετέχει με ποσοστό

της τάξεως του 3,14% καταλαμβάνοντας την 10<sup>η</sup> θέση. Το ποσοστό αυτό επιμερίζεται στους νομούς ως εξής: Ν. Ιωαννίνων 1,51%, Ν. Πρεβέζης 0,62%, Ν. Άρτας 0,55%, Ν. Θεσπρωτίας 0,46%. Ο τζίρος των επιχειρήσεων της Ηπείρου καταλαμβάνει το 1,32% στο σύνολο των περιφερειών, καταλαμβάνοντας και εδώ τη 10<sup>η</sup> θέση, με τους Ν. Ιωαννίνων 0,7%, Ν. Πρεβέζης 0,21%, Ν. Άρτας 0,26%, Ν. Θεσπρωτίας 0,15%.

#### **8.2.1.1. Τομεακή κατανομή των επιχειρήσεων της Ηπείρου, με βάση των αριθμό των επιχειρήσεων, το σύνολο του ενεργητικού και τον κύκλο εργασιών (2008)**

Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται η τομεακή κατανομή σε ποσοστά των επιχειρήσεων και των τριών κλάδων που καταγράφονται στην Περιφέρεια Ηπείρου. Άξιο αναφοράς: ο κλάδος των υπηρεσιών υπερέχει με μερίδιο 45,6%, έναντι του κλάδου της βιομηχανίας με 31,8% και του εμπορίου 22,6%.

**Πίνακας 27: % Επιχειρήσεων ανά κλάδο**

| <b>ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΗΠΕΙΡΟΥ ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ</b> |        |
|-------------------------------------------------|--------|
| <b>ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ</b>                               | 31,80% |
| <b>ΕΜΠΟΡΙΟ</b>                                  | 22,60% |
| <b>ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ</b>                                | 45,60% |

ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλάδας ICAP

Διαγραμματικά παρουσιάζεται το ποσοστό των επιχειρήσεων ανά κλάδο (βιομηχανία, εμπόριο, υπηρεσίες) στην Περιφέρεια Ηπείρου.

**Διάγραμμα 17: % Επιχειρήσεων ανά κλάδο**



ΠΗΓΗ :Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλαδας ICAP

Από μελέτες κατά τα έτη 2004-2008, οι βιομηχανικές επιχειρήσεις καλύπτουν το 59,1% του συνολικού ενεργητικού της περιφέρειας. Αντίστοιχως το ενεργητικό στον κλάδο του εμπορίου αγγίζει μόλις το 18,7% και το 22,2% στις υπηρεσίες.

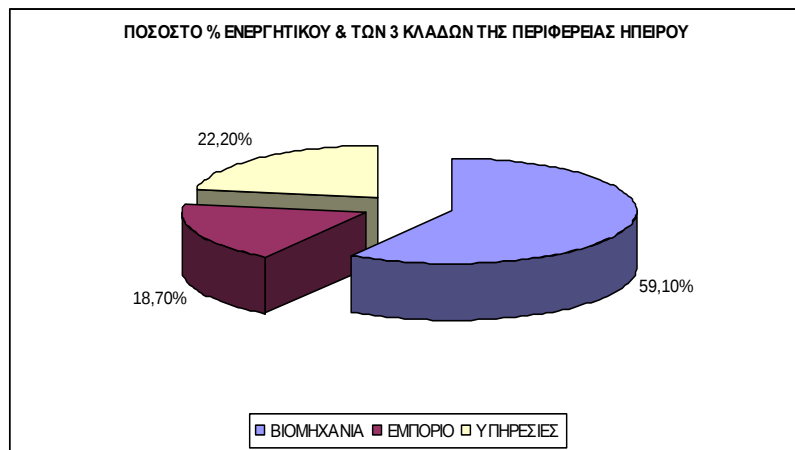
**Πίνακας 28: % ενεργητικού ανά κλάδο**

| ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ και των τριών κλάδων |        |
|--------------------------------------------|--------|
| ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ                                 | 59,10% |
| ΕΜΠΟΡΙΟ                                    | 18,70% |
| ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ                                  | 22,20% |

ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλαδας ICAP

Διαγραμματικά αυτό διαπιστώνεται από την απεικόνιση των ανωτέρω ποσοστών και των τριών κλάδων. Όπως φαίνεται το μεγαλύτερο ποσοστό ενεργητικού συγκεντρώνουν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της Βιομηχανίας.

**Διάγραμμα 18: % Ενεργητικού των επιχειρήσεων ανά κλάδο**



ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλαδας ICAP

Στον τομέα τώρα τον πωλήσεων, το σύνολο του κύκλου εργασιών φτάνει το 55,4% στη βιομηχανία, το 31,7% στο εμπόριο και το 12,8% στις υπηρεσίες για το έτος 2008. Ομοίως, οι πωλήσεις του κλάδου της βιομηχανίας καταλαμβάνουν την 1<sup>η</sup> θέση.

**Πίνακας 29: % κύκλου εργασιών ανά κλάδο**

| ΠΟΣΟΣΤΟ % ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ και των τριών κλάδων |        |
|------------------------------------------------|--------|
| ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ                                     | 55,40% |
| ΕΜΠΟΡΙΟ                                        | 31,70% |
| ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ                                      | 12,80% |

ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλαδας ICAP

Ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων της Περιφέρειας ανά κλάδο φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

**Διάγραμμα 19: % κύκλου εργασιών ανά κλάδο**



ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλαδας ICAP

**8.2.1.2.Γεωγραφική κατανομή των επιχειρήσεων της Ηπείρου ανά νομούς, με βάση τον αριθμό των επιχειρήσεων το σύνολο του ενεργητικού και τον κύκλο εργασιών (2008)**

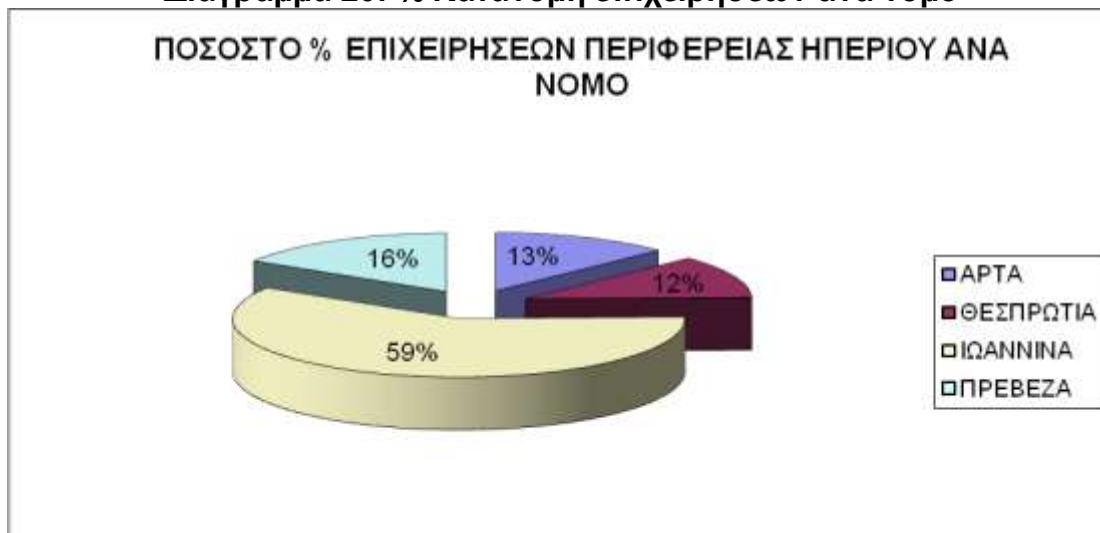
Σχετικά με τη γεωγραφική κατανομή των επιχειρήσεων της Περιφέρειας Ηπείρου, ο νομός Ιωαννίνων καταλαμβάνει τη 1<sup>η</sup> θέση με 59,1% επί του συνόλου των επιχειρήσεων της περιφέρειας και ακολουθούν ο νομός Πρεβέζης με 16,20, ο νομός Άρτας με 12,80% και ο νομός Θεσπρωτίας με διαφορά μόλις 1% από τον τρίτο κατά σειρά νομό, με 11,8%.

**Πίνακας 30: Γεωγραφική Κατανομή επιχειρήσεων**

| <b>ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΗΠΕΙΡΟΥ ΑΝΑ ΝΟΜΟ</b> |         |
|------------------------------------------------|---------|
| <b>ΑΡΤΑ</b>                                    | 13,00%  |
| <b>ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ</b>                               | 12,00%  |
| <b>ΙΩΑΝΝΙΝΑ</b>                                | 59,00%  |
| <b>ΠΡΕΒΕΖΑ</b>                                 | 16,00 % |

ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλαδας ICAP

**Διάγραμμα 20: % Κατανομή επιχειρήσεων ανα νομό**



ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλαδας ICAP

Στο ενεργητικό τώρα του συνόλου των επιχειρήσεων και πάλι ο νομός Ιωαννίνων έχει το προβάδισμα με ποσοστό που φτάνει το 67,9%, ο νομός Άρτας έχει 14,8% του συνόλου του ενεργητικού, το 10,8% καταλαμβάνει ο νομός Πρεβέζης και το μικρότερο ποσοστό, μόλις 6,5% ο νομός Θεσπρωτίας (βλ. πίνακα και διάγραμμα)

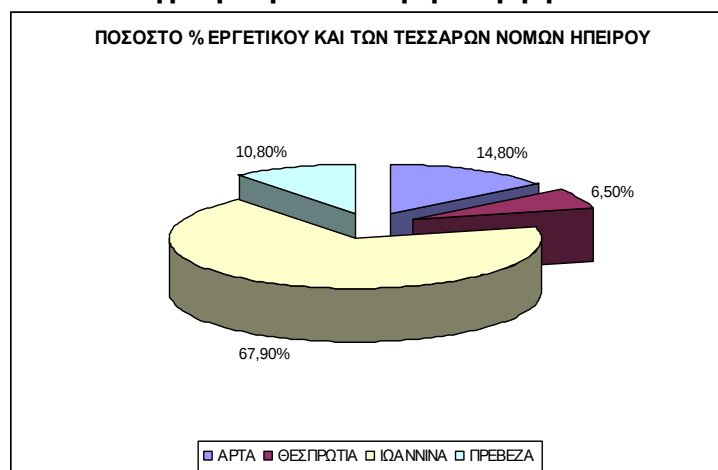
**Πίνακας 31: % Γεωγραφική Κατανομή ενεργητικού των επιχειρήσεων ανα νομό**

| <b>ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ ΑΝΑ ΝΟΜΟ</b> |        |
|-----------------------------------------------|--------|
| <b>ΑΡΤΑ</b>                                   | 14,80% |
| <b>ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ</b>                              | 6,50%  |
| <b>ΙΩΑΝΝΙΝΑ</b>                               | 67,90% |
| <b>ΠΡΕΒΕΖΑ</b>                                | 10,80% |

ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλαδας ICAP

Διαγραμματικά αυτό διαπιστώνεται με την απεικόνιση των ανωτέρω ποσοστών για καθένα από τους νομούς της περιφέρειας.

**Διάγραμμα 21: % Γεωγραφική Κατανομή ενεργητικού των επιχειρήσεων**



Στον τομέα των πωλήσεων ο νομός Ιωαννίνων έχει το 67,8% του κύκλου εργασιών, ο νομός Άρτας 19,4%, ο νομός Πρεβέζης 7,6% και τέλος ο νομός Θεσπρωτίας ακολουθεί με ποσοστό 5,2%.

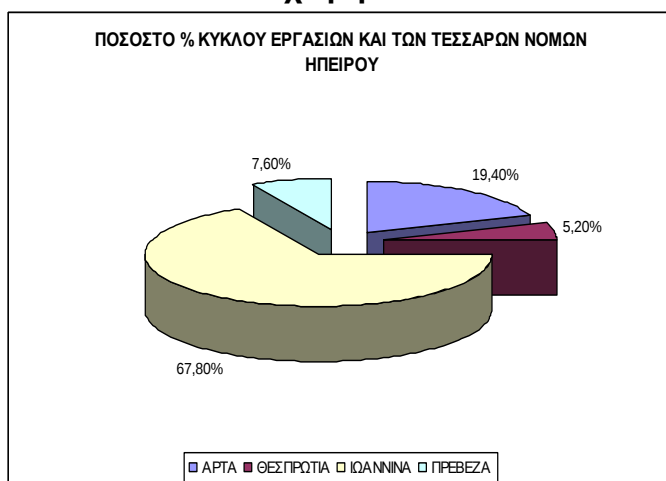
**Πίνακας 32: % Γεωγραφική Κατανομή κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων ανα νομό**

| <b>ΠΟΣΟΣΤΟ % ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΗΠΕΙΡΟΥ ΑΝΑ ΝΟΜΟ</b> |        |
|----------------------------------------------------------------|--------|
| <b>ΑΡΤΑ</b>                                                    | 19,40% |
| <b>ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ</b>                                               | 5,20%  |
| <b>ΙΩΑΝΝΙΝΑ</b>                                                | 67,80% |
| <b>ΠΡΕΒΕΖΑ</b>                                                 | 7,60%  |

ΠΗΓΗ: Οδηγός επιχειρήσεων Δυτ.Ελλαδας ICAP

Όπως διαπιστώνεται από την απεικόνιση των ανωτέρω ποσοστών των τεσσάρων νομών, ο νομός Ιωαννίνων κυριαρχεί και καταγράφεται το μεγαλύτερο ποσοστό κύκλου εργασιών.

**Διάγραμμα 22: % Γεωγραφική Κατανομή κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων**



### 8.2.2. Ενάρξεις και Παύσεις επιχειρήσεων

Αποτελεί κοινό τόπο η άποψη ότι η ύπαρξη ενός σύγχρονου συγκοινωνιακού δικτύου θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των περιοχών επιρροής του, ενώ η έλλειψη υποδομών μεταφοράς μπορεί να αποτελέσουν εμπόδιο στην ύπαρξη διαπεριφερειακού εμπορίου. Οι επιχειρήσεις που ιδρύονται ή που κλείνουν μπορεί να αποτελέσουν ένα σημαντικό δείκτη χωρικής επίδρασης του δυτικού οδικού άξονα. Είναι λογικό πως η μείωση του κόστους ή/και του χρόνου μεταφοράς λόγω βελτιώσεων του δικτύου μεταφορών επιτρέπει στους χρήστες του, να βελτιώσουν την παραγωγικότητά τους και να προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες περισσότερο αποτελεσματικά.

Παρόλο που τα έργα του Δυτικού οδικού άξονα βρίσκονται σε εξέλιξη και αναμένεται να ολοκληρωθούν τα επόμενα χρόνια, οι εργασίες κατασκευής που πραγματοποιούνται μπορεί να έχουν επιδράσει στις μεταβολές του αριθμού των επιχειρήσεων αφού ο δυτικός άξονας σιγά-σιγά γίνεται πραγματικότητα. Στις επόμενες παραγράφους που ακολουθούν παρουσιάζονται οι ενάρξεις και οι παύσεις των επιχειρήσεων στους τέσσερις νομούς της περιφέρειας Ηπείρου. Τα στοιχεία συγκεντρώθηκαν από τα εμπορικά και βιοτεχνικά επιμελητήρια των τεσσάρων νομών της περιφέρειας Ηπείρου. Θα πρέπει να τονιστεί πως η μελέτη τέτοιου είδους δεδομένων είναι χρήσιμη παρά το γεγονός ότι τα δεδομένα δεν

είναι ομογενοποιημένα και μερικές φορές αναφέρονται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Η ομογενοποίηση των δεδομένων είναι αδύνατο να πραγματοποιηθεί αφού κάθε κάθε Επιμελήτηριο χρησιμοποιεί διαφορετική κωδικοποίηση των επιχειρήσεων με διαφορετικά κριτήρια. Η αδυναμία άντλησης στοιχείων για συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, σχετίζεται με την αδυναμία των επιμελητηρίων να παραθέσουν στοιχεία εξαιτίας της μεταπτώσης των κατηγοριών ( βλέπε επίσης ενότητα 8 σελ.127).

### 8.2.2.1.Ενάρξεις επιχειρήσεων

#### Νομός Θεσπρωτίας

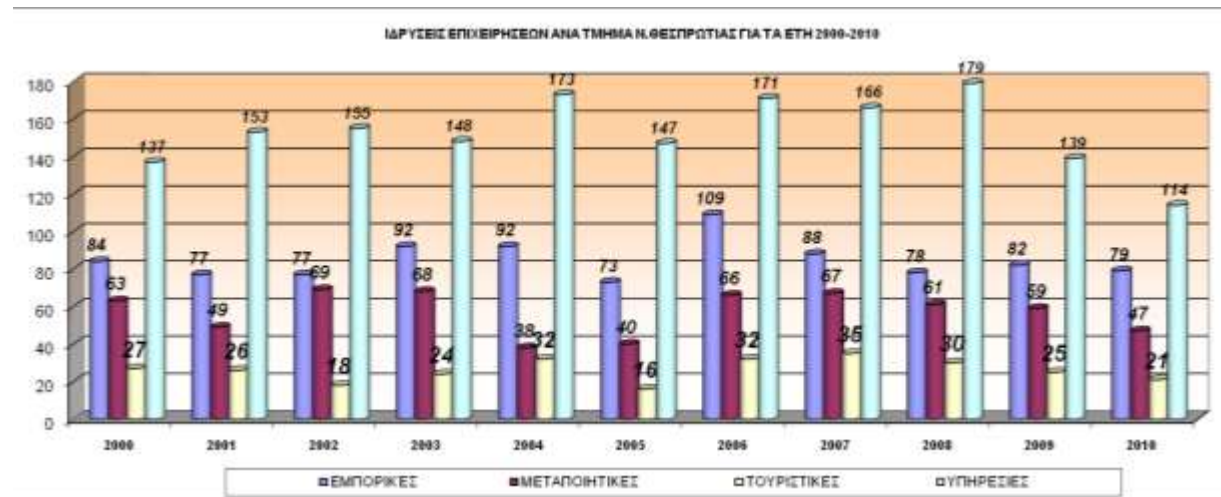
Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται οι ενάρξεις των επιχειρήσεων στο Ν. Θεσπρωτίας ανά τύπο επιχειρήσης. Γενικότερα την περίοδο 2000-2010, παρατηρείται μείωση της τάξεως του 16,07%. Συνολικά οι ενάρξεις έφτασαν τις 3526, εκ των οποίων οι περισσότερες ενάρξεις παρατηρούνται το έτος 2006 (378) και οι λιγότερες το 2010 (261) σημάδι επίδρασης της δυσμενής οικονομικής συγκυρίας.

**Πίνακας 33: Αριθμός ιδρύσεων επιχειρήσεων στο νομό Θεσπρωτίας (2000-2010)**

| <b>ΕΤΟΣ</b>   | <b>ΙΔΡΥΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Ν.ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2000-2010</b> |                      |                    |                  |               |
|---------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------|------------------|---------------|
|               | <b>ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ</b>                                                  | <b>ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ</b> | <b>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ</b> | <b>ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ</b> | <b>ΣΥΝΟΛΟ</b> |
| <b>2000</b>   | 84                                                                | 63                   | 27                 | 137              | <b>311</b>    |
| <b>2001</b>   | 77                                                                | 49                   | 26                 | 153              | <b>305</b>    |
| <b>2002</b>   | 77                                                                | 69                   | 18                 | 155              | <b>319</b>    |
| <b>2003</b>   | 92                                                                | 68                   | 24                 | 148              | <b>332</b>    |
| <b>2004</b>   | 92                                                                | 38                   | 32                 | 173              | <b>335</b>    |
| <b>2005</b>   | 73                                                                | 40                   | 16                 | 147              | <b>276</b>    |
| <b>2006</b>   | 109                                                               | 66                   | 32                 | 171              | <b>378</b>    |
| <b>2007</b>   | 88                                                                | 67                   | 35                 | 166              | <b>356</b>    |
| <b>2008</b>   | 78                                                                | 61                   | 30                 | 179              | <b>348</b>    |
| <b>2009</b>   | 82                                                                | 59                   | 25                 | 139              | <b>305</b>    |
| <b>2010</b>   | 79                                                                | 47                   | 21                 | 114              | <b>261</b>    |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b> | 931                                                               | 627                  | 286                | 1682             | <b>3526</b>   |

Σημειώνεται πως οι περισσότερες νέες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται τον κλάδο παροχής υπηρεσιών με το ποσοστό να ανέρχεται στο 47,7 % επί του συνόλου νέων επιχειρήσεων. Δεύτερη θέση καταλαμβάνουν οι εμπορικές επιχειρήσεις με ποσοστό που αγγίζει το 26,4 %, όπως παρουσιάζεται στο γράφημα.

**Διάγραμμα 23: Αριθμός Ιδρύσεων επιχειρήσεων στο νομό Θεσπρωτίας 2000-2010**



### Νομός Πρεβέζης

**Πίνακας 34: Αριθμός εγγραφών επιχειρήσεων νομού Πρεβέζης 2000-2010.**

| ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Ν.ΠΡΕΒΕΖΗΣ 2000-2010 |          |
|--------------------------------------------|----------|
| ΚΛΑΔΟΣ/ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ                           | ΕΓΓΡΑΦΕΣ |
| ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ                                  | 1353     |
| ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ                              | 341      |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ                                | 390      |
| ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ                          | 2316     |
| ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ                              | 4400     |

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται πως την περίοδο 2000-2010 σημειώθηκαν στον νομό Πρεβέζης 4.400 εγγραφές νέων επιχειρήσεων. Παρόμοια, τις πρώτες θέσεις καταλαμβάνουν οι εμπορικές και οι παροχής υπηρεσιών επιχειρήσεις με τα ποσοστά τους να διαμορφώνονται στο 30,7% και 52,6% αντίστοιχα. Αντίθετα, οι μεταποιητικές και οι τουριστικές καταγράφουν μικρότερα ποσοστά ενάρξεων.

### Νομός Ιωαννίνων

Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται οι ενάρξεις των επιχειρήσεων στο Ν. Ιωαννίνων ανά τύπο για την περίοδο 2007-2008 και για την περίοδο 2009-2010 με τα στοιχεία που αντλήθηκαν μέσω του Επιμελητηρίου Ιωαννίνων. Εξαιτίας μετάπτωσης των κατηγοριών, οι κατηγορίες επιχειρήσεων (τμήματα) για την περίοδο 2009-2010 αναμορφώθηκαν και παρουσιάζονται παρακάτω. Αξίζει να σημειωθεί ότι την περίοδο 2007-2010 πραγματοποιήθηκαν 2.094 εκ των οποίων οι περισσότερες σημειώθηκαν την περίοδο 2009-2010.

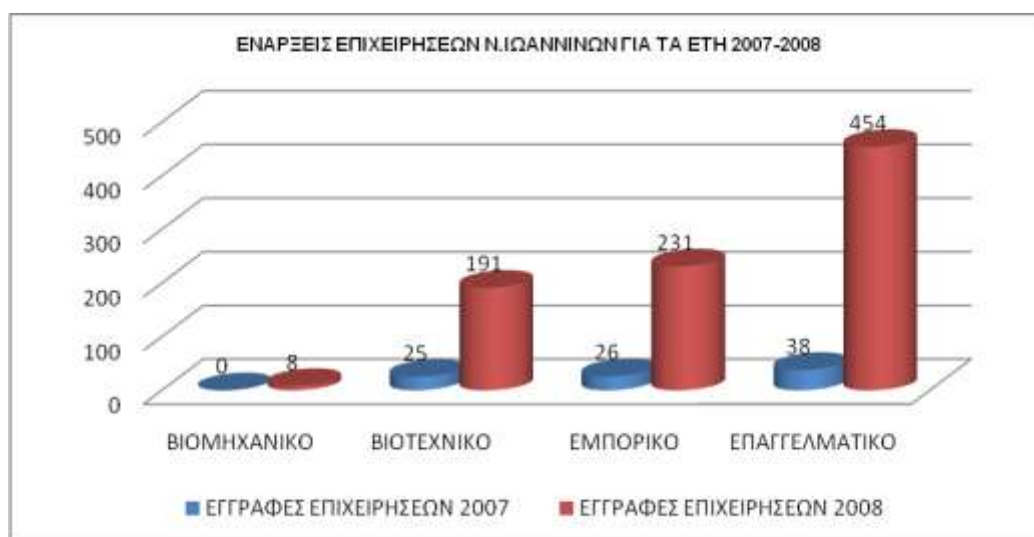
**Πίνακας 35: Αριθμός εγγραφών επιχειρήσεων 2007-2008 στο νομό Ιωαννίνων**

| <b>ΤΜΗΜΑ</b>         | <b>ΕΓΓΡΑΦΕΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>2007</b> | <b>ΕΓΓΡΑΦΕΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>2008</b> | <b>ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ<br/>ΕΓΓΡΑΦΕΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>2007-2008</b> |
|----------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <b>ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ</b>   | 0                                         | 8                                         | 8                                                            |
| <b>ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟ</b>    | 25                                        | 191                                       | 216                                                          |
| <b>ΕΜΠΟΡΙΚΟ</b>      | 26                                        | 231                                       | 257                                                          |
| <b>ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ</b> | 38                                        | 454                                       | 492                                                          |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>        | 89                                        | 884                                       | 973                                                          |

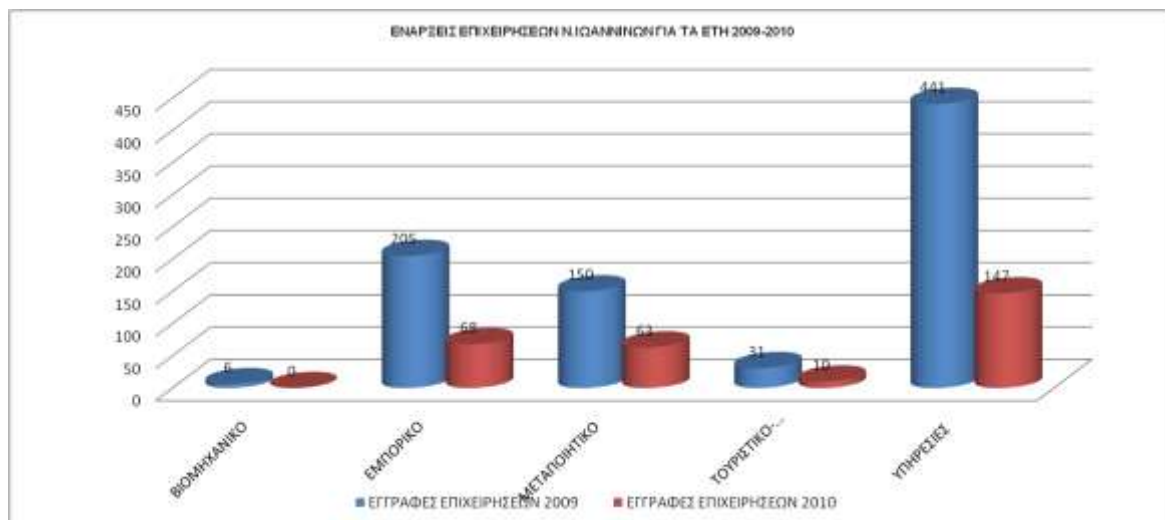
**Πίνακας 36: Αριθμός εγγραφών επιχειρήσεων 2009-2010 στο νομό Ιωαννίνων**

| <b>ΤΜΗΜΑ</b>                     | <b>ΕΓΓΡΑΦΕΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>2009</b> | <b>ΕΓΓΡΑΦΕΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>2010</b> | <b>ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ<br/>ΕΓΓΡΑΦΕΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>2010</b> |
|----------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <b>ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ</b>               | 6                                         | 0                                         | 6                                                       |
| <b>ΕΜΠΟΡΙΚΟ</b>                  | 205                                       | 68                                        | 273                                                     |
| <b>ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΟ</b>              | 150                                       | 63                                        | 213                                                     |
| <b>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ-<br/>ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b> | 31                                        | 10                                        | 41                                                      |
| <b>ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ</b>                 | 441                                       | 147                                       | 588                                                     |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                    | 833                                       | 288                                       | 1121                                                    |

**Διάγραμμα 24: Αριθμός ενάρξεων επιχειρήσεων στο νομό Ιωαννίνων 2007-2008**



**Διάγραμμα 25: Αριθμός ενάρξεις επιχειρήσεων στο νομό Ιωαννίνων 2009-2010**



### Νομός Άρτας

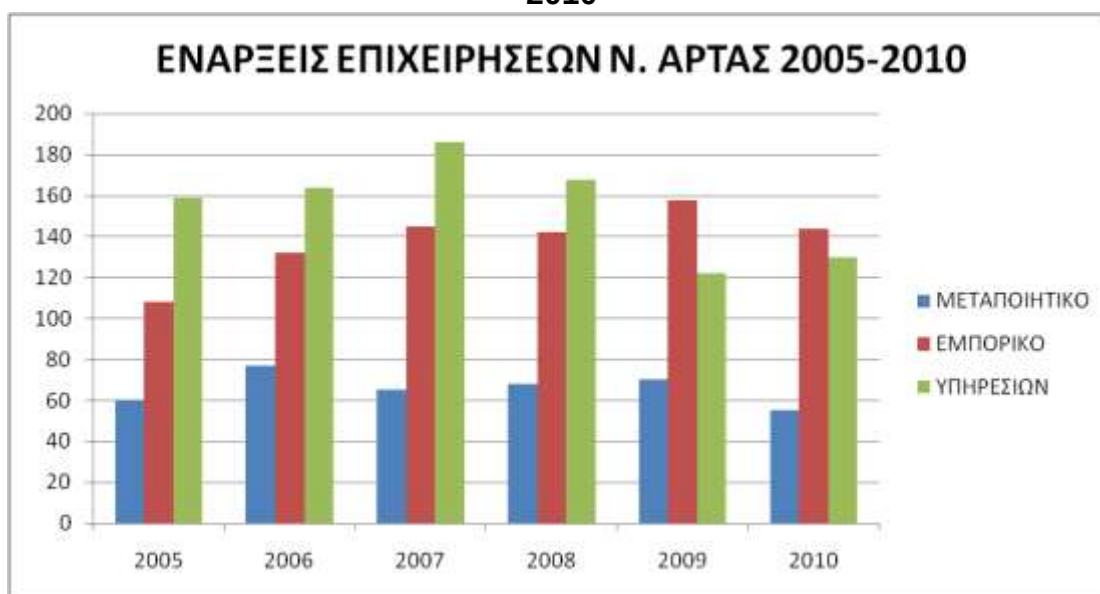
Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι ενάρξεις επιχειρήσεων που πραγματοποιήθηκαν την περίοδο 2005-2010 έφτασαν τις 2.153 εγγραφές με βάση τα στοιχεία του Επιμελητηρίου Άρτας. Το έτος 2010 πραγματοποιούνται λιγότερες ενάρξεις γεγονός που οφείλεται στη δυσμενή οικονομική συγκυρία. Οι περισσότερες ενάρξεις καταγράφηκαν το 2007 και έφτασαν τις 396 επιχειρήσεις.

**Πίνακας 37: συνολικός Αριθμός εγγεγραμμένων επιχειρήσεων στο νομό Άρτας, 2005- 2010**

| ΤΜΗΜΑ         | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010       | ΣΥΝΟΛΑ      |
|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΟ  | 60         | 77         | 65         | 68         | 70         | 55         | 395         |
| ΕΜΠΟΡΙΚΟ      | 108        | 132        | 145        | 142        | 158        | 144        | 829         |
| ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ     | 159        | 164        | 186        | 168        | 122        | 130        | 929         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b> | <b>327</b> | <b>373</b> | <b>396</b> | <b>378</b> | <b>350</b> | <b>329</b> | <b>2153</b> |

Η διαχρονική εξέλιξη των εγγραφών των επιχειρήσεων για την περίοδο 2005-2010 για κάθε τύπο επιχείρησης αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

**Διάγραμμα 26: Αριθμός εγγραφών επιχειρήσεων στο νομό Άρτας 2005-2010**



#### **8.2.2.2. Παύσεις Επιχειρήσεων**

Στην ενότητα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι παύσεις των επιχειρήσεων για κάθε νομό της Περιφέρειας Ηπείρου.

##### Νομός Θεσπρωτίας

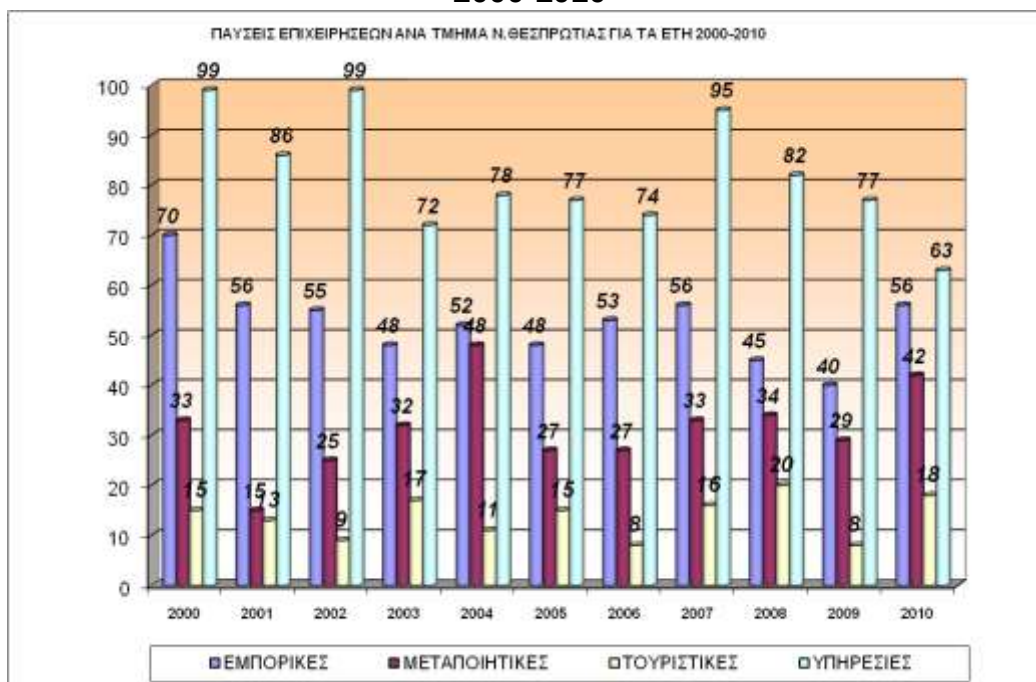
Όσον αφορά τις διακοπές των επιχειρήσεων στον Ν. Θεσπρωτίας την περίοδο 2000-2010 σημειώθηκαν συνολικά 1.976. Γενικότερα την περίοδο 2000-2010, παρατηρείται μεταβολή της τάξεως -17,5%. Οι περισσότερες διακοπές παρατηρήθηκαν τα έτη 2000 (217) και 2007 (200), ενώ οι λιγότερες παρατηρήθηκαν το 2005 (162) και το 2006 (167).

**Πίνακας 38: Παύσεις Επιχειρήσεων στο Ν. Θεσπρωτίας 2000-2010**

| <b>ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Ν.ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2000-2010</b> |                  |                      |                    |                  |               |
|-------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------|--------------------|------------------|---------------|
| <b>ΕΤΟΣ</b>                                                       | <b>ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ</b> | <b>ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ</b> | <b>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ</b> | <b>ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ</b> | <b>ΣΥΝΟΛΟ</b> |
| <b>2000</b>                                                       | 70               | 33                   | 15                 | 99               | <b>217</b>    |
| <b>2001</b>                                                       | 56               | 15                   | 13                 | 86               | <b>170</b>    |
| <b>2002</b>                                                       | 55               | 25                   | 9                  | 99               | <b>188</b>    |
| <b>2003</b>                                                       | 48               | 32                   | 17                 | 72               | <b>169</b>    |
| <b>2004</b>                                                       | 52               | 48                   | 11                 | 78               | <b>189</b>    |
| <b>2005</b>                                                       | 48               | 27                   | 15                 | 77               | <b>167</b>    |
| <b>2006</b>                                                       | 53               | 27                   | 8                  | 74               | <b>162</b>    |
| <b>2007</b>                                                       | 56               | 33                   | 16                 | 95               | <b>200</b>    |
| <b>2008</b>                                                       | 45               | 34                   | 20                 | 82               | <b>181</b>    |
| <b>2009</b>                                                       | 40               | 29                   | 8                  | 77               | <b>154</b>    |
| <b>2010</b>                                                       | 56               | 42                   | 18                 | 63               | <b>179</b>    |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                                                     | <b>579</b>       | <b>345</b>           | <b>150</b>         | <b>902</b>       | <b>1976</b>   |

Επιπλέον, παρατηρείται πως οι επιχειρήσεις που διακόπτουν την οικονομική τους δραστηριότητα περιλαμβάνονται κυρίως εμπορικές και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών με τα ποσοστά παύσης τους να ανέρχονται σε 29,3% και 45,6% αντιστοίχως. Η εξέλιξη των παύσεων των επιχειρήσεων αποτυπώνεται γραφικά στο παρακάτω διάγραμμα.

**Διάγραμμα 27: Αριθμός παύσεων επιχειρήσεων στο νομό Θεσπρωτίας 2000-2010**



### Νομός Πρεβέζης

Οι συνολικές διαγραφές επιχειρήσεων που πραγματοποιήθηκαν στον νομό Πρεβέζης έφτασαν συνολικά τις 3.165 εκ των οποίων τα μεγαλύτερα ποσοστά παύσης συγκέντρωσαν οι εμπορικές και οι παροχής υπηρεσιών. Αναλυτικότερα, οι διακοπές των εμπορικών επιχειρήσεων ανέρχονταν στο 35,2% και των παροχής υπηρεσιών στο 50,4%. Ομοίως με τις ενάρξεις του νομού Πρεβέζης, οι μεταποιητικές και οι τουριστικές επιχειρήσεις εμφανίζουν μικρότερα ποσοστά διακοπών.

**Πίνακας 39: Πάυσεις Επιχειρήσεων στο Ν. Πρεβέζης 2000-2010**

| ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Ν.ΠΡΕΒΕΖΗΣ 2000-2010 |           |
|---------------------------------------------|-----------|
| ΚΛΑΔΟΣ/ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ                            | ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ |
| ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ                                   | 1115      |
| ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ                               | 282       |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ                                 | 170       |
| ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ                           | 1598      |
| ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ                               | 3165      |

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι εγγραφές και οι διακοπές των επιχειρήσεων του Ν. Πρεβέζης για την περίοδο 2000-2010 για κάθε τύπο επιχειρήσεις (εμπορικές, μεταποιητικές, τουριστικές, παροχής, υπηρεσιών)

**Διάγραμμα 28: Αριθμός ενάρξεων και παύσεων επιχειρήσεων στο νομό Πρεβέζης (2000-2010)**



#### Νομός Ιωαννίνων

Παρόμοια, στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνονται οι διαγραφές των επιχειρήσεων για την περίοδο 2007-2008 και 2009-2010. Συνολικά καταγράφηκαν 1.597 διαγραφές από τις οποίες το 57% πραγματοποιήθηκε τη περίοδο 2009-2010.

**Πίνακας 40: Παύσεις Επιχειρήσεων στο νομό Ιωαννίνων 2007-2008**

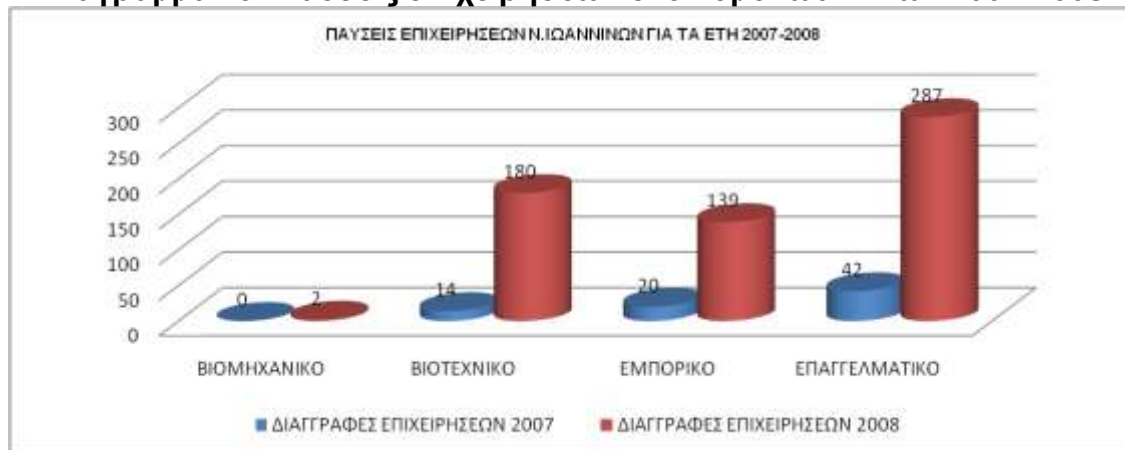
| ΤΜΗΜΑ         | ΠΑΥΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ 2007 | ΠΑΥΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ 2008 | ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΠΑΥΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ 2007-2008 |
|---------------|---------------------------|---------------------------|------------------------------------------|
| ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ   | 0                         | 2                         | 2                                        |
| ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟ    | 14                        | 180                       | 194                                      |
| ΕΜΠΟΡΙΚΟ      | 20                        | 139                       | 159                                      |
| ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ | 42                        | 287                       | 329                                      |
| ΣΥΝΟΛΟ        | 76                        | 608                       | 684                                      |

**Πίνακας 41: Παύσεις επιχειρήσεων στο νομό Ιωαννίνων 2009-2010**

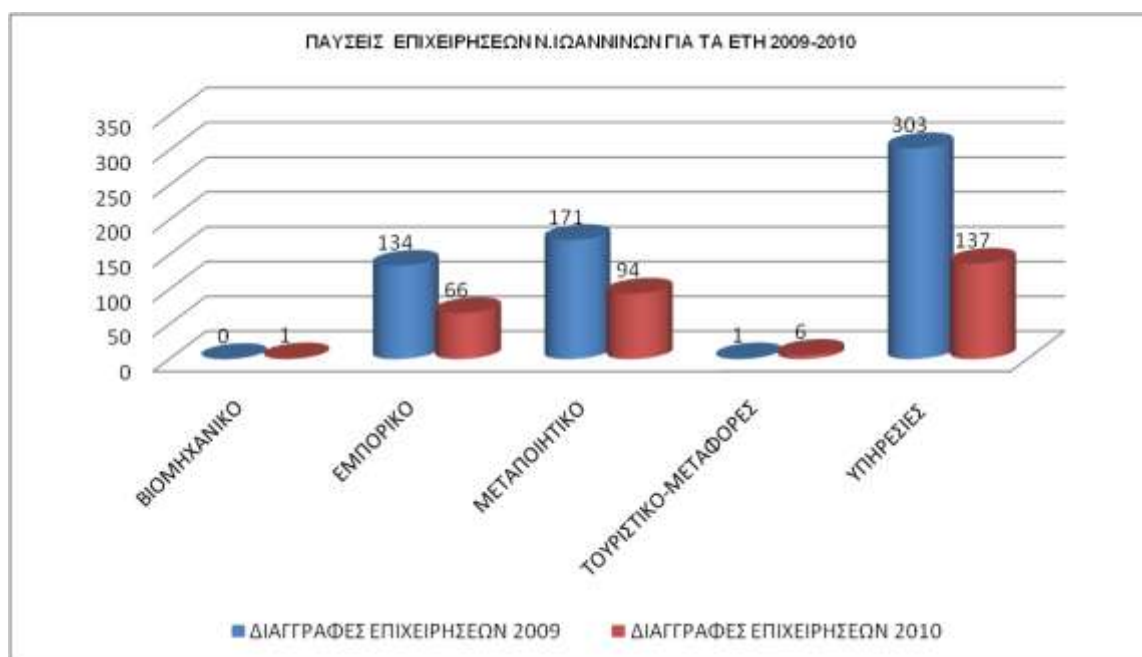
| <b>ΤΜΗΜΑ</b>                     | <b>ΠΑΥΣΕΙΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>2007</b> | <b>ΠΑΥΣΕΙΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>2008</b> | <b>ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ<br/>ΠΑΥΣΕΙΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>2007-2008</b> |
|----------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <b>ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ</b>               | 0                                        | 1                                        | 1                                                           |
| <b>ΕΜΠΟΡΙΚΟ</b>                  | 134                                      | 66                                       | 200                                                         |
| <b>ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΟ</b>              | 171                                      | 94                                       | 265                                                         |
| <b>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ-<br/>ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b> | 1                                        | 6                                        | 7                                                           |
| <b>ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ</b>                 | 303                                      | 137                                      | 440                                                         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                    | 609                                      | 304                                      | 913                                                         |

Διαγραμματικά αποτυπώνονται οι παύσεις των επιχειρήσεων που καταγράφηκαν στο Νομό Ιωαννίνων τις περιόδους 2007-2008 και 2009-2010.

**Διάγραμμα 29: Παύσεις επιχειρήσεων στο νομό Ιωαννίνων 2007-2008**



**Διάγραμμα 30: Παύσεις επιχειρήσεων στο νομό Ιωαννίνων 2009-2010**



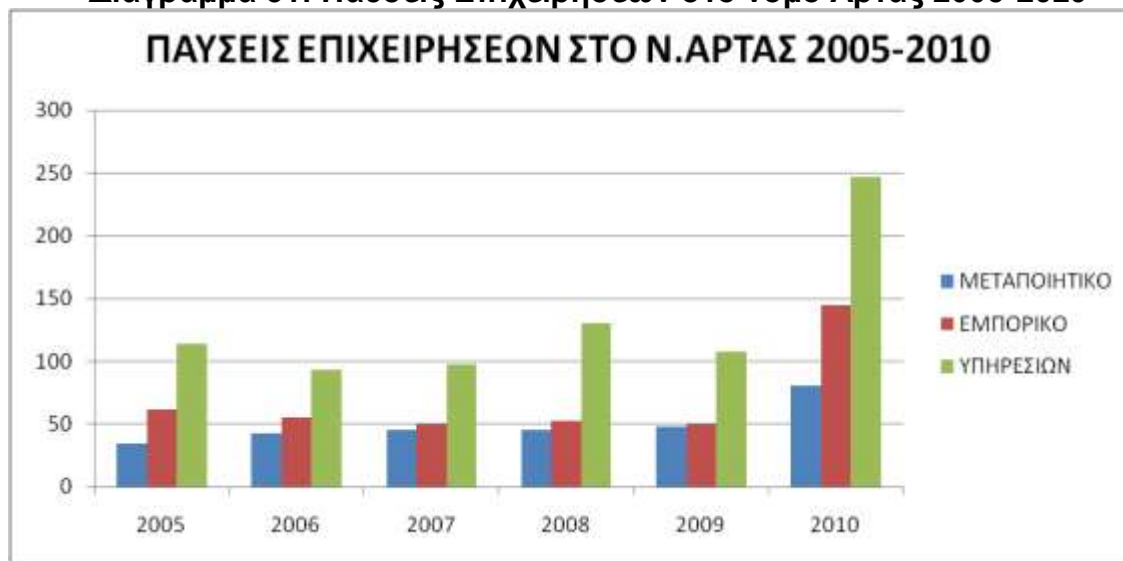
### Νομός Άρτας

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι παύσεις των επιχειρήσεων που καταγράφηκαν από το Επιμελητήριο Άρτας την περίοδο 2005-2010 έφτασαν τις 1.502 διαγραφές. Το έτος 2010 πραγματοποιούνται οι περισσότερες παύσεις γεγονός που οφείλεται στη δυσμενή οικονομική συγκυρία με τις επιχειρήσεις παροχής Υπηρεσιών να καταλαμβάνουν την 1<sup>η</sup> θέση στις διαγραφές. Αξίζει να σημειωθεί πως την εξεταζόμενη περίοδο (2005-2010), σημειώθηκε ραγδαία αύξηση του αριθμού των διαγραφών που άγγιξε το 121%.

**Πίνακας 42: Παύσεις επιχειρήσεων στο νομό Άρτας 2005-2010**

| ΤΜΗΜΑ        | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | ΣΥΝΟΛΑ |
|--------------|------|------|------|------|------|------|--------|
| ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΟ | 35   | 43   | 45   | 45   | 48   | 81   | 129    |
| ΕΜΠΟΡΙΚΟ     | 62   | 55   | 50   | 53   | 50   | 145  | 195    |
| ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ    | 114  | 93   | 98   | 130  | 108  | 247  | 355    |
| ΣΥΝΟΛΟ       | 211  | 191  | 193  | 228  | 206  | 473  | 1502   |

**Διάγραμμα 31: Παύσεις Επιχειρήσεων στο νομό Άρτας 2005-2010**



### 8.2.2.3. Συνολικό αποτέλεσμα ενάρξεων – παύσεων επιχειρήσεων

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται τα συγκεντρωτικά μεγέθη ενάρξεων και παύσεων των τεσσάρων νομών της περιφέρειας της Ηπείρου. Παρά το γεγονός ότι τα δεδομένα δεν είναι ομογενοποιημένα και αναφέρονται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, ωστόσο συμβάλλουν στο σχηματισμό κάποιων συμπερασμάτων ως προς την εξέλιξη της επιχειρηματικότητας στην Περιφέρεια Ηπείρου. Ένα γενικό συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι το τελικό αποτέλεσμα των μεταβολών είναι θετικό, δηλαδή οι νέες ιδρύσεις υπερτερούν των παύσεων.

**Πίνακας 43: συνολικές παύσεις και ιδρύσεις επιχειρήσεων**

| ΝΟΜΟΙ<br>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ<br>ΗΠΕΙΡΟΥ<br>(1) | ΝΕΕΣ ΙΔΡΥΣΕΙΣ<br>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br>(2) | ΠΑΥΣΕΙΣ<br>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br>(3) | ΔΙΑΦΟΡΑ<br>(4) |
|----------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|----------------|
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ<br>(2000-2010)              | 3.526                                | -1.976                         | +1.550         |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ<br>(2007-2010)               | 2.094                                | -1.597                         | +497           |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ<br>(2000-2010)                | 4.400                                | -3.165                         | +1.235         |
| ΑΡΤΑΣ<br>(2005-2010)                   | 2.153                                | -1.502                         | +651           |

Για την περαιτέρω αξιολόγηση των στοιχείων αυτών καταρτίστηκαν δείκτες συνολικού αριθμού επιχειρήσεων ανα 1000 κατοίκους, με στόχο την αποτύπωση την αποτύπωση πιθανών διαφορών μεταξύ των νομών της Περιφέρειας. Πραγματικά, όπως προκύπτει από τον πίνακα που ακολουθεί οι νομοί Θεσπρωτίας και Πρέβεζας έχουν τα πρωτεία στην επιχειρηματική κινητικότητα δεδομένου ότι σε ετήσια βάση αναλογούν 12 περίπου ιδρύσεις και παύσεις επιχειρήσεων ανα 1000 κατοίκους, ενώ στους νομούς Ιωαννίνων και Άρτας ο σχετικός δείκτης είναι 7,2 και 9, 4 αντίστοιχα. Η παραπέρα ανάλυση και αξιολόγηση των στοιχείων αυτών απαιτεί δεδομένα τα οποία τα επιμελήτηρια, όπως δήλωσας, δε διαθέτουν.

**Πίνακας 44: Δείκτες επιχειρηματικότητας ανα πληθυσμό**

| <b>ΝΟΜΟΙ<br/>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ<br/>ΗΠΕΙΡΟΥ<br/>(1)</b> | <b>ΣΥΝΟΛΟ<br/>ΙΔΡΥΣΕΩΝ ΚΑΙ<br/>ΠΑΥΣΕΩΝ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ*<br/>(2)</b> | <b>ΑΝΑΓΩΓΗ<br/>ΑΘΡΟΙΣΜΑΤΟΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br/>ΣΕ ΕΤΟΣ**<br/>(3)</b> | <b>ΠΛΗΘΥΣΜ<br/>ΟΣ<br/>(4)</b> | <b>ΜΕΤΑΒΟΛΗ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕ<br/>ΩΝ ΑΝΑ<br/>1000<br/>ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ*<br/>**<br/>(5)</b> |
|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ<br>(2000-2010)                        | 5.502                                                                | 550                                                                   | 46 χιλ.                       | 12,0                                                                             |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ<br>(2007-2010)                         | 3.691                                                                | 1.230                                                                 | 170 χιλ.                      | 7,2                                                                              |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ<br>(2000-2010)                          | 7.565                                                                | 757                                                                   | 59 χιλ.                       | 12,8                                                                             |
| ΑΡΤΑΣ<br>(2005-2010)                             | 3.655                                                                | 731                                                                   | 78 χιλ.                       | 9,4                                                                              |

\* άθροισμα των στηλών 2 και 3 του πίνακα 43

\*\* στήλη 2 του παρόντα πίνακα / αριθμού ετών περιόδου

\*\*\* στήλη 3 του παρόντα πίνακα/ στήλη 4 (πληθυσμός του νομού σε χιλιάδες κατοίκους)

### **8.3.Βιομηχανία**

Έχει παρατηρηθεί πως από το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα και μετά, οι ηγεσίες των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αλλά και παγκοσμίως) αναζητούν τρόπους για να μπορέσουν να λύσουν τα προβλήματα που έχουν συνδέονται με

την περιφερειακή ανάπτυξη ενός κράτους. Ένα σημαντικό μέσο αντιμετώπισης αυτής της καταστάσης αποτέλεσε η δημιουργία επιχειρηματικών περιοχών (Business areas), η ανάπτυξη των οποίων χρησιμοποιήθηκε για την καλύτερη οργάνωση και συγκέντρωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας σε περιφερειακό επίπεδο.

Υποστηρίζεται δε γενικά, ότι η δημιουργία αυτών των Επιχειρηματικών Περιοχών παγκοσμίως, είναι ίσως ένα από τα πιο σημαντικά οικονομικά εργαλεία της προώθησης της περιφερειακής ανάπτυξης και της μεταποίησης, στις περιοχές που διανύουν μία περίοδο εκβιομηχάνισης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι λόγω της δυνατότητάς των να εξελίσσονται μαζί με την βιομηχανική τεχνολογία, δημιουργούν ταυτόχρονα και το έδαφος για προσαρμοστικότητα στις τοπικές ανάγκες. Επίσης λόγω αυτών των συνθηκών, επτετεύχθη ακόμα και ανακατανομή του εγχώριου πληθυσμού της κάθε χώρας. Σε τέτοιες περιπτώσεις, έπαιξαν ιδιαίτερο ρόλο στην ανακούφιση των ήδη υπαρχόντων κορεσμένων περιοχών της εκάστοτε χώρας.

Η οργάνωση και η ανάπτυξη τέτοιου είδους επιχειρηματικών περιοχών, φέρει σαν αποτέλεσμα την δημιουργία ορισμένων χαρακτηριστικών οικονομίας, όπως είναι οι οικονομίες κλίμακας και οι εξωτερικές οικονομίες. Οι οικονομίες κλίμακας προέρχονται από την ανάπτυξη των περιφερειακών υποδομών και οι εξωτερικές οικονομίες γεννιούνται από την συνολική συγκέντρωση διαφορετικών ειδών επιχειρήσεων στον ίδιο χώρο. Η ανάπτυξη και η λειτουργία μιας τέτοιας περιοχής συντελεί στην δημιουργία μίας μορφής επιχείρησης, η οποία και μπορεί και επωφελείται από την δημιουργία των οικονομιών κλίμακας. Έτσι έμμεσα επιτυγχάνεται η μείωση του κόστους των υπηρεσιών των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής αυτής Περιοχής, και με έμμεσο τρόπο επιτυγχάνεται μαζική ανάπτυξη των επιχειρήσεων αυτών.

Επιπροσθέτως όσον αφορά στις εξωτερικές οικονομίες αυτές πραγματοποιούνται μέσα στην παραγωγική μονάδα που είναι εγκατεστημένες, οπότε και είναι ευκολότερη η πρόσβαση σε υπηρεσίες οι οποίες και θα ανέβαζαν το κόστος τους, εάν προέρχονταν από μία και μόνο επιχείρηση. Τα οφέλη που προκύπτουν τελικά για τις επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε αυτές τις περιοχές είναι:

- Η ενίσχυση της Βιομηχανικής Υποδομής και Αποκέντρωσης
- Η βελτίωση της παραγωγικότητας στη Βιομηχανία και της ανταγωνιστικότητας των δεσμευμένων κεφαλαίων
- Η προσέλκυση ξένων επενδύσεων
- Η εισροή ξένου συναλλάγματος
- Ο εκσυγχρονισμός της Βιοτεχνίας
- Η προστασία του περιβάλλοντος
- Η αποκέντρωση των μεγάλων Βιοτεχνικών-Βιομηχανικών περιοχών εκτός των ορίων των πόλεων

Στην Ελλάδα η πρώτη εμφάνιση τέτοιου είδους Επιχειρηματικών Περιοχών ξεκίνησε την δεκαετία του 1960, με την μορφή των Βιομηχανικών Περιοχών, και η οποία είχε ανατεθεί το 1962 στον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης (Ο.Β.Α.). Το 1963 προτείνεται για πρώτη φορά η δημιουργία τέτοιου είδους περιοχών στις εξής 5 πόλεις της Ελλάδας: Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Καβάλα, Ηράκλειο και Βόλο. Λίγο αργότερα κατατέθηκε εισήγηση στο τότε Υπουργείο Βιομηχανίας και ψηφίστηκε ο νόμος 4458/65, για την ρύθμιση και την εφαρμογή θεμάτων που αφορούν τις ΒΙ.ΠΕ. καθώς επίσης έθεσε και το νομικό πλαίσιο του θεσμού.

Ως Βιομηχανική Περιοχή ορίζεται : “μία έκταση με καθορισμένα όρια, κατάλληλα διαρρυθμισμένη και εξοπλισμένη με έργα υποδομής (δίκτυα κ.λπ.) προοριζόμενη για την εγκατάσταση βιομηχανικών και βιοτεχνικών επιχειρήσεων. Τα όρια της οποίας προσδιορίζονται, και η έκτασή της οργανώνεται με βάση Ρυμοτομικό σχέδιο. Τα δε δίκτυα υποδομής της, αφορούν αφενός στα έργα οδοποιίας, ύδρευσης, αποχέτευσης, ηλεκτροφωτισμού των δρόμων και αφετέρου στα έργα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας μεσαίας και υψηλής τάσης στις επιχειρήσεις, τηλεφώνου καθώς και σύστημα καθαρισμού υγρών βιομηχανικών αποβλήτων. Τέλος παρέχονται διάφορες εξυπηρετήσεις (Τράπεζες, Ιατρείο, Ταχυδρομείο, κ.λπ.)” (Βλιάμος 1988:64).

Βάση του νόμου 2545/1997 προσδιορίζονται σε όλους τους νομούς της Ελλάδας Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές οι οποίες ελέγχονται και λειτουργούν κάτω από ειδικό καθεστώς οργάνωσης και λειτουργίας, βάση του νόμου αυτού. Οι ΒΕ.ΠΕ. διαχωρίζονται στις παρακάτω 4 κατηγορίες:

- ΒΙ.ΠΕ. (Βιομηχανικές Περιοχές) οι οποίες είναι χώροι -βάση του νόμου 2545/1997- που οριοθετούνται, οργανώνονται και πολεοδομούνται ώστε να λειτουργήσουν ως επιχειρήσεις κάθε είδους βιομηχανικής & βιοτεχνικής δραστηριότητας.
- ΒΙ.ΠΑ. (Βιομηχανικά Πάρκα) είναι χώροι οι οποίοι βάση και αυτοί του ίδιου νόμου, λειτουργούν ως επιχειρήσεις βιομηχανικής & βιοτεχνικής δραστηριότητας, μέσης & χαμηλής όχλησης.
- ΒΙΟ.ΠΑ. (Βιοτεχνικά Πάρκα) είναι χώροι οι οποίοι βάση και αυτοί του ανωτέρω νόμου, λειτουργούν ως επιχειρήσεις βιομηχανικής & βιοτεχνικής δραστηριότητας χαμηλής όχλησης και επαγγελματικών εργαστηρίων.
- Τεχνόπολη είναι ο χώρος στον οποίο εγκαθίστανται βιομηχανίες νέας και υψηλής τεχνολογίας, ερευνητικές και εκπαιδευτικές δραστηριότητες καθώς και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, βάση του ίδιου νόμου (2545/1997).

Η εγκατάσταση σε μία ΒΙ.ΠΕ. κάποιας επιχείρησης δίνει πολλά πλεονεκτήματα σε έναν δυνητικό επενδυτή ο οποίος σκέφτεται σοβαρά να δραστηριοποιηθεί στην περιοχή, τόσο τεχνικά, όσο και επιχειρηματικά. Με πιο σημαντικά από αυτά, τα παρακάτω:

1. Ευνοϊκοί όροι δόμησης
2. Ανεπτυγμένο δίκτυο τεχνικών υποδομών
3. Υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας (φυσικό αέριο, ευρυζωνικά δίκτυα, πυροσβεστικός σταθμός), σε επιλεγμένες ΒΙ.ΠΕ.
4. Βέλτιστη συνδυασμένη συγκοινωνιακή πρόσβαση
5. Εύκολη εγκατάσταση με μειωμένες γραφειοκρατικές απαιτήσεις
6. Προνομιακή επιδότηση μέσω Αναπτυξιακού Νόμου και Δράσεων της Ε.Ε.
7. Δυνατότητα ανάπτυξης επιχειρηματικών συνεργιών και επιλεγμένου πελατολογίου
8. Δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης

Τα ανωτέρω πλεονεκτήματα είναι μερικές από τις πιο ελκυστικές και ασφαλείς λύσεις για την εκάστοτε επιχείρηση η οποία και θέλει να εγκατασταθεί σε μία από τις Βιομηχανικές Περιοχές.

Οι Βιομηχανικές Περιοχές συμβάλλουν αρκετά στην ανάπτυξη των αστικών κέντρων της περιφέρειας, βοηθώντας την εσωτερική μετακίνηση του πληθυσμού προς τις αναπτυσσόμενες περιοχές, προσδοκώντας έτσι την καλύτερη λειτουργική απόδοση και την μείωση του κόστους διαβίωσής του. Συγκεκριμένα οι στόχοι για τις περιφερειακές Βιομηχανικές Περιοχές είναι :(Κόνσολας 1970:48-52):

- Η εξασφάλιση εκτάσεων γης για βιομηχανική χρήση, κατάλληλου εμβαδού και γεωλογίας, με χαμηλή τιμή απόκτησης.
- Η προώθηση της βιομηχανικής αποκέντρωσης κυρίως για ανακούφιση των κορεσμένων αστικών κέντρων από ρυπαίνουσες βιομηχανίες, αλλά και για την εφαρμογή πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης.
- Η δημιουργία ή ο εκσυγχρονισμός της βιομηχανικής υποδομής βραδύτερα αναπτυσσόμενων περιφερειών.
- Η δημιουργία οικονομιών κλίμακας και εξωτερικών οικονομιών μεταξύ των προς εγκατάσταση επιχειρήσεων
- Η δημιουργία οικονομιών αστικής συγκέντρωσης, και η προσέλκυση υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων στην ευρύτερη περιοχή της Βιομηχανικής Περιοχής
- Η παρέμβαση στη δημογραφική πολιτική μέσω της συγκράτησης του πληθυσμού στην περιφέρεια.
- Η ενίσχυση της εθνικής άμυνας μέσω της επέκτασης των βιομηχανικών συγκεντρώσεων σε ολόκληρο τον εθνικό χώρο.
- Η εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πόρων των περιφερειών για την αύξηση των εισοδημάτων τους.
- Η δημιουργία κινήτρων για την εγκατάσταση στην περιφέρεια, όπως φορολογικές ελαφρύνσεις και μείωση της αξίας της γης.
- Η προστασία των οικισμών και του φυσικού περιβάλλοντος.
- Και τέλος η ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς προϊόντων και πρώτων υλών.

Ο φορέας διαχείρισης αυτών των περιοχών μπορεί να είναι δημόσιος (Υπουργεία, κρατικές τράπεζες κ.λπ.) ή ιδιωτικός (ιδιωτικές επιχειρήσεις, συνεταιρισμοί επιχειρήσεων κ.λπ.) (Κόνσολας 1970:28-30).

Το δικαίωμα για την δημιουργία, οργάνωση και εκμετάλλευση αυτών των Βιομηχανικών Περιοχών της Ελλάδας έχει αναλάβει η ΕΤΒΑ (Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης) κατά αποκλειστικότητα, έχοντας της παραχωρήσει το δικαίωμα αυτό η Πολιτεία.

### **8.3.1.ΕΤΒΑ (Ανώνυμη Εταιρεία Οργανώσεως, Λειτουργίας και Εκμεταλλεύσεως Βιομηχανικών Περιοχών)**

Το 1979 από την ΕΤΒΑ ιδρύθηκε η Ανώνυμη Εταιρεία Οργανώσεως, Λειτουργίας και Εκμεταλλεύσεως Βιομηχανικών Περιοχών- ΒΙ.ΠΕ. ΕΤΒΑ Α.Ε., που ανέλαβε για την Ελλάδα την πραγματοποίηση του θεσμού. Με την ίδρυση αυτή της ΒΙ.ΠΕ. ΕΤΒΑ Α.Ε. συνεχίστηκε η πραγματοποίηση των τεχνικών μελετών και των έργων υποδομής για τις βιομηχανικές περιοχές της χώρας. Οι υπόλοιπες αρμοδιότητες εξακολούθησαν να παραμένουν στην ΕΤΒΑ η οποία εξακολουθεί να λειτουργεί έτσι έως σήμερα. Ανήκει στον Όμιλο Πειραιώς με συμμετοχή κατά 35% του Ελληνικού Δημοσίου μέσω του Υπουργείου Ανάπτυξης.

Η ΒΙ.ΠΕ. ΕΤΒΑ Α.Ε. ιδρύθηκε το 2002 με την απόσχιση του Κλάδου των Βιομηχανικών Περιοχών από την ΕΤΒΑ bank, κατά την εξαγορά της από τον Όμιλο Πειραιώς. Το 2005 απορρόφησε δι' εξαγοράς τη θυγατρική Ανώνυμη Εταιρεία Μελετών και Διοίκησης Αναπτυξιακών Έργων του Ομίλου Πειραιώς ΒΙΠΕΤΒΑ Α.Ε.

Κύριο αντικείμενο της ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε. είναι ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη, η εκμετάλλευση και η διαχείριση Βιομηχανικών Περιοχών (ΒΙ.ΠΕ. – ΒΕ.ΠΕ. – ΒΙΟ.ΠΑ) και Επιχειρηματικών πάρκων (Ε.Π.)

Η Εταιρεία σήμερα έχει αναπτύξει τις παρακάτω δραστηριότητες, σε όλη την χώρα:

- Εκμετάλλευση και διαχείριση 32 Βιομηχανικών Περιοχών
- Εκμετάλλευση με εκχώρηση της διαχείρισης σε άλλους φορείς σε 2 ΒΙ.ΠΕ.
- Κατασκευή Νέων Βιομηχανικών Περιοχών
- Διοίκηση κατασκευαστικών έργων και Project Manager
- Υπηρεσίες Συμβούλου Ανάπτυξης και αξιοποίησης κοινοτικών πόρων και προγραμμάτων

- Εκπόνηση Αναπτυξιακών μελετών και επενδυτικών προτάσεων
- Περιβαλλοντικά έργα
- Τεχνοπόλεις. Σχεδιασμό και ανάπτυξη σύγχρονων βιομηχανικών περιοχών
- Συμπράξεις με Δημόσιους Οργανισμούς
- Χρηματοδότηση Έργων και είναι πιστοποιημένη με ISO 9001:2000.

Επίσης παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες που σχετίζονται με τον τομέα των ακινήτων, με επενδύσεις σε υφιστάμενους χώρους οργανωμένης υποδομής, στην επιλογή ενός τόπου εγκατάστασης, καθώς και με τις δυνατότητες αξιοποίησης πόρων από κοινοτικά ταμειακά προγράμματα. Οι μεταποιητικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στις ΒΙ.ΠΕ. έως σήμερα, φτάνουν περί τις 2.500 περίπου, οι οποίες απασχολούν 40.000 εργαζομένους με την επένδυση των κεφαλαίων να φτάνει τα 2,5 δις ευρώ.

Στην εταιρεία απασχολούνται συνολικά 89 εξειδικευμένα στελέχη οι οποίοι είναι Μηχανικοί (Αρχιτέκτονες, Πολιτικοί Μηχανικοί, Τοπογράφοι, Χημικοί Μηχανικοί, Μηχανολόγοι κ.α.), Γεωλόγοι, Οικονομολόγοι, Εργοδηγοί, Σχεδιαστές, Προγραμματιστές κ.α., όπως επίσης εκπαιδευμένο διοικητικό προσωπικό και διαθέτει 7 περιφερειακές υπηρεσίες ανά την Ελλάδα. Πρόσθετως διαθέτει σύγχρονη υποδομή, οργάνωση και εξοπλισμό, και συνεργάζεται με αρκετά Πανεπιστημιακά Ιδρύματα και οίκους από το εξωτερικό, για εξειδικευμένα θέματα όπου αυτή θεωρεί αναγκαίο.

Η εταιρεία μπορεί και εξασφαλίζει στις επιχειρήσεις που θέλουν να εγκατασταθούν –ή που είναι ήδη εγκατεστημένες εκεί- βιομηχανικά και βιοτεχνικά οικόπεδα με ευνοϊκούς όρους δόμησης. Όλες τις απαραίτητες και αναγκαίες υποδομές οι οποίες διευκολύνουν αρκετά την λειτουργία τους στον χώρο της ΒΙ.ΠΕ. όπως: δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης όμβριων και ακαθάρτων υδάτων, οδικά δίκτυα, υποδομές ηλεκτροδότησης-τηλεπικοινωνιών, καθαριότητας κ.α..

Η ΕΤΒΑ-ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε. υπήρξε η κινητήριος δύναμη για την άνθιση και εξέλιξη των Βιομηχανικών περιοχών στην Ελλάδα -από το 1964 με την ίδρυση της τότε ΕΤΒΑ- και με την εξειδικευμένη τεχνογνωσία και πολύτιμη εμπειρία που προσφέρει, μπορεί να χαρακτηριστεί ως πρωτοπόρος στον τομέα αυτό.

Έχει βοηθήσει σημαντικά στην αποσυμφόρηση των αστικών περιοχών, στην βέλτιστη χρήση των χωροταξικών ορίων και στην προστασία του περιβάλλοντος. Υποστηρίζει τις επιχειρήσεις της σε ένα μεγάλο φάσμα των αναγκών τους, με αποτέλεσμα να συμβάλλει δραστικά και αποτελεσματικά στην οικονομική τους ανάπτυξη.

### **8.3.2.Βιομηχανικές περιοχές Περιφέρειας Ηπείρου**

Η Ήπειρος πριν από κάποια χρόνια, συγκαταλέγονταν στις πιο φτωχές και μη αναπτυσσόμενες περιοχές της Ευρώπης. Ωστόσο, εξαιτίας κονδυλίων που παραχωρήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, πραγματοποιήθηκαν σημαντικά αναπτυξιακά έργα στην περιοχή, δίνοντας ώθηση στην βιώσιμη ανάπτυξη της.

Αποτελεί πραγματικότητα το γεγονός πως η θέση την οποία καταλαμβάνει στον Ελλαδικό χώρο -αλλά και στον ευρύτερο των Βαλκανίων δημιουργεί μία πύλη εισόδου-εξόδου προς την Ευρώπη, διευκολύνοντας σε μεγάλο βαθμό την προσέλκυση επενδύσεων.

Οι τομείς στους οποίους δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο οι μεγάλες επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στους χώρους των ΒΙ.ΠΕ. της Ηπείρου αναφέρονται σε τομείς με δραστηριότητες στον πρωτογενή τομέα (τα γαλακτοκομικά προϊόντα, η πτηνοτροφία και η παραγωγή κρέατος, η παραδοσιακή χειροτεχνία και η παραγωγή άλλων ειδών τροφίμων), την επεξεργασία ξύλου και την εξόρυξη μη μεταλλικών ορυκτών (ιδιαίτερα του μαρμάρου).

Στην Περιφέρεια Ηπείρου υπάρχουν τρεις θεσμοθετημένοι τόποι αναπτυξιακών υποδομών (ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων, ΒΙ.ΠΕ Πρέβεζας και ΒΙΟ.ΠΑ Θεσπρωτίας -ο οποίος είναι εν αναμονή λειτουργίας-) και ένας προγραμματιζόμενος (ΒΙΟ.ΠΑ Άρτας) για τους οποίους έχει αναλάβει η ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε. την εκμετάλλευση και διαχείριση τους. Στην ουσία οι δύο διαθέσιμοι και θεσμοθετημένοι σε λειτουργία ΒΙ.ΠΕ. είναι αυτοί των νομών Ιωαννίνων και Πρεβέζης.

Οι Προσπελάσιμοι τόποι αναπτυξιακών υποδομών στην Περιφέρεια ανά Νομό, Δήμο και Θεσμικό καθεστώς:

**Πίνακας 45: Βιομηχανικές Περιοχές Περιφέρειας, Θεσμικό Καθεστώς**

| Τόπος Ειδικού Ενδιαφέροντος | ΝΟΜΟΣ      | ΔΗΜΟΣ    | ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ            | Έκταση σε στρέμματα |
|-----------------------------|------------|----------|-----------------------------|---------------------|
| <b>ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων</b>     | ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  | ΖΙΤΣΑΣ   | Θεσμοθετημένο σε λειτουργία | 2.058               |
| <b>ΒΙ.ΠΕ. Πρέβεζας</b>      | ΠΡΕΒΕΖΑΣ   | ΠΡΕΒΕΖΑΣ | Θεσμοθετημένο σε λειτουργία | 2.141               |
| <b>ΒΙΟ.ΠΑ. Θεσπρωτίας</b>   | ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | ΣΟΥΛΙΟΥ  | Θεσμοθετημένο ΒΙΟ.ΠΑ        | -                   |
| <b>ΒΙΟ.ΠΑ. Άρτας</b>        | ΑΡΤΑΣ      | ΑΡΤΑΙΩΝ  | Προγραμματιζόμενο           | -                   |

#### **8.3.2.1. ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων**

Η ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων ιδρύθηκε το 1976 και αποτελεί μία από τις πιο οργανωμένες ΒΙ.ΠΕ. στην Ελλάδα. Βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την πόλη των Ιωαννίνων μεταξύ των χωριών Ροδοτοπίου, Γαρδικίου & Ζωοδόχου περιόπου στα 10 χλμ. από την πόλη. Απέχει περίπου 5 χλμ από το αεροδρόμιο Ιωαννίνων και 1 ώρα από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Ο πλησιέστερος κόμβος της Εγνατίας Οδού βρίσκεται περί τα 16 χλμ και η χρονοαπόστασή της από την έξοδό της είναι 18 λεπτά περίπου. Η δε κατασκευή του κόμβου με την Ιονία Οδό, είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να διασταυρώνεται με την Εγνατία, πολύ κοντά προς την Ανατολική πλευρά της ΒΙ.ΠΕ..

Η εγκατάσταση των επιχειρήσεων ξεκίνησε το 1981 και στεγάζονται εκεί περίπου 130 από αυτές, οι οποίες απασχολούν περίπου 2.500-3.000 εργαζομένους. Έχει πωληθεί έως τώρα το 72% των εκτάσεων της και τα βιομηχανικά-βιοτεχνικά οικοπέδα της έχουν έκταση 1.440 στρέμματα. Οι επιχειρήσεις που επιτρέπεται να εγκατασταθούν εκεί είναι χαμηλής και μεσαίας όχλησης, αναλόγως με το οικοδομικό τετράγωνο που ανήκουν.

Μερικές από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκεί είναι οι: Ν. ΠΕΤΣΙΟΣ & ΥΙΟΙ Α.Ε. (SPIDER Α.Ε.), ΑΦΟΙ Μ.ΜΠΟΤΣΙΟΥ Ο.Ε., ΑΦΟΙ ΚΑΡΙΠΙΔΗ ΑΒΕΕ, ΠΑΥΛΟΥ Α.Ε., ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΠΑΝΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΕΒΕ, ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΘΡΑΚΗΣ ΡΑΚΚ ΑΒΕΕ, ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ Α.Ε., ΤΑΜΒΑΚΟΛΟΓΟΣ ΑΒΕΕ, ΒΙΟΤΑΛ ΑΒΕΕ, ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΕΪΝΕΣ Α.Ε., ΟΜΙΛΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ Α.Ε., ΥΙΟΙ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΝΟΥΣΙΑ ΑΒΕΕ, ΑΚΜΩΝ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ Α.Ε.,

Κ.ΦΑΡΜΑΚΗΣ Α.Ε., ΠΕΤΚΟΜ ΕΛΛΑΣ Α.Ε., ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΟΥΣΙΑΣ Α.Ε., ΣΔΟΥΚΟΣ Α.Ε., ΧΗΤΟΣ ΑΒΕΕ, Θ.ΝΙΤΣΙΑΚΟΣ ΑΒΕΕ και ΑΘ. ΚΟΥΚΟΥΤΑΡΗΣ ΑΕΒΕ, Π. ΑΣΛΑΝΗΣ Α.Ε., ΜΕΚΑΛΗΣ Α.Ε., ΣΟΡΒΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. και ΑΦΟΙ Ν. ΒΗΤΤΑ- Ι.& Α.ΤΟΨΗΣ Ο.Ε.

Βάση και του κανονισμού όλων των οργανωμένων ΒΙ.ΠΕ. αντίστοιχα και αυτή διαθέτει σε όλη σχεδόν την έκτασή της έργα υποδομής τα οποία περιλαμβάνουν:

- Δίκτυο ύδρευσης και γεωτρήσεις εντός της ΒΙ.ΠΕ. που συνδέονται με δεξαμενή
- Δίκτυο αποχέτευσης όμβριων και ακάθαρτων υδάτων
- Οδοποιία
- Πυροσβεστικό σταθμό σε έκταση που παραχωρήθηκε από την ΒΙ.ΠΕ. στην Πυροσβεστική Υπηρεσία.

Λειτουργεί δίκτυο ακαθάρτων το οποίο και είναι συνδεδεμένο μέσω εξωτερικού αγωγού με την ΜΚΑ της πόλης των Ιωαννίνων. Καθώς έχει προγραμματιστεί να υπάρξει σύνδεση με τον Βιολογικό Καθαρισμό των Ιωαννίνων, εφόσον ολοκληρωθούν όλες οι σχετικές διεργασίες και αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία άμεσα.

Επίσης η εταιρεία ΕΤΒΑ-ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε. η οποία έχει αναλάβει και την εκμετάλλευση αυτής, έχει ξεκινήσει έργα που σχετίζονται με τον ηλεκτροφωτισμό, τα οδικά δίκτυα και τα δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης για την πιο ομαλή και σωστή λειτουργία της ζώνης. Επίσης ευρυζωνικά δίκτυα έχουν προγραμματιστεί να λειτουργήσουν, καθώς και διάφορες άλλες υπηρεσίες υψηλής τεχνολογίας.

Γραφείο Διοίκησης-Διαχείρισης ΒΙ.ΠΕ. λειτουργεί εντός του χώρου των εγκαταστάσεων , καθώς και ταχυδρομείο, parking οχημάτων -ανοικτού και κλειστού τύπου- και κατάστημα της Τράπεζας Πειραιώς.

Η ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων λαμβάνοντας υπόψη τις περιβαντολλογικές επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσει η λειτουργία της, εφαρμόζει τακτικές και ενέργειες οι οποίες μπορούν να προσφέρουν ένα βαθμό προστασίας και εύρυθμης λειτουργίας σε αυτό, σύμφωνα πάντα με τις περιβαντολλογικές μελέτες που επιβάλλονται από τις κρατικές και νομοθετικές ρυθμίσεις.

Για το λόγο αυτό λοιπόν λειτουργεί καθαρισμός του δικτύου όμβριων υδάτων και της ανοικτής επενδεδυμένης τάφρου που παρασύρει τα όμβρια της ΒΙ.ΠΕ. στην τάφρο της Λαψίστας. Επίσης υπάρχει εντοπισμός και απενεργοποίηση των συνδέσεων απόρριψης αποβλήτων στο δίκτυο των όμβριων.

Διενεργούνται σε καθημερινή βάση φυσικοχημικοί έλεγχοι, και έλεγχοι τοξικότητας στην έξοδο της τάφρου της ΒΙ.ΠΕ. , έτσι ώστε να μπορέσει να εντοπιστεί αλλά και να αποφευχθεί μία ενδεχόμενη ρύπανση. Εγκαταστάθηκε σύστημα patrolling για τις ανοιχτές τάφρους των όμβριων και των δικτύων, και οργανώνεται σύστημα φύλαξης της. Τέλος για να μπορέσει να εξασφαλιστεί η ομαλή και ασφαλής κυκλοφορία των οχημάτων εντός των ζωνών, δρομολογείται κυκλοφοριακή μελέτη και κατασκευή επιπρόσθετων έργων υποδομής.

Η εγκατάσταση μίας βιομηχανικής-βιοτεχνικής επιχείρησης στην ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων, προσφέρει αρκετά πλεονεκτήματα στους δυνητικούς επενδυτές της. Ουσιαστικά, η εγκατάσταση μίας επιχείρησης εκεί, απαλλάσσει τους επενδυτές από την διαδικασία έκδοσης αδειών βάση του νόμου 2516/97 άρθρο 7, παρ.5. Επιπρόσθετα προσφέρονται ειδικές ρυθμίσεις για προνομιακή επιδότηση-επιχορήγηση στις ιδιωτικές επενδύσεις με τον νόμο 3299/04 και πρόσθετη επιχορήγηση 5% ή και χρηματοδοτική μίσθωση για εγκατάσταση εντός της ζώνης της ΒΙ.ΠΕ.. Επιπλέον υπάρχει φοροαπαλλαγή για την μεταβίβαση ακινήτων ( ν.4458/65 άρθρο 4 παρ.1), καθώς και μείωση των δικαιωματικών αποδοχών των συμβολαιογράφων, για την αγορά ενός ακινήτου.

Επίσης σε ότι αφορά τους όρους της δόμησης υπάρχουν και εκεί πιο ευνοϊκές ρυθμίσεις. Για την εγκατάσταση και δημιουργία μίας βιοτεχνικής επιχείρησης όπως προβλέπεται από το ΦΕΚ 1187Δ/27.9.1993:

1. Ελάχιστο πρόσωπο: 20 μέτρα
2. Ελάχιστο εμβαδόν: 1000 τμ.
3. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 60% της επιφάνειας του οικοπέδου
4. Συντελεστής δόμησης: 2,4
5. Μέγιστο ύψος κτιρίων: 20 μέτρα

Για την εγκατάσταση και δημιουργία μίας βιομηχανικής επιχείρησης προβλέπεται:

1. Ελάχιστο πρόσωπο: 30 μέτρα

2. Ελάχιστον εμβαδόν: 2000 τμ.
3. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 60% της επιφάνειας του οικοπέδου
4. Συντελεστής δόμησης: 2
5. Μέγιστο ύψος κτιρίων: 24 μέτρα

Στα άμεσα σχέδια του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ηπείρου είναι να μπορέσει να επισπεύσει τις διαδικασίες έκδοσης της άδειας, που είναι απαραίτητη για να μπορέσει να κατασκευαστεί το αναγκαίο τμήμα για την σύνδεση της Ιονίας Οδού με την ΒΙ.ΠΕ. έως την Κακαβιά. Με τον τρόπο αυτό θα καταφέρει το έργο, να ενταχθεί στα τομεακά προγράμματα του ΕΣΠΑ 2007-2013, έχοντας βεβαίως ολοκληρωθεί όλοι οι απαραίτητοι περιβαλλοντολογικοί έλεγχοι, αλλά και όλες οι πιθανές ζημιογόνες επιπτώσεις που μπορεί να προκύψουν με την ολοκλήρωση του έργου αυτού.

Μία τέτοια κατασκευή θα είναι απολύτως χρήσιμη σε ότι αφορά την προσπελασιμότητα του Νομού Ιωαννίνων με την γειτονική Αλβανία, που αναμένεται να αναπτυχθεί σημαντικά τα επόμενα χρόνια. Λαμβάνοντας υπόψη κάποιους σημαντικούς ανασταλτικούς παράγοντες, όπως η κυριαρχία της διαφθοράς, η έλλειψη φορολογικού συστήματος, η μη επαρκής ηλεκτροδότηση, αλλά και η αδυναμία ολοκλήρωσης ορισμένων σημαντικών βασικών υποδομών, (όσον αφορά δηλαδή τη σχέση με την επαρκή εξυπηρέτηση των αυτοκινητιστών λόγω ανυπαρξίας σύγχρονων δρόμων) δυσκολεύουν αρκετά τέτοιου είδους σκέψεις και είναι κάποιοι από τους πιο σημαντικούς αποτρεπτικούς παράγοντες οι οποίοι και αποθαρρύνουν αρκετούς ξένους -αλλά και Έλληνες- δυνητικούς επενδυτές να προχωρήσουν σε κάποιου είδους επιχειρηματική δραστηριότητα στην περιοχή της Αλβανίας.

#### **8.3.2.2. ΒΙ.ΠΕ. Πρεβέζης**

Στην περιφέρεια Ηπείρου εκτός από την ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων λειτουργεί υπό την επίβλεψη της ΕΤΒΑ-ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε. και η ΒΙ.ΠΕ. Πρεβέζης, η οποία είναι και αυτή με την σειρά της μία από τις 32 πιο οργανωμένες της Ελλάδος, στην οποία στεγάζονται 40 επιχειρήσεις. Επίσης διαθέτει είσοδο η οποία επιτρέπει την πρόσβαση σε αυτή από την μεριά της πόλης της Πρέβεζας, αλλά και από την πόλη της Ηγουμενίτσας. Με την σειρά της, βάση του κανονισμού όλων των

οργανωμένων ΒΙ.ΠΕ., διαθέτει σε όλη σχεδόν την έκτασή της έργα υποδομής τα οποία περιλαμβάνουν:

- Βιομηχανικά-βιοτεχνικά γήπεδα
- Εσωτερικό οδικό δίκτυο
- Δίκτυο ύδρευσης και αποχέτευσης όμβριων υδάτων και ακαθάρτων
- Ηλεκτροδότηση
- Τηλεπικοινωνίες
- Μονάδα καθαρισμού αποβλήτων
- Κέντρο εξυπηρέτησης, το οποίο και αυτό με την σειρά του αναμένεται να λειτουργήσει σε μικρό διάστημα αφού βρίσκεται υπό κατασκευή.

Η εταιρεία ΕΤΒΑ-ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε. έχει αναλάβει και εδώ να ξεκινήσει επιπλέον έργα εγκατάστασης ηλεκτροφωτισμού, να βελτιώσει αλλά και να εξελίξει τα οδικά δίκτυα και τα δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης για την πιο εύρυθμη λειτουργία της.

Επίσης και άλλες υπηρεσίες υψηλής τεχνολογίας έχουν προγραμματιστεί να ξεκινήσουν μετά την ολοκλήρωση των εργασιών, οι οποίες χρειάζονται για την σωστή και αποτελεσματική λειτουργία. Όπως π.χ για το γραφείο Διοίκησης-Διαχείρισης ΒΙ.ΠΕ. του οποίου έχει προγραμματισθεί η έναρξη να πραγματοποιηθεί σε εύλογο χρονικό διάστημα, εντός του χώρου των εγκαταστάσεων, καθώς είναι υπό κατασκευή.

Στα πρόσθετα πλεονεκτήματα των επενδυτών μίας βιομηχανικής-βιοτεχνικής επιχείρησης για την ευκολότερη εγκατάσταση της στην ΒΙ.ΠΕ. Πρεβέζης είναι η απαλλαγή από την διαδικασία έκδοσης άδειας βάση του νόμου 2516/97 άρθρο 7, παρ.5. και οι καθαροί τίτλοι ακινήτων. Επιπρόσθετα έχουν ορισθεί ειδικές προβλέψεις για τα κίνητρα των ιδιωτικών επενδύσεων βάσει του νόμου 3299/04 λόγω του ότι η ΒΙ.ΠΕ. ανήκει στην περιοχή Δ2. Πρόσθετη επιχορήγηση 5% ή και χρηματοδοτική μίσθωση για εγκατάσταση εντός της ζώνης της ΒΙ.ΠΕ.. με κάποιους περιορισμούς. Οι όροι της δόμησής της έχουν ορισθεί βάσει του ΦΕΚ 153Δ/24.03.1981.

Για δημιουργία και την εγκατάσταση μίας βιοτεχνικής επιχείρησης προβλέπεται <sup>9</sup>:

---

<sup>9</sup> Ενημερωτικό φυλλάδιο της ΕΤΒΑ-ΒΙΠΕ για την ΒΙ.ΠΕ. Πρεβέζης

1. Ελάχιστο πρόσωπο: 20 μέτρα
2. Ελάχιστο εμβαδόν: 1000 τμ.
3. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 60% της επιφάνειας του οικοπέδου
4. Συντελεστής δόμησης: 1,6
5. Μέγιστο ύψος κτιρίων: 20 μέτρα

Για την εγκατάσταση και δημιουργία μίας βιομηχανικής επιχείρησης προβλέπεται:

1. Ελάχιστο πρόσωπο: 30 μέτρα
2. Ελάχιστον εμβαδόν: 2000 τμ.
3. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 60% της επιφάνειας του οικοπέδου
4. Συντελεστής δόμησης: 1,6
5. Συντελεστής κατ' όγκων εκμετάλλευσης: 12

Η θέση της ΒΙ.ΠΕ. Πρεβέζης είναι στρατηγικής σημασίας για τους επενδυτές γιατί εξυπηρετείται από πολλούς κόμβους διέλευσης οχημάτων και εμπορευμάτων, οι οποίοι μπορούν και εξυπηρετούν άμεσα τις εγκατεστημένες σε αυτή, επιχειρήσεις. Το λιμάνι της Πρέβεζας βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση, ενώ το αεροδρόμιο του Ακτίου είναι η σύνδεση της από αέρος προς τις περισσότερες κατευθύνσεις του εσωτερικού, αλλά και για πολλές του εξωτερικού. Ο αυτοκινητόδρομος Αμβρακίας-Ακτίου, ο οποίος και βρίσκεται ήδη σε φάση υλοποίησης, θα συνδέσει την πόλη της Πρέβεζας την Ιόνιο Οδό, μέσω της υποθαλάσσιας ζεύξης του Ακτίου, συνδέοντας την ΒΙ.ΠΕ με άλλες περιοχές και δημιουργώντας ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις όσες ήδη εγκατεστημένες ή στις εν δυνάμει επιχειρήσεις.

### **8.3.2.3. Βιομηχανικό Πάρκο Θεσπρωτίας (ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ.)**

Εκτός βέβαια από τις ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων και Πρεβέζης υπάρχει θεσμοθετημένο - και εν αναμονή λειτουργίας του- το Βιομηχανικό Πάρκο Θεσπρωτίας (ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ.). Φορέας ίδρυσης του ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ. είναι, σύμφωνα με το Ν. 2545/1997 (ΦΕΚ 254 Α') για τις Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές, η ανώνυμη εταιρεία με τίτλο « ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ. ΑΕ»

Έχει εγκατασταθεί σε εδαφική έκταση των Δημοτικών Διαμερισμάτων Γρίκας και Ψάκκας στον Δήμο Παραμυθιάς, 25 χλμ από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Το

ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ. όμως μπορεί να επεκταθεί και σε περιοχή εκτός των ήδη υφισταμένων υποδομών του, δηλαδή σε περιοχή εκτός των ορίων των Δ.Δ Γκρίκας και Ψάκκας του Δήμου Παραμυθιάς, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2545/1997 (ΦΕΚ.254 Α).

Βρίσκεται πολύ κοντά στον κόμβο του Νεοχωρίου της Εγνατίας Οδού, όπου αναμένεται να τοποθετηθεί εκεί ένα εμπορευματικό κέντρο με εισόδους και εξόδους από την Εγνατία Οδό προς τις πόλεις Ιωαννίνων και Ηγουμενίτσας. Στην ίδια περίπου απόσταση από αυτή του Νεοχωρίου, βρίσκεται και ο κόμβος Μεσοβουνίου. Σκοπός του πάρκου, είναι οι επιχειρήσεις που θα επιτραπεί να εγκατασταθούν εκεί, να είναι χαμηλής όχλησης και θα πρέπει να αποδεικνύεται με στοιχεία από τις αρμόδιες υπηρεσίες του δημοσίου.

Η έκταση που καταλαμβάνει είναι περί τα 230.000 τμ. περίπου και έχει ενταχθεί στο Πρόγραμμα Βιομηχανίας με φορέα υλοποίησης του έργου την εταιρεία ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ Α.Ε. Έχει προϋπολογιστεί ότι η δαπάνη που θα απαιτηθεί για την ολοκλήρωσή του θα φτάσει τα 1.762.800 ευρώ με μετόχους της να έχουν οριστεί η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσπρωτίας, ο ΕΟΜΜΕΧ και τα Δ.Δ. Γρίκας και Ψάκκας του Δήμου Παραμυθιάς.

Για την σωστή και οργανωμένη λειτουργία του Πάρκου έχουν δρομολογηθεί μία σειρά μελετών και ερευνών , έτσι ώστε να μπορέσει να λειτουργεί αυτόνομα και να είναι επιστημονικά δομημένο. Αυτό το εγχείρημα θα μπορέσει να πραγματοποιηθεί μέσω ενός φορέα διαχείρισης ο οποίος θα είναι κατάλληλος για έναν τέτοιο βιοτεχνικό χώρο, ο οποίος θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες για τις οποίες και δημιουργήθηκε.

Οι παρεχόμενες υποδομές στο Βιοτεχνικό Πάρκο Θεσπρωτίας δεν διαφέρουν από αυτές που ήδη υπάρχουν στις ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων και Πρεβέζης και θα είναι:

- Οδικό δίκτυο
- Αποχέτευση ακαθάρτων
- Δίκτυο ύδρευσης
- Δεξαμενή
- Κτήριο Διοίκησης
- Δίκτυο ΟΤΕ
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος

- Βιολογικός καθαρισμός

Οι όροι δόμησης στο ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ. καθορίζονται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία ή με οποιονδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο και γίνονται αποδεκτοί από τους ιδιοκτήτες και τους χρήστες των γηπέδων βάση της Αποφ-2285/2000 (ΦΕΚ-643/Δ/4.10.2000).

#### **8.3.2.4. ΒΙΟ.ΠΑ. Άρτας**

Σε αντίθεση με τις ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων και Πρεβέζης και το ΒΙΟ.ΠΑ. Θεσπρωτίας, το ΒΙΟ.ΠΑ. Άρτας –το οποίο έχει προγραμματιστεί να λειτουργήσει στο Δήμο Φιλοθέης του Νομού Άρτας- δεν έχει θεσμοθετηθεί ακόμα.

Πρόκειται και αυτό με τη σειρά του να αναπτύξει ευκαιρίες εν μέσω της οικονομικής κρίσης και να αναπτυχθούν δυνατότητες για ενίσχυση της τοπικής ανάπτυξης και της επιχειρηματικότητας του Νομού.

Η δημιουργία μιας υποδομής αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την βιώσιμη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Αποτελεί πραγματικότητα το γεγονός πως με την δημιουργία ενός τέτοιου Πάρκου στην περιοχή, εκτός από την συγκέντρωση της βιοτεχνίας και της βιομηχανίας, ένας ολόκληρος παραγωγικός ιστός θα συγκεντρωθεί σε έναν ειδικά διαμορφωμένο χώρο που θα παρέχει τα απαραίτητα για την βέλτιστη λειτουργία και απόδοση των επιχειρήσεων αυτών.

Επιπρόσθετα, θα επιτευχθεί θετική αλλαγή, όσον αφορά στις περιβαλλοντολογικές εξελίξεις εφόσον θα αποσυμφορηθεί η πόλη από οχλούσες χρήσεις, ενώ παράλληλα θα αναπτυχθούν οικονομικές συνεργασίες μεταξύ των επιχειρήσεων και το συνολικό αποτέλεσμα όλων αυτών των παραγόντων θα είναι η αύξηση της απασχόλησης αλλά και του τοπικού ΑΕΠ.

Η οικονομική στήριξη αυτής της προσπάθειας δημιουργίας δηλ. του ΒΙΟ.ΠΑ. Άρτας (όπως και πολλών άλλων προγραμματισμένων ΒΙΟ.ΠΑ. της χώρας) έχει συζητηθεί σε συναντήσεις που είχαν η Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος με το Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Η χρηματοδότησή του έχει προβλεφθεί ότι θα πραγματοποιηθεί με μηδενικό επιχειρηματικό ρίσκο αφού θα χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ.

## 8.4.Τουρισμός

### 8.4.1. Επιβατικές και οι εμπορικές κινήσεις λιμένων και αεροδρομίων Περιφέρειας Ηπείρου

#### 8.4.1.1. Λιμάνια

Στην ενότητα αυτή θα παρουσιαστούν και θα αξιολογηθούν διαχρονικά οι επιβατικές και οι εμπορικές κινήσεις του Λιμένα Ηγουμενίτσας και των Αεροδρομίων Άκτιου και Ιωαννίνων που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή της Περιφέρειας Ηπείρου.

##### Λιμάνι Ηγουμενίτσας

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας, αφού τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει συγχρόνως έντονη επιβατική και εμπορευματική κίνηση. Στους επόμενους πίνακες παρουσιάζονται συνολικοί αριθμοί επιβατών, Ι.Χ. και φορτηγών για απόπλου και κατάπλου εσωτερικού και εξωτερικού την περίοδο 1996-2010, σύμφωνα με τα στοιχεία που αντλήθηκαν από τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας.

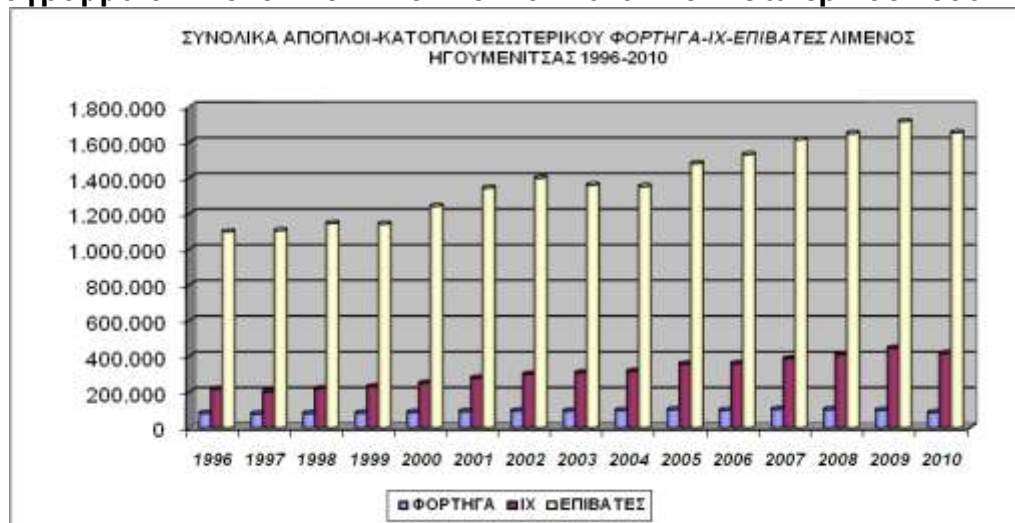
**Πίνακας 46: Συνολικοί Απόπλοι και Κατόπλοι Εσωτερικού 1996-2010**

| ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΑΠΟΠΛΟΙ & ΚΑΤΟΠΛΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ |         |         |         |        |           |        |
|-----------------------------------------|---------|---------|---------|--------|-----------|--------|
|                                         | ΦΟΡΤΗΓΑ | %       | ΙΧ      | %      | ΕΠΙΒΑΤΕΣ  | %      |
| 1996                                    | 81.569  |         | 216.964 |        | 1.098.855 |        |
| 1997                                    | 78.681  | -3,54%  | 202.426 | -6,70% | 1.105.122 | 0,57%  |
| 1998                                    | 80.500  | 2,31%   | 219.772 | 8,57%  | 1.145.745 | 3,68%  |
| 1999                                    | 82.958  | 3,05%   | 230.618 | 4,94%  | 1.142.054 | -0,32% |
| 2000                                    | 86.772  | 4,60%   | 250.236 | 8,51%  | 1.241.916 | 8,74%  |
| 2001                                    | 91.653  | 5,63%   | 279.569 | 11,72% | 1.343.693 | 8,20%  |
| 2002                                    | 95.042  | 3,70%   | 301.106 | 7,70%  | 1.399.452 | 4,15%  |
| 2003                                    | 94.248  | -0,84%  | 308.043 | 2,30%  | 1.360.739 | -2,77% |
| 2004                                    | 97.479  | 3,43%   | 317.340 | 3,02%  | 1.352.369 | -0,62% |
| 2005                                    | 101.828 | 4,46%   | 358.143 | 12,86% | 1.480.969 | 9,51%  |
| 2006                                    | 98.810  | -2,96%  | 360.768 | 0,73%  | 1.532.007 | 3,45%  |
| 2007                                    | 103.753 | 5,00%   | 388.065 | 7,57%  | 1.615.472 | 5,45%  |
| 2008                                    | 102.680 | -1,03%  | 410.139 | 5,69%  | 1.648.889 | 2,07%  |
| 2009                                    | 98.391  | -4,18%  | 446.831 | 8,95%  | 1.716.879 | 4,12%  |
| 2010                                    | 86.110  | -12,48% | 417.630 | -6,54% | 1.654.138 | -3,65% |

Από τους πίνακες παρατηρείται μια σταδιακή αύξηση του αριθμού επιβατών, Ι.Χ. και φορτηγών. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις παρατηρηθήκαν τις χρονιές 2001 και 2005, όπου η αύξηση του αριθμού των επιβατών ανέρχονταν σε 8,20% και 9,51%. Παράλληλα, για τις ίδιες χρονιές παρουσιάστηκε μεταβολή στον αριθμό

των Ι.Χ της τάξεως του 11,72% και του 12,86% και των φορτηγών 5,63% και 4,46% αντίστοιχα. Ωστόσο, το έτος 2010, όπου η κρίση έγινε εντονότερη παρατηρείται μείωση στην κίνηση του λιμένα που αγγίζει το 12,48% για τα φορτηγά, το 6,54% για τα Ι.Χ. και το 3,65% για τους επιβάτες. Η μείωση του αριθμού των φορτηγών οι διακυμάνσεις της κίνησης για απόπλου και κατάπλου εσωτερικού αποτυπώνονται στο γράφημα που ακολουθεί για την περίοδο 1996-2010.

**Διάγραμμα 32: Συνολικοί Απόπλοι και Κατάπλοι Εσωτερικού 1996-2010**



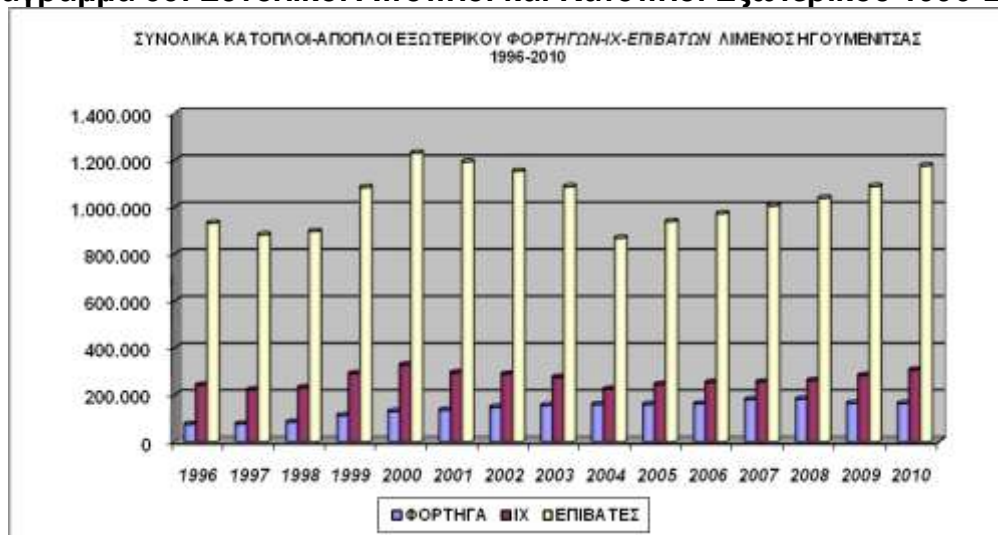
Αναφορικά με τους συνολικούς απόπλους και κατάπλους του εξωτερικού παρατηρείται διαχρονικά μια αυξητική τάση. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτερες άνοδοι σε απόπλους και κατάπλους σημειώθηκαν τα έτη 1999 και 2000 και οι σημαντικότερες πτώσεις το έτος 2004, γεγονός που αποδεικνύει πως η τρέχουσα οικονομική συγκυρία δεν έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την κίνηση του λιμένα από και προς το Εξωτερικό.

**Πίνακας 47: Συνολικοί Απόπλοι και Κατάπλοι Εξωτερικού 1996-2010**

| ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΑΠΟΠΛΟΙ & ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ |         |            |         |         |           |            |
|-----------------------------------------|---------|------------|---------|---------|-----------|------------|
|                                         | ΦΟΡΤΗΓΑ | % ΦΟΡΤΗΓΩΝ | ΙΧ      | % ΙΧ    | ΕΠΙΒΑΤΕΣ  | % ΕΠΙΒΑΤΩΝ |
| 1996                                    | 74.286  |            | 241.306 |         | 932.335   |            |
| 1997                                    | 75.657  | 1,85%      | 221.386 | -8,26%  | 882.211   | -5,38%     |
| 1998                                    | 83.462  | 10,32%     | 230.009 | 3,90%   | 896.735   | 1,65%      |
| 1999                                    | 111.524 | 33,62%     | 290.411 | 26,26%  | 1.083.478 | 20,82%     |
| 2000                                    | 129.263 | 15,91%     | 327.564 | 12,79%  | 1.230.700 | 13,59%     |
| 2001                                    | 134.254 | 3,86%      | 293.901 | -10,28% | 1.193.148 | -3,05%     |
| 2002                                    | 146.583 | 9,18%      | 288.249 | -1,92%  | 1.153.047 | -3,36%     |
| 2003                                    | 154.589 | 5,46%      | 274.787 | -4,67%  | 1.087.230 | -5,71%     |
| 2004                                    | 158.229 | 2,35%      | 224.033 | -18,47% | 868.300   | -20,14%    |
| 2005                                    | 158.447 | 0,14%      | 243.992 | 8,91%   | 938.834   | 8,12%      |
| 2006                                    | 161.904 | 2,18%      | 252.594 | 3,53%   | 972.363   | 3,57%      |
| 2007                                    | 179.543 | 10,89%     | 254.461 | 0,74%   | 1.005.171 | 3,37%      |
| 2008                                    | 181.890 | 1,31%      | 260.854 | 2,51%   | 1.038.408 | 3,31%      |
| 2009                                    | 164.288 | -9,68%     | 282.732 | 8,39%   | 1.088.603 | 4,83%      |
| 2010                                    | 163.405 | -0,54%     | 305.900 | 8,19%   | 1.176.246 | 8,05%      |

Αναλυτικότερα, για το έτος 1999 καταγράφεται αύξηση μεγαλύτερη του 20% τόσο για τα φορτηγά όσο και επιβάτες και Ι.Χ. Παρόμοια κατάσταση διαμορφώνεται και το 2000, όπου η μεταβολή ξεπερνά το 12,5%, και για τρεις κατηγορίες επιβαινόντων στα πλοία που πραγματοποιούν διαδρομές εξωτερικού. Για τα έτη 2009 και 2010, τα φορτηγά παρουσιάζουν μείωση που αγγίζει το 9,68% και 0,54% αντίστοιχα. Αντίθετα, ο αριθμός ΙΧ και επιβατών βαίνει αυξανόμενος, φτάνοντας το 2010 σε 305.900 και 1.176.246 αντίστοιχα.

**Διάγραμμα 33: Συνολικοί Απόπλοι και Κατόπλοι Εξωτερικού 1996-2010**



Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, διαπιστώνεται ότι η κίνηση των φορτηγών στο λιμάνι Ηγουμενίτσας παρουσιάζει σε γενικές γραμμές ανοδο, ενώ τα τελευταία δυο χρόνια μειώνεται εξαιτίας της κρίσης και συνεπώς του υψηλού κόστους μεταφοράς τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Αναφορικά με την κίνηση ΙΧ και επιβατών διαπιστώνεται ότι σε γενικές γραμμές παρατηρείται αύξηση της κίνησης, με εξαιρέση τους συνολικούς απόπλους και κατάπλους εσωτερικού, όπου το 2010 παρατηρείται σημαντική μείωση που ενδεχομένως να οφείλεται στην δυσμενή οικονομική συγκυρία.

#### **8.4.1.2. Αεροδρόμια**

Η περιφέρεια Ηπείρου εξυπηρετείται κυρίως από το Αεροδρόμιο Ιωαννίνων και σε μικρότερο βαθμό από το αεροδρόμιο Ακτίου ειδικά σε περιόδους υψηλής τουριστικής κίνησης. Στις επόμενες ενότητες παρουσιάζονται και αξιολογούνται οι επιβατικές και εμπορικές κινήσεις των κρατικών αερολιμένων Ιωαννίνων και Ακτίου για την περίοδο 1994-2009.

##### Αερολιμένας Ιωαννίνων

Ο κρατικός Αερολιμένας «Βασιλεύς Πύρρος» αποτελεί το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Περιφέρειας που εξυπηρετεί αρκετά μεγάλο όγκο επισκεπτών σε καθημερινή βάση. Συγκεκριμένα συνδέει την Περιφέρεια με τα μεγάλα αστικά κέντρα και παράλληλα εκτελούνται πτήσεις εξωτερικού. Όμως αξίζει να αναφερθεί πως η μικρή επιβατική κίνηση πιθανόν να οφείλεται στο φτωχό εξοπλισμό που διαθέτει ο οποίος δυσχεραίνει την κίνηση του επιβατικού κοινού προκαλώντας συχνές καθυστερήσεις και ακυρώσεις των πτήσεων με συνέπεια οι επιβάτες να μην προτιμούν το αεροδρόμιο Ιωαννίνων.

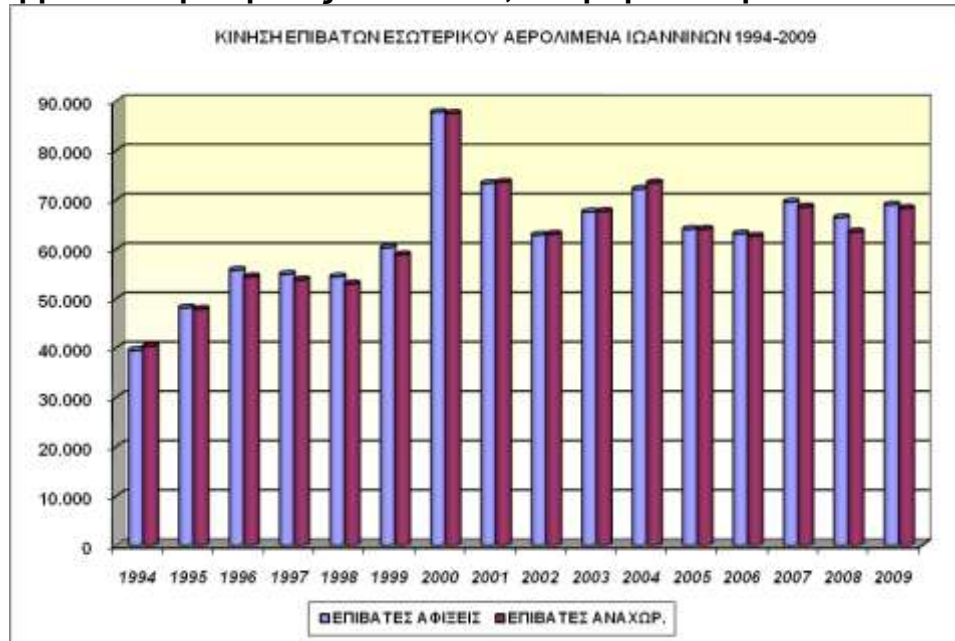
- *Κίνηση Εσωτερικού:* Από τον πίνακα παρατηρείται πως ο αριθμός των επιβατών διαμορφώθηκε στις 137.253 σε σύνολο αφίξεων και αναχωρήσεων Εσωτερικού. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο 1994-2009 παρατηρήθηκε μεταβολή της τάξεως του 74,61% για τις αφίξεις και 69,24% για τις αναχωρήσεις. Τη χρονία 2000 παρατηρείται η πολυπληθέστερη κίνηση επιβατών Εσωτερικού όπου 175.240 επιβάτες μεταφέρθηκαν σε ελληνικούς προορισμούς. Η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης (αναχωρήσεις και αφίξεις) αποτυπώνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί. Σχετικά με την εμπορευματική

κίνηση του αεροδρομίου παρουσιάζεται διαχρονικά σταδιακή και ραγδαία μείωση των μεταφρόμενων τόνων. Αναλυτικότερα, την περίοδο 1994-2009 παρατηρήθηκε σφοδρή μείωση στις αφίξεις και αναχωρήσεις Εσωτερικού σε τόνους εμπορευμάτων που άγγιξαν το 97%. Τέλος, ο συνολικός αριθμός αφίξεων και αναχωρήσεων αεροσκαφών του αερολιμένα ανήλθε το 2009 στο 1,5% του συνόλου αφίξεων και αναχωρήσεων στα αεροδρόμια της Χώρας.

**Πίνακας 48: Αερολιμένας Ιωαννίνων, Κίνηση Εσωτερικού 1994-2009**

| ΕΤΗ  | ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ |          |         |                  |         |
|------|-----------------------|----------|---------|------------------|---------|
|      | ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ     |          |         |                  |         |
|      | Α/Φ                   | ΕΠΙΒΑΤΕΣ |         | ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν. |         |
|      |                       | ΑΦΙΞΕΙΣ  | ΑΝΑΧΩΡ. | ΑΦΙΞΕΙΣ          | ΑΝΑΧΩΡ. |
| 1994 | 1.631                 | 39.502   | 40.342  | 40               | 37      |
| 1995 | 1.915                 | 48.134   | 47.860  | 48               | 32      |
| 1996 | 2.059                 | 55.761   | 54.404  | 60               | 32      |
| 1997 | 1.935                 | 54.936   | 53.809  | 41               | 21      |
| 1998 | 1.974                 | 54.420   | 52.990  | 37               | 9       |
| 1999 | 2.105                 | 60.310   | 58.886  | 33               | 9       |
| 2000 | 3.364                 | 87.720   | 87.520  | 30               | 9       |
| 2001 | 3.340                 | 73.327   | 73.561  | 12               | 6       |
| 2002 | 2.981                 | 62.851   | 63.043  | 11               | 5       |
| 2003 | 2.715                 | 67.544   | 67.662  | 16               | 6       |
| 2004 | 2.908                 | 72.185   | 73.417  | 6                | 10      |
| 2005 | 2.578                 | 64.049   | 64.051  | 6                | 7       |
| 2006 | 2.163                 | 63.112   | 62.619  | 2                | 3       |
| 2007 | 2.230                 | 69.569   | 68.535  | 2                | 2       |
| 2008 | 2.158                 | 66.425   | 63.514  | 2                | 1       |
| 2009 | 2.404                 | 68.977   | 68.276  | 1                | 1       |

**Διάγραμμα 34: Αερολιμένας Ιωαννίνων, Κίνηση Εσωτερικού 1994-2009**



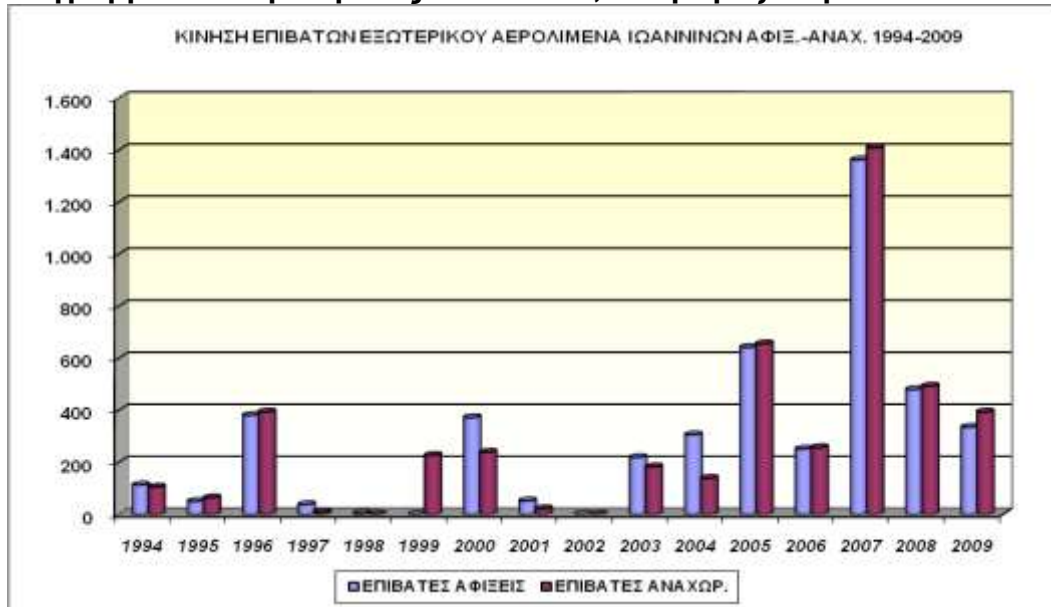
- Κίνηση Εξωτερικού: Η επιβατική κίνηση δρομολογίων Εξωτερικού είναι αρκετά μικρότερη συγκρινόμενη με την επιβατική κίνηση Εσωτερικού, δεν παύει όμως να συμβάλλει ουσιαστικά στη σύνδεση της Περιφέρειας με το εξωτερικό. Όπως παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί την περίοδο 1994-2009 παρατηρήθηκε σημαντική μεταβολή στον συνολικό αριθμό αφίξεων και αναχωρήσεων που άγγιξε το 41%.

**Πίνακας 49: Αερολιμένας Ιωαννίνων, Κίνηση Εξωτερικού 1994-2009**

|      | ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ |          |         |                  |         |
|------|-----------------------|----------|---------|------------------|---------|
|      | ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ     |          |         |                  |         |
|      | Α/Φ                   | ΕΠΙΒΑΤΕΣ |         | ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον. |         |
| ΕΤΗ  | ΑΦ.+ ΑΝ.              | ΑΦΙΞΕΙΣ  | ΑΝΑΧΩΡ. | ΑΦΙΞΕΙΣ          | ΑΝΑΧΩΡ. |
| 1994 | 17                    | 113      | 105     | 5                | 0       |
| 1995 | 20                    | 50       | 64      | 0                | 0       |
| 1996 | 42                    | 381      | 394     | 0                | 0       |
| 1997 | 11                    | 38       | 10      | 0                | 0       |
| 1998 | 1                     | 4        | 0       | 0                | 0       |
| 1999 | 93                    | 0        | 227     | 0                | 0       |
| 2000 | 128                   | 372      | 239     | 0                | 0       |
| 2001 | 12                    | 52       | 22      | 0                | 0       |
| 2002 | 0                     | 0        | 0       | 0                | 0       |
| 2003 | 42                    | 219      | 183     | 0                | 0       |
| 2004 | 28                    | 306      | 139     | 0                | 0       |
| 2005 | 40                    | 642      | 656     | 0                | 0       |
| 2006 | 9                     | 251      | 257     | 0                | 0       |
| 2007 | 78                    | 1.362    | 1.408   | 0                | 0       |
| 2008 | 28                    | 480      | 493     | 0                | 0       |
| 2009 | 24                    | 335      | 394     | 0                | 0       |

Παράλληλα, καταγράφηκε σημαντική αύξηση του αριθμού επιβατών Εξωτερικού τόσο σε αφίξεις όσο και σε αναχωρήσεις. Σχετικά με τις αφίξεις, ο αριθμός των επιβατων παρουσίασε μεταβολή της τάξεως του +194%, με παράλληλη μεταβολή του αριθμού των επιβατών που αναχώρησαν που άγγιξε το 275%. Το 2000 πραγματοποιείται ο μεγαλύτερος αριθμός αφίξεων και αναχωρήσεων που ανέρχονταν σε 128., ωστόσο εκείνη την χρονιά δεν καταγραφεται ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών. Αντίθετα, το 2007 με μόλις 78 αναχωρήσεις και αφίξεις αεροσκαφών, ο αριθμός των επιβατών δρομολογίων Εξωτερικού ξεπέρασε τους 2.700. Η εξέλιξη του αριθμού των επιβατών Εξωτερικού την περίοδο 1994-2009 παρουσιάζεται στο γράφημα που ακολουθεί. Τέλος, σημειώνεται πως στον αερολιμένα Ιωαννίνων δεν καταγράφεται εμπορευματική κίνηση.

**Διάγραμμα 35: Αερολιμένας Ιωαννίνων, Κίνηση Εξωτερικού 1994-2009**



#### Αερολιμένας Ακτίου

Ο αερολιμένας Ακτίου καταγραφεί έναν αξιόλογο αριθμό αφίξεων και αναχωρήσεων, υποστηρίζοντας λειτουργικά τον αερολιμένα Ιωαννίνων ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η επιβατική κίνηση είναι αυξημένη.

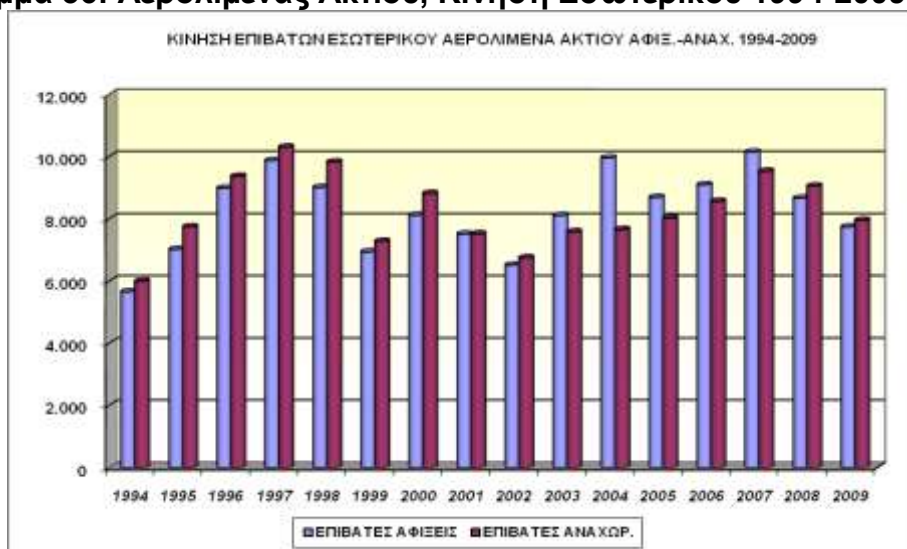
- *Κίνηση Εσωτερικού* : Σε γενικές γραμμές όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα, ο συνολικός αριθμός αφίξεων και αναχωρήσεων αεροσκαφών διαχρονικά καταγράφει ανοδική πορεία με τη μεταβολή να ξεπερνά το 113%. Οι αριθμοί των επιβατών σε αφίξεις και αναχωρήσεις Εσωτερικού παρουσιάζουν σταδιακή άνοδο με την παροδο των χρόνων. Την εξεταζόμενη περίοδο ο αριθμός αφικνουμένων επιβατών σημείωσε αύξηση που ξεπέρασε το 36%. Παρόμοια τάση εμφάνισε και ο αριθμός αναχωρούντων επιβατών που άγγιξε το 32%. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2004, καταγράφηκε ο μεγαλύτερος αριθμός αεροσκαφών σε σύνολο αφίξεων και αναχωρήσεων, φτάνοντας τα 1.314 αεροσκάφη. Το 2009 οι αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών από το αεροδρόμιο του Άκτιου εφτασαν το 0,07% του συνολικού αριθμού αφίξεων και αναχωρήσεων της Ελλάδας.

**Πίνακας 50: Αερολιμένας Ακτίου, Κίνηση Εσωτερικού 1994-2009**

| ΕΤΗ  | ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΙΟΥ |          |         |                  |         |
|------|--------------------|----------|---------|------------------|---------|
|      | ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ  |          |         |                  |         |
|      | Α/Φ                | ΕΠΙΒΑΤΕΣ |         | ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον. |         |
|      | ΑΦ. + ΑΝ.          | ΑΦΙΞΕΙΣ  | ΑΝΑΧΩΡ. | ΑΦΙΞΕΙΣ          | ΑΝΑΧΩΡ. |
| 1994 | 522                | 5.655    | 5.995   | 6                | 3       |
| 1995 | 589                | 7.017    | 7.741   | 7                | 3       |
| 1996 | 600                | 8.982    | 9.365   | 9                | 1       |
| 1997 | 533                | 9.872    | 10.305  | 10               | 2       |
| 1998 | 537                | 9.007    | 9.825   | 6                | 0       |
| 1999 | 377                | 6.937    | 7.276   | 5                | 0       |
| 2000 | 399                | 8.116    | 8.817   | 5                | 0       |
| 2001 | 446                | 7.510    | 7.515   | 0                | 0       |
| 2002 | 404                | 6.510    | 6.747   | 0                | 0       |
| 2003 | 1.190              | 8.107    | 7.583   | 4                | 0       |
| 2004 | 1.314              | 9.957    | 7.656   | 0                | 0       |
| 2005 | 1.189              | 8.688    | 8.013   | 0                | 0       |
| 2006 | 1.175              | 9.093    | 8.561   | 0                | 0       |
| 2007 | 1.231              | 10.145   | 9.528   | 1                | 0       |
| 2008 | 1.087              | 8.662    | 9.053   | 0                | 0       |
| 2009 | 1.113              | 7.737    | 7.953   | 0                | 0       |

Επιπρόσθετα, ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών σε αφίξεις σημειώθηκε το 2007 και έφτασε τους 10.145 επιβάτες, ωστόσο το 1997 καταγράφηκε ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών σε αναχωρήσεις ξεπερνώντας αισίως τους 10.300 επιβάτες. Τέλος, στο αερολιμένα Ακτίου δεν παρουσιάζονται σημαντικές μεταφορές εμπορευμάτων με πτήσεις εσωτερικού. Στο διαγραμμα παρουσιάζεται η εξέλιξη της ετήσιας επιβατικής κίνησης του αερολιμένα.

**Διάγραμμα 36: Αερολιμένας Ακτίου, Κίνηση Εσωτερικού 1994-2009**



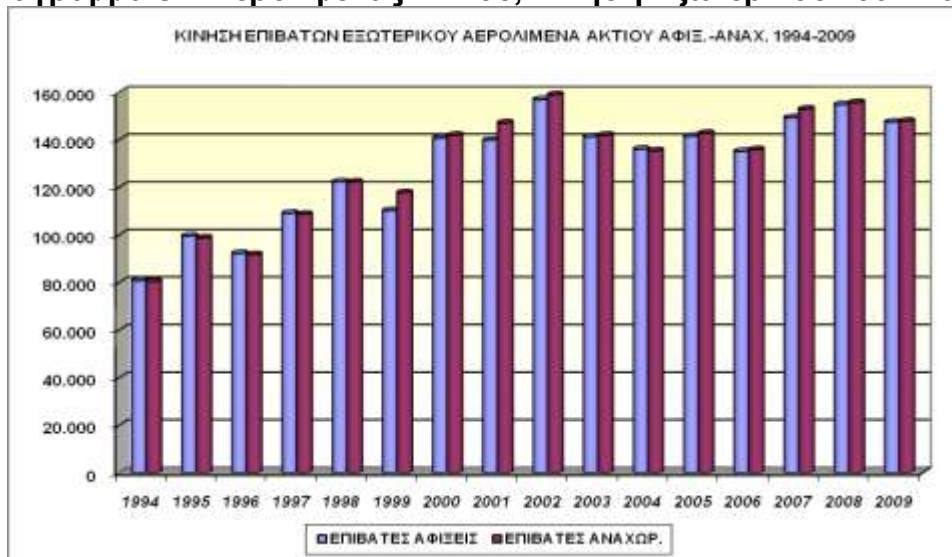
- **Κίνηση Εξωτερικού:** Όπως προαναφέρθηκε το αεροδρόμιο του Ακτίου παρουσιάζει υψηλή κινητικότητα επιβατών διότι τους καλοκαιρινούς μήνες πραγματοποιούνται αρκετές πτήσεις charter από και προς την περιοχή. Γενικότερα, αυτό που παρατηρείται είναι πως η επιβατική κίνηση εξωτερικού, σε αντίθεση με εκείνη του εσωτερικού, είναι συγκριτικά περισσότερη επιβεβαιωνώντας την μεγάλη κίνηση αφίξεων από το Εξωτερικό. Αναλυτικότερα, την περίοδο 1994-2009 σημειώθηκε μεταβολή στο συνολικό αριθμό αφίξεων και αναχωρήσεων αεροσκαφών που ανήλθε στο 70%. Η μεγαλύτερη διακίνηση σημειώνεται το έτος 2008, με τον αριθμό να ανέρχεται στα 2.169 αεροσκάφη. Επιπρόσθετα, ο αριθμός αφίξεων επιβατών παρουσίασε ανοδική τάση και η μεταβολή διαμορφώθηκε στο 82,5%. Παρόμοια πορεία ακολούθησε και ο αριθμός αναχωρήσεων επιβατών με τη μεταβολή να αγγίζει το 83,6. Η χρόνια που παρουσίασε τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση επιβατών σε αφίξεις και αναχωρήσεις ήταν το 2002 με τους επιβάτες να φτάνουν τους 156.879 και 158.912 αντίστοιχως.

**Πίνακας 51: Αερολιμένας Ακτίου, Κίνηση Εξωτερικού 1994-2009**

| ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΙΟΥ |           |          |         |                  |         |
|--------------------|-----------|----------|---------|------------------|---------|
| ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ  |           |          |         |                  |         |
| ΕΤΗ                | Α/Φ       | ΕΠΙΒΑΤΕΣ |         | ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον. |         |
|                    | ΑΦ. + ΑΝ. | ΑΦΙΞΕΙΣ  | ΑΝΑΧΩΡ. | ΑΦΙΞΕΙΣ          | ΑΝΑΧΩΡ. |
| 1994               | 1.126     | 80.734   | 80.495  | 0                | 0       |
| 1995               | 1.309     | 99.550   | 98.750  | 0                | 0       |
| 1996               | 1.306     | 92.225   | 91.708  | 0                | 0       |
| 1997               | 1.510     | 109.088  | 108.686 | 0                | 0       |
| 1998               | 1.713     | 122.303  | 122.258 | 0                | 0       |
| 1999               | 1.460     | 110.199  | 117.733 | 0                | 0       |
| 2000               | 1.932     | 140.592  | 141.890 | 0                | 0       |
| 2001               | 1.762     | 139.773  | 147.084 | 0                | 0       |
| 2002               | 1.933     | 156.879  | 158.912 | 0                | 0       |
| 2003               | 1.821     | 141.254  | 141.908 | 0                | 0       |
| 2004               | 1.842     | 136.061  | 135.301 | 0                | 0       |
| 2005               | 1.872     | 141.440  | 142.712 | 0                | 0       |
| 2006               | 1.839     | 135.083  | 135.818 | 0                | 0       |
| 2007               | 2.029     | 149.231  | 152.857 | 0                | 0       |
| 2008               | 2.169     | 154.765  | 155.639 | 0                | 0       |
| 2009               | 1.921     | 147.402  | 147.831 | 0                | 0       |

Ωστόσο την περίοδο 2008-2009 σημειώνεται μείωση στην συνολική επιβατική κίνηση Εξωτερικού σημάδι που φανερώνει ότι η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει επηρεάσει τις αερομεταφορές. Διαγραμματικά απεικονίζεται η επιβατική κίνηση Εξωτερικού του αερολιμένα.

**Διάγραμμα 37: Αερολιμένας Ακτίου, Κίνηση Εξωτερικού 1994-2009**



## 8.5 Τουριστική ανάπτυξη Περιφέρειας Ηπείρου

Στον τουριστικό κλάδο παρατηρείται συχνά το φαινόμενο της συγκέντρωσης ξενοδοχειακού δυναμικού σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές της χώρας, με αποτέλεσμα κάποιες άλλες να υστερούν σημαντικά. Έτσι και οι δυνητικοί επενδυτές στοχεύουν σε περιοχές όπου είναι ανεπτυγμένες στον τομέα αυτό, γιατί στις υπόλοιπες λείπουν κάποιες βασικές προϋποθέσεις, όπως οι υποδομές, υπηρεσίες κτλ..

Η περιφέρεια Ηπείρου έχει ένα βασικό μειονέκτημα, αυτό σχετίζεται με την συγκοινωνιακή απομόνωση της εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης -και των χαρακτηριστικών αυτής. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο που διασχίζει κάθετα την Περιφέρεια Ηπείρου δεν πληροί τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές με αποτέλεσμα η σύνδεση της με τις υπόλοιπες περιοχές της Ελλάδος καθώς και με όμορες βαλκανικές χώρες να μην είναι εφικτή. Με την ολοκλήρωση τόσο της Ιόνιας Οδού όσο και με την παράλληλη ολοκλήρωση της Ολύμπιας Οδού, η Ήπειρος θα

αναδειχθεί σε μια τουριστική περιοχή υψηλού ενδιαφέροντος καθώς θα προσεγγίζεται ευκολότερα από τα μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα, Πάτρα)

Στην ενότητα αυτή θα παρουσιαστεί η επισκεψιμότητα για όσα αρχαιολογικά μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους διατίθενται επίσημα στοιχεία από την ΕΛΣΤΑΤ και το Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων ([http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p\\_param=A1802&r\\_param=SCI21&y\\_param=TS&mytabs=0](http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1802&r_param=SCI21&y_param=TS&mytabs=0)). Επιπλέον, κρίθηκε σκόπιμη τόσο η καταγραφή του ξενοδοχειακού δυναμικού της περιφέρειας όσο και η αξιολόγηση της πληρότητας, των αφίξεων και των διανυκτερεύσεων σε επίπεδο νομού και περιφέρειας.

### 8.5.1 Τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος

Η περιφέρεια Ηπείρου είναι μια από τις λίγες περιοχές στην Ελλάδα που διαθέτει ταυτόχρονα ατέλειωτες φυσικές ομορφίες και μακραίωνη ιστορία. Στην ενότητα αυτή γίνεται προσπάθεια αξιολόγησης της επισκεψιμότητας των διαφόρων αρχαιολογικών χώρων και μουσείων σύμφωνα με τα στοιχεία που αντλήθηκαν από το Ταμείο αρχαιολογικών πόρων και απαλλοτριώσεων και την ΕΛΣΤΑΤ.

#### 8.5.1.1. Νομός Ιωαννίνων

##### Επισκεψιμότητα μουσείων Ν.Ιωαννίνων

Στους πίνακες και στα διαγράμματα που ακολουθούν αποτυπώνεται διαχρονικά η επισκεψιμότητα τριών μουσείων του νομού Ιωαννίνων. Συγκριμένα παρουσιάζεται ο αριθμός επισκεπτών του Αρχαιολογικού Μουσείου Ιωαννίνων, του Βυζαντινού Μουσείου Ιωαννίνων και η Φωτογραφική έκθεση Κόνιτσας.

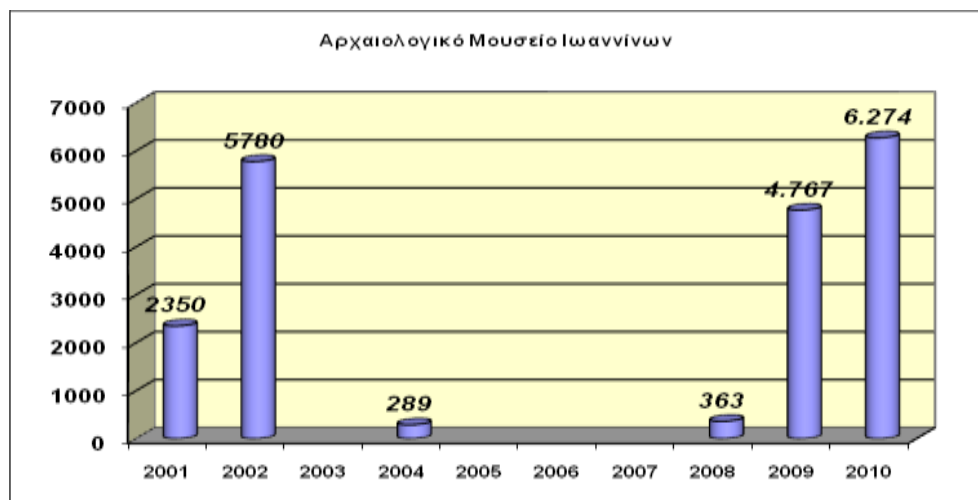
**Πίνακας 52: Αριθμός Επισκεπτών στα μουσεία του νομού Ιωαννίνων 2001-2010**

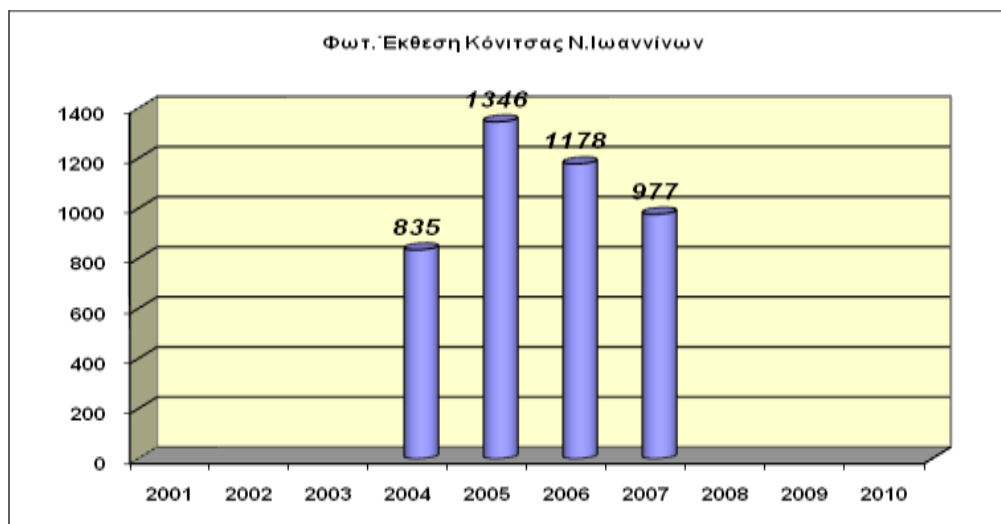
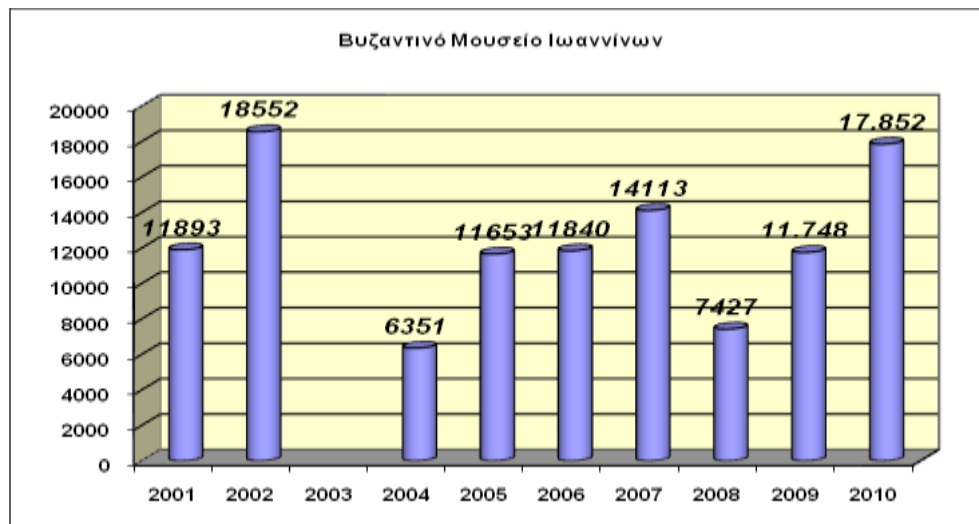
| <b>Νομός Ιωαννίνων</b>                | 2001         | 2002         | 2003 | 2004        | 2005         | 2006         | 2007         | 2008        | 2009         | 2010         |
|---------------------------------------|--------------|--------------|------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| <i>Αρχαιολογικό Μουσείο Ιωαννίνων</i> | 2350         | 5780         |      | 289         |              |              |              | 363         | 4.767        | 6.274        |
| <i>Βυζαντινό Μουσείο Ιωαννίνων</i>    | 11893        | 18552        |      | 6351        | 11653        | 11840        | 14113        | 7427        | 11.748       | 17.852       |
| <i>Κόνιτσας (Φωτ. Έκθεση)</i>         |              |              |      | 835         | 1346         | 1178         | 977          |             |              |              |
| <b>ΣΥΝΟΛΑ</b>                         | <b>14243</b> | <b>24332</b> |      | <b>7475</b> | <b>12999</b> | <b>13018</b> | <b>15090</b> | <b>7790</b> | <b>16515</b> | <b>24126</b> |

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Για τη χρονιά 2003 δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για κανένα από τα προαναφερθέντα μουσεία. Πιο συγκεκριμένα, για το Αρχαιολογικό μουσείο, δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για την περίοδο 2005-2007. Παράλληλα, για την φωτογραφική εκθεση της Κόνιτσας υπήρχε διαθεσιμότητα στοιχείων για την περίοδο 2004-2007. Αυτό που παρατηρείται σε γενικές γραμμές είναι ότι υπάρχει σταδιακή αύξηση του αριθμού επισκεπτών στα μουσεία των Ιωαννίνων. Για το αρχαιολογικό μουσείο παρατηρείται αύξηση της τάξεως του 162%, την περίοδο 2008-2010. Παρόμοιως, το βυζαντινό μουσείο Ιωαννίνων για την ίδια εξεταζόμενη περίοδο, παρουσιάζει αύξηση που ξεπερνά το 140%. Η διαχρονική εξέλιξη του αριθμού επισκεπτών ανά εξεταζόμενο μουσείο, αλλά και η συνολική επισκεψιμότητα τους παρουσιάζεται στα διαγράμματα που ακολουθούν.

**Διάγραμμα 38: Εξέλιξη του αριθμού των επισκεπτών για την περίοδο 2000-2010**





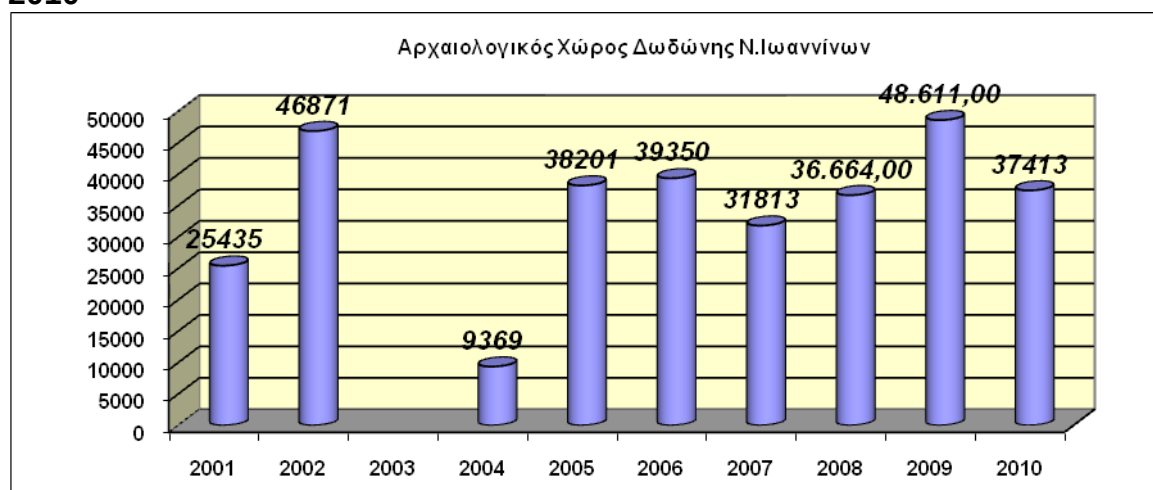
### Επισκεψιμότητα Αρχαιολογικών χώρων

Τέλος, στους πίνακες και στα διαγράμματα που ακολουθούν αποτυπώνεται διαχρονικά η επισκεψιμότητα αρχαιολογικών χώρων του νομού Ιωαννίνων. Διαθεσιμότητα στοιχείων υπήρχε αποκλειστικά για τον αρχαιολογικό χώρο της Δωδώνης, για την περίοδο 2001-2010, εκτός από την χρονιά 2003, όπου δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία. Για την περίοδο 2008-2010, σημειώθηκε μεταβολή της τάξεως του 2%.

**Πίνακας 53: Αριθμός Επισκεπτών στον αρχαιολογικό χώρο του νομού Ιωαννίνων 2001-2010**

| <b>Νομός Ιωαννίνων</b>             | 2001  | 2002  | 2003 | 2004 | 2005  | 2006  | 2007  | 2008      | 2009      | 2010  |
|------------------------------------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|-----------|-----------|-------|
| <b>Αρχαιολογικός Χώρος Δωδώνης</b> | 25435 | 46871 |      | 9369 | 38201 | 39350 | 31813 | 36.664,00 | 48.611,00 | 37413 |

**Διάγραμμα 39:Εξέλιξη του αριθμού των επισκεπτών για την περίοδο 2000-2010**



#### 8.5.1.2.Νομός Πρεβέζης

##### Επισκεψιμότητα Αρχαιολογικών μουσείων Ν.Πρεβέζης

Στους πίνακες και στα διαγράμματα που ακολουθούν αποτυπώνεται διαχρονικά η επισκεψιμότητα ενός μουσείου του νομού Πρεβέζης. Συγκριμένα παρουσιάζεται ο αριθμός επισκεπτών του Αρχαιολογικού Μουσείου Νικοπόλεως.

**Πίνακας 54: Αριθμός Επισκεπτών στον αρχαιολογικό μουσείο του νομού Πρεβέζης 2001-2010**

| Νομός Πρεβέζης            | 2001  | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <i>Μουσείο Νικοπόλεως</i> | 8.100 | 7305 |      | 778  | 7944 | 7190 | 6626 | 6071 | 0    | 0    |

Για τη χρονιά 2003 δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για το προαναφερθέν μουσείο. Ειδικότερα, δεν πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις κατά την περίοδο 2009-2010 γιατί το μουσείο βρίσκεται υπο κατασκευή. Για την περίοδο 2004-2005 το μουσείο καταγράφει ραγδαία αύξηση της τάξεως του 920%. Επιπλέον, την περίοδο 2005-2008 σημειώνεται μείωση του αριθμού των επισκεπτών που ανέρχεται στο -15%. Η διαχρονική εξέλιξη του αριθμού επισκεπτών του μουσείου παρουσιάζεται στο διαγράμμα που ακολουθεί.

**Διάγραμμα 40 :Εξέλιξη του αριθμού των επισκεπτών για την περίοδο 2000-2010**



#### Επισκεψιμότητα Αρχαιολογικών χώρων Ν.Πρεβέζης

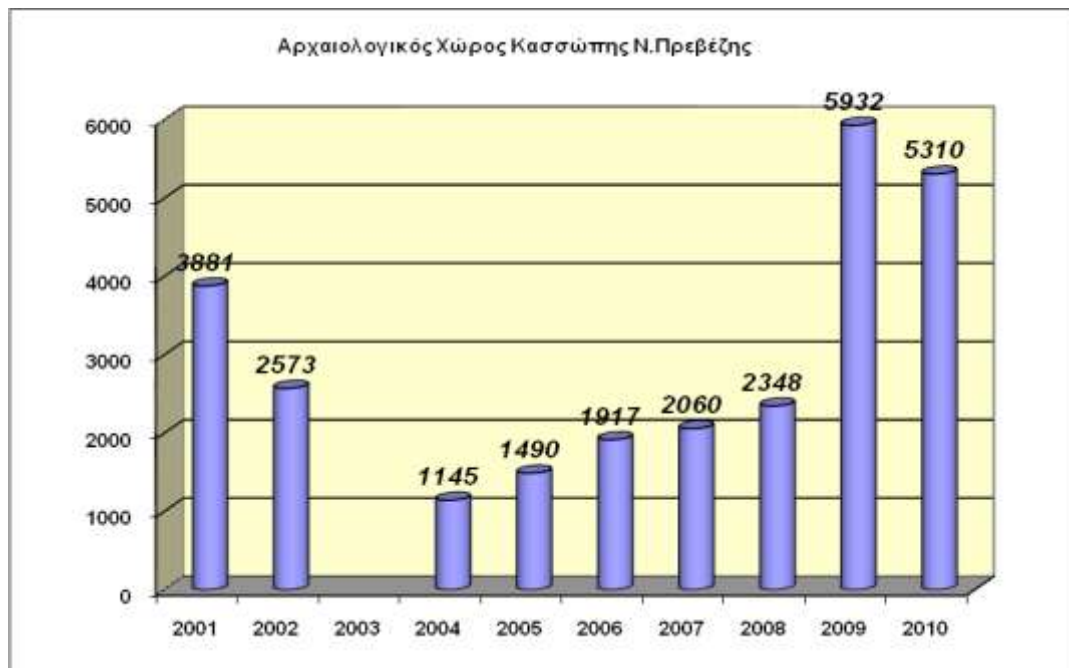
Τέλος, στους πίνακες και στα διαγράμματα που ακολουθούν αποτυπώνεται διαχρονικά η επισκεψιμότητα αρχαιολογικών χώρων του νομού Πρεβέζης. Διαθεσιμότητα στοιχείων υπήρχε για την περίοδο 2001-2010, εκτός από την χρονιά 2003, όπου δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία.

**Πίνακας 55: Αριθμός Επισκεπτών στους αρχαιολογικούς χώρους του νομού Πρεβέζης 2001-2010**

| Νομός Πρεβέζης               | 2001         | 2002         | 2003 | 2004        | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         |
|------------------------------|--------------|--------------|------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Αρχαιολογικός Χώρος Κασσώπης | 3881         | 2573         |      | 1145        | 1490         | 1917         | 2060         | 2348         | 5932         | 5310         |
| Νεκρομαντείο Αχέροντα        | 23.930       | 27209        |      | 2705        | 19941        | 16140        | 17930        | 23400        | 26470        | 28500        |
| <b>ΣΥΝΟΛΑ</b>                | <b>27811</b> | <b>29782</b> |      | <b>3850</b> | <b>21431</b> | <b>18057</b> | <b>19990</b> | <b>25748</b> | <b>32402</b> | <b>33810</b> |

Τα στοιχεία αφορούσαν τον Αρχαιολογικό Χώρο της Κασσώπης και το Νεκρομαντείο του Αχέροντα. Αναφορικά με τον αρχαιολογικό χώρο της Κασσώπης, το διάστημα 2004-2010 καταγράφηκε αύξηση της τάξεως του 360%, η εξέλιξη του αριθμού των επισκεπτών αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

**Διάγραμμα 41 :Εξέλιξη του αριθμού των επισκεπτών για την περίοδο 2000-2010**



Παρόμοια τάση παρουσιάζει και ο αρχαιολογικός χώρος του Νεκρομαντείου του Αχέροντα όπου την περίοδο 2001-2010 παρουσιάστηκε αύξηση του αριθμού των επισκεπτών κατά 19%.

**Διάγραμμα 42:Εξέλιξη του αριθμού των επισκεπτών για την περίοδο 2000-2010**



### 8.5.1.3. Νομός Άρτας

#### Επισκεψιμότητα Αρχαιολογικών χώρων Ν.Άρτας

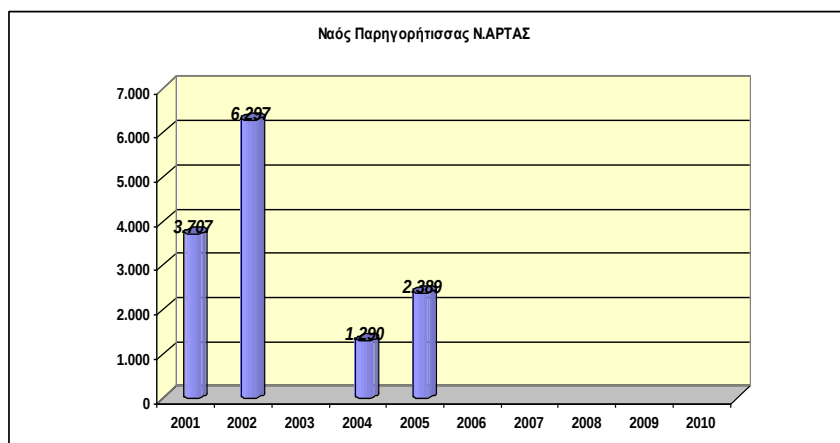
Στον πίνακα και στο διάγραμμα που ακολουθούν, αποτυπώνεται διαχρονικά η επισκεψιμότητα του Ναού της Παρηγορήτισσας ο οποίος και βρίσκεται στο νομό Άρτας. Είναι και ο μόνος ο οποίος δίδει κάποια στοιχεία όσον αφορά την επισκεψιμότητα ενός αρχαιολογικού χώρου του νομού. Συγκριμένα παρουσιάζεται ένας ενδεικτικός αριθμός των επισκεπτών του ναού κατά τα έτη 2001,2002,2004,2005 καθώς δεν έχουν καταγραφεί νεότερα στοιχεία έως και σήμερα.

**Πίνακας 56: Αριθμός Επισκεπτών στον αρχαιολογικό χώρο του νομού Άρτας 2001-2010**

| <b>NOMOS APΤΑΣ</b>         | 2001  | 2002  | 2003 | 2004  | 2005  | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------------------|-------|-------|------|-------|-------|------|------|------|------|------|
| <i>Ναός Παρηγορήτισσας</i> | 3.707 | 6.297 |      | 1.290 | 2.389 |      |      |      |      |      |

Από τα στοιχεία που παρουσιάζονται στον πίνακα, από το 2001 στο 2002 η επισκεψιμότητα του ναού, σχεδόν διπλασιάστηκε και έφτασε τους 6.297 από τους 3.707 επισκέπτες που είχε την προηγούμενη χρονιά. Τα επόμενα στοιχεία του 2004, εκεί ο αριθμός των ατόμων που το επισκέφθηκαν είχε πέσει κατακόρυφα σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές του 2001 & του 2002. Το 2004 λοιπόν, έφτασε μόλις τους 1.290, αλλά αυτός ο αριθμός διπλασιάστηκε το επόμενο έτος φτάνοντας τους 2.389 επισκέπτες. Αν και διπλάσιος του 2004, παρέμενε όμως αρκετά μειωμένος σε σχέση με τα έτη 2001 & 2002.

**Διάγραμμα 43:Εξέλιξη του αριθμού των επισκεπτών για την περίοδο 2000-2010**



#### **8.5.1.4. Νομός Θεσπρωτίας**

##### Επισκεψιμότητα Αρχαιολογικών χώρων Ν. Θεσπρωτίας

Αναφορικώς με την επισκεψιμότητα των Αρχαιολογικών Χώρων του νομού, δεν υπάρχει κάποια επίσημη καταγραφή από κάποιον αρμόδιο φορέα για τα τελευταία έτη από το 2001 έως και το 2010.

#### **8.5.2. Περιφερειακή πληρότητα τουριστικών καταλυμάτων**

Η πληρότητα των τουριστικών καταλυμάτων αποτελεί αξιόλογη απόδειξη της τουριστικής κίνησης μιας περιοχής σε σχέση με την υποδομή της. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται η πληρότητα των καταλυμάτων όλων των περιφερειών της Ελλάδος-μεταξύ αυτών και της Ηπείρου- τον Ιανουάριο του 2005, 2007 και του 2009. Γνωρίζοντας ότι κατά τους καλοκαιρινούς μήνες η περιφέρεια Ηπείρου κατακλύζεται από τουρίστες επιλέχθηκε ως βάση σύγκρισης ο μήνας Ιανουάριος έτσι ώστε να εξαχθούν άρτια και συγκρίσιμα αποτελέσματα

Τον Ιανουάριο του 2005 η περιφέρεια Ηπείρου φαίνεται να παρουσιάζει την δεύτερη μεγαλύτερη πληρότητα στα καταλύματά της όσον αφορά τους τουρίστες εσωτερικού, με πρώτη την όμορη περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (37,89%). Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, η πληρότητα της περιφέρειας αγγίζει το 28,1% (εγχώριο και ξένο τουρισμό), ξεπερνώντας κατά πολύ τόσο τις περιφέρειες της νησιωτικής χώρας (Ιόνια νησιά, Κρήτη, Νότιο Αιγαίο κ.α.) όσο και της ηπειρωτικής χώρας (Θεσσαλία, Κεντρική Μακεδονία, Στερεά Ελλάδα, Δυτική Ελλάδα). Η συντριπτική πλειοψηφία των προαναφερθεισών περιφερειών έχει προσελκύσει μεγάλες επενδύσεις στον τομέα του Τουρισμού και φιλοξενεί πλήθος πολυτελών τουριστικών καταλυμάτων. Στο σύνολο των περιφερειών, τα πρωτεία σε πληρότητα (Ελλάδα και εξωτερικό) κατέχει η περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας με 41,0% και ακολουθεί η Περιφέρεια Αττικής με 32,1%

Από την άλλη πλευρά, η περιφέρεια Ηπείρου και Β. Αιγαίου καταγράφουν τα χαμηλότερα πληρότητας σε τουρίστες, προερχόμενους από το εξωτερικό με τα ποσοστά που συγκεντρώνουν να ανέρχονται σε 1,44% και 0,33%. Τα χαμηλά ποσοστά οφείλονται κυρίως στη δυσκολία πρόσβασης (φτωχό και επικίνδυνο οδικό δίκτυο για την περιφέρεια Ηπείρου, φτωχή θαλάσσια σύνδεση με παλαιό στόλο για το Β. Αιγαίο) και στην μη αποτελεσματική τουριστική προβολή των

περιφερειών στο εξωτερικό (μικρή έως ανύπαρκτη συμμετοχή σε ευρωπαϊκές εκθέσεις τουρισμού, ανυπαρξία ξενόγλωσσου ενημερωτικού υλικού κλπ.). Σημειώνεται πως την μεγαλύτερη πληρότητα εξωτερικού καταγράφει η περιφέρεια Αττικής με ποσοστό 16,12%.

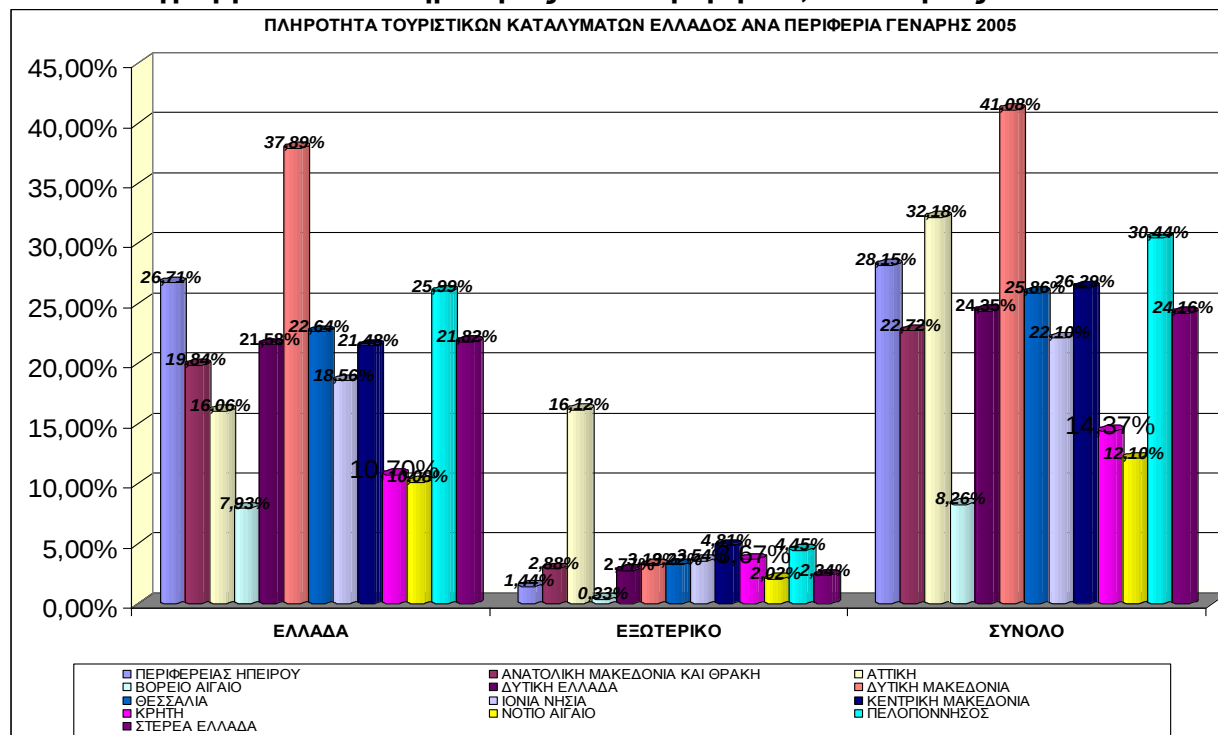
**Πίνακας 57: Πληρότητα ανα Περιφέρεια, Ιανουάριος 2005**

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ                       | ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2005 |           |        |
|-----------------------------------|-----------------|-----------|--------|
|                                   | Πληρότητα       |           |        |
|                                   | ΕΛΛΑΔΑ          | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ | ΣΥΝΟΛΟ |
| ΗΠΕΙΡΟΣ                           | 26,71%          | 1,44%     | 28,15% |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ &<br>ΘΡΑΚΗ | 19,84%          | 2,88%     | 22,72% |
| ΑΤΤΙΚΗ                            | 16,06%          | 16,12%    | 32,18% |
| ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ                     | 7,93%           | 0,33%     | 8,26%  |
| ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ                     | 21,58%          | 2,77%     | 24,35% |
| ΔΥΤΙΚΗ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ               | 37,89%          | 3,19%     | 41,08% |
| ΘΕΣΣΑΛΙΑ                          | 22,64%          | 3,22%     | 25,86% |
| ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ                       | 18,56%          | 3,54%     | 22,10% |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ             | 21,48%          | 4,81%     | 26,29% |
| ΚΡΗΤΗ                             | 10,70%          | 3,67%     | 14,37% |
| ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ                      | 10,08%          | 2,02%     | 12,10% |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ                      | 25,99%          | 4,45%     | 30,44% |
| ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ                     | 21,82%          | 2,34%     | 24,16% |

ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

Διαγραμματικά τα παραπάνω απεικονίζονται στο παρακάτω διάγραμμα

**Διάγραμμα 44: % πληρότητας ανά Περιφέρεια, Ιανουάριος 2005**



Κατά τον Ιανουάριο 2007, για την περιφέρεια Ηπείρου παρατηρείται αρνητική μεταβολή στο συνολικό ποσοστό πληρότητας της τάξεως του 10%. Η μείωση αυτή οφείλεται κυρίως στον εγχώριο με το ποσοστό να ανέρχεται στις 24,18 μονάδες και την Περιφέρεια να καταλαμβάνει την 3<sup>η</sup> θέση. Τα πρωτεία εισερχόμενου τουρισμού συνεχίζει να κατέχει η Δυτική Μακεδονία με 32,21% και ακολουθεί η Θεσσαλία με 25,8%.

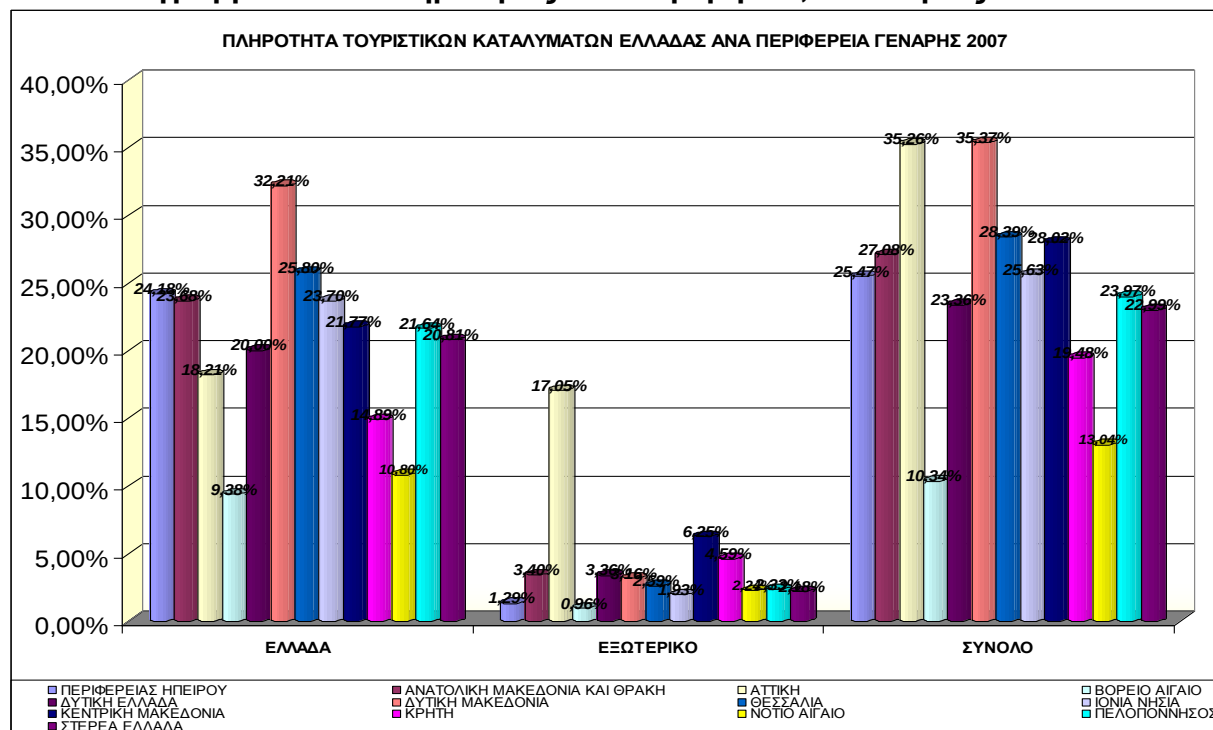
Όσον αφορά τον ξένο τουρισμό, ομοίως με τον Ιανουάριο του 2005, τις τελευταίες θέσεις καταλαμβάνουν το Βόρειο Αιγαίο με 0,96%, και η Ήπειρος με 1,29%. Στο σύνολο του τουρισμού, η μεγαλύτερη πληρότητα σημειώνεται στην Δυτική Μακεδονία με ποσοστό 35,37% μειωμένη όμως κατά 6 ποσοστιαίες μονάδες σε σχέση με εκείνης του Ιανουαρίου 2005.

Πίνακας 58: Πληρότητα ανά Περιφέρεια, Ιανουάριος 2007

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ                 | ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2007 |           |        |
|-----------------------------|-----------------|-----------|--------|
|                             | Πληρότητα       |           |        |
|                             | ΕΛΛΑΔΑ          | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ | ΣΥΝΟΛΟ |
| ΗΠΕΙΡΟΣ                     | 24,18%          | 1,29%     | 25,47% |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ | 23,68%          | 3,40%     | 27,08% |
| ΑΤΤΙΚΗ                      | 18,21%          | 17,05%    | 35,26% |
| ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ               | 9,38%           | 0,96%     | 10,34% |
| ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ               | 20,00%          | 3,36%     | 23,36% |
| ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ            | 32,21%          | 3,16%     | 35,37% |
| ΘΕΣΣΑΛΙΑ                    | 25,80%          | 2,59%     | 28,39% |
| ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ                 | 23,70%          | 1,93%     | 25,63% |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ          | 21,77%          | 6,25%     | 28,02% |
| ΚΡΗΤΗ                       | 14,89%          | 4,59%     | 19,48% |
| ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ                | 10,80%          | 2,24%     | 13,04% |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ                | 21,64%          | 2,33%     | 23,97% |
| ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ               | 20,81%          | 2,18%     | 22,99% |

ο παραπάνω πίνακας απεικονίζεται στο διάγραμμα:

Διάγραμμα 45: % πληρότητας ανά Περιφέρεια, Ιανουάριος 2007



ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

Επιπρόσθετως, το έτος 2009 η Ήπειρος ανακτά έδαφος και επανέρχεται στη 2<sup>η</sup> θέση όσον αφορά τον εσωτερικό τουρισμό, όμως παραμένει στην 3<sup>η</sup> θέση ως προς τη συνολική κατάταξη πληρότητας. Σχετικά με τον ξένο τουρισμό η πληρότητα της Περιφέρειας Ηπείρου παρουσιάζει μια μικρή πτώση. Ωστόσο, η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας συνεχίζει να εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό πληρότητας στο σύνολο του εισερχόμενου τουρισμού με μειωμένο ποσοστό συγκρινόμενο με τα υπόλοιπα έτη. Η μείωση της πληρότητας στο σύνολο των περιφερειών οφείλεται στην τρέχουσα δυσμενή οικονομική συγκυρία που επηρέασε όχι μόνο τον κλάδο του τουρισμού αλλά και το σύνολο του οικονομικού συστήματος.

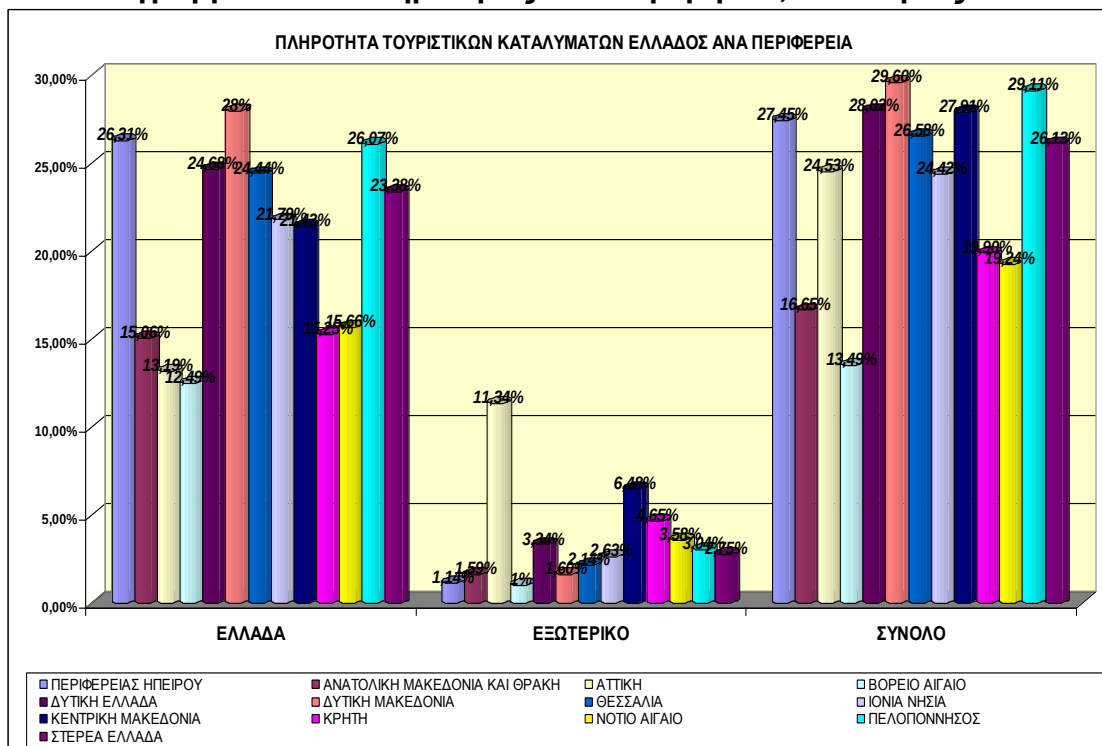
**Πίνακας 59: Πληρότητα ανά Περιφέρεια, Ιανουάριος 2009**

| <u>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ</u>             | ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2009 |              |               |
|--------------------------------|-----------------|--------------|---------------|
|                                | Πληρότητα       |              |               |
|                                | ΕΛΛΑΔΑ          | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ    | ΣΥΝΟΛΟ        |
| <b>ΗΠΕΙΡΟΣ</b>                 | <b>26,31%</b>   | <b>1,14%</b> | <b>27,45%</b> |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ | 15,06%          | 1,59%        | 16,65%        |
| ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ                  | <b>12,49%</b>   | <b>1%</b>    | 13,49%        |
| ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ                  | 24,68%          | 3,34%        | 28,02%        |
| ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ               | <b>28%</b>      | 1,60%        | <b>29,60%</b> |
| ΘΕΣΣΑΛΙΑ                       | 24,44%          | 2,14%        | 26,58%        |
| ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ                    | 21,79%          | 2,63%        | 24,42%        |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ             | 21,43%          | 6,48%        | 27,91%        |
| ΚΡΗΤΗ                          | 15,25%          | 4,65%        | 19,90%        |
| ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ                   | 15,66%          | 3,58%        | 19,24%        |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ                   | 26,07%          | 3,04%        | 29,11%        |

ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

ο παραπάνω πίνακας απεικονίζεται στο διάγραμμα:

**Διάγραμμα 46: % πληρότητας ανά Περιφέρεια, Ιανουάριος 2009**



### 8.5.3. Ξενοδοχειακό Δυναμικό (στοιχεία 2007)

Αριθμός Ξενοδοχειακών μονάδων και Ποσοστιαία Κατανομή αυτών για την περιφέρεια Ηπείρου με βάση την Κατηγορία.

Λόγω της έλλειψης υποδομών στην περιφέρεια Ηπείρου δεν έχουν πραγματοποιηθεί μεγάλες επενδύσεις ξενοδοχειακών μονάδων αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός πως οι μονάδες των 4\* και 5\* αποτελούν συγκεντρώνουν μικρό ποσοστό επί του συνόλου των τουριστικών μονάδων. Αντίθετα, όπως φανερώνει και ο παρακάτω πίνακας, οι περισσότερες ξενοδοχειακές μονάδες ανήκουν σε χαμηλότερες κατηγορίες (3\*-2\*-1\*).

**Πίνακας 60: Ποσοστιαία Κατανομή των Ξενοδοχειακών μονάδων στη περιφέρεια Ηπείρου με βάση την Κατηγορία.**

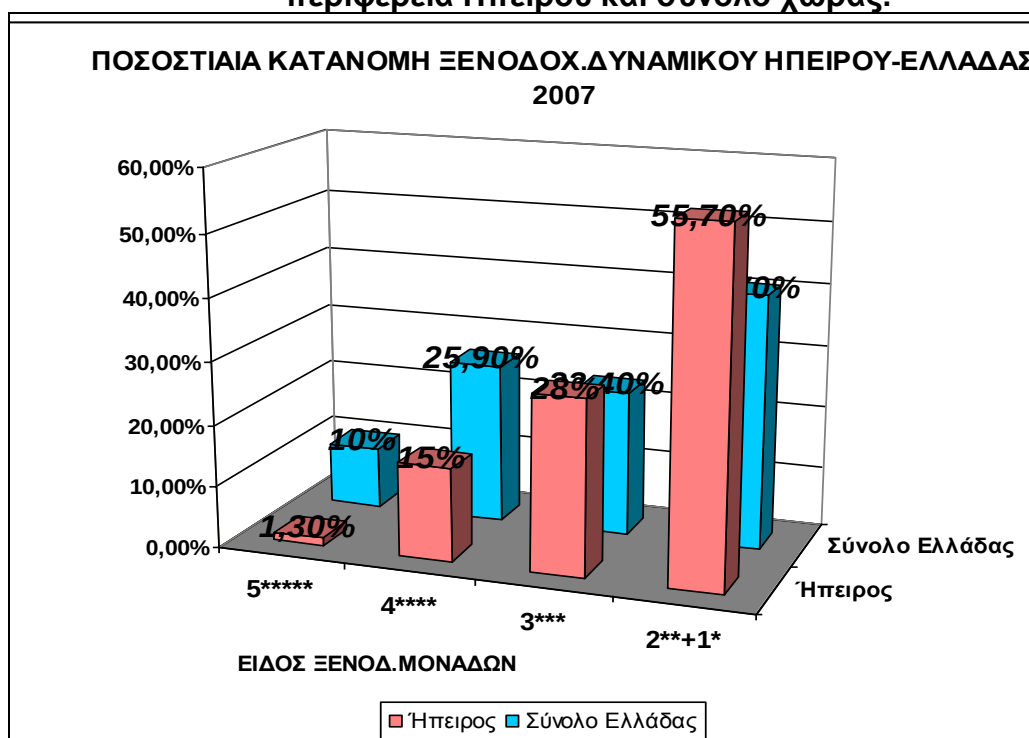
|         | 5***** (σε ποσοστό %) | 4**** (σε ποσοστό %) | 3*** (σε ποσοστό %) | 2**+1** (σε ποσοστό %) | Σύνολο Κλινών | Συνολο Ξενοδοχειακών μονάδων |
|---------|-----------------------|----------------------|---------------------|------------------------|---------------|------------------------------|
| Ήπειρος | 1,30%                 | 15%                  | 28%                 | 55,70%                 | 11.286        | 293                          |

|                           |     |        |        |        |         |       |
|---------------------------|-----|--------|--------|--------|---------|-------|
| <b>ΣΥΝΟΛΟ<br/>ΕΛΛΑΔΑΣ</b> | 10% | 25,90% | 23,40% | 40,70% | 700.933 | 9.207 |
|---------------------------|-----|--------|--------|--------|---------|-------|

Πηγή: Ξ.Ε.Ε.

Η ανωτέρω ποσοστιαία κατανομή των Ξενοδοχειακών μονάδων στη περιφέρεια Ηπείρου με βάση την Κατηγορία απεικονίζεται στο παρακάτω διάγραμμα:

**Διάγραμμα 47: ποσοστιαία κατανομή των Ξενοδοχειακών μονάδων στη περιφέρεια Ηπείρου και σύνολο χώρας.**



Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, η περιφέρεια Ηπείρου είναι μία από τις γεωγραφικές περιοχές που συγκεντρώνουν χαμηλά ποσοστά προσέλκυσης του συνολικού τουριστικού δυναμικού της χώρας, λόγω της σχετικά δύσκολης προσέγγισής της. Απόρροια όσων έχουν λεχθεί αποτελεί το γεγονός πως σε σχέση με το σύνολο της κατανομής των 5\* άστερων ξενοδοχειακών μονάδων της χώρας, η περιφέρεια Ηπείρου κατέχει μόνο το 1,3%, στο συνολικό 10% για το έτος 2007. Ωστόσο, φαίνεται να ξεπερνά το ποσοστό των 23,40% για τις 4\* αστερων ξενοδοχειακές μονάδες και το 40,70% των 2\*+1\* αστερων μονάδες της χώρας, με ποσοστό που φτάνει το 28% και 55,70% για τις αντίστοιχες κατηγορίες της περιφέρειας. Αναλυτικότερα, στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται ο ακριβής αριθμός των μονάδων και των κλινών της Ηπείρου, καθώς και η

ποσοστιαία κατανομή τους σε σχέση με το σύνολο της περιφέρειας και της χώρας για το έτος 2007.

**Πίνακας 61: Ποσοστιαία Κατανομή των Ξενοδοχειακών μονάδων στη περιφέρεια Ηπείρου με βάση τις κλίνες**

|                | 5 ΑΣΤΕΡΩΝ |        |                   | 4 ΑΣΤΕΡΩΝ |         |                   | 3 ΑΣΤΕΡΩΝ |         |                   | 2+1 ΑΣΤΕΡΩΝ |         |                   | ΣΥΝΟΛΟ  |         |
|----------------|-----------|--------|-------------------|-----------|---------|-------------------|-----------|---------|-------------------|-------------|---------|-------------------|---------|---------|
|                | ΜΟΝΑΔΕΣ   | ΚΛΙΝΕΣ | % ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΛΙΝΩΝ | ΜΟΝΑΔΕΣ   | ΚΛΙΝΕΣ  | % ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΛΙΝΩΝ | ΜΟΝΑΔΕΣ   | ΚΛΙΝΕΣ  | % ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΛΙΝΩΝ | ΜΟΝΑΔΕΣ     | ΚΛΙΝΕΣ  | % ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΛΙΝΩΝ | ΜΟΝΑΔΕΣ | ΚΛΙΝΕΣ  |
| ΗΠΕΙΡΟΣ        | 2         | 147    | 0,2               | 36        | 1692    | 0,9               | 74        | 3157    | 1,9               | 181         | 6290    | 2,2               | 293     | 11.286  |
| ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ | 199       | 70.198 | 100               | 1.048     | 181.476 | 100               | 1.900     | 163.729 | 100               | 6.060       | 285.530 | 100               | 9.207   | 700.933 |

Πηγή: Ξ.Ε.Ε.

Στον παρακάτω πίνακα αναλύονται όλες οι περιφέρειες της χώρας, με βάση των κατωτέρω κατηγοριών των κλινών τους ως ποσοστό του συνολικού ξενοδοχειακού δυναμικού της χώρας, για το έτος 2007. Η περιφέρεια Ηπείρου μπορεί να κατέχει το χαμηλότερο ποσοστό σε πολυτελής ξενοδοχειακές μονάδες, όμως από την άλλη πλευρά διαθέτει το μεγαλύτερο ποσοστό σε μονάδες χαμηλότερης κατηγορίας συγκρινόμενη με τις υπόλοιπες περιφέρειες. Το γεγονός αυτό φανερώνει μια πιθανή επενδυτική υστέρηση της Περιφέρειας στον τομέα του Τουρισμού και αδυναμία προσέλκυσης επενδυτών. Επιπλέον, παρατηρείται ότι το μέσο μέγεθος της τελευταίας στήλης της εξεταζόμενης περιφέρειας είναι μικρότερο από το ποσοστό των κλινών των αντίστοιχων κατηγοριών, στο σύνολό τους, της κάθε περιοχής.

**Πίνακας 62: Ποσοστιαία Κατανομή των κλινών ανά Περιφέρεια και κατηγορία**

| ΠΕΡΙΟΧΕΣ            | % Κλινών     |              | Μέσο Μέγεθος Δυναμικού (Συνολικές Κλίνες/Αριθμός Ν Μονάδων) | Σύνολο Κλινών 3*, 2* και 1* προς Αντίστοιχο αριθμό Μονάδων |
|---------------------|--------------|--------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
|                     | 5* & 4*      | 3*, 2*, 1*   |                                                             |                                                            |
| Θεσσαλία & Σποράδες | 22,65        | 77,35        | 47,5                                                        | 44,9                                                       |
| Ήπειρος             | <b>16,29</b> | <b>83,71</b> | <b>38,5</b>                                                 | <b>37</b>                                                  |
| Κυκλάδες            | 23,84        | 76,17        | 44,9                                                        | 40,9                                                       |
| Μακεδονία           | 26,69        | 73,31        | 64,7                                                        | 51,4                                                       |
| Θράκη               | 22,66        | 77,34        | 61,9                                                        | 53,5                                                       |
| Στ. Ελλάδα          | 34,15        | 65,85        | 74,2                                                        | 55,3                                                       |
| Πελοπόννησος        | 29,04        | 70,96        | 64,5                                                        | 52,4                                                       |
| Νησιά Β. Αιγαίου    | 20,57        | 79,43        | 53,8                                                        | 46,8                                                       |
| Ιόνια Νησιά         | 29,01        | 70,99        | 94,9                                                        | 76,3                                                       |
| Κρήτη               | 44,14        | 55,86        | 97,4                                                        | 65,9                                                       |
| Δωδεκάνησα          | 54,8         | 45,2         | 124,1                                                       | 68,7                                                       |

Πηγή: Ξ.Ε.Ε.

#### **8.6. Αξιολόγηση της υφιστάμενης τουριστικής προσφοράς στην περιφέρεια Ηπείρου**

Η Ήπειρος παρουσιάζει ένα μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη του τουρισμού λόγω της πολυμορφίας του τοπίου, του πολιτιστικού της πλούτου και των αξιόλογων φυσικών πόρων. Είναι αδιαμφισβήτητο, πως η δημιουργία τουριστικού ρεύματος συμβάλει καθοριστικά στην αναστροφή της τάσης δημογραφικής αποψίλωσης και συρρίκνωσης της παραγωγικής βάσης καθώς και στη βελτίωση του επιπέδου ευημερίας των πολιτών.

Η τουριστική ανάπτυξη στην Περιφέρεια Ηπείρου δεν γνωρίζει ρυθμούς και μεγέθη ανάλογα με εκείνα που γνώρισαν ή γνωρίζουν άλλες περιοχές, στις οποίες δεν υπήρξε οργανωμένη τουριστική πολιτική. Απόρροια, όσων έχουν λεχθεί, αποτελεί το γεγονός πως η περιφέρεια προσελκύει κατά κύριο λόγο εσωτερικό τουρισμό και λιγότερο εξωτερικό..

Στους κάτωθι πίνακες απεικονίζεται ο αριθμός των επισκεπτών για κάθε νομό ξεχωριστά, προερχόμενος τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό, για τα έτη 2005,2007,2009 (ΕΣΥΕ). Επειδή κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, η τουριστική κίνηση είναι αυξημένη, επιλέχθηκε ως βάση σύγκρισης ο μήνας Ιανουάριος.

#### 8.6.1.Αφίξεις και διανυκτερεύσεις πελατών ανά νομό στην Ήπειρο

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται οι αφίξεις και οι διανυκτερεύσεις πελατών για τον Ιανουάριο 2005. Παρατηρείται ότι ο εσωτερικός τουρισμός είναι αρκετά μεγαλύτερος σε σχέση με αυτόν που κατέφθασε από το εξωτερικό την αντίστοιχη χρονιά, τόσο στις αφίξεις όσο και στις διανυκτερεύσεις για κάθε εξεταζόμενο νομό της περιφέρειας. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται λόγω έλλειψης ή/και μη αναβάθμισης των υπάρχοντων υποδομών, με αποτέλεσμα να υστερεί σημαντικά η προσέλκυση των ξένων τουριστών προς τη συγκεκριμένη περιοχή της Ελλάδας.

**Πίνακας 63: Αφίξεις Επισκεπτών ανά νομό, Ιανουάριος 2005**

| ΝΟΜΟΣ      | ΑΦΙΞΕΙΣ 2005 |           |        |
|------------|--------------|-----------|--------|
|            | ΕΛΛΑΔΑ       | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ | ΣΥΝΟΛΟ |
| ΑΡΤΑΣ      | 1000         | 20        | 1.020  |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | 73           | 49        | 122    |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  | 4982         | 197       | 5.179  |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ   | 447          | 92        | 539    |

ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

**Πίνακας 64: Διανυκτερεύσεις Επισκεπτών ανά νομό, Ιανουάριος 2005**

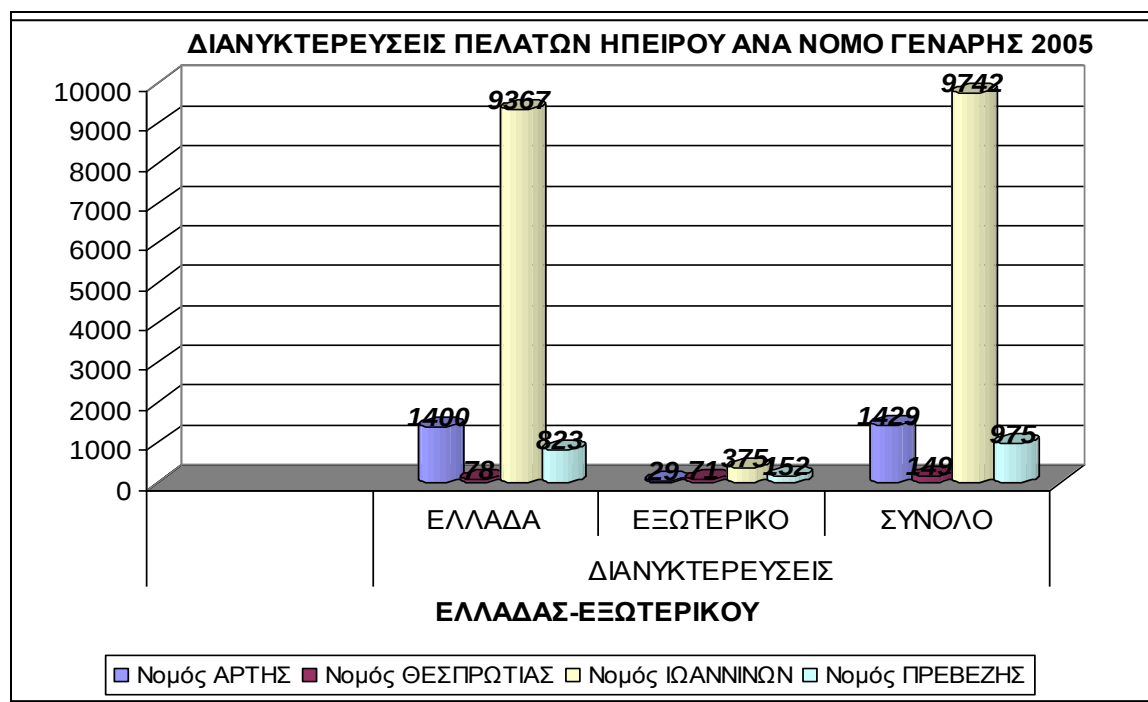
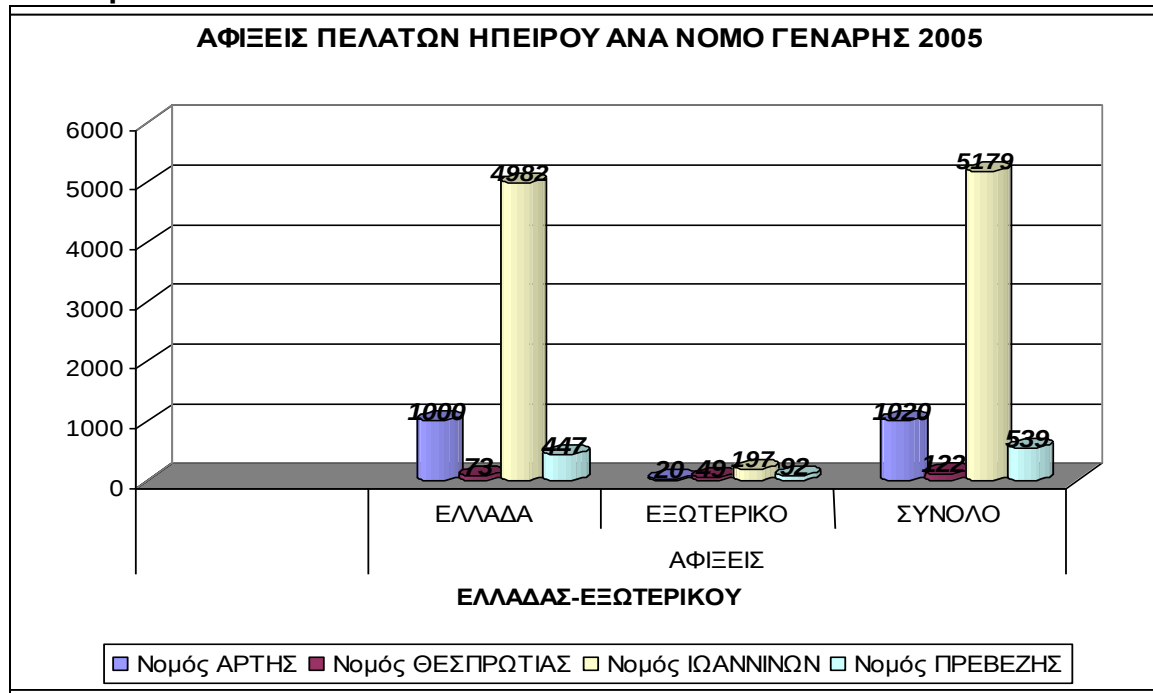
| ΝΟΜΟΣ      | ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ 2005 |           |        |
|------------|----------------------|-----------|--------|
|            | ΕΛΛΑΔΑ               | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ | ΣΥΝΟΛΟ |
| ΑΡΤΑΣ      | 1400                 | 29        | 1.429  |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | 78                   | 71        | 149    |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  | 9367                 | 375       | 9.742  |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ   | 823                  | 152       | 975    |

ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

Ο νομός Ιωαννίνων κατέχει τα πρωτεία και σημειώνει τον μεγαλύτερο αριθμό αφίξεων και διανυκτερεύσεων (5.179 και 9.742 αντίστοιχως). Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, ο νομός Ιωαννίνων εμφανίζει μεγαλύτερη τουριστική κίνηση (είτε αυτή προέρχεται από το εσωτερικό είτε από το εξωτερικό), συγκρινόμενος με τους υπόλοιπους νομούς της περιφέρειας Ηπείρου. Στη συνέχεια ακολουθεί, ο νομός Άρτας του οποίου ο αριθμός των αφίξεων και των

διανυκτερεύσεων έφτασε τις 1.020 και τις 1.429 αντίστοιχως, ο νομός Πρεβέζης με 539 και 975 και τελευταίος ο νομός Θεσπρωτίας, ο οποίος είχε μόλις 122 αφίξεις & 149 διανυκτερεύσεις, παρουσιάζοντας τη μικρότερη προσέλκυση τουριστών. Διαγραμματικά απεικονίζονται οι αφίξεις και οι διανυκτερεύσεις επισκεπτών για κάθε νομό της Περιφέρειας για το μήνα Ιανουάριο 2005.

**Διάγραμμα 48: Αφίξεις και Διανυκτερεύσεις Επισκεπτών ανά νομό, Ιανουάριο 2005**



#### 8.6.1.2.Αφίξεις και διανυκτερεύσεις πελατών ανά νομό της Περιφέρειας Ηπείρου Ιανουάριος 2007

Κατά το Ιανουάριο του 2007 παρατηρείται μία ικανοποιητική αύξηση στο σύνολο των αφίξεων και των διανυκτερεύσεων τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού τουρισμού. Αναφορικά με τις αφίξεις επισκεπτών, σε επίπεδο περιφέρειας σημειώθηκε συνολική αύξηση που αγγίζει το 37%, με το νομό Θεσπρωτίας να καταγράφει τη μεγαλύτερη αύξηση που αγγίζει τα 500%, ενώ αντίθετα ο νομός Ιωαννίνων σημειώνει αύξηση αγγίζοντας μόλις το 28%.

**Πίνακας 65: Αφίξεις Επισκεπτών ανά νομό, Ιανουάριος 2007**

| ΝΟΜΟΣ      | ΑΦΙΞΕΙΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2007 |           |        |
|------------|-------------------------|-----------|--------|
|            | ΕΛΛΑΔΑ                  | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ | ΣΥΝΟΛΟ |
| ΑΡΤΑΣ      | 1.858                   | 40        | 1.898  |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | 673                     | 157       | 830    |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  | 6.336                   | 295       | 6.631  |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ   | 839                     | 65        | 904    |

ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

Από την άλλη πλευρά, σχετικά με τις διανυκτερεύσεις σημειώνεται αύξηση της τάξεως 46% σε επίπεδο περιφέρειας. Αναλυτικότερα, οι νομοί Άρτας (155%) και Θεσπρωτίας (671%) σημειώνουν την μεγαλύτερη αύξηση που αυτό ίσως οφείλεται στη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων ή στη βελτίωση των υπαρχουσών, ενώ αντίθετα ο νομός Ιωαννίνων παρουσιάζει μια μικρή αύξηση που δε ξεπερνά το 18%.

**Πίνακας 66: Διανυκτερεύσεις Επισκεπτών ανά νομό, Ιανουάριος 2007**

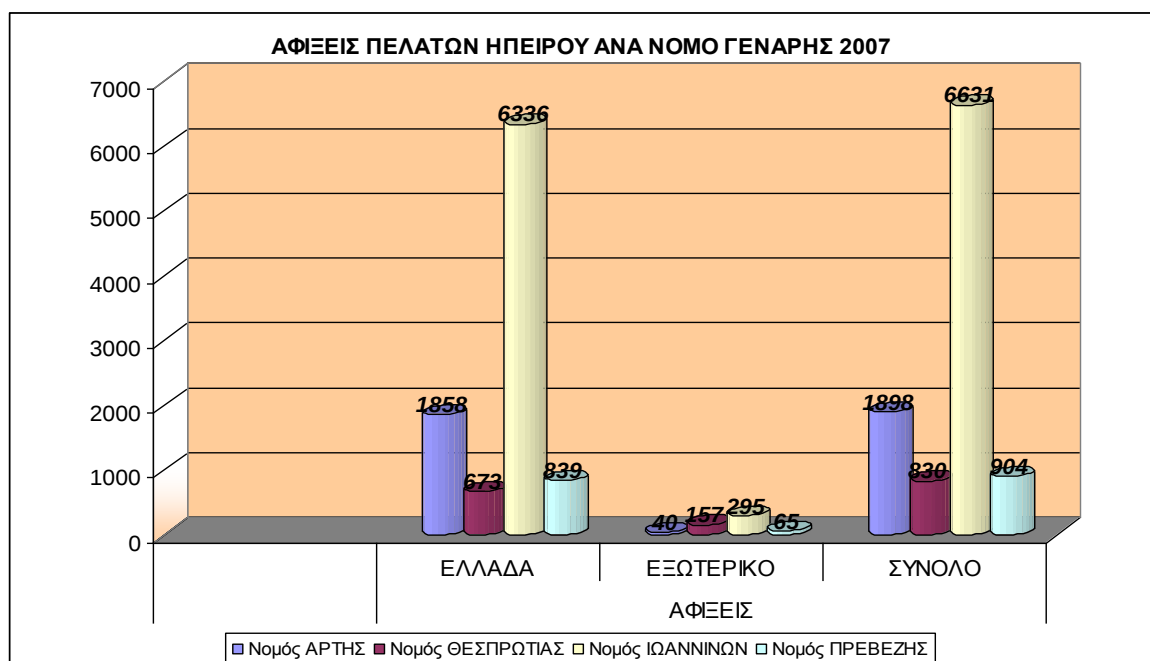
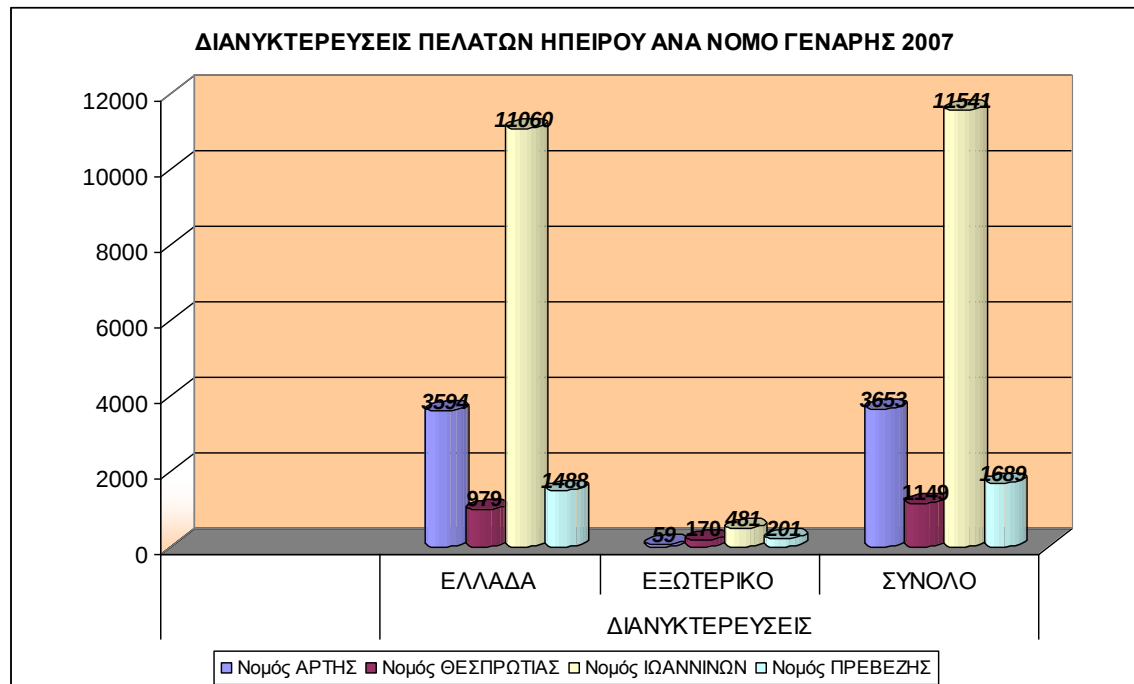
| ΝΟΜΟΣ      | ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ 2007 |           |        |
|------------|----------------------|-----------|--------|
|            | ΕΛΛΑΔΑ               | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ | ΣΥΝΟΛΟ |
| ΑΡΤΑΣ      | 3.594                | 59        | 3.653  |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | 979                  | 170       | 1.149  |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  | 11.060               | 481       | 11.541 |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ   | 1.488                | 201       | 1.689  |

ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

Στα διαγράμματα που ακολουθούν, παρουσιάζονται οι αφίξεις και διανυκτερεύσεις των επισκεπτών για κάθε νομό της περιφέρειας. Συγκρίνοντας, τα συγκεκριμένα διαγράμματα με εκείνα του Ιανουαρίου 2005 παρατηρείται

σαφέστατα βελτίωση της τουριστικής κίνησης της Περιφέρειας, που ίσως οφείλεται, όπως ήδη αναφέρθηκε, τόσο στην βελτίωση των υποδομών όσο και στην προβολή της περιοχής.

**Διάγραμμα 49: Αφίξεις και Διανυκτερεύσεις Επισκεπτών ανά νομό, Ιανουάριος 2007**



### 8.6.1.3. Αφίξεις και διανυκτερεύσεις πελατών ανά νομό στην Περιφέρεια Ηπείρου Ιανουάριος 2009

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία, τον Ιανουάριο του 2009, σημειώνεται μία κατακόρυφη πτώση στις αφίξεις και τις διανυκτερεύσεις των Ελλήνων και αλλοδαπών τουριστών, η οποία πιθανότατα να οφείλεται στην τρέχουσα παγκόσμια οικονομική κρίση. Σε επίπεδο περιφέρειας, οι αφίξεις σημειώνουν πτώση της τάξεως του 28%. Πιο συγκεκριμένα, οι νομοί Θεσπρωτίας και Άρτας πλήττονται περισσότερο, αφού η πτώση στο μεν πρώτο αγγίζει το 71% ενώ στο δεύτερο το 40%.

**Πίνακας 67: Αφίξεις Επισκεπτών ανά νομό, Ιανουάριος 2009**

| ΝΟΜΟΣ      | ΑΦΙΞΕΙΣ 2009 |           |        |
|------------|--------------|-----------|--------|
|            | ΕΛΛΑΔΑ       | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ | ΣΥΝΟΛΟ |
| ΑΡΤΑΣ      | 1.117        | 18        | 1.135  |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | 227          | 14        | 241    |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  | 5.087        | 297       | 5.384  |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ   | 512          | 35        | 547    |

ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

Παρόμοιως, παρατηρείται σημαντική μείωση των διανυκτερεύσεων σε επίπεδο περιφέρειας που ανέρχεται στο 27%. Σε επίπεδο νομού, ο νομός Πρεβέζης σημειώνει τη μεγαλύτερη πτώση που αγγίζει το 94% και ακολουθούν ο νομός Θεσπρωτίας με 61% και ο νομός Άρτας με 38%. Αντίθετα, ο νομός Ιωαννίνων φαίνεται να επηρεάζεται λιγότερο, με την πτώση να αγγίζει μόλις το 10%, συγκριτικά με τους υπόλοιπους νομούς.

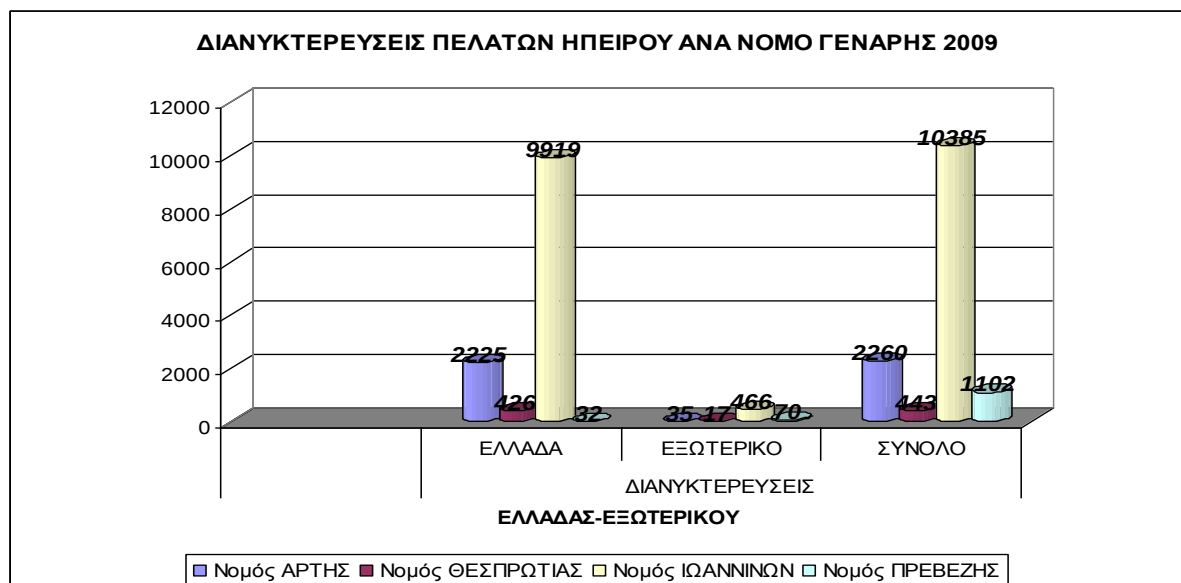
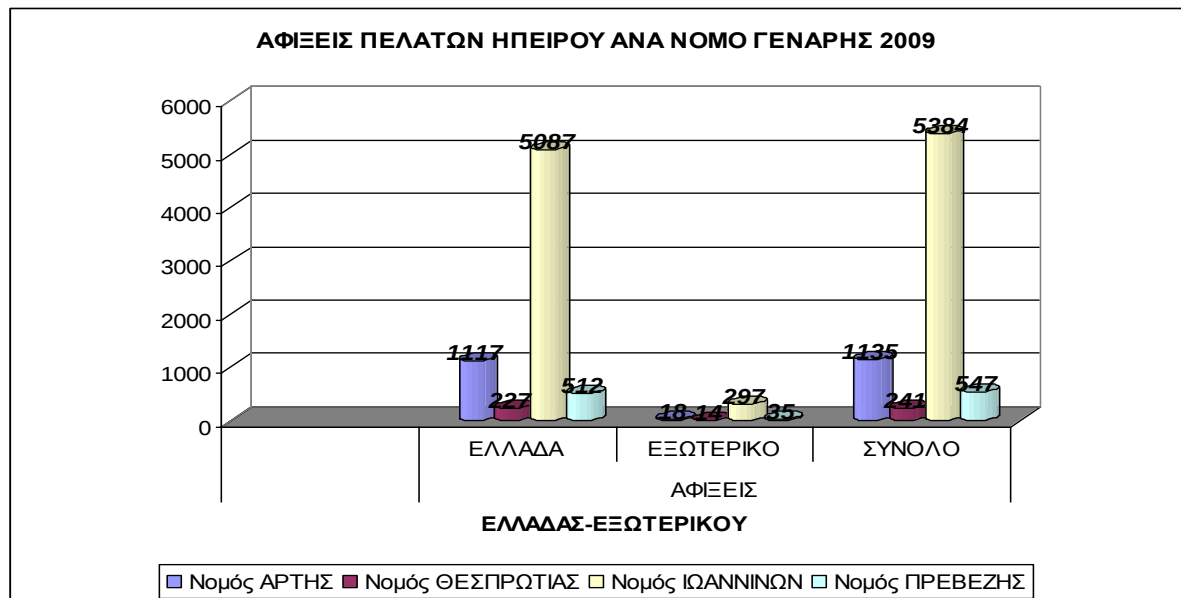
**Πίνακας 68: Διανυκτερεύσεις Επισκεπτών ανά νομό, Ιανουάριος 2009**

| ΝΟΜΟΣ      | ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ 2009 |           |        |
|------------|----------------------|-----------|--------|
|            | ΕΛΛΑΔΑ               | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ | ΣΥΝΟΛΟ |
| ΑΡΤΑΣ      | 2.225                | 35        | 2.260  |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | 426                  | 17        | 443    |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  | 9.919                | 466       | 10.385 |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ   | 32                   | 70        | 102    |

ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

Επικεντρώνοντας την ανάλυση στις διανυκτερεύσεις των ξένων επισκεπτών, παρατηρείται πως τη μεγαλύτερη πτώση, καταγράφουν οι νομοί Θεσπρωτίας (90%), Πρεβέζης (65%) και Άρτας (40%), με τον νομό των Ιωαννίνων να σημειώνει μια οριακή μείωση που μόλις ξεπερνά το 3 %. Τα ανωτέρω μεγέθη παρατίθενται διαγραμματικά τόσο για τις αφίξεις όσο και για τις διανυκτερεύσεις:

**Διάγραμμα 50: Αφίξεις και Διανυκτερεύσεις Επισκεπτών ανά νομό, Ιανουάριος 2009**



### 8.6.2. Αφίξεις, διανυκτερεύσεις και πληρότητα ανά κατηγορία καταλύματος

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται και αξιολογούνται ορισμένα στοιχεία, τα οποία είναι καταγεγραμμένα στις βάσεις δεδομένων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής ,μέσω της ΖΕΥΣ της ένωσης Ξενοδόχων Ελλάδος. Τα στοιχεία αυτά μας παραθέτουν κάποιες πληροφορίες για το πώς έχουν κατανεμηθεί οι αφίξεις, οι διανυκτερεύσεις και η πληρότητα ανά κατηγορία των καταλυμάτων και ανά νομό

της Περιφέρειας Ηπείρου, τον μήνα Ιανουαρίου 2005,2007,2008, όπου αυτά είναι διαθέσιμα.

Στο πλαίσιο αυτό, ο παρακάτω πίνακας φανερώνει ότι τον Ιανουάριο του 2005, ο νομός Άρτας, είχε 982 αφίξεις και 1297 διανυκτερεύσεις σε καταλύματα Α' Τάξεως, με αποτέλεσμα να υπάρχει 29,05% πληρότητα για την κατηγορία αυτή. Επιπλέον, ο νομός Ιωαννίνων είχε 24 αφίξεις και διανυκτερεύσεις με την πληρότητα να αγγίζει μόλις το 7,74% για τα καταλύματα Β' τάξεως και για την Γ' Τάξεως κατηγορία 53 αφίξεις & 88 διανυκτερεύσεις με 8,35% πληρότητα . Στο σύνολο των κατηγοριών, ο νομός Άρτας σημειώνει τη μεγαλύτερη πληρότητα στο σύνολο των νομών της περιφέρειας.

#### 8.6.2.1. Αφίξεις, διανυκτερεύσεις και πληρότητα ανά κατηγορία καταλύματος Ιανουάριος 2005

Αναφορικός με τον νομό Θεσπρωτίας, δεν διευκρινίζεται σε ποια κατηγορία ανήκουν οι 13 αφίξεις και οι 33 διανυκτερεύσεις, ωστόσο ο νομός καταγράφει μικρή ποσοστιαία πληρότητα της τάξεως του 5,32%. Η χαμηλή ποσοστιαία πληρότητα αποδεικνύει ότι είναι ένας από τους νομούς με την χαμηλότερη ζήτηση και συνεπώς μικρότερη τουριστική κίνηση, σύμφωνα πάντα με τα πιο πάνω διαθέσιμα στοιχεία. Τέλος στο νομό Πρεβέζης σημειώνονται 101 αφίξεις και 151 διανυκτερεύσεις με ποσοστό πληρότητας 8,70% στο σύνολο, εκ των οποίων το 3,78% ανήκει στην Γ' Τάξεως κατηγορία με 6 αφίξεις και μόλις 18 διανυκτερεύσεις.

**Πίνακας 69: Αφίξεις, Διανυκτερεύσεις και Πληρότητα ανά Κατηγορία Καταλύματος ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2005**

| ΝΟΜΟΣ      | Πολυτελείας |           |           | Α Τάξεως |           |           | Β Τάξεως |           |           | Γ Τάξεως |           |           | Δ+Ε Τάξεως |           |           | Σύνολο  |           |           |
|------------|-------------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|
|            | Αφίξεις     | Διαν/σεις | Πληρότητα | Αφίξεις  | Διαν/σεις | Πληρότητα | Αφίξεις  | Διαν/σεις | Πληρότητα | Αφίξεις  | Διαν/σεις | Πληρότητα | Αφίξεις    | Διαν/σεις | Πληρότητα | Αφίξεις | Διαν/σεις | Πληρότητα |
| ΑΡΤΗΣ      |             |           |           | 982      | 1297      | 29,05%    |          |           |           |          |           |           |            |           |           | 982     | 1297      | 29,05%    |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ |             |           |           |          |           |           |          |           |           |          |           |           |            |           |           | 13      | 33        | 5,32%     |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  |             |           |           |          |           |           | 24       | 24        | 7,74%     | 53       | 88        | 8,35%     |            |           |           | 320     | 355       | 15,07%    |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ   |             |           |           |          |           |           |          |           |           | 6        | 18        | 3,78%     |            |           |           | 101     | 151       | 8,70%     |

ΠΗΓΗ: [http://web.statistics.gr/zeus/stats\\_1.asp](http://web.statistics.gr/zeus/stats_1.asp)

#### 8.6.2.2. Αφίξεις, διανυκτερεύσεις και πληρότητα ανά κατηγορία καταλύματος Ιανουάριος 2007

Για τον Ιανουάριο του 2007 τα στοιχεία που υπάρχουν είναι πολύ λιγότερα, και αφορούν αποκλειστικά τον νομό Ιωαννίνων. Αναλυτικότερα, στα καταλύματα Α'

Τάξεως ο αριθμός των αφίξεων ανέρχεται στις 154, και των διανυκτερεύσεων στις 273, με τη ποσοστιαία πληρότητα να αγγίζει το 28,41%. Για τα καταλύματα Β' Τάξεως σημειώθηκαν 115 αφίξεις και 192 διανυκτερεύσεις και ποσοστό πληρότητας της τάξεως του 22,12%, ενώ για τα Γ' Τάξεως οι αφίξεις οι διανυκτερεύσεις έφτασαν τις 246 και 307 αντίστοιχα, με πληρότητα 24,76%.

**Πίνακας 70 :Αφίξεις, Διανυκτερεύσεις και Πληρότητα ανά Κατηγορία Καταλύματος Ιανουάριος 2007**

| ΝΟΜΟΣ      | Πολυτελείας |           |            | Α Τάξεως |           |            | Β Τάξεως |           |            | Γ Τάξεως |           |            | Δ+Ε Τάξεως |           |            | Σύνολο  |           |            |
|------------|-------------|-----------|------------|----------|-----------|------------|----------|-----------|------------|----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|---------|-----------|------------|
|            | Αφίξεις     | Διαν/σεις | Πληρ ότητα | Αφίξεις  | Διαν/σεις | Πληρότ ητα | Αφίξεις  | Διαν/σεις | Πληρό τητα | Αφίξεις  | Διαν/σεις | Πληρό τητα | Αφίξεις    | Διαν/σεις | Πληρό τητα | Αφίξεις | Διαν/σεις | Πληρό τητα |
| ΑΡΤΗΣ      |             |           |            |          |           |            |          |           |            |          |           |            |            |           |            | 0       | 0         | 0 %        |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ |             |           |            |          |           |            |          |           |            |          |           |            |            |           |            | 0       | 0         | 0 %        |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  |             |           |            | 154      | 273       | 28,41%     | 115      | 192       | 22,12%     | 246      | 307       | 24,76%     |            |           |            | 515     | 772       | 25,15%     |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ   |             |           |            |          |           |            |          |           |            |          |           |            |            |           |            | 0       | 0         | 0 %        |

Για το σύνολο τώρα του νομού, παρουσιάζεται μία πληρότητα της τάξεως του 25,15% με 515 αφίξεις και 772 διανυκτερεύσεις.

#### **8.6.2.3. Αφίξεις, διανυκτερεύσεις και πληρότητα ανά κατηγορία καταλύματος Ιανουάριος 2008**

Ομοίως τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία για τον Ιανουάριο του 2008 αφορούν πάλι στο νομό Ιωαννίνων. Για την κατηγορία Α' Τάξης ο αριθμός των αφίξεων έφτασε τις 262 και οι διανυκτερεύσεις τις 435 με το ποσοστό πληρότητας να αγγίζει το 45,27%. Παρατηρείται, τόσο στις αφίξεις όσο και στις διανυκτερεύσεις διπλασιασμός του αριθμού τους.

Παρομοίως, για την Β' Τάξεως κατηγορία, οι αφίξεις παρουσιάζουν άνοδο σε σχέση με εκείνες του 2007 (115), και φτάνουν τις 121 (2008). Ανοδική πορεία ακολουθούν και οι διανυκτερεύσεις, οι οποίες έφτασαν τις 231 για το 2008, και το ποσοστό της πληρότητας ξεπέρασε το 31%. Τέλος, για τα τουριστικά καταλύματα Γ' τάξεως, αφίξεις και διανυκτερεύσεις ανέρχονταν σε 233 με 330 αντίστοιχως, με την πληρότητα να ξεπερνά το 26% .

**Πίνακας 71:Αφίξεις, Διανυκτερεύσεις και Πληρότητα ανά Κατηγορία Καταλύματος Ιανουάριος 2008**

| ΝΟΜΟΣ      | Πολυτελείας |           |            | Α Τάξεως |           |            | Β Τάξεως |           |            | Γ Τάξεως |           |            | Δ+Ε Τάξεως |           |            | Σύνολο  |           |            |
|------------|-------------|-----------|------------|----------|-----------|------------|----------|-----------|------------|----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|---------|-----------|------------|
|            | Αφίξεις     | Διαν/σεις | Πληρ ότητα | Αφίξεις  | Διαν/σεις | Πληρότ ητα | Αφίξεις  | Διαν/σεις | Πληρό τητα | Αφίξεις  | Διαν/σεις | Πληρό τητα | Αφίξεις    | Διαν/σεις | Πληρό τητα | Αφίξεις | Διαν/σεις | Πληρό τητα |
| ΑΡΤΗΣ      |             |           |            |          |           |            |          |           |            |          |           |            |            |           |            | 0       | 0         | 0 %        |
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ |             |           |            |          |           |            |          |           |            |          |           |            |            |           |            | 0       | 0         | 0 %        |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  |             |           |            | 262      | 435       | 45,27%     | 121      | 231       | 31,05%     | 233      | 330       | 26,61%     |            |           |            | 626     | 996       | 33,82%     |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ   |             |           |            |          |           |            |          |           |            |          |           |            |            |           |            | 0       | 0         | 0 %        |

Συνολικώς, ο νομός Ιωαννίνων συγκέντρωσε 626 αφίξεις και 996 διανυκτερεύσεις που αντιστοιχεί σε 33,82% πληρότητα καταλυμάτων, ποσοστό που αυξήθηκε κατά 8 μονάδες σε σύγκριση με εκείνο του 2007. Συμπερασματικά, προκύπτει εύλογα πως τα καταλύματα Α΄ Τάξεως του νομού Ιωαννίνων κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες. Η έλλειψη στοιχείων για τους υπόλοιπους νομούς δε μπορεί να εξασφαλίσει ασφαλείς συγκρίσεις μεταξύ των νομών.

## 9. Επιπτώσεις στην αγορά εργασίας και στο ανθρώπινο δυναμικό

### 9.1.Εργατικό δυναμικό

Το εργατικό δυναμικό μιας περιοχής και η εξέλιξη του, παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στη μεταβολή του πληθυσμού και στην ανάπτυξη της παραγωγικής διαδικασίας. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η τριμηνιαία εξέλιξη του μεγέθους αυτού στην Περιφέρεια Ηπείρου, από το έτος 2006 έως και το Γ΄ τρίμηνο του 2010. Στον πίνακα παρατίθενται οι αριθμοί του εργατικού δυναμικού συνολικά για ολόκληρη την περιφέρεια.

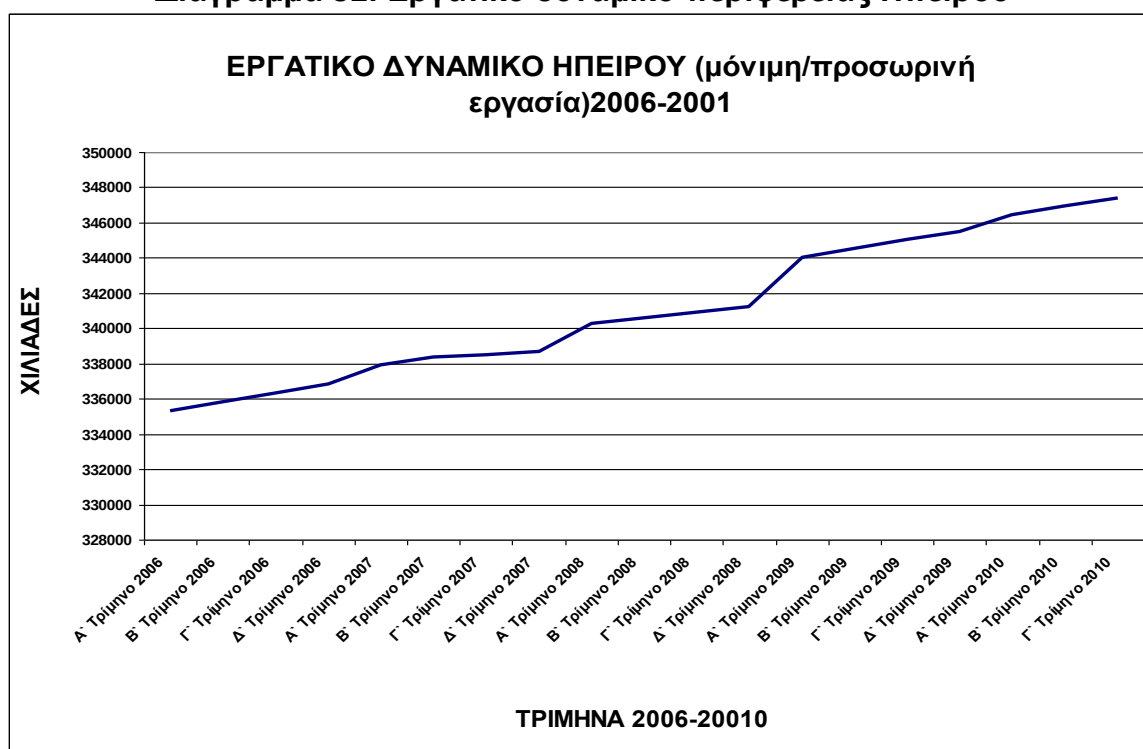
**Πίνακας 72: Εργατικό Δυναμικό Περιφέρειας Ηπείρου**

| Περίοδος Αναφοράς      | ΧΙΛΙΑΔΕΣ       |
|------------------------|----------------|
| <b>Α΄ Τρίμηνο 2006</b> | 335.321        |
| <b>Β΄ Τρίμηνο 2006</b> | 335.827        |
| <b>Γ΄ Τρίμηνο 2006</b> | 336.334        |
| <b>Δ΄ Τρίμηνο 2006</b> | <b>336.849</b> |
| <b>Α΄ Τρίμηνο 2007</b> | 337.945        |
| <b>Β΄ Τρίμηνο 2007</b> | 338.343        |
| <b>Γ΄ Τρίμηνο 2007</b> | 338.508        |
| <b>Δ΄ Τρίμηνο 2007</b> | <b>338.668</b> |
| <b>Α΄ Τρίμηνο 2008</b> | 340.261        |
| <b>Β΄ Τρίμηνο 2008</b> | 340.571        |
| <b>Γ΄ Τρίμηνο 2008</b> | 340.894        |
| <b>Δ΄ Τρίμηνο 2008</b> | <b>341.228</b> |
| <b>Α΄ Τρίμηνο 2009</b> | 344.050        |
| <b>Β΄ Τρίμηνο 2009</b> | 344.527        |
| <b>Γ΄ Τρίμηνο 2009</b> | 345.016        |
| <b>Δ΄ Τρίμηνο 2009</b> | <b>345.496</b> |
| <b>Α΄ Τρίμηνο 2010</b> | 346.467        |
| <b>Β΄ Τρίμηνο 2010</b> | 346.931        |
| <b>Γ΄ Τρίμηνο 2010</b> | <b>347.399</b> |

ΠΗΓΗ :ΕΛ.ΣΤΑΤ

Το εργατικό δυναμικό της Ηπείρου ανέρχεται σε 347.399 άτομα, κατά την τελευταία μέτρηση του Γ' τριμήνου του 2010. Αναλυτικότερα, από τις αρχές του 2006 έως το τέλος του 2007, καταγράφεται μια αύξηση στο εργατικό δυναμικό που ξεπερνά τα 3.300 άτομα. Επιπλέον, το έτος 2008 το εργατικό δυναμικό αυξήθηκε ακόμη περισσότερο και συγκεκριμένα κατά 2.500 περίπου άτομα. Η αυξητική πορεία συνεχίστηκε και τις επόμενες δυο χρονιές, όπου ο αριθμός του εργατικού δυναμικού αυξήθηκε κατά 4.268 και 1.843 τις χρονιές 2009 και 2010 αντιστοίχως. Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία του πίνακα, την περίοδο 2006-2010 το εργατικό δυναμικό σημείωσε αύξηση της τάξεως του 3,6%.

**Διάγραμμα 51: Εργατικό δυναμικό περιφέρειας Ηπείρου**



ΠΗΓΗ :ΕΛ.ΣΤΑΤ

### 9.1.2 Απασχόληση στην περιφέρεια Ηπείρου σε σχέση με την Ελλάδα και ανά κλάδο (2000-2007).

Η σύνθεση της απασχόλησης αποτελεί βασικό διαρθρωτικό χαρακτηριστικό της περιφερειακής οικονομίας. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται ότι ο μεγαλύτερος αριθμός ατόμων από το εργατικό δυναμικό απασχολείται στον τριτογενή τομέα (δηλ. του χονδρικού-λιανικού εμπορίου, επισκευών, ξενοδοχείων, εστιατορίων,

μεταφορών κτλ.), ο οποίος αυξάνει σταδιακά με την πάροδο των χρόνων. Παρόμοια τάση παρατηρείται και στο σύνολο της Ελλάδας.

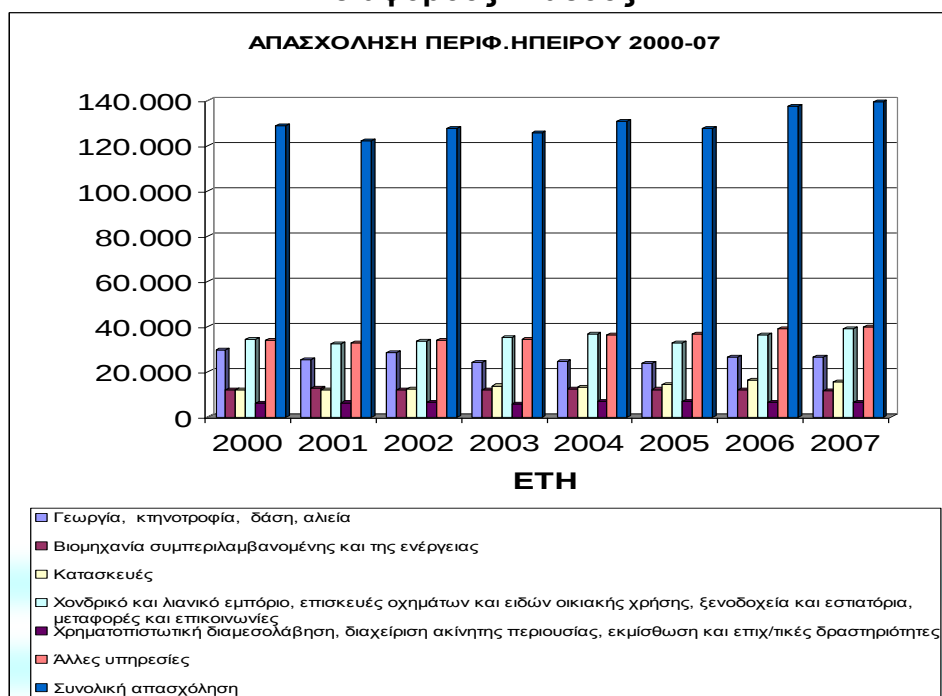
**Πίνακας 73: αριθμός απασχολούμενων σε επίπεδο Περιφέρειας**

|      |                       | Γεωργία, κτηνοτροφία, δάση, αλιεία | Βιομηχανία     | Κατασκευές     | Χονδρικό & λιανικό εμπόριο, επισκευές οχημάτων & ιδιών οικιακής χρήσης, ξενοδοχεία & εστιατόρια, μεταφορές & επικοινωνίες | Χρηματοπιστωτική διαμεσολάβηση, διαχείριση ακίνητης περιουσίας, εκμίσθωση & επιχη/τικές δραστηριότητες | Άλλες υπηρεσίες  | Συνολική απασχόληση | Σε % επι του συνολικού της Ελλάδας |
|------|-----------------------|------------------------------------|----------------|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------|------------------------------------|
| 2000 | Ήπειρος               | 29.835                             | 12.258         | 12.128         | 34.388                                                                                                                    | 6.082                                                                                                  | 33.996           | 128.688             |                                    |
|      | <b>Σύνολο Ελλάδος</b> | <b>722.440</b>                     | <b>540.385</b> | <b>300.095</b> | <b>1.360.441</b>                                                                                                          | <b>308.712</b>                                                                                         | <b>1.023.042</b> | <b>4.255.114</b>    | <b>3,02%</b>                       |
| 2001 | Ήπειρος               | 25.433                             | 12.929         | 11.959         | 32.276                                                                                                                    | 6.429                                                                                                  | 32.858           | 121.884             |                                    |
|      | <b>Σύνολο Ελλάδος</b> | <b>670.791</b>                     | <b>561.687</b> | <b>306.785</b> | <b>1.373.197</b>                                                                                                          | <b>324.109</b>                                                                                         | <b>1.023.978</b> | <b>4.260.547</b>    | <b>2,86%</b>                       |
| 2002 | Ήπειρος               | 28.558                             | 11.980         | 12.640         | 33.606                                                                                                                    | 6.752                                                                                                  | 34.011           | 127.546             |                                    |
|      | <b>Σύνολο Ελλάδος</b> | <b>659.836</b>                     | <b>559.888</b> | <b>318.927</b> | <b>1.400.461</b>                                                                                                          | <b>342.710</b>                                                                                         | <b>1.074.659</b> | <b>4.356.481</b>    | <b>2,93%</b>                       |
| 2003 | Ήπειρος               | 24.176                             | 12.056         | 13.861         | 35.156                                                                                                                    | 5.802                                                                                                  | 34.417           | 125.468             |                                    |
|      | <b>Σύνολο Ελλάδος</b> | <b>642.783</b>                     | <b>547.603</b> | <b>345.848</b> | <b>1.425.176</b>                                                                                                          | <b>352.944</b>                                                                                         | <b>1.093.668</b> | <b>4.408.022</b>    | <b>2,85%</b>                       |
| 2004 | Ήπειρος               | 24.654                             | 12.616         | 13.364         | 36.633                                                                                                                    | 7.122                                                                                                  | 36.410           | 130.799             |                                    |
|      | <b>Σύνολο Ελλάδος</b> | <b>570.444</b>                     | <b>543.211</b> | <b>350.343</b> | <b>1.459.145</b>                                                                                                          | <b>385.295</b>                                                                                         | <b>1.195.873</b> | <b>4.504.311</b>    | <b>2,90%</b>                       |
| 2005 | Ήπειρος               | 24.001                             | 12.282         | 14.585         | 32.954                                                                                                                    | 6.945                                                                                                  | 36.607           | 127.374             |                                    |
|      | <b>Σύνολο Ελλάδος</b> | <b>567.228</b>                     | <b>543.246</b> | <b>361.679</b> | <b>1.481.494</b>                                                                                                          | <b>397.582</b>                                                                                         | <b>1.195.067</b> | <b>4.546.296</b>    | <b>2,80%</b>                       |
| 2006 | Ήπειρος               | 26.578                             | 12.123         | 16.416         | 36.203                                                                                                                    | 6.716                                                                                                  | 39.185           | 137.221             |                                    |
|      | <b>Σύνολο Ελλάδος</b> | <b>558.226</b>                     | <b>548.757</b> | <b>361.916</b> | <b>1.513.355</b>                                                                                                          | <b>402.027</b>                                                                                         | <b>1.253.981</b> | <b>4.638.262</b>    | <b>2,96%</b>                       |
| 2007 | Ήπειρος               | 26.662                             | 11.603         | 15.464         | 39.085                                                                                                                    | 6.481                                                                                                  | 39.948           | 139.244             |                                    |
|      | <b>Σύνολο Ελλάδος</b> | <b>544.983</b>                     | <b>550.711</b> | <b>385.282</b> | <b>1.539.228</b>                                                                                                          | <b>409.856</b>                                                                                         | <b>1.271.732</b> | <b>4.701.792</b>    | <b>2,96%</b>                       |

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Στο παρακάτω διάγραμμα υπάρχει και η απεικόνιση των παραπάνω δεδομένων του πίνακα, και είναι πιο ευδιάκριτες οι διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των κλάδων.

**Διάγραμμα 52: Αριθμός απασχολούμενων την περίοδο 2000-2007 σε διάφορους κλάδους**



ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ

## 9.2. Ανεργία

Υπογραμμίζεται ότι η ανεργία είναι μία σημαντική παράμετρος για τον προσδιορισμό της τοπικής αγοράς εργασίας, επηρεάζοντας τόσο την κοινωνικό-οικονομική κατάσταση, όσο και τον βαθμό της κοινωνικής συνοχής της εξεταζόμενης περιοχής. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία σε περιφερειακό επίπεδο, ο δείκτης ανεργίας της περιφέρειας Ηπείρου παρουσιάζει αξιόλογες μεταβολές. Συγκεκριμένα, το 2000 η ανεργία στην περιφέρεια σε όρους συνολικής ανεργίας που παρατηρείται στη χώρα, έφτανε το 3,02%, το 2003 το 2,85% και το 2007 το 2,96%, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.

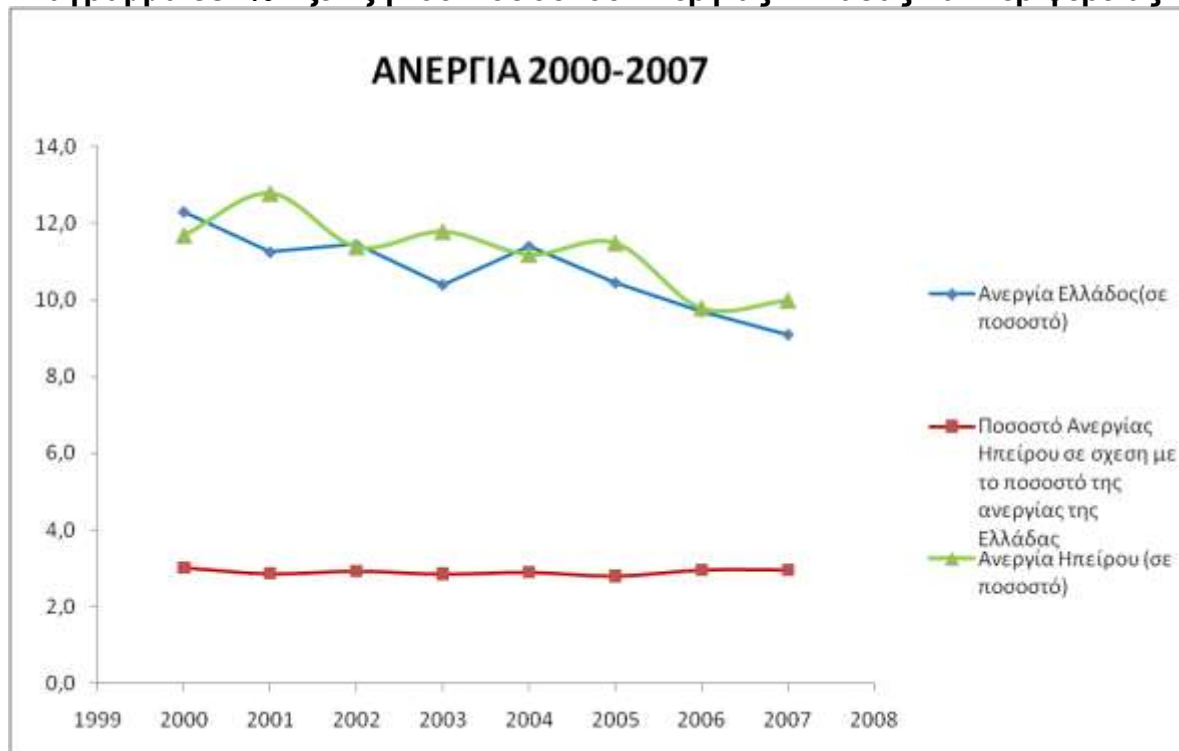
**Πίνακας 74: % Ποσοστό της Ανεργίας Ηπείρου σε σχέση με το ποσοστό της Ανεργίας Ελλάδος**

| Έτος                                                                            | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Ανεργία Ελλάδος(σε ποσοστό)</b>                                              | 12,3 | 11,3 | 11,5 | 10,4 | 11,4 | 10,5 | 9,7  | 9,1  |
| <b>Ποσοστό Ανεργίας Ηπείρου σε σχέση με το ποσοστό της ανεργίας της Ελλάδας</b> | 3,0  | 2,9  | 2,9  | 2,9  | 2,9  | 2,8  | 3,0  | 3,0  |
| <b>Ανεργία Ηπείρου (σε ποσοστό)</b>                                             | 11,7 | 12,8 | 11,4 | 11,8 | 11,2 | 11,5 | 9,8  | 10,0 |

ΠΗΓΗ :ΕΛ.ΣΤΑΤ

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει το ποσοστό της ανεργίας της Ηπείρου σε σχέση με το ποσοστό ανεργίας της Ελλάδας, τη χρονική περίοδο 2000-2007. Η διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού της ανεργίας στην Ελλάδα παρουσιάζει πτώση της τάξεως του 3% περίπου. Ενώ, όπως επισημάνθηκε και ανωτέρω, το ποσοστό ανεργίας της Ηπείρου δείχνει να κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα τα τελευταία χρόνια, σημειώνοντας πολύ μικρές παρεκκλίσεις.

**Διάγραμμα 53: % Εξέλιξη του ποσοστού Ανεργίας Ελλάδας και Περιφέρειας**



Σε επίπεδο νομού, στον πίνακα παρουσιάζεται το μέσο ετήσιο ποσοστό ανεργίας όπως υπολογίστηκε από την Ελληνική στατιστική υπηρεσία για την περίοδο 2004-2010. Αξίζει να σημειωθεί πως δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία για τον νομό Θεσπρωτίας αφού σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ για τους νομούς με πληθυσμό, κατά προσέγγιση, κάτω των 40.000ν δε δίδονται εκτιμήσεις λόγω μεγάλου δειγματοληπτικού σφάλματος. Για τους υπόλοιπους νομούς της Περιφέρειας το έτος 2010, ο νομός Πρεβέζης συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας, το οποίο ανήλθε στο 13,5% και ακολουθούν οι νομοί Άρτας και Ιωαννίνων. Τέλος, και κατά την περίοδο 2004-2010, το ποσοστό ανεργίας του νομού Πρεβέζης αυξήθηκε κατά 56%. Οι νομοί Άρτας και Ιωαννίνων δεν παρουσίασαν αξιόλογες μεταβολές, καθώς κανενός η ποσοστιαία μεταβολή δεν ξεπέρασε το 1% (0,88% και 0,78% αντίστοιχα).

**Πίνακας 75: Εξέλιξη % Ανεργίας**

| ΝΟΜΟΣ/ΕΤΗ | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|
| ΑΡΤΑΣ     | 12,8 | 16,2 | 10,7 | 12,7 | 10,9 | 11,9 | 12,9 |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ | 11,3 | 10,6 | 9,3  | 8,6  | 9,8  | 11,4 | 11,4 |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ  | 8,6  | 9,4  | 11,7 | 13,7 | 11,6 | 10,6 | 13,5 |

## 10. Συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων της Έρευνας Πεδίου αναφορικά με το παραγωγικό σύστημα της Περιφέρειας Ηπείρου.

Παρακάτω δίνεται μια σύνοψη των βασικών αποτελεσμάτων της επιτόπιας έρευνας που διενεργήθηκε και γίνεται σχολιασμός των κυριότερων ευρημάτων της πρωτογενούς έρευνας προκειμένου να εξαχθούν κάποια συμπεράσματα. Η πλήρης παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας, αναλυτικά για κάθε ερώτηση των ερωτηματολογίων και για τους τέσσερις νομούς της Περιφέρειας Ηπείρου, με τα σχετικά γραφήματα, περιέχεται στο Παράρτημα 4.

### 10.1. Βασικά αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίων ιδιωτών

#### -Επιχειρηματικότητα-εργασία-περιβάλλον

- Αναφορικά με το σημερινό επιχειρηματικό περιβάλλον διαπιστώνεται μια **αρνητική** στάση των πολιτών, η οποία ουσιαστικά αποτυπώνει τη χαμηλή ποιότητα και το χαμηλό βαθμό στον οποίο είναι διαθέσιμοι πόροι και χρηματοδοτική υποστήριξη για επιχειρήσεις, που ξεκινούν την δραστηριότητά τους ή επεκτείνονται στις συγκεκριμένες περιοχές.
- Ωστόσο, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων στους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Πρεβέζης αναγνωρίζει πως η ολοκλήρωση του κάθετου οδικού άξονα θα επηρεάσει τις ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις από αρκετά έως πολύ, σε αντίθεση με το νομό Θεσπρωτίας που δηλώνει πως η επίδραση του κάθετου άξονα θα είναι μέτρια.
- Ειδικότερα, στην ερώτηση εάν ο φόβος της αποτυχίας θα τους απέτρεπε να ξεκινήσουν μια νέα επιχείρηση, σε όλους τους, υπό εξέταση, νομούς οι θετικές απαντήσεις κυμαίνονται από 51,81% έως 64,29%, γεγονός που φαίνεται ότι, σε συνδυασμό και με τις απαντήσεις στην αμέσως προηγούμενη ερώτηση, εκφράζει σημαντική επιφύλαξη για την επιχειρηματικότητα στην Περιφέρεια.
- Αντιστοίχως, προκύπτει ότι στους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Πρεβέζης η πλειοψηφία των πολιτών θεωρεί ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συνετέλεσε σε **μέτριο** βαθμό στο να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή τους, αντίθετα με το νομό Θεσπρωτίας όπου τα αποτελέσματα είναι έντονα αρνητικά.

Τέλος, οι ερωτηθέντες σε όλους τους νομούς αναγνωρίζουν, στην πλειοψηφία τους, τη μελλοντική θετική συμβολή της Ιόνιας Οδού στην εξεύρεση εργασίας σε άλλες περιοχές.

- Τέλος, με εξαίρεση το νομό Άρτας, οι ερωτηθέντες **δεν** θεωρούν ότι ο θόρυβος σε οικισμούς πλησίον των οδικών αξόνων θα δημιουργήσει προβλήματα υγείας.

#### **-Κτηματαγορά**

- Σχετικά με την επίδραση της Ιόνιας Οδού στην κτηματαγορά, οι ερωτηθέντες στους νομούς Ιωαννίνων, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας δήλωσαν, στη συντριπτική πλειοψηφία τους (πάνω από το 60%), πως η επίδραση της Ιόνιας Οδού στις τιμές των ακινήτων, είναι από **ελάχιστη έως μηδαμινή**. Αντίθετα, στο νομό Άρτας η **πλειοψηφία των ερωτηθέντων** θεωρεί ότι η μέχρι σήμερα δραστηριότητα κατασκευής της Ιόνιας Οδού έχει επηρεάσει ανοδικά τις τιμές των ακινήτων. Το αποτέλεσμα αυτό είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον, αφού όπως φαίνεται αντανakλά επιδράσεις από το ήδη κατασκευασθέν τμήμα της Ιόνιας Οδού στη Φιλιππιάδα, γεγονός που προοιωνίζει αντίστοιχες ανοδικές τάσεις των τιμών των ακινήτων που αναμένεται, ότι θα εμφανιστούν, στο μέλλον με την πρόοδο ολοκλήρωσης του έργου.
- Αντιστοίχως σχετικά με την επίδραση της Εγνατίας Οδού στις τιμές των ακινήτων, οι ερωτηθέντες στους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας απάντησαν πως η κατασκευή της επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά, από **αρκετά έως πολύ**. Αυτό συνέβη περισσότερο μετά την έναρξη της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού, και όχι κατά την διάρκεια κατασκευής της. Είναι χαρακτηριστική η αντιστοιχία των παρόμοιων σχετικά ευρημάτων στην περίπτωση της Ιόνιας Οδού, όπως ήδη αναφέρθηκε στην αμέσως προηγούμενη παράγραφο.
- Σε σχέση με τις αγοραπωλησίες των ακινήτων οι ερωτηθέντες σε ποσοστό πάνω από 63% απάντησαν πως αυτές θα αυξηθούν με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού.
- Η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων αναγνωρίζει πως αγοραστές ακινήτων από την υπόλοιπη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα θα αυξηθούν

και η αύξηση αυτή θα πραγματοποιηθεί μακροχρόνια, δηλαδή μετά από 5 χρόνια (οπότε και προσδοκάται ότι θα έχει ολοκληρωθεί το έργο).

- Η υπάρχουσα δυσοίωνη οικονομική κατάσταση αποτελεί την κύρια αιτία για όσους θεωρούν ότι δεν αναμένουν αύξηση των αγοραστών ακινήτων από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα.

#### **10.2.Βασικά αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίων καταστημάτων**

- Διαπιστώνεται πως οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση τα τελευταία δύο χρόνια σε ολόκληρη την Περιφέρεια Ηπείρου έχουν μειωθεί. Εντονότερη μείωση καταγράφεται στο Νομό Πρεβέζης (97%) ενώ ταυτόχρονα υπάρχει μείωση των πωλήσεων στα καταστήματα των ερωτηθέντων κατά το τελευταίο έτος (2010) σε όλους τους Νόμους, με το Νομό Πρεβέζης να έχει, και πάλι, τα πρωτεία στην μείωση (87,10%).
- Στον κάθε νομό καταγράφονται σημαντικές διαφορές μεταξύ καλοκαιρινής και χειμερινής περιόδου στις πωλήσεις των καταστημάτων. Στους νομούς Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας η συντριπτική πλειοψηφία (με ποσοστά από 84,62% έως και 100%) των ερωτηθέντων ανέφερε πως οι πωλήσεις τους είναι περισσότερες κατά την καλοκαιρινή περίοδο ενώ στον νομό Ιωαννίνων οι απαντήσεις είναι μοιρασμένες.
- Η κατασκευή και λειτουργία της **Εγνατίας Οδού** δεν φαίνεται να έχει επηρεάσει σημαντικά τις πωλήσεις των καταστημάτων κατά το τελευταίο έτος, με εξαίρεση ίσως τον νομό Άρτας που η επιρροή της φαίνεται να είναι ελαφρώς μεγαλύτερη ενώ η κατασκευή και λειτουργία της **Ιόνιας Οδού** φαίνεται να έχει επηρεάσει (είτε θετικά είτε αρνητικά) ελάχιστα τις πωλήσεις των καταστημάτων κατά το τελευταίο έτος, με εξαίρεση ενδεχομένως τον νομό Άρτας που η επιρροή της φαίνεται να είναι οριακά μεγαλύτερη.
- Με εξαίρεση τον νομό Άρτας, οι ερωτηθέντες αναμένουν οι πωλήσεις τους να αυξηθούν από την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού και τη σύνδεσή της με την Ολύμπια Οδό.
- Ξεκάθαρη μείωση του αριθμού των πελατών φαίνεται να παρατηρείται μόνο στους νομούς Πρεβέζης και Ιωαννίνων. Για τον νομό Άρτας η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δηλώνει πως δεν έχει υπάρξει καμία μεταβολή ενώ στο νομό

Θεσπρωτίας οι απαντήσεις που δηλώνουν αύξηση και μείωση ισοψηφούν στην πρώτη θέση.

- Με ποσοστά που κυμαίνονται από 64% έως 73% η πλειοψηφία των ερωτηθέντων υποστηρίζει ότι ο αριθμός των πελατών τους από τους νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλείας **δεν** έχει αυξηθεί.
- Διαπιστώνεται ότι στους νομούς Ιωαννίνων, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας τα 2/3 των ερωτηθέντων δηλώνει πως αναμένει αύξηση των πελατών του από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα όταν ολοκληρωθεί η Ιόνια και η Ολυμπία Οδός, σε αντίθεση με τον νομό Άρτας, όπου οι αρνητικές απαντήσεις είναι περισσότερες από τις θετικές. Ταυτόχρονα σε όλους τους νομούς η πλειοψηφία, θεωρεί πως η εν λόγω αύξηση θα επέλθει σε ένα έως δύο χρόνια μετά την ολοκλήρωση των έργων.
- Με εξαίρεση τον νομό Ιωαννίνων, αποτυπώνεται μια έντονη ανησυχία στους τρεις άλλους νομούς ότι η κατασκευή και λειτουργία του κάθετου οδικού άξονα ενδεχομένως να οδηγήσει σε μια μετακίνηση των πελατών προς άλλες αγορές. Αυτό πιστοποιεί την προσδοκία εμφάνισης αρνητικών επιδράσεων από τη βαρυτική έλξη των περιοχών, σύμφωνα με την οποία ένα ισχυρότερο αστικό ή εμπορικοοικονομικό κέντρο τείνει να αξιοποιεί ευνοϊκότερα υπέρ αυτού τη βελτίωση της προσπελασιμότητας για αγορές προϊόντων και υπηρεσιών, καθώς και εργασία, επαγγελματική δραστηριότητα κλπ. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τη αντίθετη τοποθέτηση στο συγκεκριμένο ζήτημα του ισχυρότερου συγκριτικά νομού Ιωαννίνων.
- Η επίδραση από την κατασκευή και λειτουργία του κάθετου οδικού άξονα στην δημιουργία νέων επιχειρήσεων διαπιστώνεται ότι θα είναι μέτρια στους νομούς Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας ενώ στον νομό Ιωαννίνων θεωρείται πως η επίδραση θα είναι από ελάχιστη έως μηδαμινή.
- Σε όλους τους υπό εξέταση νομούς ο κλάδος που θεωρείται ότι θα επηρεαστεί θετικά από την Ιόνια και την Ολυμπία Οδό είναι αυτός του τουρισμού.

### 10.3.Βασικά αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίων τουρισμού (ξενοδοχεία και καταλύματα)

- Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων σε όλους τους νομούς απάντησε πως ο αριθμός των διανυκτερεύσεων στην πόλη τους έχει μειωθεί με ταυτόχρονη μείωση στον αριθμό των διανυκτερεύσεων στις δικές τους επιχειρήσεις.
- Η συντριπτική πλειοψηφία δηλώνει ότι υπάρχουν διαφορές μεταξύ της καλοκαιρινής και της χειμερινής περιόδου. Στους νομούς Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας οι περισσότερες διανυκτερεύσεις καταγράφονται κατά την καλοκαιρινή περίοδο ενώ στον νομό Ιωαννίνων είναι περισσότερες κατά την χειμερινή.
- Η κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού επηρέασε **μέτρια** την δραστηριότητα των ξενοδοχειακών μονάδων και των τουριστικών καταλυμάτων στους νομούς Άρτας και Θεσπρωτίας ενώ στους νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης από **αρκετά έως πολύ**.
- Η κατασκευή και τα τμήματα λειτουργίας της Ιόνιας Οδού **δεν** σχετίζεται με το ποσοστό πληρότητας των επιχειρήσεών τους κατά το τελευταίο έτος στους νομούς Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας αντίθετα με τον νομό Ιωαννίνων που το έχει επηρεάσει.
- Τα αποτελέσματα δείχνουν πως σε όλους τους νομούς οι ερωτηθέντες αναμένουν να αυξηθεί ο αριθμός των διανυκτερεύσεων των επιχειρήσεών τους, μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού και τη σύνδεσή της με την Ολύμπια Οδό.
- Διαπιστώνεται ότι σε όλους τους νομούς ο αριθμός των πελατών από την Δυτική Ελλάδα δεν έχει αυξηθεί, αλλά η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων, με ποσοστά που κυμαίνονται πάνω από 73%, αναμένει αύξηση των πελατών του μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας και της Ολυμπίας Οδού από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα.
- Τέλος η πλειοψηφία των ερωτηθέντων έκρινε από **μέτρια έως αρκετά** πως θα υπάρξουν ευκαιρίες και κίνητρα να δημιουργηθούν νέες εταιρείες ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό.

#### **10.4.Βασικά αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίων μεταποιητικών επιχειρήσεων (ΒΙ.ΠΕ Περιφέρειας Ηπείρου)**

- Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων της ΒΙΠΕ Ιωαννίνων θεωρεί πως η επίδραση των πωλήσεων τους που οφείλεται στη λειτουργία της Εγνατίας Οδού ήταν από **ελάχιστη έως καθόλου**. Αντίθετα διαπιστώνεται ότι η εξέλιξη των πωλήσεων τους που σχετίζονται με την Ιόνια οδό επηρεάστηκαν από **αρκετά έως πολύ**. Το φαινομενικά οξύμωρο αυτό αποτέλεσμα μπορεί ίσως να εξηγηθεί αν ληφθεί υπόψη ότι η βελτίωση της προσπελασιμότητας λόγω της Εγνατίας Οδού οξύνει τον ανταγωνισμό των επιχειρήσεων της ΒΙΠΕ Ιωαννίνων με τις πολυπληθέστερες και κατά τεκμήριο ισχυρότερες αντίστοιχες μονάδες της Κεντρικής Μακεδονίας.
- Οι επιχειρήσεις τόσο στη ΒΙΠΕ Ιωαννίνων όσο και στη ΒΙΠΕ Πρεβέζης ευελπιστούν πως οι πωλήσεις τους θα βελτιωθούν μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό.
- Διαπιστώνεται ότι θα διευκολυνθεί από **αρκετά έως πολύ** η διοχέτευση των προϊόντων στην αγορά του εσωτερικού με την Ιόνια Οδό
- Οι επιχειρήσεις της ΒΙΠΕ Ιωαννίνων δε φαίνεται να πιστεύουν ότι θα διευκολυνθούν στη διοχέτευση προϊόντων σε αγορές του εξωτερικού.
- Η Ιόνια οδός θα συμβάλει στην βελτίωση της προσβασιμότητας σε πρώτες ύλες και προμηθευτές ενώ η ανάπτυξη συνεργειών θα οδηγήσει σε βελτίωση της ανταγωνιστικότητας τόσο των ίδιων των επιχειρήσεων όσο και στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών.
- Η Ιόνια οδός θα διευκολύνει από **αρκετά έως πολύ** την επέκταση τους σε άλλες πόλεις της Ελληνικής επικράτειας.
- Αποτυπώνεται ότι η λειτουργία των επιχειρήσεων θα βελτιωθεί από **αρκετά έως πολύ** λόγω της μείωσης τόσο στο χρόνο όσο και στο κόστος μεταφοράς των προϊόντων.
- Εκφράζεται ότι πρωταρχική αρνητική συνέπεια από τη λειτουργία της Ιόνιας Οδού θα είναι η όξυνση του ανταγωνισμού.

- Υπάρχει η πεποίθηση ότι η ολοκλήρωση και λειτουργία του κάθετου οδικού άξονα θα επιδράσει από **αρκετά έως πολύ** στην δημιουργία νέων επενδύσεων και βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή.
- Τέλος στην ΒΙΠΕ Ιωαννίνων ο κυριότερος κλάδος, για τον οποίο οι ερωτηθείσες μονάδες πιστεύουν πως θα δημιουργηθούν κίνητρα για νέες επενδυτικές δραστηριότητες, είναι αυτός του εμπορίου.

#### **10.5.Βασικά αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίων επιμελητηρίων**

Στην παρούσα μελέτη συμμετείχαν τα εμποροβιοτεχνικά επιμελητήρια των τεσσάρων νομών της Περιφέρειας Ηπείρου. Οι απαντήσεις των Προέδρων των Επιμελητηρίων τους συνοψίζονται στο συνημμένο Παράρτημα 4. Σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα το Επιμελητήριο Ιωαννίνων δεν έχει απαντήσει στο ερωτηματολόγιο.

Καταρχήν, από τις απαντήσεις και των τριών επιμελητηρίων προκύπτει ομόφωνα ότι τα τελευταία δύο χρόνια οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στην πόλη των ερωτώμενων, έχουν μειωθεί. Ειδικότερα, τη μείωση αυτή την υπέστησαν περισσότερο οι κλάδοι ένδυσης, υπόδησης και οικιακού εξοπλισμού. Προφανώς, οι απόψεις αυτές αποτυπώνουν τα αποτελέσματα της συγκυρίας, ενώ λιγότερο μπορούν να συσχετιστούν με άλλου είδους επιδράσεις.

Στη συνέχεια, στο ερώτημα αν η λειτουργία της Εγνατίας συντέλεσε θετικά στην βελτίωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, τα επιμελητήρια Άρτας και Πρεβέζης θεωρούν πως αυτό έγινε σε μέτριο βαθμό, ενώ το επιμελητήριο Θεσπρωτίας ότι συνέβη σε μικρό βαθμό.

Αναφορικά με την αναμενόμενη επίδραση του δυτικού άξονα στην επιχειρηματικότητα της περιοχής, τα επιμελητήρια Άρτας και Θεσπρωτίας δηλώνουν πως σε αρκετά μεγάλο βαθμό θα υπάρξει έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα με τη λειτουργία της Ιόνιας και Ολυμπίας Οδού, ενώ αντίθετα το επιμελητήριο Πρεβέζης κρατά μια πιο ουδέτερη στάση.

Σε ότι αφορά στην παρούσα κατάσταση, όπου έχει κατασκευαστεί ένα πάρα πολύ μικρό τμήμα της Ιόνιας και Ολυμπίας Οδού, τα επιμελητήρια ισχυρίζονται ότι τα όποια ελάχιστα τμήματα που βρίσκονται σήμερα σε λειτουργία δεν θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κίνηση των καταστημάτων του κάθε νομού.

Όμως, με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού και τη σύνδεσή της με την Ολύμπια Οδό, τα επιμελητήρια Άρτας και Θεσπρωτίας υποστηρίζουν πως οι πωλήσεις των καταστημάτων θα αυξηθούν, ενώ το επιμελητήριο Πρεβέζης δεν προσδοκά τίποτα θετικό για τις πωλήσεις των επιχειρήσεων της πόλης του. Το τελευταίο αντανakλά την άποψη ότι η μη διέλευση της Ιόνιας Οδού πλησίον της Πρέβεζας, αφήνει ουσιαστικά την πόλη εκτός επιδράσεων και ότι πιθανόν μόνο η Παραιόνια Οδός θα είχε αποτελέσματα για αυτήν.

Ωστόσο, από όλα τα επιμελητήρια εκφράστηκε η άποψη ότι με την ολοκλήρωση των έργων θα αυξηθούν οι πελάτες των καταστημάτων τους που θα προέρχονται από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα. Αυτό αναμένεται ότι θα γίνει σε 1-5 χρόνια μετά την έναρξη λειτουργίας των έργων.

Τέλος, όσον αφορά στους κλάδους στους οποίους αναμένεται ότι θα υπάρξει μεταβολή στις πωλήσεις και τον αριθμό των πελατών, το επιμελητήριο Άρτας θεωρεί ότι θα υπάρξει αύξηση στο εμπόριο αγροτικών προϊόντων, τη μεταποίηση αγροτικών προϊόντων και τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού, ενώ τα υπόλοιπα δύο επιμελητήρια απάντησαν ότι προβλέπουν μείωση στους κλάδους ένδυσης και υπόδησης.

## **11. Χωροταξική πολιτική και αναπτυξιακός προγραμματισμός**

### **11.1.Οι αναπτυξιακές πολιτικές της Ε.Ε.**

Η ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ), με την υπογραφή το Μάρτιο του 1957 της Συνθήκης της Ρώμης, αποσκοπούσε στη δημιουργία κοινής αγοράς και τελωνειακής ένωσης, καθώς και την εφαρμογή κοινών πολιτικών. Οι πολιτικές που προβλέπονται ρητά στη συνθήκη είναι η κοινή γεωργική πολιτική, η κοινή εμπορική πολιτική και η πολιτική των μεταφορών.

Τα τελευταία χρόνια η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει – μεταξύ άλλων - ιδιαίτερο βάρος και έμφαση στη στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης, στην άρση των περιφερειακών ανισοτήτων και στην προστασία του περιβάλλοντος. Οι πολιτικές αυτές της Ε.Ε. αποτυπώνονται σε διάφορα προγράμματα και Άξονες Προτεραιοτήτων και περιγράφονται συστηματικά και με σαφήνεια στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/g24401.htm>).

Οι πολιτικές χωροταξικής ανάπτυξης αποσκοπούν στη διασφάλιση μιας ισόρροπης και βιώσιμης ανάπτυξης του εδάφους της Ε.Ε. σε συμφωνία με τους θεμελιώδεις στόχους της κοινοτικής πολιτικής, ήτοι: την οικονομική και κοινωνική συνοχή, την οικονομική ανταγωνιστικότητα βασιζόμενη στις γνώσεις και συνάδουσα με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης, τη διατήρηση της ποικιλότητας των φυσικών και πολιτιστικών πόρων.

Καθώς δεν μπορεί να δικαιολογηθούν νέες κοινοτικές αρμοδιότητες σε θέματα χωροταξίας, το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) αποτελεί πλαίσιο χάραξης πολιτικής με σκοπό τη βελτίωση της συνεργασίας σε θέματα τομεακών κοινοτικών πολιτικών που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στον χώρο. Η επεξεργασία του σχεδίου αυτού έχει ως αφετηρία τη διαπίστωση ότι η δράση των κρατών μελών γίνεται αρτιότερη όταν βασίζεται στους στόχους της χωροταξικής ανάπτυξης που προσδιορίζονται από κοινού. Πρόκειται για ένα έγγραφο διακυβερνητικής υφής, ενδεικτικής και όχι δεσμευτικής αξίας. Σε συμφωνία με την αρχή της επικουρικότητας, η εφαρμογή του λαμβάνει χώρα στο πλέον κατάλληλο επίπεδο παρέμβασης και σύμφωνα με την επιθυμία των διαφόρων παραγόντων της χωροταξικής ανάπτυξης.

Το ΣΑΚΧ περιλαμβάνει δύο μέρη: I) τη συμβολή στην πολιτική χωροταξικής ανάπτυξης ως νέας διάστασης της ευρωπαϊκής πολιτικής και II) τις διαγραφόμενες τάσεις, προοπτικές και προκλήσεις στο Χώρο της Ένωσης. Παράλληλα το ΣΑΚΧ επισημαίνει τέσσερα σημαντικά πεδία τα οποία αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και ασκούν σημαντικές πιέσεις στη χωροταξική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

#### Η εξέλιξη των αστικών περιοχών:

Σχεδόν το 80% του ευρωπαϊκού πληθυσμού είναι σήμερα αστικός πληθυσμός. Τα αστικά κέντρα αναδιαρθρώνονται ή αναδύονται, δημιουργούνται δίκτυα πόλεων τα οποία ενίοτε συνεργάζονται και πέραν των συνόρων. Επίσης, έχει καταστεί αναγκαία μία νέα σχέση πόλης/υπαίθρου ώστε να υπάρχει ανταπόκριση στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι τοπικές κοινωνίες.

### Η εξέλιξη των αγροτικών ζωνών:

Οι αγροτικές ζώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης συχνά αντιμετωπίζουν προβλήματα περιθωριοποίησης οφειλόμενα ιδίως στην ενδεχόμενη συσσώρευση δεσμευτικών συνθηκών, όπως η απόσταση από τις μεγάλες μητροπόλεις, οι κακές κλιματολογικές συνθήκες, η μικρή πληθυσμιακή συγκέντρωση και οι αδυναμίες εξοπλισμού και υποδομών, ή η έλλειψη οικονομικής διαφοροποίησης εξαιτίας της υπερβολικής σημασίας που προσλαμβάνει η γεωργία. Τα περιβαλλοντικά προβλήματα αλλά και ο πλούτος συγκρούονται μεταξύ τους και αποδεικνύουν την αναγκαιότητα για προστασία των φυσικών πόρων και των οικοσυστημάτων καθώς και τις δυνατότητες για διαφορετική αξιοποίηση των οικονομικών δυνατοτήτων (περιβαλλοντικός και πολιτιστικός τουρισμός, διαφοροποιήσεις των δραστηριοτήτων των αγροτών).

### Οι μεταφορές:

Στο πλαίσιο υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς, η συνεχής αύξηση των οδικών και αεροπορικών μεταφορών συνεπάγεται κυκλοφοριακές συμφορήσεις και περιβαλλοντικές πιέσεις. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ένας από τους κυριότερους υπεύθυνους εκπομπών διοξειδίου του άνθρακος στον κόσμο. Επιπλέον, η ανισομερής κατανομή των υποδομών στο ευρωπαϊκό έδαφος μπορεί να συνεπιφέρει σημαντικές ανισορροπίες από την άποψη των οικονομικών επενδύσεων και να θέσει υπό αμφισβήτηση τις αρχές της χωροταξικής συνοχής.

### Η φυσική και η πολιτιστική κληρονομιά:

Η ποικιλομορφία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί μια μεγάλη πηγή πλούτου για την Ευρώπη. Όμως, ορισμένες διαδικασίες κοινωνικού και οικονομικού εκσυγχρονισμού την απειλούν. Η πανίδα, η χλωρίδα, τα νερά, τα εδάφη, τα παραδοσιακά τοπία αντιμετωπίζουν τους αποσταθεροποιητικούς παράγοντες που προέκυψαν από την υπερεκμετάλλευση του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο μιας αειφόρου ανάπτυξης, η πολιτική χωροταξίας στην Ευρώπη αποσκοπεί στην επιβράδυνση των πρακτικών αυτών και στην προώθηση μιας λογικής χρήσης των πόρων.

### Οι αγροτικές περιοχές στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1990, οι αγροτικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης επηρεάζονται σε μεγαλύτερο βαθμό απ' ότι στο παρελθόν από σημαντικές εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα σε διεθνές επίπεδο και που οφείλονται στην παγκοσμιοποίηση των αγορών και της οικονομικής δραστηριότητας, την διαφοροποίηση των καταναλωτικών προτύπων, τις μεταρρυθμίσεις της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής, την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου, την διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την ενδυνάμωση του ρόλου των Ευρωπαϊκών διαρθρωτικών πολιτικών και την ενίσχυση, μέσα σ' αυτές, των παραγόντων που σχετίζονται με την προστασία και την αξιοποίηση του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος σαν ένα αναπόσπαστο στοιχείο και εργαλείο της αναπτυξιακής διαδικασίας.

Οι εξελίξεις αυτές επηρεάζουν σημαντικά τις αγροτικές περιοχές της περιφέρειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες στηρίζονται ουσιαστικά στον πρωτογενή τομέα για τη διατήρηση του ευαίσθητου κοινωνικοοικονομικού τους ιστού, και διαμορφώνουν ένα νέο πλαίσιο για την άσκηση πολιτικών στις περιοχές αυτές. Οι πολιτικές επικεντρώνονται στην υιοθέτηση παρεμβάσεων που αποσκοπούν στην ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη, με στόχο την ανασυγκρότηση της υπαίθρου, την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την αξιοποίηση των ευκαιριών που δημιουργεί η νέα κατάσταση.

Ενδεικτική των νέων τάσεων, είναι η θεσμοθέτηση ενός νέου προγραμματικού πλαισίου από την Ευρωπαϊκή Ένωση και ειδικότερα οι κατευθύνσεις του Κανονισμού (ΕΟΚ) 1257/99 «Για την στήριξη της αγροτικής ανάπτυξης από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΕΓΤΠΕ)». Κεντρικά στοιχεία πολιτικής του νέου αυτού κανονισμού αποτελούν, μεταξύ άλλων:

- Η εκτίμηση ότι οι μεταβολές που συμβαίνουν στην εξέλιξη των αγορών, του εμπορίου, της ζήτησης και των προτιμήσεων των καταναλωτών θα επηρεάσουν τις τοπικές οικονομίες και τις αγροτικές περιοχές και κατά συνέπεια η πολιτική της αγροτικής ανάπτυξης θα πρέπει να αποσκοπεί στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των αγροτικών περιοχών και να συμβάλει στην διατήρηση και την δημιουργία απασχόλησης σε αυτές.

- Η ανάγκη αναδιοργάνωσης των υφιστάμενων μέσων αγροτικής ανάπτυξης.
- Η αναγκαιότητα αξιοποίησης της εμπειρίας από την εφαρμογή υφιστάμενων μέσων πολιτικής στον αγροτικό χώρο.
- Η αποκέντρωση της πολιτικής αγροτικής ανάπτυξης και η έμφαση στη συμμετοχή και στην “εκ των κάτω” προσέγγιση του αναπτυξιακού σχεδιασμού.
- Η κατεύθυνση των κοινοτικών ενισχύσεων προς παρεμβάσεις που συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό των γεωργικών εκμεταλλεύσεων και την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους.
- Η στήριξη των μειονεκτικών περιοχών θα πρέπει να συμβάλλει στην συνέχιση της χρήσης των γεωργικών γαιών, στην διαφύλαξη της υπαίθρου και στην διατήρηση και προαγωγή αειφόρων καλλιεργητικών συστημάτων.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, η πολιτική αυτή εξειδικεύεται με την προσπάθεια για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική αναβίωση της υπαίθρου, κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται η αυτοδυναμία της, η προστασία του περιβάλλοντος και η διατήρηση και προβολή της πολιτιστικής της κληρονομιάς. Η πολιτική αυτή εντάσσεται σ’ ένα ενιαίο και πολυδιάστατο σύνολο κατευθύνσεων της διαρθρωτικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που στοχεύει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των περιφερειών, την ενίσχυση της απασχόλησης, ιδίως μεταξύ ευπαθών ομάδων του πληθυσμού, την προώθηση των ίσων ευκαιριών και της ισότητας μεταξύ των δύο φύλων, την ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων και την προστασία και αναβάθμιση του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος, μέσω της υιοθέτησης και εφαρμογής μοντέλων βιώσιμης προόδου (αειφόρου ανάπτυξης). Ειδικότερα, εντάσσεται πλήρως και ανταποκρίνεται στην προτεραιότητα που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των αγροτικών περιοχών, με την διαφοροποίηση της παραγωγικής βάσης των τοπικών οικονομιών, την βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και της ποιότητας ζωής του τοπικού πληθυσμού και την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής τόσο των ίδιων των περιοχών εσωτερικά όσο και μεταξύ αυτών και του περιβάλλοντος χώρου.

Είναι προφανές ότι η αποτελεσματική εφαρμογή μιας τέτοιας πολυδιάστατης αναπτυξιακής στρατηγικής δεν μπορεί να βασίζεται στην παραδοσιακή

μονοτομεακή και μονοταμειακή λογική που έχει στο παρελθόν κυριαρχήσει στην διαμόρφωση και την διάρθρωση των περιφερειακών αναπτυξιακών προγραμμάτων, αλλά απαιτεί την δόμηση της αναπτυξιακής προσπάθειας σε μια νέα πολυτομεακή και πολυταμειακή αντίληψη ολοκληρωμένης ανάπτυξης της υπαίθρου που θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του αγροτικού χώρου της Ελλάδας και θα εστιάζεται στην βιωσιμότητα της γεωργικής εκμετάλλευσης, την ανάπτυξη εναλλακτικών οικονομικών δραστηριοτήτων που θα ενέχουν υψηλή προστιθέμενη αξία και πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα και γενικά στην κοινωνική και οικονομική ανανέωση της υπαίθρου.

Βασικά χαρακτηριστικά μιας τέτοιας προσέγγισης για την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη του αγροτικού χώρου είναι:

- Η ανάλυση των προβλημάτων, των ευκαιριών και των αναπτυξιακών δυνατοτήτων σε συγκεκριμένο γεωγραφικό επίπεδο, έτσι ώστε η εκπόνηση της αναπτυξιακής στρατηγικής να είναι κατάλληλα προσαρμοσμένη στα ειδικά χαρακτηριστικά, τις ανάγκες και τις προοπτικές κάθε περιοχής.
- Η συμμετοχή στην αναπτυξιακή προσπάθεια όλων των τομέων της οικονομίας, με στόχο την αλληλοϋποστήριξη των παρεμβάσεων και την επίτευξη του μέγιστου δυνατού βαθμού συνέργειας και πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων στην τοπική οικονομία και κοινωνία.
- Ο ολοκληρωμένος χαρακτήρας του αναπτυξιακού σχεδιασμού και των προτεινόμενων παρεμβάσεων, με στόχο την επίτευξη της μέγιστης δυνατής συνέργειας μεταξύ των δράσεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, με την παράλληλη προώθηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, την υποστήριξη της καινοτομίας, την δημιουργία των απαραίτητων οικονομικών και κοινωνικών υποδομών και την βελτίωση του επιπέδου των δημόσιων υπηρεσιών.
- Η εφαρμογή πολυσυλλεκτικών διαδικασιών ανάλυσης, επεξεργασίας και σχεδιασμού «από τα κάτω προς τα πάνω» (bottom-up), έτσι ώστε η αναπτυξιακή στρατηγική να ανταποκρίνεται στις τοπικές ανάγκες, απαιτήσεις και δυνατότητες.
- Η βελτίωση του επιπέδου συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των φορέων που εμπλέκονται στην αναπτυξιακή προσπάθεια.

- Η έμφαση στην αναπτυξιακή αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού κάθε περιοχής.
- Η ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων και η προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος, μέσω της εισαγωγής ήπιων αναπτυξιακών δράσεων σε όλα τα επίπεδα.
- Η ενθάρρυνση εκ μέρους της πολιτείας των δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων, με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, τη βελτίωση των συνθηκών μεταποίησης και εμπορίας, τη διαφοροποίηση και τον εμπλουτισμό της παραγωγικής βάσης, τη διατήρηση των υφισταμένων και τη δημιουργία νέων βιώσιμων θέσεων απασχόλησης και την ενίσχυση του εισοδήματος του τοπικού πληθυσμού.
- Η έμφαση που δίνεται στη συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού και την αποφυγή της γήρανσης και της δημογραφικής αποδυνάμωσης, μέσω της ουσιαστικής βελτίωσης των συνθηκών και του επιπέδου ποιότητας ζωής των κατοίκων των αγροτικών περιοχών.

Πέραν ασφαλώς των κατευθύνσεων του Σ.Α.Κ.Χ. μια σειρά άλλων πολιτικών στοχεύει μεταξύ άλλων εμμέσως, αλλά καθοριστικώς στη ρύθμιση των χωροταξικών διαρθρώσεων ή/και αναδιαρθρώσεων. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, ενέργειας και τηλεπικοινωνιών, οι κοινοτικές πρωτοβουλίες όπως το Leader, το Intereg, το Envireg, η Κ.Α.Π., για τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό κ.α. έχουν δημιουργήσει σημαντικές δυνατότητες για χωρικές αναδιαρθρώσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας.

### **11.2.Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών**

Η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών συμβάλλει στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Αποτελεί βασικό στοιχείο της ανανεωμένης στρατηγικής της Λισσαβόνας για την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση στην Ευρώπη και θα διαδραματίσει εξίσου σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της νέας στρατηγικής της Ευρώπης 2020. Ένα εκσυγχρονισμένο, πολυτροπικό (multimodal) διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα εξασφαλίσει την αποδοτική αξιοποίηση της κινητικότητας προσώπων και εμπορευμάτων υπό τις καλύτερες

δυνατές κοινωνικές, περιβαλλοντικές συνθήκες και συνθήκες ασφάλειας, καθώς και στην προώθηση της δημιουργίας θέσεων εργασίας, οικονομική ανάπτυξη και εδαφική και κοινωνική συνοχή σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

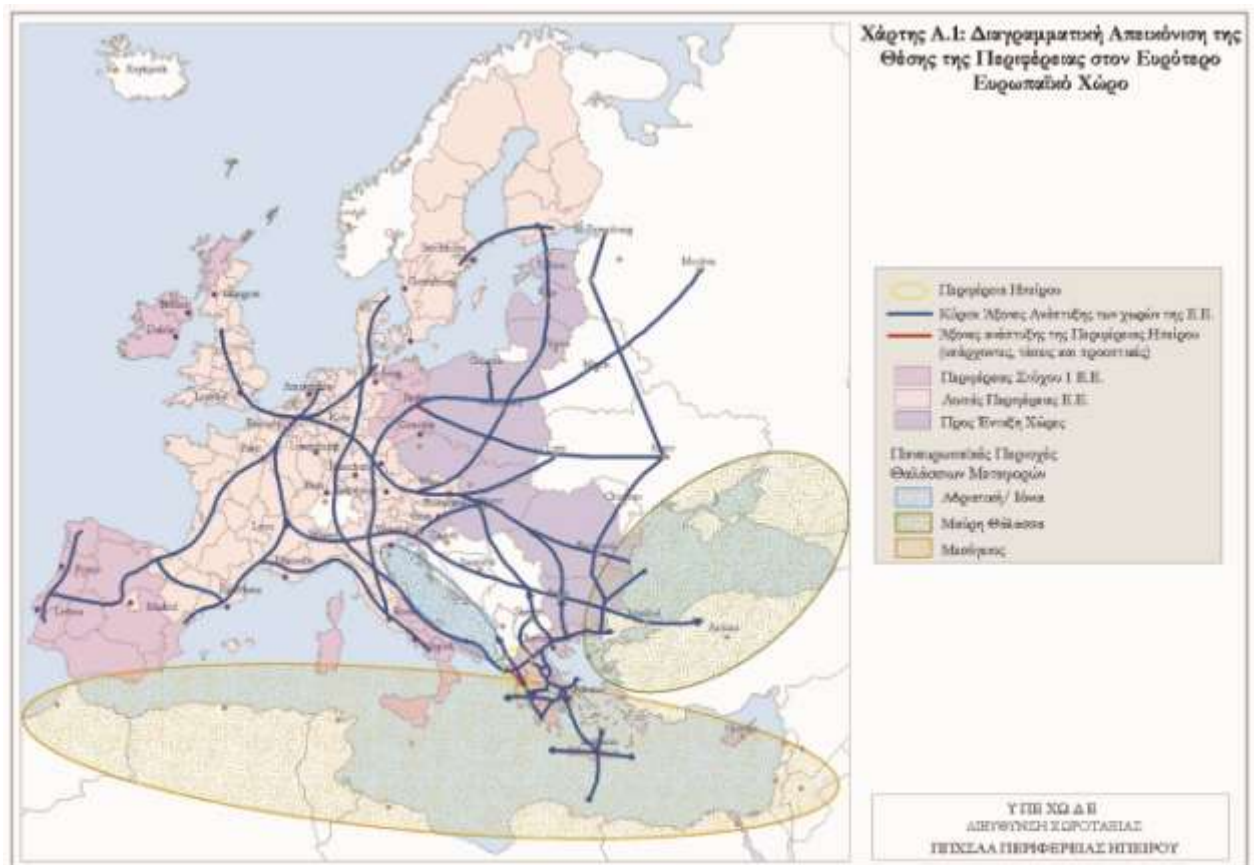
Σ' αυτό το πλαίσιο ψηφίστηκε η υπ' αριθμ. 661/2010/EU (επίσημη εφημερίδα ΟJ L 204 of 5.8.2010) απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρώπης, της 7ης Ιουλίου 2010, σχετικά με τις ενοποιημένες κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών η οποία περιλαμβάνει συνοπτικά τα ακόλουθα<sup>10</sup>:

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TEN-T), φιλοδοξεί να συμβάλει στην επίτευξη δύο μεγάλων στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης - την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής - μέσω της επίτευξη ορισμένων ειδικότερων στόχων:

- βιώσιμη κινητικότητα των προσώπων και αγαθών σε ολόκληρη την ΕΕ,
- υποδομές υψηλής ποιότητας,
- αποτελεσματική κάλυψη όλου του εδάφους της ΕΕ, με τη σύνδεση των νησιωτικών, μεσόγειων και περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές, καθώς και διασύνδεση των μεγάλων πόλεων και των περιφερειών της ΕΕ,
- διαλειτουργικότητα και διατροπικότητα (intermodality) εντός και μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς,
- βέλτιστη αξιοποίηση του υφιστάμενου δυναμικού,
- οικονομική βιωσιμότητα του δικτύου,
- σύνδεση του δικτύου με τις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τις χώρες της Μεσογείου.

---

<sup>10</sup> ([http://europa.eu/legislation\\_summaries/regional\\_policy/management/transeuropean\\_networks/tr0043\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/regional_policy/management/transeuropean_networks/tr0043_en.htm))



*Η θέση της Περιφέρειας Ηπείρου και οι Κύριοι Άξονες Ανάπτυξης των χωρών της Ε.Ε., ΧΣΑΑ Περιφέρειας Ηπείρου, ΦΕΚ 1451β/6-10-2003*

Το TEN-T θα περιλαμβάνει υποδομές μεταφορών (οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών δικτύων, θαλάσσιες αρτηρίες, θαλάσσιοι λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αεροδρόμια), σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και συστημάτων εντοπισμού θέσης και πλοήγησης.

Τα χαρακτηριστικά των διαφόρων δικτύων μεταφορών εξειδικεύονται ως ακολούθως:

Το **οδικό δίκτυο** αποτελείται από αυτοκινητοδρόμους και οδούς υψηλής ποιότητας, καθώς και με υποδομή για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, ενημέρωσης των χρηστών, την αντιμετώπιση περιστατικών και ηλεκτρονικής είσπραξης τελών. Το δίκτυο αυτό θα εγγυάται στους χρήστες ένα υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο υπηρεσιών, άνεσης και ασφάλειας, αν μη τι άλλο με την ενεργό συνεργασία των συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκό,

εθνικό και περιφερειακό επίπεδο και των παρόχων πληροφοριών μεταφορών και κυκλοφορίας και υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.

Το **σιδηροδρομικό δίκτυο** αποτελείται από δύο υψηλής ταχύτητας και τα συμβατικά σιδηροδρομικά δίκτυα, καθώς και εγκαταστάσεις που επιτρέπουν την ολοκλήρωση υπηρεσιών σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών και, ενδεχομένως, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών. Η τεχνική εναρμόνιση και η σταδιακή εφαρμογή του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) και του εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου και χειρισμού διασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων. Οι χρήστες θα πρέπει να επωφελούνται από το υψηλό επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας, χάρη στη συνέχεια και τη διαλειτουργικότητα που θα προσφέρει.

Το **δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας** αποτελείται από ποτάμια, κανάλια, και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Το δίκτυο περιλαμβάνει επίσης υποδομή διαχείρισης της κυκλοφορίας, και ειδικότερα ενός διαλειτουργικού, ευφυούς συστήματος κυκλοφορίας και μεταφορών (River Information Services), που προορίζεται να βελτιστοποιήσει την υφιστάμενη δυναμικότητα και την ασφάλεια του δικτύου εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και βελτίωση της διαλειτουργικότητας με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Οι **αρτηρίες του θαλάσσιου δικτύου** συγκεντρώνουν τις ροές των εμπορευμάτων στις θαλάσσιες οδούς, ώστε να βελτιωθούν οι υφιστάμενες θαλάσσιες συνδέσεις και θεσπίζουν νέες βιώσιμες, τακτικές και συστηματικές συνδέσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το **δίκτυο αερολιμένων** αποτελείται από αερολιμένες που βρίσκονται στο εσωτερικό της ΕΕ που είναι ανοικτοί στην εμπορική εναέρια κυκλοφορία και οι οποίοι πληρούν ορισμένα κριτήρια, όπως ορίζεται στο παράρτημα II της σχετικής απόφασης. Θα πρέπει να επιτρέπουν την ανάπτυξη των αεροπορικών συνδέσεων, τόσο εντός της ΕΕ όσο και μεταξύ της ΕΕ και του υπόλοιπου κόσμου, καθώς και τη διασύνδεση με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Ένα **δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών** περιλαμβάνει σιδηροδρομικές και πλωτές οδούς που επιτρέπουν σε μεγάλες αποστάσεις συνδυασμένες

εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ όλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περιλαμβάνει, επίσης, διατροπικούς (multimodal) τερματικούς σταθμούς εφοδιασμένους με εγκαταστάσεις που επιτρέπουν τη μεταφόρτωση μεταξύ των διαφόρων δικτύων μεταφοράς.

Η διαχείριση των θαλάσσιων μεταφορών και του δικτύου πληροφοριών θα περιλαμβάνει παράκτια και λιμενικά συστήματα διαχείρισης της ναυσιπλοΐας, τα συστήματα του εντοπισμού του στίγματος των πλοίων, τα συστήματα αναφοράς για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα και τα συστήματα επικοινωνίας για τις περιπτώσεις κινδύνου για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τον εναέριο χώρο που διατίθεται στη γενική αεροπορία, αεροδιαδρόμους, βοηθήματα αεροναυτιλίας, σχεδιασμό της κυκλοφορίας και των συστημάτων διαχείρισης και συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Απαραίτητα για να εξασφαλίσουν την ασφαλή και αποτελεσματική εναέρια κυκλοφορία στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.

Το δίκτυο εντοπισμού στίγματος και πλοήγησης περιλαμβάνει τα δορυφορικά συστήματα εντοπισμού θέσης και πλοήγησης και τα συστήματα που θα καθορισθούν στο μελλοντικό ευρωπαϊκό σχέδιο ραδιοπλοήγησης. Τα συστήματα αυτά προορίζονται να προσφέρουν αξιόπιστη και αποτελεσματική υπηρεσία πλοήγησης που θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλα τα μέσα μεταφοράς.

Ως έργα προτεραιότητας καθορίζονται εκείνα τα έργα που είναι έργα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και που πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:

- αποσκοπούν στην εξάλειψη σημείων συμφόρησης ή στη συμπλήρωση χαμένων κρίκων σε σημαντικές διαδρομές του διευρωπαϊκού δικτύου,
- είναι σε τέτοια κλίμακα ώστε να συμβάλλουν με σημαντική προστιθέμενη αξία στο μακροπρόθεσμο προγραμματισμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο,
- παρουσιάζουν εν δυνάμει κοινωνικοοικονομικά οφέλη,
- βελτιώνουν σημαντικά την κινητικότητα εμπορευμάτων και προσώπων μεταξύ των χωρών της ΕΕ,
- συμβάλουν στην ενίσχυση της εδαφικής συνοχής της ΕΕ με την ολοκλήρωση και ενσωμάτωση των δικτύων των νέων χωρών της ΕΕ,
- συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών.

### 11.3. Το χωροταξικό πλαίσιο στη χώρα μας

«Οι σύγχρονες πολιτικές και στόχοι χωρικής ανάπτυξης υιοθετούν την ιδέα ότι ορισμένες μορφές χωρικής οργάνωσης είναι προτιμότερες και συγκεκριμένα ότι η πολυκεντρική κατανομή ανθρώπων, δραστηριοτήτων και υποδομών είναι καλύτερη από τη μονοκεντρική κατανομή. Αυτή η άποψη διέπει το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ESDP: *European Spatial Planning Perspective*, EC 1999) σύμφωνα με το οποίο η πολυκεντρικότητα επιδιώκεται με τη δικτύωση των πόλεων και με την ανάπτυξη της συμπληρωματικότητάς τους. Σήμερα, η έννοια της πολυκεντρικότητας κατέχει σημαντική θέση στην Ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική και αποτελεί προτεραιότητα για τη χωρική ανάπτυξη στην Ευρώπη»<sup>11</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, η πολιτική και η έννοια της πολυκεντρικότητας έχει υιοθετηθεί στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της χώρας μας που αποτελεί τον χωροταξικό σχεδιασμό και διαγράφει τις χωροταξικές κατευθύνσεις σε εθνικό επίπεδο.

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) καθορίζει τους σκοπούς της χωρικής ανάπτυξης και οργάνωσης της χώρας και στοχεύει στη διαμόρφωση ενός χωρικού προτύπου ανάπτυξης, με την ενίσχυση του ρόλου της χώρας σε διεθνές, ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό επίπεδο, την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής, τη διαφύλαξη και, κατά περίπτωση, την ανάδειξη των ευαίσθητων φυσικών πόρων, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου, την προσαρμογή της χώρας στις νέες συνθήκες που διαγράφουν οι κλιματικές αλλαγές και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων που αυτές συνεπάγονται και την παροχή ενός συνεκτικού πλαισίου κατευθύνσεων για τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού.

Το ΓΠΧΣΑΑ εκτιμά ότι, έως το τέλος της 15ετούς προγραμματικής περιόδου, ο κλάδος των μεταφορών και των συγκοινωνιών θα εξυπηρετεί, με αυξημένη ποιότητα, ταχύτητα και μειωμένο κόστος, πολλαπλάσια από σήμερα μεταφορικά βάρη. Το σύνολο του κλάδου προβλέπεται να λειτουργήσει σε πιο ανταγωνιστικό και διεθνοποιημένο περιβάλλον και να διαδραματίσει κομβικό ρόλο για τις μεταφορές όλων των Βαλκανίων και της νοτιοανατολικής Ευρώπης γενικότερα. Η προώθηση πολιτικής συνδυασμένων συστημάτων μεταφορών και δημοσίων

<sup>11</sup> Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, Εκτίμηση της επίδρασης της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων στην πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη της ζώνης επιρροής τους, Εγνατία Οδός, Νοοέμβριος 2009

συγκοινωνιών θεωρείται ότι θα καταστήσει ανταγωνιστικότερη την ελληνική οικονομία και θα βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφορών.

Ειδικότερα το ΓΠΧΣΑΑ περιλαμβάνει:

Χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης, καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων-πυλών και συνδέσεων της χώρας<sup>12</sup>

Για την προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στο σύνολο του εθνικού χώρου και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του στο διεθνές περιβάλλον, επιδιώκεται η πολυκεντρική οργάνωσή του με τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλέγματος αστικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης. Ειδικά για τα νησιά του Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, το πλέγμα αυτό, λαμβάνει τη μορφή ενός πολυπολικού αναπτυξιακού συμπλέγματος που διασυνδέεται λειτουργικά με την ηπειρωτική χώρα και την Κρήτη.

Στο πλαίσιο αυτό, τίθενται οι εξής βασικές επιδιώξεις:

#### **A1. Ηπειρωτική χώρα, Κρήτη και πλησίον αυτών νησιά.**

- Το διαμορφούμενο δίκτυο αστικών πόλων εντάσσεται σε ένα πλέγμα αξόνων ανάπτυξης, που συναρθρώνεται με τα λοιπά οικιστικά κέντρα, τους μικρότερους οικισμούς και τις περιοχές ανάπτυξης παραγωγικών, οικονομικών και διοικητικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών. Το πλέγμα αυτό υποστηρίζεται από τα στρατηγικά δίκτυα μεταφορών και υποδομών και διασυνδέεται με τις πύλες εισόδου - εξόδου της χώρας.
- Στο πλέγμα αυτό εντάσσονται και τα πλησίον της ηπειρωτικής χώρας και της Κρήτης νησιά (Ιόνια, Σποράδες, νησιά του Αργοσαρωνικού, Θάσος, Σαμοθράκη κ.α.) τα οποία αναμένεται να επωφεληθούν πολλαπλά από τη διάχυση της ανάπτυξης που θα κορυφωθεί με την ολοκλήρωση των αξόνων ανάπτυξης, αλλά και να συμβάλουν στην ενδυνάμωση των αξόνων αυτών με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία διαθέτουν σε τομείς, όπως ο τουρισμός και το περιβάλλον.

---

<sup>12</sup> Άρθρο 5, Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ΥΠΕΧΩΔΕ, Φεβρουάριος 2008

- Για την ενίσχυση της δυναμικής του πλέγματος αυτού και την ισόρροπη, κατά το δυνατό, διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο της επικράτειας, δίδεται έμφαση στη συμπληρωματικότητα και την εξειδίκευση των περιφερειακών και τοπικών συστημάτων ανάπτυξης, στην ενίσχυση των δικτύων τεχνογνωσίας έρευνας και τεχνολογίας, όπως και του ανθρώπινου δυναμικού.
- Κατά τη διαδικασία ολοκλήρωσης των αξόνων ανάπτυξης λαμβάνονται μέτρα για την αντιμετώπιση συγκρούσεων χρήσεων γης που ανακύπτουν αφενός από την ανάγκη ανάπτυξης του αστικού χώρου και σημαντικών για τη χώρα παραγωγικών δραστηριοτήτων και αφετέρου από την ανάγκη προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου.
- Ομοίως λαμβάνονται μέτρα για την ανάπτυξη της παραγωγικής υποδομής και τη διευκόλυνση των μετακινήσεων, με τη μείωση του κόστους μεταφοράς και των χρονοαποστάσεων ιδιαίτερα στις απομονωμένες ή δυσπρόσιτες περιοχές της χώρας (ορεινός, παραμεθόριος και νησιωτικός χώρος).

## **A2. Πολυπολικό αναπτυξιακό σύμπλεγμα νήσων Βορείου και Νοτίου Αιγαίου**

- Επιδιώκεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων διεθνούς και εθνικής εμβέλειας με κύριο προσανατολισμό τον τουρισμό, τον πολιτισμό και το περιβάλλον, καθώς και άλλων δραστηριοτήτων στις οποίες τα νησιά διαθέτουν συγκριτικό πλεονέκτημα (όπως, επί παραδείγματι, η εξόρυξη στη Μήλο, στο Γιαλί και στη Τήνο, ή η μικρή μεταποιητική δραστηριότητα που συνδέεται με την παραγωγή ποιοτικών προϊόντων του πρωτογενούς τομέα, στον κλάδο τροφίμων-ποτών, στο σύνολο του νησιωτικού συμπλέγματος).
- Ιδιαίτερη μέριμνα λαμβάνεται για την άρση της απομόνωσης των νησιών του Βορείου και του Νοτίου Αιγαίου, με την ανάπτυξη των συνδέσεων των κύριων αναπτυξιακών ενοτήτων τους (στις οποίες συναρθρώνονται λειτουργικά τα μικρότερα νησιά) τόσο μεταξύ τους, όσο και με τους κύριους πόλους του ηπειρωτικού χώρου και της Κρήτης. Για την ανάπτυξη των

συνδέσεων αυτών, προωθούνται τα αναγκαία έργα υποδομής και οι κατάλληλες δράσεις σύμφωνα με όσα ειδικότερα προβλέπονται στο άρθρο 6 (Χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, ενέργειας, επικοινωνιών και τεχνολογίας).

Οι ως άνω επιδιώξεις εξειδικεύονται περαιτέρω ως εξής:

## **B. Πόλοι ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας, της Κρήτης και των πλησίον αυτών, νησιών**

Οι πόλοι ανάπτυξης κατατάσσονται σε τέσσερις ιεραρχημένες κατηγορίες αστικών κέντρων ως εξής:

1. Μητροπολιτικά κέντρα: Περιλαμβάνουν τα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης που αποτελούν και τους κύριους αστικούς πόλους - πύλες σε διεθνές επίπεδο. Για κάθε ένα από τα κέντρα αυτά επιδιώκεται ειδικότερα:

### **Αθήνα:**

- Η ενίσχυση και εδραίωση του ρόλου της Αθήνας ως «πόλης - πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε.
- Η προώθηση του ρόλου της ως επιχειρηματικού κέντρου σύνδεσης της Ε.Ε. με την Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες, σε δικτύωση με τις αντίστοιχες μητροπόλεις με σκοπό τη συγκρότηση ευρύτερων δυναμικών ζωνών οικονομικής ολοκλήρωσης.
- Η βελτίωση της ελκυστικότητάς της, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος.
- Η λειτουργική εξειδίκευση του αναπτυξιακού ρόλου της, στη βάση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, για την κατάκτηση ευδιάκριτης ταυτότητας στο σύστημα των ευρωπαϊκών μητροπόλεων.
- Ο προσδιορισμός και η ενίσχυση δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας, η συγκέντρωση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (χρηματοπιστωτικό σύστημα, ασφάλειες, ναυτιλία), η ανάδειξή της σε διεθνή κόμβο μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου, σε κέντρο

έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, σε οικουμενική πολιτιστική μητρόπολη, σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα (με έμφαση στον πολιτιστικό και συνεδριακό τουρισμό, αλλά και με δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και τα πλησίον νησιά), σε κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας και σε προορισμό μεγάλων αθλητικών εκδηλώσεων.

- Η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως εθνικού μητροπολιτικού κέντρου και ως πόλου διάχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής στο σύνολο του εθνικού χώρου, στο πλαίσιο της ισόρροπης και πολυκεντρικής περιφερειακής ανάπτυξης.

### **Θεσσαλονίκη**

- Η ενίσχυση του ρόλου της Θεσσαλονίκης ως «πόλης - πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε.
- Η ενίσχυση του ρόλου της ως πολιτιστικής μητρόπολης και ως πόλου τουρισμού και αναψυχής με ακτινοβολία στα Βαλκάνια και στις χώρες του Ευξείνου Πόντου (αξιοποίηση της σχέσης της με τη Χαλκιδική, το Άγιο Όρος και άλλους τόπους ιδιαίτερης περιβαλλοντικής και πολιτιστικής αξίας).
- Η ενίσχυση του ρόλου της ως επιχειρηματικού / εμπορικού συνδέσμου της Ε.Ε. με τα Βαλκάνια και τις χώρες του Εύξεινου Πόντου.
- Η ανάδειξη της σε βαλκανικό πόλο έρευνας και καινοτομίας, σε κόμβο μεταφορών και διαμετακόμισης, καθώς και σε κέντρο παροχής κοινωνικών υπηρεσιών (εκπαίδευση, υγεία).
- Η βελτίωση της λειτουργικότητάς της σε όλους τους τομείς (οικονομία, πολιτισμός, εκπαίδευση, υγεία, αναψυχή).
- Η βελτίωση της ελκυστικότητάς της, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος.
- Η σταδιακή εξισορρόπηση με την Αθήνα.

2. Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι: Περιλαμβάνουν ιδιαίτερα σημαντικά αστικά κέντρα, που είτε είναι σημερινές έδρες περιφερειών, είτε συνδέονται λειτουργικά με αυτές, ενισχύοντας την αναπτυξιακή τους πορεία. Πρόκειται για την Πάτρα, το δίπολο Λάρισα - Βόλος, τα Ιωάννινα, το δίπολο Ηράκλειο - Χανιά και το δίπολο Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη.

Στους παραπάνω πόλους επιλέγεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων και υπηρεσιών διεθνούς και εθνικής ακτινοβολίας καθώς και η συμμετοχή τους στην ανάπτυξη διεθνών δικτύων συνεργασίας.

Ειδικότερα, για την εδραίωση του διακριτού ρόλου ενός εκάστου των προαναφερόμενων πόλων, προωθούνται:

### **Πάτρα**

- Ανάδειξη της Πάτρας σε εθνικό πόλο - πύλη στον Αδριατικό διάδρομο.
- Ενίσχυσή της στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας-τεχνολογίας, των μεταφορών (ιδίως ενίσχυσή της ως διαμετακομιστικού – εμπορευματικού κέντρου), του τουρισμού και της υγείας.
- Αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης ΠΑΘΕ και Δυτικού άξονα (Ιόνιας οδού) και ενίσχυση του ρόλου της στον ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος).

### **Λάρισα – Βόλος**

- Ισχυροποίηση του δίπολου Λάρισα - Βόλος, το οποίο παρουσιάζει αυξανόμενα στοιχεία δικτύωσης και συμπληρωματικές εξειδικεύσεις και υποδομές.
- Ενίσχυση της συνεργασίας με τα δύο μητροπολιτικά κέντρα, όπως και με τους εθνικούς πόλους Ιωαννίνων και Πάτρας, που αποτελούν ισχυρά σημεία έλξης στον εθνικό χώρο λόγω της ανάπτυξης των βορειοδυτικών - δυτικών πυλών της χώρας.

- Ενίσχυση, επίσης, της συνεργασίας με τη Λαμία, τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα.
- Ενίσχυση του δίπολου στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας-τεχνολογίας και της υγείας.
- Ενίσχυση της Λάρισας ως κέντρου των κλάδων αγροτοδιατροφής και μεταποίησης βιομηχανικών φυτών και του Βόλου ως παραδοσιακού βιομηχανικού κέντρου με εξειδίκευση στους κλάδους της τσιμεντοβιομηχανίας και της μεταλλουργίας και ως κέντρου μιας ευρύτερης περιοχής ανάπτυξης τουρισμού (Πήλιο, Σποράδες).

### **Ιωάννινα**

- Ανάδειξη των Ιωαννίνων σε πόλο διακρατικών συνεργασιών και διασυνοριακής δικτύωσης, ιδιαίτερα στη δυτική περιοχή των Βαλκανίων και στον Αδριατικό διάδρομο, μέσω και της αναβάθμισης του ρόλου της Ηγουμενίτσας ως πύλης εισόδου της χώρας και της ανάδειξής της σε πόλο που να λειτουργεί συμπληρωματικά.
- Ισχυροποίηση των συνεργασιών αφενός με το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης και αφετέρου με τους εθνικούς πόλους Λάρισας - Βόλου (δίπολο) και Πάτρας.
- Ενίσχυση της συνεργασίας με τα νησιά του Ιονίου (Κέρκυρα, Λευκάδα), με έμφαση σε σημαντικούς για την ανάπτυξη των νησιών τομείς (π.χ. τουρισμός, υγεία).
- Ενίσχυση στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας - τεχνολογίας και της υγείας.
- Ανάδειξη των Ιωαννίνων σε ευρύτερο κέντρο α) εναλλακτικών, κυρίως, μορφών τουρισμού, σε συνδυασμό με την ανάδειξη των σημαντικών, τοπικών, φυσικών και πολιτιστικών πόρων, β) δραστηριοτήτων του πρωτογενούς τομέα (ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την παραγωγή προϊόντων με βιολογικές μεθόδους, ονομασίας προέλευσης κ.α) και γ) καλλιτεχνικής επεξεργασίας ευγενών μετάλλων.

3. Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι: Στην κατηγορία αυτή, περιλαμβάνονται τα ακόλουθα ιδιαίτερα δυναμικά αστικά κέντρα: Κέρκυρα, Κοζάνη, Λαμία, Καβάλα, το δίπολο Τρίπολη - Καλαμάτα και τα ιδιαίτερα δυναμικά κέντρα του Β. και Ν. Αιγαίου (Ρόδος, Ερμούπολη, Μυτιλήνη και Χίος). Στα πιο πάνω αστικά κέντρα προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών των πόλεων και η καινοτομία, με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού τους δυναμικού.

4. Λοιποί εθνικοί πόλοι: Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα δυναμικά αστικά κέντρα: Αργίριο, Δράμα, Καρδίσα, Κατερίνη, Ξάνθη, Σέρρες και Τρίκαλα. Στους πιο πάνω πόλους, ενισχύεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας τους (παραγωγικός, πολιτιστικός) και αναβαθμίζεται το αστικό περιβάλλον, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Επίσης, ενισχύεται η ανάπτυξη δικτύων συνεργασίας μεταξύ γειτονικών αστικών κέντρων και η, μέσω αυτών, δημιουργία διπόλων ή πολυπόλων, όπως αυτών της Κοζάνης - Πτολεμαΐδας, της Καβάλας - Ξάνθης - Δράμας, των Τρικάλων - Καρδίτσας, της Άρτας - Πρέβεζας - Λευκάδας, του Αργιρίου - Μεσολογίου και του Πύργου - Αμαλιάδας.

### ***Γ. Κύριοι άξονες ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας και της Κρήτης***

Προβλέπεται η ολοκλήρωση των παρακάτω κύριων αξόνων ανάπτυξης:

Ανατολικός χερσαίος άξονας. Αναπτύσσεται κατά μήκος του ΠΑΘΕ και συμπεριλαμβάνει, εκτός της Εύβοιας, και τα πλησίον νησιά (Σποράδες, πλησίον της Αττικής νησιά). Παραμένει ο παραδοσιακός άξονας ανάπτυξης της χώρας. Περιλαμβάνει τα μητροπολιτικά κέντρα (πόλους) της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, πρωτεύοντες εθνικούς πόλους (Πάτρα, δίπολο Λάρισα - Βόλος) και άλλους σημαντικούς σε εθνικό επίπεδο πόλους ανάπτυξης (Λαμία, Χαλκίδα, Κατερίνη). Η ολοκλήρωσή του ενισχύει το σύνολο σχεδόν των αξόνων ανάπτυξης της χώρας με τους οποίους συνδέεται λειτουργικά. Συνδέεται άμεσα και έμμεσα (μέσω της Εγνατίας οδού) με το σύνολο των χερσαίων πυλών εισόδου / εξόδου της χώρας, καθώς και με διεθνείς θαλάσσιους άξονες.

Βόρειος Άξονας: Αναπτύσσεται κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας και συγκεκριμένα της Εγνατίας οδού, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά (Σαμοθράκη, Θάσος, Κέρκυρα). Περιλαμβάνει το Μητροπολιτικό συγκρότημα της

Θεσσαλονίκης, πρωτεύοντες εθνικούς πόλους (Ιωάννινα, και το δίπολο Κομοτηνής-Αλεξανδρούπολης) και άλλους σημαντικούς σε εθνική κλίμακα πόλους ανάπτυξης (Κοζάνη, Καβάλα, Σέρρες, Ξάνθη και Δράμα) καθώς και τις διεθνείς πύλες της χώρας προς τα Βαλκάνια (Κακαβιά, Κρυσταλοπηγή/Ιεροπηγή, Εύζωνοι, Προμαχώνας, Ορμένιο), προς την Αδριατική /Ιταλία (Ηγουμενίτσα) και την Ευρωπαϊκή Τουρκία (Κήποι) και, κατ' επέκταση, προς τη Μ. Ασία.

Δυτικός Άξονας: Διατρέχει, την ηπειρωτική χώρα στα δυτικά του ορεινού συμπλέγματος της Πίνδου, των ορεινών σχηματισμών της Στερεάς Ελλάδος και της Πελοποννήσου, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά (Ιόνια νησιά). Περιλαμβάνει πρωτεύοντες εθνικούς αναπτυξιακούς πόλους (Ιωάννινα σε συνδυασμό με την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα) και άλλους, σημαντικούς σε εθνικό επίπεδο, πόλους ανάπτυξης (Καλαμάτα και Αγρίνιο). Συνδέεται λειτουργικά προς βορρά με τα δυτικά Βαλκάνια, δυτικά και νότια με διεθνείς θαλάσσιους άξονες και με την Κρήτη (Καστέλλι Κισσάμου).

Άξονας κεντρικής ενδοχώρας: Αναπτύσσεται κατά μήκος της Ε65. Περιλαμβάνει, σημαντικούς σε εθνικό επίπεδο, πόλους ανάπτυξης (Λαμία, Καρδίτσα και Τρίκαλα), ενώ συνδέεται λειτουργικά με πρωτεύοντες εθνικούς αναπτυξιακούς πόλους (Ιωάννινα και το δίπολο Λάρισα - Βόλος).

Διαγώνιος Άξονας: Αναπτύσσεται κατά μήκος του οδικού άξονα Λαμία-Ιτέα / Άμφισσα–Αντίρριο-Πάτρα. Διασυνδέει άμεσα το διεθνές λιμάνι της Πάτρας με την κεντρική Ελλάδα, μέσω της Λαμίας, διευκολύνοντας τη ροή ανθρώπων και αγαθών.

Άξονας Κεντρικής Πελοποννήσου: Αναπτύσσεται κατά μήκος του οδικού άξονα Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα / Σπάρτη - Γύθειο, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά (Κύθηρα, Αντικύθηρα).

Άξονας Κρήτης: Αναπτύσσεται κατά μήκος του βόρειου οδικού άξονα του νησιού, από τη Σητεία έως το Καστέλλι Κισσάμου, και σε αυτόν συναρθρώνεται ολόκληρη η αναπτυξιακή ενότητα της Κρήτης και των πλησίον αυτής νησιών. Συνδέεται λειτουργικά με άξονες ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας (Δυτικός και χερσαίος Ανατολικός), με το αναπτυξιακό νησιωτικό σύμπλεγμα Βορείου και Νοτίου Αιγαίου και με διεθνείς θαλάσσιους άξονες.

## Α.2. Ειδικές κατευθύνσεις για τις μεταφορές<sup>13</sup>

Για το σύνολο των βασικών μεταφορικών υποδομών της χώρας, όπως απεικονίζονται ενδεικτικά στον επόμενο χάρτη (χάρτης 6 του ΓΠΧΣΑΑ), δίδονται οι εξής κατευθύνσεις:



<sup>13</sup> Άρθρο 6, Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ΥΠΕΧΩΔΕ, Φεβρουάριος 2008



Χάρτες 6 και 6.1 του ΓΠΧΣΑΑ: Μεταφορικές Υποδομές, Νέο και Αναβαθμιζόμενο Οδικό Δίκτυο, ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008 ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr))

### Α.2.1 Οδικές υποδομές & Υπηρεσίες

Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με τις οδικές υποδομές, όπως απεικονίζονται ενδεικτικά στον προηγούμενο χάρτη (χάρτης 6.1 του ΓΠΧΣΑΑ), και τις συναφείς υπηρεσίες, δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

Ολοκλήρωση και συνεχής αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των δύο οδικών διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας οδού.

Ολοκλήρωση και αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των σημαντικών για την πύκνωση του βασικού οδικού συστήματος της χώρας (έργα που συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών του οδικού δικτύου) οδικών αξόνων, όπως της Βορειοδυτικής Οδού Πελοποννήσου (Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα), της Ιόνιας Οδού (Αντίρριο – Αγρίνιο - Ιωάννινα - Κακαβιά), του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας – Ε65 (Λαμία – Εγνατία Οδό), του Αυτοκινητόδρομου Κόρινθος –Τρίπολη-Καλαμάτα και Σπάρτη–Γύθειο, καθώς και του Βόρειου Οδικού Άξονα της Κρήτης (από Σητεία έως Καστέλλι Κισσάμου).

Αναβάθμιση της σύνδεσης όλων των πρωτευουσών των νομών ή άλλων σημαντικών για τις μεταφορές περιοχών, που βρίσκονται πλησίον των ως άνω οδικών αξόνων (π.χ. σύνδεση των πόλεων της Λάρισας και της Καρδίτσας, σύνδεση των πόλεων της Πρέβεζας και της Λευκάδας με την Ιόνια Οδό, σύνδεση της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού επίσης με την Ιόνια Οδό κ.ά.).

Πύκνωση του ως άνω οδικού δικτύου, σε πρώτη φάση, με τους εξής αναβαθμισμένους, σε υποδομές και υπηρεσίες, οδικούς άξονες:

1. Θεσσαλονίκη – Νέα Μουδανιά και Θεσσαλονίκη - Πολύγυρος
2. Τρίπολη – Βυτίνα – Αρχαία Ολυμπία σύνδεση με δυτικό άξονα.
3. Λάρισα – Κοζάνη
4. Λάρισα- Φάρσαλα – σύνδεση με Ε65.
5. Τρίκαλα – Άρτα (βελτίωση υφιστάμενου δικτύου)
6. Αντίρριο – Ιτέα - Άμφισσα – Λαμία (βελτίωση υφιστάμενου δικτύου)
7. Λαμία – Καρπενήσι - Αγρίνιο – σύνδεση με Ιόνια Οδό (βελτίωση υφιστάμενου δικτύου)
8. Νότιο – Ανατολικός Άξονας της Κρήτης (και η σύνδεσή του με τον Βόρειο)
9. Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη

10. Σχηματάρι – Χαλκίδα - λιμένας Κύμης.

11. Χαλκίδα – Ψαχνά – Ιστιαία - Αιδηψός.

12. Αναβάθμιση και κατασκευή νέων τμημάτων των κυρίων οδικών αξόνων σε μεγάλα νησιά του Βορείου και Νότιου Αιγαίου (π.χ. Μυτιλήνη, Χίος, Ρόδος, Κως) και του Ιονίου πελάγους (π.χ. Κέρκυρα, Κεφαλληνία, Λευκάδα).

Ειδικότερα, σε ότι αφορά στους κάθετους άξονες της Εγνατίας οδού, δίδεται ως κατεύθυνση η νέα χάραξη, η ολοκλήρωση και η διαρκής αναβάθμιση των εξής δέκα (10) οδικών αξόνων:

1. Ιωάννινα –Κακαβιά (Αλβανία)

2. Σιάτιστα – Καστοριά - Κρυσταλλοπηγή / Ιεροπηγή (Αλβανία- Πανευρωπαϊκός Άξονας VIII),

3. Κοζάνη – Πτολεμαΐδα – Φλώρινα – Νίκη (πΓΔΜ - Πανευρωπαϊκός άξονας Χ)

4. Θεσσαλονίκη (λιμένας) – Εύζωνοι (πΓΔΜ-Πανευρωπαϊκός άξονας Χ)

5. Θεσσαλονίκη (λιμένας) - Σέρρες - Προμαχώνας (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV),

6. Καβάλα (λιμένας) – Δράμα – Εξοχή (Βουλγαρία)

7. Ξάνθη – Εχίνος (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV)

8. Κομοτηνή - Νυμφαία (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX).

9. Φέροι – Καστανιές - Ορμένιο (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX).

10. Αναβάθμιση της οδικής σύνδεσης Ηγουμενίτσα - Σαγιάδα – Κονίσπολη – Άγιοι Σαράντα.

Εντοπισμός και βελτίωση των επικίνδυνων σημείων στο οδικό δίκτυο της χώρας κατά προτεραιότητα.

Κατασκευή νέων και αναβάθμιση των υφιστάμενων περιφερειακών οδών όλων των σημαντικών αστικών κέντρων. Επίσης, κατασκευή όσο το δυνατόν

περισσότερων, κλειστού τύπου, αυτοκινητόδρομων, με πυκνό δίκτυο ανισόπεδων κόμβων, με απευθείας συνδέσεις των μεταφορικών υποδομών κ.ο.κ.

#### **11.4.Τα Περιφερειακά πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού και αιιφόρου ανάπτυξης**

Ο ν. 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιιφόρος ανάπτυξη» προβλέπει την εκπόνηση και την έγκριση Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αιιφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) ως βασικού θεσμικού εργαλείου για την οργάνωση του χώρου. Κάθε έργο ή δραστηριότητα στις επιμέρους Περιφέρειες επιβάλλεται μετά την έγκριση του Περιφερειακού Πλαισίου να εναρμονίζεται προς τις επιλογές ή τις κατευθύνσεις του.

Τα Περιφερειακά Πλάισια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αιιφόρου Ανάπτυξης καταρτίζονται για κάθε περιφέρεια της χώρας και αποτελούν σύνολα κειμένων ή και διαγραμμάτων με τα οποία:

- καταγράφεται και αξιολογείται η θέση της περιφέρειας στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο, ο ρόλος της σε εθνικό επίπεδο και σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες και οι λειτουργίες διαπεριφερειακού χαρακτήρα που έχει ή μπορεί να αναπτύξει,
- καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και διάρθρωση του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας,
- αποτιμώνται οι χωρικές επιπτώσεις των ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών πολιτικών και προγραμμάτων στο επίπεδο της περιφέρειας και
- προσδιορίζονται με προοπτική δεκαπέντε ετών οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αιιφόρο ανάπτυξη του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας, οι οποίες θα προωθούν την ισότιμη ένταξη της στον ευρύτερο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο.

Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης έχουν εγκριθεί για όλες τις Περιφέρειες της χώρας (πλην της Περιφέρειας Αττικής) και ειδικότερα:

- 1) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 218B/6-2-04)
- 2) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 1472B/9-10-03)
- 3) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (ΦΕΚ 1471B/9-10-03)
- 4) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ηπείρου (ΦΕΚ 1451B/6-10-03)
- 5) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Θεσσαλίας (ΦΕΚ 1484B/10-10-03)
- 6) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδας (ΦΕΚ 1470B/9-10-03)
- 7) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Στερεάς Ελλάδας (ΦΕΚ 1469B/9-10-03)
- 8) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Πελοποννήσου (ΦΕΚ 1485B/10-10-03)
- 9) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Κρήτης (ΦΕΚ 1486B/10-10-03)
- 10) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Βόρειου Αιγαίου (ΦΕΚ 1473B/9-10-03)
- 11) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Νότιου Αιγαίου (ΦΕΚ 1487B/10-10-03)
- 12) Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ιόνιων Νήσων (ΦΕΚ 56B/19-1-04)

Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ), τα οποία εγκρίθηκαν τη διετία 2003-2004, αναδεικνύουν το ρόλο των οδικών αξόνων, ως κύριους άξονες ανάπτυξης της χώρας. Συνοπτικά και ανά Περιφέρεια (αναφέρονται μόνον εκείνες από τις οποίες διέρχεται ο Δυτικός Άξονας Ανάπτυξης) επισημαίνονται τα ακόλουθα:

#### **11.4.1.ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου:**

*Η Ήπειρος καταλαμβάνει μια από τις πλέον «περιφερειακές» και απομακρυσμένες θέσεις στον Ελληνικό χώρο και βρίσκεται στη χαμηλότερη θέση της Ελλάδας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης με βάση το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ως κύριο δείκτη ανάπτυξης.*

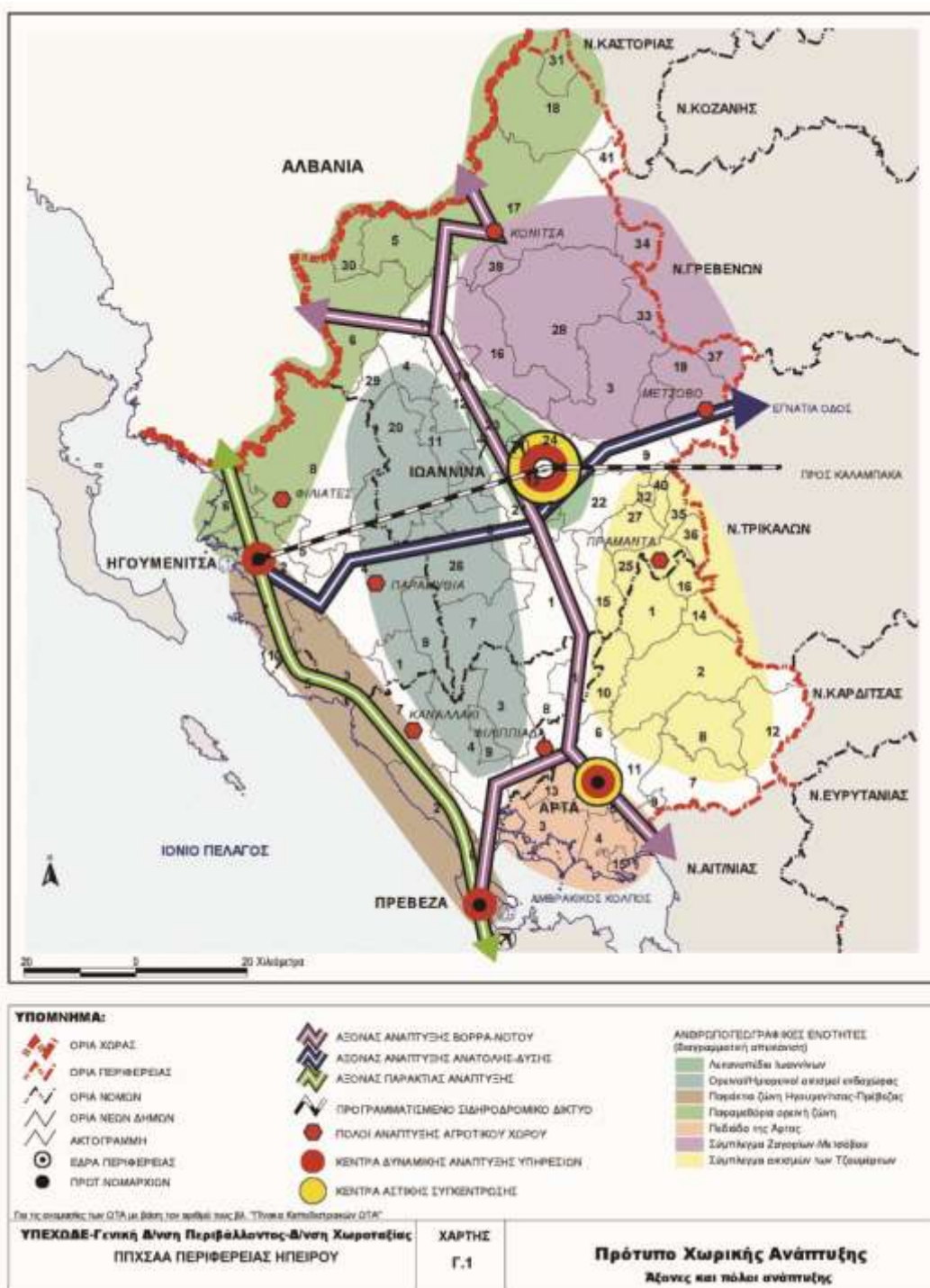
*Μια σειρά από μεγάλα έργα ωστόσο, τα οποία είτε ολοκληρώθηκαν είτε βρίσκονται σε εξέλιξη ή προγραμματίζονται, όπως η ολοκλήρωση της κατασκευής της Εγνατίας Οδού Ηγουμενίτσας – Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης, του Δυτικού Άξονα (Πάτρας – Άρτας - Κακαβιάς), του διεθνών προδιαγραφών λιμένα της Ηγουμενίτσας, η ζεύξη του Ακτίου και η αναβάθμιση του αεροδρομίου του Ακτίου δημιουργούν ένα σύνολο προσβάσεων και αναπτυξιακών ευκαιριών που*

ανατρέπουν ριζικά την σχέση της Ηπείρου με το εγγύς και το ευρύτερο χωρικό και αναπτυξιακό της περιβάλλον.

Τα κύρια στοιχεία που δημιουργούν ένα νέο δυναμικό ρόλο στην Ήπειρο και πρέπει να ενισχυθούν, είναι:

- Η ανάδειξη της Περιφέρειας ως κόμβου μεταφορών με το συνδυασμένο σύστημα του Λιμένα Ηγουμενίτσας και των δύο υπερτοπικών αξόνων (Εγνατίας και Δυτικού Αξονα) και η ενίσχυση του ρόλου της Ηγουμενίτσας ως δυτικής πύλης με σιδηροδρομική σύνδεση για να αποδώσει πραγματικά η συνδυασμένη λειτουργία.
- Η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της Ηπείρου για την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων μεταξύ Ελλάδας, Ε.Ε. και Βαλκανικής, ιδιαίτερα της Αλβανίας.
- Η ανάπτυξη της Ηπείρου ως Κέντρου εκπαίδευσης και μεταφοράς τεχνολογίας στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, με επίκεντρο το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων και το δίκτυο των ΤΕΙ Ηπείρου και η ανάδειξη της πόλης των Ιωαννίνων ως περιφερειακού, διακρατικού πόλου ανάπτυξης.
- Η αξιοποίηση, ανάδειξη του ιδιαίτερα αξιόλογου φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς της Ηπείρου, στοιχεία τα οποία εντείνουν τις προοπτικές ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών οικονομικών δραστηριοτήτων, και ιδιαιτέρως εναλλακτικού τουρισμού.

Οι κύριοι άξονες ανάπτυξης της Περιφέρειας είναι η Εγνατία Οδός και ο Δυτικός Άξονας (Ιόνια οδός). Η Εγνατία οδός θεωρείται ότι θα διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των εθνικών μεταφορών και των διεθνών συνδέσεων με Δυτική Ευρώπη, Βαλκανικούς διαδρόμους και με τον διαφαινόμενο σημαντικό διάδρομο προς Ουκρανία και Ρωσία μέσω Βουλγαρίας και θα αποτελέσει πόλο έλξης για την ανάπτυξη βιομηχανικών-βιοτεχνικών δραστηριοτήτων ιδιαίτερα στο τμήμα μεταξύ Ιωαννίνων και Ηγουμενίτσας.



Άξονες και πόλοι ανάπτυξης. ΧΣΑΑ Περιφέρειας Ηπείρου, ΦΕΚ 1451β/6-10-2003

Ο δυτικός άξονας (Ιόνια οδός) θεωρείται στρατηγικό έργο για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου στη Δυτική Ελλάδα (Καλαμάτα – Πύργος – Πάτρα – Μεσολόγγι – Αργίνο – Άρτα – Ιωάννινα - Κακαβιά). Επεκτεινόμενη εντός του Αλβανικού εδάφους και συνδεδεμένη με τους Αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και

Αυλώνας πιστεύεται ότι θα συμβάλλει στη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος για την ανάπτυξη συνθηκών οικονομικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου και της Νότιας Αλβανίας.

#### **11.4.2. ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας:**

*Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας περιλαμβάνεται μεταξύ των 25 φτωχότερων και αναπτυξιακά καθυστερημένων ευρωπαϊκών περιφερειών με βάση το κατά κεφαλή ΑΕΠ.*

*Παρά την υπαγωγή της από άποψη γεωγραφικής και χωροταξικής ένταξης στο ευρωπαϊκό χωρικό σύστημα της Κεντρικής Μεσογείου από κοινού με τις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας και Σικελίας, διατηρεί χαρακτηριστικά σχετικής υστέρησης - μειονεκτικότητας, χωρίς να έχει αναπτύξει σε ικανοποιητικό βαθμό με τις περιφέρειες αυτές, σχέσεις συνεργασίας και συμπληρωματικών αναπτυξιακών δράσεων, λόγω των ανεπαρκειών μεταφορικής και ενεργειακής υποδομής. Ωστόσο με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων των διευρωπαϊκών δικτύων προβλέπεται ενίσχυση του διεθνούς και εθνικού ρόλου της περιφέρειας:*

- Ως νότιας δυτικής πύλης της χώρας προς την Κεντρική Μεσόγειο.*
- Ως κεντρικού πόλου ανάπτυξης στον αναπτυξιακό άξονα της Αδριατικής - Ιονίου.*
- Ως τουριστικού - πολιτιστικού προορισμού με διεθνούς αξίας αρχαιολογικό - πολιτιστικό, φυσικό περιβάλλον (Αρχαία Ολυμπία, περιοχές Ramsar κλπ).*
- Ως εμπορευματικού - διαμετακομιστικού κόμβου των δικτύων διευρωπαϊκής συνεργασίας και ανάπτυξης στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης (Νότιο Μεσογειακό Τόξο), με βάση τα λιμάνια Πατρών, Πλατυγαλίου Αστακού.*
- Ως κόμβου νέας τεχνολογίας με εστία τις Πανεπιστημιακές υποδομές και το Τεχνολογικό Πάρκο Πατρών.*

*Σε σχέση με το εθνικό χωρικό σύστημα η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αποτελεί την περιοχή σύγκλισης του Κεντρικού Αναπτυξιακού Άξονα ΠΑΘΕ, του υπό ανάπτυξη Δυτικού Άξονα της χώρας και του προτεινόμενου άξονα (της λεγόμενης*

«Διαγωνίου») Βόλου - Λαμίας - Ναυπάκτου - Πατρών - Νότιας Δυτικής Πύλης της Χώρας (Λιμάνια Πατρών, Πλατυγιαλίου Αστακού).

Η περιφέρεια αναπτύσσει χωροταξικές σχέσεις και εξαρτήσεις διαπεριφερειακής εμβέλειας κυρίως προς το χώρο της Πελοποννήσου, τα νησιά του Ιονίου και με την περιφέρεια Αττικής, με πυρήνα το διαπεριφερειακής ακτινοβολίας αστικό κέντρο της Πάτρας.

Μικρότερες είναι οι χωροταξικές σχέσεις και εξαρτήσεις της Περιφέρειας αφενός με την περιφέρεια Ηπείρου λόγω κυρίως του διαχωριστικού φραγμού του Πατραϊκού και του Αμβρακικού και αφετέρου με την Κεντρική Ελλάδα (περιφέρειες Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας) λόγω κυρίως έλλειψης ικανοποιητικής απευθείας μεταφορικής σύνδεσης.

Η υλοποιούμενη άρση των φραγμών επικοινωνίας (κυρίως μέσω των Ζεύξεων Ρίου Αντίρριου και Ακτίου - Πρέβεζας, καθώς και της Ιόνιας Οδού και της λεγόμενης «Διαγωνίου» κ.α.) αναμένεται να αναβαθμίσει το ρόλο της περιφέρειας και συνολικά του δυτικού διαμερίσματος της χώρας, με την ανάπτυξη διαπεριφερειακών σχέσεων στο εμπόριο, τον τουρισμό, τον πολιτισμό, την έρευνα - τεχνολογία και τις υπηρεσίες, ενισχύοντας παράλληλα την «ενότητα» ολόκληρου του δυτικού διαμερίσματος στην προοπτική μιας πιθανής νέας περιφερειακής διάρθρωσης της χώρας που θα διασφαλίζει πλέον ισόρροπη συνεργασία επιμέρους αναπτυξιακών ενότητων και νομών σε νέα περιφερειακά σύνολα.



#### **11.4.3.ΠΠΧΣΑΑ Πελοποννήσου:**

*Η Περιφέρεια θεωρούμενη ως προς τον εθνικό, τον Ευρωπαϊκό και τον Διεθνή χώρο, βρίσκεται τόσο από πλευράς φυσικής - γεωγραφικής θέσης, όσο και από πλευράς χωρικών συγκεντρώσεων αστικού πληθυσμού και παραγωγικών δραστηριοτήτων, όσο δε εν τέλει και των μείζονος σημασίας αξόνων και κόμβων μεταφορών (χερσαίων, εναέριων και θαλάσσιων), σε «γωνιακή θέση», δηλαδή μειονεκτούσα. Τέλος η θέση της επιδεινώνεται και λόγω της ελλειμματικής εσωτερικής συνοχής και του «δυΐσμού» μεταξύ των Νομών του Βορρά και του Νότου που χαρακτηρίζει το υφιστάμενο πρότυπο ανάπτυξης.*

*Με δεδομένα, τόσο το σημερινό πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της χώρας, όσο και αυτό που απορρέει μέσα από τα κατασκευαζόμενα τμήματα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών στην Ελλάδα (Εγνατία οδός, λιμάνια Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, γέφυρα ζεύξης Ρίου – Αντιρίου, κ.α.), αναμένεται να ενισχυθούν οι σημερινοί περιφερειακοί αστικοί πόλοι ανάπτυξης και πύλες εισόδου . εξόδου της χώρας, ενώ παράλληλα διαφαίνεται ότι δεν προδιαγράφονται, μεσοπρόθεσμα, προοπτικές δημιουργίας ενός ισχυρού περιφερειακού πόλου ανάπτυξης εθνικής και διεθνούς εμβέλειας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου.*

*Στην τρέχουσα περίοδο κυριαρχεί η προοπτική της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η άμεση ένταξη χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης της Μάλτας και της Κύπρου, καθώς και η μεταβολή του κλίματος στις ελληνοτουρκικές σχέσεις που διευρύνει τις προοπτικές οικονομικής συνεργασίας και χωρικής ολοκλήρωσης στην περιοχή. Με την έννοια αυτή η Περιφέρεια Πελοποννήσου έχει δυνατότητες και προοπτική σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, να διαδραματίσει έναν δυναμικότερο ρόλο στο χώρο της νότιο -ανατολικής Μεσογείου και των θαλάσσιων μεταφορών.*

*Συγκρίνοντας την Περιφέρεια Πελοποννήσου με τις υπόλοιπες Περιφέρειες της Χώρας διαπιστώνονται τα ακόλουθα:*

- ως προς την πληθυσμιακή πυκνότητα είναι ιδιαίτερα αραιοκατοικημένη*
- ως προς το ΑΕΠ, με βάση τα στοιχεία του 1991 κατείχε την πέμπτη θέση μεταξύ των Περιφερειών της χώρας. Με βάση το κατά κεφαλή ΑΕΠ (σε*

ΠΑΔ 1998) κατείχε την 11η θέση μαζί με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

- Από πλευράς δημογραφικών και κοινωνικών δεδομένων, η Περιφέρεια παρουσιάζει αυξημένο βαθμό γήρανσης, υψηλό ποσοστό αναλφάβητων και χαμηλό δείκτη αστικοποίησης.
- Σε ότι αφορά τον τουρισμό, η τουριστική της κίνηση (στοιχεία 1994) είναι εξαιρετικά χαμηλή (7% του συνολικού αριθμού τουριστών)

Έναντι των δυσμενών σε εθνικό-διαπεριφερειακό επίπεδο διαπιστώσεων, η Περιφέρεια αντιπαραθέτει συγκριτικά, ένα ιδιαίτερα πλούσιο και ποικίλο φυσικό περιβάλλον και ένα ιδιαίτερα σημαντικό και πολυπληθές ιστορικό - πολιτισμικό απόθεμα με ιστορικούς πόλους διεθνούς εμβέλειας

Άλλες λειτουργίες Διεθνούς και Εθνικής εμβέλειας για την Περιφέρεια που καταγράφονται, πλην των σημαντικών πολιτιστικών πόρων είναι:

- Ο Δορυφορικός Σταθμός Εδάφους της Νεμέας του Ν. Κορινθίας (διεθνείς Τηλεπικοινωνίες),
- Η λιγνιτική μονάδα της ΔΕΗ στη Μεγαλόπολη Ν. Αρκαδίας (Εθνικό Σύστημα Ενέργειας), και
- το σημαντικό ερευνητικό πρόγραμμα που εκτελείται από το Ινστιτούτο τεχνολογιών και ερευνών βαθιάς θάλασσας και αστροσωματικής φυσικής νετρίνων «ΝΕΣΤΩΡ» (έδρα Πύλος) με την πόντιση του τηλεσκοπίου νετρίνων «ΝΕΣΤΩΡ»- το πρώτο ευρωπαϊκό υποβρύχιο τηλεσκόπιο νετρίνων. Η άλλη δραστηριότητα του Ινστιτούτου είναι το πολυεπιστημονικό εργαστήριο βαθιάς θαλάσσης «ΛΑΕΡΤΗΣ». Οι σκοποί του εργαστηρίου θα καλύπτουν διαφορετικούς επιστημονικούς σκοπούς (μέτρηση περιβαλλοντικών παραμέτρων, σεισμική δραστηριότητα κ.τ.λ.).

Η πρόσφατη ίδρυση του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου με έδρα την Τρίπολη και η ίδρυση σχολών στις άλλες μεγάλες πόλεις της, αναμένεται να ενισχύσει την Περιφέρεια με νέα σημαντική λειτουργία εθνικής εμβέλειας.

Η ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι), σε συνδυασμό με την εθνική οδό Καλαμάτας-Τρίπολης- Κορίνθου, αναμένεται να ισχυροποιήσει την τάση για λειτουργική και χωρική ενσωμάτωση στο βασικό

[illegible]

266

### 11.5.Οι στρατηγικοί οδικοί άξονες<sup>14</sup>

Ο αυτοκινητόδρομος Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (ΠΑΘΕ) έχει συνολικό μήκος, περίπου, 770 km και διατρέχει 6 Περιφέρειες, από βορρά προς νότο, τις ακόλουθες: Κεντρική Μακεδονία, Θεσσαλία, Στερεά Ελλάδα, Αττική, Πελοπόννησος και Δυτική Ελλάδα.

Σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής 2010, ο αυτοκινητόδρομος αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ηπειρωτικής Ελλάδας και τον κύριο άξονα ανάπτυξης του Ελλαδικού χώρου. Πρόκειται για τον παραδοσιακό άξονα ανάπτυξης της χώρας καθώς συνδέει τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), ενώ κατά μήκος του αρθρώνεται ένα πλέγμα από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα με πόλεις μεσαίου (Πάτρα, Λάρισα, Βόλος) ή μικρότερου μεγέθους (Χαλκίδα, Κατερίνη, Λαμία, Κόρινθος).

Ο ΠΑΘΕ συνδέεται με το διάδρομο Χ των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων (ΔΟΔ), ο οποίος διατρέχει από βορειοδυτικά προς νοτιο-ανατολικά συνδέοντας τις παρακάτω πόλεις και χώρες: Σάλτσμπουργκ (Αυστρία) – Λιουμπλιάνα (Σλοβενία) – Ζάγκρεμπ (Κροατία) – Βελιγράδι (Σερβία – Μαυροβούνιο) – Νις (Σερβία – Μαυροβούνιο) – Σκόπια (ΠΔΓΜ) – Βέλες (ΠΓΔΜ) – Θεσσαλονίκη (Ελλάδα). Μέσω τεσσάρων κλάδων, ο κύριος άξονας Χ συνδέεται και με τις ακόλουθες πόλεις ή περιοχές: α) Γρατς (Αυστρία) – Μάριμπορ (Σλοβενία) – Ζάγκρεμπ (Κροατία), β) Βουδαπέστη (Ουγγαρία) – Νόβισαντ (Σερβία – Μαυροβούνιο) – Βελιγράδι (Σερβία – Μαυροβούνιο), γ) Νις (Σερβία – Μαυροβούνιο) – Σόφια (Βουλγαρία) και περαιτέρω κατά μήκος του διαδρόμου IV στην Κωνσταντινούπολη και δ) Βέλες (ΠΔΓΜ) – Βίτολα (ΠΔΓΜ) – Φλώρινα (Ελλάδα) και περαιτέρω μέσω της Φλώρινας – Κοζάνης (μέσω της Εγνατίας Οδού) στην Ηγουμενίτσα. Η ολοκλήρωση του συστήματος των αξόνων ΠΑΘΕ και Εγνατίας Οδού με σύγχρονες προδιαγραφές αποτελεί ένα από τα 30 έργα προτεραιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με την αποφ. Αριθ. 884/2004/ΕΚ «περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών».

<sup>14</sup> Το κεφάλαιο αυτό στηρίζεται στο αντίστοιχο κεφάλαιο από την τεχνική έκθεση του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού με τίτλο «Στρατηγικοί οδικοί άξονες της χώρας, και τάσεις εξέλιξης στις ζώνες διέλευσης», Ιούλιος 2008

Ο **αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού** έχει διάταξη σχεδόν εγκάρσια προς τον ΠΑΘΕ και συνολικό μήκος 670 km, από τα οποία 25 km είναι κοινά με τον ΠΑΘΕ. Διατρέχει το σύνολο του βορειοελλαδικού χώρου και διέρχεται από 5 Περιφέρειες, από ανατολικά προς τα δυτικά τις ακόλουθες: Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Θεσσαλία (15 km στο βόρειο τμήμα του Ν. Τρικάλων) και Ήπειρο.



Στρατηγικοί οδικοί άξονες της χώρας (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2008)

Ο αυτοκινητόδρομος άρχισε να κατασκευάζεται το 1997 και αποτελεί τη δεύτερη σε μήκος κεντρική ραχοκοκαλιά του ηπειρωτικού κορμού της χώρας, διέρχεται, περίπου στο μέσον του, από την Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης και συνδέει τα περισσότερα αστικά κέντρα του βορειοελλαδικού χώρου. Ο άξονας της Εγνατίας οδού ολοκληρώνεται σε συνδυασμό με το σύστημα των καθέτων αξόνων που είναι υπό κατασκευή ή σχεδιάζεται να κατασκευαστούν και των οποίων το συνολικό μήκος φθάνει τα 627 km. Οι κάθετοι άξονες της Εγνατίας Οδού από δυτικά προς ανατολικά είναι οι εξής: Ιωάννινα – Κακκαβιά, Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή, Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη, Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας, Καβάλα – Δράμα – Νευροκόπι – Εξοχή, Ξάνθη – Έχινος, Κομοτηνή – Νυμφέα, Αρδάνιο – Ορμένιο.

Η Εγνατία Οδός συνδέει τη χώρα ανατολικά με την Τουρκία (Κήποι) και δυτικά με την Ιταλία μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας. Με το σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες η χώρα συνδέεται, επίσης, με τη Βουλγαρία μέσω των διαδρόμων IV και IX των ΔΟΔ, με την ΠΓΔΜ μέσω του διαδρόμου Χ, καθώς και με την Αλβανία. Ο διάδρομος IV είναι ένας πολυ-τροπικός μεταφορικός άξονας που εκτείνεται από βορειοδυτικά προς νοτιοανατολικά, από τη Δρέσδη / Νυρεμβέργη (Γερμανία), μέσω της Πράγας (Τσεχία), Βιέννης (Αυστρία) /Μπρατισλάβα (Σλοβακία) και Βουδαπέστης (Ουγγαρία) έως τη Ρουμανία. Στη Ρουμανία ο διάδρομος IV διαιρείται σε δύο κλάδους. Ο βόρειος κλάδος εκτείνεται από το Αράντ μέσω του Βουκουρεστίου στην Κωστάντσα στη Μαύρη Θάλασσα, ενώ ο νότιος κλάδος από το Αράντ μέσω της Κραϊόβα στη Σόφια (Βουλγαρία) και διαιρείται περαιτέρω, με τον ένα κλάδο να εκτείνεται έως τη Θεσσαλονίκη (Ελλάδα) και τον άλλο έως την Κωνσταντινούπολη (Τουρκία).

Ο διάδρομος IX είναι ο μακρύτερος από τους δέκα διαδρόμους των ΔΟΔ. Ο διάδρομος έχει αφετηρία το Ελσίνκι (Φινλανδία), εκτείνεται έως την Αγ. Πετρούπολη (Ρωσία), όπου χωρίζεται σε δύο κλάδους, ο πρώτος προς τη Μόσχα (Ρωσία), ενώ ο δεύτερος προς το Ρσκον (Ρωσία). Οι δύο κλάδοι ενώνονται και πάλι στο Κίεβο (Ουκρανία). Ο διάδρομος διαιρείται πάλι στην Ljubashevka/Rozdilna (Ουκρανία). Ο ένας κλάδος κατευθύνεται έως την Οδησσό (Ουκρανία) στη Μαύρη Θάλασσα, ενώ η κύρια αρτηρία συνεχίζεται νότια στο Κισινάου (Μολδαβία), στο Βουκουρέστι (Ρουμανία), το Dimitrovgrad (Βουλγαρία) και σταματά στο Αιγαίο Πέλαγος και συγκεκριμένα στο λιμάνι της

Αλεξανδρούπολης. Εκτός από τους προαναφερθέντες κλάδους υπάρχουν δύο πρόσθετες συνδέσεις. Και οι δύο συνδέσεις αρχίζουν στη θάλασσα της Βαλτικής, η πρώτη από το Καλίνινγκραντ (Ρωσία) και η δεύτερη από την Klaipeda (Λιθουανία). Στο Κάουνας (Λιθουανία) οι δύο κλάδοι τέμνονται και ο άξονας συνεχίζει μέσω Βίλνιους (Λιθουανία) στο Μινσκ (Λευκορωσία), όπου ο διάδρομος ΙΧ ταυτίζεται με το διάδρομο ΙΙ και συνεχίζει έως το Κίεβο (Ουκρανία). Ο **αυτοκινητόδρομος Δυτικής Ελλάδας (Ιόνια οδός)**, στην πλήρη ανάπτυξή του θα έχει συνολικό μήκος 383 km με αφετήρια τα Ιωάννινα και απόληξη την Καλαμάτα. Το τμήμα που αναφέρεται ως «Βόρεια Ιόνια Οδός» έχει μήκος περίπου 196 χλμ. από Ιωάννινα έως Αντίρριο (ανισόπεδος κόμβος με Εγνατία Οδό).

Στο σύνολό του ο αυτοκινητόδρομος διατρέχει τρεις Περιφέρειες, από βορρά προς νότο την Ήπειρο, τη Δυτική Ελλάδα και την Πελοπόννησο, και θα συνδέει τις πόλεις Ιωάννινα, Άρτα, Αγρίνιο, Πάτρα, Πύργο και Καλαμάτα.

Οι υπόλοιποι οδικοί άξονες είναι μικρότεροι σε μήκος, αλλά ολοκληρώνουν το μεταφορικό σύστημα σε εθνικό επίπεδο. Πρόκειται για τους άξονες: αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) σχεδιάζεται με συνολικό μήκος 175 km. Εκτείνεται από τη Λαμία έως την Εγνατία Οδό με την οποία και συνδέεται περίπου στο ύψος των Γρεβενών. Το έργο βρίσκεται υπό μελέτη. Ως επέκταση του Ε65 μπορεί να θεωρηθεί ο διαγώνιος άξονας Λαμίας – Αντιρρίου (μέσω Άμφισσας/Ιτέας) ο οποίος σχεδιάζεται με συνολικό μήκος 172 km. Έτσι, συνολικά, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας θα διέρχεται από βορρά προς νότο από τις Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας, Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας, ενώ θα επεκτείνεται και στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (μέσω του διαγώνιου άξονα Λαμίας – Αντιρρίου). Ο άξονας διέρχεται από τις πόλεις Τρίκαλα, Καρδίτσα και Λαμία και καταλήγει, μέσω Άμφισσας/Ιτέας, στο Αντίρριο.

Ο **Κεντρικός Άξονας Πελοποννήσου** έχει συνολικό μήκος περίπου 200 km με αφετήρια την Κόρινθο και εκτείνεται έως τη Σπάρτη συμπεριλαμβάνοντας και την Καλαμάτα. Διέρχεται αποκλειστικά μέσα από την Περιφέρεια Πελοποννήσου.

Τέλος, ο **Βόρειος Άξονας της Κρήτης** έχει συνολικό μήκος περίπου 300 km, εκ των οποίων είναι κατασκευασμένα περίπου τα 200 km. Ο άξονας αυτός καλύπτει όλο το βόρειο κομμάτι της Κρήτης, από το Καστέλι έως τη Σητεία, ενώ διατρέχει

ολόκληρη την Περιφέρεια Κρήτης και συνδέει τις πρωτεύουσες των νομών του νησιού, δηλαδή το Ηράκλειο, τα Χανιά, το Ρέθυμνο και τον Άγιο Νικόλαο.

#### **11.6. Ο Οδικός Άξονας της Δυτικής Χώρας (Ιονία Οδός) και ο υφιστάμενος παράλιος άξονας Ηγουμενίτσας – Πρεβέζης**

Ουσιαστικά ο Στρατηγικός Δυτικός Οδικός Άξονας περιλαμβάνει:

Α) Την Ιόνια οδό (η οποία αναφέρεται και ως «Βόρεια Ιόνια Οδός») η οποία έχει συνολικό μήκος περίπου 196 χιλιόμετρα, από τα Ιωάννινα έως το Αντίρριο.

Β) Τμήμα της Ολυμπίας οδού (η οποία αναφέρεται και ως «Νότια Ιόνια Οδός») που αναφέρεται από το Ρίο έως την Καλαμάτα, μήκους 187 περίπου χιλιομέτρων. Σε αυτή περιλαμβάνεται και η ευρεία παράκαμψη της Πάτρας.

Γ) Τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου (γέφυρα Χαρ. Τρικούπης) συνολικού μήκους περίπου 5 χιλιομέτρων (συμπεριλαμβανομένου και του χερσαίου οδικού δικτύου της γέφυρας).

Δ) Τον οδικό άξονα Ιωάννινων – Κακκαβιάς. Πρόκειται για υφιστάμενο οδικό άξονα, σημερινού μήκους περίπου 68 χιλιομέτρων, για τον οποίο υπάρχει πάγιο αίτημα βελτίωσης / αναβάθμισής του ως επέκταση της Ιόνιας οδού. Πρόσφατα αναγγέλθηκε η εκπόνηση σχετική μελέτης.

Σε πλήρη ανάπτυξη, ο Στρατηγικός Δυτικός Οδικός Άξονας, θα έχει μήκος που θα ξεπερνά τα 440 χιλιόμετρα, θα διατρέχει, από βορρά προς νότο, τρεις Περιφέρειες: την Ήπειρο, τη Δυτική Ελλάδα και την Πελοπόννησο, και θα συνδέει τα κύρια αστικά κέντρα της περιοχής, όπως: τα Ιωάννινα, την Άρτα, το Αγρίνιο, την Πάτρα, τον Πύργο, την Καλαμάτα, κα. Παράλληλα θα συνδέεται με την Εγνατία και την ΠΑΘΕ ολοκληρώνοντας το συνολικό στρατηγικό δίκτυο οδικών αξόνων της χώρας.

Ο Δυτικός άξονας ανάπτυξης αλλά και ο παράλιος τουριστικός άξονας (Παρα-Ιόνια οδός) προβλέπονται και υλοποιούνται στο πλαίσιο του συνολικότερου χωροταξικού σχεδιασμού της χώρας, όπως αυτός παρουσιάζεται αναλυτικότερα στη συνέχεια του παρόντος.

Τα κύρια επίπεδα του χωροταξικού σχεδιασμού, τα οποία αφορούν το σχεδιασμό και υλοποίηση των δύο παραπάνω αναφερόμενων οδικών αξόνων («Ιόνια οδός» - «Παραϊόνια οδός»), διατυπώνονται αναλυτικά:

Α) στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) της χώρας,

Β) στα επιμέρους Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) των Περιφερειών Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδος και Πελοποννήσου.

Γ) στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (και των λοιπών ειδικών πλαισίων).

Παράλληλα τμήματα των ανωτέρω οδικών αξόνων έχουν ενσωματωθεί και υλοποιούνται (ή πρόκειται να υλοποιηθούν) στα Επιχειρησιακά προγράμματα Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδος – Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδος – Πελοποννήσου – Ιονίων Νήσων της προγραμματικής περιόδου 2007 – 2013 ή/και από αμιγώς εθνικούς πόρους.

Ειδικότερα το ΓΠΧΣΑΑ καθορίζει τους σκοπούς της χωρικής ανάπτυξης και οργάνωσης της χώρας και στοχεύει στη διαμόρφωση ενός χωρικού προτύπου ανάπτυξης, με την ενίσχυση του ρόλου της χώρας σε διεθνές, ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό επίπεδο, την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής, τη διαφύλαξη και, κατά περίπτωση, την ανάδειξη των ευαίσθητων φυσικών πόρων, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου, την προσαρμογή της χώρας στις νέες συνθήκες που διαγράφουν οι κλιματικές αλλαγές και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων που αυτές συνεπάγονται και την παροχή ενός συνεκτικού πλαισίου κατευθύνσεων για τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού<sup>15</sup>.

Στο πλαίσιο αυτό το ΓΠΧΣΑΑ καθορίζει και άξονες ανάπτυξης όπου ειδικότερα για τον δυτικό άξονα αναφέρεται ότι διατρέχει την ηπειρωτική χώρα στα δυτικά του ορεινού συμπλέγματος της Πίνδου, των ορεινών σχηματισμών της Στερεάς Ελλάδος και της Πελοποννήσου, περιλαμβάνοντας και τα πλησίον Ιόνια νησιά.

Αντίστοιχα τα Περιφερειακά ΠΧΣΑΑ Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδος<sup>16</sup> αναγνωρίζουν και εξειδικεύουν αυτόν τον κύριο Δυτικό άξονα ανάπτυξης μέσω της κατασκευής του οδικού άξονα της Ιονίας Οδού, ο οποίος και θεωρείται στρατηγικό έργο για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου στη Δυτική Ελλάδα (Καλαμάτα – Πύργος – Πάτρα – Μεσολόγγι – Αργίριο – Άρτα – Ιωάννινα -

<sup>15</sup> Παρατηρητήριο Εγνατίας οδού, Στρατηγικοί οδικοί άξονες της χώρας. Κοινωνικά – Οικονομικά δεδομένα και τάσεις εξέλιξης στις ζώνες διέλευσης, Ιούλιος 2008

<sup>16</sup> ΦΕΚ 1451/2003 και 1470/2003 αντίστοιχα.

Κακαβιά). Επεκτεινόμενος δε εντός του Αλβανικού εδάφους και συνδεδεμένος με τους Αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και Αυλώνας κρίνεται ότι θα συμβάλλει στη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος για την ανάπτυξη ευνοικών συνθηκών οικονομικών δραστηριοτήτων, στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου και της Νότιας Αλβανίας.

Παράλληλα, τα δύο ΠΧΣΑΑ Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδος, ενσωματώνουν και προτείνουν την αναβάθμιση και ολοκλήρωση του έργου της Παρα-Ιονίας οδού (Ηγουμενίτσα - Πρέβεζα - Άκτιο -Βόνιτσα - σύνδεση με Δυτικό Άξονα (Κατούνα) - Πλατυγιάλι - Αστακός - Μύτικας - Πάλαιρος - Βόνιτσα – (σύνδεση με άξονα: Αγρίνιο – Καρπενήσι – Λαμία – Βόλο) ως Εθνικό / Διαπεριφερειακό άξονα τουριστικής κυρίως ανάπτυξης των Δυτικών Ακτών.

Ο διαπεριφερειακός αυτός άξονας παράκτιας τουριστικής ανάπτυξης και ειδικότερα το τμήμα του Πρέβεζα - Ηγουμενίτσα, ευνοείται έντονα από το αναβαθμισμένο αεροδρόμιο του Ακτίου και την οδική υποθαλάσσια σύνδεση της Πρέβεζας με το Άκτιο και έχει τη δυνατότητα ανάπτυξης μαζικού τουρισμού, θαλάσσιου τουρισμού, οικολογικών ειδικών μορφών, ιδιαίτερα αθλητικών, οικολογικών και πολιτιστικών, λόγω της πληθώρας των οικολογικών και πολιτιστικών μνημείων εθνικής σημασίας που περιέχει η περιοχή (ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου).

Επίσης στην Περιφέρεια της Ηπείρου διαφαίνεται και αναγνωρίζεται από το ΠΠΧΣΑΑ ως άξονας ανάπτυξης βιομηχανικών δραστηριοτήτων ο άξονας Πρέβεζα – Άρτα – Ιωάννινα - Κακκαβιά. Οι ΒΙΠΕ Πρέβεζας και Ιωαννίνων προσδιορίζουν σήμερα την δυναμική του άξονα αυτού, ενώ η σύνδεση με Αλβανία έχει ήδη αποδώσει σημαντικούς καρπούς, με την εγκατάσταση ελληνικών επιχειρήσεων εκατέρωθεν των συνόρων και χρήση εργατικού δυναμικού από την Αλβανία. Ο άξονας αυτός αναπτύσσεται εν πολλοίς κατά μήκος της Ιονίας οδού.

Συνεπώς οι δύο αυτοί παράλληλοι οδικοί άξονες: Ιόνια και Παρα-Ιόνια οδός, έχουν διαφορετικό επίπεδο αναφοράς και στοχεύουν σε διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης και λειτουργίας με τα επόμενα κύρια χαρακτηριστικά.

| Ιόνια Οδός                                                              | Παρα-Ιόνια Οδός                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Διευρωπαϊκό επίπεδο<br>Κύριος άξονας ανάπτυξης<br>στρατηγικού χαρακτήρα | Εθνικό / Διαπεριφερειακό<br>επίπεδο<br>Τουριστικός άξονας ανάπτυξης<br>με στοιχεία συνδυασμένων<br>μεταφορών |

Κύριο αναπτυξιακό μέλημα είναι η διασφάλιση του παραπάνω διακριτού χαρακτήρα και ρόλου του κάθε οδικού άξονα καθώς και η συλλειτουργία τους μέσω των προβλεπόμενων εγκάρσιων συνδέσεων.

### 11.7.Αναπτυξιακός Προγραμματισμός

Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Περιφερειών και συγκεκριμένα των τριών Περιφερειών που διαπερνά ο δυτικός οδικός άξονας (Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου) στοχεύουν:

- Στην εναρμόνιση με τα εγκεκριμένα ή υπό διαμόρφωση κείμενα του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και την εξειδίκευση και συμπλήρωση των βασικών προτεραιοτήτων και επιλογών τους, στο επίπεδο της Περιφέρειας.
- Την προώθηση της αειφόρου, ισόρροπης και διαρκούς ανάπτυξης της Περιφέρειας σύμφωνα με τις φυσικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητές της.
- Στην ενσωμάτωση των κατευθύνσεων του περιφερειακού προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, των προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς και άλλων γενικών ή ειδικών αναπτυξιακών προγραμμάτων που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη διάρθρωση και ανάπτυξη του χώρου της περιφέρειας.
- Στην εξασφάλιση της ικανότητάς τους να αποτελέσουν τη βάση αναφοράς για το συντονισμό και την εναρμόνιση των επί μέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων του Κράτους, των δημοσίων οργανισμών και επιχειρήσεων και των οργανισμών τοπικής

αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συνοχή και ανάπτυξη του περιφερειακού χώρου.

- Στην εξασφάλιση κατευθύνσεων για τα μεγάλα αστικά συγκροτήματα για τα οποία απαιτούνται Ρυθμιστικά Σχέδια για την οικιστική τους οργάνωση και για την προστασία του περιβάλλοντος.
- Στην εξασφάλιση της ικανότητάς τους να λειτουργούν ως κατευθυντήρια πλαίσια στα κατώτερα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΠΕΡΠΟ, και ΖΟΕ) εξασφαλίζοντας την συνεκτική διαχείριση του χώρου.
- Στην εξειδίκευση και συμπλήρωση των βασικών προτεραιοτήτων . επιλογών των χωρικών κατευθύνσεων αναφορικά με τις περιοχές στις οποίες θα ενεργοποιούνται τα εργαλεία και οι μηχανισμοί του Ν. 2742/1999, ειδικότερα Δε οι Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων και τέλος οι Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων.
- Στον καθορισμό προγράμματος δράσης στο οποίο εξειδικεύονται οι απαιτούμενες ενέργειες για την εφαρμογή των προτάσεων των ΠΠΧΣΑΑ, ρυθμίσεις, μέτρα και προγράμματα, το κόστος και οι πηγές χρηματοδότησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων, καθώς και οι φορείς και το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων και δράσεων.

Με άλλα λόγια αποτελούν, μαζί με το ΓΠΧΣΑΑ της χώρας, τα κύρια εργαλεία Αναπτυξιακού Προγραμματισμού όπως αυτά καθορίζονται από τις διατάξεις των άρθρων 8, 18 παράγραφος 5 του Ν. 2742/99 «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α 207).

Και τα τρία αυτά Περιφερειακά Πλαίσια θεωρούν ως αναπτυξιακή προϋπόθεση την κατασκευή και λειτουργία του δυτικού οδικού άξονα επειδή, σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μεγάλα έργα, τα οποία είτε ολοκληρώθηκαν είτε βρίσκονται σε εξέλιξη ή προγραμματίζονται, δημιουργούν ένα σύνολο προσβάσεων και αναπτυξιακών ευκαιριών που ανατρέπουν ριζικά τη σχέση των εν λόγω Περιφερειών με το εγγύς και το ευρύτερο χωρικό και αναπτυξιακό τους

περιβάλλον. Ειδικότερα για την Περιφέρεια της Ηπείρου, και πέρα των προαναφερθέντων στα σχετικά κεφάλαια, προβλέπονται:

- Η ανάδειξη της Περιφέρειας ως κόμβου μεταφορών με το συνδυασμένο σύστημα του Λιμένα Ηγουμενίτσας και των δύο υπερ-τοπικών αξόνων (Εγνατίας και Δυτικού Αξονα) και η ενίσχυση του ρόλου της Ηγουμενίτσας ως δυτικής πύλης με σιδηροδρομική σύνδεση για να αποδώσει πραγματικά η συνδυασμένη λειτουργία.
- Η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της Ηπείρου για την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων μεταξύ Ελλάδας, Ε.Ε. και Βαλκανικής, ιδιαίτερα της Αλβανίας.
- Η ανάπτυξη της Ηπείρου ως Κέντρου εκπαίδευσης και μεταφοράς τεχνολογίας στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, με επίκεντρο το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων και το δίκτυο των ΤΕΙ Ηπείρου και η ανάδειξη της πόλης των Ιωαννίνων ως περιφερειακού - διακρατικού πόλου ανάπτυξης.
- Η αξιοποίηση - ανάδειξη του ιδιαίτερα αξιόλογου φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς της Ηπείρου, στοιχεία τα οποία εντείνουν τις προοπτικές ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών οικονομικών δραστηριοτήτων, και ιδιαίτερα εναλλακτικού τουρισμού.

Αντίστοιχα το αναπτυξιακό πλαίσιο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, και όπως αυτό αποτυπώνεται στο σχετικό ΠΠΧΣΑΑ της Περιφέρειας, αναγράφει:

... Ωστόσο με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων των διευρωπαϊκών δικτύων προβλέπεται ενίσχυση του διεθνούς και εθνικού ρόλου της περιφέρειας:

- Ως νότιας δυτικής πύλης της χώρας προς την Κεντρική Μεσόγειο.
- Ως κεντρικού πόλου ανάπτυξης στον αναπτυξιακό άξονα της Αδριατικής - Ιονίου.
- Ως τουριστικού - πολιτιστικού προορισμού με διεθνούς αξίας αρχαιολογικό - πολιτιστικό, φυσικό περιβάλλον (Αρχαία Ολυμπία, περιοχές Ramsar κλπ).

- Ως εμπορευματικού - διαμετακομιστικού κόμβου των δικτύων διευρωπαϊκής συνεργασίας και ανάπτυξης στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης (Νότιο Μεσογειακό Τόξο), με εστία τα λιμάνια Πατρών, Πλατυγιαλίου Αστακού.
- Ως κόμβου νέας τεχνολογίας με εστία τις Πανεπιστημιακές υποδομές και το Τεχνολογικό Πάρκο Πατρών.

Σε σχέση με το εθνικό χωρικό σύστημα η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αποτελεί την περιοχή σύγκλισης του Κεντρικού Αναπτυξιακού Άξονα ΠΑΘΕ, του υπό ανάπτυξη

Δυτικού Άξονα της χώρας και του προτεινόμενου άξονα (της λεγόμενης ..Διαγωνίου..) Βόλου - Λαμίας - Ναυπάκτου - Πατρών - Νότιας Δυτικής Πύλης της Χώρας (λιμάνια Πατρών, Πλατυγιαλίου Αστακού).

Η περιφέρεια αναπτύσσει χωροταξικές σχέσεις και εξαρτήσεις διαπεριφερειακής εμβέλειας κυρίως προς το χώρο της Πελοποννήσου, τα νησιά του Ιονίου και με την

περιφέρεια Αττικής, με πυρήνα το διαπεριφερειακής ακτινοβολίας αστικό κέντρο της Πάτρας.

Μικρότερες είναι οι χωροταξικές σχέσεις και εξαρτήσεις της Περιφέρειας αφενός με την περιφέρεια Ηπείρου λόγω κυρίως του διαχωριστικού φραγμού του Πατραϊκού και του Αμβρακικού και αφετέρου με την Κεντρική Ελλάδα (περιφέρειες Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας) λόγω κυρίως έλλειψης ικανοποιητικής απευθείας μεταφορικής σύνδεσης.

Η τελευταία κατεύθυνση βεβαίως αίρεται με την ολοκληρωμένη δημιουργία και λειτουργία του δυτικού οδικού άξονα και αναμένονται αυξημένες χωροταξικές σχέσεις και εξαρτήσεις, η μελέτη των οποίων πρέπει να αποτελέσει κύρια κατεύθυνση στην ήδη δρομολογημένη επικαιροποίηση των ΠΠΧΣΑΑ όλων των Περιφερειών της χώρας<sup>17</sup> και προφανώς δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο της παρούσης – περιορισμένων ευθυνών – μελέτης.

<sup>17</sup> Ήδη έχει ξεκινήσει η σχετική διαδικασία και έχει αναρτηθεί η σχετική προκήρυξη στο διαδίκτυο και αλλού.

Τέλος αντίστοιχες είναι και οι κατευθύνσεις που προβλέπονται στο ΠΠΧΣΑΑ της Περιφέρειας Πελοποννήσου:

*Με δεδομένα, τόσο το σημερινό πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της χώρας, όσο και αυτό που απορρέει μέσα από τα κατασκευαζόμενα τμήματα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών στην Ελλάδα (Εγνατία οδός, λιμάνια Πάτρας. Ηγουμενίτσας - Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, γέφυρα ζεύξης Ρίου – Αντιρίου, κ.α.), αναμένεται να ενισχυθούν οι σημερινοί περιφερειακοί αστικοί πόλοι ανάπτυξης και πύλες εισόδου - εξόδου της χώρας, ενώ παράλληλα διαφαίνεται ότι δεν προδιαγράφονται, μεσοπρόθεσμα, προοπτικές δημιουργίας ενός ισχυρού περιφερειακού πόλου ανάπτυξης εθνικής και διεθνούς εμβέλειας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου.*

*Στην τρέχουσα περίοδο κυριαρχεί η προοπτική της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η άμεση ένταξη χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης της Μάλτας και της Κύπρου, καθώς και η μεταβολή του κλίματος στις ελληνοτουρκικές σχέσεις που διευρύνει τις προοπτικές οικονομικής συνεργασίας και χωρικής ολοκλήρωσης στην περιοχή. Με την έννοια αυτή η Περιφέρεια Πελοποννήσου έχει δυνατότητες και προοπτική σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, να διαδραματίσει έναν δυναμικότερο ρόλο στο χώρο της νότιο - ανατολικής Μεσογείου και των θαλάσσιων μεταφορών.*

...

*Έναντι των δυσμενών σε εθνικό-διαπεριφερειακό επίπεδο διαπιστώσεων, η Περιφέρεια αντιπαραθέτει συγκριτικά, ένα ιδιαίτερα πλούσιο και ποικίλλο φυσικό περιβάλλον και ένα ιδιαίτερα σημαντικό και πολυπληθές ιστορικό - πολιτισμικό απόθεμα με ιστορικούς πόλους διεθνούς εμβέλειας*

*Άλλες λειτουργίες Διεθνούς και Εθνικής εμβέλειας για την Περιφέρεια που καταγράφονται, πλην των σημαντικών πολιτιστικών πόρων είναι:*

- *Ο Δορυφορικός Σταθμός Εδάφους της Νεμέας του Ν. Κορινθίας (διεθνείς Τηλεπικοινωνίες),*
- *Η λιγνιτική μονάδα της ΔΕΗ στη Μεγαλόπολη Ν.Αρκαδίας (Εθνικό Σύστημα Ενέργειας), και*

- το σημαντικό ερευνητικό πρόγραμμα που εκτελείται από το Ινστιτούτο τεχνολογιών και ερευνών βαθιάς θάλασσας και αστροσωματικής φυσικής νετρίνων «ΝΕΣΤΩΡ» (έδρα Πύλος) με την πόντιση του τηλεσκοπίου νετρίνων «ΝΕΣΤΩΡ»- το πρώτο ευρωπαϊκό υποβρύχιο τηλεσκόπιο νετρίνων. Η άλλη δραστηριότητα του Ινστιτούτου είναι το πολυεπιστημονικό εργαστήριο βαθιάς θαλάσσης «ΛΑΕΡΤΗΣ». Οι σκοποί του εργαστηρίου θα καλύπτουν διαφορετικούς επιστημονικούς σκοπούς (μέτρηση περιβαλλοντικών παραμέτρων, σεισμική δραστηριότητα κ.τ.λ.).

*Η πρόσφατη ίδρυση του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου με έδρα την Τρίπολη και η ίδρυση σχολών στις άλλες μεγάλες πόλεις της, αναμένεται να ενισχύσει την Περιφέρεια με νέα σημαντική λειτουργία εθνικής εμβέλειας.*

Με την από κοινού ανωτέρω παράθεση των αναπτυξιακών προοπτικών των τριών Περιφερειών αναδεικνύεται η σαφέστατη έλλειψη της ενιαίας και συμβατής προοπτικής που δημιουργεί σε σημαντικές αναπτυξιακές κατευθύνσεις, αλλά και στα χωρικά πρότυπα ανάπτυξης, η απουσία των επιπτώσεων και προοπτικών της λειτουργίας του δυτικού οδικού άξονα και των εγκάρσιων συνδέσεων του. Παρατήρηση που πρέπει να αποτελέσει μία από τις κύριες κατευθύνσεις στη δρομολογημένη εκπόνηση – επικαιροποίηση των επιμέρους ΠΠΧΣΑΑ των τριών Περιφερειών.

#### **11.8. Θεματικές κατηγορίες χώρου – πρότυπα ανάπτυξης και πολιτικές**

Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων έλαβε υπόψη της τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Περιφερειών Δυτικής Ελλάδας και Ηπείρου στα οποία αναφορικά με το δίκτυο οικισμών και τα χωρικά πρότυπα, αναφέρονται:

##### ***Για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας***

- Πολυκεντρική διάρθρωση στο οικιστικό δίκτυο της Περιφέρειας με διάχυση της ανάπτυξης σε περισσότερους πόλους - οικιστικά κέντρα.
- Δικτύωση του οικιστικού συστήματος μέσα από σχεδιασμό μιας νέας ιεράρχησης και συγκρότησης δικτύων συνεργασίας,

συμπληρωματικότητας και χωροταξικής εξειδίκευσης στο πλαίσιο λειτουργικών ρόλων, αποκαθιστώντας την ισορροπία ανάμεσα στις πόλεις και την ύπαιθρο.

- Ανάδειξη της ιδιαίτερης ταυτότητας του συστήματος οικισμών 1ου έως και 3<sup>ου</sup> επιπέδου.
- Ο σχεδιασμός και η χωροθέτηση των νέων οικιστικών υποδοχέων Α και Β κατοικίας με γνώμονα την εξυπηρέτηση των στόχων για την πολυκεντρική οικιστική ανάπτυξη και την άρση της μειονεκτικότητας των ορεινών περιοχών.
- Ο έλεγχος και η οργάνωση της οικιστικής ανάπτυξης, ιδίως σε περιοχές με προβλήματα σύγκρουσης χρήσεων γης και ο σταδιακός περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης με έμφαση στις ζώνες υψηλής πίεσης (γεωργική γη, παράκτια μέτωπα, περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές).
- Κάλυψη των αναγκών της πρώτης κατοικίας κατά κύριο λόγο στις υφιστάμενες οικιστικές περιοχές και κατά δεύτερο λόγο με λελογισμένες νέες οικιστικές αναπτύξεις με προτεραιότητα στις ευρύτερες περιοχές των οικισμών 1ου, 2ου και 3ου επιπέδου.
- Κάλυψη των αναγκών της παραθεριστικής κατοικίας τόσο στους υφιστάμενους παραθεριστικούς οικισμούς (παράκτιους ή ορεινούς) όσο και σε νέους υποδοχείς στα πλαίσια του ολοκληρωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού.

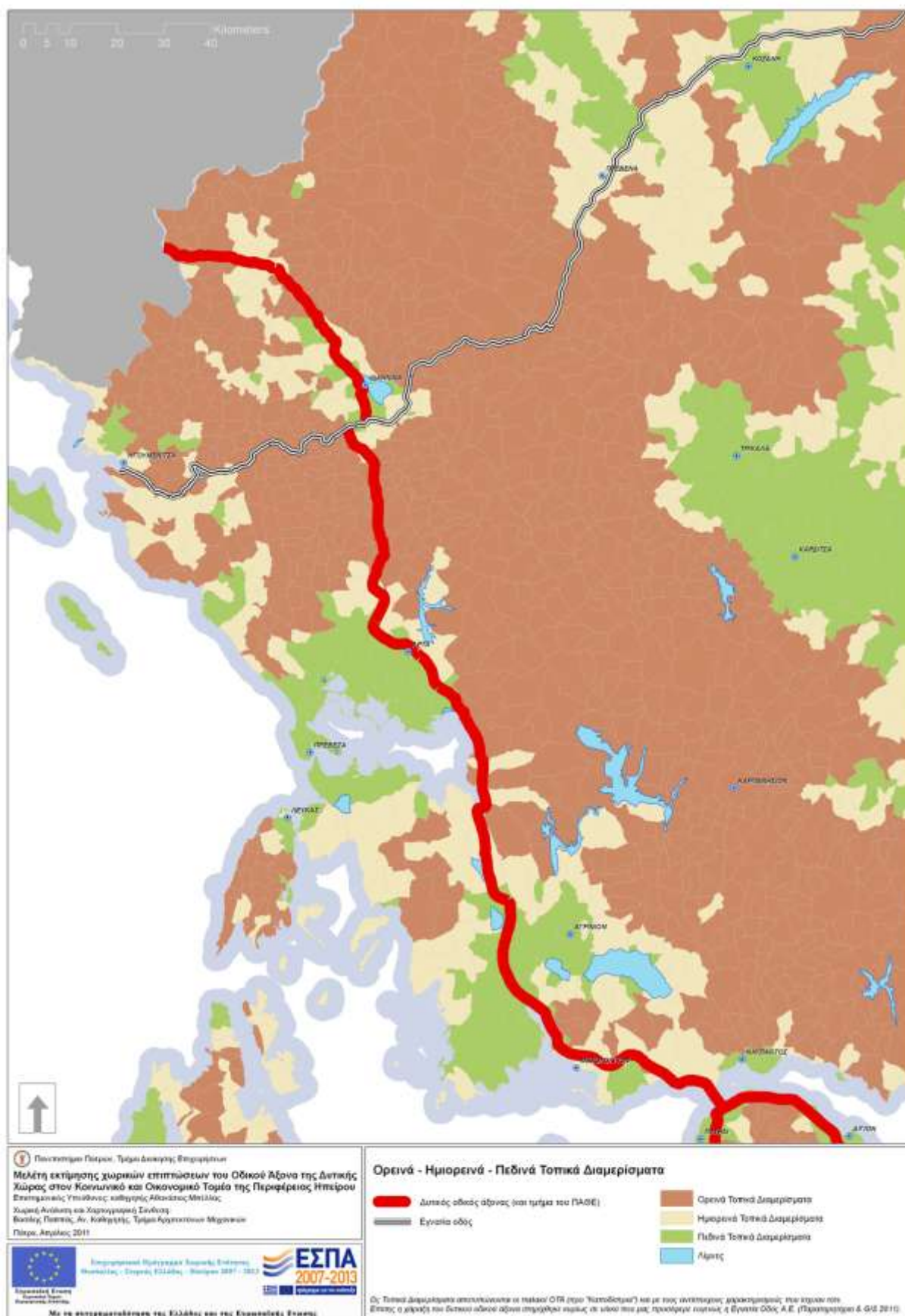
#### **Για την Περιφέρεια Ηπείρου**

- Εκπόνηση Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ), Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Αστικής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) στους ΟΤΑ που περιλαμβάνουν οικιστικά κέντρα 1ου, 2ου, 3ου και 4ου ενισχυμένου επιπέδου, στους παράκτιους ΟΤΑ και σ' αυτούς που εμπεριέχουν κόμβους σύνδεσης με κλειστούς αυτοκινητόδρομους.
- Προτείνεται η κατάρτιση Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (Σ.Ο.Α.Π) για τις πόλεις που παρουσιάζουν κρίσιμα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής.

Εκτός από τις επιμέρους κατευθύνσεις, που διαμορφώνουν τα χωρικά πρότυπα ανάπτυξης, και τα οποία περιγράφονται στην παρουσίαση των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Περιφερειών και συγκεκριμένα των τριών Περιφερειών που διαπερνά ο δυτικός οδικός άξονας (Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδος και Πελοποννήσου) και το σχετικό κεφάλαιο που διαμορφώνονται (υπολογίζονται και περιγράφονται) τα διαφορετικά χωρικά πρότυπα αναφορικά με το νέο τοπίο που δημιουργεί η λειτουργία του δυτικού οδικού άξονα αναφορικά με τις νέες χρονοαποστάσεις – προσπελασιμότητα, η προσέγγιση των χωρικών προτύπων ανάπτυξης γίνεται και μέσω πληθυσμιακών δεικτών και άλλων δεικτών – παραδοχών όπως παρουσιάζονται και αναλύονται στο κεφάλαιο των καθορισμού των ζωνών επιρροής.

Επιπλέον των ανωτέρω κρίθηκε σκόπιμο να γίνει και μία νέα προσέγγιση όπως παρουσιάζεται στον επόμενο χάρτη και αφορά τον χαρακτηρισμό, των διαφόρων Τοπικών Διαμερισμάτων, αναφορικά με την πεδινότητα, ημιορεινότητα και ορεινότητά τους, σύμφωνα με πίνακες που έχει δημοσιεύσει στο παρελθόν η ΕΛΣΤΑΤ.

Στον χάρτη που ακολουθεί γίνεται η παραδοχή ότι τα σημερινά Τοπικά Διαμερίσματα ταυτίζονται – εν πολλοίς – με τους παλαιούς (προ «Καποδίστρια») ΟΤΑ. Η κωδικοποίηση αυτή των ΤΔ δείχνει ότι ο δυτικός οδικός άξονας μπορεί να διαχωριστεί σε δύο διακριτά τμήματα, που με τη σειρά τους δημιουργούν τις αντίστοιχες τυπολογίες: το βόρειο τμήμα (από τα Αλβανικό Σύνορα και μέχρι και βορείως της Άρτας - Γοργόμυλος) και το νότιο (από το Γοργόμυλο μέχρι το Αντίρριο). Το βόρειο τμήμα χαρακτηρίζεται κυρίως από ορεινά – ημιορεινά ΤΔ ή ηπειρωτικά πεδινά, ενώ το νότιο από ημιορεινά – πεδινά, ή παραθαλάσσια ορεινά.



Η τυπολογία αυτή μπορεί να εμπλουτιστεί και με επιπλέον συνδυασμούς διαφόρων χαρακτηριστικών όπως: πληθυσμιακά χαρακτηριστικά – γειτνίαση με τον οδικό άξονα (εισαγωγικά παρουσιάζεται στην αντίστοιχη ενότητα της παρούσης μελέτης), πληθυσμιακά χαρακτηριστικά – ορεινότητα, πληθυσμιακά χαρακτηριστικά – προστατευόμενες περιοχές, οικονομικά χαρακτηριστικά – πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, οικονομικά χαρακτηριστικά – προστατευόμενες περιοχές, οικονομικά χαρακτηριστικά – γειτνίαση με το δυτικό οδικό άξονα, κλπ.

Η προσέγγιση όμως αυτή απαιτεί ειδική επεξεργασία η οποία όμως ξεφεύγει κατά πολύ από το χαρακτήρα και τις απαιτήσεις της παρούσης μελέτης και εντάσσεται στο πλαίσιο της διαχρονικής παρακολούθησης των επιπτώσεων της λειτουργίας του οδικού άξονα.

Συνολικά, και όπως έχει αναφερθεί προηγουμένως, το θέμα του καθορισμού των επιπτώσεων αλλά και του καθορισμού των νέων χωρικών προτύπων που θα διαμορφωθούν από τη λειτουργία του δυτικού άξονα, είναι ένα θέμα που δεν εξαντλείται με μία μονοδιάστατη χρονικά μελέτη. Απαιτεί σύνθετες διαδικασίες συλλογής και ανάλυσης δεδομένων και άπτεται ευρύτερων παραδοχών που κατά τη γνώμη μας δεν έχουν επαρκώς μελετηθεί, ενώ θα έπρεπε να είχαν τεθεί και απαντηθεί κατά τη διαδικασία λήψης της απόφασης της κατασκευής του έργου (στη φάση της τεχνικο-οικονομικής μελέτης σκοπιμότητας). Ως τέτοιου είδους ερωτήματα – παραδοχές μπορούν να αναφερθούν:

- Ποια είναι η πραγματική περιφερειακή συγκρότηση της χώρας και ειδικότερα της Ηπείρου, της Δυτικής Στερεάς και της 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 η Θεσσαλονίκη;
- Πόσο επηρεάζουν την ένταση των εξαρτήσεων, τα χαρακτηριστικά προσβασιμότητας των περιφερειακών ψηφίδων που θα αναπτυχθούν / αλλάξουν από τον οδικό άξονα;
- 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 έργου;
- 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 του δυτικού οδικού άξονα. Τίθενται για να ενισχύσουν τη διαπίστωση ότι οι επιπτώσεις του έργου καθίστανται δύσκολα ανιχνεύσιμες στο ευρύτερο περιφερειακό επίπεδο (που θα αποτελούσε το πρώτο επίπεδο ανάλυσης όπως αναφέρθηκε).

Η επιστημονική και συστηματική προσέγγισή τους απαιτεί πληροφορίες που σε αυτό το στάδιο δεν είναι διαθέσιμες, και εξειδικευμένη ανάλυση που υπερβαίνει κατά πολύ τα όρια της παρούσας μελέτης.

Η αντιμετώπισή τους, τέλος, (δηλαδή η επιλογή και υιοθέτηση προοπτικών και κατευθύνσεων) επιβάλλει τη σύνθεση των συμπερασμάτων σε επίπεδο και διοικητικό και πολιτικό. 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 επικαιροποιημένη σύνταξη των ΠΠΧΣΑΑ των τριών Περιφερειών.

Εν κατακλείδι, πάντως, πρέπει να σημειωθεί ότι η επιλογή έχει γίνει, και ο οδικός άξονας σε εύλογο χρονικό διάστημα αποπερατούται και θα λειτουργεί πλήρως. Άρα, όλες οι διερευνήσεις επιπτώσεων και οι προοπτικές, παίρνουν πλέον άλλο χαρακτήρα, της εκ των υστέρων αξιολόγησης και αξιοποίησης, μετά την ολοκλήρωση και λειτουργία του έργου.

Στην κατεύθυνση αυτή μπορεί να συμβάλει η στήριξη της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου οδικών αξόνων (ΠΟΑΔΕΠ) όπως έχει αναφερθεί εκτεταμένα σε προηγούμενο κεφάλαιο, και αρχικά η έμφαση να δοθεί στις περιοχές εκείνες που το έργο είτε δεν έχει αρχίσει να κατασκευάζεται είτε βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής του.

## 12. Προσπελασιμότητα και Κινητικότητα

### 12.1 Εισαγωγικά

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, στην ενότητα 9.6, ουσιαστικά ο Στρατηγικός Δυτικός Οδικός Άξονας περιλαμβάνει τους οδικούς άξονες:

Α) Την Ιόνια οδό (η οποία αναφέρεται και ως «Βόρεια Ιόνια Οδός») η οποία έχει συνολικό μήκος 196 χιλιόμετρα περίπου, από τα Ιωάννινα έως το Αντίρριο.

Β) Τμήμα της Ολυμπίας οδού (η οποία αναφέρεται και ως «Νότια Ιόνια Οδός») που αναφέρεται από το Ρίο έως την Καλαμάτα, μήκους 187 περίπου χιλιομέτρων. Σε αυτή περιλαμβάνεται και η ευρεία παράκαμψη της Πάτρας.

Γ) Τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου (γέφυρα Χαρ. Τρικούπης) συνολικού μήκους περίπου 5 χιλιομέτρων (συμπεριλαμβανομένου και του χερσαίου οδικού δικτύου της γέφυρας).

Δ) Τον οδικό άξονα Ιωάννινα – Κακκαβιά. Πρόκειται για υφιστάμενο οδικό άξονα, σημερινού μήκους περίπου 68 χιλιομέτρων, για τον οποίο υπάρχει πάγιο αίτημα βελτίωσης / αναβάθμισης του ως επέκταση της Ιόνιας οδού. Πρόσφατα αναγγέλθηκε η εκπόνηση σχετική μελέτης.

Σε πλήρη ανάπτυξη, ο Στρατηγικός Δυτικός Οδικός Άξονας, θα έχει μήκος που θα ξεπερνά τα 440 χιλιόμετρα, θα διατρέχει, από βορρά προς νότο, τρεις Περιφέρειες: την Ήπειρο, τη Δυτική Ελλάδα και την Πελοπόννησο, και θα συνδέει τα κύρια αστικά κέντρα της περιοχής, όπως: τα Ιωάννινα, την Άρτα, το Αγρίνιο, την Πάτρα, τον Πύργο, την Καλαμάτα, κα. Παράλληλα θα συνδέεται με την Εγνατία και την ΠΑΘΕ ολοκληρώνοντας το συνολικό στρατηγικό δίκτυο οδικών αξόνων της χώρας.

Εντάσσεται στο συνολικότερο αναπτυξιακό και χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας διατρέχοντας την ηπειρωτική χώρα στα δυτικά του ορεινού συμπλέγματος της Πίνδου, των ορεινών σχηματισμών της Στερεάς Ελλάδος και της Πελοποννήσου, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά (Ιόνια νησιά). Περιλαμβάνει πρωτεύοντες εθνικούς αναπτυξιακούς πόλους (Ιωάννινα σε συνδυασμό με την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα) και άλλους, σημαντικούς σε εθνικό επίπεδο, πόλους ανάπτυξης (Καλαμάτα και Αγρίνιο). Συνδέεται λειτουργικά προς βορρά με τα

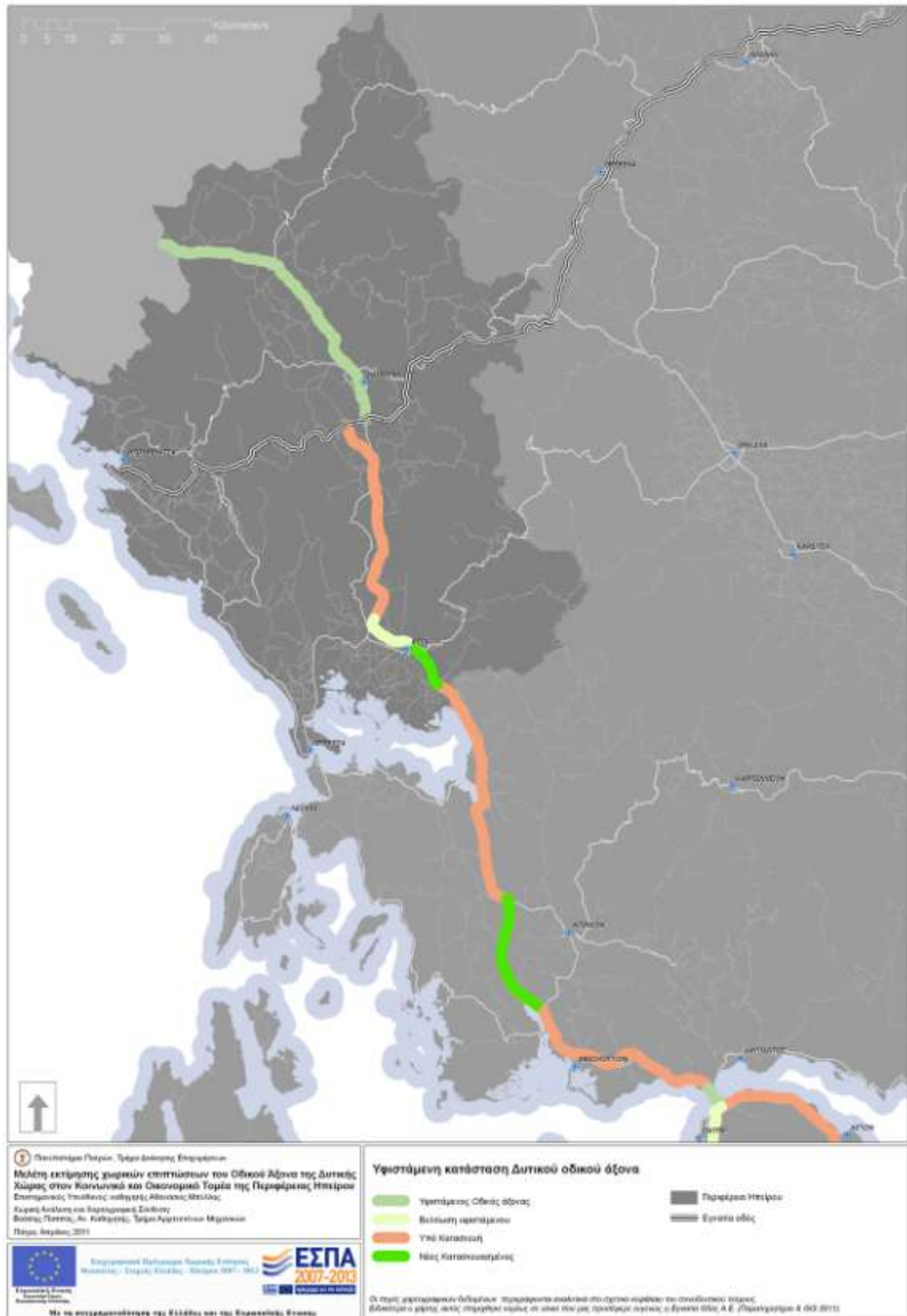
δυτικά Βαλκάνια, δυτικά και νότια με διεθνείς θαλάσσιους άξονες και με την Κρήτη (Καστέλλι Κισσάμου)<sup>18</sup>.

Ειδικότερα και για το τμήμα Κακκαβιά – Ιωάννινα – Αντίρριο, και όπως παρουσιάζεται στον επόμενο χάρτη νο.1 (σύμφωνα με χαρτογραφικά δεδομένα που μας παραχώρησε η ΕΓΝΑΤΙΑ οδός – Παρατηρητήριο & GIS, 2011), ισχύουν:

- Περίπου 68 χλμ. αναφέρονται σε υφιστάμενο οδικό άξονα (Ιωάννινα – Κακκαβιά),

---

<sup>18</sup> Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, Στρατηγικοί οδικοί άξονες της χώρας, , Εγνατία Οδός, Ιούλιος 2008



Χάρτης 1. Υφιστάμενη κατάσταση Δυτικού οδικού άξονα

- Περίπου 13 χλμ. οδικού δικτύου βρίσκονται σε διαδικασία βελτίωσης και αναβάθμισης των λειτουργικών του χαρακτηριστικών σε αυτοκινητόδρομο,
- Περίπου 146 χλμ. είναι υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομος,
- Περίπου 36 χλμ. αφορούν κατασκευασμένο αυτοκινητόδρομο (παρακάμψεις Άρτας και Αγρινίου), και
- Περίπου 1 χλμ. είναι κατασκευασμένος αυτοκινητόδρομος για τη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου (από τη διασταύρωση για Ναύπακτο μέχρι τα διόδια της γέφυρας).

Εξειδικεύοντας στον οδικό άξονα της Ιονίας οδού (Αντίρριο – Ιωάννινα), η κατασκευή του προήλθε μέσα από τον επανασχεδιασμό των κυριότερων οδικών έργων της χώρας μας προκειμένου να δημιουργηθούν οδικοί άξονες υψηλών προδιαγραφών που να εντάσσονται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και να αναβαθμίζουν την θέση της χώρας μας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.



Χάρτης του ΥΠΕΧΩΔΕ για την Ιόνια οδό (19/12/2006)

Ως ημερομηνία έναρξης της κατασκευής της θεωρείται η 19/12/2007 η οποία είναι και η επίσημη ημερομηνία έναρξης παραχώρησης του έργου σύμφωνα με τη σχετική σύμβαση παραχώρησης που επικυρώθηκε από τη Βουλή (Ν. 3555/2007,

ΦΕΚ 81Α/16-4-2007). Αν και το έργο βρίσκεται σε προσωρινή αναστολή εργασιών από την κατασκευάστρια εταιρεία από τις 27/1/2011, φαίνεται ότι ακόμα δεν έχουν ανατραπεί τα γραφόμενα, στη σύμβαση παραχώρησης, αναφορικά με το χρονοδιάγραμμα και ότι το βασικό χρονικό διάστημα των 72 μηνών (6 χρόνια) θα τηρηθεί.

Όπως είναι προφανές και αναμενόμενο ο δυτικός οδικός άξονας, σε πλήρη λειτουργία, θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη χωρική και αναπτυξιακή δομή της χώρας, και ειδικότερα της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου, και θα βελτιώσει σημαντικά την ασφάλεια και άνεση των οδικών μετακινήσεων καθώς και την προσπελασιμότητα των περιοχών από τις οποίες θα διέρχεται.

Ένας από τους βασικούς στόχους της παρούσας μελέτης είναι και ο προσδιορισμός – εκτίμηση των αναμενόμενων επιπτώσεων του υπό κατασκευή δυτικού οδικού άξονα σε θέματα προσπελασιμότητας. Από γενικότερη άποψη, η μελέτη προσπελασιμότητας αποτελεί ουσιαστικά τη βάση πάνω στην οποία στηρίζονται οι κύριες παράμετροι για τη μέτρηση των επιπτώσεων ενός οδικού άξονα. Η προσπελασιμότητα, με τη ριζική αλλαγή που επιβάλλει στην κινητικότητα, με βάση τις χρονικές αποστάσεις πριν και μετά την κατασκευή του έργου, καθορίζει τις ζώνες επιρροής, και κατά συνέπεια τον ωφελούμενο πληθυσμό.

Σε τεχνικό επίπεδο η μελέτη των νέων συνθηκών προσπελασιμότητας, (σε επίπεδο αναμενόμενων τάσεων και όχι απολογιστικών δεδομένων λειτουργίας), βασίζεται στον υπολογισμό των νέων χρονικών αποστάσεων, των μεγαλύτερων πληθυσμιακά αστικών κέντρων της Ηπείρου, που θα προκύψουν μετά την κατασκευή του δυτικού άξονα, από και προς άλλα γεωγραφικά σημεία της χώρας, τόσο προς το νότιο τμήμα της χώρας και την πρωτεύουσα, όσο και προς τη βόρεια πλευρά μέσω και της Εγνατίας Οδού. Η προσέγγιση των εκτιμήσεων αυτών έγινε με τη χρήση της τεχνολογίας των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών. Συγκεκριμένα με τη δόμηση εξειδικευμένου Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών, για την ευρύτερη περιοχή της περιφέρειας Ηπείρου, βασιζόμενο στην ανάπτυξη και εφαρμογή ενός *μοντέλου δικτύου*, δηλαδή ενός μοντέλου που εξετάζει και αναλύει τα φαινόμενα ροής πόρων μέσα στους κάθε είδους αγωγούς του χώρου.

Πλέον συγκεκριμένα μια ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ενότητα εφαρμογών που αφορούν στην ανάλυση και το σχεδιασμό του χώρου, αλλά και την χαρτογραφία

αυτή καθ' αυτή, και η οποία μπορεί να προσεγγιστεί με τη χρήση συστημάτων διαχείρισης γεωγραφικών πληροφοριών (G.I.S.: Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών) είναι και τα φαινόμενα ροής πόρων μέσα στους κάθε είδους αγωγούς του χώρου. Ως τυπικά παραδείγματα, αγωγών στο χώρο και της συνεπαγόμενης ροής πόρων σ' αυτούς, μπορούν ν' αναφερθούν: α) οδοί και οχήματα, πεζοί, εμπορεύματα, β) αποχετευτικοί αγωγοί και μεταφερόμενα λύματα, γ) αγωγοί ύδρευσης και μεταφερόμενο νερό, δ) ηλεκτρικά σύρματα και ηλεκτρισμός, κλπ.

Τα ζητήματα που αφορούν στην προκείμενη περίπτωση, δηλαδή το υπάρχον και υπό κατασκευή οδικό δίκτυο, εστιάζονται στον προσδιορισμό της "βέλτιστης" κατάστασης λειτουργίας του πλέγματος των αγωγών (δρόμων) ώστε να ικανοποιήσουν μία δεδομένη συνθήκη: *επιτάχυνση ή επιβράδυνση των διαδικασιών ροής (κίνηση οχημάτων) και βελτίωση ή χειροτέρευση του τρόπου διανομής / διέλευσης, δηλαδή αύξηση ή μείωση της προσπελασιμότητας.*

Είναι φανερό ότι η παραπάνω προβληματική παραπέμπει στη μεθοδολογική προσέγγιση της ανάλυσης και του σχεδιασμού των δικτύων, ή με άλλα λόγια στη μοντελοποίηση του χώρου με τη χρήση των δικτυακών δομών (network analysis). Η τοπολογική απόδοση ενός δικτύου, δηλαδή η μοντελοποίηση του οδικού συστήματος της περιοχής μελέτης, περιλαμβάνει τη διαδικασία δόμησης / απεικόνισης του συστήματος αγωγών (δηλαδή των δρόμων) με την πιο απλουστευμένη και βασική του μορφή.

Η ανάπτυξη ενός εξειδικευμένου Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για το σκοπό αυτό, δίνει πολλές δυνατότητες για την άμεση εφαρμογή, ανάλυση και διαχείριση των δικτύων που αναφέρονται στον χώρο και ειδικότερα του υπό μελέτη οδικού δικτύου. Τα δίκτυα που ορίζονται στο χώρο, και ειδικότερα τα οδικά δίκτυα, απαιτούν για τον προσδιορισμό τους πληροφορίες χωρικές και στατιστικές - περιγραφικές.

Η δυνατότητα που παρέχουν τα ΓΣΠ για τη συνδυασμένη οργάνωση χαρτογραφικών και στατιστικών - περιγραφικών δεδομένων, η διευκόλυνση που προσφέρουν για την ανάκληση και συνδυασμένη επεξεργασία τους, και η επίσης ταυτόσημη με την έννοια του ΓΣΠ, ευκολία στην παραγωγή χαρτογραφικών θεματικών προϊόντων (outputs), είναι στοιχεία που κάνουν τα ΓΣΠ ιδιαίτερα ισχυρά εργαλεία για πληθώρα εφαρμογών, που απαιτούν συσχέτιση του δικτύου με το περιβάλλον λειτουργίας του, οι οποίες ξεπερνούν τις δυνατότητες των

συμβατικών υπολογιστικών προγραμμάτων επιτρέποντας επιπλέον την παραγωγή χαρτογραφικών προϊόντων υψηλής ποιότητας και πληροφοριακής πυκνότητας. Έτσι, είναι δυνατή η λογική, αναλυτική, χαρτογραφική συσχέτιση, των τιμών των ποσοτικών παραμέτρων με χαρτογραφικές πληροφορίες.

Συνυπολογίζοντας όλα τα προηγούμενως αναφερθέντα και με στόχο τον προσδιορισμό των χρονικών αποστάσεων, πριν και μετά τη κατασκευή του δυτικού οδικού άξονα, δημιουργήθηκε εξειδικευμένο ΓΣΠ που ενσωματώνει και τη δυνατότητα αξιόπιστης επίλυσης ενός μοντέλου δικτύου.

## **12.2. Το Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών**

Το Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών αναπτύχθηκε στην πλατφόρμα ArcGIS της εταιρείας ESRI, το οποίο αποτελεί ένα από τα πλέον διαδεδομένα λογισμικά ΓΣΠ σε παγκόσμιο επίπεδο και η δομή των χρησιμοποιούμενων χαρτογραφικών αρχείων έχει καθιερωθεί ως πρότυπο μεταφοράς δεδομένων από σύστημα σε σύστημα.

Η ανάπτυξη του συστήματος περιλαμβάνει 4 διακριτές ενότητες:

- Το σχεδιασμό και δημιουργία της Γεωγραφικής Βάσης Δεδομένων.
- Τη δημιουργία και προσαρμογή ψηφιακού χαρτογραφικού υπόβαθρου για τις ανάγκες χαρτογράφησης και οπτικοποίησης των χωρικά εξαρτημένων μεταβλητών της περιοχής μελέτης
- Το σχεδιασμό και ανάπτυξη της ειδικής βάσης θεματικών μεταβλητών, βοηθητικών στις διαδικασίες χωρικής ανάλυσης των δεδομένων της μελέτης.
- Τη χαρτογραφική τυποποίηση και σύνθεση, δηλαδή την παραγωγή θεματικών χαρτών.

### **12.2.1 Γεωγραφική Βάση Δεδομένων**

Ο σχεδιασμός της Γεωγραφικής βάσης δεδομένων αποτελεί το βασικότερο τμήμα για τη δημιουργία του ΓΣΠ, αφού από αυτόν εξαρτώνται τόσο οι δυνατότητες που θα έχει το σύστημα, όσο και οι απαιτήσεις σε ψηφιακά δεδομένα.

Κατά το σχεδιασμό συμμετείχαν όλα τα μέλη της ομάδας μελέτης έτσι ώστε να καθοριστούν με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια οι ανάγκες της μελέτης, το

επίπεδο και ο τρόπος ανάλυσης, τα διαθέσιμα και απαιτούμενα ψηφιακά δεδομένα και τέλος οι ανάγκες οπτικοποίησης (τρόπος χαρτογράφησης).

Ο σχεδιασμός της γεωγραφικής βάσης έγινε στην έναρξη της μελέτης όπου και καθορίστηκαν τα παραδοτέα και ο τρόπος εργασίας της ομάδας. Ως βασική δομή αποθήκευσης των δεδομένων επελέγει η δομή shape που είναι ένας από τους πιο αποτελεσματικούς και γρήγορους τρόπους αποθήκευσης των γεωγραφικών δεδομένων.

Ειδικότερα για τα δεδομένα που αφορούν τα δίκτυα επελέγει να αποθηκευτούν σε απλές μορφές (Point, Line) και να δημιουργηθούν οι αντίστοιχες τοπολογικές δομές (Network set και Geometric Network) αφού αυτός ήταν και ο κύριος στόχος του συστήματος, δηλαδή η διεξαγωγή αναλύσεων δικτύων (Network analysis) και ο υπολογισμός των χρονικών αποστάσεων.

### **12.2.2 Γεωγραφικά δεδομένα**

Τα δεδομένα τα οποία εντάχθηκαν στη Γεωγραφική βάση δεδομένων προήλθαν στο μεγαλύτερο μέρος τους, από ψηφιακά δεδομένα που προμηθεύτηκε η ομάδα μελέτης από τις ακόλουθες πηγές:

- 1) Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών,
- 2) Εργαστήριο Κοινωνικών και Δημογραφικών Αναλύσεων του Τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας,
- 3) Οργανισμό Κτηματολογίου και Χαρτογραφήσεων Ελλάδος,
- 4) Ελληνική Στατιστική Αρχή,
- 5) Geodata.gov.gr,
- 6) [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org),
- 7) ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. (Παρατηρητήριο & GIS 2011).

Σ' όλα τα δεδομένα έγινε η κατάλληλη επεξεργασία ώστε να αποκτήσουν την απαιτούμενη ακρίβεια και συμβατότητα και όπου χρειαζόταν έγινε αναγωγή τους στο σύστημα αναφοράς Ε.Γ.Σ.Α.'87, το οποίο και αποτελεί και το σύστημα αναφοράς όλων των ψηφιακών χαρτογραφικών δομών.

Συνοπτικά τα διάφορα χαρτογραφικά επίπεδα (ψηφιακές χαρτογραφικές δομές) που δημιουργήθηκαν ομαδοποιούνται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- 1) Βασικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά, όπως: η ακτογραμμή, οι λίμνες, τα ποτάμια, κλπ
- 2) Τα διοικητικά όρια, όπως: τα όρια Περιφερειών και Νομών, όρια Δήμων κατά «Καλλικράτη» και κατά «Καποδίστρια», τα όρια των Τοπικών Διαμερισμάτων και των παλαιών ΟΤΑ, (προ «Καποδίστρια»), κλπ.
- 3) Το οδικό δίκτυο σε δομή network και κατηγοριοποιημένο σε: άξονες ανάπτυξης, πρωτεύον οδικό δίκτυο, δευτερεύον, κλπ.
- 4) Οι θέσεις των πόλεων, σημειακής τοπολογίας ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία αφετηρίας (sites) στην ανάλυση του δικτύου (network analysis).
- 5) Λοιπά βοηθητικά επίπεδα κυρίως για λόγους οπτικοποίησης, όπως: η θάλασσα, ονοματολογία, κλπ.

### **12.2.3 Θεματική βάση δεδομένων**

Η θεματική βάση δεδομένων αναπτύχθηκε σε περιβάλλον MS Access και στηρίχθηκε σε περιγραφικά δεδομένα που περιλαμβάνονται σε μία ευρύτερη θεματική βάση δεδομένων που διαθέτει, αναπτύσσει και συντηρεί το Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών και αναφέρεται σε επίπεδο χωρικής ανάλυσης τις Περιφέρειες, τους Νομούς και τους ΟΤΑ της χώρας. Τα θεματικά δεδομένα προέρχονται κυρίως από:

- Α) τα δημοσιευμένα δεδομένα της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής,
- Β) από τα δεδομένα που δημιουργεί και διαθέτει το Εργαστήριο Κοινωνικών και Δημογραφικών Αναλύσεων του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, και
- Γ) από δευτερογενή δεδομένα που δημιουργεί το Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών.

Τα δεδομένα αυτά αναφέρονται – ανάλογα με τη θεματική ενότητα που ανήκουν - σε διάφορες χρονικές στιγμές (1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001, κλπ) και ενδεικτικά οι θεματικές ενότητες που αναφέρονται τα δεδομένα αυτά είναι: Πληθυσμός – Δημογραφία, Απασχόληση – Ανεργία, Κατοικία, Εκπαίδευση, κλπ.

#### **12.2.4 Χαρτογραφική τυποποίηση - σύνθεση**

Η τυποποίηση της διαδικασίας παραγωγής των απαραίτητων θεματικών χαρτών προϋποθέτει την τυποποίηση, αφ' ενός μεν της διαδικασίας σύνθεσης του χάρτη, και εφ' ετέρου - και το κυριότερο - της διαδικασίας προσαρμογής των θεματικών χαρακτηριστικών και την αναγωγή τους στην αντίστοιχη χωρική ενότητα (μοναδιαίος χώρος αναφοράς).

Η τυποποίηση της διαδικασίας της χαρτογραφικής σύνθεσης ουσιαστικά ανάγεται στη δημιουργία πρότυπων χαρτογραφικών πλαισίων (templates), και τη δημιουργία τυποποιημένου καταλόγου σημειακών, γραμμικών και επιφανειακών συμβόλων.

Όλες οι παραπάνω διαδικασίες έγιναν ειδικά για τους σκοπούς της μελέτης και τα αποτελέσματά τους παρουσιάζονται στους σχετικούς χάρτες.

#### **12.3 Η εφαρμογή της ανάλυσης δικτύου (network analysis)**

Για την εύρεση των χρονικών αποστάσεων, δηλαδή την εύρεση των βραχύτερων (συντομότερων) «μονοπατιών» σ' ένα δίκτυο, χρησιμοποιήθηκε ο αλγόριθμος Dijkstra και όπως αυτός υλοποιείται από το λογισμικό ArcGIS – Network Analyst της εταιρείας ESRI. Ως βασικό δίκτυο χρησιμοποιήθηκε το οδικό δίκτυο της χώρας και όπως αυτό αποτυπώνεται συνδυαστικά από τις επόμενες ψηφιακές χαρτογραφικές δομές:

A) Το οδικό δίκτυο που αναφέρεται στους «στρατηγικούς άξονες ανάπτυξης» της εταιρείας ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. (Παρατηρητήριο & GIS 2011),

B) Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας από το διαδικτυακό χώρο [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org), και

Γ) Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας από το Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών.

Για την εφαρμογή του αλγορίθμου Dijkstra, και κατά συνέπεια του λογισμικού Network Analyst – ArcGIS, ακολουθήθηκαν και εφαρμόστηκαν όλοι οι κανόνες δόμησης δικτύου που επιτάσσει το συγκεκριμένο λογισμικό και στη συνέχεια, και μέσω της θεματικής – περιγραφικής βάσης δεδομένων, κατηγοριοποιήθηκαν οι άξονες των οδών στις επόμενες κατηγορίες:

1 – Στρατηγικός άξονας ανάπτυξης με μέση τυπική ταχύτητα διέλευσης των οχημάτων τα 120 χιλιόμετρα την ώρα.

2 – Πρωτεύον οδικό δίκτυο με μέση τυπική ταχύτητα διέλευσης των οχημάτων τα 80 χιλιόμετρα την ώρα.

3 – Δευτερεύον οδικό δίκτυο με μέση τυπική ταχύτητα διέλευσης των οχημάτων τα 60 χιλιόμετρα την ώρα.

4 – Τριτεύον οδικό δίκτυο με μέση τυπική ταχύτητα διέλευσης των οχημάτων τα 40 χιλιόμετρα την ώρα.

Με τον τρόπο αυτό και την αντιστοίχιση δύο ταχυτήτων σε επιλεγμένα τμήματα του οδικού δικτύου ή την προσθήκη νέων τμημάτων, δημιουργήθηκαν δύο επιμέρους και διακριτές «καταστάσεις» του δικτύου όπου:

A) αποτυπώνεται η κατάσταση του οδικού δικτύου όπως είναι σήμερα χωρίς την Ιόνια οδό και συνεπώς δεν αποτυπώνονται τα ήδη κατασκευασμένα τμήματα της Ιονίας οδού, αλλά προφανώς περιλαμβάνεται η Εγνατία οδός σε λειτουργία και όσα τμήματα της ΠΑΘΕ και των λοιπών αξόνων λειτουργούν σήμερα, και

B) δέχεται ως βάση ότι η Ιόνια οδός, η Ολυμπία οδός, η Κ.Α. Πελοποννήσου και τα εναπομένοντα τμήματα της ΠΑΘΕ έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν κανονικά.

Στη συνέχεια έγινε επίλυση του δικτύου και ο προσδιορισμός των χρονικών αποστάσεων για μία και δύο ώρες από τα βασικά αστικά κέντρα της Ηπείρου (Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα, Άρτα, Πρέβεζα) και από την Πάτρα, προς όλες τις κατευθύνσεις ΠΡΙΝ και ΜΕΤΑ την κατασκευή και λειτουργία των βασικών οδικών αξόνων (περιπτώσεις Α και Β ανωτέρω).

Με τον τρόπο αυτό υπολογίστηκαν είκοσι (20) περιοχές χρονικών αποστάσεων: της μίας ώρας για ΠΡΙΝ και για ΜΕΤΑ από τα πέντε αστικά κέντρα, και των δύο ωρών για ΠΡΙΝ και για ΜΕΤΑ επίσης από τα ανωτέρω πέντε αστικά κέντρα.

Τέλος έγινε ποιοτικός έλεγχος των αποτελεσμάτων του μοντέλου, τροποποίηση και εξομάλυνση των δημιουργημένων χρονικών αποστάσεων σύμφωνα με εμπειρικά στοιχεία και το τελικό αποτέλεσμα αποτυπώνεται σε σειρά θεματικών χαρτών που περιγράφονται και αναλύονται στη συνέχεια.

## **12.4 Προσπελασιμότητα - Χρονοαποστάσεις<sup>19</sup>**

### **12.4.1 χρονικές αποστάσεις της μίας ώρας**

Για την πόλη των Ιωαννίνων και κατά τον ευρύτερο άξονα Ανατολής – Δύσης δεν υπάρχουν ορατές αλλαγές στις αποστάσεις εφ' όσον η λειτουργία της Εγνατίας οδού τις έχει ήδη μειώσει σημαντικά. Κατά τον άξονα Βορρά – Νότου υπάρχουν ορατές αλλαγές στο χάρτη των χρονικών αποστάσεων με μεγαλύτερη μείωση να παρατηρείται στο Νότο όπου οι χρήστες του δυτικού οδικού άξονα με τη μέση τυπική ταχύτητα θα πλησιάζουν σε μία ώρα τα προάστια του Αγρινίου (χάρτης νο. 2).

Η πόλη της Ηγουμενίτσας δεν φαίνεται να είναι ιδιαίτερος ευνοημένη από την κατασκευή του δυτικού οδικού άξονα, από την άποψη των χρονικών αποστάσεων, εφόσον οι όποιες βελτιώσεις επήλθαν από τη λειτουργία της Εγνατίας οδού. Κατά τον άξονα Βορρά – Νότου θα επέλθουν σημαντικές βελτιώσεις μόνο με την αναβάθμιση της σύνδεσης Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας (χάρτης νο. 3).

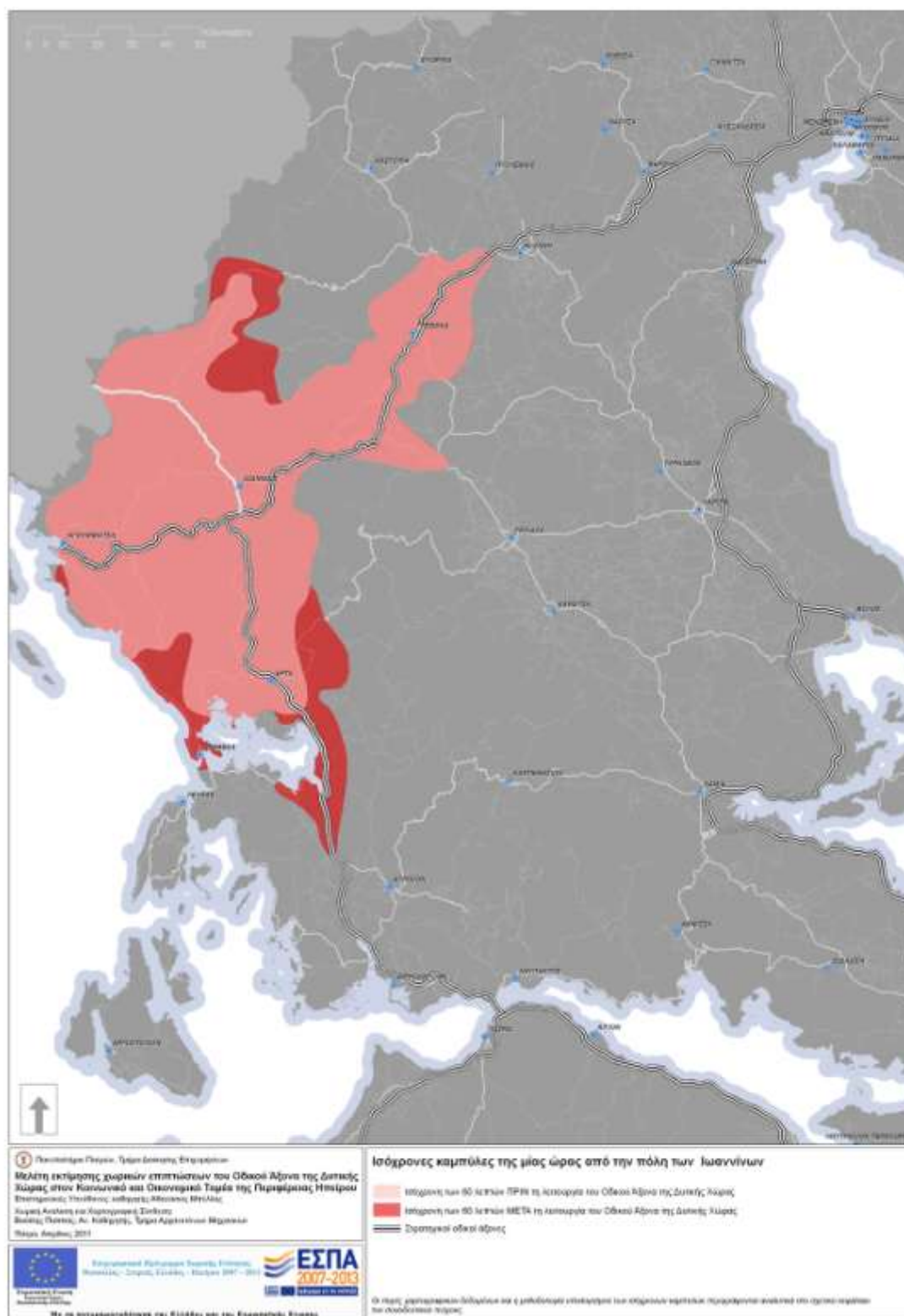
Αντίθετα η πόλη της Άρτας, ευρισκόμενη πάνω στον κύριο δυτικό άξονα φαίνεται να είναι ιδιαίτερα ευνοημένη από τη μείωση των χρονικών αποστάσεων κατά τον άξονα Βορρά – Νότου, αλλά όχι και κατά τον άξονα Ανατολής – Δύσης (χάρτης νο. 4).

Όσον αφορά στην πόλη της Πρέβεζας, και σε επίπεδο χρονικών αποστάσεων της μίας ώρας, η επίδραση της λειτουργίας του δυτικού οδικού άξονα είναι περιορισμένη μόνο κατά την κατεύθυνση του Βορρά όπου φαίνεται ότι η πόλη των Ιωαννίνων θα είναι άνετα προσβάσιμη εντός της μίας ώρας (χάρτης νο. 5).

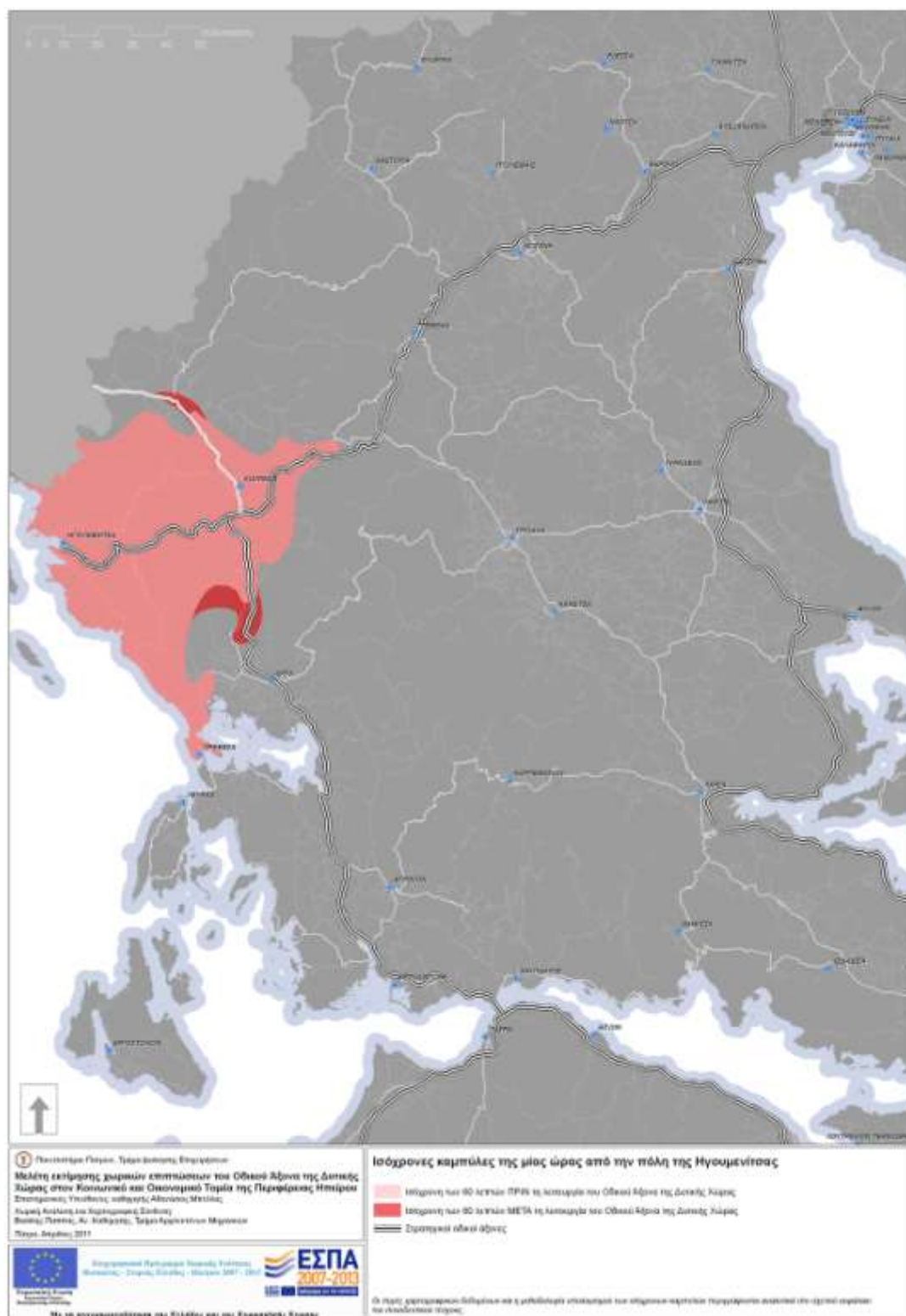
Τέλος, ενώ η Πάτρα φαίνεται να ευνοείται προς όλες τις κατευθύνσεις και κυρίως προς τον άξονα Βορρά – Νότου, καμία πόλη της Ηπείρου δεν συμπεριλαμβάνεται στη ωριαία χρονική απόσταση μετά την κατασκευή και λειτουργία του δυτικού οδικού άξονα (χάρτης 6.).

---

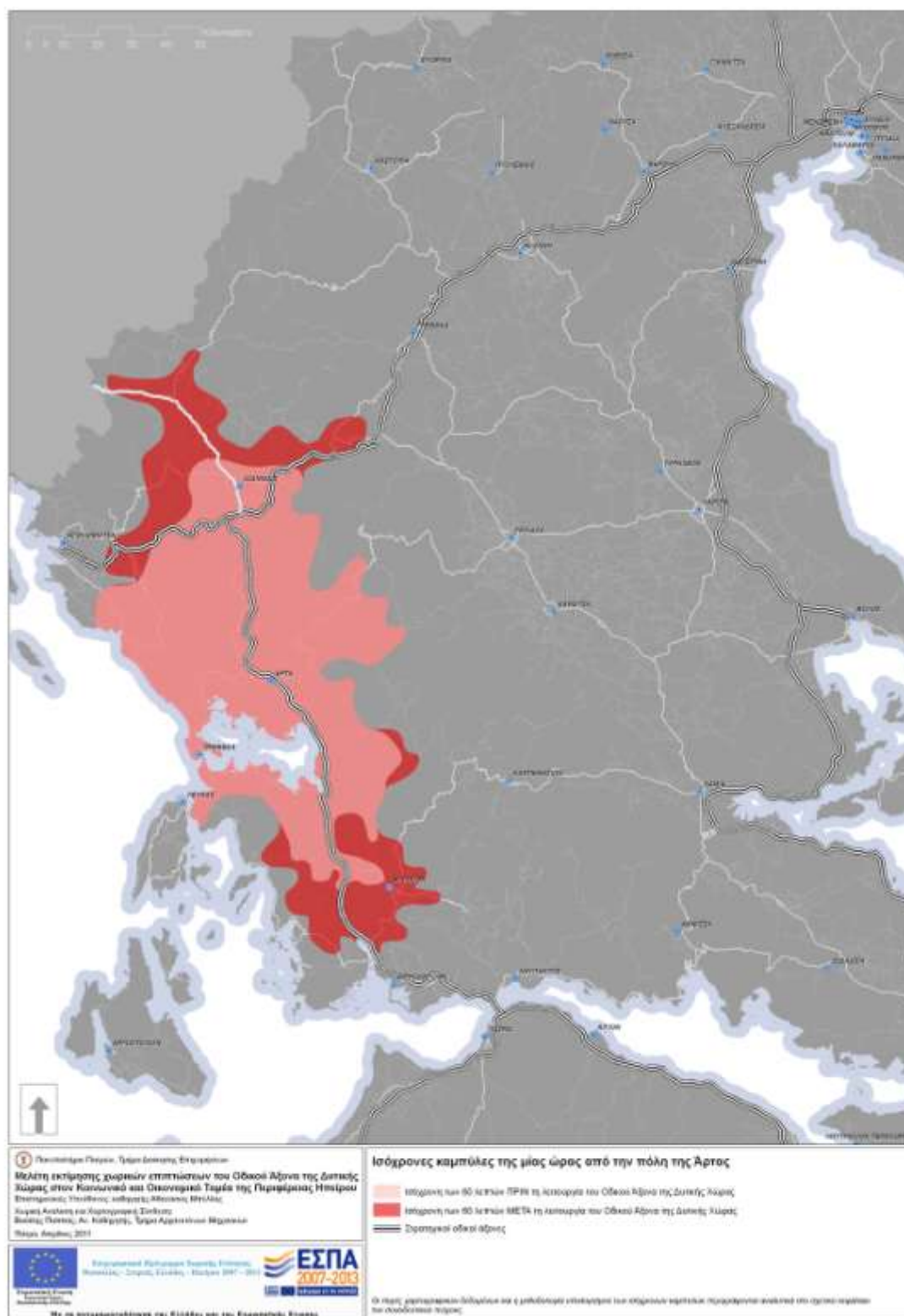
<sup>19</sup> Το κεφάλαιο αυτό αναφέρεται αποκλειστικά και μόνον στις χρονοαποστάσεις και δεν συνυπολογίζει ούτε αξιολογεί την προφανή βελτίωση σε ποιοτικά χαρακτηριστικά και σε χαρακτηριστικά ασφάλειας των μετακινήσεων που θα επιφέρει η κατασκευή και λειτουργία του δυτικού οδικού άξονα.



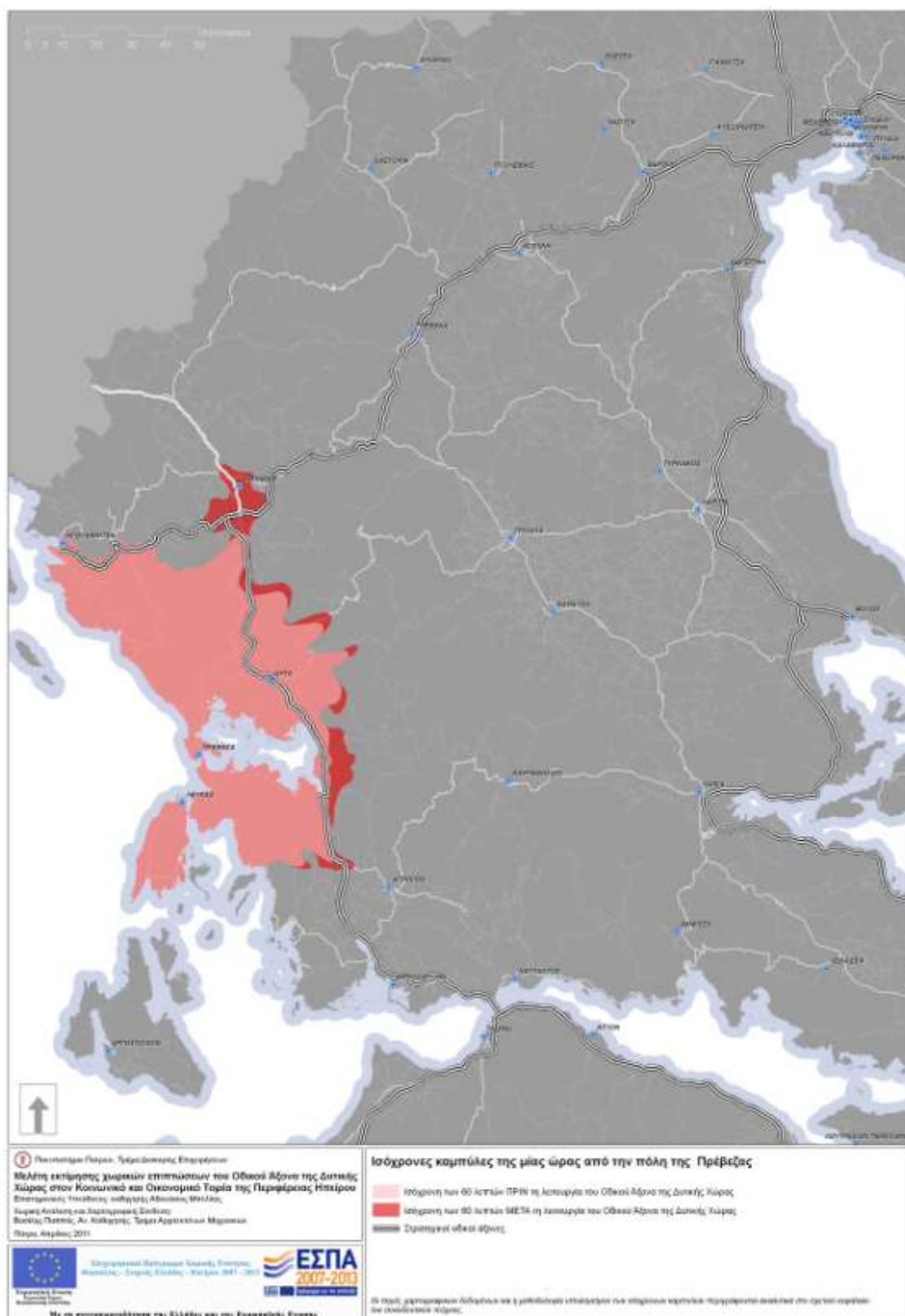
Χάρτης 2. Ισοχρονες καμπύλες της μίας ώρας από την πόλη των Ιωαννίνων



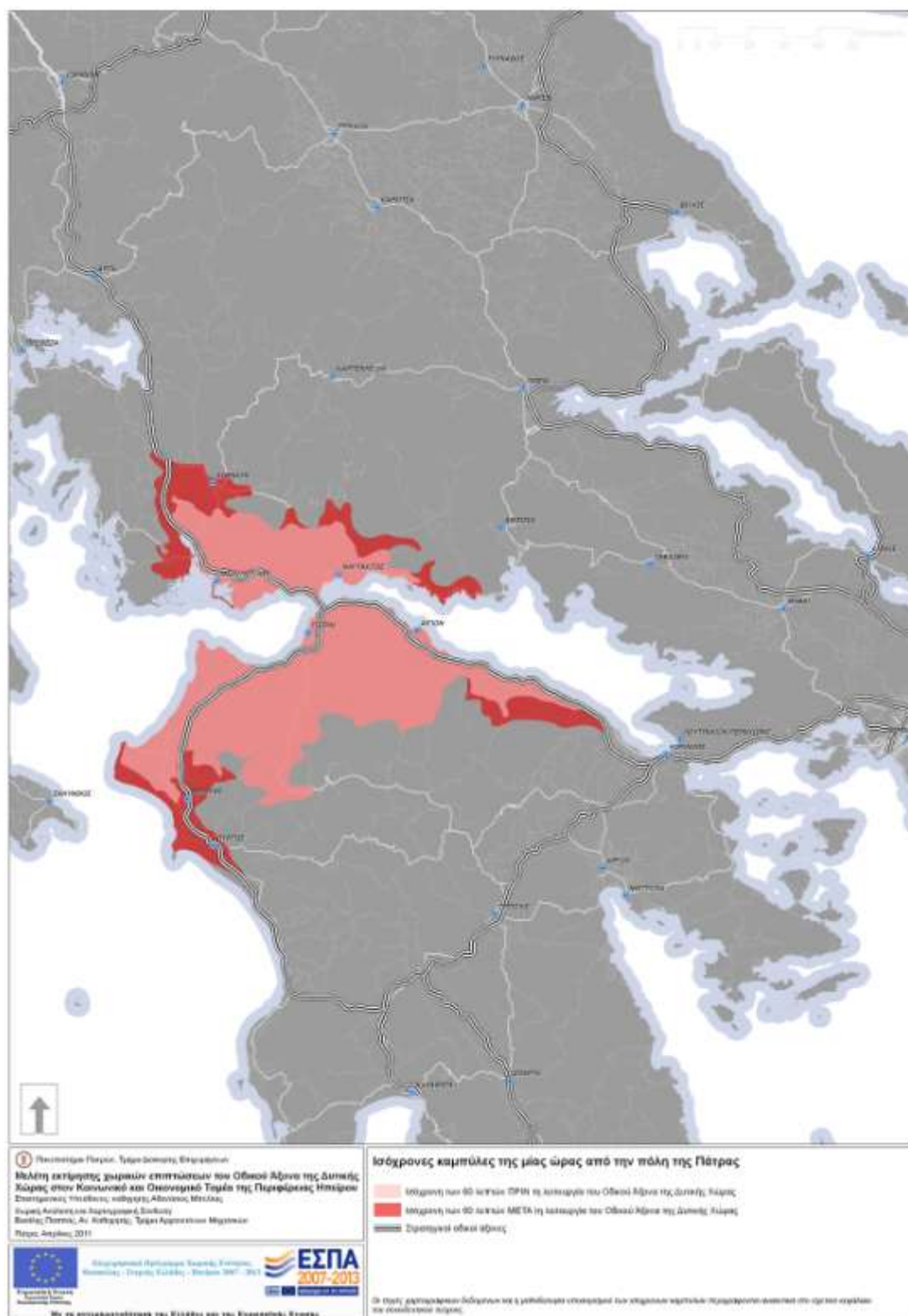
Χάρτης 3. Ισόχρονες καμπύλες της μίας ώρας από την πόλη της Ηγουμενίτσας



Χάρτης 4. Ισοχρονες καμπύλες της μίας ώρας από την πόλη της Άρτας



Χάρτης 5. Ισόχρονες καμπύλες της μίας ώρας από την πόλη της Πρέβεζας



Χάρτης 6. Ισόχρονες καμπύλες της μίας ώρας από την πόλη της Πάτρας

#### **12.4.2 Χρονοαποστάσεις των δύο ωρών**

Αντίστοιχης λογικής συμπεράσματα εξάγονται και από τη μελέτη των σχετικών χαρτών που αποτυπώνουν τις χρονικές αποστάσεις των δύο ωρών από τα υπό μελέτη αστικά κέντρα.

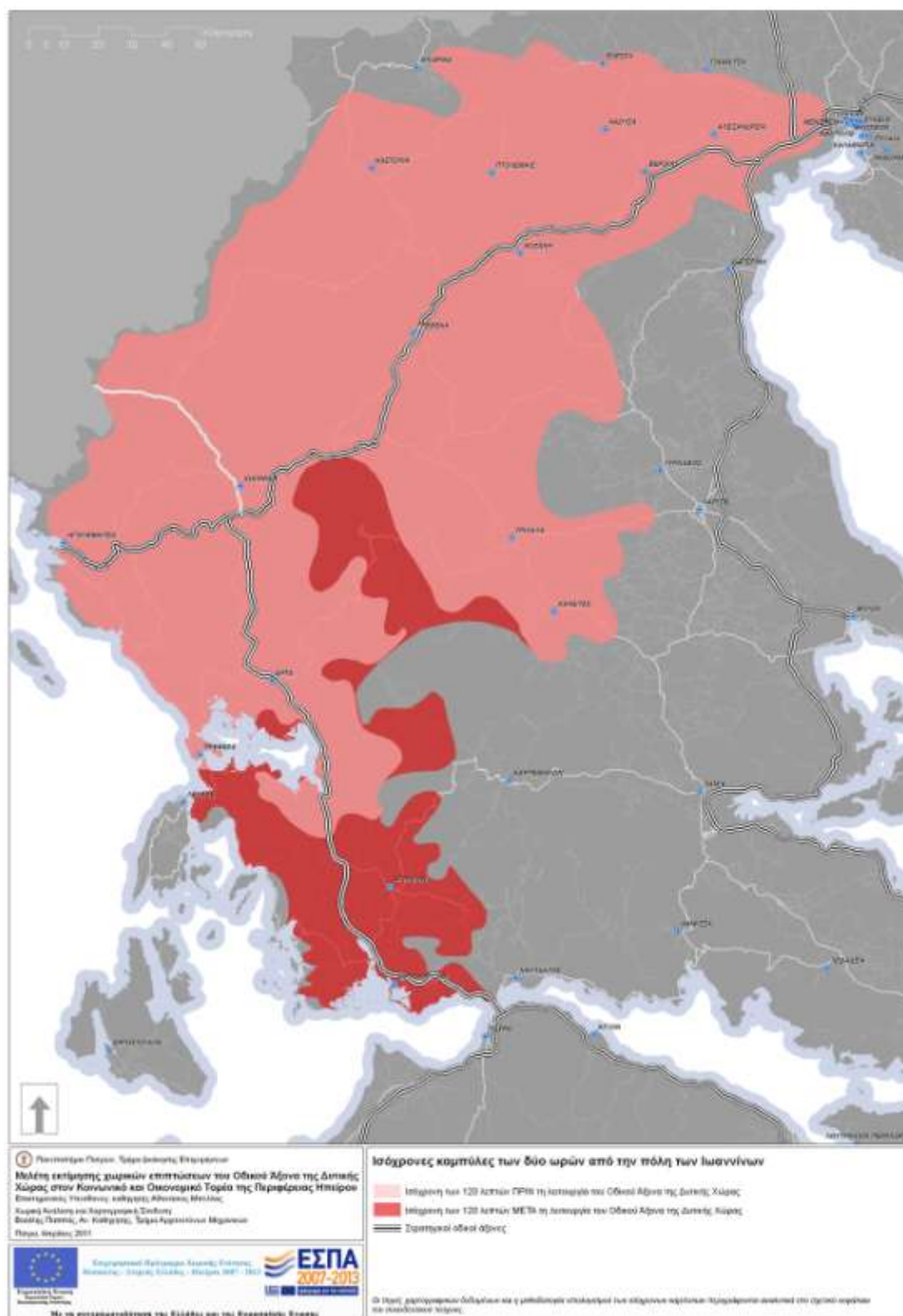
Για την πόλη των Ιωαννίνων η βελτίωση των χρονικών αποστάσεων στη ζώνη των δύο ωρών είναι σημαντική προς το Νότο όπου φαίνεται ότι η γέφυρα Χ. Τρικούπης θα είναι εντός της ζώνης αυτής. Με άλλα λόγια η διαδρομή Αντίρριο – Ιωάννινα, και με τη μέση τυπική ταχύτητα των 120 χλμ., θα γίνεται εντός δύο ωρών (χάρτης 7). Επίσης αξιοσημείωτο είναι ότι θα υπάρξει σημαντική βελτίωση στην προσβασιμότητα των περιοχών προς τα νοτιοανατολικά (ορεινές περιοχές κεντρικής Πίνδου) από την πόλη των Ιωαννίνων.

Επίσης και η πόλη της Ηγουμενίτσας θα ωφεληθεί προς Νότο εφόσον στη ζώνη των δύο ωρών θα περιλαμβάνεται το Αγρίνιο και τα νότια περίχωρά του (χάρτης 8).

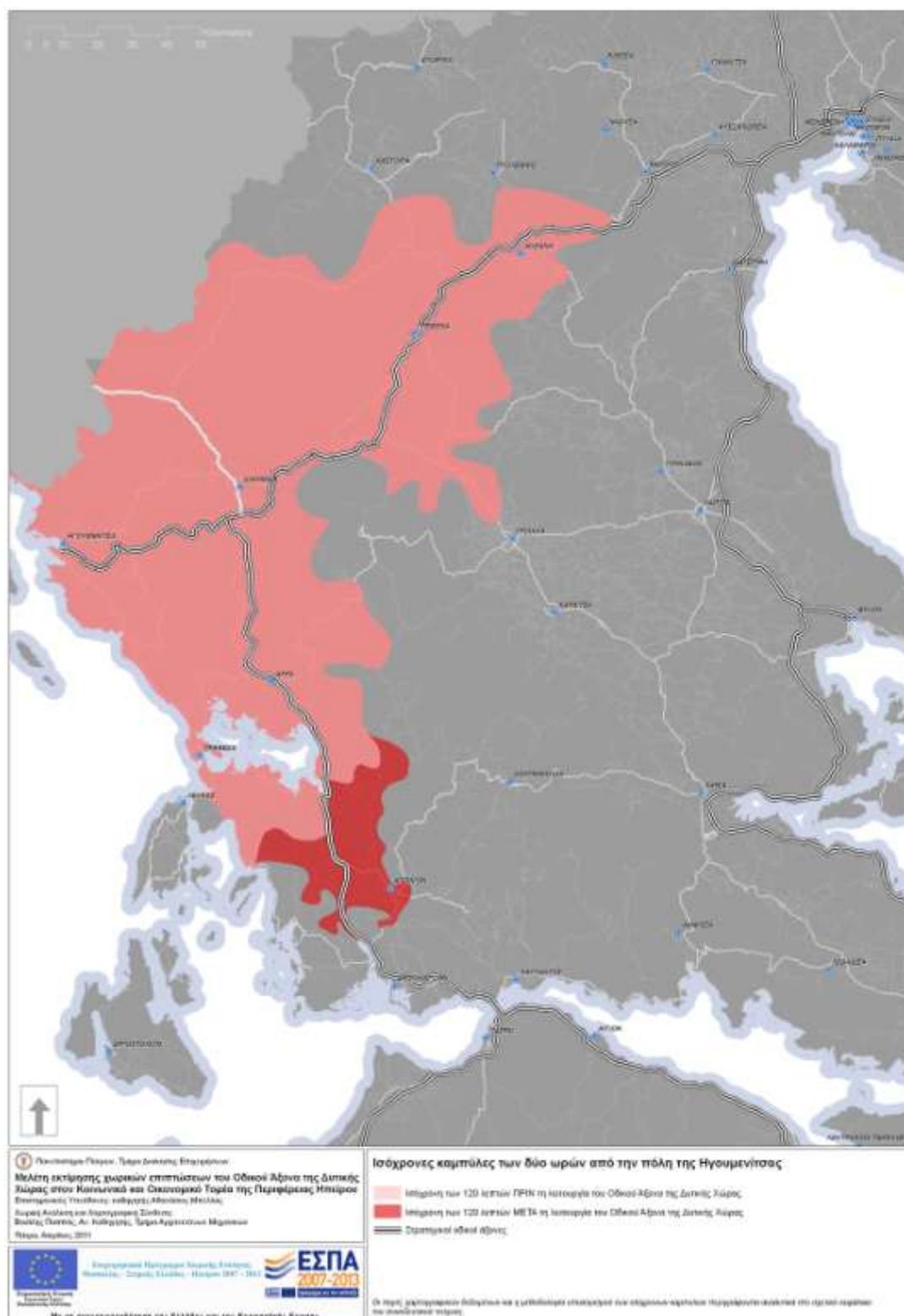
Αξιοσημείωτη είναι και η βελτίωση της προσβασιμότητας για τη πόλη της Άρτας όπου προς Βορρά η Βέροια σχεδόν εφάπτεται της ζώνης αυτής (δηλαδή η χρήστες των οδικών αξόνων Εγνατίας και Ιόνιας με τη μέση τυπική ταχύτητα θα κάνουν κάτι περισσότερο από δύο ώρες τη διαδρομή Βέροιας – Άρτας), ενώ προς νότο εντός της συγκεκριμένης ζώνης των δύο ωρών βρίσκονται η Βάρδα και η Νέα Μανωλάδα και το Αίγιο και η Ακράτα αντιστοίχως (χάρτης 9).

Η πόλη της Πρέβεζας, σε σχέση με την αναμενόμενη βελτίωση των διόρων χρονικών αποστάσεων δεν είναι και τόσο ευνοημένη, αλλά φαίνεται ότι η συγκεκριμένη ζώνη προς Βορρά θα εκτείνεται μέχρι την Κοζάνη ενώ προς Νότο θα φθάνει στην Πελοπόννησο, μέχρι τα βόρεια περίχωρα της Πάτρας (χάρτης 10).

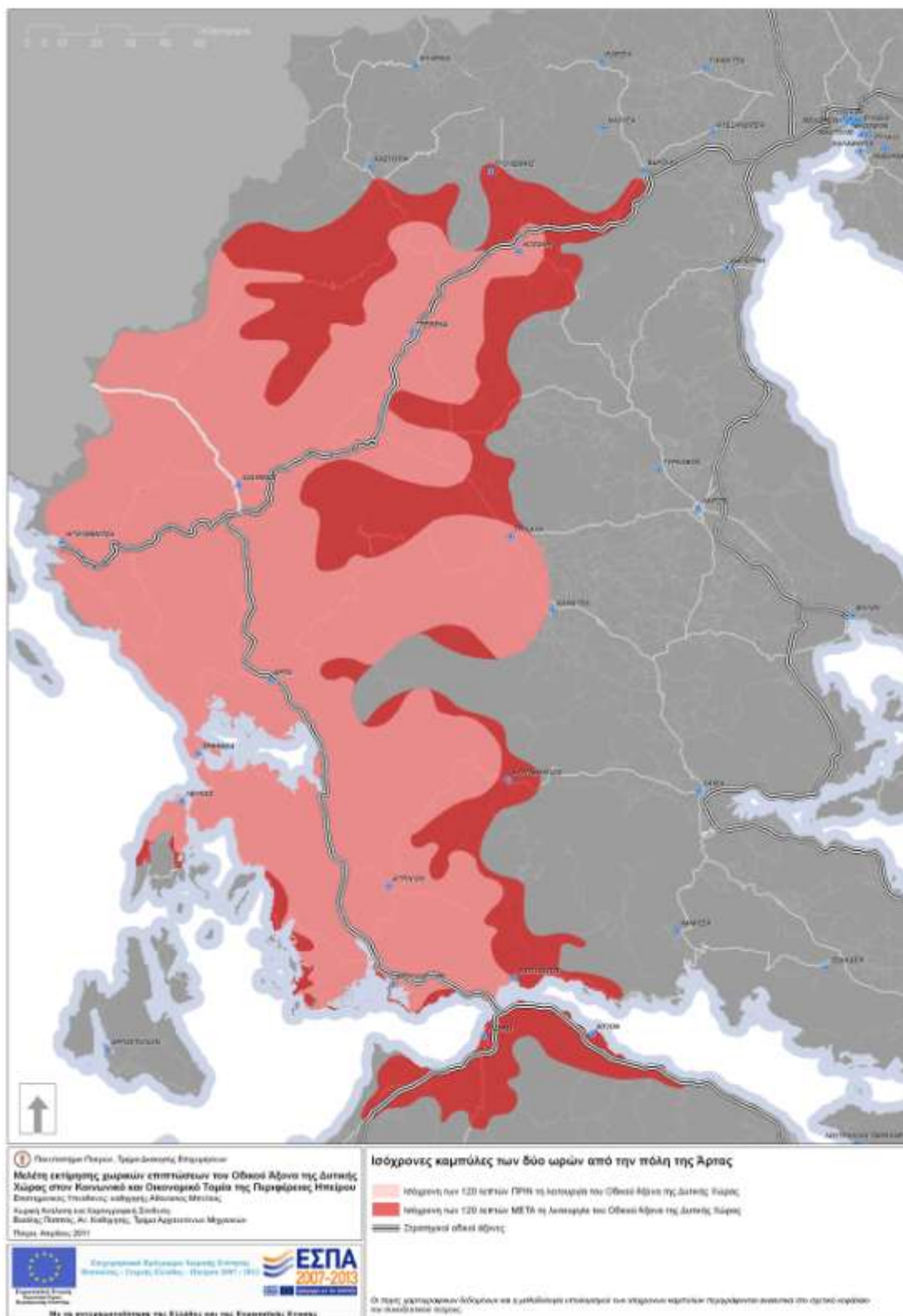
Τέλος η Πάτρα, ως το σημείο τομής των δύο οδικών αξόνων της Ιόνιας και της Ολυμπίας Οδού φαίνεται να είναι ιδιαίτερα ευνοημένη διότι κάποιος χρήστης των οδών αυτών, από το κέντρο της Πάτρας, θα προσεγγίζει με τη μέση τυπική ταχύτητα και εντός δύο ωρών είτε την Αθήνα, είτε την Άρτα, ή την Καλαμάτα, κλπ. να τονιστεί ότι στην περίπτωση αυτή στο μοντέλο γίνεται δεκτό ότι και η Κ.Α. Πελοποννήσου θα έχει ολοκληρωθεί και θα λειτουργεί κανονικά (χάρτης 11).



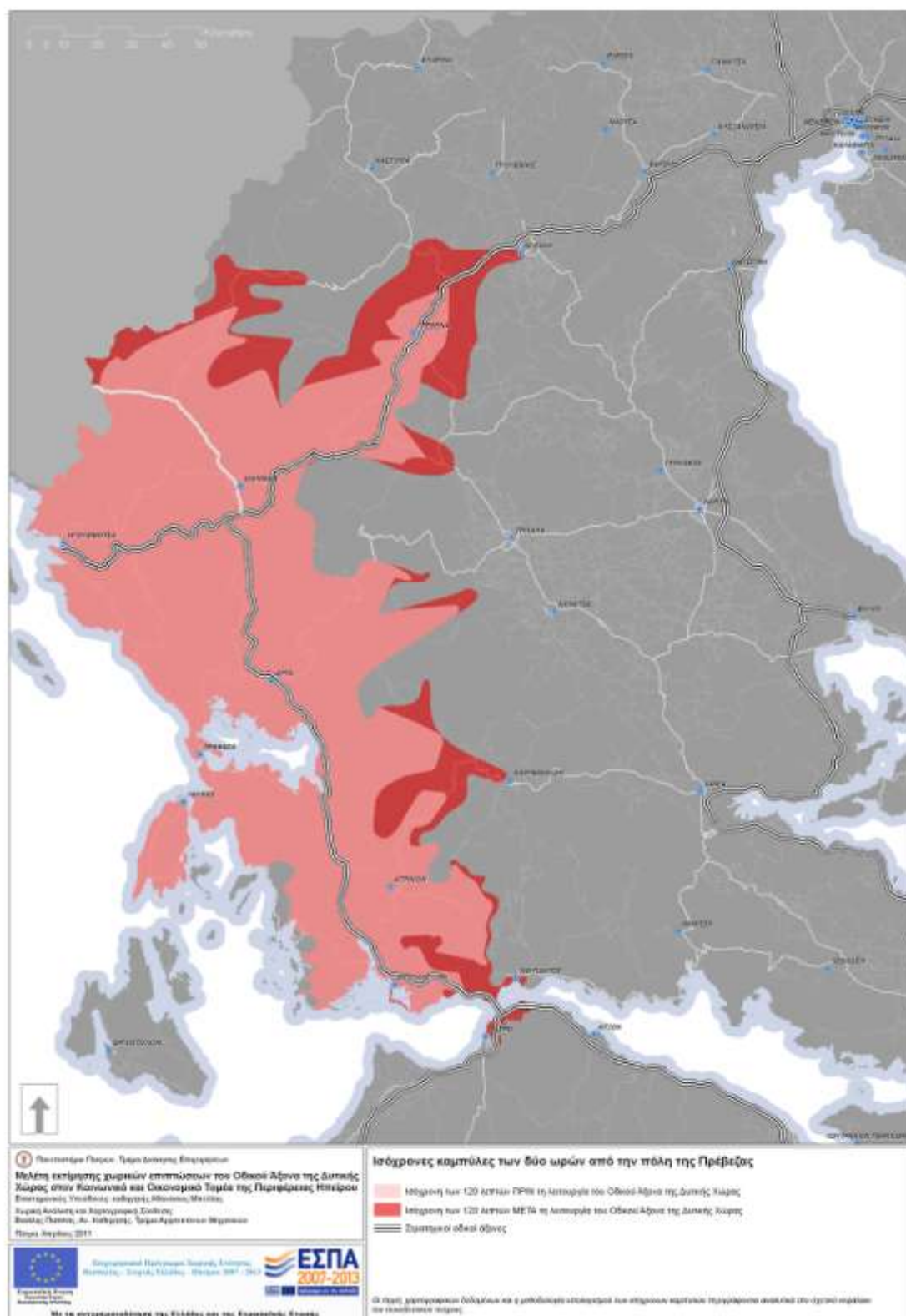
Χάρτης 7. Ισόχρονες καμπύλες των δύο ωρών από την πόλη των Ιωαννίνων



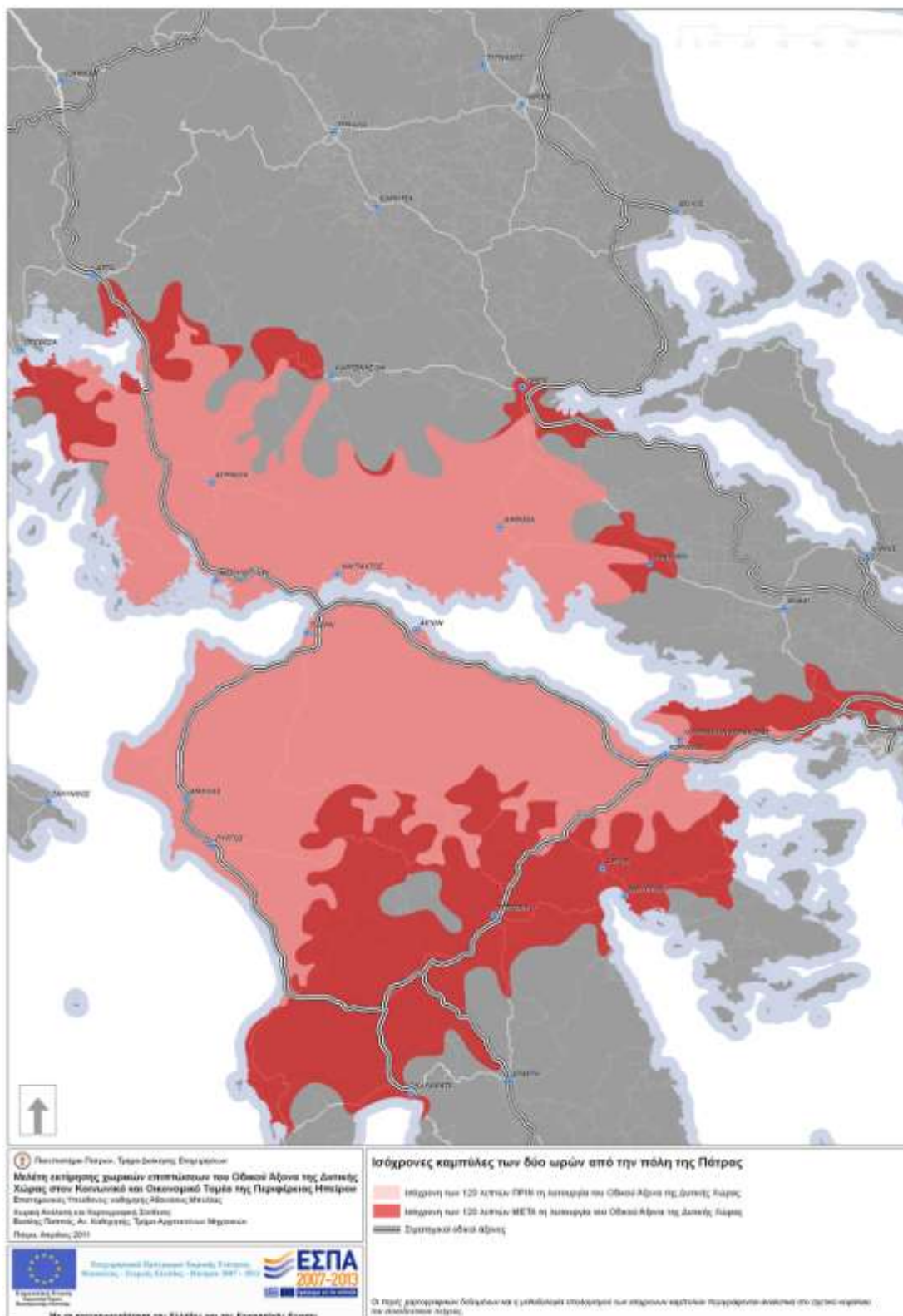
Χάρτης 8. Ισοχρονες καμπύλες των δύο ωρών από την πόλη της Ηγουμενίτσας



Χάρτης 9. Ισόχρονες καμπύλες των δύο ωρών από την πόλη της Άρτας



Χάρτης 10. Ισόχρονες καμπύλες των δύο ωρών από την πόλη της Πρέβεζας



Χάρτης 11. Ισόχρονες των δύο ωρών από την πόλη της Πάτρας

### 12.4.3 Ωφελούμενος πληθυσμός

Με τη χρήση του ΓΣΠ έγινε και εκτίμηση του ωφελούμενου πληθυσμού από την κατασκευή και λειτουργία του δυτικού οδικού άξονα.

Ο υπολογισμός βασίστηκε στον πραγματικό πληθυσμό της απογραφής του 2001, της Ελληνικής Στατιστικής αρχής ενώ η μέθοδος υπολογισμού του ωφελούμενου πληθυσμού έγινε με την υπέρθεση των ψηφιακών χαρτογραφικών επιπέδων των ζωνών των χρονοαποστάσεων με το ψηφιακό χαρτογραφικό επίπεδο των Τοπικών διαμερισμάτων. Τα αποτελέσματα φαίνονται αναλυτικά στους δύο επόμενους πίνακες.

|                    | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΖΩΝΗΣ ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΜΙΑΣ ΩΡΑΣ |         |         |             |
|--------------------|------------------------------------------|---------|---------|-------------|
|                    | ΠΡΙΝ                                     | ΜΕΤΑ    | ΑΥΞΗΣΗ  | ΠΟΣ. ΑΥΞΗΣΗ |
| <b>ΙΩΑΝΝΙΝΑ</b>    | 366.807                                  | 425.139 | 58.332  | 15,9%       |
| <b>ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ</b> | 235.656                                  | 244.850 | 9.194   | 3,9%        |
| <b>ΑΡΤΑ</b>        | 379.308                                  | 466.154 | 86.846  | 22,9%       |
| <b>ΠΡΕΒΕΖΑ</b>     | 234.698                                  | 342.155 | 107.457 | 45,8%       |
| <b>ΠΑΤΡΑ</b>       | 490.157                                  | 643.026 | 152.869 | 31,2%       |

Στη ζώνες των χρονοαποστάσεων της μίας ώρας η μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση στον ωφελούμενο πληθυσμό παρατηρείται στη ζώνη της Πρέβεζας λόγω της ένταξης σ' αυτή της πόλης των Ιωαννίνων, ενώ η μικρότερη στην αντίστοιχη ζώνη της Ηγουμενίτσας. Σε απόλυτα νούμερα πρώτη είναι η ζώνη των Πατρών με δεύτερη τη ζώνη της Άρτας.

Αντίστοιχως για τις ζώνες χρονοαποστάσεων των δύο ωρών η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρείται στην Πάτρα λόγω της μερικής ένταξης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτευούσης, ενώ η μικρότερη επίσης στη ζώνη της Ηγουμενίτσας. Σε απόλυτους αριθμούς πρώτη είναι η ζώνη της Πάτρας με δεύτερη των Ιωαννίνων.

|             | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΖΩΝΗΣ ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΔΥΟ ΩΡΩΝ |           |           |             |
|-------------|-----------------------------------------|-----------|-----------|-------------|
|             | ΠΡΙΝ                                    | ΜΕΤΑ      | ΑΥΞΗΣΗ    | ΠΟΣ. ΑΥΞΗΣΗ |
| ΙΩΑΝΝΙΝΑ    | 1.261.942                               | 1.465.328 | 203.386   | 16,1%       |
| ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ | 627.719                                 | 718.049   | 90.330    | 14,4%       |
| ΑΡΤΑ        | 916.138                                 | 1.389.506 | 473.368   | 51,7%       |
| ΠΡΕΒΕΖΑ     | 631.050                                 | 913.528   | 282.478   | 44,8%       |
| ΠΑΤΡΑ       | 1.069.679                               | 3.502.243 | 2.432.564 | 227,4%      |

## 12.5. Βασικά Αποτελέσματα της Έρευνας Ερωτηματολογίων Ιδιωτών

Παρακάτω δίνεται μια συνοπτική παρουσίαση των βασικών αποτελεσμάτων της επιτόπιας έρευνας που διενεργήθηκε και αφορά στην κινητικότητα και στις υποδομές. Ουσιαστικά, κρίθηκε σκόπιμος ο σχολιασμός των κυριότερων ευρημάτων της πρωτογενούς έρευνας προκειμένου να εξαχθούν κάποια συμπεράσματα.

### -Κινητικότητα

- Αναφορικά με την αναμενόμενη επίδραση της Ιόνιας Οδού στην κινητικότητα του πληθυσμού, οι ερωτηθέντες, στη συντριπτική πλειοψηφία τους, θεωρούν ότι οι μετακινήσεις ανάμεσα στην Ήπειρο και την υπόλοιπη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα θα αυξηθούν μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού.
- Αποτυπώνεται ομόφωνα η άποψη ότι η ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού θα συμβάλει στην ενίσχυση των μετακινήσεων από **αρκετά έως πολύ**.
- Αντιστοίχως, θετική ήταν η άποψη των ερωτηθέντων για την επίδραση που προκάλεσε η λειτουργία της Εγνατίας Οδού στις μετακινήσεις των πολιτών. Συγκεκριμένα, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων σε όλους τους νομούς απάντησε πως η Εγνατία Οδός επηρέασε από **αρκετά έως πολύ** την κινητικότητα προς και από τη Μακεδονία και τη Θράκη.

### -Υποδομές, οδικό δίκτυο

- Σχετικά με τις υπάρχουσες υλικές υποδομές στην Περιφέρεια (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) σε κανέναν

από τους νομούς οι απαντήσεις που δηλώνουν ικανοποίηση (αρκετά και πολύ) δεν ξεπερνούν το 14%, στοιχείο που αποτυπώνει γενικευμένη απογοήτευση των πολιτών για το επίπεδο των υποδομών και του οδικού δικτύου ειδικότερα στην περιοχή.

- Σε όλους τους νομούς η πλειοψηφία δηλώνει πως χρησιμοποιεί το υπάρχον οδικό δίκτυο από **μέτρια έως πολύ**. Οι μετακινήσεις για λόγους αναψυχής και τουρισμού είναι πολύ δημοφιλείς με ποσοστά που ξεπερνούν το 50%.

### **13. Χρήσεις γης και επιδράσεις του νέου οδικού άξονα**

#### **13.1 Γενικά: Μεταβολές χρήσεων γης την τελευταία 20ετία**

Τα τελευταία 10 χρόνια έχουν συμβεί αξιόλογες μεταβολές στο Δυτικό άξονα τις χώρας και ειδικότερα στη Περιφέρεια της Ηπείρου. Κατά κύριο λόγο οφείλονται στις εξελισσόμενες ανάγκες του πληθυσμού για αστική, οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη. Κατά δεύτερο λόγο, μερικές από τις μεταβολές αυτές την τελευταία πενταετία, οφείλονται στην κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας οδού και αφορούν:<sup>20</sup>

- Μεταβολή χρήσεων γης:
- Αλλαγές από αγροτική σε μη αγροτική χρήση ως αποτέλεσμα των πιέσεων που αναμένεται να προκύψουν σε σημεία του άξονα (ιδιαίτερα κοντά σε οικισμούς, βιομηχανικές περιοχές κλπ.) και ειδικότερα στο βαθμό μετατροπής (α) της γεωργικής γης (καλλιεργούμενες εκτάσεις) σε αστική γη (β) των φυσικών περιοχών είτε σε αστική γη είτε σε γεωργική γη.
- Μεταβολή αστικής γης: Μεταβολή της αστικής γης στην άμεση ζώνη επιρροής του άξονα, με βάση τρεις κατηγορίες κατάταξης της αστικής γης: συνεχής αστική δόμηση, γραμμική αστική δόμηση και ασυνεχής αστική δόμηση.
- Μεταβολή βιομηχανικής και εμπορικής γης στη ζώνη του άξονα: Μεταβολή της βιομηχανικής και εμπορικής γης στην άμεση ζώνη επιρροής του άξονα με βάση τις ακόλουθες κατηγορίες χρήσεων: βιομηχανικές περιοχές,

<sup>20</sup> **ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ** «ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΩΝ ΓΗΣ ΣΕ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΖΩΝΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ- ΣΥΝΟΨΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ», Παρατηρητήριο Εγνατίας, 2008

εμπορικές περιοχές, περιοχές δημοσίων και ιδιωτικών υπηρεσιών, περιοχές εγκαταστάσεων μαζικών μεταφορών.

- Εγκατάσταση επιχειρήσεων: Αριθμός, είδος και μέγεθος νέων επιχειρήσεων που εγκαθίστανται στην άμεση ζώνη επιρροής του άξονα, ως αποτέλεσμα της σημασίας του άξονα στη χωροθετική συμπεριφορά των επιχειρήσεων.
- Μεταβολή αξίας γης: Διαχρονική διαφοροποίηση στις τιμές γηπέδων και αγρών, όπως προκύπτουν από τη συλλογή δεδομένων αντικειμενικών και αγοραίων αξιών.

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων αυτών φανερώνουν ότι στα Ιωάννινα καταγράφεται η μεγαλύτερη αύξηση (30,27%) της γραμμικής δόμησης, δηλαδή της έκτασης της αστικής γης που εντοπίζεται εντός των ζωνών πλάτους 500m κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων της περιοχής που μελετήθηκε. Επιπλέον, παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση στις εκτάσεις γης που καταλαμβάνεται από βιομηχανικές (+31%) και εμπορικές (+50,3%) χρήσεις, εγκαταστάσεις μεταφορών και λοιπές υπηρεσίες (+100%).

Αξίζει να σημειωθεί πως, εκτός από τις ποσοτικές μεταβολές στις χρήσεις γης σημειώθηκαν και αξιόλογες μεταβολές στις τιμές και αξίες γης. Τα αποτελέσματα στην περιοχή Ιωαννίνων και συγκεκριμένα σε περιοχές που βρίσκονται σε απόσταση έως 1.000μ. εκατέρωθεν του άξονα και του κόμβου της Εγνατίας Οδού κυμαίνεται κατά μέσο όρο περί τα 300% (292% έως 325%). Παράλληλα, η μεταβολή σε τμήματα της γραμμικής ζώνης της Εθνικής Οδού κυμαίνεται από 314% έως 533%. Τέλος, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ίδιας μελέτης, η ευρύτερη περιοχή των Ιωαννίνων παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση (26%) στον αριθμό νέων επιχειρήσεων, δηλαδή επιχειρήσεων που εγκαταστάθηκαν στις περιοχές μελέτης μετά το 1998, οι οποίες σημειωτέον, είναι εγκατεστημένες κυρίως κατά μήκος της καθέτου εθνικής οδού όπου και διασταυρώνεται με την Εγνατία οδό.

Πέρα των παραπάνω, αυτές οι επιδράσεις στις χρήσεις γης παρατίθενται στην ενότητα αυτή για λόγους σύγκρισης ,δεδομένου ότι ανάλογες μεταβολές είναι λογικό να αναμένονται και λόγω της επίδρασης του Δυτικού οδικού άξονα. Δηλαδή της Ιόνιας οδού στη Περιφέρεια Ηπείρου. Επίσης, για λόγους σύγκρισης είναι σκόπιμο να αναφερθούν οι αντίστοιχες επιπτώσεις από τη κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, ενός αρκετά σημαντικού συγκοινωνιακού έργου, για τη συνεχή κυκλοφοριακή ροή του δυτικού οδικού άξονα.

Είναι χαρακτηριστικό πως η κατασκευή της Γέφυρας<sup>21</sup> επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά. Αναφορικά με τα στατιστικά στοιχεία για τις τιμές των ακινήτων, χρησιμοποιήθηκαν ως ενδεικτική κατηγορία τα οικόπεδα της Βόρειας Περιοχής και συγκεκριμένα οι περιοχές Αντίρριο – Μακύνεια – Πλατανίτης – Παλαιοπαναγιά – Μαραθιά – Μοναστηράκι. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι την μεγαλύτερη άνοδο τιμών παρουσίασαν οι περιοχές Μακύνεια (300%), Παλαιοπαναγιά (270%), Μαραθιά (260%) και Πλατανίτης (120%). Αντιστοίχως, η πρωτογενής έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην ευρύτερη περιοχή επιδράσεων της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου επιβεβαίωσε το γεγονός πως η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά και επικεντρώθηκε κυρίως στα εξοχικά οικόπεδα – διαμερίσματα και στα αγροτεμάχια.

### **13.2 Επιδράσεις της Ιόνιας Οδού στις χρήσεις γης**

#### **13.2.1 Επιδράσεις κατά μήκος του άξονα**

Είναι γεγονός ότι οι επιδράσεις των συγκοινωνιακών έργων στις χρήσεις γης ακολουθούν βραδύτερους ρυθμούς από άλλες, όπως π.χ. οι κινήσεις ατόμων και εμπορευμάτων με βάση τις μεταβολές στην προσπελασιμότητα. Αποτελεί κοινό τόπο η άποψη πως οι επιδράσεις αυτές απαιτούν σημαντικό χρόνο, ώστε να επηρεάσουν αισθητά τη διάρθρωση των χρήσεων γης, την αύξηση της αγοραστικής κίνησης και κατ' επέκταση τις τιμές των ακινήτων. Ωστόσο, οι επιδράσεις των συγκοινωνιακών έργων στις χρήσεις γης είναι και οι μοναδικές, ίσως που αρχίζουν να εμφανίζονται από την έναρξη ενός έργου.

Γενικότερα, θα πρέπει να αναμένεται ότι κατά μήκος και εγγύς του Δυτικού Οδικού Άξονα θα δημιουργηθούν οι εξής εξελίξεις από πλευράς νέας ζήτησης και αλλαγών στις χρήσεις γης:

- κατασκευή οδικών κέντρων υποδοχής και εξυπηρέτησης μεταφορικών μέσων και ταξιδιωτών
- βελτίωση των υπάρχοντων λιμένων του Δυτικού Άξονα

---

<sup>21</sup> ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ (2004-2007), ΜΑΡΤΙΟΣ 2008 ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ

- ίδρυση βιοτεχνικών και συσκευαστικών μονάδων αξιοποίησης τοπικών προϊόντων των γύρω περιοχών, και
- επέκταση των αστικών περιοχών των πλησιέστερων προς τον Άξονα μεγάλων αστικών κέντρων, λόγω έλξης πληθυσμών από τις περιβάλλουσες περιοχές.

Οι μεταβολές στις χρήσεις γης στις αρχικές φάσεις ενός οδικού έργου, όπως αυτό της Ιόνιας Οδού, είναι βασικά περιορισμένης έκτασης και εντοπίζονται συνήθως με την εμφάνιση του φαινομένου της αύξησης των αξιών γης σε περιοχές που γειτνιάζουν με τη χάραξη του έργου. Από ευρύτερη άποψη, μεταβολές που αφορούν εγκαταστάσεις επιχειρήσεων και δημιουργία βιομηχανικών και εμπορικών ζωνών σε μικρή απόσταση από τον άξονα, κατά κύριο λόγο, κάνουν την εμφάνιση τους στο ώριμο στάδιο της κατασκευής και ιδιαίτερα μετά την έναρξη λειτουργίας του άξονα.

Από κάθε άποψη, το θέμα των μεταβολών στις χρήσεις γης είναι ζήτημα μακροχρόνιων επιδράσεων και για αυτό απαιτείται η παρακολούθηση του, μέσω κατάλληλων δεικτών σε μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα. Συνοψίζοντας, οι μεταβολές των τιμών στις αξίες γης προηγούνται από πλευράς εμφάνισης και ακολουθούν, σε μεταγενέστερο χρόνο, μεταβολές που αφορούν αλλαγές του αστικού χώρου και μεταβολές που αφορούν βιομηχανικές και εμπορικές εγκαταστάσεις.

Με βάση τα παραπάνω και δεδομένου του πολύ αργού ρυθμού κατασκευής του έργου δεν είναι εφικτή η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για τις επιδράσεις στις χρήσεις γης και μόνο έμμεσες διαπιστώσεις, περιορισμένου χαρακτήρα, μπορούν να γίνουν σε αυτή τη φάση του έργου. Ωστόσο, από την γενικότερη αστική και οικονομική εξέλιξη της Ηπείρου τα τελευταία 10 χρόνια σε συνδυασμό με τα στοιχεία που προέκυψαν από την πρωτογενή έρευνα της παρούσας μελέτης, είναι δυνατόν να εξαχθούν κάποια συμπεράσματα, ως προς τις γενικότερες τάσεις, όσων αφορά τις χρήσεις γης που θα εμφανιστούν τα επόμενα χρόνια. Απαραίτητη προϋπόθεση για αυτό, αποτελεί ότι το έργο θα συνεχιστεί με κανονικούς ρυθμούς και δεν θα υπάρξουν καθυστερήσεις όπως αυτές τις τελευταίας διετίας.

### 13.2.2. Επιδράσεις στις χρήσεις γης των βιομηχανικών εγκαταστάσεων

Η ενότητα αυτή συνοψίζει τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου που πραγματοποιήθηκε στις δύο ΒΙΠΕ που λειτουργούν στην Περιφέρεια Ηπείρου.

- *ΒΙ.ΠΕ Πρεβέζης:* Αρκετοί επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, ανέφεραν πως η ΒΙ.ΠΕ δημιουργήθηκε εξαιτίας της εγκατάστασης του εργοστασίου των Κλωστηρίων Πρεβέζης. Ωστόσο, το οριστικό κλείσιμο των κλωστηρίων συντέλεσε στον μαρασμό της ΒΙ.ΠΕ και στην απαρχή «του κακού», αφού σταδιακά πολλές συνεργαζόμενες επιχειρήσεις έπαυσαν την λειτουργία τους και ο αριθμός των ανέργων σταδιακά μεγάλωνε αυτό επιβεβαιώνεται από την εξέλιξη του δείκτη της ανεργίας (βλ. σελ. 202). Λόγω της μεγάλης βιομηχανικής κρίσης και της συγκοινωνιακής απομόνωσης υπήρξε έντονος ρυθμός παύσεων επιχειρήσεων στην ΒΙ.ΠΕ με αποτέλεσμα να χαθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας. Η σημερινή εικόνα της ΒΙ.ΠΕ Πρεβέζης είναι αποκαρδιωτική. Ο οικονομικός μαρασμός και η εγκατάλειψη της πολιτείας είναι κάτι περισσότερο από εμφανές.
- *ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων:* Στη ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων, η κατάσταση είναι λίγο καλύτερη συγκριτικά με την βιομηχανική περιοχή Πρεβέζης αφού στην έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε συμμετείχαν 35 Μεταποιητικές Επιχειρήσεις από την ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων και μόνο 4 Μεταποιητικές Επιχειρήσεις από τη ΒΙ.ΠΕ Πρεβέζης. Από γενικότερη άποψη, ο χαμηλός αριθμός των επιχειρήσεων του δείγματος στην έρευνα πεδίου σχετίζεται με το γεγονός ότι και στις δυο ΒΙ.ΠΕ ένας μεγάλος αριθμός των επιχειρήσεων έχει παύσει να λειτουργεί τα τελευταία χρόνια, με τη ΒΙ.ΠΕ Πρεβέζης να κατέχει τα πρωτεία της ερήμωσης αφού ελάχιστες επιχειρήσεις πλέον λειτουργούν.
- Υπάρχουν αρκετές εγκατεστημένες επιχειρήσεις σε διάφορους κλάδους, πλην όμως ο αριθμός τους μειώνεται σταδιακά τα τελευταία χρόνια χωρίς οι απώλειες να αναπληρώνονται από νέες επιχειρήσεις.

Για να υπάρξει νέα ώθηση στη βιομηχανία και στη βιοτεχνική δραστηριότητα της Περιφέρειας, θα πρέπει καταρχήν, να ολοκληρωθεί ο οδικός άξονας της Ιόνιας οδού και να συνδεθεί πλήρως με το υπόλοιπο συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας που θα περιλαμβάνει την ολύμπια Οδό και επομένως να διαμορφωθεί νέο πλαίσιο χρονοαποστάσεων για τις μεταφορές των προϊόντων στα μεγάλα αστικά κέντρα τόσο της περιφέρειας Ηπείρου όσο και των υπολοίπων περιοχών της

χώρας. Κατά δεύτερον, σημαντική αναπτυξιακή ώθηση θα δώσει και η ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων (σύνδεση της Ιόνιας με την Παραιόνια οδό όσον αφορά το Νομό Πρεβέζης).

Τρίτον, θα πρέπει να εφαρμοστούν μέτρα και να αναληφθούν πρωτοβουλίες με τη συμμετοχή κρατικών φορέων τόσο της Περιφέρειας όσο και των Επιμελητηρίων για τη συγκρότηση κλαδικών πολιτικών όπως για παράδειγμα (συσκευασία και τυποποίηση οπωροκηπευτικών του Νομού Πρεβέζης, γαλακτοκομικά στο Νομό Ιωαννίνων και εσπεριδοειδή στο νομό Άρτας). Ειδικά στον τομέα της εμποροβιομηχανικής εγκατάστασης θα πρέπει να δημιουργηθούν επενδυτικά κίνητρα και οι προϋποθέσεις εκείνες ώστε να πραγματοποιηθεί προσέλκυση επενδυτών. Επιπλέον, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα των ΒΙ.ΠΕ. που σχετίζονται με την υλικοτεχνική υποδομή καθώς και η οργάνωση και λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ Άρτας και ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ. Θεσπρωτίας που εκκρεμούν.

| <b>ΝΟΜΟΙ<br/>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ<br/>ΗΠΕΙΡΟΥ</b> | <b>ΝΕΕΣ ΙΔΡΥΣΕΙΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ</b> | <b>ΠΑΥΣΕΙΣ<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ</b> | <b>ΔΙΑΦΟΡΑ</b> |
|------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|----------------|
| ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ<br>(2000-2010)                | 3.526                                 | -1.976                          | +1.550         |
| ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ<br>(2007-2010)                 | 2.094                                 | -1.597                          | +497           |
| ΠΡΕΒΕΖΗΣ<br>(2000-2010)                  | 4.400                                 | -3.165                          | +1.235         |
| ΑΡΤΑΣ<br>(2005-2010)                     | 2.153                                 | -1.502                          | +651           |

Επειδή υπάρχει διαφοροποίηση στις χρονικές περιόδους δεν είναι εφικτές ουσιαστικές συγκρίσεις, ωστόσο μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι στους νομούς της Περιφέρειας Ηπείρου παρατηρείται το φαινόμενο της «επιχειρηματικότητας ανάγκης». Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι πολλοί άνεργοι ή συνταξιούχοι ιδρύουν μικρές επιχειρήσεις, κυρίως εμπορικές, για βιοποριστικούς λόγους. Η τόσο μεγάλη δρατηριότητα ιδρύσεων νέων επιχειρήσεων δεν σχετίζεται με πραγματική επιχειρηματικότητα από οργανωμένες επιχειρήσεις και επενδυτές. Το χαρακτηριστικό αυτό, που αποτελεί και χαρακτηριστικό της χώρας, δεν αφήνει πολλά περιθώρια για την ουσιαστική ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στην

περιοχή, με δεδομένη μάλιστα τη χαμηλή στάθμη των υποδομών και την περιορισμένη εσωτερική αγορά. Επομένως για την τόνωση της επιχειρηματικότητας στην περιοχή και την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων από τη λειτουργία της Ιόνιας Οδού και του Δυτικού οδικού άξονα στο μέλλον, θα πρέπει να υπάρξουν πρόσθετες πολιτικές και συμπληρωματικά αναπτυξιακά έργα.

Θετική εξαίρεση στην παραπάνω γενικευμένη εικόνα μπορεί να αποτελέσει ο τομέας του τουρισμού, ο οποίος όπως φάνηκε και στη περίπτωση της Εγνατίας οδού, αντιδρά αμεσότερα λόγω της θετικής επίδρασης από πλευράς ζήτησης υπηρεσιών. Αξίζει να αναφερθεί, ότι σύμφωνα με το παρατηρητήριο Εγνατίας σημειώθηκαν αυξήσεις την περίοδο 2004-2007 της τάξεως του 40% αναφορικά με την πληρότητα και 43% στις αφίξεις, με τους Νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης να κατέχουν τα πρωτεία (Εξπρες, 2009). Η συγκεκριμένη επίδραση επιβεβαιώνεται από τα αποτελέσματα της πρωτογενούς έρευνας που έλαβε χώρα στις ξενοδοχειακές μονάδες και τα τουριστικά καταλύματα της περιφέρειας Ηπείρου, που φανερώνουν ότι η κατασκευή και η λειτουργία της Εγνατίας Οδού επηρέασε σε αρκετά μεγάλο βαθμό τη δραστηριότητα των μονάδων αυτών.

Στην κατεύθυνση αυτή, θα πρέπει να αναμένουμε ότι ο Δυτικός οδικός άξονας θα έχει θετικά αποτελέσματα για συγκεκριμένους τουριστικούς προορισμούς της Περιφέρειας Ηπείρου όπως Πάργα, Πρέβεζα, Ηγουμενίτσα και τα παραδοσιακά ορεινά χωριά (Μέτσοβο, Τζουμέρκα). Όμως και στον τομέα αυτό, χρειάζονται επιπλέον υποδομές, όπως η ολοκλήρωση των καθέτων αξόνων και της Παραϊόνιας οδού και η δημιουργία ή βελτίωση αεροδρομίων και λιμένων και η δημιουργία συγχρόνων μαρινών.

Από την πρωτογενή έρευνα εντοπίστηκαν μεταβολές στις αξίες τις οποίες κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν. Οι μεταβολές αυτές αφορούν, ως επί το πλείστον, τον νομό Άρτας και την ολοκληρωμένη παράκαμψη Άρτας γεγονός που προοιωνίζεται αντίστοιχες ανοδικές τάσεις των τιμών των ακινήτων που αναμένεται ότι θα εμφανιστούν στο μέλλον με την πρόοδο ολοκλήρωσης του έργου. Στις υπόλοιπες περιοχές όπου δεν είναι εμφανής η εξέλιξη του έργου δεν φαίνεται πως υπάρχει κάποια στοιχειώδης επίδραση. Τέλος, σε όλους του υπό

εξέταση νομούς, οι πολίτες αναμένουν αύξηση των αγοραπωλησιών από αγοραστές ακινήτων από την υπόλοιπη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα\_μετά από 5 χρόνια (οπότε και προσδοκάται ότι θα έχει συντελεστεί η ολοκλήρωση του έργου).

## Κεφάλαιο III : Γενική σύνοψη, συμπεράσματα, προτάσεις

### 14. Γενική σύνοψη και συμπερασματικές παρατηρήσεις

Οι επιπτώσεις των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων έχουν απασχολήσει σε μεγάλο βαθμό τη διεθνή και εγχώρια βιβλιογραφία. Αξιοσημείωτο δε είναι το γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν υπάρχει συγκεκριμένη μεθοδολογία που να ακολουθείται ως προς τη μελέτη των επιπτώσεων των έργων υποδομής, σε εθνικό αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο. Οι αναπτυξιακές επιπτώσεις των συγκοινωνιακών έργων έχουν απασχολήσει την οικονομική επιστήμη, την περιφερειακή ανάλυση (regional science), καθώς επίσης και τους φορείς λήψης αποφάσεων που διαμορφώνουν πολιτικές τόσο σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, αλλά και σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο (OECD, SACTRA, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων).

Η περιφέρεια Ηπείρου, καταλαμβάνοντας το ακραίο βορειοδυτικό τμήμα της χώρας, βρίσκεται επί αιώνες σε καθεστώς συγκοινωνιακής απομόνωσης εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης της, του δυσμενούς ανάγλυφου του εδάφους και των γενικότερων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών που επικράτησαν στην περιοχή αυτή τους τελευταίους αιώνες. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο που διατρέχει την Περιφέρεια Ηπείρου στις τελευταίες δεκαετίες δεν πληροί τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές με αποτέλεσμα η σύνδεση της με τις υπόλοιπες περιοχές της Ελλάδος, καθώς και με όμορες βαλκανικές χώρες, να μην είναι εφικτή με σύγχρονους όρους (με εξαίρεση το τμήμα της Εγνατίας Οδού που ολοκληρώθηκε τα λίγα τελευταία χρόνια). Αυτό υπήρξε και ένα από τα βασικά αίτια υστέρησης της Περιφέρειας αυτής και αποκοπής της από την αναπτυξιακή διαδικασία της υπόλοιπης Ελλάδας.

Ειδικότερα, η Ήπειρος καταλαμβάνει, σε μόνιμη χρονική βάση, μια από τις πλέον «περιφερειακές» και απομακρυσμένες θέσεις της Ελλάδας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης με βάση το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ως κύριο δείκτη ανάπτυξης. Αυτό, όπως προαναφέρθηκε, οφείλεται κυρίως στα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής και την υφιστάμενη οδική -και όχι μόνο- σύνδεσή της με τις υπόλοιπες περιφέρειες στον Ελλαδικό χώρο, αλλά και με τις γειτονικές χώρες των Βαλκανίων. Μέσω διαφόρων Ευρωπαϊκών προγραμμάτων

καταβλήθηκε σημαντική προσπάθεια στους τομείς των υποδομών, της γεωργίας και των Μικρομεσαίων επιχειρήσεων (κυρίως τα τελευταία έτη), όμως το ΑΕΠ της περιοχής εξακολουθεί να υπολείπεται ενώ δεν έχει αρθεί πλήρως και η απομόνωση της από την υπόλοιπη χώρα και κατ'επέκταση την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ωστόσο, η περιφέρεια αυτή -παρά τη χαμηλή μέχρι σήμερα στάθμη της συγκοινωνιακής σύνδεσής της- λειτουργεί ήδη, λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής της θέσης, ως ένας κόμβος μεταφορών, ο οποίος αναμένεται να αποκτήσει αυξημένη κινητικότητα με την ολοκλήρωση του Δυτικού οδικού άξονα. Η συνεχιζόμενη ανάπτυξη του Λιμένα Ηγουμενίτσας, ο οποίος συνδέει την Ελλάδα με την Ευρώπη (μέσω της Ιταλίας) και την Ανατολή (μέσω Τουρκίας και Κωνσταντινούπολης) με τους τοπικούς άξονες της Εγνατίας Οδού και του Δυτικού Άξονα, ενισχύει το ρόλο της ως κέντρου ανάπτυξης οικονομικών δραστηριοτήτων και συναλλαγών με την Ε.Ε., τα Βαλκάνια και την Ανατολή. Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή έπαιξε η πρόσφατη ολοκλήρωση του δυτικού τμήματος της Εγνατίας Οδού που διασχίζει από ανατολικά προς δυτικά την Περιφέρεια της Ηπείρου, αυξάνοντας κατακόρυφα την προσπελασιμότητα και κινητικότητα με τη Μακεδονία, τη Θράκη και τις βαλκανικές χώρες.

Μια νέα δυναμική ώθηση αναμένεται να δώσει στην Περιφέρεια της Ηπείρου ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός του συγκοινωνιακού δικτύου της περιοχής με την κατασκευή της Ιόνιας Οδού και γενικότερα του δυτικού οδικού άξονα, ο οποίος και θα λύσει οριστικά το πρόβλημα της σημερινής προβληματικής σύνδεσής της τόσο με τη νότια και δυτική πλευρά της χώρας όσο και με το λεκανοπέδιο της Αττικής. Το έργο αυτό βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης και παρουσιάζει μεγάλες καθυστερήσεις, γι' αυτό δεν είναι δυνατό να γίνουν ασφαλείς εκτιμήσεις των αναμενόμενων θετικών –και κάποιων αρνητικών- επιπτώσεων στην κοινωνική και οικονομική εξέλιξη της περιοχής. Στη διεθνή βιβλιογραφία έχει καταγραφεί η σταδιακή έναρξη επιπτώσεων από τις πρώτες φάσεις κατασκευής τέτοιων έργων και η εντονότερη διαμόρφωση των επιδράσεων, στη συνέχεια, με την ολοκλήρωση και πλήρη λειτουργία τους.

Η παρούσα μελέτη είχε ως αντικειμενικό στόχο της, αφενός τον προσδιορισμό των όποιων μέχρι σήμερα επιπτώσεων από την κατασκευή του Δυτικού οδικού

άξονα της χώρας (κυρίως της Ιόνιας Οδού), και αφετέρου την εκπόνηση ενός Συστήματος Δεικτών που προορίζεται να αποτελέσει ένα χρήσιμο οδηγό για τη διαχρονική καταγραφή των βασικότερων Οικονομικών και Κοινωνικών επιπτώσεων στην Περιφέρεια Ηπείρου από την κατασκευή και, αργότερα, τη λειτουργία του μεγάλου αυτού έργου.

Στην κατεύθυνση αυτή, η παρούσα μελέτη κινήθηκε πάνω στους εξής συνδυαστικούς άξονες, προκειμένου να ιχνηλατήσει τις αρχικές επιπτώσεις του έργου και να καταρτίσει ένα αρχικό σύστημα καταγραφής τους στο μέλλον:

α. εκπονήθηκε καταρχήν μια σφαιρική και διαχρονική **καταγραφή της παραγωγικής βάσης της Περιφέρειας με στόχο να εντοπιστεί η σημερινή αναπτυξιακή θέση της και η δυναμική της για το μέλλον (δευτερογενής έρευνα)**

β. καταρτίστηκαν **Ζώνες Επιρροής** και αποτυπώθηκε με πολλαπλές χαρτογραφήσεις τόσο η πρόοδος του έργου μέχρι σήμερα όσο και μετά την ολοκλήρωση του στο μέλλον με βάση τη **μεθοδολογία προσδιορισμού της προσπελασιμότητας και κινητικότητας και την τεχνολογία των γεωγραφικών πληροφοριακών συστημάτων (GIS).**

γ. διεξήχθη **έρευνα πεδίου με ερωτηματολόγια** στους τέσσερις νομούς της Περιφέρειας Ηπείρου για να εντοπιστούν επιδράσεις, στην παρούσα φάση αλλά και στο μέλλον, στον κοινωνικό και οικονομικό τομέα, καθώς και στις χρήσεις γης, τον τουρισμό κλπ.

Στο κείμενο που ακολουθεί παρακάτω, περιγράφονται περιληπτικά τα σημαντικότερα ευρήματα και διατυπώνονται τα βασικά συμπεράσματα από τις παραπάνω επιμέρους έρευνες.

#### **14.1 Δευτερογενής έρευνα**

Η δευτερογενή έρευνα αποσκοπούσε στην όσο το δυνατό πληρέστερη **επισκόπηση της σημερινής αναπτυξιακής θέσης της περιοχής στους περισσότερους κλάδους και τομείς**, προκειμένου να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση, από τη μια πλευρά, αλλά και η αναπτυξιακή δυναμική της, από την άλλη. Η αποτύπωση αυτή, που στηρίχτηκε βασικά σε στοιχεία των τελευταίων 10-

15 ετών, έδειξε με σαφήνεια τη χρόνια τελμάτωση της οικονομίας της περιφέρειας αυτής και τη σημαντική συγκριτική υστέρησή της έναντι των άλλων περιοχών. **Βασικοί δείκτες της Περιφέρειας όπως αυτοί του ΑΕΠ, της ανεργίας, της βιομηχανίας και της σύνθεσης της παραγωγής, πιστοποιούν τόσο το χαμηλό επίπεδο της περιοχής σε σχέση με άλλες περιφέρειες και τον αντίστοιχο μέσο όρο της χώρας, όσο και μια σαφή επιδείνωσή τους και περαιτέρω οικονομική υποβάθμιση της περιοχής (απόκλιση αντί για σύγκλιση) στα τελευταία χρόνια.** Η κατάσταση αυτή είναι ενδεικτική, μεταξύ άλλων, της μεγάλης αναγκαιότητας να ολοκληρωθούν οι συγκοινωνιακές υποδομές στην Περιφέρεια για να αρθούν οι συνθήκες χρόνιας απομόνωσης και να ξεκινήσει, με τη βοήθεια και άλλων αναγκαίων συμπληρωματικών μέτρων, μια διαδικασία αυτόνομης και βιώσιμης ανάπτυξης.

Εξαίρεση στον παραπάνω γενικό κανόνα υστέρησης αποτελούν μερικοί κλάδοι (τουρισμός, αλιεία, οπωροκηπευτικά, βιομηχανικές ζώνες, γαλακτοκομικά κλπ) που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν δυναμικά, αφού προηγουμένως ολοκληρωθεί ένα σύγχρονο συγκοινωνιακό δίκτυο που να είναι ικανό να αναβαθμίσει την προσπελασιμότητα, να μειώσει το χρονικό και οικονομικό κόστος των μεταφορών και να συμβάλει στη ενεργότερη διασύνδεση της τοπικής οικονομίας με τις υπόλοιπες αγορές της χώρας και των Βαλκανίων.

#### **14.2 Προσπελασιμότητα και ζώνες Επιρροής**

Για να καταγραφούν οι αρχικές επιδράσεις της πρώτης φάσης κατασκευής του δυτικού οδικού άξονα και να εκπονηθεί ένα ορθολογικό πλαίσιο σύλληψης των επιπτώσεων των μετέπειτα φάσεων του έργου, αποτυπώθηκαν -με τη **χρήση της τεχνολογίας GIS** του Πανεπιστημίου Πατρών- σε χάρτες τα γεωγραφικά δεδομένα της περιοχής σχετικά με την προσπελασιμότητα και τη κινητικότητα της Ηπείρου που αναμένεται να διαμορφωθεί από τη δημιουργία του Δυτικού Οδικού Άξονα.

#### **Προσπελασιμότητα - Χρονοαποστάσεις**

Πέρα από την προφανή βελτίωση σε ποιοτικά χαρακτηριστικά και σε χαρακτηριστικά ασφάλειας των μετακινήσεων που θα επιφέρει η κατασκευή και λειτουργία του δυτικού οδικού άξονα, (αυτή η κατασκευή και λειτουργία) θα αυξήσει σημαντικά και την προσπελασιμότητα της Περιφέρειας Ηπείρου,

σύμφωνα με την προηγούμενη ανάλυση (κεφάλαιο 12). Ειδικότερα και συγκεντρωτικά, η σχετική ανάλυση δείχνει ότι θα υπάρξει μία αύξηση της τάξεως του 21.5% στον ωφελούμενο πληθυσμό από την αύξηση της ζώνης των ωριαίων χρονικών αποστάσεων και κατά 30,5% από την αύξηση της ζώνης των χρονοαποστάσεων των δύο ωρών.

Η βελτίωση αυτή παρατηρείται κυρίως κατά τον άξονα Βορρά – Νότου, εφόσον η βελτίωση κατά των άξονα Ανατολής – Δύσης έχει ήδη επέλθει από τη λειτουργία της Εγνατίας οδού, για την Περιφέρεια Ηπείρου, ενώ για τις λοιπές Περιφέρειες απαιτείται η βελτίωση του ΠΑΘΕ (κυρίως για το τμήμα Πατρών – Κορίνθου) και η ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου Πελοποννήσου (Καλαμάτα – Τρίπολη – Κόρινθος). Παράλληλα οι, χαμηλής ποιότητας, υφιστάμενες εγκάρσιες συνδέσεις στην Κεντρική Ελλάδα, σε συνδυασμό με το ορεινό όγκο που διατρέχει τη ραχοκοκαλιά της χώρας, περιορίζουν επίσης τις επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του οδικού δυτικού άξονα και τη διάχυση της αποτελεσματικότητάς προς την κατεύθυνση Ανατολής – Δύσης.

Παράλληλα, και όπως ήδη έχει αναφερθεί, η αξιοποίηση της διαφαινόμενης βελτίωσης του συστήματος οδικών μεταφορών, κατά τον δυτικό οδικό άξονα, εξαρτάται και από άλλους παράγοντες που δεν απασχόλησαν (ούτε και θα μπορούσαν να απασχολήσουν) την παρούσα εργασία. Τέτοιοι παράγοντες είναι η τιμολογιακή πολιτική διαχείρισης του δυτικού οδικού άξονα (ύψος και πυκνότητα διοδίων), η κατασκευή και ποιότητα των κάθετων οδικών συνδέσεων, η πύκνωση των εισόδων – εξόδων του οδικού άξονα, τα μέτρα άρσης του χωρικού κατακερματισμού που επιφέρει η ύπαρξη ενός κλειστού αυτοκινητόδρομου στις περιοχές από τις οποίες διέρχεται, κλπ.

## **Ζώνες Επιρροής**

Αναφορικά με τις ζώνες επιρροής, και συμπληρωματικά με τον προσδιορισμό και τη μελέτη των χρονοαποστάσεων, η παρούσα εργασία ουσιαστικά προσδιορίζει τέσσερες ενότητες ζωνών επιρροής ως ακολούθως:

- Την Ζώνη Ι, ή ζώνη άμεσης επιρροής, η οποία περιλαμβάνει όσους παλαιούς ΟΤΑ (Δήμους και Κοινότητες πριν τον «Καποδίστρια» και νυν

Τοπικά Διαμερίσματα) βρίσκονται εντός ή η έκτασή τους τέμνεται από τη νοητή παράλληλη γραμμή των 6 χλμ. εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα (buffer zone) και είναι αυτοί που θα επωφεληθούν άμεσα από τη λειτουργία του οδικού δυτικού άξονα, με την έννοια της αύξησης της προσπελασιμότητάς τους, ενώ παράλληλα θα επιβαρυνθούν από τη λειτουργία του λόγω κατάτμησης εδαφών και χωρικών ενοτήτων, περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία του (ηχητική επιβάρυνση) κλπ. Στη ζώνη αυτή περιλαμβάνονται 528 Τοπικά Διαμερίσματα (ουσιαστικά παλαιοί ΟΤΑ), στα οποία αντιστοιχούσε, στην απογραφή του 2001, πραγματικός πληθυσμός 805.345 ατόμων.

- Ζώνες II και III: Πρόκειται για τη ζώνη εκείνη που αποτελείται από όλους τους «Καλλικρατικούς» Δήμους, από τους οποίους διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας και επιπλέον περιλαμβάνει και εκείνους τους «Καλλικρατικούς» Δήμους, των οποίων η έκτασή τέμνεται από τη νοητή παράλληλη γραμμή των 6 χλμ. εκατέρωθεν του δυτικού οδικού άξονα (buffer zone). Πρόκειται για 31 «Καλλικρατικούς» Δήμους με πραγματικό πληθυσμό 1.023.948 άτομα (αναγωγή της απογραφής του 2001). Έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά με την προηγούμενη Ζώνη I, αλλά, ως σύνολο διοικητικών ενοτήτων χαρακτηρίζονται από χαμηλότερη περιβαλλοντική επιβάρυνση με την έννοια ότι αυτή κυρίως περιορίζεται στην πρώτη ζώνη (υποενότητα της ζώνης αυτής).
- Ζώνες IV και V : Αποτελούνται από τους Νομούς από τους οποίους διέρχεται ο Δυτικός οδικός άξονας και επιπλέον περιλαμβάνουν και εκείνους τους Νομούς από τους οποίους διέρχονται κύριοι εγκάρσιοι οδικοί άξονες. Πρόκειται για 17 Νομούς, που περιλαμβάνουν 5.169 οικισμούς στους οποίους αντιστοιχεί πραγματικός πληθυσμός 2.012.105 ατόμων (απογραφή 2001). Εκτιμάται ότι ως διοικητικές ενότητες οι ζώνες αυτές θα είναι, σε βάθος χρόνου, οι πλέον ευνοημένες και όπως θα αποδεικνύεται, μέσω διαχρονικών συστηματικών αναλύσεων, οι πιο ενδιαφέρουσες με την έννοια ότι το υιοθετημένο πολυκεντρικό χωροταξικό πρότυπο της χώρας έχει άμεση εφαρμογή σε αυτό το επίπεδο χωρικής οργάνωσης.
- Τέλος η ζώνη VI, η οποία αποτελείται από τις τρεις Περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται ο δυτικός οδικός άξονας (Ήπειρος, Δυτική Ελλάδα και

Πελοπόννησος), έχει αντίστοιχα χαρακτηριστικά με τις προηγούμενες δύο ζώνες αλλά η επίδραση των εγκάρσιων συνδέσεων διαδραματίζει σημαντικότερο ρόλο στη διάχυση της επίδρασης του δυτικού οδικού άξονα. Στις τρεις αυτές Περιφέρειες αντιστοιχεί το 27,3% της συνολικής έκτασης και το 15,8% του συνολικού πραγματικού πληθυσμού της χώρας. Η κατασκευή και λειτουργία του δυτικού άξονα, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση, κατασκευή και λειτουργία των εγκάρσιων οδικών συνδέσεων, εκτιμάται ότι θα ενισχύσει τη συνοχή των Περιφερειών αυτών, θα συμβάλει στην άρση των περιφερειακών ανισοτήτων, μέσα από την ενίσχυση του συστήματος μεταφορών και την αύξηση της προσπελασιμότητας. Παράλληλα αναμένεται να ισχυροποιήσει την τάση για λειτουργική και χωρική ενσωμάτωση στο βασικό αναπτυξιακό άξονα της χώρας, και των τριών Περιφερειών, μεταβάλλοντας το αναπτυξιακό και χωροταξικό πρότυπο της χώρας. Πρόκειται για κάτι το οποίο προβλέπεται και είναι στόχος και στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Όπως και νάχει, προβλέπεται και στα επιμέρους Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, όπως, ήδη, παρουσιάστηκε στο αντίστοιχο κεφάλαιο.

### **14.3 Έρευνα Πεδίου**

Προαναφέρθηκε, πως η μελέτη αυτή επιχειρεί να καταγράψει τις μέχρι σήμερα επιδράσεις, καθώς και τις αναμενόμενες επιπτώσεις της Ιόνιας Οδού με τη διεξαγωγή **πρωτογενούς έρευνας με ερωτηματολόγια στους τέσσερις νομούς της Περιφέρειας Ηπείρου.**

Στη μερική αυτή έρευνα έγινε προσπάθεια, καταρχήν, να αξιοποιηθούν τα αποτελέσματα από τις χωρικές επιδράσεις της Εγνατίας Οδού στην Περιφέρεια της Ηπείρου, κατά τα τελευταία χρόνια ολοκλήρωσης του δυτικού τμήματος του άξονα. Η σημασία αυτού του παράγοντα στηρίχθηκε στο γεγονός ότι η Εγνατία οδός αποτελεί τον βασικό άξονα στην διευκόλυνση της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών και μεταποιητικών και εμπορικών δραστηριοτήτων στη ζώνη επιρροής της, καθώς μειώνονται σημαντικά οι διαφορές στη χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων, τερματικών σταθμών και διαμετακομιστικών

κέντρων. Η έρευνα πεδίου κατέγραψε σε αρκετές περιπτώσεις εμφανείς θετικές επιδράσεις από την Εγνατία Οδό, όπως στην κινητικότητα του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, στο τουριστικό ρεύμα προς τις ακτές της δυτικής Ελλάδας και τα Ιόνια Νησιά κοκ, ενώ σε άλλες περιπτώσεις καταγράφηκαν οι απόψεις των πολιτών και των επιχειρήσεων.

Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η Περιφέρεια της Ηπείρου επηρεάστηκε μονόπλευρα μέχρι σήμερα από τη λειτουργία της Εγνατίας, αφού η Ιόνια οδός βρίσκεται ακόμα σε πολύ πρώιμο στάδιο κατασκευής. Ωστόσο, εκτιμάται ότι το έργο του δυτικού οδικού άξονα θα δώσει, με την πρόοδο κατασκευής του, νέες αναπτυξιακές προοπτικές στην Περιφέρεια της Ηπείρου, όπως ακριβώς έγινε ως ένα βαθμό από τη λειτουργία της Εγνατίας οδού. Η κατασκευή και η λειτουργία της Ιόνιας Οδού συνολικού μήκους 196χλμ (Αντίρριο-Ιωάννινα)\*, η οποία θα συνδέει την Δυτική, τη Νότια και την Κεντρική Ελλάδα με την Ήπειρο, είναι ένα στρατηγικό έργο εξυπηρέτησης και μεταφοράς του επιβατηγού κοινού και των εμπορευμάτων, μεταξύ των περιοχών της Καλαμάτας-Πύργου-Πάτρας-Μεσολογγίου-Αγρινίου-Άρτας-Ιωαννίνων-Κακαβιάς. Είναι ιδιαίτερα θετικό επίσης το γεγονός ότι επεκτείνεται και συνδέεται με τους Αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και Αυλώνας. Το μεγάλο αυτό συγκοινωνιακό έργο θα συμβάλει στη δημιουργία κατάλληλου αναπτυξιακού περιβάλλοντος για την πύκνωση των εμπορικών, παραγωγικών και επενδυτικών σχέσεων της Ηπείρου με την υπόλοιπη Ελλάδα και θα τονώσει τις οικονομικές δραστηριότητες μεταξύ

**\* Είναι αξιοσημείωτο ότι η Εθνική Οδός Αντιρρίου – Ιωαννίνων χαρακτηρίζεται ως μία από τις χειρότερες οδικές αρτηρίες της Ευρώπης.**

Ηπείρου και Νότιας Αλβανίας. Το γενικό πνεύμα αυτών των απόψεων, με κάποιες παραλλαγές και αποκλίσεις σε επίπεδο νομών, καταγράφεται στις απαντήσεις των ερωτηθέντων στους περισσότερους νομούς

Τα δύο εν λειτουργία κομμάτια της Ιόνιας οδού (παράκαμψη Αγρινίου & παράκαμψη Άρτας–Φιλιππιάδας), συνολικού μήκους 36χλμ, είναι αποκομμένα μεταξύ τους και δεν υπάρχει καμία συγκοινωνιακή συνοχή. Να σημειωθεί επίσης ότι μόνο η παράκαμψη Άρτας–Φιλιππιάδας ανήκει στην Περιφέρεια Ηπείρου με αποτέλεσμα ο προσδιορισμός των επιδράσεων του έργου να είναι πιο δύσκολος.

Άξια προσοχής είναι και τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου και στις **βιομηχανικές περιοχές** της Ηπείρου. Οι Βιομηχανικές Περιοχές συμβάλλουν αρκετά στην ανάπτυξη των αστικών κέντρων της περιφέρειας, βοηθώντας την εσωτερική μετακίνηση του πληθυσμού προς τις αναπτυσσόμενες περιοχές, που προσδοκά την καλύτερη λειτουργική απόδοση και τη μείωση του κόστους διαβίωσής του. Σήμερα, στην περιφέρεια της Ηπείρου λειτουργούν δύο μόνο (Ιωαννίνων και Πρεβέζης) από τις τέσσερις θεσμοθετημένες Βιομηχανικές περιοχές, ενώ στους νομούς Άρτας και Θεσπρωτίας δεν λειτουργούν εδώ και χρόνια. Αλλά και στους νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης οι ΒΙ.ΠΕ. υπολειτουργούν. Οι υποδομές που υποτίθεται ότι παρέχονται δεν υπάρχουν και η κατάσταση είναι αποκαρδιωτική. Αρκετές επιχειρήσεις έχουν παύσει τη λειτουργία τους, γεγονός που ίσως εν μέρει να οφείλεται στην δυσοίωνα οικονομική συγκυρία, που επικρατεί τα τελευταία χρόνια. Σε μερικές περιπτώσεις η παύση λειτουργίας μεγάλων επιχειρήσεων (πχ Κλωστήρια Πρεβέζης) είχε δραματικές συνέπειες για την απασχόληση και τις συνδεδεμένες δραστηριότητες της περιοχής. Από γενικότερη σκοπιά, αρκετοί επιχειρηματίες τονίζουν πως οι ανεκπλήρωτες πολιτικές υποσχέσεις για την κατασκευή και λειτουργία των κάθετων αξόνων και της Παραϊόνιας Οδού, οδήγησαν τις επιχειρήσεις τους σε οριακό σημείο ή σε παύση λειτουργίας.

Όσον αφορά τα ΒΙΟ.ΠΑ Άρτας και Θεσπρωτίας τα άμεσα προβλήματα τους και η επί χρόνια καθυστέρηση της έναρξης λειτουργίας τους σχετίζονται με την ανεπαρκή υλικοτεχνική υποδομή καθώς και την, κάτω από αυτές τις συνθήκες, έλλειψη ενδιαφέροντος από την πλευρά των επενδυτών να εγκατασταθούν στα ΒΙΟ.ΠΑ.

Με βάση τις παραπάνω αρνητικές διαπιστώσεις της έρευνας πεδίου για τις Βιομηχανικές Περιοχές, θα πρέπει να θεωρείται ότι η ανάπτυξη της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας είναι επιτακτική για την περιοχή. Αν και σε ποσοστιαία βάση το μερίδιο του δευτερογενούς τομέα στην συνολική παραγωγή παραμένει διαχρονικά περίπου σταθερό, η διεύρυνση του αναπτυξιακού χάσματος της περιοχής σε σύγκριση με το μέσο όρο της χώρας τα τελευταία χρόνια (βλ. δευτερογενής έρευνα) επιτάσσει την αύξηση της συμμετοχής της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας στο ΑΕΠ λόγω των σημαντικών διασυνδέσεων (linkages) που έχουν με τους λοιπούς τομείς και κλάδους της οικονομίας και της πολλαπλασιαστικής επίδρασης τους στην ανάπτυξη. Για να υπάρξει όμως νέα ώθηση στη βιομηχανία και στη

βιοτεχνική δραστηριότητα της Περιφέρειας, θα πρέπει καταρχήν να ολοκληρωθεί ο οδικός άξονας της Ιόνιας οδού και να συνδεθεί πλήρως με το υπόλοιπο συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας που θα περιλαμβάνει και την Ολύμπια Οδό και επομένως να διαμορφωθεί νέο πλαίσιο χρονοαποστασεων για τις μεταφορές των προϊόντων στα μεγάλα αστικά κέντρα τόσο της περιφέρειας ηπείρου όσο και των υπολοίπων περιοχών της χώρας.

Επιπλέον, θα πρέπει να εφαρμοστούν μέτρα και να αναληφθούν πρωτοβουλίες με τη συμμετοχή κρατικών φορέων τόσο της Περιφέρειας όσο και των Επιμελητηρίων για τη συγκρότηση κλαδικών πολιτικών όπως για παράδειγμα συσκευασία και τυποποίηση οπωροκηπευτικών του Νομού Πρεβέζης, γαλακτοκομικά στο Νομό Ιωαννίνων και εσπεριδοειδή στο νομό Άρτας. Ειδικά στον τομέα της εμποροβιομηχανικής εγκατάστασης θα πρέπει να δημιουργηθούν επενδυτικά κίνητρα και οι κατάλληλες προϋποθέσεις για να πραγματοποιηθεί προσέλκυση επενδυτών.

Όσον αφορά τις επιδράσεις του οδικού άξονα στο **επιχειρηματικό περιβάλλον** αναμένεται πως δεν θα παρουσιαστεί ιδιαίτερη μεταβολή με την ίδρυση περισσότερων νέων επιχειρήσεων αν και πρέπει να θεωρείται βέβαιο ότι θα αυξηθεί η **ευελιξία των εργαζομένων** λόγω αύξησης της κινητικότητας.

Θετική εξαίρεση στην παραπάνω γενικευμένη εικόνα αρνητικής εξέλιξης, που εμφανίζει η βιομηχανική παραγωγή και η επιχειρηματικότητα γενικότερα, μπορεί να αποτελέσει **ο τομέας του τουρισμού**, ο οποίος, όπως φάνηκε και στη περίπτωση της Εγνατίας Οδού, κινητοποιείται αμεσότερα λόγω της ταχύτερης αντίδρασης από πλευράς ζήτησης υπηρεσιών. Αξίζει να αναφερθεί, ότι σύμφωνα με το Παρατηρητήριο Εγνατίας, στην περίοδο 2004-2007 σημειώθηκαν αυξήσεις στην πληρότητα των τουριστικών μονάδων και τις αφίξεις τουριστών της τάξεως του 40%-43%, με τους Νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης να κατέχουν τα πρωτεία. Η συγκεκριμένη επίδραση επιβεβαιώθηκε και από τα αποτελέσματα της πρωτογενούς έρευνας που πραγματοποιήθηκε στις ξενοδοχειακές μονάδες και τα τουριστικά καταλύματα της περιφέρειας Ηπείρου, που φανερώνουν ότι η κατασκευή και η λειτουργία της Εγνατίας Οδού επηρέασε σε αρκετά μεγάλο βαθμό τη δραστηριότητα των μονάδων αυτών.

Στην κατεύθυνση αυτή, θα πρέπει να αναμένουμε ότι ο Δυτικός οδικός άξονας θα έχει θετικά αποτελέσματα για συγκεκριμένους τουριστικούς προορισμούς της

Περιφέρειας Ηπείρου όπως Πάργα, Πρέβεζα, Ηγουμενίτσα και τα παραδοσιακά ορεινά χωριά (Μέτσοβο, Τζουμέρκα). Όμως και στον τομέα αυτό, χρειάζονται επιπλέον υποδομές όπως η ολοκλήρωση των καθέτων αξόνων και της Παραϊόνιας οδού και η δημιουργία ή βελτίωση αεροδρομίων και λιμένων, καθώς και σύγχρονων μαρινών.

Είναι χαρακτηριστικό ότι θετικές προσδοκίες για τον τομέα του τουρισμού από την ολοκλήρωση του δυτικού οδικού άξονα έχει τόσο ο ίδιος ο κλάδος (επιχειρήσεις), όσο και ευρύτερα η κοινή γνώμη, όπως αυτό αποτυπώθηκε στις δυο σχετικές έρευνες (τουρισμού και ιδιωτών).

Επιπρόσθετα, από την πρωτογενή έρευνα εντοπίστηκαν μεταβολές στις **αξίες γης** που αφορούν, ως επί το πλείστον, το ολοκληρωμένο τμήμα της παράκαμψης της Άρτας, γεγονός που προοιωνίζεται αντίστοιχες ανοδικές τάσεις των τιμών των ακινήτων που αναμένεται ότι θα εμφανιστούν στο μέλλον με την πρόοδο ολοκλήρωσης του έργου. Στις υπόλοιπες περιοχές, όπου δεν είναι εμφανής η εξέλιξη του έργου, δεν φαίνεται να υπάρχει κάποια αξιόλογη επίδραση είτε στη ζήτηση ακινήτων είτε στις τιμές. Τέλος, σε όλους τους υπό εξέταση νομούς, οι πολίτες αναμένουν αύξηση των αγοραπωλησιών από αγοραστές ακινήτων από την υπόλοιπη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα μετά από 5 χρόνια (οπότε και προσδοκάται ότι θα έχει συντελεστεί η ολοκλήρωση του έργου).

Από γενική άποψη, στην εκτίμηση των επιδράσεων και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της πρωτογενούς έρευνας θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ότι **η επιτόπια αυτή έρευνα έχει επηρεαστεί αρνητικά από τη γενικότερη δυσμενή οικονομική συγκυρία και την ύφεση**. Η αρνητική αυτή συγκυρία, λειτουργώντας και σε ένα κλίμα γενικότερης αβεβαιότητας και ανησυχίας, τείνει να υποβαθμίζει ή να μετριάξει τις όποιες θετικές εκτιμήσεις από τη επίδραση των νέων οδικών έργων, ιδιαίτερα δε εκείνες που αναφέρονται στη φάση της ολοκληρωμένης λειτουργίας τους.

Μολαταύτα, στο σύνολό της η έρευνα πεδίου έδειξε -αν μάλιστα συνυπολογιστούν διορθωτικά και ο παραπάνω σημαντικός περιοριστικός παράγοντας από τη δυσμενή οικονομική συγκυρία, καθώς και η υπερβολική καθυστέρηση των έργων και η αδυναμία πρόβλεψης του χρόνου ολοκλήρωσης τους- ότι **η λειτουργία του δυτικού οδικού άξονα θα επιδράσει οπωσδήποτε**

**θετικά, αυξάνοντας την κινητικότητα του πληθυσμού και των εμπορευμάτων και προκαλώντας ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας.** Κλάδος αιχμής στην κατεύθυνση αυτή αποτελεί ο τουρισμός, με θετικές όμως προοπτικές που μπορεί να δημιουργηθούν για τις επενδύσεις σε επιλεκτικούς βιομηχανικούς και βιοτεχνικούς κλάδους (πχ επεξεργασία και τυποποίηση αλιευμάτων και γαλακτοκομικών προϊόντων, ανάπτυξη των βιομηχανικών περιοχών κλπ).. Στις αρνητικές επιδράσεις θα πρέπει σίγουρα να συνυπολογιστούν οι κίνδυνοι από τον ανταγωνισμό από άλλες περιοχές, που όμως αντισταθμίζονται από τα αντίστοιχα ποσοτικά και ποιοτικά οφέλη για τον τοπικό πληθυσμό.

### **Επίλογος**

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η μεγάλη καθυστέρηση κατασκευής του βασικού έργου της Ιόνιας Οδού, σε συνδυασμό με τη γενικότερη δυσμενή οικονομική συγκυρία της χώρας, θα οδηγήσει σε ανάλογη σοβαρή καθυστέρηση του συγκοινωνιακού εκσυγχρονισμού και της αναπτυξιακής αναδιάταξης της Περιφέρειας της Ηπείρου τουλάχιστον κατά 10-20 χρόνια. Στην παρούσα δυσοίωνη συγκυρία είναι δύσκολο να γίνουν ασφαλείς προβλέψεις για τον περαιτέρω σχεδιασμό και το χρόνο παράδοσης του έργου. Η ατυχής χρονική σύμπτωση της περιόδου έναρξης του έργου αυτού με το ξέσπασμα της παγκόσμιας αλλά και της ελληνικής οικονομικής κρίσης, συνεπάγεται την πληρωμή, από την Περιφέρεια της Ηπείρου και τον πληθυσμό της, ενός πολύ υψηλότερου τιμήματος για την επερχόμενη κρίση σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες της χώρας.

Επομένως, μια ακόμη αναπτυξιακή ευκαιρία χάνεται για την περιοχή –το ίδιο ισχύει φυσικά και για τις άλλες περιφέρειες της χώρας από τις οποίες διέρχεται η χάραξη του δυτικού οδικού άξονα- και είναι σχεδόν απόλυτα βέβαιο ότι **τα επόμενα χρόνια θα αυξηθεί η απόκλιση των οικονομικών και κοινωνικών δεικτών της Περιφέρειας της Ηπείρου από τους αντίστοιχους μέσους όρους της χώρας και της Ε.Ε.** Από την άποψη αυτή, όλες οι προηγούμενες πολιτικές που εφαρμόστηκαν και απέτυχαν στο να προωθήσουν τις απόλυτα αναγκαίες υποδομές για εξασφάλιση όρων βιώσιμης ανάπτυξης στην περιοχή, φέρουν

τεράστια ευθύνη για το σημερινό επίπεδο υποβάθμισής της και την έντονα μειονεκτική θέση στην οποία θα έχει περιέλθει για τα επόμενα πολλά χρόνια.

Πέρα όμως από το βασικό συγκοινωνιακό δίκτυο (Εγνατία Οδός, Ιόνια Οδός και Ολυμπία Οδός), η πλήρης ανάπτυξη των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της περιοχής θα εξαρτάται καθοριστικά τα επόμενα χρόνια, ακόμη και μετά την ολοκλήρωση του δικτύου αυτού, από την απαραίτητη συμπληρωματική ολοκλήρωση και λειτουργία των κάθετων οδικών αρτηριών σύνδεσης της ενδοχώρας της Περιφέρειας με τους κεντρικούς άξονες. Ενδεικτικά, η κατασκευή σύγχρονης οδικής σύνδεσης του νομού Πρεβέζης με την Ιόνια Οδό και η κατασκευή της Παιονίας Οδού θα αποτελέσουν σημαντικούς παράγοντες καθυστέρησης ως προς τη διάχυση των θετικών επιδράσεων της λειτουργίας της Ιόνιας Οδού στις αντίστοιχες περιοχές. Μόνο μετά την ολοκλήρωση και αυτών των παράλληλων, αλλά απόλυτα αναγκαίων, έργων, θα πρέπει να αναμένεται η πλήρης ανάπτυξη των προοπτικών των απομακρυσμένων περιοχών.

Τελικά, αποδεικνύεται ότι οι διοικητικές και διαρθρωτικές αδυναμίες του οικονομικού και πολιτικού συστήματος της χώρας και η αναποτελεσματικότητα τους στην ορθολογική κατανομή των πόρων και την εφαρμογή ενεργού περιφερειακής πολιτικής, επιβαρύνει σε μόνιμη βάση τόσο τις ίδιες περιοχές όσο και ολόκληρη τη χώρα.

## Βιβλιογραφία & Αρθρογραφία

### Διεθνής

Amano, K. and Fujita, M., 1970, A long economic effects analysis of alternative transportation facility plans-regional and national. *Journal of Regional Science* 10, 297-323\*δεν αναφέρονται

Banister, D. and Berechman, J., 2000, *Transport Investment and Economic Development*. UCL Press: London

Batey, P.W.J, Madsen, M. and Scholefield, G.,1993, Socio-economic Impact Assessment of Large-scale projects using Input-Output Analysis: A case study of an airport. *Regional Studies* 27(3), 179-191\*δεν αναφέρονται

Bruinsma, F. R., Rienstra, S. A. and Rietveld, P., 1997, Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multi-approach Case Study for the Construction of A1 Highway in the Netherlands. *Regional Studies* 31(4), 391-402

Cederlund, K., Erlandsoon, U. and Tornqvist, G., 1991, Swedish contact routes in European urban landscape. Unpublished working paper. Department of Economic and Social Geography, University of Lund.

Copus, A.K., 1999, *A New Peripherality Index for the NUTSII Regions of the European Union*. Report for the European Commission, Directorate General XVI.A.4 (Regional Policy and Cohesion)

Diamond, D. and Spence, N. A., 1989, *Infrastructure and Industrial Costs in British Industry*. Research conducted under contract to the Department and Industry by the London School of Economics. HMSO: London

Gutierrez, J and Urbano, P., 1996, Accessibility in the European Union: the impact of the trans-European road network. *Journal of Transport Geography* 4(1), 15-25

Jacobs, J., 1969, *The Economy of Cities*. Jonathan Cape: London

Jensen-Butler, C. and Madsen, B., 2000, An Eclectic Methodology for Assessment of the Regional Economic Effects of the Femern Belt Link Between Scandinavia and Germany. *Regional Studies* 33(8), 751-768

Keeble, D., Offord J., and Walker, S., 1988, *Peripheral Regions in a Community of Twelve Member States*. Commission of the European Community, Luxemburg.

- Keeble, D., Owens, P.L. and Thompson, C., 1982, Regional accessibility and economic potential in the European Community. *Regional Studies* 16, 419-432
- Krugman, P., 1991, *Geography and Trade*. MIT Press: Cambridge Massachusetts.
- Linneker, B. J. and N. A. Spence, 1992, An Accessibility Analysis of the Impact of the M25 London Orbital Motorway on Britain. *Regional Studies* (26), 31-47
- Marshall, A., 1920. Principles of Economics. 8th edition. London: Macmillan.
- OECD, 2002, *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development* OECD: Paris
- Panebianco, S., 2004, *The Impact of European Transport Infrastructure on Peripherality*. Institute of Spatial Planning, University of Dortmund.
- Parkinson, M., 1981, The effect of road investment on economic development in the UK. Government Economic Service working paper no. 43 Department of Transport.
- Rephann T. J., 1993, Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. *Urban Studies*, 30(2), 437-450
- Rietveld, P. and Bruinsma, 1998, *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag: Berlin
- Rietveld, P., 1994, Spatial Economic Impacts of Transport Infrastructure Supply. *Transportation Research* 28A(4), 329-341
- SACTRA, 1999, *Transport Investment, Transport Intensity and Economic Growth*. Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, Department of Transport: London
- Tornqvist, G., 1970, *Contact Systems and Regional Development*. Lund Studies in Geography B35 C.W.K. Gleerup, Lund.
- Vickerman, R., Spiekermann, K. and Wegener, M., 1999, Accessibility and Economic Development in Europe. *Regional Studies* 33(1), 1-15
- Vickerman, R.W (ed), 1991, *Infrastructure and Regional Development*. Pion: London
- Whitelegg, J., 1994, *Transport for a Sustainable Future: the Case for Europe*. London, Belhaven

## Εγχώρια βιβλιογραφία

Ευρωπαϊκή Ένωση, (2003) Η Ευρώπη στο σταυροδρόμι, η ανάγκη για βιώσιμες μεταφορές, Βρυξέλλες (Ιούνιος).

Ερευνητική Μονάδα Χωρικής Ανάπτυξης και Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής Α.Π.Θ., (2004) «Χωρικές Επιπτώσεις Εγνατίας Οδού-Έκθεση Κατάστασης Ζωνών Επιρροής». Τελική Έκθεση στο πλαίσιο της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου Χωρικών Επιπτώσεων της Εγνατίας (ΠΑ.ΧΩ.Ε.). Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (Οκτώβριος 2004).

Πολύζος, Σ., (1998) «Διαπεριφερειακά οδικά έργα και η συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη: Μια θεωρητική και μεθοδολογική προσέγγιση». Διδακτορική διατριβή, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α

Ευρωπαϊκή Ένωση, (2003α) «Έκθεση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Διευρωπαϊκά δίκτυα - Ετήσια έκθεση 2001», COM/2003/0442 (Μάιος).

European Commission, (1999) DG Transport “Guide to the transport acquis” (October)

Αγγελακάκης, Α., και Τριανταφυλλίδου, Γ., (2005) «Το βουλγαρικό τμήμα των πανευρωπαϊκών δικτύων χερσαίων μεταφορών. Οι χωρικές επιπτώσεις του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη-Σόφια». Διπλωματική Εργασία για το Πρόγραμμα Προπτυχιακών Σπουδών του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Βόλος.

Βλιάμος Σπυρίδων, «Οι βιομηχανικές περιοχές και η βιομηχανική περιφερειακή πολιτική στην Ελλάδα», Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Αναπτύξεως, Αθήνα 1988

Ευρωπαϊκή Ένωση, (1996) «Απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών-31996D1692», Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 228 της 09/09/1996 σ. 0001 – 0104.

Κονσόλας Νικόλαος, «Βιομηχανικά Περιοχαί», Μελέτη Οικονομικής του χώρου, Αθήνα 1970

Χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και του Δυτικού οδικού άξονα (2004-2007), Μάρτιος 2008 – Πανεπιστήμιο Πατρών.

«Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου», 2006 – Πανεπιστήμιο Πατρών

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

### ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΙΔΙΩΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & REAL ESTATE

Φύλλο.....

Ηλικία.....

Επάγγελμα.....

1. Γνωρίζετε προσωπικά κάποιον, ο οποίος έχει ξεκινήσει μια επιχείρηση στην περιοχή σας μετά την έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας Οδού έως και σήμερα;

ΝΑΙ    ΟΧΙ

∇      ∇

2. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συντέλεσε 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 Εγνατίας Οδού έως και σήμερα;

ΝΑΙ    ΟΧΙ

∇      ∇

4. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

|                 |                 |                |         |
|-----------------|-----------------|----------------|---------|
| Σε μεγάλο βαθμό | Σε μέτριο βαθμό | Σε μικρό βαθμό | Καθόλου |
|-----------------|-----------------|----------------|---------|

5. Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι επηρέασε η Εγνατία οδός τις μετακινήσεις πολιτών από την περιοχή σας προς τη Μακεδονία και τη Θράκη;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

6. Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ξεκινήσετε εσείς μια νέα επιχείρηση στην περιοχή που ζείτε;

ΝΑΙ    ΟΧΙ

▽    ▽

7. Έχετε τη γνώση, τις ικανότητες και την εμπειρία που απαιτούνται ώστε να ξεκινήσετε μια νέα επιχείρηση;

ΝΑΙ    ΟΧΙ

▽    ▽

8. Ο φόβος της αποτυχίας θα σας απέτρεπε να ξεκινήσετε μια επιχείρηση;

ΝΑΙ    ΟΧΙ

▽    ▽

9. Πιστεύετε ότι η δημιουργία της Ιόνιας Οδού αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας;

|         |         |                |
|---------|---------|----------------|
| Αυξάνει | Μειώνει | Καμία μεταβολή |
|---------|---------|----------------|

10. Στην περιοχή σας διατίθεται επαρκής χρηματοδοτική υποστήριξη (δάνεια, μετοχικό κεφάλαιο κλπ.) στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

11. Στην περιοχή σας η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

12. Πιστεύετε γενικά ότι μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού θα μεταβληθεί ο αριθμός μετακινήσεων ανάμεσα στην Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα με την πόλη σας;

|            |            |                |
|------------|------------|----------------|
| θα αυξηθεί | θα μειωθεί | Καμία μεταβολή |
|------------|------------|----------------|

13. Νομίζετε ότι η κατασκευή της Εγνατίας Οδού επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

14. Αν οι απαντήσεις σας κυμαίνονται σας στο ερώτημα 13 κυμαίνονται από Μέτρια έως Πολύ, ποιο είδος ακινήτων νομίζετε ότι επηρέασε η Εγνατία Οδός πιο πολύ;

|                    |                     |                             |                                     |             |                                       |
|--------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------|---------------------------------------|
| Αστικά<br>οικόπεδα | Εξοχικά<br>οικόπεδα | Εξοχικό<br>διαμέρισμα/σπίτι | Διαμέρισμα/σπίτι<br>μόνιμης κατ/ίας | Αγροτεμάχιο | Για επιχειρηματικές<br>δραστηριότητες |
|--------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------|---------------------------------------|

15. Αν οι απαντήσεις σας κυμαίνονται σας στο ερώτημα 13 κυμαίνονται από Μέτρια έως Πολύ, πιστεύετε ότι οι τιμές επηρεάστηκαν περισσότερο:

|                                                                                 |                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| Πριν τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού<br>(κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου) | Μετά τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|

16. Νομίζετε ότι η μέχρι αυτό το στάδιο κατασκευή της Ιόνιας Οδού επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

17. Αν οι απαντήσεις σας κυμαίνονται σας στο ερώτημα 16 κυμαίνονται από Μέτρια έως Πολύ, ποιο είδος ακινήτων νομίζετε ότι επηρέασε η Ιόνια Οδός πιο πολύ;

|                    |                     |                             |                                     |             |                                          |
|--------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------|------------------------------------------|
| Αστικά<br>οικόπεδα | Εξοχικά<br>οικόπεδα | Εξοχικό<br>διαμέρισμα/σπίτι | Διαμέρισμα/σπίτι<br>μόνιμης κατ/ιας | Αγροτεμάχιο | Για<br>επιχειρηματικές<br>δραστηριότητες |
|--------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------|------------------------------------------|

18. Πιστεύετε ότι θα αυξηθούν οι αγοραπωλησίες ακινήτων με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού;

ΝΑΙ   ΟΧΙ

∨   ∨

19. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 18 είναι ΝΑΙ, σε ποιο είδος ακινήτων οι αγοραπωλησίες θα είναι μεγαλύτερες/περισσότερες;

|                    |                     |                             |                                     |             |                                       |
|--------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------|---------------------------------------|
| Αστικά<br>οικόπεδα | Εξοχικά<br>οικόπεδα | Εξοχικό<br>διαμέρισμα/σπίτι | Διαμέρισμα/σπίτι<br>μόνιμης κατ/ιας | Αγροτεμάχιο | Για επιχειρηματικές<br>δραστηριότητες |
|--------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------|---------------------------------------|

20. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 18 είναι ΟΧΙ, ποιος πιστεύετε ότι θα είναι ο λόγος της μη-αύξησης των αγοραπωλησιών;

|                                                                  |                                                          |                                |                      |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------|
| Οι ιδιοκτήτες<br>δεν πουλάνε<br>αναμένοντας<br>αυξηθούν οι τιμές | Δεν υπάρχει<br>ενδιαφέρον-<br>ναζήτηση<br>για<br>ακίνητα | Δεν υπάρχουν<br>ακίνητα γενικά | Άλλο (προσδιορίσετε) |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------|

21. Πιστεύετε ότι οι αγοραστές ακινήτων από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα θα αυξηθούν στο μέλλον;

ΝΑΙ    ΟΧΙ

∇    ∇

22. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 21 είναι ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

|                        |                       |                     |
|------------------------|-----------------------|---------------------|
| Τα επόμενα<br>2 χρόνια | Από 3 έως<br>5 χρόνια | Ανω των<br>5 χρόνων |
|------------------------|-----------------------|---------------------|

23. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 21 είναι ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν στο μέλλον;

|                                                                                           |                                                                                 |                                                                  |                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Λόγω έλλειψης<br>ενδιαφέροντος των<br>εν δυνάμει<br>αγοραστών για την<br>ευρύτερη περιοχή | Λόγω έλλειψης<br>δυνατότητας των εν<br>δυνάμει αγοραστών<br>για αγορές ακινήτων | Λόγω της μάλλον<br>δυσοίωνης<br>οικονομικής<br>κατάστασης γενικά | Άλλο<br>(προσδιορίσετε) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------|

24. Σε ποιο βαθμό χρησιμοποιείται το υπάρχον οδικό εθνικό δίκτυο για τις ανάγκες σας;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

25. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 20 λίγο ή μέτρια ή αρκετά ή πολύ, αναφέρατε τους συνήθεις λόγους μετακίνησής σας ( Μπορείτε να αναφέρετε παραπάνω από ένα)

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Εργασία                        |  |
| Υγεία                          |  |
| Εκπαίδευση                     |  |
| Εμπορικοί                      |  |
| Αναψυχή, Πολιτισμός, Τουρισμός |  |
| Άλλο (προσδιορίστε)            |  |

26. Όταν ολοκληρωθεί και λειτουργήσει η Ιόνια οδός, θα μετακινείστε σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι σήμερα;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

27. Όταν ολοκληρωθεί και λειτουργήσει η Ιόνια οδός, θεωρείτε ότι θα έχετε περισσότερες ευκαιρίες για εξεύρεση εργασίας σε άλλη πόλη ή περιοχή λόγω της ταχύτητας και της ασφάλειας μετακίνησης;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

28. Πιστεύετε ότι η κατασκευή και η λειτουργία των νέων οδικών αξόνων θα επηρεάσουν αρνητικά το περιβάλλον της περιοχής (εκπομπές CO<sub>2</sub> στην ατμόσφαιρα, επίδραση στο ανάγλυφο, φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

29.Πιστεύετε ότι ο θόρυβος σε οικισμούς πλησίον των οδικών αξόνων θα δημιουργήσουν προβλήματα υγείας;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

30.Πιστεύετε ότι αγροτικές εκμεταλλεύσεις πλησίον των οδικών αξόνων θα επηρεαστούν αρνητικά από την κατασκευή και λειτουργία των οδικών αξόνων;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

31.Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

### 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 πόλη σας γενικά έχουν αυξηθεί ή μειωθεί κατά τα τελευταία δύο χρόνια;

|              |              |                                              |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|
| Έχει αυξηθεί | Έχει μειωθεί | Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης) |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|

2. Έχουν αυξηθεί ή μειωθεί οι πωλήσεις στο δικό σας κατάστημα κατά το τελευταίο χρόνο;

|              |              |                                              |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|
| Έχει αυξηθεί | Έχει 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 Εγνατίας Οδού;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

9. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στο κατάστημά σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

10. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις στο κατάστημά σας θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

|              |              |                                              |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|
| Έχει αυξηθεί | Έχει μειωθεί | Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης) |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|

11. 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) |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|

12. Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών σας από τη Δυτική Ελλάδα (Ν. Αιτωλ/νίας, Ν.Αχαΐας, Ν.Ηλείας);

ΝΑΙ      ΟΧΙ

∇      ∇

13. Πιστεύετε ότι μελλοντικά όταν ολοκληρωθούν η Ιόνια και η Ολύμπια οδός, θα αυξηθούν οι πελάτες του καταστήματός σας που προέρχονται από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα;

ΝΑΙ      ΟΧΙ

∇      ∇

14. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 13 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

|                                                      |                                                        |                                                        |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Άμεσα με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού και Ολύμπιας | Από 1 έως 2 χρόνια μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας οδού | Από 3 έως 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας οδού |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|

15. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 13 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι πελάτες από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα 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 στην πόλη σας | Επειδή στη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα προσφέρονται πιο καλά και πιο φθηνά προϊόντα και υπάρχουν περισσότερες επιλογές | Επειδή, ακόμη και αν το κατάστημά μας έχει καλύτερα-φθηνότερα προϊόντα οι κάτοικοι της Δυτικής Ελλάδας θα προτιμούν την τοπική τους αγορά | Άλλο (προσδιορίσετε) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|

16. Με δεδομένο ότι η Ιόνια Οδός και η σύνδεσή της με την Ολύμπια Οδό θα παρέχουν εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά των Ιωαννίνων, σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι οι πελάτες σας θα μετακινηθούν για τις αγορές τους στη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

17. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 16 Καθόλου ή Λίγο, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα μειωθούν και δεν θα προτιμούν την αγορά της Δυτικής Ελλάδας και της Αθηναίοι 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 Δυτικής Ελλάδας και της Αθήνας | Επειδή δεν υπάρχουν διαφορές στις τιμές και στην ποιότητα των προϊόντων συγκριτικά με την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα | Λόγω της εμπιστοσύνης και ιδιαίτερης σχέσης που έχουν οι πελάτες μας με το κατάστημα μας | Άλλο<br>(προσδιορίσετε) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|

18. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 16 μέτρια ή αρκετά ή πολύ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι οι ντόπιοι πελάτες σας θα μειωθούν και θα προτιμούν την αγορά της Δυτικής Ελλάδας; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

|                                                                                                         |                                                                                                         |                                                                                                                |                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Επειδή στην Δυτική Ελλάδα και στην Αθήνα υπάρχουν καλύτερες τιμές και πιο ποιοτικά προϊόντα (υπηρεσίες) | Επειδή στην Δυτική Ελλάδα και στην Αθήνα υπάρχει πολύ μεγαλύτερη ποικιλία ειδών και όλη η σύγχρονη μόδα | Επειδή θα συνδυάζονται (ιδιαίτερα το Σάββατο) οι αγορές με επίσκεψη ή εκδρομή στην Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα | Άλλο<br>(προσδιορίσετε) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|

19. Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

20. Κατά την άποψή σας, σε ποιες εμπορικές δραστηριότητες (κλάδους) θα παρατηρηθεί μελλοντικά στην πόλη σας αύξηση στις πωλήσεις και του αριθμού των πελατών και σε ποιες μείωση λόγω της Ιόνιας και Ολύμπιας Οδού; (Συμπληρώνεται κατά σειρά προτεραιότητας)

| Δραστηριότητες με μελλοντική αύξηση | Δραστηριότητες με μελλοντική μείωση |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1)                                  | 1)                                  |
| 2)                                  | 2)                                  |
| 3)                                  | 3)                                  |
| 4)                                  | 4)                                  |
| 5)                                  | 5)                                  |

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ-ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

### **ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ**

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ \* \*\* \*\*\* \*\*\*\* \*\*\*\*\*  
ΚΑΤΑΛΥΜΑ 1K 2K 3K 4K

1. Πιστεύετε ότι ο αριθμός διανυκτερεύσεων\* στην πόλη σας γενικά έχει αυξηθεί ή μειωθεί κατά τα τελευταία δυο χρόνια;

|              |              |                                              |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|
| Έχει αυξηθεί | Έχει μειωθεί | Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης) |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|

2. Έχει αυξηθεί ή μειωθεί ο αριθμός διανυκτερεύσεων\* στη δική σας επιχείρηση κατά τα τελευταία δυο χρόνια;

|              |              |                                              |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|
| Έχει αυξηθεί | Έχει μειωθεί | Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης) |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|

3. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχει αυξηθεί, από ποιους προορισμούς 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 έχει μειωθεί, από ποιους προορισμούς εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

(1) \_\_\_\_\_

(2) \_\_\_\_\_

(3)\_\_\_\_\_

Όπου \* οι ερωτήσεις αφορούν τους έλληνες πελάτες

5. Υπάρχουν μεγάλες διαφορές στον αριθμό διανυκτερεύσεων 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 διανυκτερεύσεις;

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ      ΧΕΙΜΩΝΑΣ

∇      ∇

7. Ποιες είναι οι δυο καλύτερες ημέρες της εβδομάδας από άποψη αριθμού διανυκτερεύσεων; (Σημειώσετε με 1 την καλύτερη ημέρα και με 2 τη δεύτερη καλύτερη ημέρα)

|         |       |         |        |           |         |         |
|---------|-------|---------|--------|-----------|---------|---------|
| Δευτέρα | Τρίτη | Τετάρτη | Πέμπτη | Παρασκευή | Σάββατο | Κυριακή |
|---------|-------|---------|--------|-----------|---------|---------|

8. Σε ποιο βαθμό η κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας οδού έχει επηρεάσει τη δραστηριότητα σας;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

9. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη του ποσοστού πληρότητας (θετική ή αρνητική) στην επιχείρησή σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού;

ΝΑΙ      ΟΧΙ

∇      ∇

10. Πιστεύετε ότι ο αριθμός διανυκτερεύσεων\* στην επιχείρησή σας θα αυξηθεί ή μειωθεί στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

|              |              |                                              |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|
| Έχει αυξηθεί | Έχει μειωθεί | Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης) |
|--------------|--------------|----------------------------------------------|

11. Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών σας από τη Δυτική Ελλάδα;

ΝΑΙ      ΟΧΙ

∇      ∇

Όπου \* οι ερωτήσεις αφορούν τους έλληνες πελάτες

12. Πιστεύετε ότι μελλοντικά, όταν ολοκληρωθούν η Ιόνια και η Ολύμπια Οδός, θα αυξηθούν οι πελάτες της επιχείρησής σας που προέρχονται από τη Δυτική Ελλάδα ή ακόμη και από την Αθήνα;

ΝΑΙ      ΟΧΙ

∇      ∇

13. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

|                                         |                                                        |                                                        |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Άμεσα με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού | Από 1 έως 2 χρόνια μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας οδού | Από 3 έως 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας οδού |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|

14. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι πελάτες από τη Δυτική Ελλάδα 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 στην πόλη σας | Επειδή στη Δυτική Ελλάδα και στην Αθήνα προσφέρονται πιο καλές και φθηνές υπηρεσίες και υπάρχουν περισσότερες επιλογές | Άλλο (προσδιορίστε) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|

15. Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

16. Κατά την άποψή σας, σε ποιες σχετικές εναλλακτικές δραστηριότητες/υπηρεσίες θα παρατηρηθεί μελλοντικά στην πόλη σας, αύξηση και σε ποιες μείωση; (Συμπληρώνεται κατά σειρά προτεραιότητας)

| Δραστηριότητες με μελλοντική αύξηση | Δραστηριότητες με μελλοντική μείωση |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1)                                  | 1)                                  |
| 2)                                  | 2)                                  |
| 3)                                  | 3)                                  |

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Κλάδος  
επιχείρησης.....  
Αριθμός Εργαζομένων.....  
Χρονολογία εγκατάστασης στη ΒΙΠΕ .....  
Προέλευση από μετεγκατάσταση    ΝΑΙ    ΟΧΙ

1. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στην επιχείρησή σας σχετίζεται με την λειτουργία της Εγνατίας Οδού;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

2. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στην επιχείρησή σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

3. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις στην επιχείρησή σας θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

|             |             |                                              |
|-------------|-------------|----------------------------------------------|
| Θα αυξηθούν | Θα μειωθούν | Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης) |
|-------------|-------------|----------------------------------------------|

4. Ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού σε τι βαθμό θα διευκολυνθεί για την επιχείρησή σας:

η διοχέτευση των προϊόντων στην αγορά του εσωτερικού;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

Η διοχέτευση των προϊόντων στην αγορά του εξωτερικού;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

η προσβασιμότητα σε προμηθευτές, α' ύλες

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

η δημιουργία δικτύων συνεργασίας με άλλες υπερτοπικές επιχειρήσεις

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

η επέκταση της επιχείρησης μέσω επενδύσεων για τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων/ παραρτημάτων σε άλλες πόλεις

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

η διαδικασία ανεύρεσης και απασχόλησης εργατικού δυναμικού από άλλες περιοχές

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

η γενικότερη λειτουργία της επιχείρησης μέσω μείωσης διαφόρων κοστών όπως π.χ. τα μεταφορικά

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

5. Σωρευτικά, θα λέγατε πως η ανταγωνιστικότητα της επιχείρησής σας θα αυξηθεί;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

6. Αναφέρατε τις σημαντικότερες αναμενόμενες επιπτώσεις από την λειτουργία της

Ιόνιας Οδού

|           |         |
|-----------|---------|
| Αρνητικές | Θετικές |
|-----------|---------|

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|  |  |
|  |  |

7. Η κατασκευή και λειτουργία της Ιόνιας Οδού (και κατ'επέκταση της Ολύμπιας οδού πιστεύετε ότι θα συμβάλλει στη δημιουργία νέων επενδύσεων και βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

8. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 7, Μέτρια ή Αρκετά ή Πολύ, σε ποιους κλάδους κατά την άποψη σας θα σημειωθεί η νέα επενδυτική δραστηριότητα;

| Κλάδοι |
|--------|
| 1)     |
| 2)     |
| 3)     |
| 4)     |
| 5)     |

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΩΝ

(\*απομονώνοντας αν είναι δυνατό τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης)

1. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού 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 Εγνατίας Οδού συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

|                 |                 |                |         |
|-----------------|-----------------|----------------|---------|
| Σε μεγάλο βαθμό | Σε μέτριο βαθμό | Σε μικρό βαθμό | Καθόλου |
|-----------------|-----------------|----------------|---------|

3. Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

4. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στη πόλη γενικά έχουν αυξηθεί ή μειωθεί κατά τα τελευταία δύο χρόνια;

|              |              |                           |
|--------------|--------------|---------------------------|
| Έχει αυξηθεί | Έχει μειωθεί | Καμία ουσιαστική μεταβολή |
|--------------|--------------|---------------------------|

5. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 4 ότι έχουν αυξηθεί, σε ποιους συγκεκριμένους κλάδους (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη αύξηση; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας).

(1) \_\_\_\_\_

(2) \_\_\_\_\_

(3) \_\_\_\_\_

6. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 4 ότι έχουν μειωθεί, σε ποιους συγκεκριμένους κλάδους (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

(1) \_\_\_\_\_

(2) \_\_\_\_\_

(3) \_\_\_\_\_

7. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) των επιχειρήσεων κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού;

|         |      |        |        |      |
|---------|------|--------|--------|------|
| Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Αρκετά | Πολύ |
|---------|------|--------|--------|------|

8. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις των επιχειρήσεων θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

|             |             |                           |
|-------------|-------------|---------------------------|
| Θα αυξηθούν | Θα μειωθούν | Καμία ουσιαστική μεταβολή |
|-------------|-------------|---------------------------|

9. Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών από τη Δυτική Ελλάδα (Ν. Αιτωλ/νίας, Ν.Αχαΐας, Ν.Ηλείας) στα τελευταία τρία χρόνια;

ΝΑΙ      ΟΧΙ

∇      ∇

10. Πιστεύετε ότι μελλοντικά όταν ολοκληρωθούν η Ιόνια και η Ολύμπια οδός, θα αυξηθούν οι πελάτες που προέρχονται από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα;

ΝΑΙ      ΟΧΙ

∇      ∇

11. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 10 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

|                                                      |                                                        |                                                        |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Άμεσα με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού και Ολύμπιας | Από 1 έως 2 χρόνια μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας οδού | Από 3 έως 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας οδού |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|

12. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 10 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι πελάτες από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα 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 στην πόλη σας | Επειδή στη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα προσφέρονται πιο καλά και πιο φθηνά προϊόντα και υπάρχουν | Επειδή, ακόμη και αν το κατάστημά μας έχει καλύτερα-φθηνότερα προϊόντα οι κάτοικοι της Δυτικής Ελλάδας θα προτιμούν την τοπική | Άλλο (προσδιορίσετε) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|

13. Κατά την άποψή σας, σε ποιες εμπορικές δραστηριότητες (κλάδους) θα παρατηρηθεί μελλοντικά στην πόλη σας αύξηση στις πωλήσεις και του αριθμού των πελατών και σε ποιες μείωση λόγω της Ιόνιας και Ολύμπιας Οδού; (Συμπληρώνεται κατά σειρά προτεραιότητας)

| Δραστηριότητες με μελλοντική αύξηση | Δραστηριότητες με μελλοντική μείωση |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1)                                  | 1)                                  |
| 2)                                  | 2)                                  |
| 3)                                  | 3)                                  |

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2. ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ ΔΕΙΚΤΗ**

### **ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

#### **ΟΡΙΣΜΟΣ - ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ**

#### **ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ –ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

Τα διαθέσιμα για την παρακολούθηση του δείκτη στοιχεία προέρχονται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ-ΣΤΑΤ, πρώην ΕΣΥΕ) και αφορούν στις επιχειρήσεις που είναι εγγεγραμμένες στο αρχείο ΦΠΑ του Υπουργείου Οικονομικών (δηλαδή ατομικές επιχειρήσεις, ΟΕ, ΕΕ, ΕΠΕ, ΑΕ, κοινοπραξίες, ΜΚΟ, ναυτιλιακές, συμπλοιοκτησίες και λοιπές επιχειρήσεις) και αφορούν τα έτη 2001-2008.

Το 2008 στη Ζώνη Επιρροής Χ της Ιόνιας Οδού λειτουργούσαν .....επιχειρήσεις, δηλαδή το ...% των επιχειρήσεων της Χώρας. Οι μισές περίπου επιχειρήσεις της Ζώνης Χ, έχουν την έδρα τους στην στο νομό Ιωαννίνων, ενώ ακολουθούν σε αριθμό εγκατεστημένων μονάδων ο νομός Άρτας με ..... επιχειρήσεις και ο νομός Πρεβέζης με ..... Η κατάταξη των Περιφερειών με βάση το συνολικό αριθμό και τον κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων δεν διαφέρει από την κατάταξή τους με βάση τον πληθυσμό και το ΑΕΠ.

Ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιήθηκε από τις επιχειρήσεις που λειτουργούν στις 5 Περιφέρειες της Ζώνης Επιρροής Χ ήταν .... εκατ. €, και αντιστοιχεί σχεδόν στο ./ του συνολικού κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων της χώρας.

Ο δείκτης έχει ως αντικείμενο τη εξέλιξη του αριθμού και του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων στους Νομούς και στις Περιφέρειες στη Ζώνης Επιρροής της Ιόνιας Οδού.

Ο δείκτης έχει ως σκοπό να διερευνήσει τη διαμόρφωση της επιχειρηματικότητας. Η επιχειρηματικότητα δυνητικά ενισχύεται από τη λειτουργία μεταφορικών υποδομών, καθώς αυτές βελτιώνουν την προσπελασιμότητα και επιδρούν στην αύξηση της κινητικότητας των συντελεστών παραγωγής και στην ενοποίηση των αγορών.

ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΕ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:

**ΑΡΙΘΜΟΣ, ΤΖΙΡΟΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, 2008 (σε εκατ. Ευρώ)**

## **ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, 2000-2008**

## **ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, 2000-2008**

### ***Πηγές***

Η πηγή των στοιχείων για τον αριθμό το συνολικό κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων ανά Νομό είναι η ΕΛ-ΣΤΑΤ (πχ Νοέμβριος 2010). Τα στοιχεία αυτά αφορούν τις επιχειρήσεις που είναι εγγεγραμμένες στο αρχείο ΦΠΑ του Υπουργείου Οικονομικών (δηλαδή ατομικές επιχειρήσεις, ΟΕ, ΕΕ, ΕΠΕ, ΑΕ, κοινοπραξίες, ΜΚΟ, ναυτιλιακές, συμπλοιοκτησίες και λοιπές επιχειρήσεις) και αφορούν τα έτη 2000-2008.

### ***Μεθοδολογία***

Για την εκτίμηση του μεγέθους των επιχειρήσεων υπολογίστηκε ο μέσος κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων για κάθε Νομό, ο οποίος ισούται με τον λόγο του αθροίσματος του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων δια τον αριθμό των επιχειρήσεων του Νομού.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3. ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ**

### **ΟΔΟΥ,**

(Πηγή: Ιστότοπος Εγνατία Οδός ΑΕ, [www.egnatia.gr](http://www.egnatia.gr))

#### **1. Κοινωνικο-Οικονομικοί & Χωροταξικοί δείκτες**

SET01 Ωφελούμενος Πληθυσμός

SET02 Μέγεθος Αγοράς

SET03 Εργατικό Δυναμικό

SET04 Επίπεδο Ανάπτυξης και Ευημερίας

SET05 Επίπεδο Ανεργίας

SET06 Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς

SET07 Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες

SET08 Προσπελάσιμοι Τόποι Τουριστικού Ενδιαφέροντος

SET09 Μεταβολή Πληθυσμού ανά ΟΤΑ, Νομό και Περιφέρεια

SET10 Μεταβολή Πληθυσμού Αστικών Κέντρων

SET11 Ταξινόμηση Αστικών Κέντρων

SET12 Πυκνότητα Πληθυσμού

SET13 Τομεακή Σύνθεση ΑΠΑ

SET14 Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης

SET15 Εξωτερικό Εμπόριο

SET16 Μεταβολή Αστικής Γης

SET17 Μεταβολή Βιομηχανικής και Εμπορικής γης

SET18 Μεταβολή Αξίας Γης των Παρόδιων Οικοπέδων

SET19 Εγκατάσταση Επιχειρήσεων

SET20 Επιχειρηματικότητα , Έλξη πόλεων

#### **2. Περιβαλλοντικοί Δείκτες**

ENV01 Έκθεση Πληθυσμού σε Θόρυβο

ENV02 Επιβάρυνση της Ατμόσφαιρας σε Ρύπους  
ENV03 Συνοχή – Αποκοπή Οικισμών  
ENV04 Ποιότητα Ατμόσφαιρας Σηράγγων  
ENV05 Αποκατάσταση Τοπίου  
ENV06 Αποκοπή Επικοινωνίας Φυσικών Περιοχών  
ENV07 Πιέσεις Μεταβολής Χρήσεων Γης  
ENV08 Εγγύτητα σε Προστατευόμενες Περιοχές  
ENV09 Διασταυρώσεις με Επιφανειακά Νερά

### **3. Συγκοινωνιακοί Δείκτες**

TRA01 Κυκλοφοριακός Φόρτος  
TRA02 Σύνθεση της Κυκλοφορίας  
TRA03 Αριθμός Μετακινούμενων Προσώπων  
TRA04 Χρόνος Διαδρομής ανά Οδικό Τμήμα  
TRA05 Χρονοαπόσταση μεταξύ Πόλεων και Τερματικών Σταθμών  
TRA06 Εμπορευματικές Μεταφορές  
TRA07 Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα  
TRA08 Οδική Ασφάλεια  
TRA09 Επίπεδο Εξυπηρέτησης  
TRA10 Πυκνότητα Οδικού δικτύου  
TRA11 Κυκλοφοριακός Φόρτος στο Εθνικό Δίκτυο  
TRA12 Κίνηση στους Μεθοριακούς Σταθμούς  
TRA13 Συνδυασμένες Μεταφορές  
TRA14 Χαρακτηριστικά των Μετακινήσεων επί του Άξονα  
TRA15 Μετακινήσεις με Εναλλακτικά Μέσα

#### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ**

##### **A. Ιδιωτών**

Όπως παρουσιάζεται στον παραπάνω πίνακα από το νομό Άρτας συγκεντρώθηκαν συνολικά 328 ερωτηματολόγια ιδιωτών. Το 53,6% εξ αυτών ήταν άνδρες ενώ το 46,4% γυναίκες. Οι ηλικίες των ερωτώμενων στο νομό Άρτας κυμαίνονται από 18 έως 65 ετών, με την μέση ηλικία να διαμορφώνεται στα 29,86 έτη. Από το νομό Ιωαννίνων συγκεντρώθηκαν συνολικά 956 ερωτηματολόγια. Το 52% των ερωτηθέντων ήταν άνδρες και το 48% γυναίκες. Οι ηλικίες τους κυμαίνονται από 19 έως 75 ετών, με την μέση ηλικία των ερωτώμενων να διαμορφώνεται στα 36,91 έτη. Από το νομό Πρεβέζης συγκεντρώθηκαν 346 ερωτηματολόγια. Το 57,5% ήταν άνδρες ενώ το 42,5% γυναίκες. Οι ηλικίες τους είχαν εύρος από 18 έως 80 ετών και η μέση ηλικία τους ήταν 38,36 έτη. Τέλος, από τον νομό Θεσπρωτίας συγκεντρώθηκαν 196 ερωτηματολόγια. Το 50% ήταν άνδρες και το 50% γυναίκες. Οι ηλικίες των ερωτώμενων στον νομό Θεσπρωτίας είχαν εύρος από 19 έως 65 ετών και η μέση ηλικία τους ήταν 35,07 έτη. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται η κατανομή των επαγγελματιών των ερωτηθέντων και στους 4 νομούς.

|                            | <b>ΝΟΜΟΣ<br/>ΑΡΤΑΣ</b> | <b>ΝΟΜΟΣ<br/>ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ</b> | <b>ΝΟΜΟΣ<br/>ΠΡΕΒΕΖΗΣ</b> | <b>ΝΟΜΟΣ<br/>ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ</b> |
|----------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Ιδιωτικοί<br>Υπάλληλοι     | 22,29%                 | 34,64%                     | 25,37                     | 21,43%                      |
| Δημόσιοι<br>Υπάλληλοι      | 13,86%                 | 15,64%                     | 15,67%                    | 16,33%                      |
| Ελεύθεροι<br>Επαγγελματίες | 18,07%                 | 27,37%                     | 33,58%                    | 30,61%                      |
| Φοιτητές                   | 28,92%                 | 9,78%                      | 14,18%                    | 14,29%                      |
| Άνεργοι                    | 14,46%                 | 6,7%                       | 4,48%                     | 13,27%                      |
| Συνταξιούχοι               | 1,81                   | 5,03%                      | 5,97%                     | 3,06%                       |
| Αγρότες                    | 0,6%                   | 0,84                       | 0,75%                     | 1,02%                       |

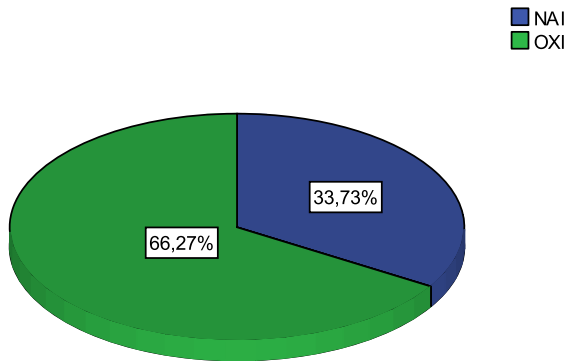
Στο υπόλοιπο της ενότητας παρουσιάζονται οι απαντήσεις και για τους 4 νομούς, για κάθε μια ερώτηση ξεχωριστά.

*Ερώτηση 1<sup>η</sup>. Γνωρίζετε προσωπικά κάποιον, ο οποίος έχει ξεκινήσει μια επιχείρηση στην περιοχή σας μετά την έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας Οδού έως και σήμερα;*

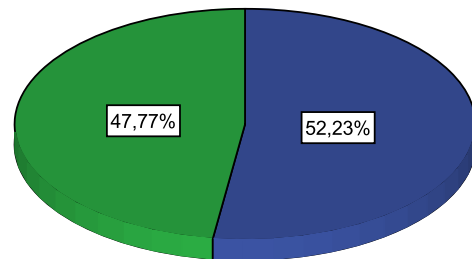
Με την παρούσα ερώτηση γίνεται να προσπάθεια να εκτιμηθεί το τμήμα του πληθυσμού στον εκάστοτε νομό που «έχει παραστάσεις» από επιχειρηματικές δραστηριότητες στον κοινωνικό του περίγυρο. Δηλαδή, διαθέτει κάποια μορφής εξοικείωσης με πρότυπα επιχειρηματικής δραστηριοποίησης που μπορούν να λειτουργήσουν ενδεχομένως ως κίνητρο να συμπεριφερθούν αναλόγως. Όπως φαίνεται στα παρακάτω γραφήματα, στους νομούς Άρτας και Πρεβέζης, τα 2/3 των ερωτηθέντων απάντησαν αρνητικά, δηλαδή δεν γνωρίζουν κάποιον προσωπικά που ξεκίνησε επιχειρηματική δραστηριότητα μετά την έναρξη της Ιόνιας Οδού. Αντίθετα, στους νομούς Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας η κατάσταση φαίνεται να διαφοροποιείται, με τις θετικές απαντήσεις να είναι ελαφρώς περισσότερες από τις αρνητικές.

32. Γνωρίζετε προσωπικά κάποιον, ο οποίος έχει ξεκινήσει μια επιχείρηση στην περιοχή σας μετά την έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας Οδού έως και σήμερα;

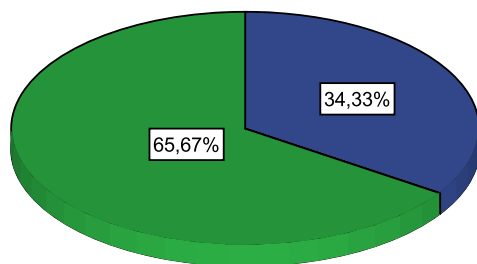
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



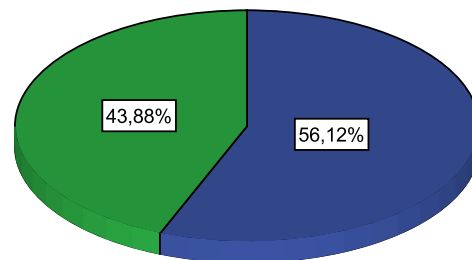
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



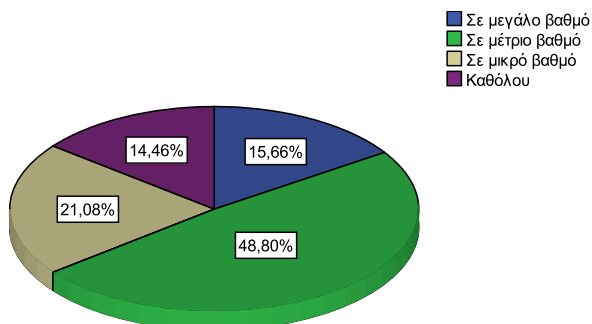
Ερώτηση 2<sup>η</sup>: Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συντέλεσε σε κάποιο βαθμό να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

Σύμφωνα με τα κάτωθεν γραφήματα, φαίνεται πως οι νομοί Άρτας, Ιωαννίνων και Πρεβέζης παρουσιάζουν μια παραλληλία στα αποτελέσματα, αφού και στους τρεις νομούς η πλειοψηφία, με παρεμφερή ποσοστά, θεωρεί πως η Εγνατία Οδός επηρέασε σε μέτριο βαθμό. Επίσης, ένα σημαντικό κομμάτι των ερωτηθέντων, που κυμαίνεται από 21% έως 27%, δηλώνει πως επηρέασε σε μικρό βαθμό και ένα μικρότερο ποσοστό αναφέρει πως δεν επηρέασε καθόλου. Παράλληλα, και στους τρεις νομούς οι ερωτώμενοι που απάντησαν πως η Εγνατία Οδός επέδρασε σε μεγάλο βαθμό κυμαίνονται από 15% έως 20%. Αντίθετα, για τον νομό Θεσπρωτίας τα αποτελέσματα είναι περισσότερο αρνητικά και συνηγορούν

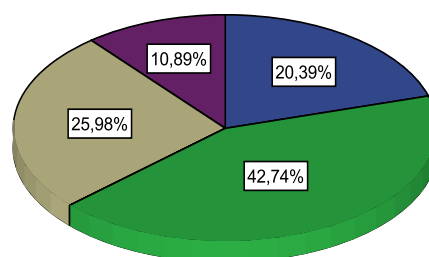
στο ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συντέλεσε λιγότερο στο να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στον νομό Θεσπρωτίας, σε σχέση με τους υπόλοιπους.

33. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συντέλεσε σε κάποιο βαθμό να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

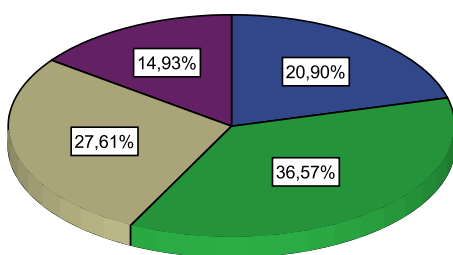
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



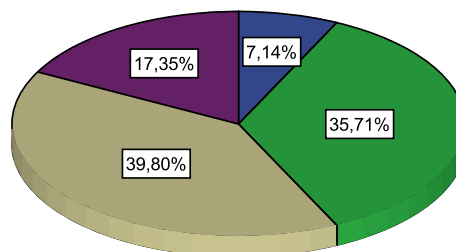
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



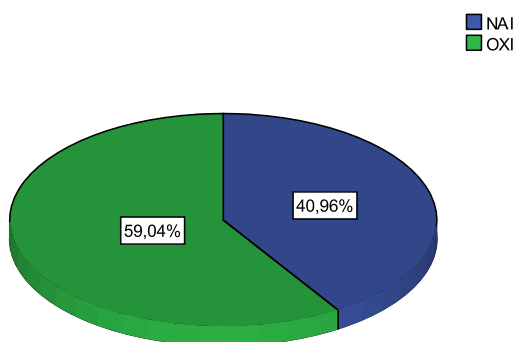
Ερώτηση 3<sup>η</sup>: Γνωρίζετε κάποια επιχείρηση, η οποία σταμάτησε την λειτουργία της στην περιοχή που ζείτε μετά την έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας Οδού έως και σήμερα;

Αντιστοίχως με την ερώτηση 1, με την παρούσα ερώτηση γίνεται προσπάθεια να εκτιμηθεί 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. Στους νομούς Άρτας και Πρεβέζης, τα αποτελέσματα δείχνουν πως οι αρνητικές απαντήσεις ήταν περισσότερες από τις θετικές. Αντίστροφα, για τους νομούς Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας οι θετικές απαντήσεις ήταν περισσότερες, δηλώνοντας δηλαδή πως

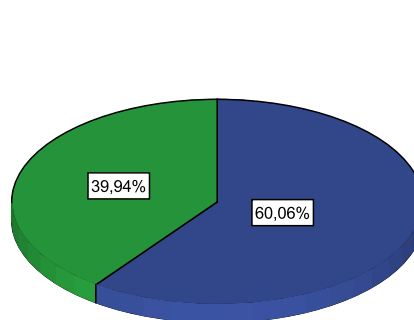
γνωρίζουν κάποιον προσωπικά που διέκοψε την επιχειρηματική του δραστηριότητα μετά την έναρξη της Ιόνιας Οδού.

34. Γνωρίζετε κάποια επιχείρηση, η οποία σταμάτησε την λειτουργία της στην περιοχή που ζείτε μετά την έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας Οδού έως και σήμερα;

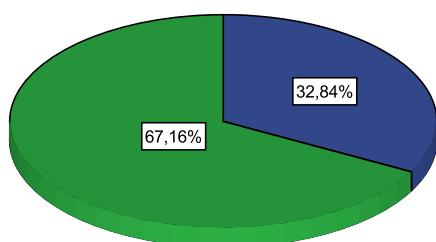
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



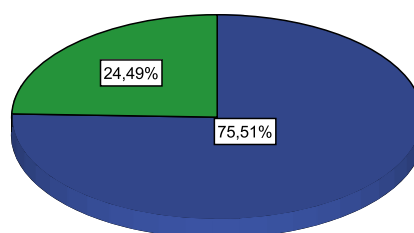
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

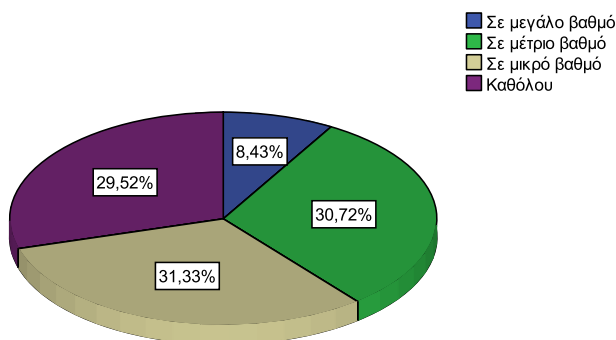


Ερώτηση 4<sup>η</sup>: Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

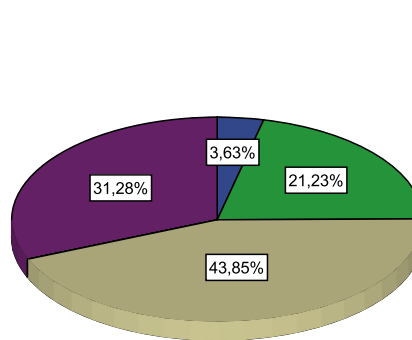
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, ο νομός για τον οποίο η Εγνατία Οδός είχε την λιγότερη αρνητική επίδραση ήταν ο νομός Πρεβέζης. Συγκεκριμένα, ενώ στους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας τα ποσοστά των απαντήσεων που δηλώνουν πως η Εγνατία Οδός δεν επηρέασε καθόλου κυμαίνονται από 23% έως 30%, στον νομό Πρεβέζης το ποσοστό αυτό είναι πολύ μεγαλύτερο και ξεπερνά το 63%. Αναφορικά με τον νομό που επηρεάστηκε περισσότερο αρνητικά, φαίνεται πως είναι ο νομός Θεσπρωτίας. Αναλυτικότερα, είναι ο νομός στον οποίο οι απαντήσεις που δηλώνουν μεγάλη (αρνητική) επιρροή της Εγνατίας ξεπερνάνε το 25%, ενώ στους υπόλοιπους δεν υπερβαίνουν το 8%.

35. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;

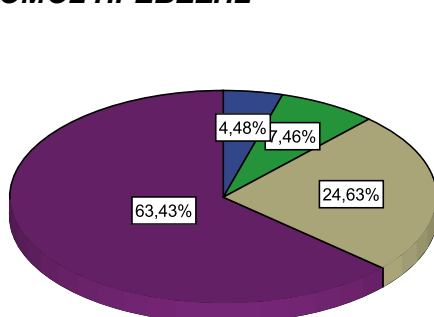
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



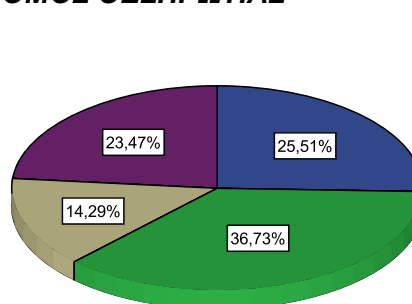
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

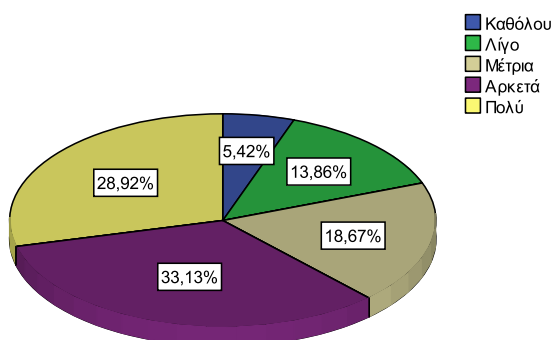


Ερώτηση 5<sup>η</sup>: Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι επηρέασε η Εγνατία οδός τις μετακινήσεις πολιτών από την περιοχή σας προς τη Μακεδονία και τη Θράκη;

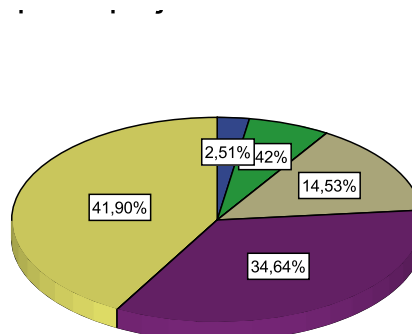
Τα αποτελέσματα συνολικά δείχνουν τις μετακινήσεις των πολιτών επηρεαστήκαν σε μεγάλο βαθμό. Σε όλους τους υπό εξέταση νομούς, οι πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε πως η Εγνατία Οδός επηρέασε από αρκετά έως πολύ. Παρόλα αυτά, ο νομός στον οποίο η Εγνατία Οδός επηρέασε περισσότερο τις μετακινήσεις των πολιτών προς την Μακεδονία και την Θράκη, φαίνεται πως είναι ο νομός Θεσπρωτίας, αφού σε αυτόν καταγράφεται το υψηλότερο ποσοστό (59,18%) που δηλώνει πολύ μεγάλη επιρροή.

36. Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι επηρέασε η Εγνατία οδός τις μετακινήσεις πολιτών από την περιοχή σας προς τη Μακεδονία και τη Θράκη;

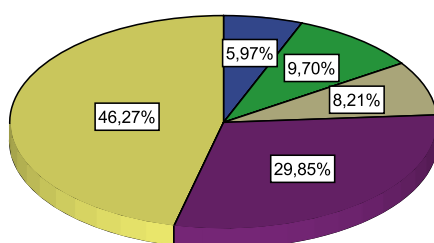
### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



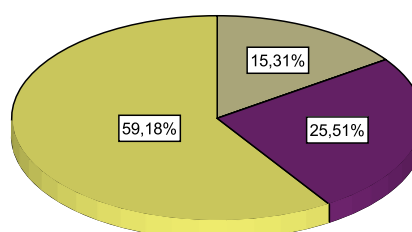
### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



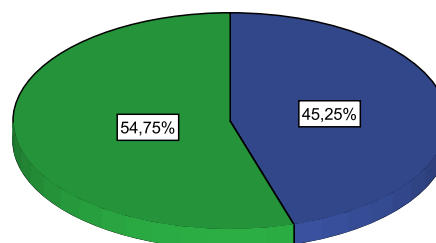
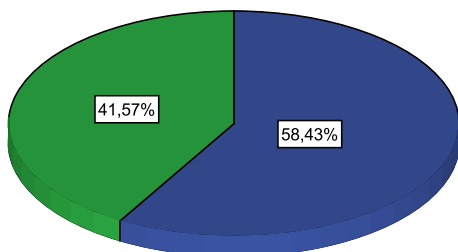
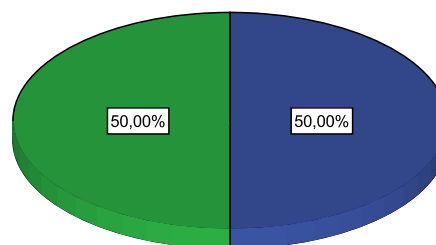
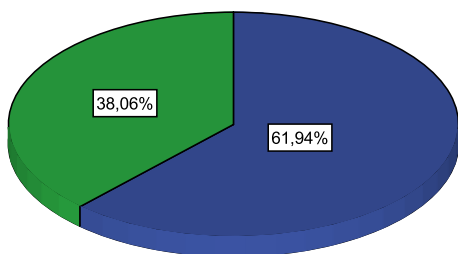
Ερώτηση 6<sup>η</sup>: Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ξεκινήσετε εσείς μια νέα επιχείρηση στην περιοχή που ζείτε;

Στους νομούς Άρτας και Πρεβέζης, τα 2/3 των ερωτηθέντων απάντησαν θετικά, στον νομό Θεσπρωτίας οι απαντήσεις είναι μοιρασμένες και στον νομό Ιωαννίνων οι αρνητικές απαντήσεις είναι ελαφρώς περισσότερες. Κατά συνέπεια, το δείγμα από τον νομό Ιωαννίνων είναι το περισσότερο απαισιόδοξο, δηλώνοντας ότι ακόμα και με την κατασκευή του κάθετου άξονα, δεν θα υπάρξουν σημαντικά κίνητρα για έναρξη επιχειρηματικής δραστηριότητας.

37. Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ξεκινήσετε εσείς μια νέα επιχείρηση στην περιοχή που ζείτε;

**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ****ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

■ ΝΑΙ  
■ ΟΧΙ

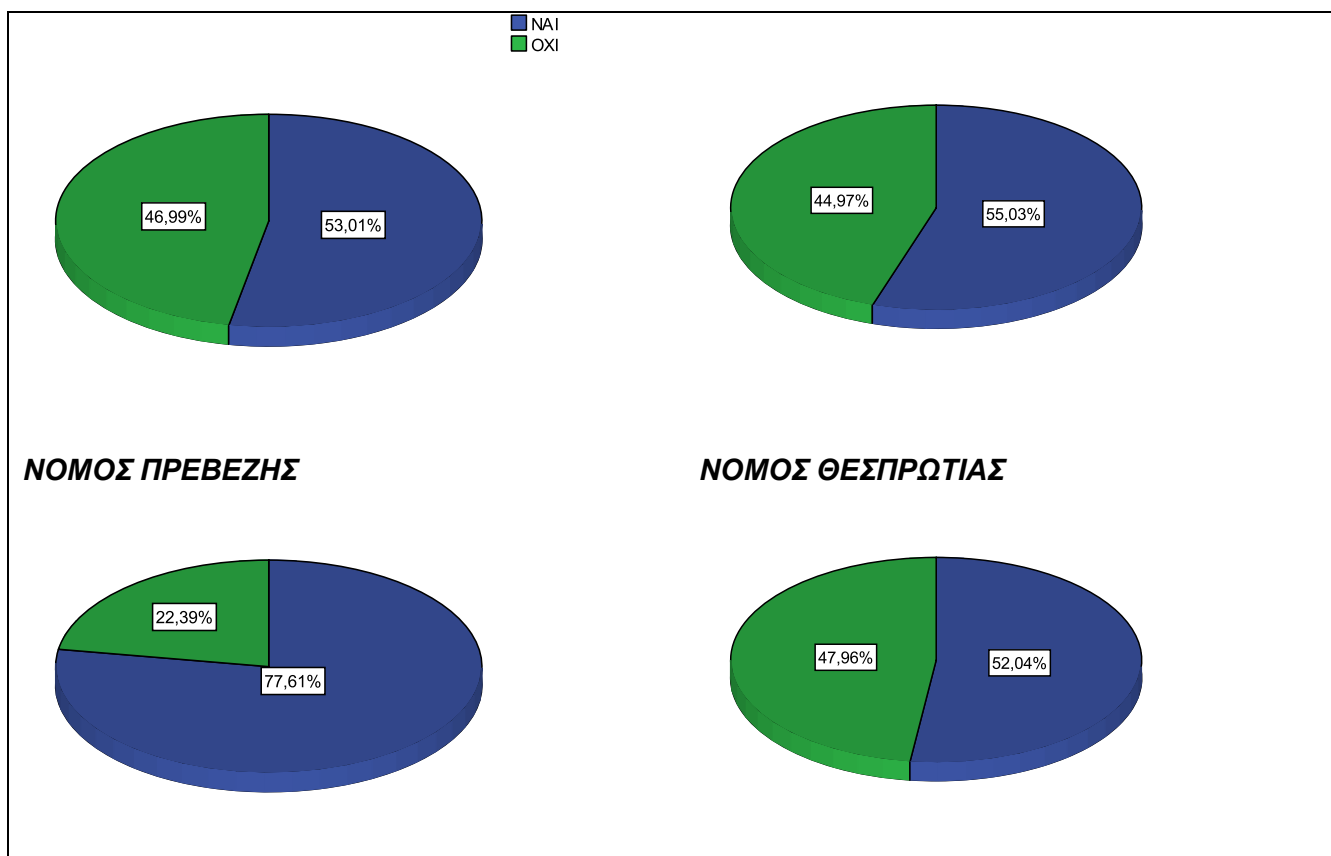
**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ****ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

*Ερώτηση 7<sup>η</sup>: Έχετε τη γνώση, τις ικανότητες και την εμπειρία που απαιτούνται ώστε να ξεκινήσετε μια νέα επιχείρηση;*

Τα αποτελέσματα, με εξαίρεση τον νομό Πρεβέζης, είναι σε γενικές γραμμές πανομοιότυπα. Αναλυτικότερα, αν και σε όλους τους νομούς οι θετικές απαντήσεις είναι περισσότερες από τις αρνητικές, στον νομό Πρεβέζης το ποσοστό των θετικών απαντήσεων είναι πολύ μεγαλύτερο (77,61%). Το αποτέλεσμα αυτό υποδηλώνει ότι ο συγκεκριμένος νομός εμφανίζει το υψηλότερο επίπεδο αυτοπεποίθησης.

*38. Έχετε τη γνώση, τις ικανότητες και την εμπειρία που απαιτούνται ώστε να ξεκινήσετε μια νέα επιχείρηση;*

**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ****ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



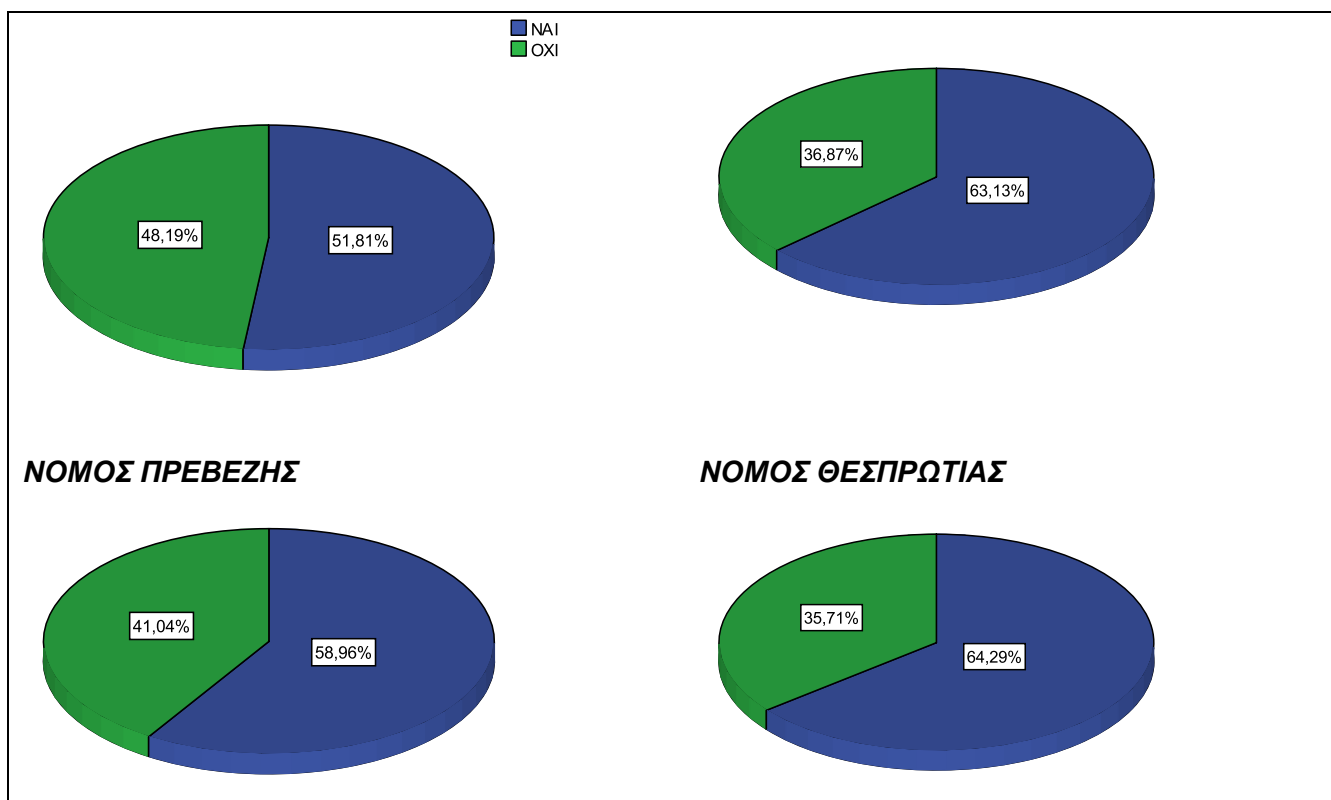
*Ερώτηση 8<sup>η</sup> :Ο φόβος της αποτυχίας θα σας απέτρεπε να ξεκινήσετε μια επιχείρηση;*

οι απαντήσεις στην ερώτηση αυτή είναι παρεμφερείς. Σε όλους τους υπό εξέταση νομούς οι θετικές απαντήσεις είναι ελαφρώς περισσότερες, με ποσοστά που κυμαίνονται από 51,81% έως 64,29%. Τα αποτελέσματα αυτά, δείχνει πως ο φόβος της αποτυχίας είναι ένας από τους ισχυρότερους παράγοντες έναρξης επιχειρηματικής δραστηριότητας. Μάλιστα, το αποτέλεσμα αυτό έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο στον νομό Πρεβέζης, δεδομένου ότι είναι αυτός με τα υψηλότερα επίπεδα αυτοπεποίθησης.

*39. Ο φόβος της αποτυχίας θα σας απέτρεπε να ξεκινήσετε μια επιχείρηση;*

**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**

**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



*Ερώτηση 9<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι η δημιουργία της Ιόνιας Οδού αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας;*

Στη συγκεκριμένη ερώτηση τα αποτελέσματα δεν είναι ομοιόμορφα για όλους τους νομούς. Συγκεκριμένα, για τους νομούς Άρτας και Ιωαννίνων, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί πως ο φόβος αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας δεν σχετίζεται με την δημιουργία της Ιόνιας Οδού. Ωστόσο, και στους δύο νομούς, τα ποσοστά των απαντήσεων πως η Ιόνια Οδός μειώνει τον φόβο αποτυχίας υπερτερούν των αντίστοιχων για αύξηση. Σε αντίθεση με τους προαναφερθέντες, στους νομούς Πρεβέζης και Θεσπρωτίας η επικρατέστερη απάντηση, με διαφορά από τις υπόλοιπες, είναι ότι η Ιόνια Οδός μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας. Οι αντιλήψεις αναφορικά με την συσχέτιση της Ιόνιας Οδού και της εξασθένησης του φόβου αποτυχίας που παρουσιάστηκαν παραπάνω ενδεχομένως να οφείλονται στον πολυσύνθετο ρόλο που αναμένεται να διαδραματίσει το συγκεκριμένο έργο στην περιοχή. Για παράδειγμα, η ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού αναμένεται να:

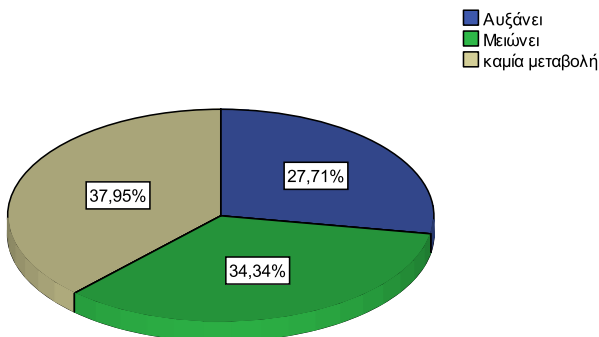
- μειώσει τις χρονοαποστάσεις μεταξύ των περιοχών διευκολύνοντας την άμεση διανομή προϊόντων και παροχή υπηρεσιών,

- βελτιώσει την πρόσβαση των επιχειρήσεων σε πρώτες ύλες,
- μειώσει την διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών αφού μια επιχείρηση θα έχει τη δυνατότητα να απευθύνεται σε μεγαλύτερο αριθμό προμηθευτών και να επιτύχει καλύτερες συμφωνίες ως προς τις τιμές και την ποιότητα των πρώτων υλών,
- αυξήσει τις αγορές στόχους των επιχειρήσεων,
- διευκολύνει την διάχυση της νέας τεχνολογίας και της καινοτομίας μεταξύ των επιχειρήσεων που εδράζονται σε διαφορετικούς νομούς.

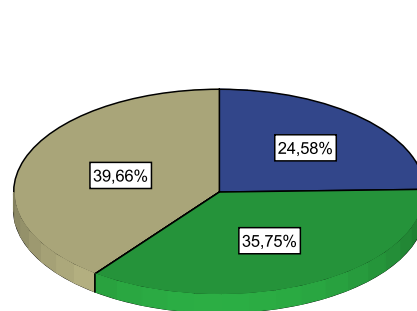
Επομένως, όλοι αυτοί και ενδεχόμενοι επιπλέον παράγοντες φαίνεται να δικαιολογούν τα ποσοστά των ερωτηθέντων που θεωρούν ότι η Ιόνια Οδός θα επιφέρει βελτίωση του επιχειρηματικού κλίματος.

40. Πιστεύετε ότι η δημιουργία της Ιόνιας Οδού αυξάνει ή μειώνει το φόβο αποτυχίας μιας νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας;

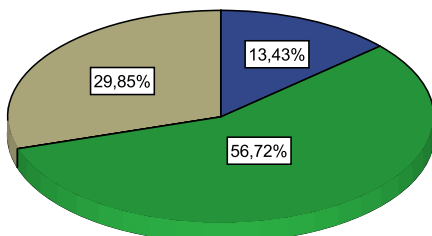
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



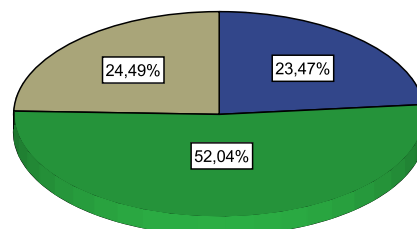
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

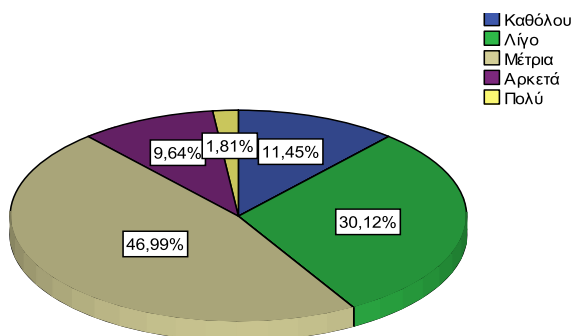


Ερώτηση 10<sup>η</sup>: Στην περιοχή σας διατίθεται επαρκής χρηματοδοτική υποστήριξη (δάνεια, μετοχικό κεφάλαιο κλπ.) στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

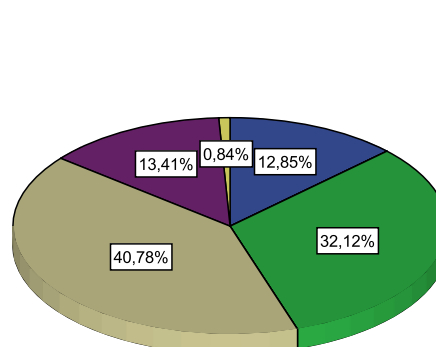
Συνολικά, τα αποτελέσματα και στους νομούς συνηγορούν στο ότι η χρηματοδοτική υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις δεν είναι επαρκής. Αναλυτικότερα, σε όλους τους νομούς, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δεν πιστεύει πως η υποστήριξη είναι αρκετή ή πολύ. Ωστόσο, ο νομός που φαίνεται να καταγράφονται οι πιο αρνητικές απόψεις, είναι αυτός της Πρέβεζας. Συνεπώς, από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων φαίνεται πως υπάρχει μια αρνητική τάση αναφορικά με το επιχειρηματικό περιβάλλον για όλους τους υπό εξέταση τον νομούς, η οποία ουσιαστικά αποτυπώνει την χαμηλή ποιότητα και τον χαμηλό βαθμό στον οποίο είναι διαθέσιμοι πόροι και χρηματοδοτική υποστήριξη για επιχειρήσεις που ξεκινούν την δραστηριότητά τους ή επεκτείνονται στις συγκεκριμένες περιοχές.

41. Στην περιοχή σας διατίθεται επαρκής χρηματοδοτική υποστήριξη (δάνεια, μετοχικό κεφάλαιο κλπ.) στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

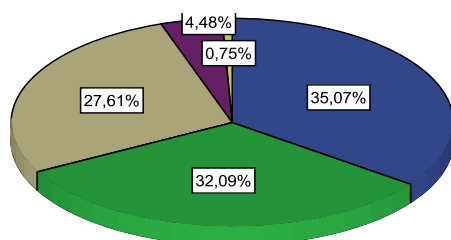
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



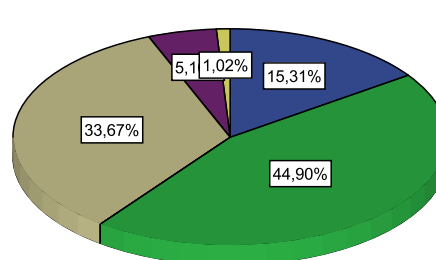
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

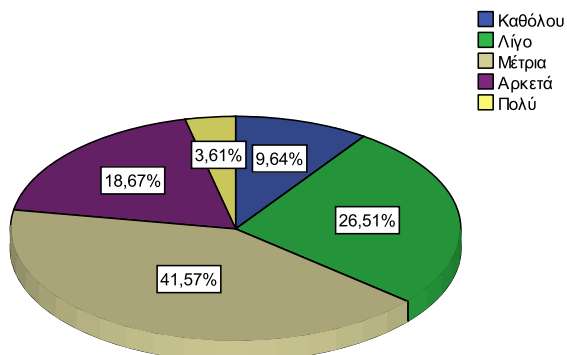


Ερώτηση 11<sup>η</sup> : Στην περιοχή σας η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

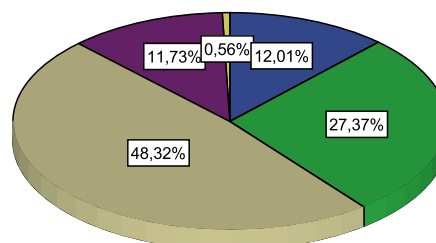
Σε όλους τους νομούς η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί πως η υποστήριξη είναι μέτρια. Επίσης, σε κανέναν από τους νομούς οι απαντήσεις που δηλώνουν ικανοποίηση με την υπάρχουσα υλική υποδομή (αρκετά και πολύ), δεν ξεπερνάνε το 14%. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω αποτελέσματα αναδεικνύουν μια αρνητική διάσταση 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 στις περιοχές.

42. Στην περιοχή σας η υλική υποδομή (δρόμοι, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, χώροι απόθεσης αποβλήτων κλπ.) παρέχει καλή υποστήριξη στις νέες και αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις;

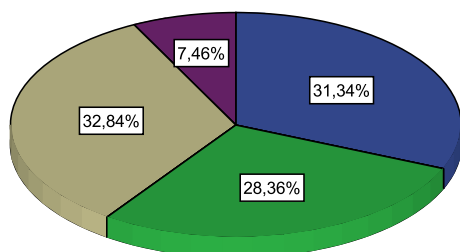
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



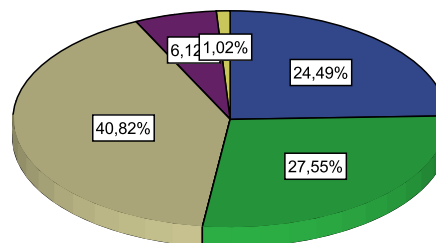
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

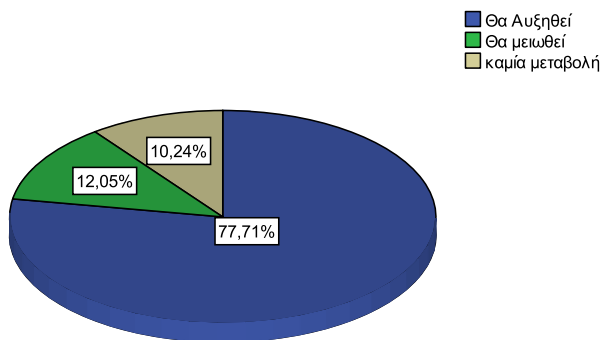


Ερώτηση 12<sup>η</sup> : Πιστεύετε γενικά ότι μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού θα μεταβληθεί ο αριθμός μετακινήσεων ανάμεσα στην Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα με την πόλη σας;

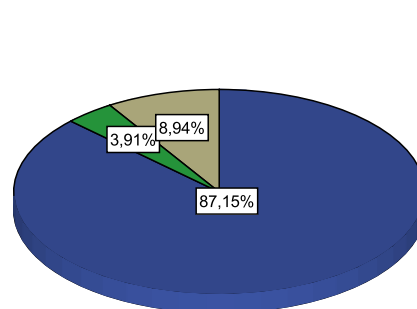
Όπως προκύπτει ξεκάθαρα από τα παρακάτω γραφήματα, οι απαντήσεις είναι ταυτόσημες και για τους τέσσερεις νομούς. Αναλυτικότερα, σε όλους τους νομούς οι ερωτώμενοι κατά συντριπτική πλειοψηφία θεωρούν πως οι υπό εξέταση μετακινήσεις θα αυξηθούν.

43. Πιστεύετε γενικά ότι μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού θα μεταβληθεί ο αριθμός μετακινήσεων ανάμεσα στην Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα με την πόλη σας;

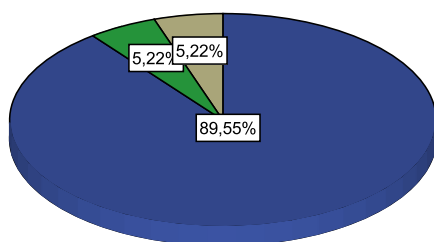
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



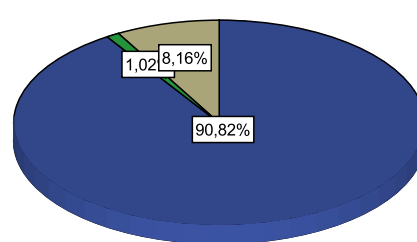
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



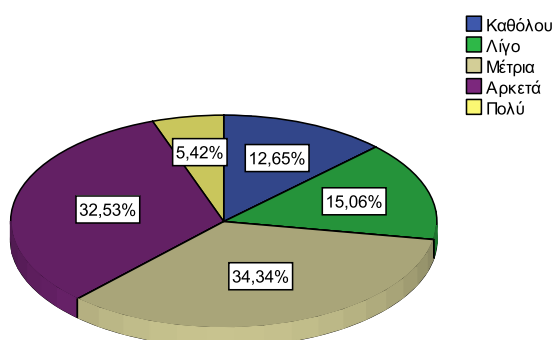
Ερώτηση 13<sup>η</sup> : Νομίζετε ότι η κατασκευή της Εγνατίας Οδού επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά;

Για τους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας, οι απαντήσεις σε γενικές γραμμές είναι παρεμφερείς. Για τους συγκεκριμένους νομούς, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε πως η κατασκευή της Εγνατίας Οδού επηρέασε τις τιμές

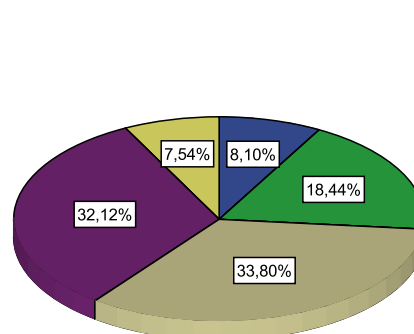
των ακινήτων ανοδικά, από αρκετά έως πολύ. Αντίθετα, ο νομός Πρεβέζης είναι ο μοναδικός εκ των τεσσάρων νομών, που η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα δήλωσε ότι τιμές των ακινήτων, από λίγο έως καθόλου.

**44. Νομίζετε ότι η κατασκευή της Εγνατίας Οδού επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά;**

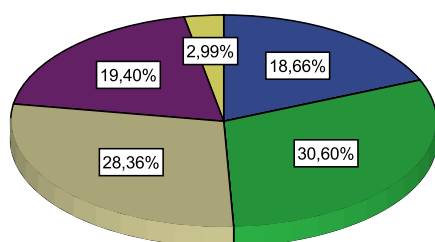
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



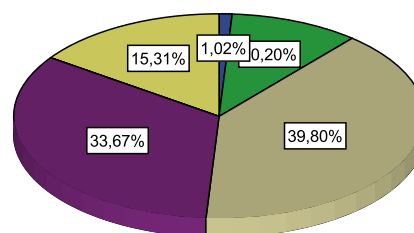
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

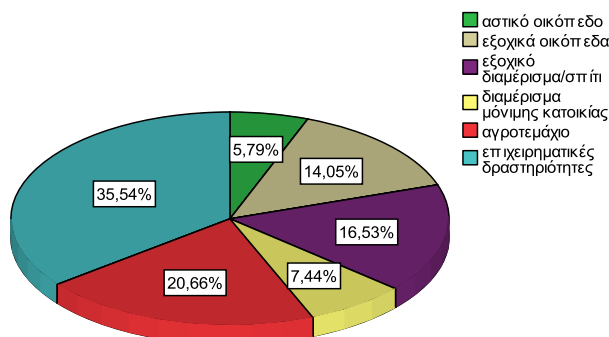


*Ερώτηση 14<sup>η</sup>: Αν οι απαντήσεις σας κυμαίνονται σας στο ερώτημα 13 κυμαίνονται από Μέτρια έως Πολύ, ποιο είδος ακινήτων νομίζετε ότι επηρέασε η Εγνατία Οδός πιο πολύ;*

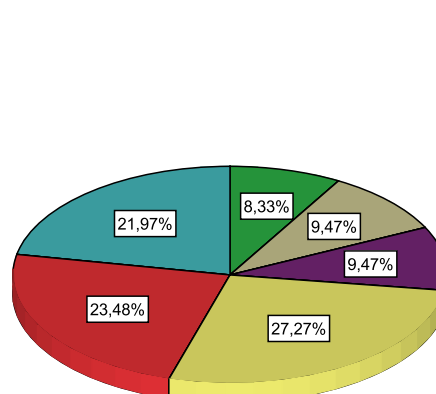
Σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, τα ακίνητα που επηρεάστηκαν περισσότερο στον νομό Άρτας είναι τα ακίνητα για επιχειρηματικές δραστηριότητες και τα αγροτεμάχια, στον νομό Ιωαννίνων τα διαμερίσματα μόνιμης κατοικίας και τα αγροτεμάχια, στον νομό Πρεβέζης τα εξοχικά οικόπεδα και τα εξοχικά διαμερίσματα/σπίτια και στον νομό Θεσπρωτίας τα ακίνητα για επιχειρηματικές δραστηριότητες και τα εξοχικά διαμερίσματα/σπίτια. Φαίνεται λοιπόν, πως υπάρχουν διαφορές στις απαντήσεις, ανάλογα με τον εκάστοτε νομό.

45. Αν οι απαντήσεις σας κυμαίνονται σας στο ερώτημα 13 κυμαίνονται από Μέτρια έως Πολύ, ποιο είδος ακινήτων νομίζετε ότι επηρέασε η Εγνατία Οδός πιο πολύ;

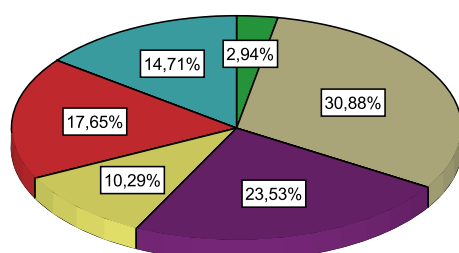
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



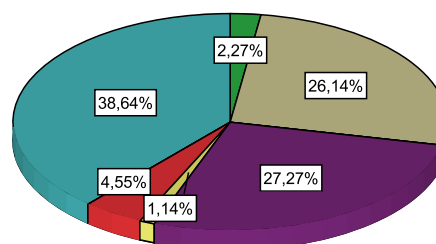
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

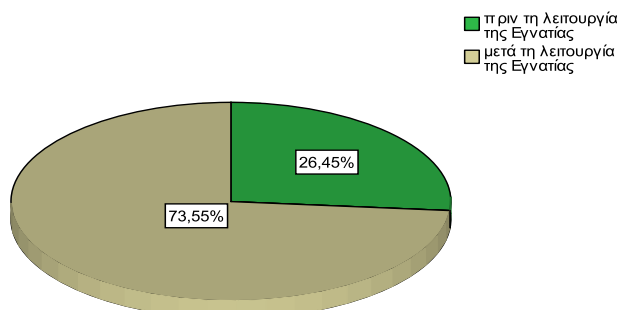


Ερώτηση 15<sup>η</sup> : Αν οι απαντήσεις σας κυμαίνονται σας στο ερώτημα 13 κυμαίνονται από Μέτρια έως Πολύ, πιστεύετε ότι οι τιμές επηρεάστηκαν περισσότερο;

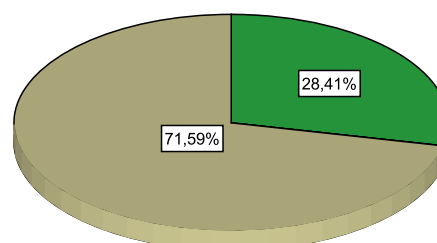
Όπως αποτυπώνεται και στα γραφήματα, οι απαντήσεις των ερωτηθέντων είναι ομοιόμορφες και για τους τέσσερις νομούς, αφού η συντριπτική πλειοψηφία αναφέρει πως οι ανοδικές τιμές στα ακίνητα ξεκίνησαν περισσότερο μετά την έναρξη της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού, παρά κατά την διάρκεια κατασκευής της.

46. Αν οι απαντήσεις σας κυμαίνονται σας στο ερώτημα 13 κυμαίνονται από Μέτρια έως Πολύ, πιστεύετε ότι οι τιμές επηρεάστηκαν περισσότερο;

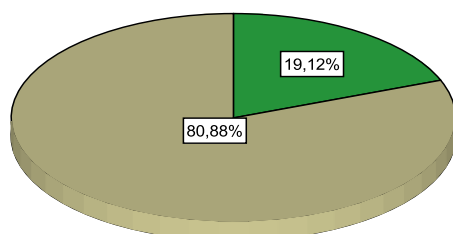
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



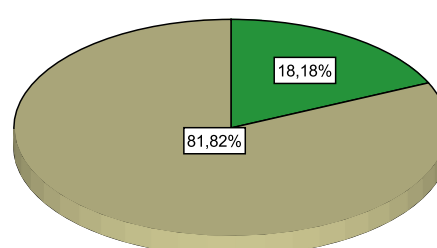
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

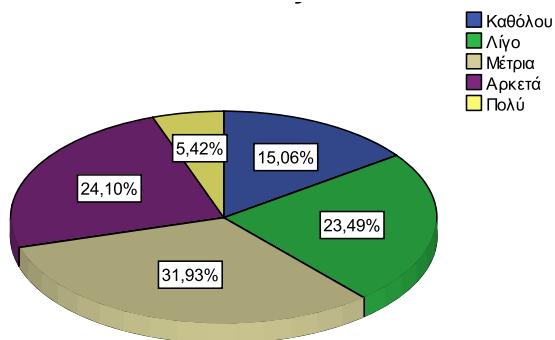


Ερώτηση 16<sup>η</sup> : Νομίζετε ότι η μέχρι αυτό το στάδιο κατασκευή της Ιόνιας Οδού επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά;

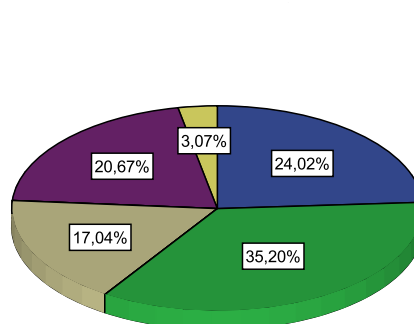
Συνολικά, τα αποτελέσματα δείχνουν πως ο βαθμός επιρροής της Ιόνιας Οδού είναι μικρός. Αναλυτικότερα, στους νομούς Ιωαννίνων, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων, με ποσοστά πάνω από το 60%, δήλωσαν πως η επίδραση της Ιόνιας Οδού, είναι από ελάχιστη έως μηδαμινή. Αντίθετα, στον νομό Άρτας τα ποσοστά των απαντήσεων που δηλώνουν ελάχιστη ή μηδαμινή επίδραση περιορίζονται στο 38.55%. Ταυτόχρονα, στον νομό Άρτας τα ποσοστά των απαντήσεων που δηλώνουν αρκετή ή μεγάλη επίδραση προσεγγίζουν το 30%.. Κατά συνέπεια από τα ανωτέρω αποτελέσματα, αλλά και από τα επιπλέον που παρατίθενται στα κάτωθεν γραφήματα, προκύπτει πως αν υπάρχει κάποιος νομός που η μέχρι σήμερα κατασκευή της Ιόνιας Οδού έχει επηρεάσει ανοδικά τις τιμές των ακινήτων, είναι αυτός της Άρτας.

47. Νομίζετε ότι η μέχρι αυτό το στάδιο κατασκευή της Ιόνιας Οδού επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά;

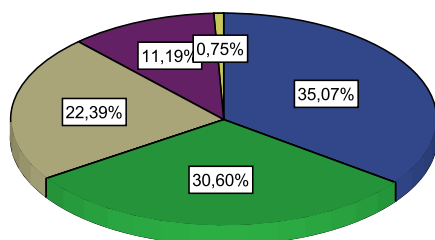
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



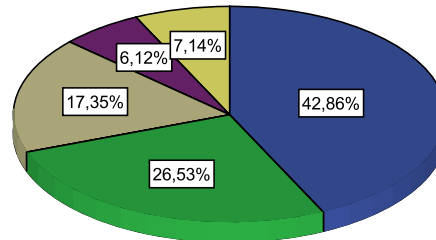
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

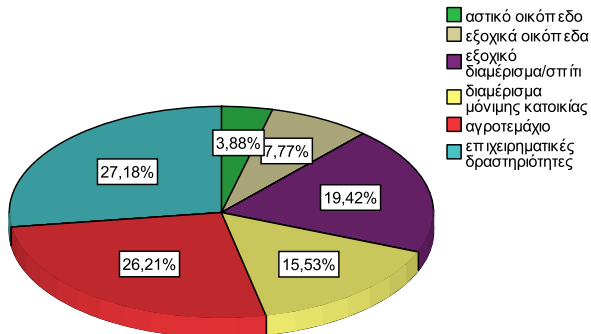


Ερώτηση 17<sup>η</sup> : Αν οι απαντήσεις σας κυμαίνονται σας στο ερώτημα 16 κυμαίνονται από Μέτρια έως Πολύ, ποιο είδος ακινήτων νομίζετε ότι επηρέασε η Ιόνια Οδός πιο πολύ;

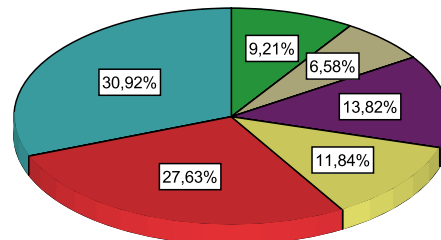
Σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, τα ακίνητα που έχουν επηρεαστεί περισσότερο στους νομούς Άρτας και Ιωαννίνων είναι τα ακίνητα για επιχειρηματικές δραστηριότητες και τα αγροτεμάχια, στον νομό Πρεβέζης τα αστικά οικόπεδα και τα αγροτεμάχια και στον νομό Θεσπρωτίας τα ακίνητα για επιχειρηματικές δραστηριότητες και τα εξοχικά οικόπεδα. Τα αποτελέσματα του νομού Άρτας, έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα, δεδομένου ότι είναι ο νομός που μέχρι σήμερα τα ακίνητα του, σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς, έχουν επηρεαστεί περισσότερο από την Ιόνια Οδό (βλέπε ερώτηση 16).

48. Αν οι απαντήσεις σας κυμαίνονται σας στο ερώτημα 16 κυμαίνονται από Μέτρια έως Πολύ, ποιο είδος ακινήτων νομίζετε ότι επηρέασε η Ιόνια Οδός πιο πολύ;

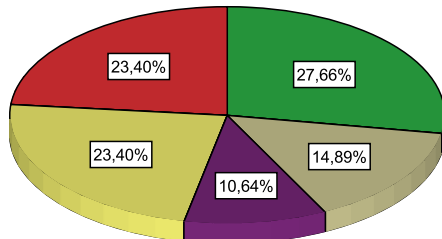
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



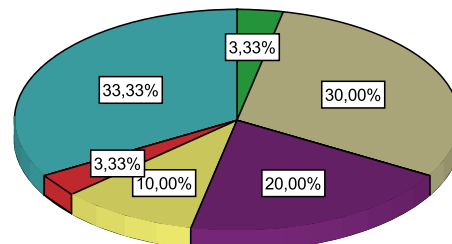
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

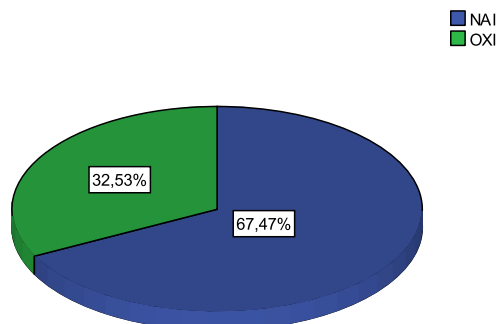


Ερώτηση 18<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι θα αυξηθούν οι αγοραπωλησίες ακινήτων με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού;

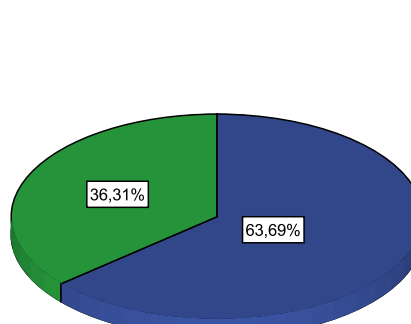
Σε αντίθεση με προηγουμένως, οι απαντήσεις και στους τέσσερεις νομούς είναι παρεμφερείς. Συγκεκριμένα, με ποσοστά που κυμαίνονται πάνω από το 63%, οι ερωτώμενοι απάντησαν πως οι αγοραπωλησίες των ακινήτων θα αυξηθούν με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού.

49. Πιστεύετε ότι θα αυξηθούν οι αγοραπωλησίες ακινήτων με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού;

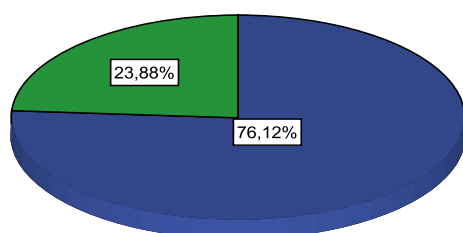
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



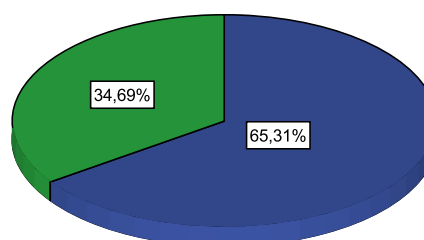
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

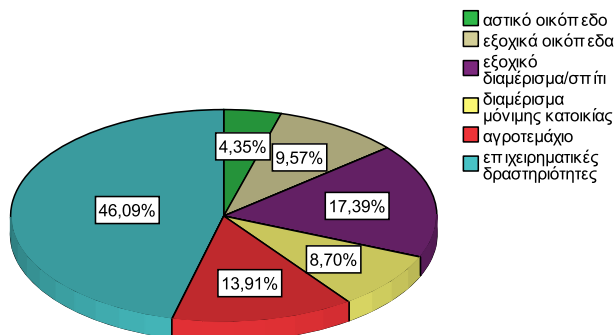


Ερώτηση 19<sup>η</sup>: Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 18 είναι ΝΑΙ, σε ποιο είδος ακινήτων οι αγοραπωλησίες θα είναι μεγαλύτερες/περισσότερες;

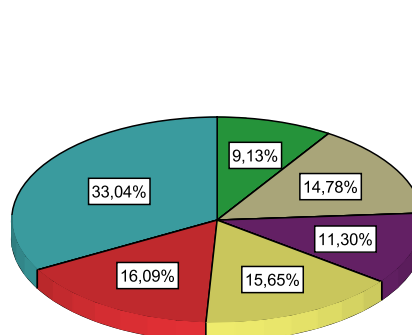
Σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτώμενων, τα ακίνητα που αναμένεται να αυξηθούν οι αγοραπωλησίες τους στον νομό Άρτας είναι τα ακίνητα για επιχειρηματικές δραστηριότητες και τα εξοχικά διαμερίσματα/σπίτια, στον νομό Ιωαννίνων τα ακίνητα για επιχειρηματικές δραστηριότητες και τα αγροτεμάχια, στον νομό Πρεβέζης τα εξοχικά οικόπεδα και τα εξοχικά διαμερίσματα/σπίτια και στον νομό Θεσπρωτίας τα αγροτεμάχια και τα αστικά οικόπεδα.

50. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 18 είναι ΝΑΙ, σε ποιο είδος ακινήτων οι αγοραπωλησίες θα είναι μεγαλύτερες/περισσότερες;

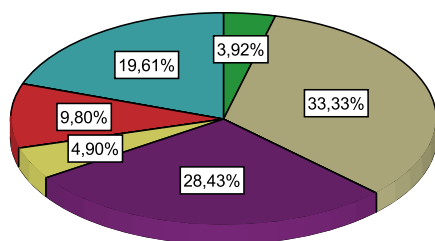
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



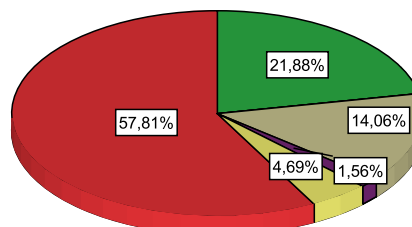
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

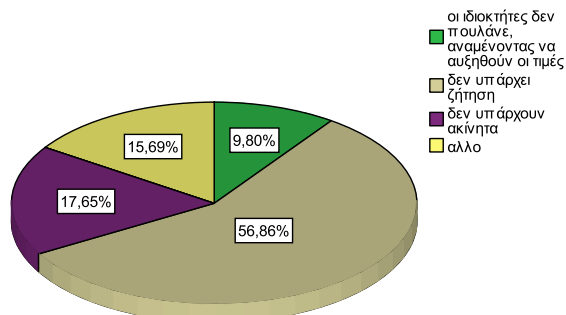


Ερώτηση 20<sup>η</sup> : Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 18 είναι ΟΧΙ, ποιος πιστεύετε ότι θα είναι ο λόγος της μη-αύξησης των αγοραπωλησιών;

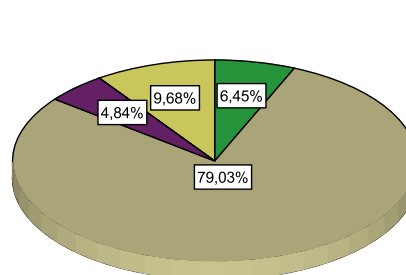
Συνολικά, τα αποτελέσματα είναι παρεμφερή, αφού ο λόγος που δεσπόζει στις απαντήσεις όλων των νομών είναι αυτός της έλλειψης ζήτησης. Αντίθετα, οι λόγοι ότι δεν υπάρχουν ακίνητα και ότι οι ιδιοκτήτες των ακινήτων δεν πουλάνε επειδή αναμένουν να αυξηθούν οι τιμές, φαίνεται να μην βρίσκουν σύμφωνους των ερωτώμενους σε κανένα από τους εξεταζόμενους νομούς.

51. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 18 είναι ΟΧΙ, ποιος πιστεύετε ότι θα είναι ο λόγος της μη-αύξησης των αγοραπωλησιών;

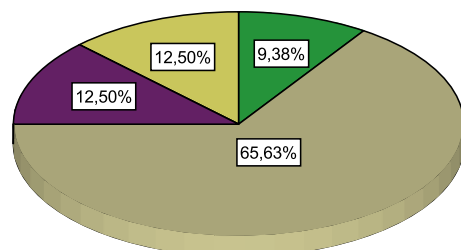
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



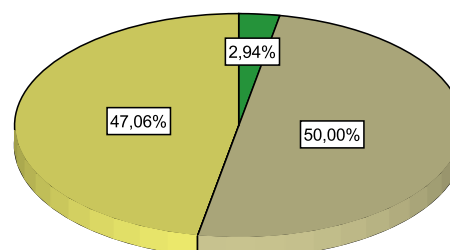
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

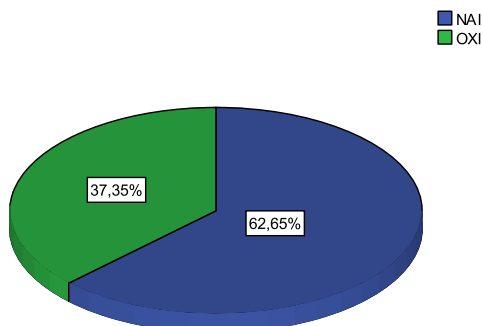


Ερώτηση 21<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι οι αγοραστές ακινήτων από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα θα αυξηθούν στο μέλλον;

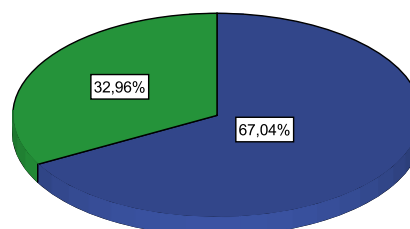
Όπως και προηγουμένως, οι απαντήσεις δεν παρουσιάζουν αποκλίσεις στους υπό εξέταση νομούς, αφού η συντριπτική πλειοψηφία αναγνωρίζει πως οι αγοραστές από τις εν λόγω περιοχές θα αυξηθούν. Σημειώνεται, πως το μεγαλύτερο ποσοστό καταφατικών απαντήσεων εντοπίζεται στον νομό Πρεβέζης με 82,84% και το χαμηλότερο στον νομό Θεσπρωτίας με 58,16%.

52. Πιστεύετε ότι οι αγοραστές ακινήτων από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα θα αυξηθούν στο μέλλον;

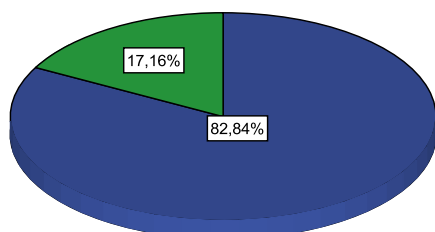
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



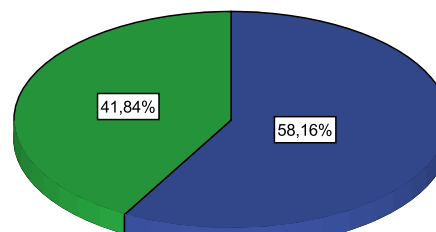
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



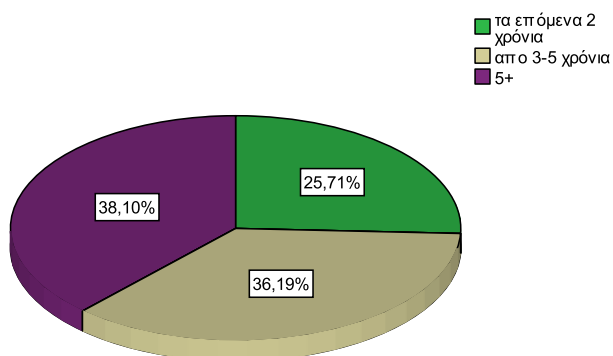
Ερώτηση 22<sup>η</sup> :Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 21 είναι ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

Για όλους τους νομούς, τα αποτελέσματα δείχνουν πως η πλειοψηφία των απαντήσεων θεωρεί πως οι αγοραστές ακινήτων από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα θα αυξηθούν μακροχρόνια, δηλαδή μετά από 5 χρόνια. Ωστόσο, όπως παρουσιάζεται και στα γραφήματα, καταγράφονται κάποιες επιμέρους διαφοροποιήσεις στις απαντήσεις στους υπό εξέταση νομών. Συγκεκριμένα, ναι μεν οι περισσότεροι ερωτώμενοι απάντησαν πως οι αγοραστές θα αυξηθούν μετά από 5 χρόνια, ωστόσο τα ποσοστά των εν λόγω απαντήσεων δεν είναι στο ίδιο επίπεδο και για τους τέσσερις νομούς. Στον νομό Θεσπρωτίας καταγράφεται το υψηλότερο ποσοστό που ξεπερνά το 62%, ενώ στο νομό Άρτος το ποσοστό αυτό περιορίζεται στο 38,1%. Παράλληλα, αναφορικά με τις απαντήσεις που δηλώνουν αύξηση βραχυπρόθεσμα, δηλαδή μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, στους νομούς Ιωαννίνων, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας τα ποσοστά κυμαίνονται από 10,81% έως

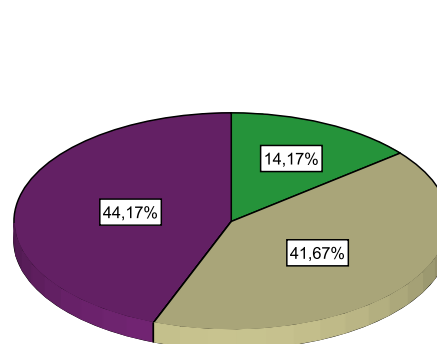
15,52%. Αντίθετα, για τον νομό Άρτας το συγκεκριμένο ποσοστό είναι ελαφρώς αυξημένο προσεγγίζοντας το 26%.

53. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 21 είναι ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

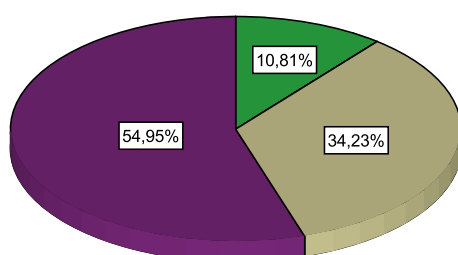
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



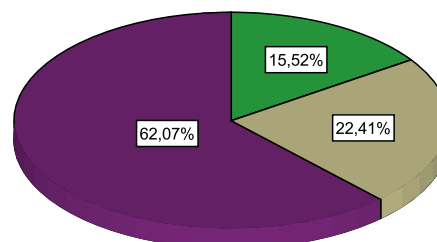
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

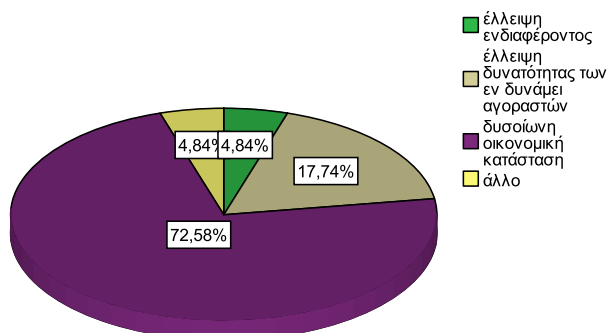


Ερώτηση 23<sup>η</sup>: Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 21 είναι ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν στο μέλλον;

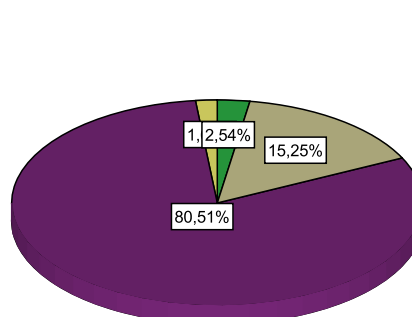
Σε όλους τους νομούς επικρατέστερη απάντηση είναι η υπάρχουσα δυσοίωση οικονομική κατάσταση. Ωστόσο, ενώ τα ποσοστά της συγκεκριμένης απάντησης στους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας ξεπερνούν το 70%, στον νομό Πρεβέζης περιορίζεται στο 50%.

54. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 21 είναι ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν στο μέλλον;

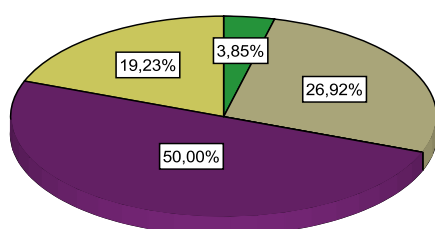
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



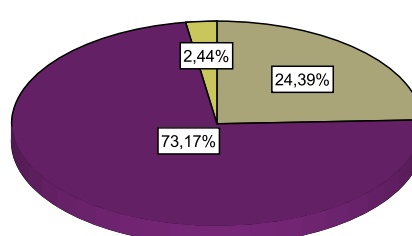
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ

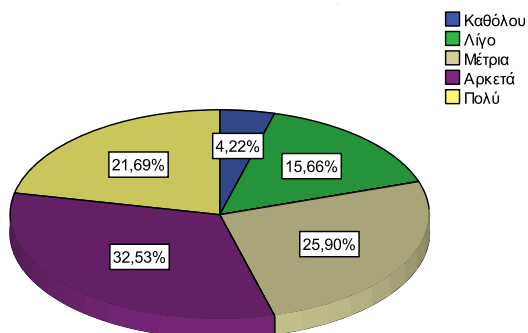


Ερώτηση 24<sup>η</sup> : Σε ποιο βαθμό χρησιμοποιείται το υπάρχον οδικό εθνικό δίκτυο για τις ανάγκες σας;

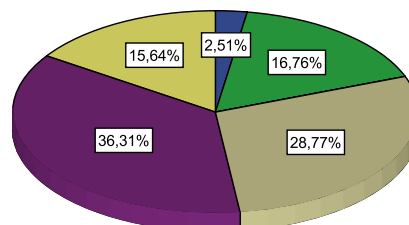
Όπως φαίνεται στα γραφήματα, δεν καταγράφονται αξιοσημείωτες διαφορές στις απαντήσεις των νομών, με την πλειοψηφία να δηλώνει πως χρησιμοποιούν το υπάρχον οδικό δίκτυο από μέτρια έως πολύ. Αναλυτικότερα, σε όλους τους νομούς οι επικρατέστερες απαντήσεις, με παρεμφερή ποσοστά, είναι ότι χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο είτε μέτρια είτε αρκετά.

55. Σε ποιο βαθμό χρησιμοποιείται το υπάρχον οδικό εθνικό δίκτυο για τις ανάγκες σας;

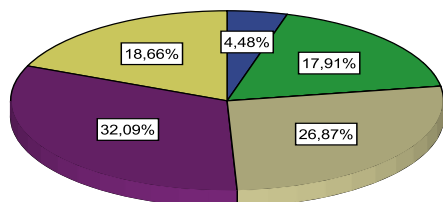
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



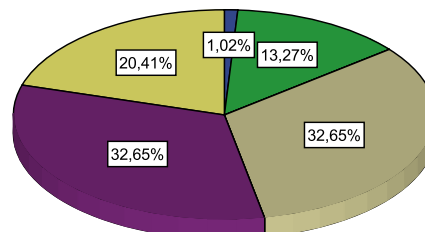
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

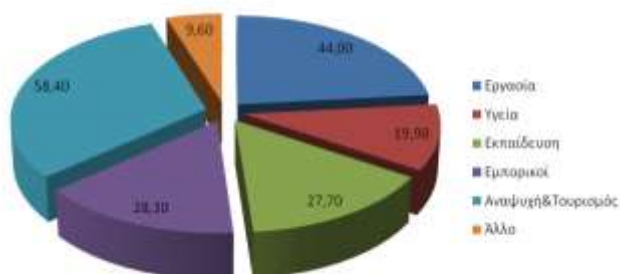


Ερώτηση 25<sup>η</sup>: Αν απαντήσατε στο ερώτημα 20 λίγο ή μέτρια ή αρκετά ή πολύ, αναφέρατε τους συνήθεις λόγους μετακίνησής σας (Μπορείτε να αναφέρετε παραπάνω από ένα);

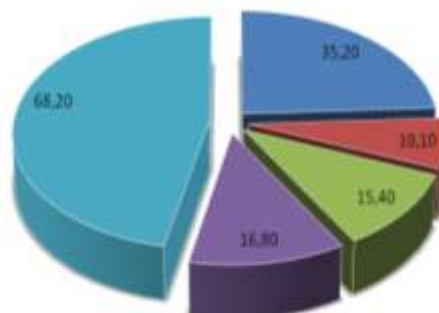
Αν και παρουσιάζονται κάποιες επιμέρους διαφοροποιήσεις στις απαντήσεις των νομών, παρόλα αυτά σε γενικές γραμμές τα αποτελέσματα κρίνονται ως πανομοιότυπα. Συγκεκριμένα, φαίνεται πως για όλους τους νομούς, οι μετακινήσεις για λόγους αναψυχής & τουρισμού είναι πολύ δημοφιλείς με ποσοστά που ξεπερνάνε το 50%. Επίσης, οι μετακινήσεις για εμπορικούς λόγους και για λόγους εργασίας καταγράφουν σημαντικά ποσοστά. Αντίθετα, και για τους 4 νομούς οι μετακινήσεις για λόγους εκπαίδευσης και υγείας έπονται στις απαντήσεις των ερωτώμενων.

56. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 20 λίγο ή μέτρια ή αρκετά ή πολύ, αναφέρατε τους συνήθεις λόγους μετακίνησής σας (Μπορείτε να αναφέρετε παραπάνω από ένα)

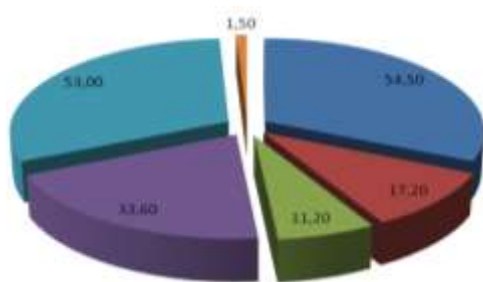
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



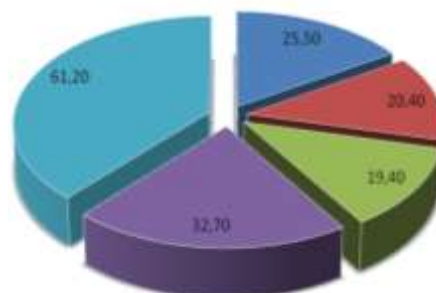
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

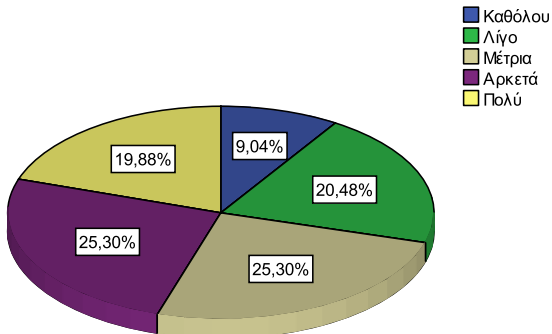


Ερώτηση 26<sup>η</sup>: Όταν ολοκληρωθεί και λειτουργήσει η Ιόνια οδός, θα μετακινείστε σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι σήμερα;

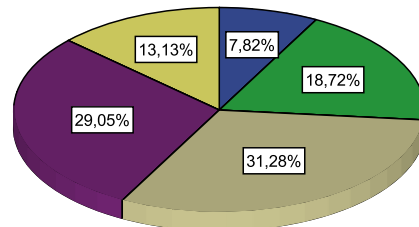
Όπως φαίνεται από τα γραφήματα που παρουσιάζονται παρακάτω, οι απαντήσεις των δειγμάτων για κάθε νομό δεν παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις. Αναλυτικότερα και για τους τέσσερεις νομούς η πλειοψηφία των απαντήσεων ανέφερε πως ότι η ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού θα συμβάλει στην ενίσχυση των μετακινήσεων από αρκετά έως πολύ. Ωστόσο, ο νομός που καταγράφει την περισσότερη αισιόδοξη στάση φαίνεται πως είναι αυτός της Πρέβεζας. Επίσης, σε κανέναν από τους νομούς οι απόψεις ότι η Ιόνια Οδός θα συμβάλει είτε λίγο είτε καθόλου, δεν ξεπέρασαν το 1/3 των συνολικών απαντήσεων. Ως εκ τούτου, φαίνεται να αποτυπώνεται ομόφωνα η άποψη πως η ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού θα ενισχύσει σημαντικά τις μετακινήσεις.

57. Όταν ολοκληρωθεί και λειτουργήσει η Ιόνια οδός, θα μετακινείστε σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι σήμερα;

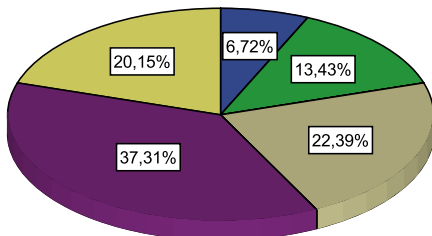
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



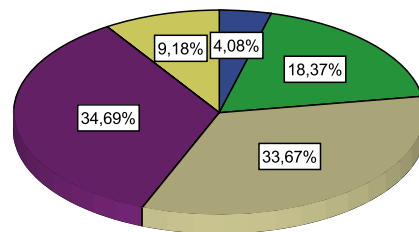
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ

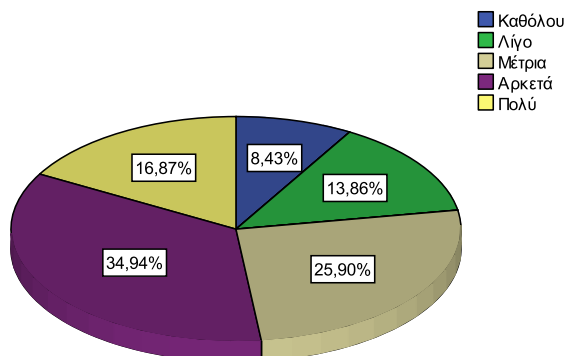


Ερώτηση 27<sup>η</sup>: Όταν ολοκληρωθεί και λειτουργήσει η Ιόνια οδός, θεωρείτε ότι θα έχετε περισσότερες ευκαιρίες για εξεύρεση εργασίας σε άλλη πόλη ή περιοχή λόγω της ταχύτητας και της ασφάλειας μετακίνησης;

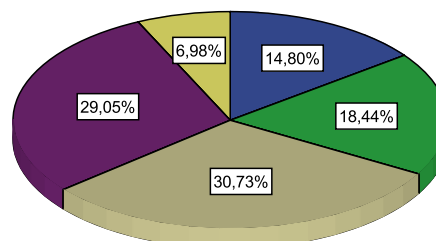
Σε γενικές γραμμές τα αποτελέσματα, καταγράφουν μια αισιόδοξη στάση, με την πλειοψηφία σε όλους τους νομούς να δηλώνουν πως η Ιόνια Οδός θα παρέχει περισσότερες ευκαιρίες για εξεύρεση εργασίας, από αρκετά έως πολύ. Ωστόσο, μελετώντας τα γραφήματα προσεκτικά, παρατηρείται πως ο νομος στον οποίο οι απαντήσεις που δηλώνουν αρκετά και πολύ, είναι σαφέστατα λιγότερες στον νομό Ιωννίνων. Φαίνεται δηλαδή πως αν και οι ερωτώμενοι σε όλους τους νομούς αναγνωρίζουν την μελλοντική συμβολή της Ιόνιας Οδού στην εξεύρεση εργασίας σε άλλες περιοχές, παρόλα αυτά στον νομό Ιωαννίνων η άποψη αυτή δείχνει να έχει λιγότερη απήχηση. Το αποτέλεσμα αυτό φαντάζει λογικό, δεδομένου ότι στην Περιφέρεια Ηπείρου δεσπόζει η πόλη των Ιωαννίνων η οποία αποτελεί το οικονομικό, επιχειρηματικό και πληθυσμιακό κέντρο της Περιφέρειας.

58. Όταν ολοκληρωθεί και λειτουργήσει η Ιόνια οδός, θεωρείτε ότι θα έχετε περισσότερες ευκαιρίες για εξεύρεση εργασίας σε άλλη πόλη ή περιοχή λόγω της ταχύτητας και της ασφάλειας μετακίνησης;

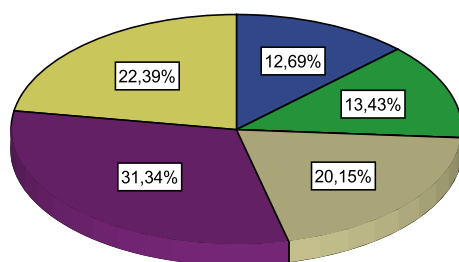
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



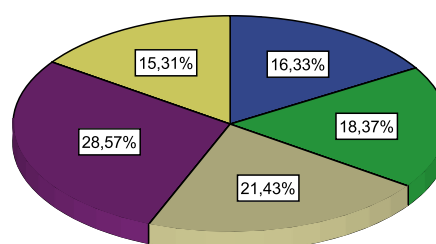
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

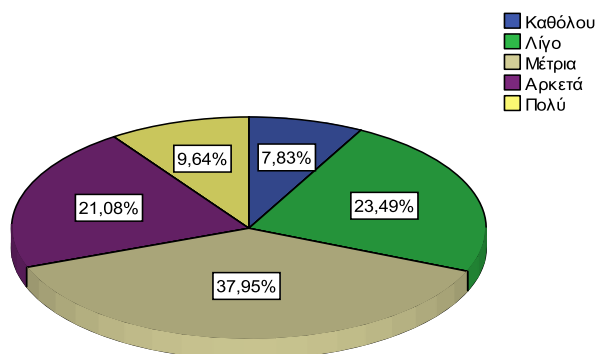


Ερώτηση 28<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι η κατασκευή και η λειτουργία των νέων οδικών αξόνων θα επηρεάσουν αρνητικά το περιβάλλον της περιοχής (εκπομπές CO<sub>2</sub> στην ατμόσφαιρα, επίδραση στο ανάγλυφο, φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής;

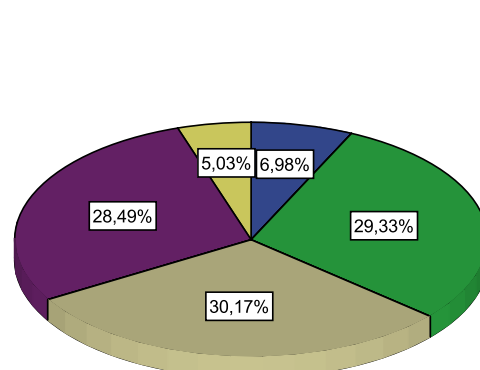
Τα αποτελέσματα, με εξαίρεση των νομό Πρεβέζης, δείχνουν πως οι ερωτώμενοι παραμένουν σκεπτικοί αναφορικά με το αν οι νέοι οδικοί άξονες θα επηρεάσουν αρνητικά το περιβάλλον. Συγκεκριμένα, στους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας οι απαντήσεις φαίνεται να επιμερίζονται σχεδόν ισομερώς ανάμεσα στο καθόλου & λίγο, στο μέτρια και στο αρκετά & πολύ. Αντίθετα, στον νομό Πρεβέζης η συντριπτική πλειοψηφία δηλώνει ξεκάθαρα πως η περιβαλλοντολογική επιβάρυνση από τους νέους οδικούς άξονες θα είναι από ελάχιστη έως μηδαμινή.

59. Πιστεύετε ότι η κατασκευή και η λειτουργία των νέων οδικών αξόνων θα επηρεάσουν αρνητικά το περιβάλλον της περιοχής (εκπομπές CO<sub>2</sub> στην ατμόσφαιρα, επίδραση στο ανάγλυφο, φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής;

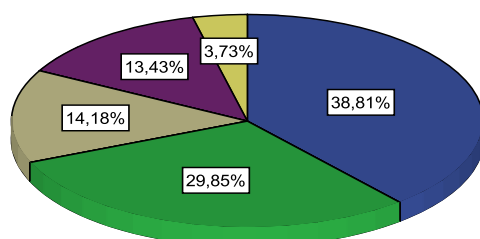
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



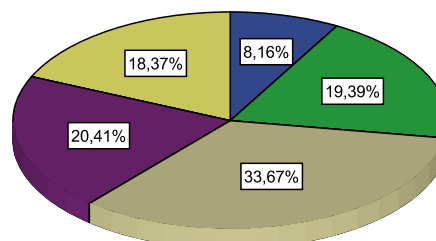
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

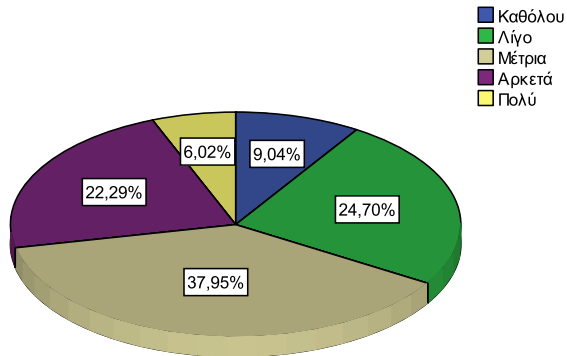


Ερώτηση 29<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι ο θόρυβος σε οικισμούς πλησίον των οδικών αξόνων θα δημιουργήσουν προβλήματα υγείας;

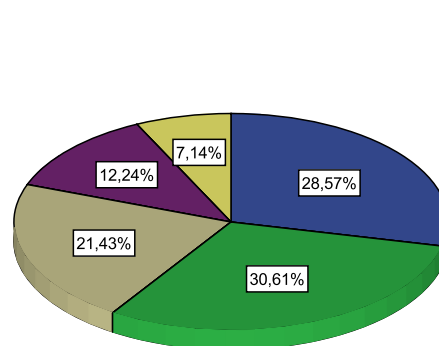
Τα αποτελέσματα, με εξαίρεση ίσως τον νομό Άρτας, δείχνουν ξεκάθαρα πως οι ερωτώμενοι δεν θεωρούν ότι ο θόρυβος θα δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα υγείας. Συγκεκριμένα, στους νομούς Ιωαννίνων, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας, η συντριπτική πλειοψηφία απάντησε πως η επιβάρυνση λόγω του θορύβου θα είναι από ελάχιστη έως μηδαμινή. Αντίθετα, στον νομό Άρτας οι απαντήσεις δεν φαίνεται να καταγράφουν μια ξεκάθαρη τάση, αφού επιμερίζονται σχεδόν ισομερώς ανάμεσα στο καθόλου & λίγο, στο μέτρια και στο αρκετά & πολύ.

60. Πιστεύετε ότι ο θόρυβος σε οικισμούς πλησίον των οδικών αξόνων θα δημιουργήσουν προβλήματα υγείας;

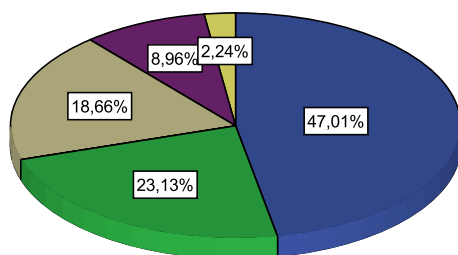
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



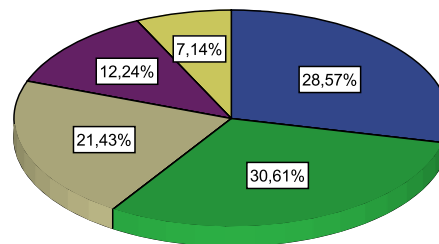
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

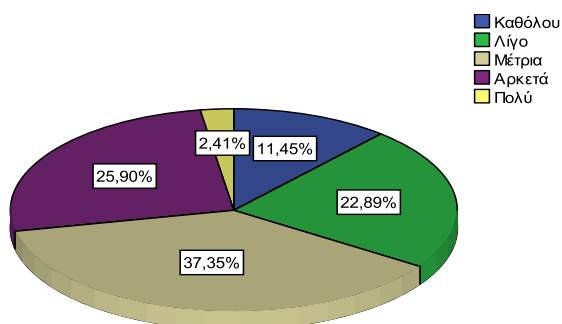


Ερώτηση 30<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι αγροτικές εκμεταλλεύσεις πλησίον των οδικών αξόνων θα επηρεαστούν αρνητικά από την κατασκευή και λειτουργία των οδικών αξόνων;

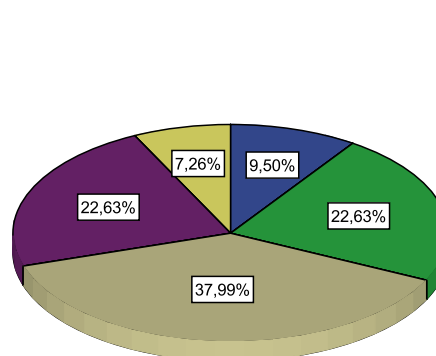
Τα αποτελέσματα των ερώτησης, φαίνεται πως διαφέρουν ανάλογα με τον νομό. Στους νομούς Άρτας και Ιωαννίνων η επικρατέστερη απάντηση είναι πως η επίδραση στις αγροτικές εκμεταλλεύσεις θα είναι μέτρια. Σε αντιδιαστολή με τους ανωτέρω, στον νομό Πρεβέζης η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί πως η επίδραση των οδικών αξόνων θα είναι από ελάχιστη έως μηδαμινή. Τέλος, στον νομό Θεσπρωτίας τα αποτελέσματα διαφέρουν κατά πολύ, αφού η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί πως η επίδραση θα είναι από αρκετή έως πολύ. Συνεπώς, από τις απαντήσεις των ερωτώμενων, φαίνεται να καταγράφεται ότι ο βαθμός της αρνητικής επίδρασης των οδικών αξόνων στις αγροτικές περιοχές θα είναι μέτριος για τους νομούς Άρτας και Ιωαννίνων, μικρός για τον νομό Πρεβέζης και μεγάλος για αυτόν της Θεσπρωτίας.

61. Πιστεύετε ότι αγροτικές εκμεταλλεύσεις πλησίον των οδικών αξόνων θα επηρεαστούν αρνητικά από την κατασκευή και λειτουργία των οδικών αξόνων;

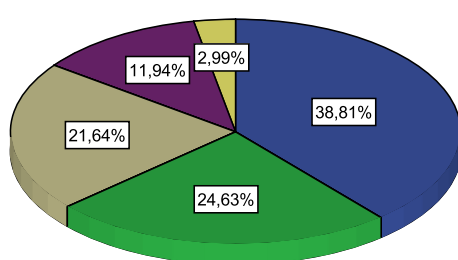
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



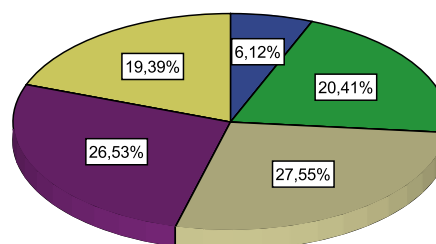
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

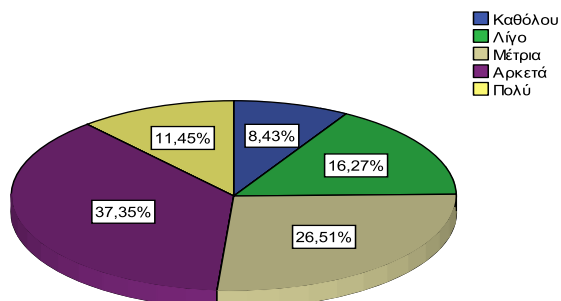


Ερώτηση 31<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

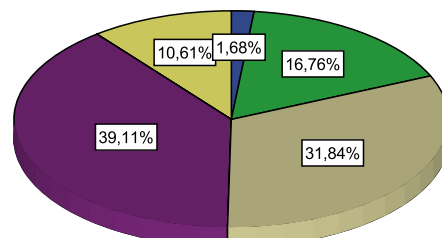
Στους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Πρεβέζης, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων αναγνωρίζει πως η ολοκλήρωση του κάθετου οδικού άξονα θα επηρεάσει τις ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις, από αρκετά έως πολύ. Διαφορετικά εν μέρει αποτελέσματα παρουσιάζονται στον νομό Θεσπρωτίας. Σε αντίθεση με τους προηγούμενους νομούς οι συμμετέχοντες στο δείγμα του νομού Θεσπρωτίας φαίνεται πως είναι περισσότερο συγκρατημένοι, με την πλειοψηφία των ερωτηθέντων να δηλώνει πως η επίδραση του κάθετου άξονα θα είναι μέτρια.

62. Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

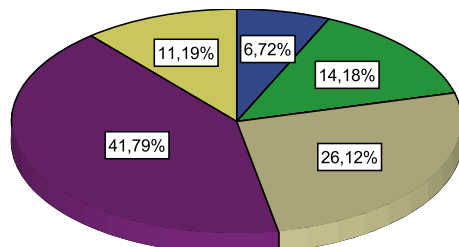
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



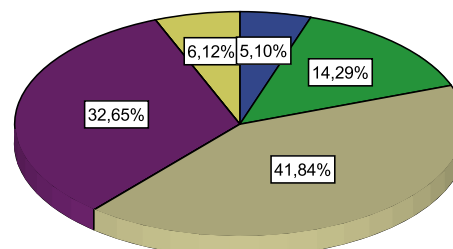
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



### Β. Ανάλυση Αγοράς (Ερωτηματολόγια εμπορικών καταστημάτων)

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια, η οποία πραγματοποιήθηκε στα καταστήματα της Περιφέρειας. Για τον νομό Άρτας συλλέχτηκαν συνολικά 77 ερωτηματολόγια εκ των οποίων το 58,4% αντιστοιχεί σε αλυσίδες καταστημάτων ενώ το 41,6% σε μικρομεσαία καταστήματα. Αναφορικά με τον νομό Ιωαννίνων συλλέχτηκαν 167 ερωτηματολόγια εκ των οποίων το 9,5% αντιστοιχεί σε αλυσίδες καταστημάτων και το 90,5% σε μικρομεσαία καταστήματα. Επιπλέον για τον νομό Πρεβέζης συγκεντρώθηκαν 61 ερωτηματολόγια. Εξ αυτών το 16,1% αντιστοιχεί σε αλυσίδες καταστημάτων και το 83,9% σε μικρομεσαία καταστήματα. Τέλος, για το νομό Θεσπρωτίας συλλέχτηκαν 46 ερωτηματολόγια εκ των οποίων το 17,4% αντιστοιχεί σε αλυσίδες καταστημάτων και το 82,6% σε μικρομεσαία. Η κατανομή των καταστημάτων με βάση το είδος τους παρουσιάζεται συνοπτικά στο γράφημα που ακολουθεί.

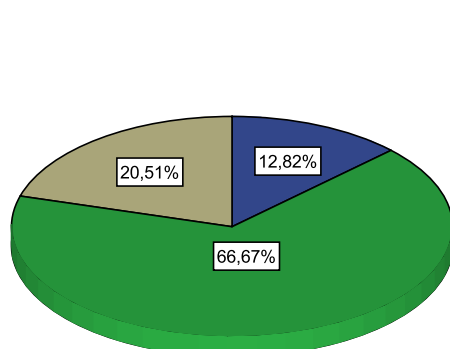
| ΕΙΔΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ           | ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ        | ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ | ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ | ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ |
|------------------------------|--------------------|-----------------|----------------|------------------|
| ΡΟΥΧΑ, ΥΠΟΔΗΜΑΤΑ, ΚΑΛΛΥΝΤΙΚΑ | 30,77%             | 38,10%          | 58,06%         | 17,39%           |
| ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ             | 25,64 <sup>^</sup> | 27,38%          | 25,81%         | 34,78%           |
| ΣΟΥΠΕΡΜΑΡΚΕΤ                 | 17,95%             | 10,71%          | 3,23%          | 8,70%            |
| ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ, ΚΑΦΕΤΕΡΙΕΣ       | 25,64              | 23,81%          | 12,81%         | 39,13%           |

*Ερώτηση 1<sup>η</sup>: Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στη πόλη σας γενικά έχουν αυξηθεί ή μειωθεί κατά τα τελευταία δύο χρόνια;*

Από τα γραφήματα φαίνεται ξεκάθαρα πως η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτώμενων σε όλους τους νομούς έχουν την άποψη πως τα τελευταία δύο χρόνια έχει επέλθει μείωση. Αναλυτικότερα, για τους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας τα ποσοστά των αρνητικών απαντήσεων κυμαίνονται από 66,77% έως 73,91. Όμως για τον νομό Πρεβέζης, οι αρνητικές απαντήσεις είναι πολύ περισσότερες και συγκεκριμένα προσεγγίζουν το 97%. Φαίνεται λοιπόν πως σε όλους τους νομούς είναι διάχυτη η πεποίθηση πως οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση τα τελευταία δύο χρόνια έχει μειωθεί, αλλά στον νομό Πρεβέζης είναι εντονότερη.

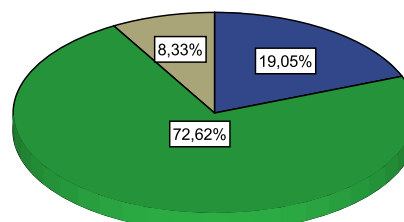
21. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στη πόλη σας γενικά έχουν αυξηθεί ή μειωθεί κατά τα τελευταία δύο χρόνια;

**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**

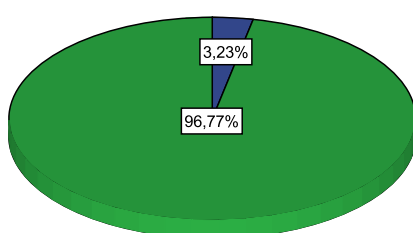


**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

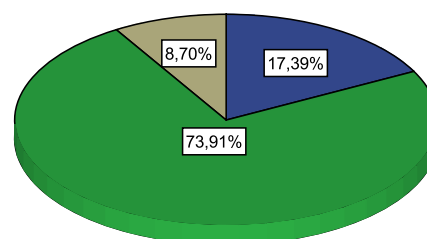
■ Αυξηθεί  
■ Μειωθεί  
■ Καμία με



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



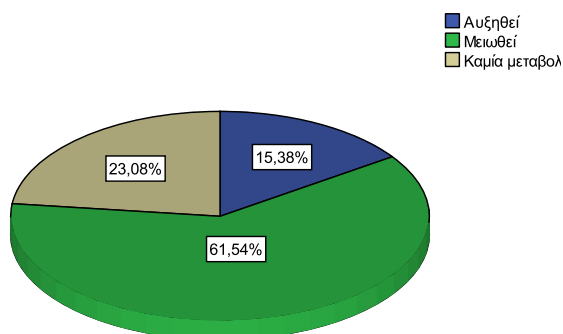
Ερώτηση 2<sup>η</sup> : Έχουν αυξηθεί ή μειωθεί οι πωλήσεις στο δικό σας κατάστημα κατά το τελευταίο χρόνο;

Τα αποτελέσματα της ερώτησης σε όλους τους νομούς είναι πάλι αρνητικά. Ομοίως με την πρώτη ερώτηση ο νομός Πρεβέζης, σε σχέση με τους υπόλοιπους, καταγράφει τα χειρότερα αποτελέσματα. Συγκεκριμένα, ενώ για τους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας τα ποσοστά των αρνητικών απαντήσεων κυμαίνονται από 53,57% έως 65,22%, για τον νομό Πρεβέζης τα ποσοστά των ερωτηθέντων που δηλώνουν μείωση στις πωλήσεις των καταστημάτων τους κατά το τελευταίο έτος εκτινάσσονται στο 87,10%. Αντίστοιχα, ενώ τα ποσοστά των θετικών απαντήσεων για τους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας έχουν εύρος από 15,38% έως 26,09%, για αυτόν της Πρέβεζας δεν καταγράφηκε κανένας ερωτώμενος που να δήλωσε πως οι πωλήσεις του αυξήθηκαν. Κατά συνέπεια, όπως και στην πρώτη ερώτηση, το

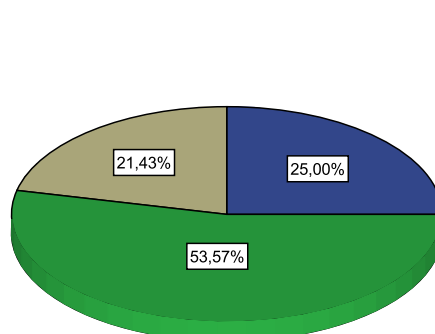
αρνητικό κλίμα εμφανίζεται σε όλους τους νομούς, ωστόσο στον νομό Πρεβέζης φαίνεται να είναι εντονότερο.

22. Έχουν αυξηθεί ή μειωθεί οι πωλήσεις στο δικό σας κατάστημα κατά το τελευταίο χρόνο;

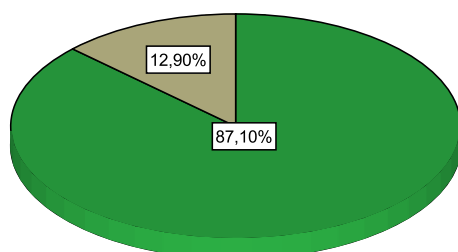
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



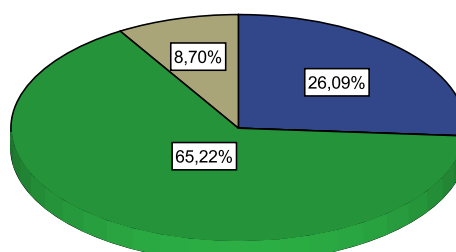
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



Ερώτηση 3<sup>η</sup> : Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχουν αυξηθεί, σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη αύξηση;

Τα είδη που σημείωσαν την μεγαλύτερη αύξηση στον νομό Άρτας, είναι τα καταναλωτικά αγαθά και τα καλλυντικά. Αντίστοιχα, στον νομό Ιωαννίνων τα καταναλωτικά αγαθά, τα είδη ένδυσης & υπόδησης και τα προϊόντα που προσφέρονται στις καφετέριες, όπως καφές, ποτό και σνακ. Τέλος, στον νομό Θεσπρωτίας τα προϊόντα υψηλής τεχνολογίας και τα καταναλωτικά αγαθά εντοπίστηκαν ως αυτά με την μεγαλύτερη αύξηση. Αναφορικά με τον νομό Πρεβέζης, σημειώνεται πως στην ερώτηση 2 δεν υπήρχαν ερωτώμενοι που να δήλωσαν αύξηση.

| 23. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχουν αυξηθεί, σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη αύξηση; |                    |                        |                       |                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Προϊόν με αύξηση                                                                                                                     | <b>ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ</b> | <b>ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ</b> | <b>ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ</b> | <b>ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ</b> |
| Καφέ, Ποτά, Σνακ                                                                                                                     | 14%                | 19,05%                 | ---                   | 16,67                   |
| Υψηλή τεχνολογία                                                                                                                     | 14%                | 9,52%                  | ---                   | 50,00%                  |
| Καλλυντικά                                                                                                                           | 29%                | 14,29%                 | ---                   | ---                     |
| Καταναλωτικά αγαθά                                                                                                                   | 29%                | 19,05%                 | ---                   | 33,33%                  |
| Τουριστικά είδη                                                                                                                      | ---                | 9,52%                  | ---                   | ---                     |
| Ένδυση & Υπόδηση                                                                                                                     | ---                | 19,05%                 | ---                   | ---                     |
| Όλα                                                                                                                                  | ---                | 9,52%                  | ---                   | ---                     |

*Ερώτηση 4<sup>η</sup> : Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχουν μειωθεί, σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση;*

Όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται διαφοροποιήσεις στις απαντήσεις των εξεταζόμενων νομών. Συγκεκριμένα, στον νομό Άρτας τα αγαθά με την μεγαλύτερη μείωση είναι τα είδη ένδυσης & υπόδησης με 37% και τα προϊόντα που προσφέρονται στις καφετέριες, όπως καφές, ποτό και σνακ με 25%. Στον νομό Ιωαννίνων ένα ποσοστό που ξεπερνά το 20% δήλωσε πως παρουσιάστηκε μείωση σε όλα τα είδη του, ενώ το 14,29% απάντησε τα καλλυντικά. Στον νομό Πρεβέζης, το 40% των ερωτηθέντων απάντησε πως σημειώθηκε μείωση σε όλα τα είδη του, ενώ τα προϊόντα υψηλής τεχνολογίας και τα είδη ένδυσης & επένδυσης αναφέρθηκαν από το 16,67%. Τέλος, στον νομό Θεσπρωτίας τα είδη με την μεγαλύτερη μείωση είναι τα προϊόντα που προσφέρονται στις καφετέριες, όπως καφές, ποτό και σνακ με 38,46% και τα είδη ένδυσης & επένδυσης με 30,77%.

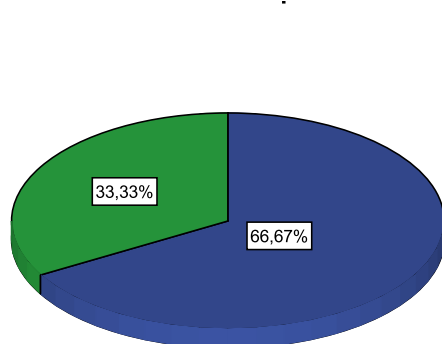
| 24. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι <u>έχουν μειωθεί</u> , σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση; |                    |                        |                       |                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Προϊόν με μείωση                                                                                                                             | <b>ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ</b> | <b>ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ</b> | <b>ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ</b> | <b>ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ</b> |
| Καφέ, Ποτά, Σνάκ                                                                                                                             | 25%                | 8,16%%                 | 6,67%                 | 38,46%                  |
| Υψηλή τεχνολογία                                                                                                                             | 13%                | 8,16%                  | 16,67%                | ---                     |
| Καλλυντικά                                                                                                                                   | ---                | 14,29%                 | ---                   | ---                     |
| Καταναλωτικά αγαθά                                                                                                                           | ---                | 2,04%                  | ---                   | 15,38%                  |
| Τουριστικά είδη                                                                                                                              | ---                | 4,08%                  | ---                   | ---                     |
| Ένδυση & Υπόδηση                                                                                                                             | 37%                | 14,28%                 | 16,67%                | 30,77%                  |
| Είδη οικιακής χρήσης                                                                                                                         | 17%                | 12,24%                 | 13,33%                | 15,38%                  |
| Είδη δώρων                                                                                                                                   | ---                | 2,04%                  | 3,33%                 | ---                     |
| Γυαλιά Ηλίου & Οράσεως                                                                                                                       | ---                | ---                    | 13,33%                | ---                     |
| Όλα τα προϊόντα                                                                                                                              | 8%                 | 20,41%                 | 40,00%                | ---                     |

*Ερώτηση 5<sup>η</sup> : Υπάρχουν μεγάλες διαφορές στον όγκο των πωλήσεων στο κατάστημά σας μεταξύ της καλοκαιρινής περιόδου και της χειμερινής περιόδου;*

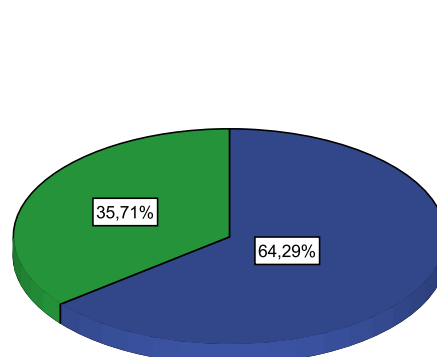
Αν και σε όλους τους νομούς οι θετικές απαντήσεις είναι περισσότερες από τις αρνητικές, γεγονός που δείχνει ότι όντως υπάρχουν διαφορές μεταξύ καλοκαιρινής και χειμερινής περιόδου, παρόλα αυτά τα επιμέρους ποσοστά των απαντήσεων διαφοροποιούνται σημαντικά. Συγκεκριμένα, ενώ στον νομό Θεσπρωτίας τα ποσοστά των θετικών απαντήσεων είναι 52,17%, στους νομούς Άρτας και Ιωαννίνων φτάνουν το 67% και το 64%, αντίστοιχα. Αναφορικά με τον νομό Πρεβέζης, οι θετικές απαντήσεις είναι πολύ περισσότερες και ξεπερνάνε το 90% των ερωτηθέντων.

25. Υπάρχουν μεγάλες διαφορές στον όγκο των πωλήσεων στο κατάστημά σας μεταξύ της καλοκαιρινής περιόδου και της χειμερινής περιόδου;

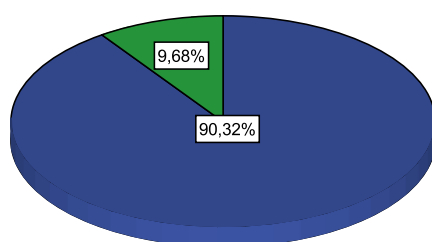
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



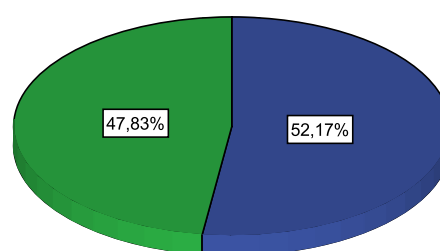
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



Ερώτηση 6<sup>η</sup> : Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 5 είναι ΝΑΙ, σε ποια περίοδο-εποχή πραγματοποιούνται οι περισσότερες πωλήσεις στο κατάστημά σας;

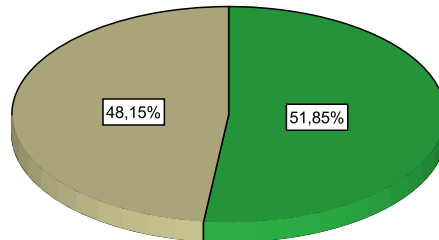
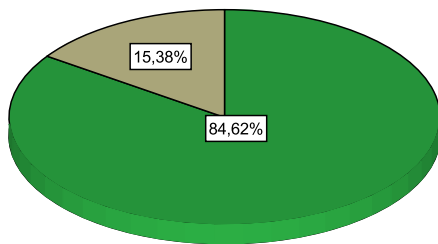
Όπως φαίνεται και στα παρακάτω γραφήματα, οι απαντήσεις των ερωτώμενων παρουσιάζουν αποκλίσεις στους υπό εξέταση νομούς. Ενώ στον νομό Ιωαννίνων οι απαντήσεις είναι μοιρασμένες, στους νομούς Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας η συντριπτική πλειοψηφία (με ποσοστά από 84,62% έως και 100%) των ερωτηθέντων ανέφερε πως οι πωλήσεις του είναι περισσότερες κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

26. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 5 είναι ΝΑΙ, σε ποια περίοδο-εποχή πραγματοποιούνται οι περισσότερες πωλήσεις στο κατάστημά σας;

#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ

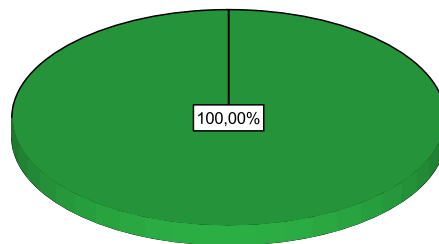
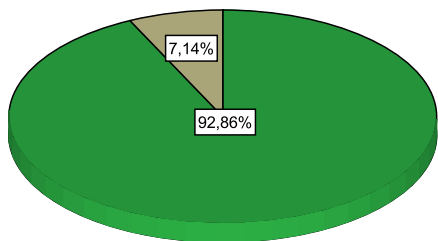
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

■ Καλοκαίρι  
■ Χειμώνας



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ

#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

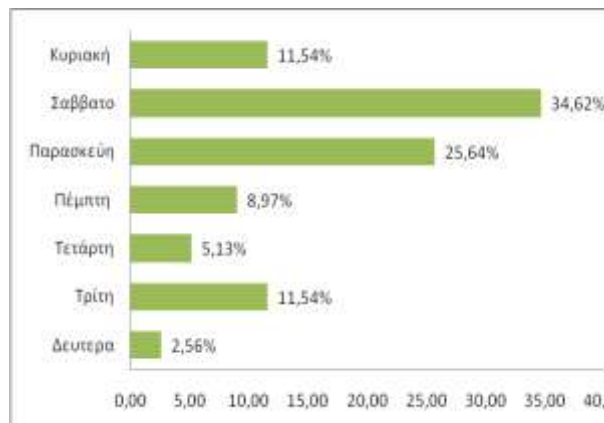


Ερώτηση 7<sup>η</sup> : Ποιες είναι οι καλύτερες ημέρες της εβδομάδας από άποψη όγκου πωλήσεων στο κατάστημά σας;

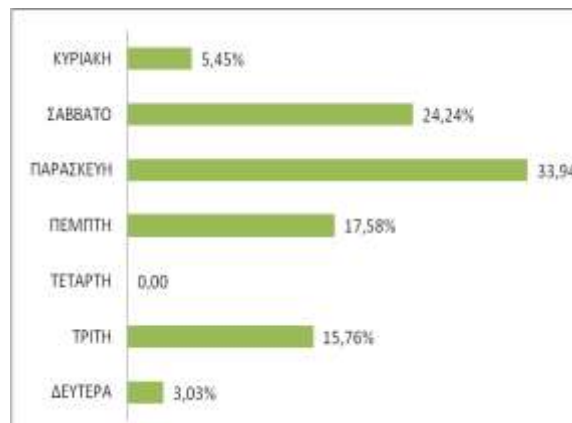
Στον νομό Άρτας, οι ερωτώμενοι ανέφεραν πως οι ημέρες που καταγράφονται οι υψηλότερες πωλήσεις (με σημαντική διαφορά από τις υπόλοιπες) είναι πρωτίστως το Σάββατο και δευτερευόντως η Παρασκευή. Παρεμφερή εικόνα, αλλά με διαφορετική σειρά, καταγράφεται στον νομό Ιωαννίνων, όπου η Παρασκευή και το Σάββατο θεωρούνται ως οι πλέον προσοδοφόρες ημέρες. Στον νομό Πρεβέζης, καλύτερη ημέρα είναι η Πέμπτη και έπειτα η Παρασκευή. Τέλος, στον νομό Θεσπρωτίας, σύμφωνα πάντα με τις απαντήσεις των ερωτώμενων, οι υψηλότερες πωλήσεις σημειώνονται τόσο την Δευτέρα όσο και το Σάββατο.

27. Ποιες είναι οι καλύτερες ημέρες της εβδομάδας από άποψη όγκου πωλήσεων στο κατάστημά σας;

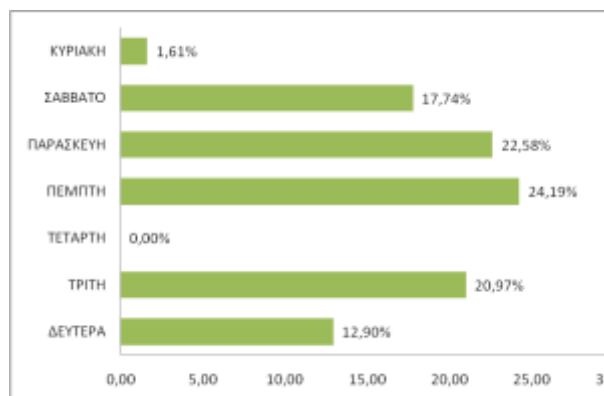
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



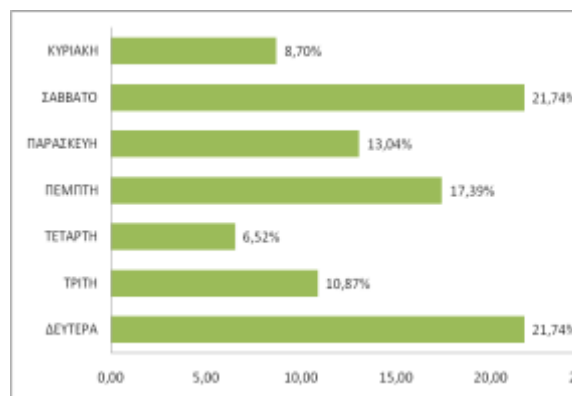
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



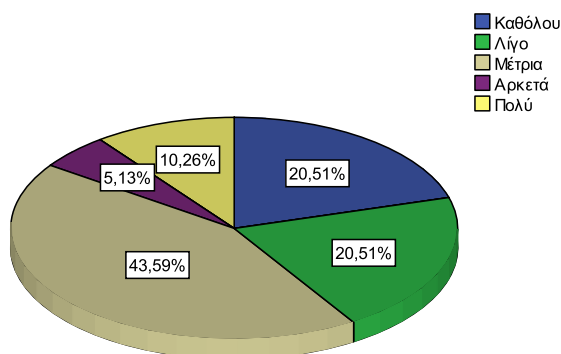
Ερώτηση 8<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στο κατάστημά σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού;

Στους νομούς Ιωαννίνων, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε πως η επιρροή της Εγνατίας Οδού στις πωλήσεις των καταστημάτων τους, ήταν από ελάχιστη έως μηδαμινή. Ελαφρώς διαφορετική εικόνα παρουσιάζεται στον νομό Άρτας, όπου η οριακή πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί πως η επιρροή της Εγνατίας Οδού στις πωλήσεις ήταν μέτρια. Συνεπώς, σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτώμενων, η κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού δεν φαίνεται να έχει επηρεάσει σημαντικά τους τις

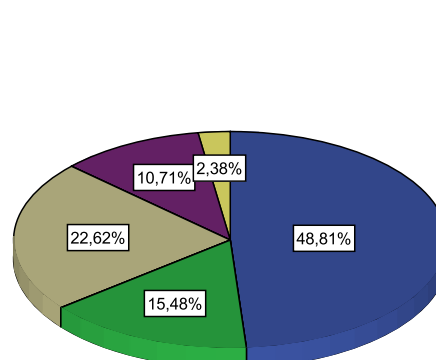
πωλήσεις των καταστημάτων κατά το τελευταίο έτος, με εξαίρεση ίσως τον νομό Άρτας που η επιρροή της φαίνεται να είναι ελαφρώς μεγαλύτερη.

28. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στο κατάστημά σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού;

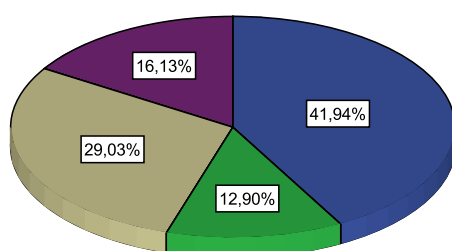
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



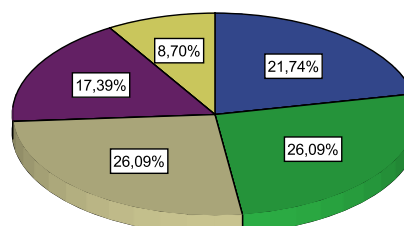
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



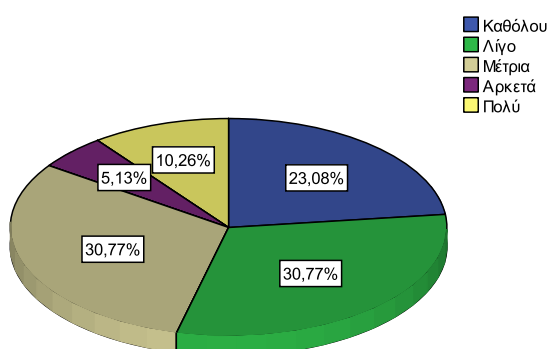
Ερώτηση 9<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στο κατάστημά σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού;

Τα αποτελέσματα για τους νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης δείχνουν ότι σχεδόν τα  $\frac{3}{4}$  των ερωτηθέντων θεωρεί πως η επίδραση της Ιόνιας Οδού είναι από ελάχιστη έως μηδαμινή. Ακόμα πιο υψηλά είναι τα ποσοστά στον νομό Θεσπρωτίας. Συγκεκριμένα, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων, με ένα ποσοστό που ξεπερνάει το 90%, επίσης πιστεύει πως η επίδραση είναι από ελάχιστη έως μηδαμινή. Αναφορικά με τον νομό Άρτας, το εν λόγω ποσοστό περιορίζεται σχεδόν στο  $\frac{1}{2}$  των ερωτηθέντων. Επιπλέον, στον νομό Άρτας καταγράφονται τα υψηλότερα ποσοστά απαντήσεων που δηλώνουν ότι η Ιόνια

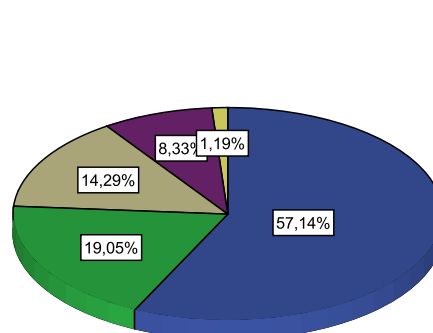
Οδός επηρέασε από αρκετά έως πολύ. Συνεπώς, σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτώμενων, η κατασκευή και λειτουργία της Ιόνιας Οδού φαίνεται να έχει επηρεάσει (είτε θετικά είτε αρνητικά) ελάχιστα τις πωλήσεις των καταστημάτων κατά το τελευταίο έτος, με εξαίρεση ενδεχομένως τον νομό Άρτας που η επιρροή της φαίνεται να είναι οριακά μεγαλύτερη.

29. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στο κατάστημά σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού;

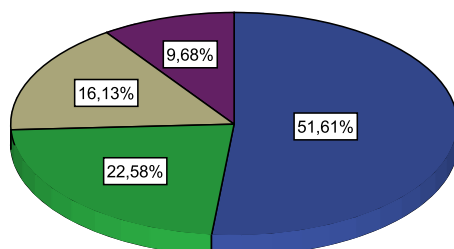
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



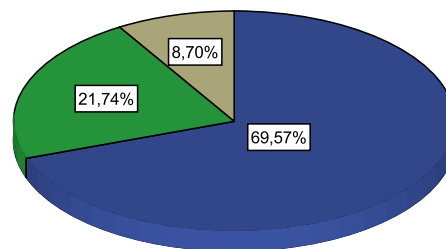
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



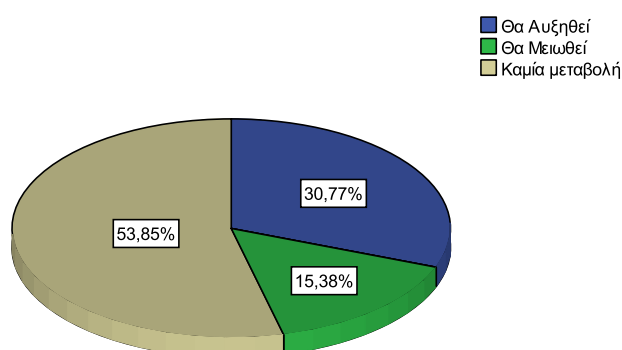
Ερώτηση 11<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις στο κατάστημά σας θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

Για τους νομούς Πρεβέζης και Θεσπρωτίας η πλειοψηφία, με ένα ποσοστό που κυμαίνεται στο 50%, αναγνωρίζει πως οι πωλήσεις του θα αυξηθούν. Η ίδια τάση αποτυπώνεται και στον νομό Ιωαννίνων, ωστόσο το ποσοστό που αναμένει αύξηση στις πωλήσεις αγγίζει στο 61,10%. Σε αντιδιαστολή με τους προαναφερθέντες, στον νομό της Άρτας η πλειοψηφία των ερωτώμενων είναι

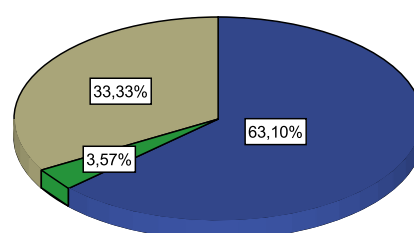
περισσότερο απαισιόδοξη, δηλώνοντας πως δεν αναμένουν να σημειωθεί καμία μεταβολή. Ως εκ τούτου, με εξαίρεση τον νομό Άρτας, οι ερωτώμενοι αναμένουν οι πωλήσεις τους να αυξηθούν από την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό.

30. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις στο κατάστημά σας θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

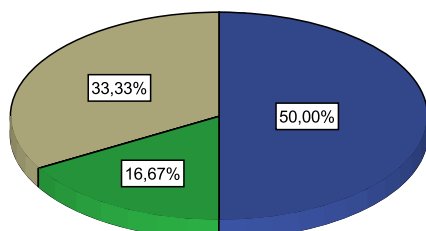
#### NOMOS APΤΑΣ



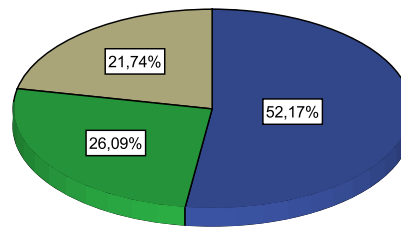
#### NOMOS IWANNINΩN



#### NOMOS ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### NOMOS ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



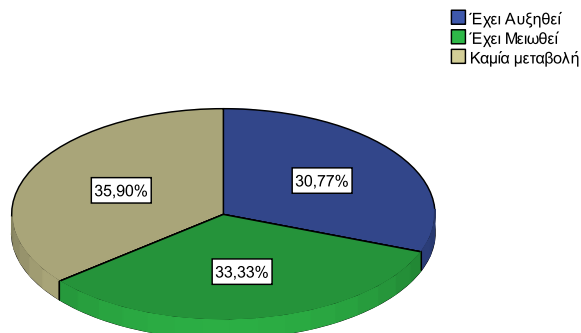
Ερώτηση 11<sup>η</sup> : Ανεξάρτητα από τις πωλήσεις σας, έχει αυξηθεί ή μειωθεί ο αριθμός των πελατών σας γενικά;

Όπως φαίνεται στα παρακάτω γραφήματα, τα αποτελέσματα δεν είναι ομοιόμορφα για όλους τους νομούς. Για τους νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης η πλειοψηφία των ερωτώμενων, με ποσοστά 46,43% και 58,06% αντίστοιχα, δηλώνει πως οι πελάτες τους έχουν μειωθεί. Αντίθετα, για τους νομούς Άρτας και Θεσπρωτίας οι απαντήσεις διαφέρουν. Συγκεκριμένα, για τον νομό Άρτας η πλειοψηφία των ερωτώμενων δηλώνει πως δεν έχει υπάρξει καμία μεταβολή και στο νομό Θεσπρωτίας οι απαντήσεις που δηλώνουν αύξηση και μείωση

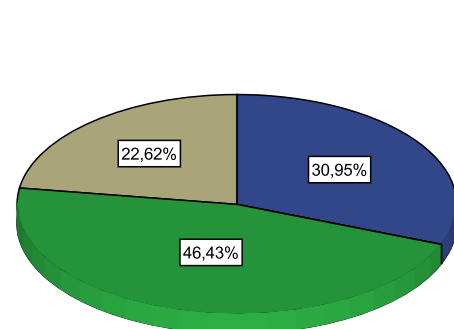
ισοψηφούν στην πρώτη θέση. Κατά συνέπεια, σε αντίθεση με την ερώτηση 12 όπου σε όλους τους νομούς επικρατούσα άποψη ήταν πως οι πωλήσεις των καταστημάτων τους είχαν μειωθεί, ξεκάθαρη μείωση του αριθμού των πελατών τους φαίνεται να παρατηρείται μόνο στους νομούς Πρεβέζης και Ιωαννίνων.

31. Ανεξάρτητα από τις πωλήσεις σας, έχει αυξηθεί ή μειωθεί ο αριθμός των πελατών σας γενικά;

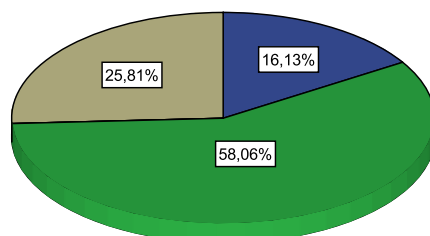
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



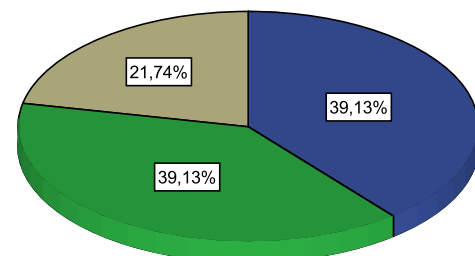
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

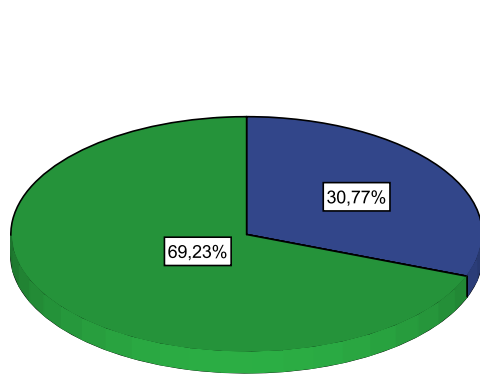


Ερώτηση 12<sup>η</sup> : Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών σας από τη Δυτική Ελλάδα (Ν. Αιτωλνίας, Ν.Αχαΐας, Ν.Ηλείας);

Σε αντιδιαστολή με τις ανωτέρω, στην παρούσα ερώτηση τα αποτελέσματα είναι παρεμφερή και στους τέσσερεις νομούς. Αναλυτικότερα, η πλειοψηφία των απαντήσεων, με ποσοστά που κυμαίνονται από 64% έως 73%, υποστηρίζει ότι ο αριθμός των πελατών τους από τους νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλείας δεν έχει αυξηθεί.

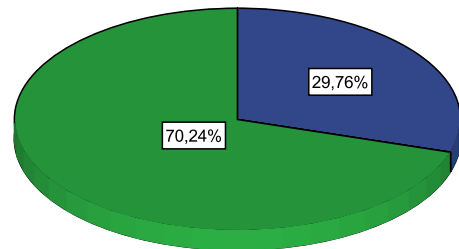
32. Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών σας από τη Δυτική Ελλάδα (Ν. Αιτωλ/νίας, Ν.Αχαΐας, Ν.Ηλείας);

**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**

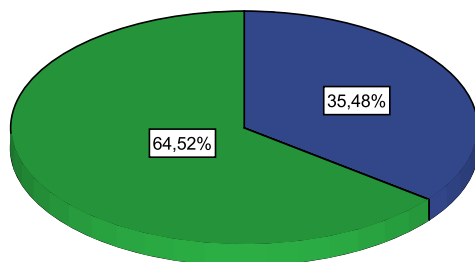


**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

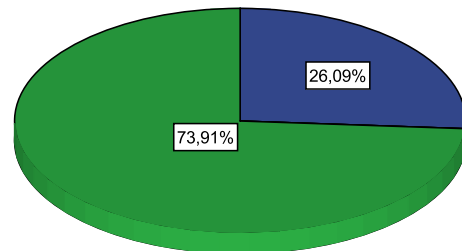
■ ΝΑΙ  
■ ΟΧΙ



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

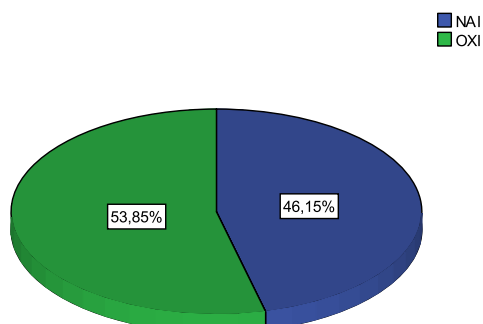


Ερώτηση 13<sup>η</sup>: Πιστεύετε ότι μελλοντικά όταν ολοκληρωθούν η Ιόνια και η Ολύμπια οδός, θα αυξηθούν οι πελάτες του καταστήματός σας που προέρχονται από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα;

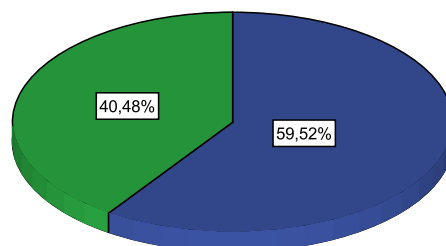
Στους νομούς Ιωαννίνων, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας τα αποτελέσματα είναι σε μεγάλο βαθμό ταυτόσημα. Συγκεκριμένα και στους τρεις νομούς τα αποτελέσματα είναι αισιόδοξα, αφού τα 2/3 των ερωτηθέντων δηλώνει πως αναμένει αύξηση των πελατών του. Όμως η αισιόδοξη αυτή τάση δεν αποτυπώνεται στο νομό Άρτας, αφού είναι ο μόνος στον οποίο, έστω και οριακά, οι αρνητικές απαντήσεις είναι περισσότερες από τις θετικές.

33. Πιστεύετε ότι μελλοντικά όταν ολοκληρωθούν η Ιόνια και η Ολύμπια οδός, θα αυξηθούν οι πελάτες του καταστήματός σας που προέρχονται από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα;

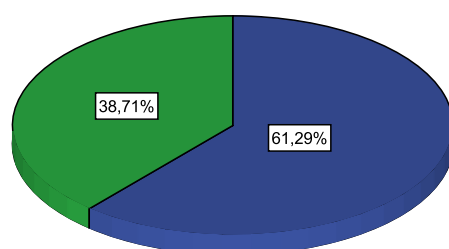
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



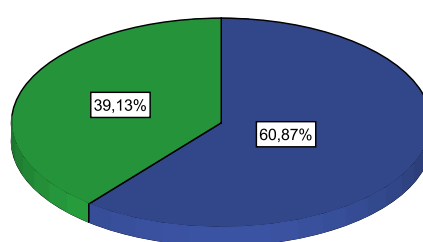
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



Ερώτηση 14<sup>η</sup>: Αν απαντήσατε στο ερώτημα 13 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

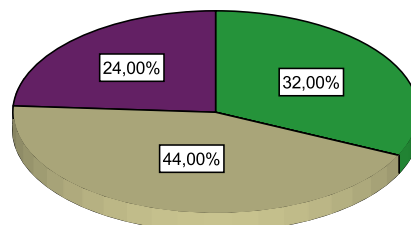
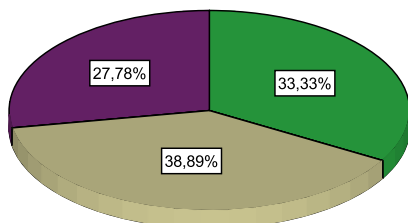
Όπως φαίνεται και σχηματικά στα παρακάτω γραφήματα, οι απαντήσεις δείχνουν να είναι ομοιόμορφες. Σε όλους τους νομούς η πλειοψηφία, θεωρεί πως η εν λόγω αύξηση θα επέλθει σε ένα έως δύο χρόνια μετά την ολοκλήρωση των έργων. Βέβαια υπάρχει ένα σημαντικό ποσοστό, μεταξύ 32% και 40%, που πιστεύει πως η αύξηση των πελατών θα επέλθει άμεσα. Αντίθετα, η άποψη ότι η αύξηση των πελατών από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα θα επέλθει μακροπρόθεσμα, δηλαδή σε τρία με πέντε έτη από την ολοκλήρωση των έργων, φαίνεται να βρίσκει τους λιγότερους υποστηρικτές και στους τέσσερις νομούς.

34. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 13 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ

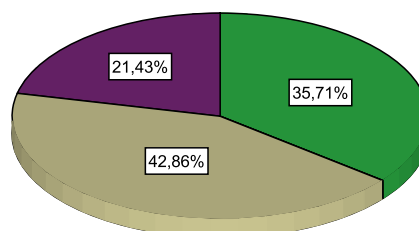
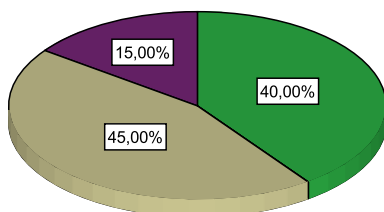
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

■ Άμεσα μετά την ολοκλήρωση της Ιονίας Οδού  
■ 1-2 χρόνια μετά την ολοκλήρωση της Ιονίας οδού  
■ 3-5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση του έργου



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ

#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

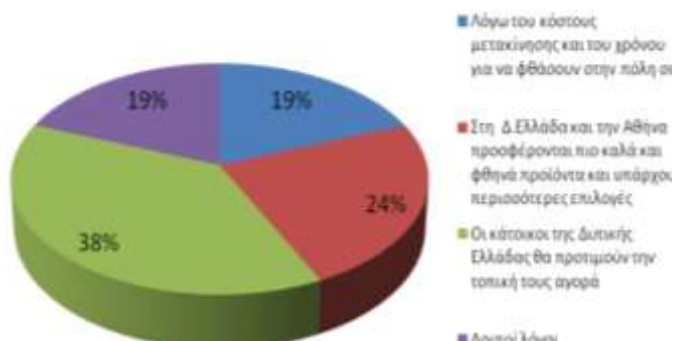


Ερώτηση 15<sup>η</sup>: Αν απαντήσατε στο ερώτημα 13 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι πελάτες από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα στο μέλλον;

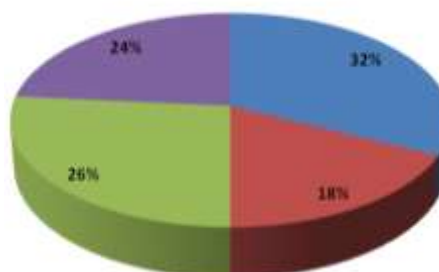
Στους νομούς Ιωαννίνων, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας επικρατέστερος λόγος είναι το κόστος μετακίνησης και ο χρόνος που απαιτείται για να φτάσουν οι εν λόγω πελάτες στην περιοχή τους. Αντίθετα, στον νομό Άρτας ο ανωτέρω λόγος φαίνεται να υποβαθμίζεται και να κυριαρχεί η άποψη ότι οι πελάτες από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα δεν θα αυξηθούν λόγω του ότι θα εξακολουθούν να προτιμούν την τοπική τους αγορά.

35. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 13 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι πελάτες από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα στο μέλλον;

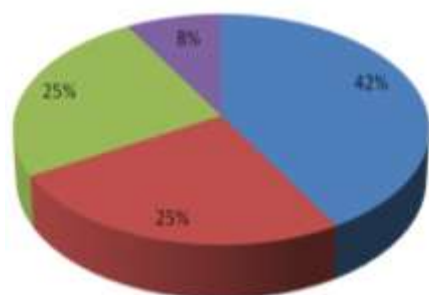
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



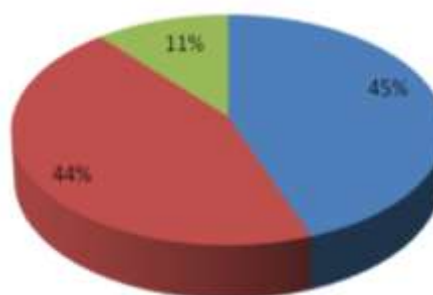
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



Ερώτηση 16<sup>η</sup>: Με δεδομένο ότι η Ιόνια Οδός και η σύνδεσή της με την Ολύμπια Οδό θα παρέχουν εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση σε άλλες αγορές, σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι οι πελάτες σας θα μετακινηθούν για τις αγορές τους στη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα;

Στους νομούς Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας, η ανησυχία είναι έντονη με την πλειοψηφία των ερωτώμενων να δηλώνει ότι φοβάται τον εν λόγω κίνδυνο από αρκετά έως πολύ. Μάλιστα η σύγκριση των απαντήσεων των τριών αυτών νομών δείχνει ότι ο νομός με την περισσότερη απαισιόδοξη στάση είναι αυτός της Πρέβεζας. Αντίθετα, στον νομό Ιωαννίνων η ανησυχία είναι σαφέστατα μικρότερη, με την πλειοψηφία να δηλώνει ότι φοβάται τον κίνδυνο αυτό από ελάχιστα έως καθόλου. Συνεπώς, με εξαίρεση των νομών Ιωαννίνων, αποτυπώνεται μια έντονη

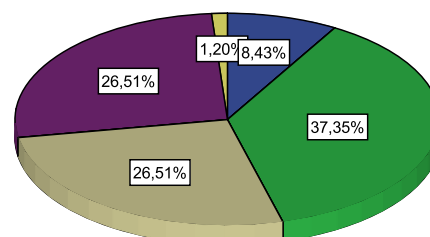
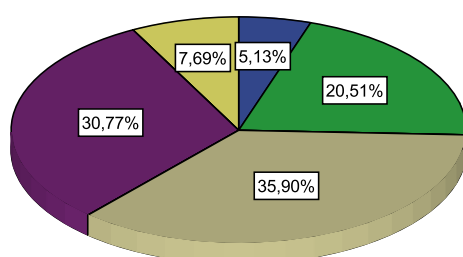
ανησυχία ότι η κατασκευή και λειτουργία του κάθετου οδικού άξονα ενδεχομένως να οδηγήσει σε μια μετακίνηση των πελατών προς άλλες αγορές.

36. Με δεδομένο ότι η Ιόνια Οδός και η σύνδεσή της με την Ολύμπια Οδό θα παρέχουν εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση σε άλλες αγορές, σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι οι πελάτες σας θα μετακινηθούν για τις αγορές τους στη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα;

#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ

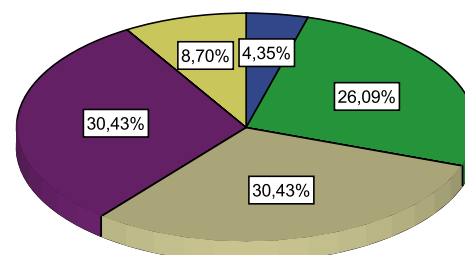
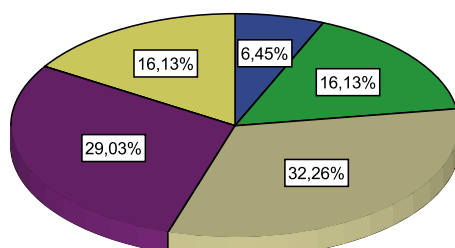
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

■ Καθόλου  
■ Λίγο  
■ Μέτρια  
■ Αρκετά  
■ Πολύ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ

#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

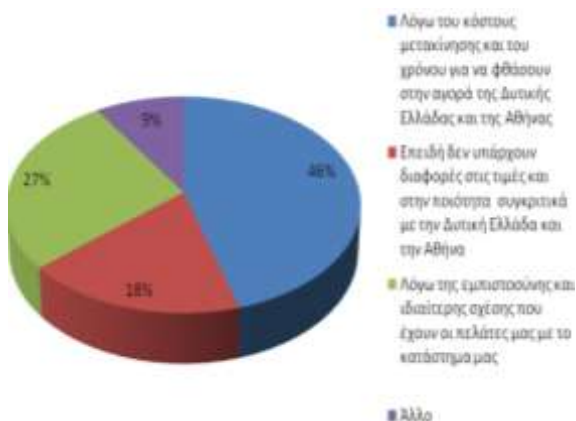


Ερώτηση 17<sup>η</sup>: Αν απαντήσατε στο ερώτημα 16 Καθόλου ή Λίγο, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα μειωθούν και δεν θα προτιμούν την αγορά της Δυτικής Ελλάδας και της Αθηναίοι ντόπιοι πελάτες σας;

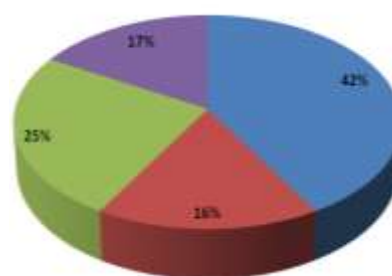
Στους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Πρεβέζης, κυρίαρχο επιχείρημα είναι το υψηλό κόστους μετακίνησης και ο χρόνος που θα απαιτείται για να φτάσουν οι πελάτες τους σε αγορές της Δυτικής Ελλάδας και της Αθήνας. Αντίθετα, στον νομό Θεσπρωτίας το επιχείρημα αυτό υποβαθμίζεται και επικρατεί η άποψη ότι επειδή δεν θα υπάρχουν διαφορές στις τιμές και στην ποιότητα συγκριτικά με την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα, οι πελάτες θα παραμείνουν στις τοπικές αγορές.

37. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 16 Καθόλου ή Λίγο, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα μειωθούν και δεν θα προτιμούν την αγορά της Δυτικής Ελλάδας και της Αθηναίοι ντόπιοι πελάτες σας;

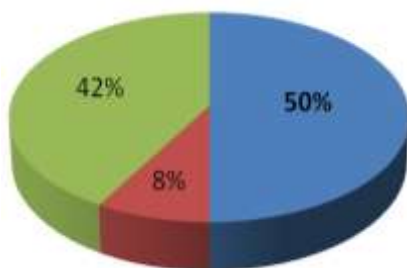
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



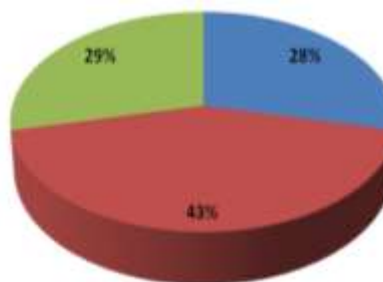
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

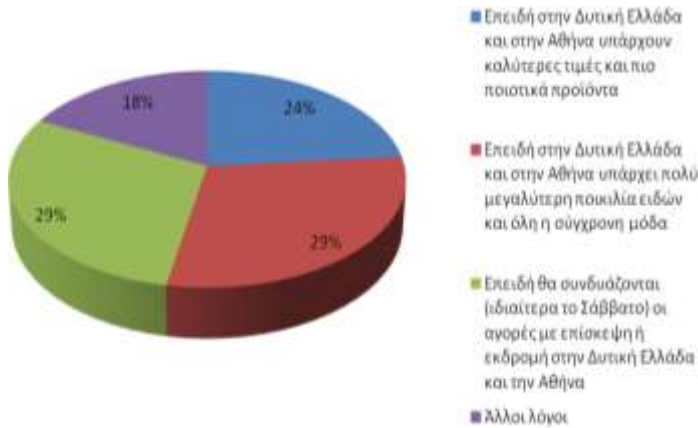


Ερώτηση 18<sup>η</sup>: Αν απαντήσατε στο ερώτημα 16 μέτρια ή αρκετά ή πολύ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι οι ντόπιοι πελάτες σας θα μειωθούν και θα προτιμούν την αγορά της Δυτικής Ελλάδας;

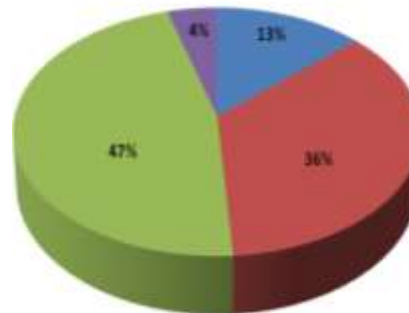
Στους νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης φαίνεται να δεσπόζει η άποψη ότι οι πελάτες τους θα μειωθούν λόγω του ότι θα συνδυάζονται (ιδιαίτερα το Σάββατο) οι αγορές τους με επίσκεψη ή εκδρομή στην Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα. Στον νομό Θεσπρωτίας ο κύριος λόγος είναι η μεγαλύτερη ποικιλία ειδών και όλη η σύγχρονη μόδα που υπάρχει στην Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα. Τέλος, στον νομό Άρτας οι δύο ανωτέρω λόγοι φαίνεται να επιδρούν εξίσου στην δημιουργία του αρνητικού αυτού κλίματος.

38. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 16 μέτρια ή αρκετά ή πολύ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι οι ντόπιοι πελάτες σας θα μειωθούν και θα προτιμούν την αγορά της Δυτικής Ελλάδας;

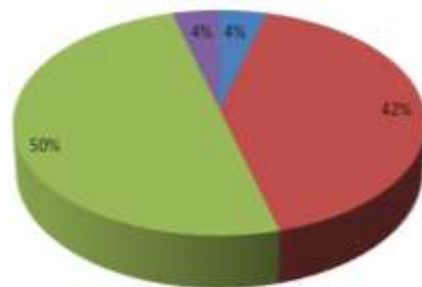
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



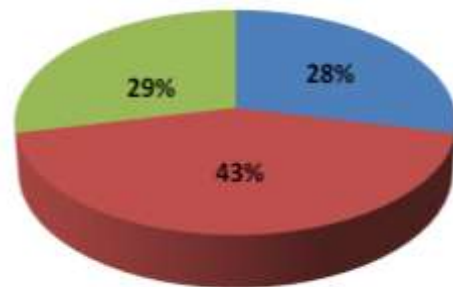
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



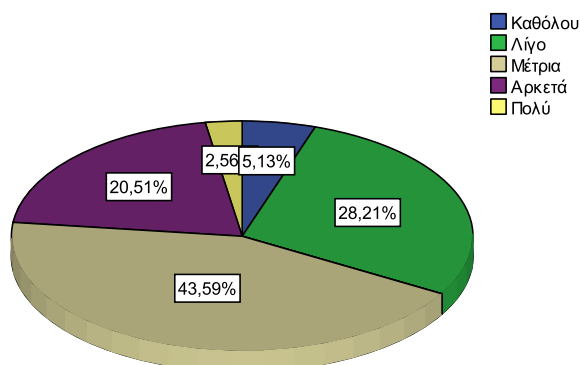
Ερώτηση 19<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

Στους νομούς Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας, η οριακή πλειοψηφία των ερωτώμενων, με παρεμφερή σχεδόν ποσοστά, θεωρεί πως η επίδραση από την κατασκευή και λειτουργία του κάθετου οδικού άξονα στην δημιουργία νέων επιχειρήσεων θα είναι μέτρια. Ακόμα χειρότερο φαίνεται να είναι το κλίμα στον νομό Ιωαννίνων, με την επικρατούσα άποψη να πιστεύει πως η επίδραση θα είναι από ελάχιστη έως μηδαμινή. Παρόλα αυτά, πρέπει να σημειωθεί ότι σε όλους τους νομούς υπάρχει και ένα αξιοσημείωτο ποσοστό που αναμένει η

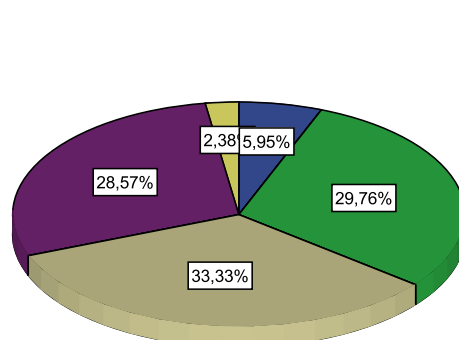
επίδραση του κάθετου άξονα στην δημιουργία νέων επιχειρήσεων να είναι από αρκετή έως μεγάλη.

39. Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

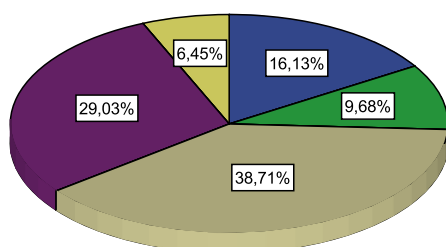
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



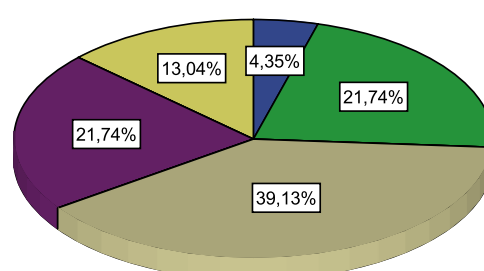
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



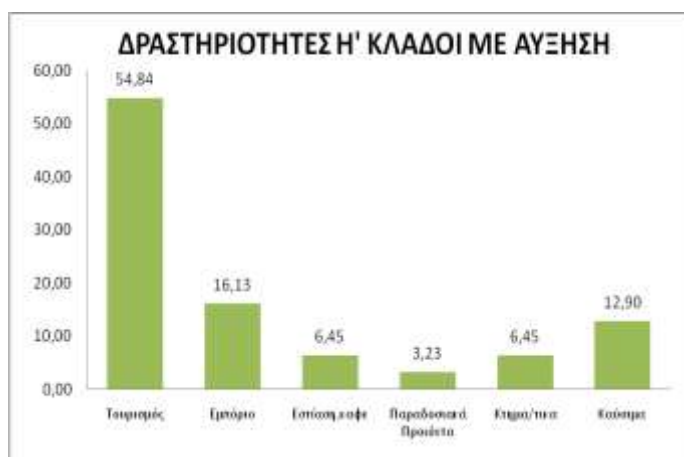
Ερώτηση 20<sup>η</sup> : Κατά την άποψή σας, σε ποιες εμπορικές δραστηριότητες (κλάδους) θα παρατηρηθεί μελλοντικά στην πόλη σας αύξηση στις πωλήσεις και του αριθμού των πελατών και σε ποιες μείωση λόγω της Ιόνιας και Ολύμπιας Οδού;

Όπως φαίνεται αναλυτικά στα παρακάτω γραφήματα, σε όλους τους υπό εξέταση νομούς, ο πρωταρχικός κλάδος που πιστεύουν οι ερωτώμενοι ότι θα επηρεαστεί θετικά από την Ιόνια και την Ολυμπία Οδό, είναι αυτός του τουρισμού. Σε αντίθεση με τους κλάδους που αναμένεται αύξηση, στους κλάδους που αναμένεται μείωση τα αποτελέσματα μεταξύ των νομών είναι λιγότερο ομοιογενή. Στον νομό Ιωαννίνων, ο πρώτος κλάδος που αναμένεται να πληγεί, με συντηρητική διαφορά από τους υπόλοιπους, είναι αυτός της υπόδησης &

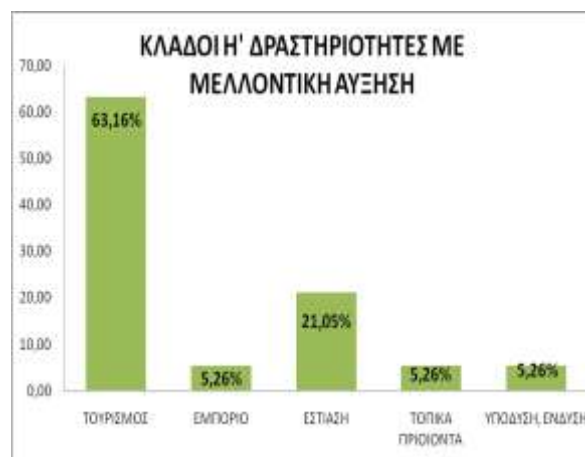
ένδυσης. Στους νομούς Άρτας και Θεσπρωτίας οι κύριοι κλάδοι που αναμένεται να ζημιωθούν, σύμφωνα πάντα με τις εκτιμήσεις των ερωτώμενων, είναι αυτοί της υπόδησης & ένδυσης και των ειδών οικιακών συσκευών & επίπλων. Τέλος, σε αντίθεση με τους ανωτέρω νομούς, οι απαντήσεις στο νομού Πρεβέζης είναι περισσότερο ισομερώς κατανομημένες, με τους ερωτώμενους να δηλώνουν πως οι πρώτοι κλάδοι που πιστεύουν ότι θα επιβαρυνθούν είναι το εμπόριο και τα είδη οικιακών συσκευών & επίπλων

40. Κατά την άποψή σας, σε ποιες εμπορικές δραστηριότητες (κλάδους) θα παρατηρηθεί μελλοντικά στην πόλη σας αύξηση στις πωλήσεις και του αριθμού των πελατών και σε ποιες μείωση λόγω της Ιόνιας και Ολύμπιας Οδού;

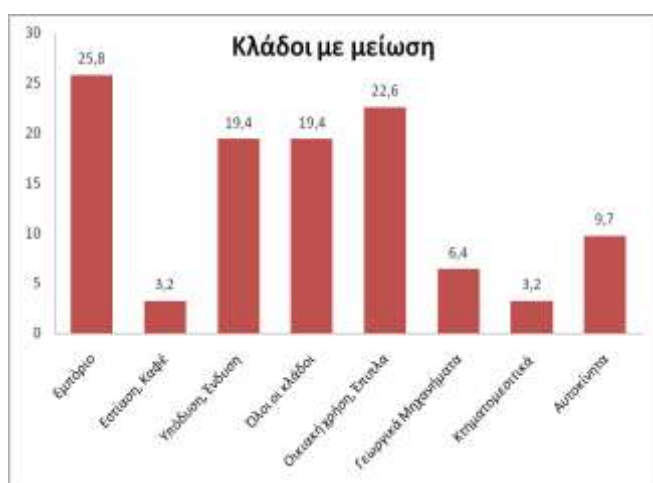
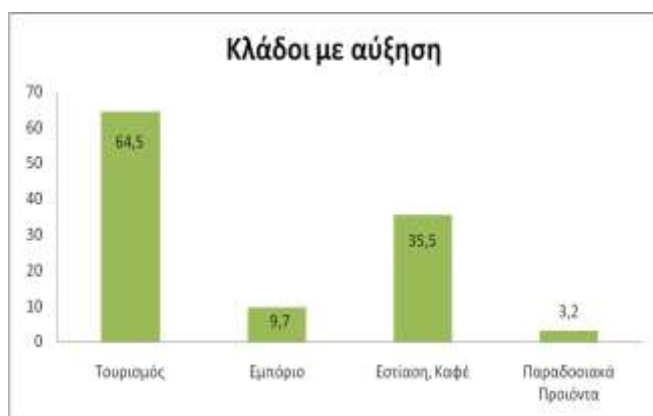
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



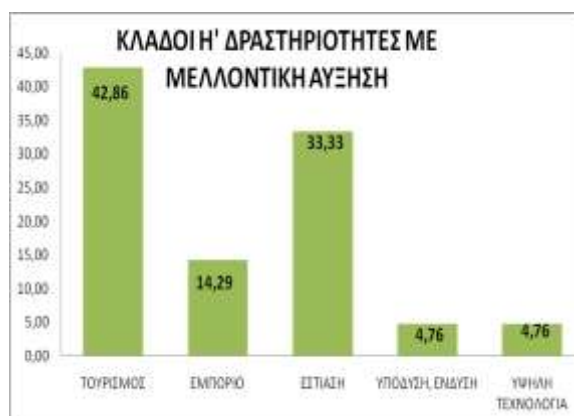
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



## ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



## ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



## Γ. Τουρισμός (Ξενοδοχεία και Καταλύματα)

Για κάθε ένα από τους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας πραγματοποιήθηκε έρευνα πεδίου με ερωτηματολόγια σε ξενοδοχειακές μονάδες και τουριστικά καταλύματα, όλων των κατηγοριών. Για το νομό Άρτας συγκεντρώθηκαν συνολικά 33 ερωτηματολόγια. Δεδομένου ότι στο νομό Άρτας δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο τουριστικά καταλύματα, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηματολογίων που συγκεντρώθηκε προέρχονταν από τουριστικά καταλύματα. Συγκεκριμένα το 84,3% ήταν από τουριστικά καταλύματα, ενώ 15,7% από ξενοδοχειακές μονάδες. Για το νομό Ιωαννίνων συγκεντρώθηκαν συνολικά 72 ερωτηματολόγια. Σε αντίθεση με προηγουμένως το 27,77% συγκεντρώθηκε από τουριστικά καταλύματα και το 72,23% από ξενοδοχειακές μονάδες. Επίσης, από τον νομό Πρεβέζης συγκεντρώθηκαν 26 ερωτηματολόγια. Εξ αυτών το 40% συμπληρώθηκε από ξενοδοχειακές μονάδες

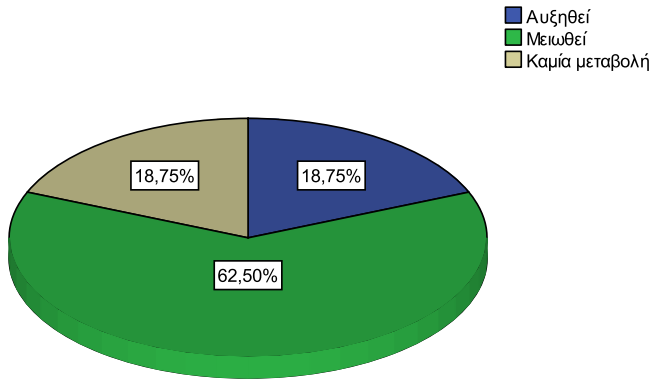
και το 60% από τουριστικά καταλύματα. Τέλος, από τον νομό Θεσπρωτίας συγκεντρώθηκαν συνολικά 19 ερωτηματολόγια, εκ των οποίων το 57,9% ήταν από ξενοδοχεία και το 42,1% από τουριστικά καταλύματα.

*Ερώτηση 1<sup>η</sup>: Πιστεύετε ότι ο αριθμός διανυκτερεύσεων στην πόλη σας γενικά έχει αυξηθεί ή μειωθεί κατά τα τελευταία δυο χρόνια;*

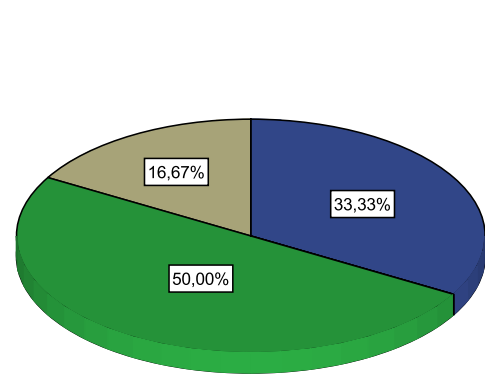
Όπως φαίνεται ξεκάθαρα στα παρακάτω γραφήματα, η πλειοψηφία των ερωτώμενων σε όλους τους νομούς απάντησε πως ο αριθμός των διανυκτερεύσεων στην πόλη τους έχει μειωθεί. Αναλυτικότερα, τα ποσοστά των αρνητικών απαντήσεων αγγίζουν το 55,56% για τον νομό της Θεσπρωτίας, το 62,5% για τον νομό Άρτας, το 66,67% για τον νομό Πρεβέζης, ενώ για τον νομό Ιωαννίνων οι εκτιμήσεις είναι λίγο καλύτερες με το ποσοστό των αρνητικών απαντήσεων να διαμορφώνεται στο 50%. Κατά συνέπεια φαίνεται ξεκάθαρα σε όλους τους νομούς να καταγράφεται ένα γενικότερο αρνητικό κλίμα.

1. Πιστεύετε ότι ο αριθμός διανυκτερεύσεων στην πόλη σας γενικά έχει αυξηθεί ή μειωθεί κατά τα τελευταία δυο χρόνια;

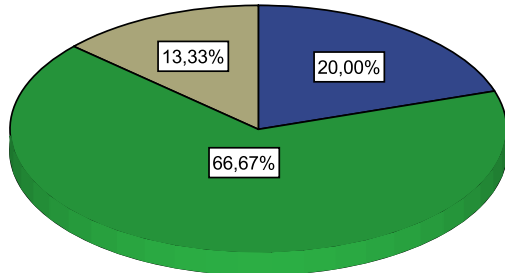
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



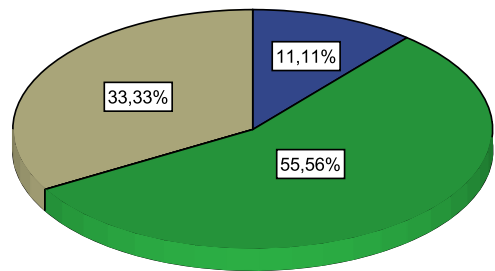
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



Ερώτηση 2<sup>η</sup> : Έχει αυξηθεί ή μειωθεί ο αριθμός διανυκτερεύσεων στη δική σας επιχείρηση κατά τα τελευταία δυο χρόνια;

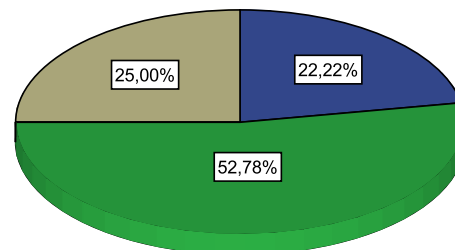
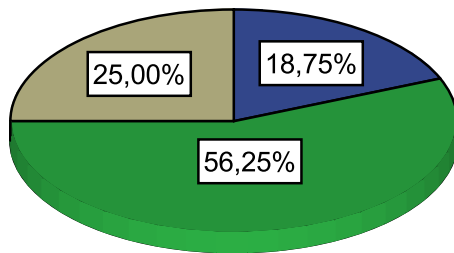
Στην ερώτηση αυτή τα αποτελέσματα πάλι σε γενικές γραμμές είναι αρνητικά. Στους νομούς Άρτας, Ιωαννίνων και Πρεβέζης, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων, με ποσοστά που κυμαίνονται από 52,78% έως 56,25%, ανέφερε ότι ο αριθμός των διανυκτερεύσεων στις επιχειρήσεις του έχει μειωθεί. Αναφορικά με τον νομό Θεσπρωτίας, τα αποτελέσματα που καταγράφονται φαίνεται να είναι ελαφρώς λιγότερο αρνητικά. Συγκεκριμένα, το ποσοστό των απαντήσεων που αναφέρει μείωση στις διανυκτερεύσεις του, είναι το μικρότερο σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς και διαμορφώνεται στο 44%. Ως εκ τούτου, το γενικότερο αρνητικό κλίμα που καταγράφηκε στην ερώτηση 1, επιβεβαιώνεται και από τις απαντήσεις που έδωσαν οι ερωτώμενοι για τις δικές τους επιχειρήσεις.

2. Έχει αυξηθεί ή μειωθεί ο αριθμός διανυκτερεύσεων στη δική σας επιχείρηση κατά τα τελευταία δυο χρόνια;

#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ

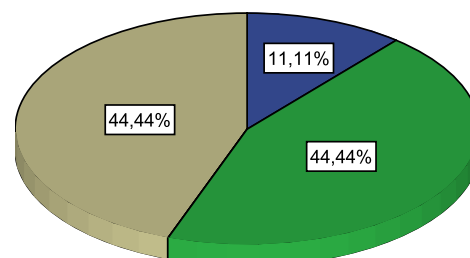
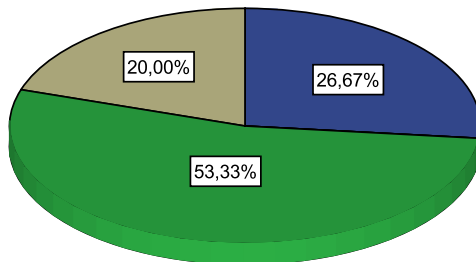
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

■ Αυξηθεί  
■ Μειωθεί  
■ Καμία μεταβολή



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ

#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ



Ερώτηση 3<sup>η</sup> ; Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχει αυξηθεί, από ποιους προορισμούς εντοπίζεται η μεγαλύτερη αύξηση;

Όπως προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα, για τις ξενοδοχειακές μονάδες και τα τουριστικά καταλύματα που σημειώθηκε αύξηση στις διανυκτερεύσεις τους τα δύο τελευταία χρόνια, οι αυξήσεις αυτές για όλους τους νομούς φαίνεται πως προήλθαν κυρίως από πελάτες από την Μακεδονία. Αναλυτικότερα, για τον νομό Άρτας, η Μακεδονία είναι ο μοναδικός προορισμός από τον οποίο εντοπίζεται αύξηση στις διανυκτερεύσεις. Για τον νομό Ιωαννίνων, οι αυξήσεις προήλθαν από περισσότερους προορισμούς, ωστόσο οι περισσότερες φαίνεται πως ήταν από την Μακεδονία και την Θεσσαλία. Τέλος, αναφορικά με τους νομούς Πρεβέζης και Θεσπρωτίας, οι αυξήσεις φαίνεται πως προήλθαν από την Μακεδονία και την Αττική.

| 3. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι <u>έχει αυξηθεί</u> , από ποιους προορισμούς εντοπίζεται η μεγαλύτερη αύξηση; |             |                 |                |                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------|----------------|------------------|
| ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ                                                                                                       | ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ | ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ | ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ | ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ                                                                                                        | 100%        | 46,15%          | 50%            | 77,00%           |
| ΘΕΣΣΑΛΙΑ                                                                                                         | -           | 38,46%          | -              | -                |
| ΑΤΤΙΚΗ                                                                                                           | -           | 7,69%           | 50%            | 33,00%           |
| Δ.ΕΛΛΑΔΑ                                                                                                         | -           | 7,69%           | --             | --               |

Ερώτηση 4<sup>η</sup> :’Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχει μειωθεί, από ποιους προορισμούς εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση;

Δεδομένου ότι η πλειοψηφία των απαντήσεων στην ερώτηση 2 ανέφερε ότι έχει επέλθει μείωση στις διανυκτερεύσεις, τα αποτελέσματα της παρούσας ερώτησης παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Σε αντίθεση με την προηγούμενη, στην παρούσα ερώτηση οι απαντήσεις των ερωτώμενων είναι λιγότερο παρεμφερείς για τους υπό εξέταση νομούς. Για τον νομό Άρτας οι μειώσεις προήλθαν κυρίως από νησιά. Αντίθετα, για τον νομό Ιωαννίνων το 46% των ερωτώμενων δήλωσε πως μειώσεις σημειώθηκαν από όλους τους προορισμούς. Τέλος, για τους νομούς Πρεβέζης και Θεσπρωτίας η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα ανέφερε πως οι μειώσεις στις διανυκτερεύσεις προήλθαν κυρίως από την Μακεδονία.

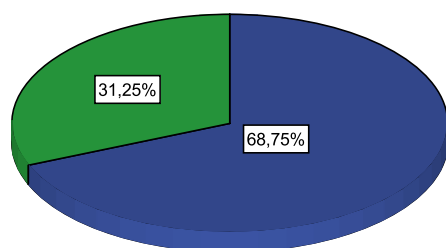
| 4. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι <u>έχει μειωθεί</u> , από ποιους προορισμούς εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση; |             |                 |                |                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------|----------------|------------------|
| ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ                                                                                                       | ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ | ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ | ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ | ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ |
| ΝΗΣΙΑ                                                                                                            | 50%         | -               | -              | -                |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ                                                                                                        | -           | 9%              | 58%            | 86,00%           |
| ΑΤΤΙΚΗ                                                                                                           | 17%         | 45%             | 22%            | 14,00%           |
| ΠΕΛ/ΝΗΣΟΣ                                                                                                        | 8%          | -               | -              | -                |
| Β. ΗΠΕΙΡΟΣ                                                                                                       | 8%          | -               | -              | -                |
| ΘΕΣΣΑΛΙΑ                                                                                                         | -           | -               | -              | -                |
| Δ. ΕΛΛΑΔΑ                                                                                                        | -           | -               | -              | -                |
| ΟΛΟΙ ΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ                                                                                               | 17%         | 46%             | 20%            | -                |

Ερώτηση 5<sup>η</sup> : Υπάρχουν μεγάλες διαφορές στον αριθμό διανυκτερεύσεων μεταξύ της καλοκαιρινής περιόδου και της χειμερινής περιόδου;

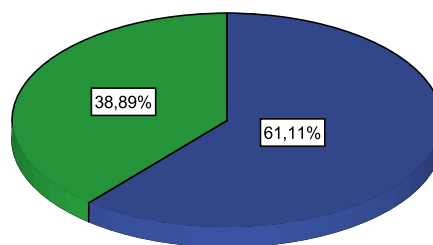
Όπως προκύπτει από τα γραφήματα που παρουσιάζονται παρακάτω, τα αποτελέσματα είναι ταυτόσημα και για τους τέσσερεις εξεταζόμενους νομούς, με την συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων να δηλώνει ότι υπάρχουν διαφορές μεταξύ των δύο περιόδων.

5. Υπάρχουν μεγάλες διαφορές στον αριθμό διανυκτερεύσεων μεταξύ της καλοκαιρινής περιόδου και της χειμερινής περιόδου;

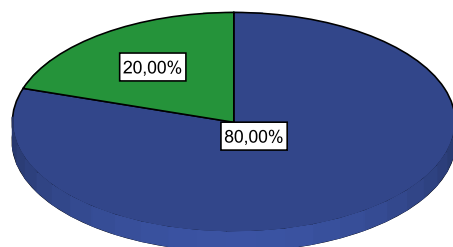
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



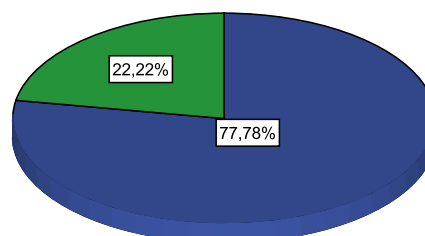
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



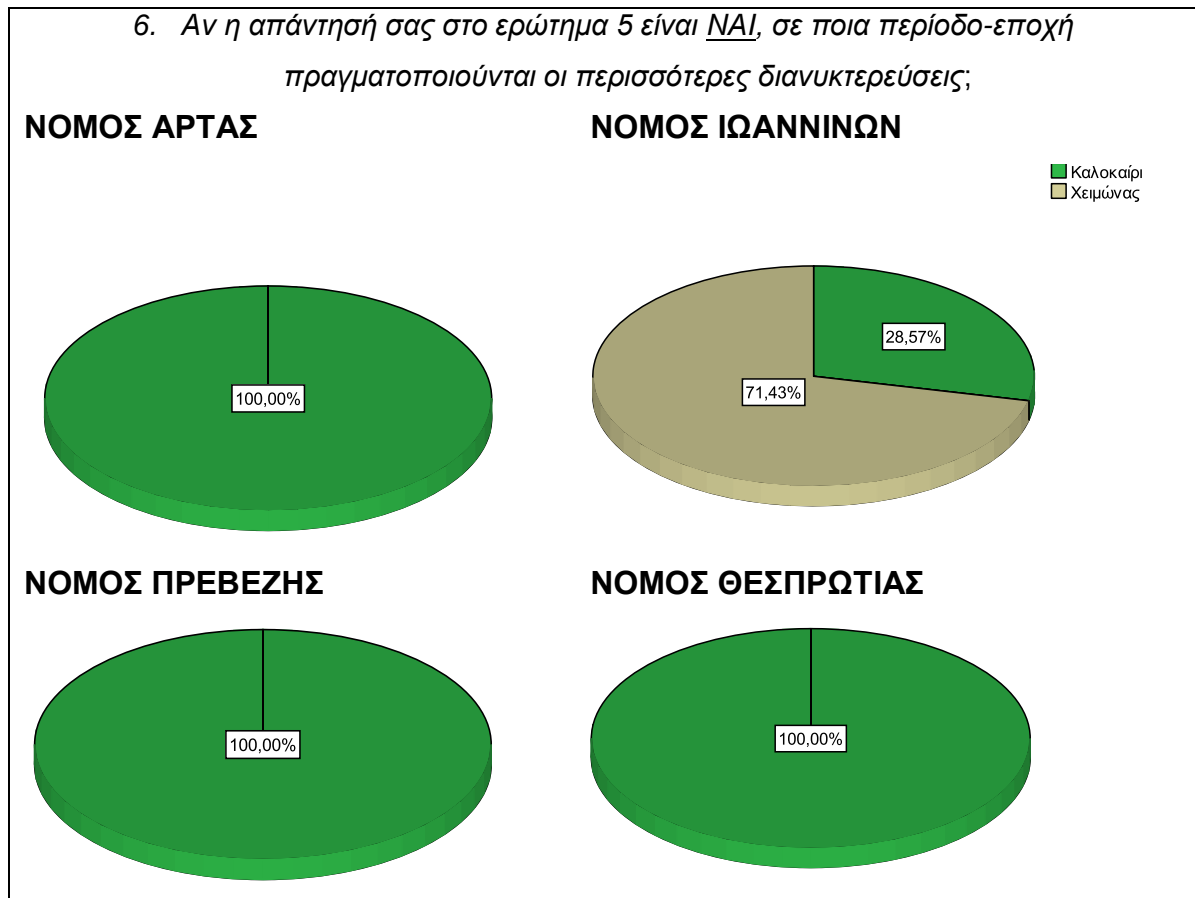
**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



Ερώτηση 6<sup>η</sup> : Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 5 είναι ΝΑΙ, σε ποια περίοδο-εποχή πραγματοποιούνται οι περισσότερες διανυκτερεύσεις;

Όπως φαίνεται στα παρακάτω γραφήματα, οι απαντήσεις παρουσιάζουν αποκλίσεις στους υπό εξέταση νομούς. Ενώ οι ερωτώμενοι στους νομούς Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας είναι απόλυτοι δηλώνοντας ξεκάθαρα πως οι περισσότερες διανυκτερεύσεις καταγράφονται κατά την καλοκαιρινή περίοδο, στον νομό Ιωαννίνων η κατάσταση αντιστρέφεται και η πλειοψηφία των

ερωτηθέντων αναφέρει πως οι διανυκτερεύσεις είναι περισσότερες κατά την χειμερινή.

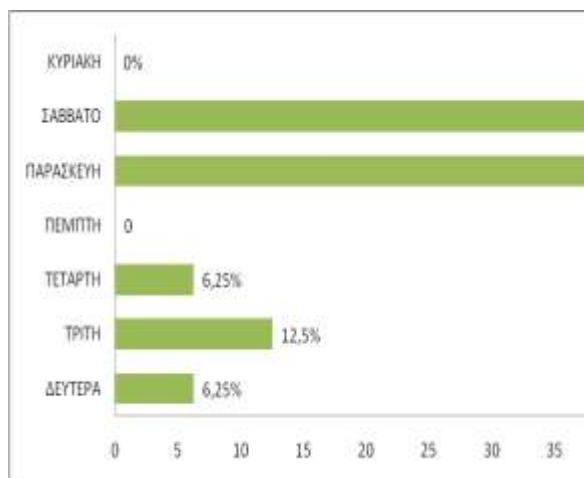


Ερώτηση 7<sup>η</sup> : Ποιες είναι οι δυο καλύτερες ημέρες της εβδομάδας από άποψη αριθμού διανυκτερεύσεων;

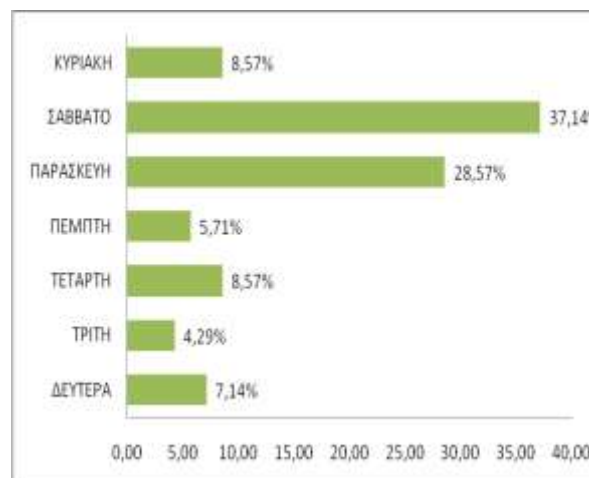
Στους νομούς Άρτας και Ιωαννίνων οι ερωτώμενοι ανέφεραν πως οι ημέρες που καταγράφεται ο μεγαλύτερος αριθμός διανυκτερεύσεων (με σημαντική διαφορά από τις υπόλοιπες) είναι το Σάββατο και η Παρασκευή. Στον νομό Πρεβέζης οι καλύτερες μέρες, με παρεμφερή σχεδόν ποσοστά, θεωρούνται πρωτίστως το Σάββατο και δευτερευόντως η Πέμπτη και η Παρασκευή. Εντελώς διαφορετικά είναι τα αποτελέσματα στον νομό Θεσπρωτίας, στον οποίο οι καλύτερες μέρες θεωρούνται πρωτίστως η Τετάρτη και δευτερευόντως η Τρίτη.

7. Ποιες είναι οι δυο καλύτερες ημέρες της εβδομάδας από άποψη αριθμού διανυκτερεύσεων;

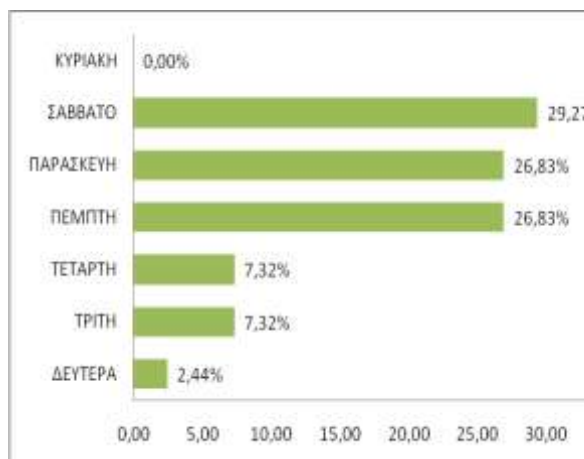
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



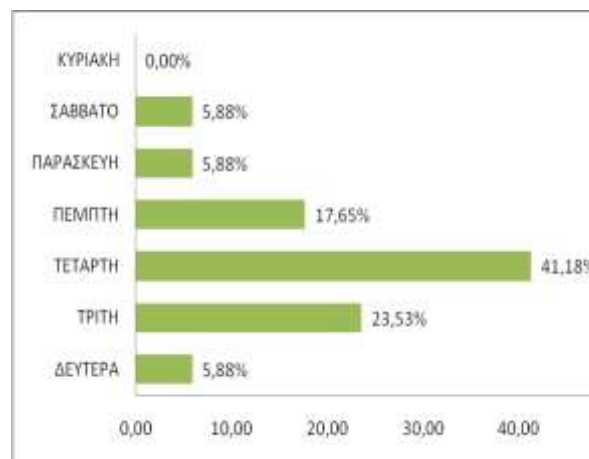
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

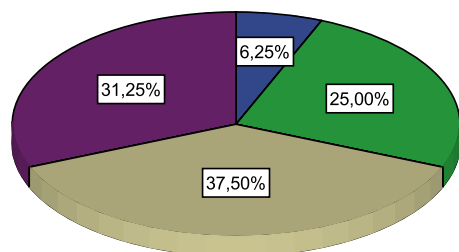


Ερώτηση 8<sup>η</sup>: Σε ποιο βαθμό η κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας οδού έχει επηρεάσει τη δραστηριότητά σας;

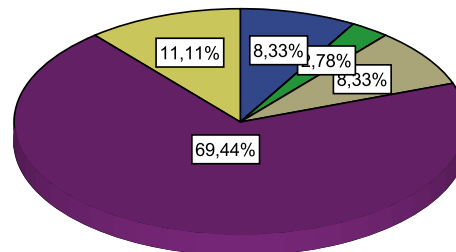
Οι απαντήσεις των δειγμάτων στους εξεταζόμενους νομούς παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις. Στους νομούς Άρτας και Θεσπρωτίας, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε πως η επιρροή της Εγνατίας Οδού στις δραστηριότητές τους ήταν μέτρια. Διαφορετική εικόνα παρουσιάζεται στους νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης, όπου σύμφωνα με τους ερωτώμενους η Εγνατία Οδός έχει επηρεάσει τις δραστηριότητές τους από αρκετά έως πολύ.

8. Σε ποιο βαθμό η κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας οδού έχει επηρεάσει τη δραστηριότητά σας;

**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**

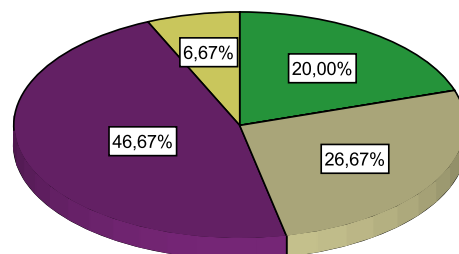


**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

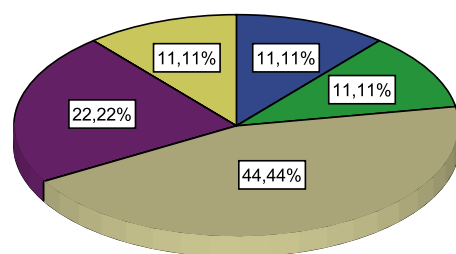


■ Καθόλου  
■ Λίγο  
■ Μέτρια  
■ Αρκετά  
■ Πολύ

**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



Ερώτηση 9<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι η εξέλιξη του ποσοστού πληρότητας (θετική ή αρνητική) στην επιχείρησή σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού;

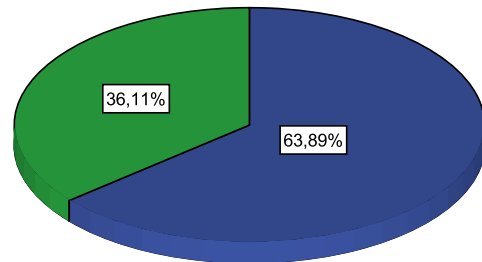
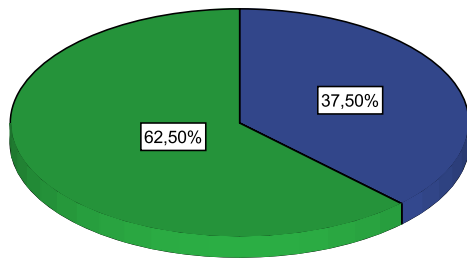
Τα αποτελέσματα για τους νομούς Άρτας, Πρεβέζης και Θεσπρωτίας δείχνουν ότι η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί πως η Ιόνια Οδός δεν σχετίζεται με την πληρότητα των επιχειρήσεων τους. Αντίθετα, στον νομό Ιωαννίνων η κατάσταση αντιστρέφεται και η πλειοψηφία των ερωτώμενων αναγνωρίζει πως η Ιόνια Οδός έχει επηρεάσει την δραστηριότητα των επιχειρήσεων τους.

9. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη του ποσοστού πληρότητας (θετική ή αρνητική) στην επιχείρησή σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού;

**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**

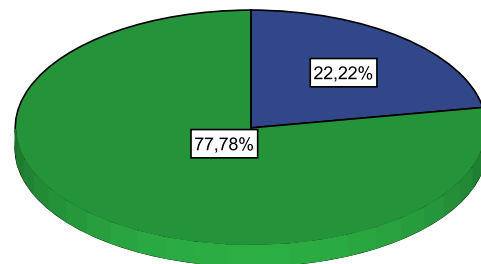
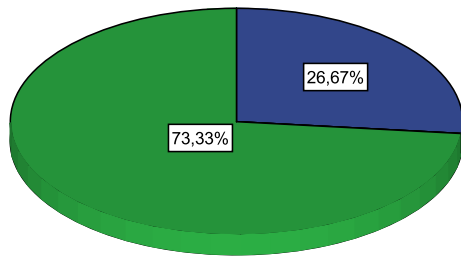
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

■ ΝΑΙ  
■ ΟΧΙ



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**

**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



Ερώτηση 10<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι ο αριθμός διανυκτερεύσεων στην επιχείρησή σας θα αυξηθεί ή μειωθεί στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

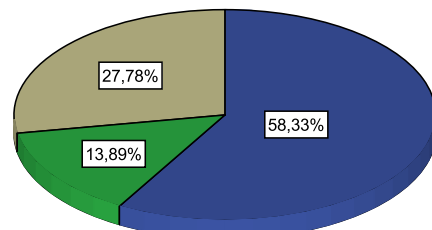
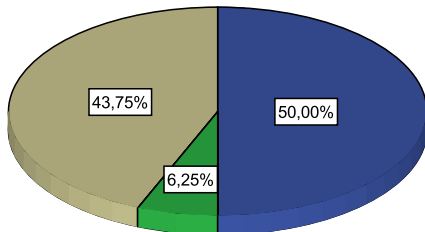
Τα αποτελέσματα δείχνουν πως σε όλους τους νομούς οι ερωτώμενοι αναμένουν να αυξηθεί ο αριθμός των διανυκτερεύσεων από τον ολοκλήρωση του κάθετου οδικού άξονα. Ωστόσο, η ένταση των απαντήσεων δεν είναι η ίδια για όλους τους νομούς. Στον νομό Θεσπρωτίας το ποσοστό των απαντήσεων που αναμένει αύξηση διαμορφώνεται στο 44,44%, στον νομό Άρτας αγγίζει το 50% και στο νομό Ιωαννίνων ξεπερνά το 58%. Αναφορικά με τον νομό Πρεβέζης, η αισιοδοξία των ερωτηθέντων είναι ακόμα μεγαλύτερη και φτάνει στο 73,33%. Ως εκ τούτου, φαίνεται πως υπάρχει ένα θετικό κλίμα για την επίδραση της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό στις ξενοδοχειακές μονάδες και τα τουριστικά καταλύματα όλων των νομών.

10. Πιστεύετε ότι ο αριθμός διανυκτερεύσεων στην επιχείρησή σας θα αυξηθεί ή μειωθεί στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**

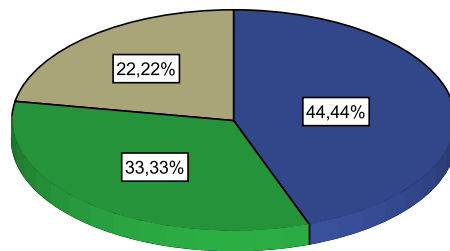
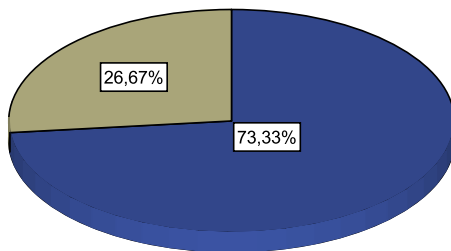
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

■ Θα αυξηθεί  
■ Θα μειωθεί  
■ καμία μεταβολή



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**

**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**



Ερώτηση 11<sup>η</sup> : Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών σας από τη Δυτική Ελλάδα;

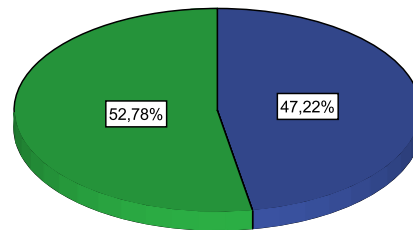
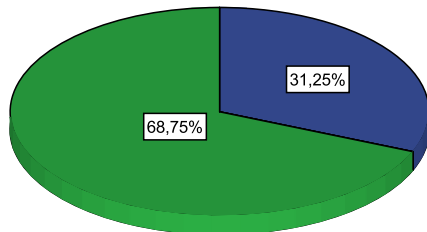
Τα αποτελέσματα σε όλους τους νομούς δείχνουν πως ο αριθμός των πελατών από την Δυτική Ελλάδα δεν έχει αυξηθεί. Ωστόσο, όπως και στην προηγούμενη ερώτηση έτσι και στην παρούσα, η ένταση των απαντήσεων δεν είναι η ίδια για όλους τους νομούς. Αναλυτικότερα, στον νομό Ιωαννίνων το ποσοστό των αρνητικών απαντήσεων διαμορφώνεται στο 52,78%, στον νομό Άρτας στο 68,75%, στο νομό Θεσπρωτίας στο 77,78% και στον νομό Πρεβέζης οι αρνητικές απαντήσεις είναι ακόμα περισσότερες και φτάνουν στο 80%.

11. Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών σας από τη Δυτική Ελλάδα;

**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**

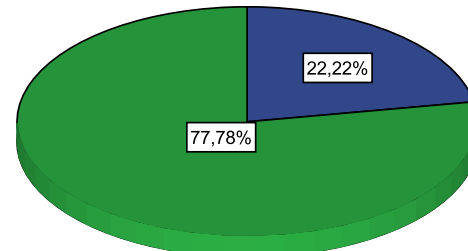
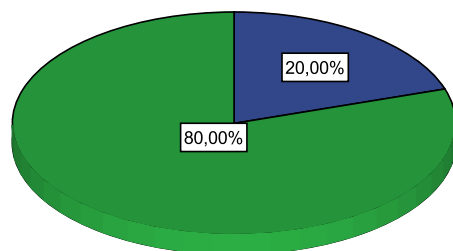
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

■ ΝΑΙ  
■ ΟΧΙ



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**

**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

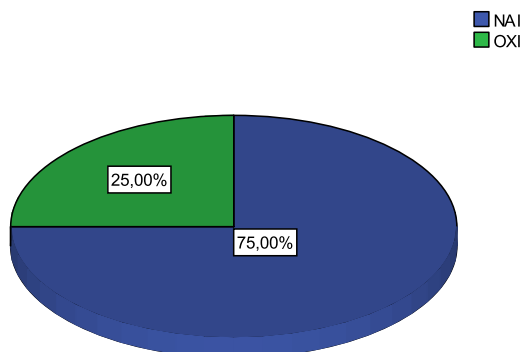


Ερώτηση 12<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι μελλοντικά, όταν ολοκληρωθούν η Ιόνια και η Ολύμπια Οδός, θα αυξηθούν οι πελάτες της επιχείρησής σας που προέρχονται από τη Δυτική Ελλάδα ή ακόμη και από την Αθήνα;

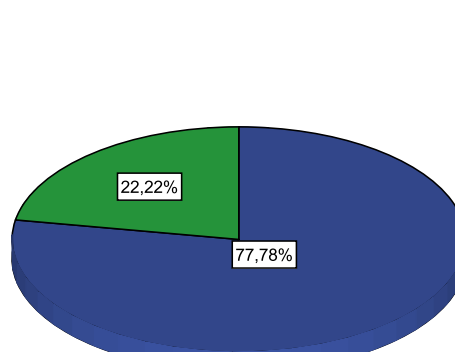
Όπως φαίνεται ξεκάθαρα στα παρακάτω γραφήματα, τα αποτελέσματα είναι παρεμφερή και για τους τέσσερεις νομούς. Συγκεκριμένα, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων, με ποσοστά που κυμαίνονται πάνω από 73%, αναμένει αύξηση των πελατών του από την ολοκλήρωση της Ιόνιας και της Ολυμπίας Οδού.

12. Πιστεύετε ότι μελλοντικά, όταν ολοκληρωθούν η Ιόνια και η Ολύμπια Οδός, θα αυξηθούν οι πελάτες της επιχείρησής σας που προέρχονται από τη Δυτική Ελλάδα ή ακόμη και από την Αθήνα;

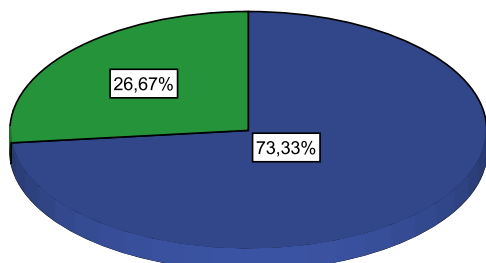
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ**



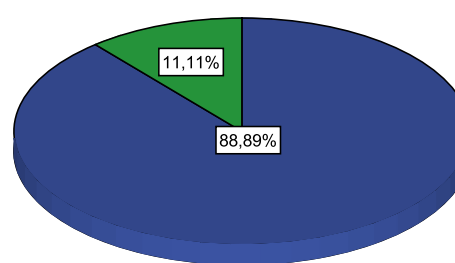
**ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



**ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



**ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ**

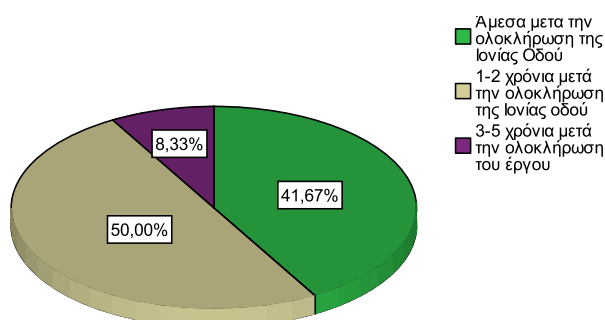


Ερώτηση 13<sup>η</sup> :Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

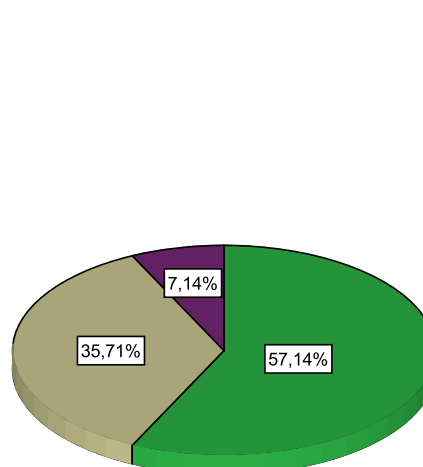
Τα αποτελέσματα δείχνουν πως οι απαντήσεις των ερωτώμενων δεν είναι ομοιόμορφες για όλους τους νομούς. Στους νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης η πλειοψηφία, θεωρεί πως η εν λόγω αύξηση θα επέλθει άμεσα μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού. Αντίθετα, στους νομούς Άρτας και Θεσπρωτίας η πλειοψηφία των ερωτηθέντων αναφέρει πως η αύξηση των πελατών θα επέλθει σε ένα έως δύο χρόνια μετά την ολοκλήρωση των έργων. Αντίθετα, η άποψη ότι η αύξηση των πελατών από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα θα επέλθει μακροπρόθεσμα, δηλαδή σε τρία με πέντε έτη από την ολοκλήρωση των έργων, βρίσκει τους λιγότερους υποστηρικτές και στους τέσσερεις νομούς

13. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

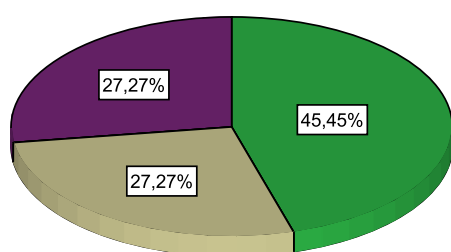
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



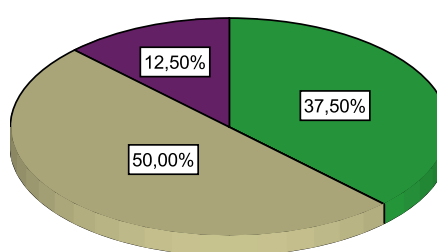
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

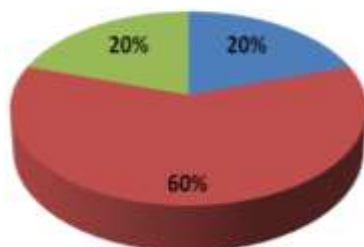


Ερώτηση 14<sup>η</sup> Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι πελάτες από τη Δυτική Ελλάδα στο μέλλον;

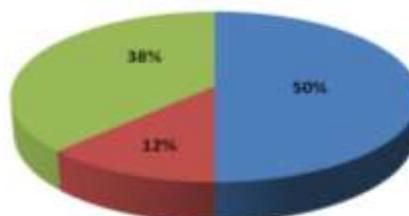
Όπως και ανωτέρω, τα αποτελέσματα δεν είναι όμοια για όλους τους νομούς. Στους νομούς Άρτας και Θεσπρωτίας, επικρατέστερος λόγος είναι το ότι στην Δυτική Ελλάδα και στην Αθήνα προσφέρονται πιο καλές και πιο φτηνές υπηρεσίες και υπάρχουν περισσότερες επιλογές. Μάλιστα στον νομό Θεσπρωτίας το ποσοστό της συγκεκριμένης απάντησης φτάνει το 100%. Αντίθετα τα αποτελέσματα στον νομό Ιωαννίνων δείχνουν ότι κύριος λόγος για την μη αύξηση των πελατών από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα, είναι το κόστος μετακίνησης και ο χρόνος που απαιτείται για να φτάσουν οι εν λόγω πελάτες στην πόλη τους. Στον νομό Πρεβέζης οι δύο ανωτέρω λόγοι φαίνεται να υποβαθμίζονται και να κυριαρχεί η άποψη ότι οι πελάτες από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα δεν θα αυξηθούν για λοιπούς λόγους, με την πλειοψηφία να αναφέρει τον λόγο της δυσοίωνης οικονομικής κατάστασης.

14. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι πελάτες από τη Δυτική Ελλάδα στο μέλλον;

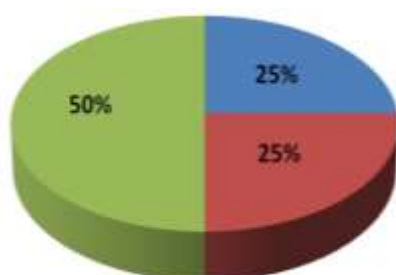
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΩΝ

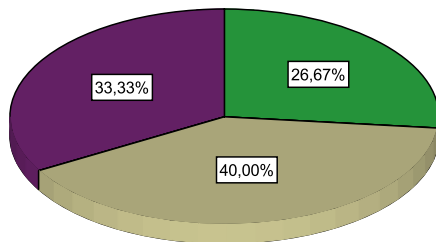


Ερώτηση 15<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

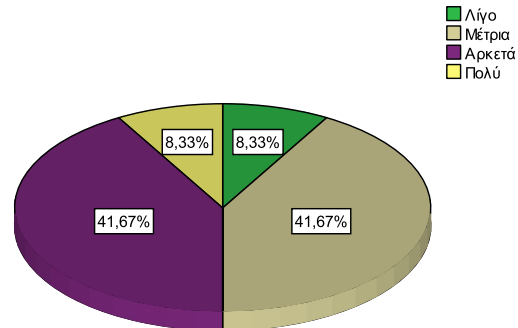
Όπως φαίνεται στα γραφήματα, σε όλους τους νομούς, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων έκρινε πως θα υπάρξουν ευκαιρίες και κίνητρα να δημιουργηθούν νέες εταιρίες, από μέτρια έως αρκετά. Συγκεκριμένα, στους νομούς Άρτας, και Πρεβέζης οι περισσότεροι δήλωσαν πως η επίδραση από την κατασκευή και λειτουργία του κάθετου οδικού άξονα θα είναι μέτρια. Στον νομό Ιωαννίνων, τα αποτελέσματα είναι λίγο καλύτερα, με τις περισσότερες απαντήσεις των ερωτώμενων να επιμερίζονται ισομερώς ανάμεσα στο μέτρια και στο αρκετά. Ακόμα όμως πιο ενθαρρυντικά είναι τα αποτελέσματα στον νομό Θεσπρωτίας, με την πλειοψηφία των ερωτηθέντων να κρίνει πως επίδραση του κάθετου άξονα θα είναι αρκετή.

15. Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις;

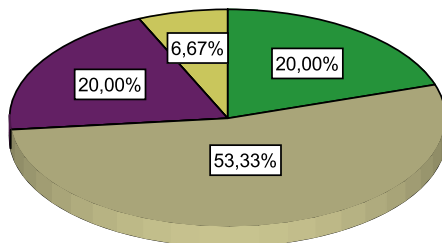
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



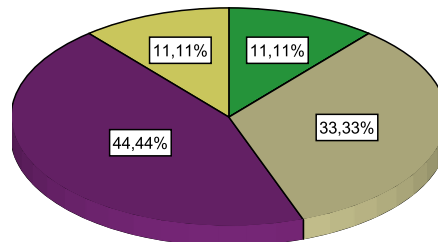
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



#### ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ



#### ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

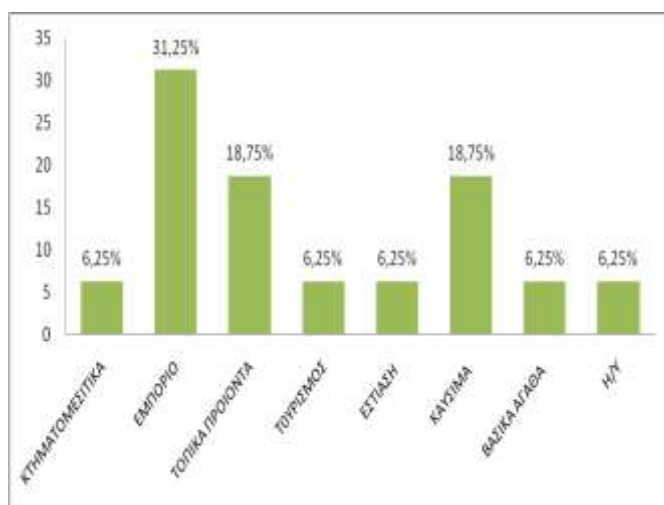


Ερώτηση 16<sup>η</sup> : Κατά την άποψή σας, σε ποιες σχετικές εναλλακτικές δραστηριότητες/υπηρεσίες θα παρατηρηθεί μελλοντικά στην πόλη σας, αύξηση και σε ποιες μείωση;

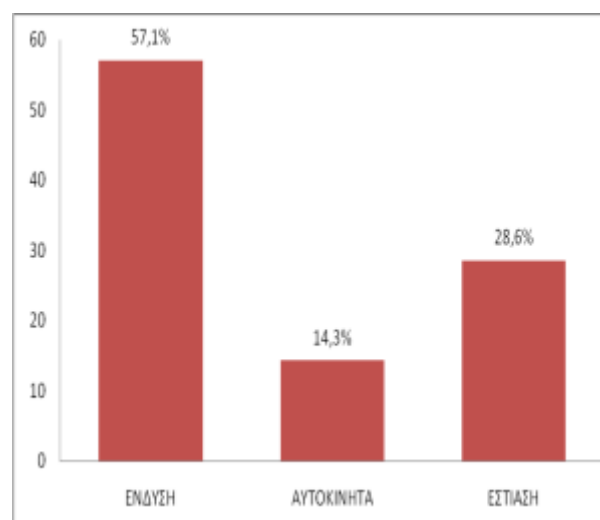
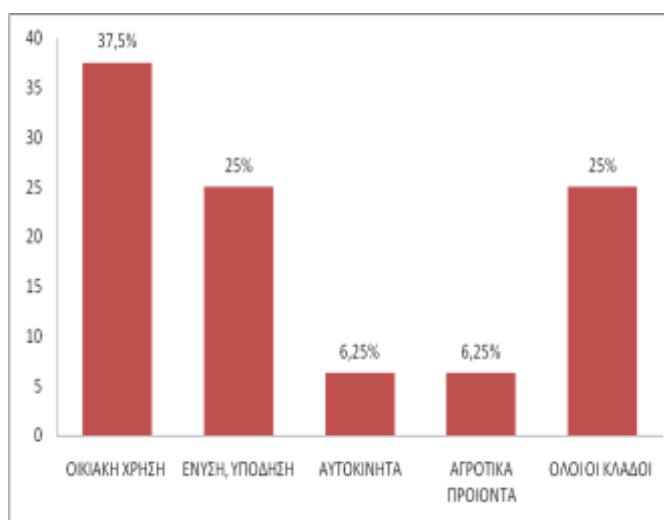
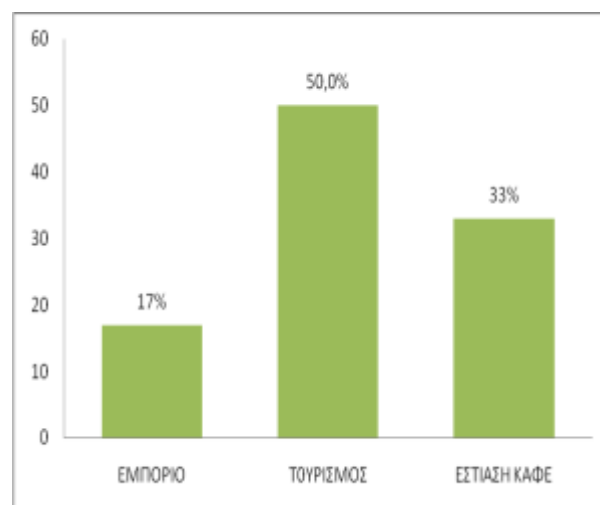
Αναφορικά με τις δραστηριότητες που αναμένεται αύξηση, στο νομό Άρτας ο κλάδος που αναφέρεται ότι θα επηρεαστεί πρωτίστως είναι αυτός του εμπορίου. Αντίστοιχα, στον νομό Ιωαννίνων ο κλάδος του τουρισμού, στον νομό Πρεβέζης οι κλάδοι τουρισμού και εμπορίου και στον νομό Θεσπρωτίας κυρίως ο κλάδος εστίασης – καφέ. Σχετικά με τις δραστηριότητες που οι ερωτώμενοι εκτιμούν ότι θα ζημιωθούν, στον νομό Άρτας ο κλάδος που αναφέρεται ότι θα είναι ο πρώτος που θα πληγεί, είναι αυτός των ειδών οικιακής χρήσης. Αντίστοιχα, στους νομούς Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας ο κλάδος της ένδυσης και στον νομό Πρεβέζης οι κλάδοι των ειδών οικιακής χρήσης και των αγροτικών προϊόντων.

16. Κατά την άποψή σας, σε ποιες σχετικές εναλλακτικές δραστηριότητες/υπηρεσίες θα παρατηρηθεί μελλοντικά στην πόλη σας, αύξηση και σε ποιες μείωση;

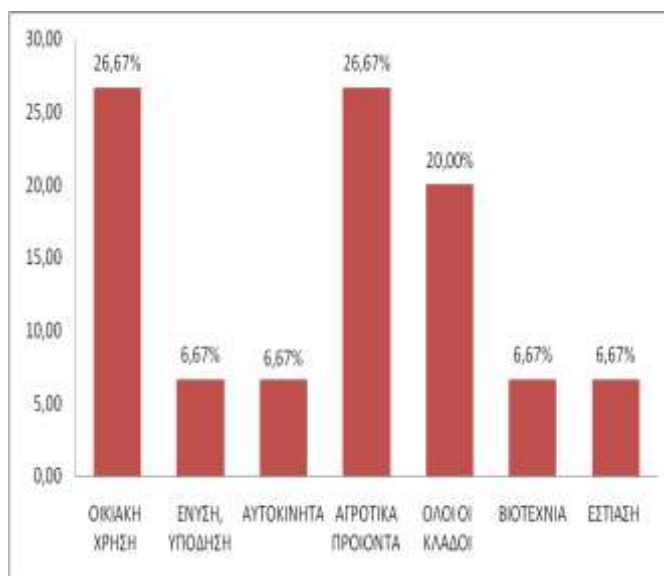
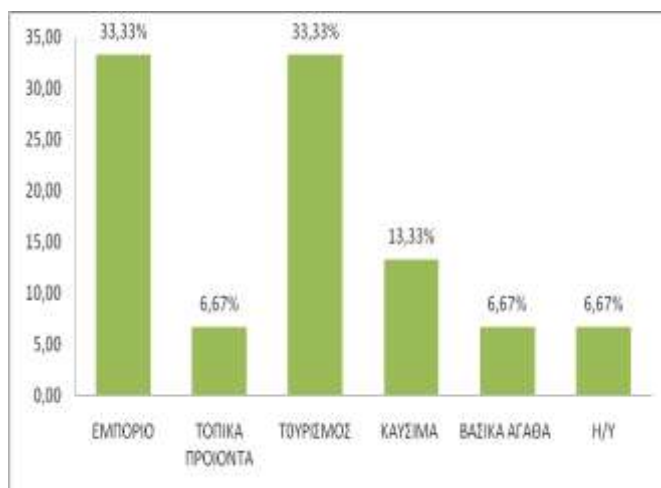
#### ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΑΣ



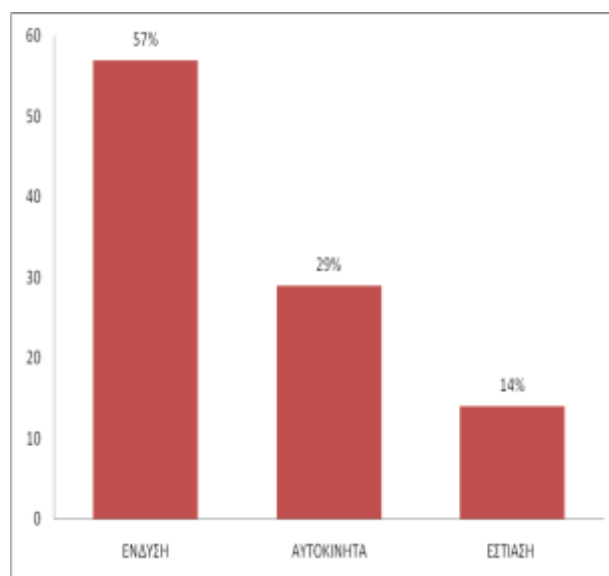
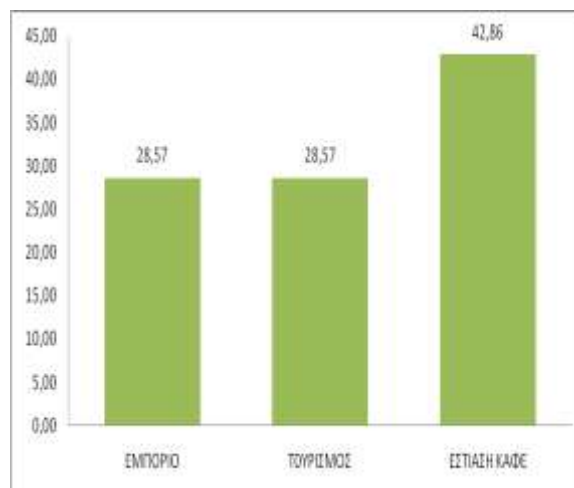
#### ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



## ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ

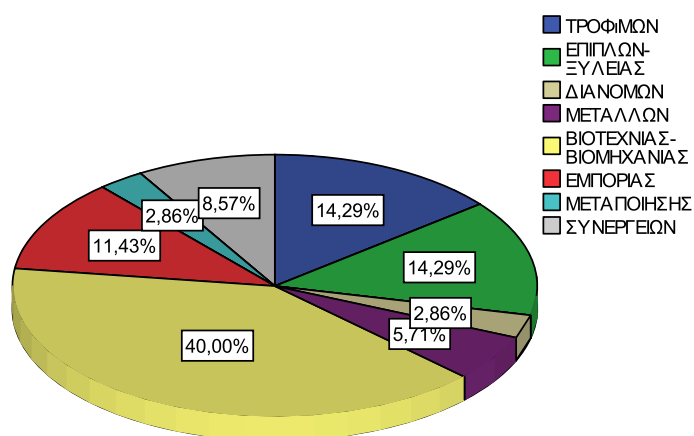


## ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

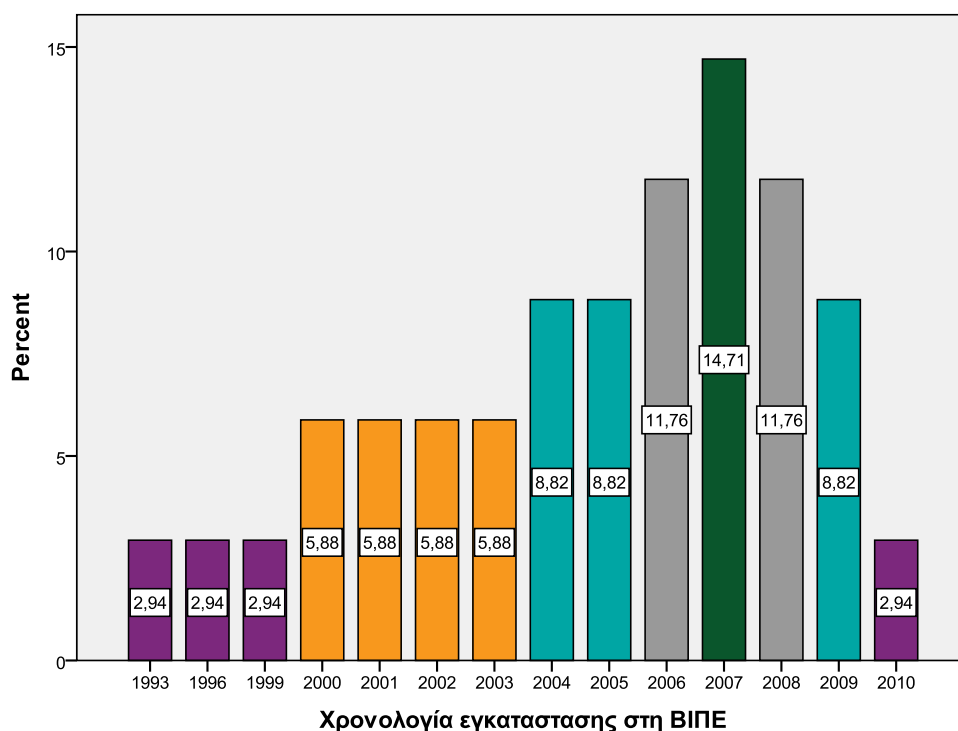


#### Δ. Μεταποιητικές Επιχειρήσεις (ΒΙ.ΠΕ Περιφέρειας Ηπείρου)

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια, η οποία πραγματοποιήθηκε στις ΒΙ.ΠΕ της Περιφέρειας. Αναλυτικότερα, στην έρευνα συμμετείχαν 35 Μεταποιητικές Επιχειρήσεις από την ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων και 4 Μεταποιητικές Επιχειρήσεις από τη ΒΙ.ΠΕ Πρεβέζης. Ο χαμηλός αριθμός των επιχειρήσεων του δείγματος, σχετίζεται με το γεγονός ότι και στις δυο ΒΙ.ΠΕ ένας μεγάλος αριθμός των επιχειρήσεων έχει παύσει να λειτουργεί, με τη ΒΙ.ΠΕ Πρεβέζης να κατέχει τα πρωτεία της ερήμωσης αφού ελάχιστες επιχειρήσεις πλέον λειτουργούν. Επιπλέον, αξίζει να αναφερθεί πως στην ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων οι μεγάλες μονάδες αρνήθηκαν τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου. Αναφορικά με την ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων η κατανομή των κλάδων παρουσιάζεται στο παρακάτω γράφημα.



Ο μέσος αριθμός εργαζομένων στην ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων κυμαίνεται από 1 έως 41 εργαζόμενους, με το μέσο όρο να ανέρχεται στους 11,66 εργαζόμενους. Σημειώνεται επίσης ότι το 57,14% προέρχεται από μετεγκατάσταση. Στο γράφημα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή των χρονολογιών εγκατάστασης στη ΒΙ.ΠΕ. Μελετώντας το γράφημα προσεκτικά παρατηρείται πως η χρονιά όπου σημειώνονται οι περισσότερες εγκαταστάσεις είναι το 2007 (ένα χρόνο πριν την έναρξη της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού) και οι λιγότερες το 1993, 1996, 1999 και πιο πρόσφατα το 2010, γεγονός που ίσως συνδέεται σε κάποιο βαθμό με την τρέχουσα οικονομική συγκυρία.

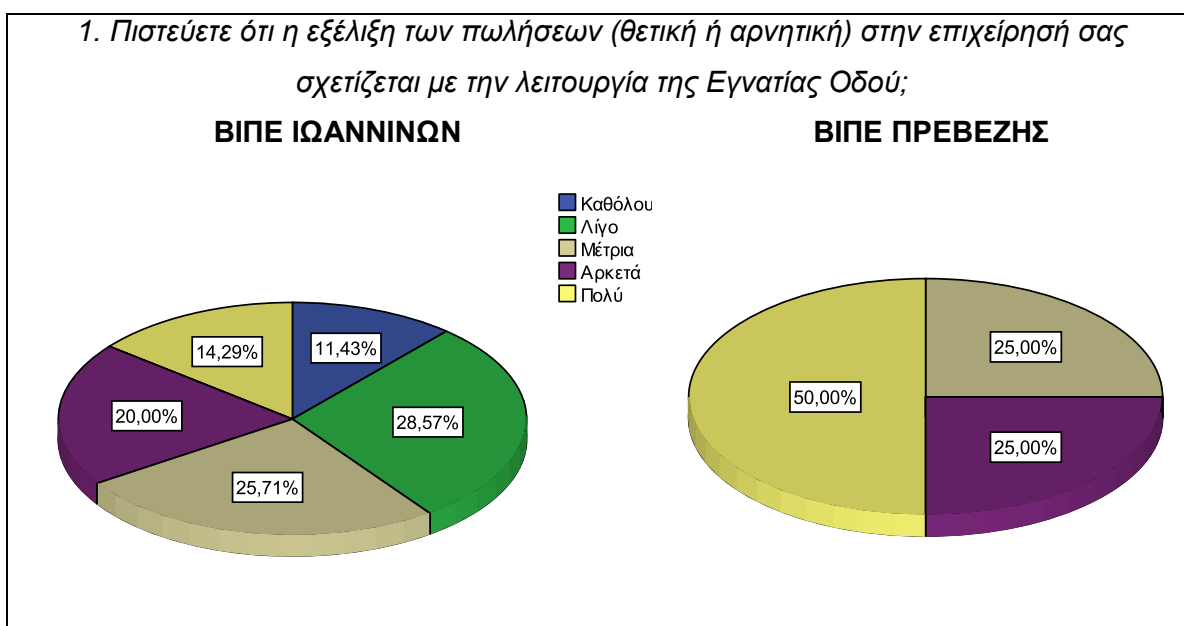


Αναφορικά με τη ΒΙ.ΠΕ Πρεβέζης, όπως προαναφέρθηκε, συγκεντρώθηκαν 4 ερωτηματολόγια. Η βιομηχανική περιοχή Πρεβέζης, όπως μας τόνισαν οι εκπρόσωποι των επιχειρήσεων, συγκαταλέγεται στις πρώτες ΒΙ.ΠΕ που είχαν δημιουργηθεί στον ελλαδικό χώρο. Ουσιαστικά, όπως μας ανέφεραν οι λιγοστοί επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, η ΒΙ.ΠΕ δημιουργήθηκε εξαιτίας της εγκατάστασης του εργοστασίου των Κλωστηρίων Πρεβέζης. Το οριστικό κλείσιμο των κλωστηρίων συντέλεσε στον μαρασμό της ΒΙ.ΠΕ και στην απαρχή «του κακού», αφού σταδιακά πολλές συνεργαζόμενες επιχειρήσεις έπαυαν την λειτουργία τους. Επίσης, υπογράμμισαν πως αν και κάθε βιομηχανική περιοχή αποτελεί κατά κύριο λόγο εργαλείο προώθησης της περιφερειακής ανάπτυξης και της μεταποίησης, στην προκειμένη περίπτωση αυτό δεν θα μπορούσε να ειπωθεί για τη ΒΙ.ΠΕ Πρεβέζης όπου ο οικονομικός μαρασμός και η εγκατάλειψη της πολιτείας είναι κάτι περισσότερο από εμφανές. Λόγω του περιορισμένου δείγματος δεν παρουσιάζονται γραφήματα που σκιαγραφούν το προφίλ της ΒΙ.ΠΕ. Πρεβέζης. Οι κλάδοι στους οποίους ανήκουν οι επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην έρευνα, είναι αυτοί του Εμπορίου, της Κλωστοϋφαντουργίας, των Νωπών Οπωροκηπευτικών και της Επεξεργασίας Ελαιοπυρήνα.

Στην συνέχεια παρουσιάζονται τα ευρήματα της πρωτογενούς έρευνας όπως αυτή διεξήχθη στις ΒΙ.ΠΕ της Περιφέρειας Ηπείρου. Σημειώνεται πως οι συγκρίσεις των αποτελεσμάτων των ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων και Πρεβέζης γίνεται με κάποια επιφύλαξη, δεδομένου του μικρού αριθμού των επιχειρήσεων στην ΒΙ.ΠΕ Πρεβέζης.

*Ερώτηση 1<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στην επιχείρησή σας σχετίζεται με την λειτουργία της Εγνατίας Οδού;*

Από τα γραφήματα φαίνεται πως η επίδραση της Εγνατίας Οδού δεν ήταν η ίδια και στις δυο ΒΙΠΕ. Η πλειοψηφία των απαντήσεων στις επιχειρήσεις της ΒΙΠΕ Ιωαννίνων απάντησε πως η επίδραση ήταν από ελάχιστη έως καθόλου. Αντίθετα, στην ΒΙΠΕ Πρεβέζης 3 στις 4 επιχειρήσεις δηλώνουν πως ο τζίρος τους επηρεάστηκε από αρκετά έως πολύ.



*Ερώτηση 2<sup>η</sup> : Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στην επιχείρησή σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού*

Παρατηρώντας την κατανομή των απαντήσεων, διαπιστώνεται ότι η εξέλιξη των πωλήσεων των επιχειρήσεων της ΒΙΠΕ Ιωαννίνων σχετίζεται με την Ιόνια οδό, αφού η πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε πως επηρεάστηκε από αρκετά έως πολύ. Αντίθετα, οι επιχειρηματίες της ΒΙΠΕ Πρεβέζης ήταν πολύ πιο

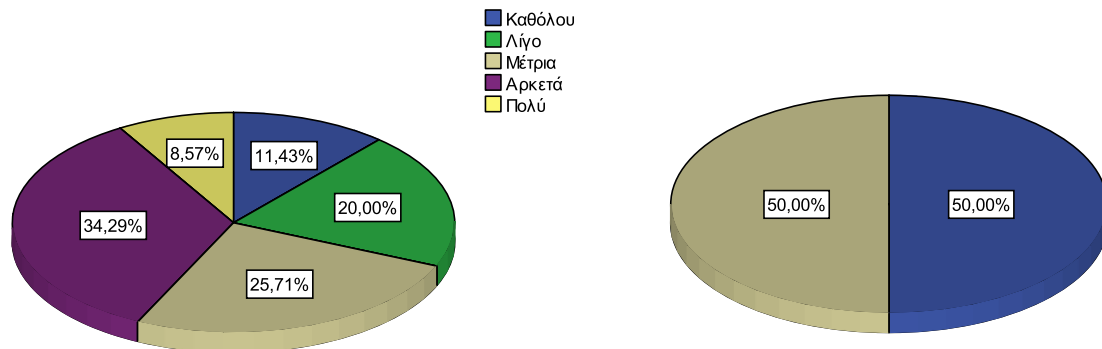
συγκρατημένοι στις απαντήσεις τους, αφού το 50% δήλωσε πως η Ιόνια Οδός δεν τους επηρέασε καθόλου.

2. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στην επιχείρησή σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας

Οδού;

**ΒΙΠΕ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

**ΒΙΠΕ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



Ερώτηση 3<sup>η</sup> Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις στην επιχείρησή σας θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

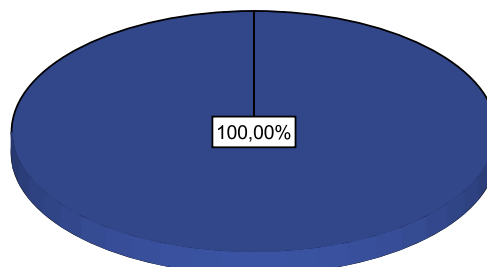
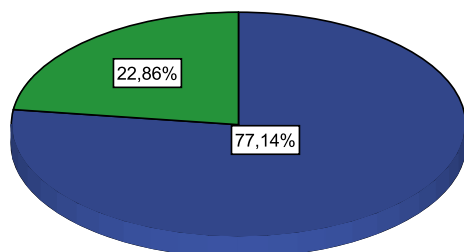
Γενικότερα, τόσο στη ΒΙΠΕ Ιωαννίνων όσο και στη ΒΙΠΕ Πρεβέζης η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα ευελπιστεί πως οι πωλήσεις τους θα βελτιωθούν με την λειτουργία ενός ενιαίου οδικού δικτύου.

3. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις στην επιχείρησή σας θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;

**ΒΙΠΕ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

**ΒΙΠΕ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**

■ Θα αυξηθούν  
■ Καμία μεταβολή



Ερώτηση 4<sup>η</sup> : Ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού σε τι βαθμό θα διευκολυνθεί για την επιχείρησή σας:

Αναφορικά με την ευκολότερη και σε λιγότερο χρόνο διοχέτευση των προϊόντων σε άλλες τοπικές αγορές ή ακόμα και σε αγορές μεγάλων αστικών κέντρων σε όλη την Ελλάδα, οι περισσότερες επιχειρήσεις και στις δύο ΒΙΠΕ, πιστεύουν πως με την Ιόνια Οδό θα διευκολυνθεί από αρκετά έως πολύ.

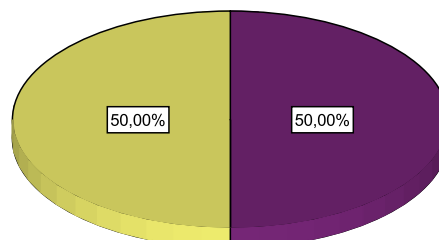
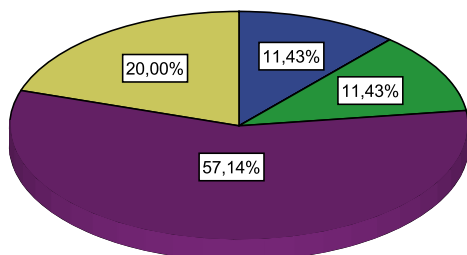
4. Ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού σε τι βαθμό θα διευκολυνθεί για την επιχείρησή σας:

α) η διοχέτευση των προϊόντων στην αγορά του εσωτερικού;

**ΒΙΠΕ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

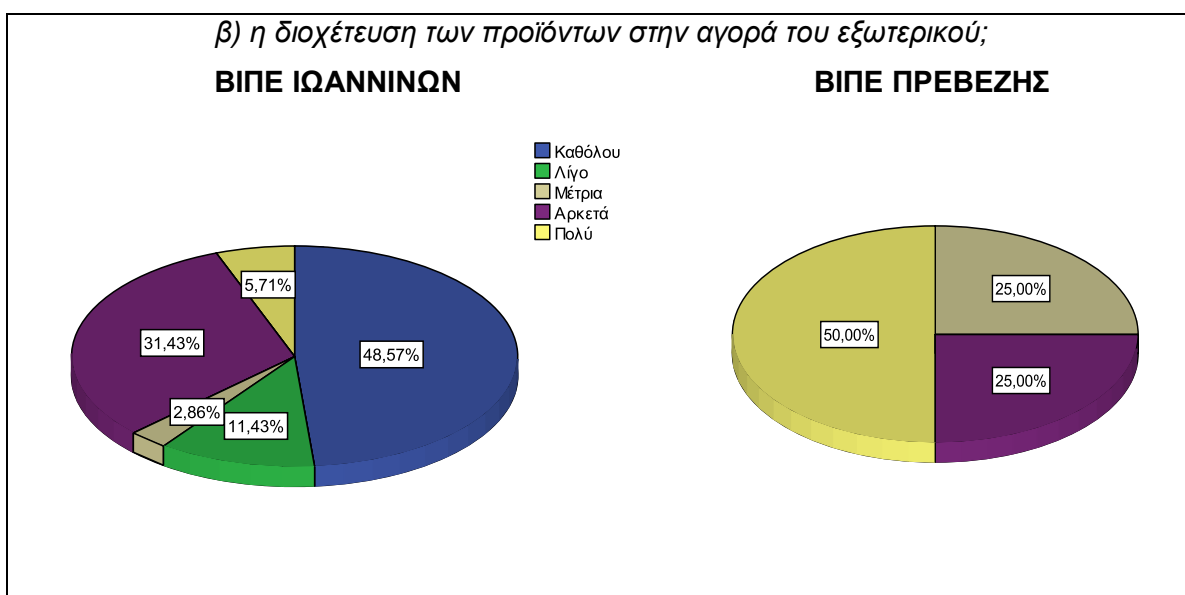
**ΒΙΠΕ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**

■ Καθόλου  
■ Λίγο  
■ Αρκετά  
■ Πολύ



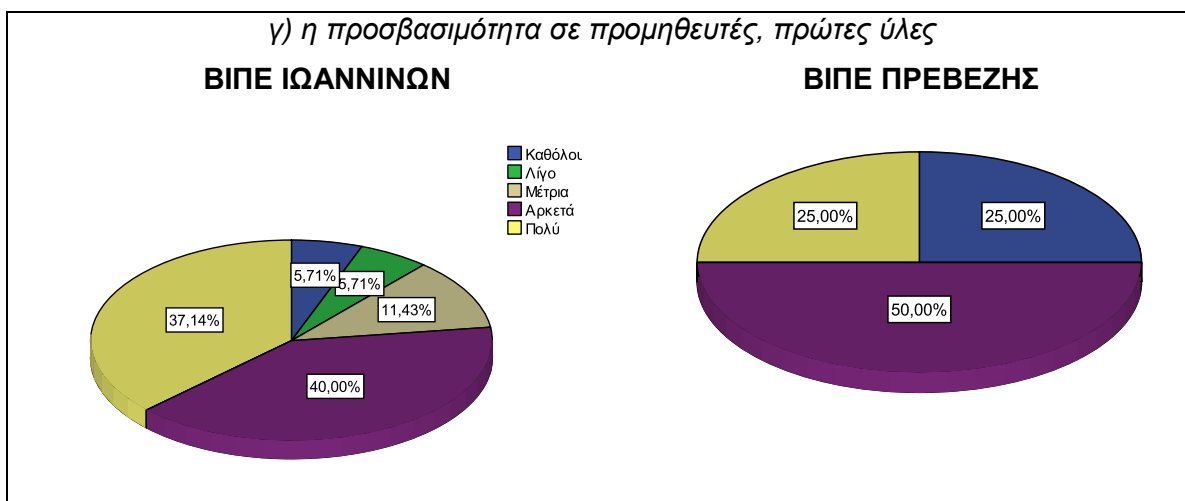
*β) η διοχέτευση των προϊόντων στην αγορά του εξωτερικού;*

Από τα γραφήματα διαπιστώνεται ότι οι απαντήσεις διαφοροποιούνται σε μεγάλο βαθμό. Οι επιχειρήσεις της ΒΙΠΕ Ιωαννίνων δε φαίνεται να πιστεύουν ότι θα διευκολυνθούν στη διοχέτευση προϊόντων σε αγορές του εξωτερικού, αφού η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δηλώνει πως η επίδραση θα είναι από ελάχιστη έως μηδαμινή. Αντίθετα, στην ΒΙΠΕ Πρεβέζης το 75% των ερωτηθέντων θεωρεί πως η Ιόνια Οδός θα επιφέρει βελτίωση, από αρκετά έως πολύ.



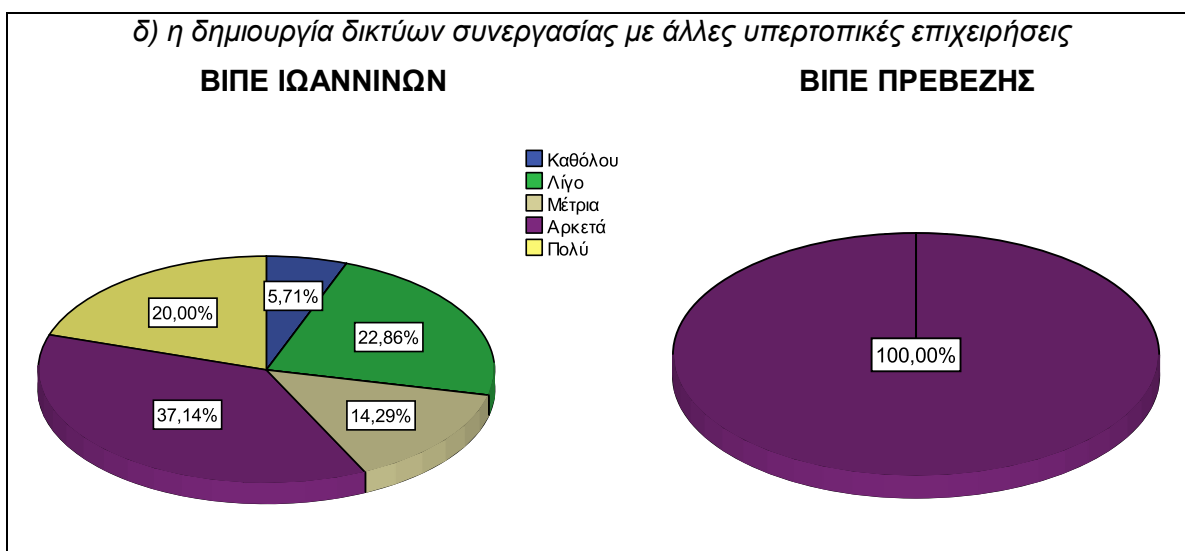
*γ) η προσβασιμότητα σε προμηθευτές, πρώτες ύλες*

Τα αποτελέσματα και στις δυο ΒΙΠΕ φανερώνουν ξεκάθαρα πως δεδομένης της σημαντικής βελτίωσης που θα επέλθει στην προσπελασιμότητα με την ολοκλήρωση του έργου, οι επιχειρήσεις πιστεύουν ότι θα διευκολυνθούν σε μεγάλο βαθμό στην αναζήτηση προμηθευτών και πρώτων υλών από άλλες περιοχές.



δ) η δημιουργία δικτύων συνεργασίας με άλλες υπερτοπικές επιχειρήσεις

Όπως και ανωτέρω, η πλειοψηφία των επιχειρήσεων και στις δυο ΒΙΠΕ θεωρούν πως με την ολοκλήρωση των έργων κατασκευής της Ιόνιας οδού θα προαχθούν οι συνέργειες μεταξύ των υπερτοπικών επιχειρήσεων, από αρκετά έως πολύ. Κατά συνέπεια η ανάπτυξη συνεργειών θα οδηγήσει σε βελτίωση της ανταγωνιστικότητας τόσο των ίδιων των επιχειρήσεων όσο και στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών.



ε) η επέκταση της επιχείρησης μέσω επενδύσεων για τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων/ παραρτημάτων σε άλλες πόλεις

Από τη μελέτη των γραφημάτων προκύπτει πως η πλειοψηφία των ερωτηθέντων και στις δύο ΒΙΠΕ, θεωρεί ότι η επέκταση τους σε άλλες πόλεις θα διευκολυνθεί

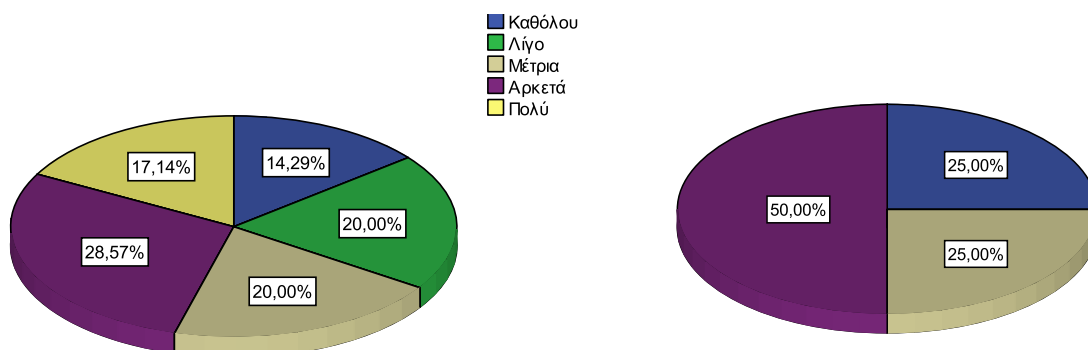
από αρκετά έως πολύ. Το αποτέλεσμα αυτό φαίνεται να αναδεικνύει την άποψη ότι οι επιχειρήσεις σκέφτονται την επέκταση των δραστηριοτήτων σε άλλες πόλεις, αλλά το υπάρχον οδικό δίκτυο λειτουργεί ως τροχοπέδη.

ε) η επέκταση της επιχείρησης μέσω επενδύσεων για τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων/

παραρτημάτων σε άλλες πόλεις

**ΒΙΠΕ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

**ΒΙΠΕ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



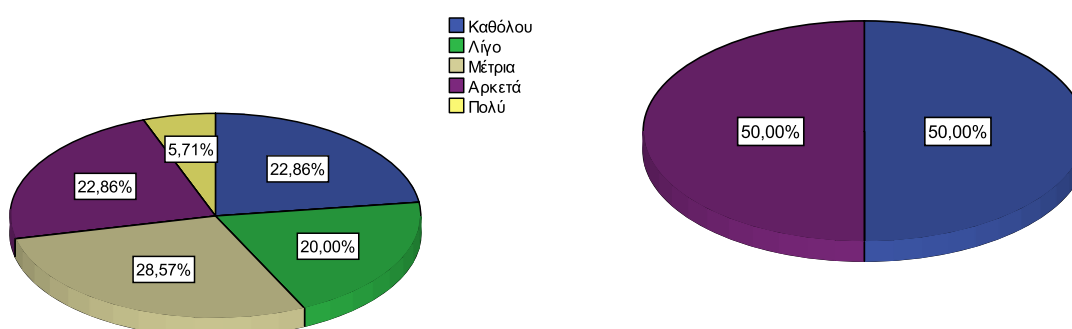
ζ) η διαδικασία ανεύρεσης και απασχόλησης εργατικού δυναμικού από άλλες περιοχές

Στην ΒΙΠΕ Ιωαννίνων η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δήλωσε πως η διαδικασία ανεύρεσης και απασχόλησης εργατικού δυναμικού από άλλες περιοχές θα βελτιωθεί από λίγο έως καθόλου. Αντίθετα, στην ΒΙΠΕ Πρεβέζης οι απαντήσεις μοιράζονται ανάμεσα στο καθόλου και στο αρκετά, διχάζοντας της επιχειρήσεις του δείγματος.

ζ) η διαδικασία ανεύρεσης και απασχόλησης εργατικού δυναμικού από άλλες περιοχές

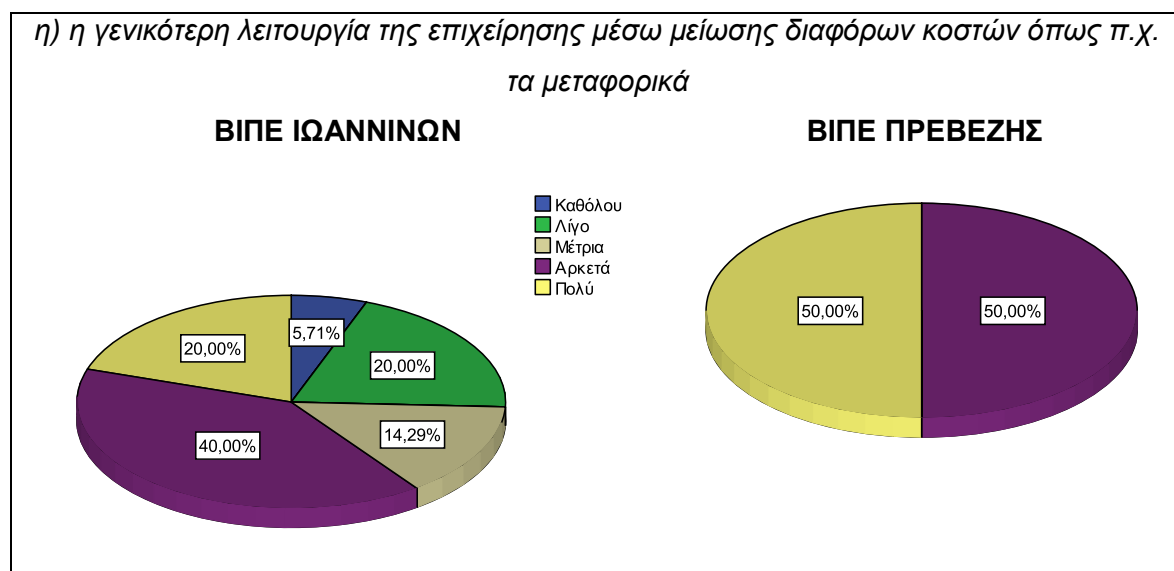
**ΒΙΠΕ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

**ΒΙΠΕ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



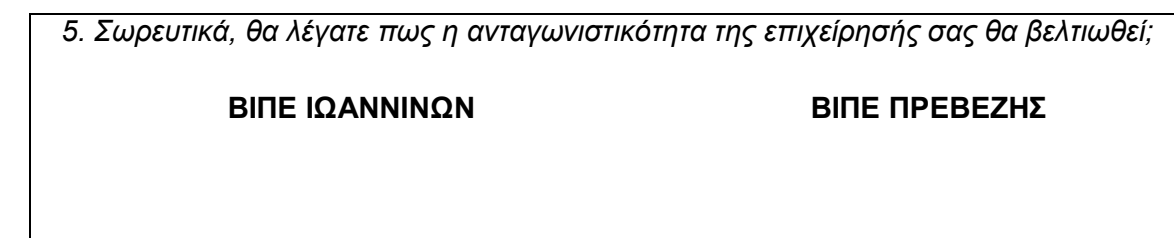
Επίσης, διερευνήθηκε η άποψη των ερωτώμενων αναφορικά με το αν θα διευκολυνθεί γενικότερα η λειτουργία της επιχείρησης με τη μείωση διαφόρων

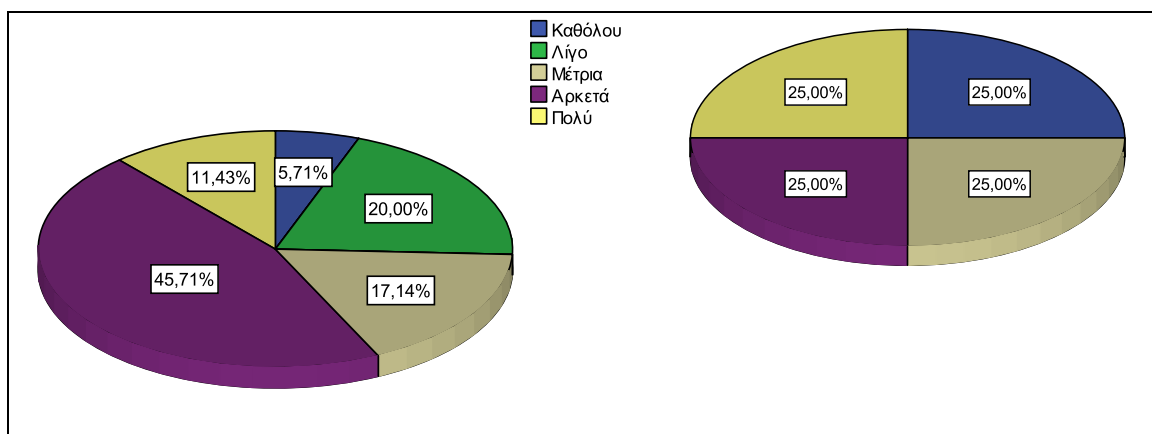
κοστών όπως των μεταφορικών δαπανών, από την λειτουργία της Ιόνιας Οδού. Όπως αναμένονταν, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων και στις δύο ΒΙΠΕ, θεωρεί πως η λειτουργία των επιχειρήσεων θα βελτιωθεί από αρκετά έως πολύ. Φαίνεται λοιπόν πως η λειτουργία ενός σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου, θα μειώσει τόσο το χρόνο όσο και το κόστος μεταφοράς των προϊόντων, κόστος το οποίο μέχρι σήμερα μετακυλύονταν συνήθως στον τελικό καταναλωτή.



*Ερώτηση 5<sup>η</sup> : Σωρευτικά, θα λέγατε πως η ανταγωνιστικότητα της επιχείρησής σας θα βελτιωθεί;*

Στη ΒΙΠΕ Ιωαννίνων, οι περισσότερες απαντήσεις των ερωτωμένων δείχνουν πως ευελπιστούν η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων τους θα βελτιωθεί από αρκετά έως πολύ. Αντίθετα, στη ΒΙΠΕ Πρεβέζης οι απαντήσεις κατανέμονται ισομερώς μεταξύ των απαντήσεων και δεν καταγράφεται μια ξεκάθαρη τάση.



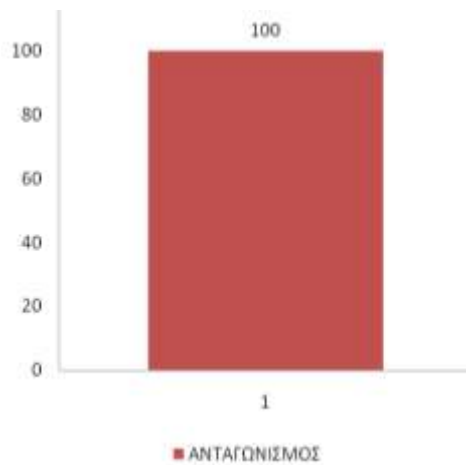


*Ερώτηση 6<sup>η</sup>: Αναφέρατε τις σημαντικότερες αναμενόμενες επιπτώσεις από την λειτουργία της Ιόνιας Οδού.*

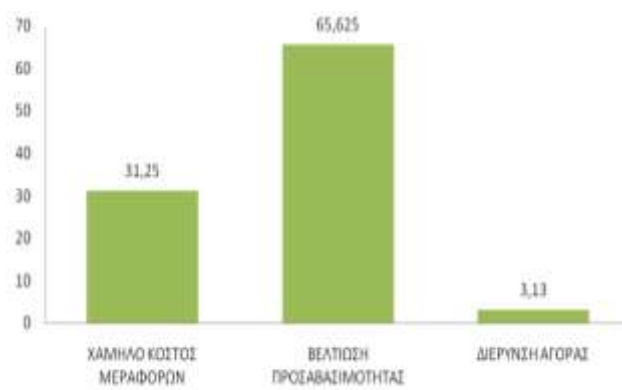
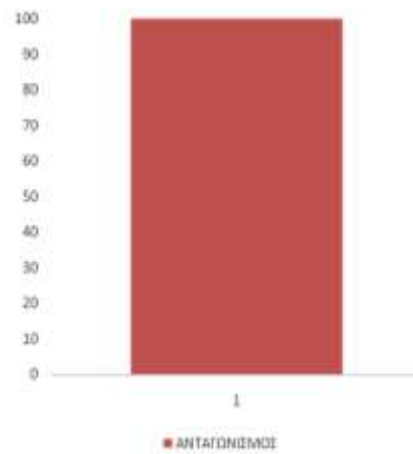
Αναφορικά με τις αρνητικές επιπτώσεις, οι επιχειρήσεις και στις δύο ΒΙΠΕ ήταν απολύτως ξεκάθαρες, δηλώνοντας πως πρωταρχική αρνητική συνέπεια θα είναι η όξυνση του ανταγωνισμού. Σχετικά με τις αναμενόμενες θετικές επιπτώσεις, στην ΒΙΠΕ Ιωαννίνων η πλειοψηφία των ερωτώμενων ανέφερε πως η κυριότερη θετική επίδραση θα είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας και ακολούθως το χαμηλότερο κόστος μεταφορών. Οι δύο αυτές επιπτώσεις που αναφέρθηκαν στην ΒΙΠΕ Ιωαννίνων φαίνεται να γίνονται αποδεκτές και στην ΒΙΠΕ Πρεβέζης, με την διαφορά ότι τόσο η βελτίωση της προσβασιμότητας όσο και το χαμηλότερο κόστος μεταφορών αξιολογούνται με την ίδια βαρύτητα.

6. Αναφέρατε τις σημαντικότερες αναμενόμενες επιπτώσεις από την λειτουργία της  
Ιόνιας Οδού

**ΒΙΠΕ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**



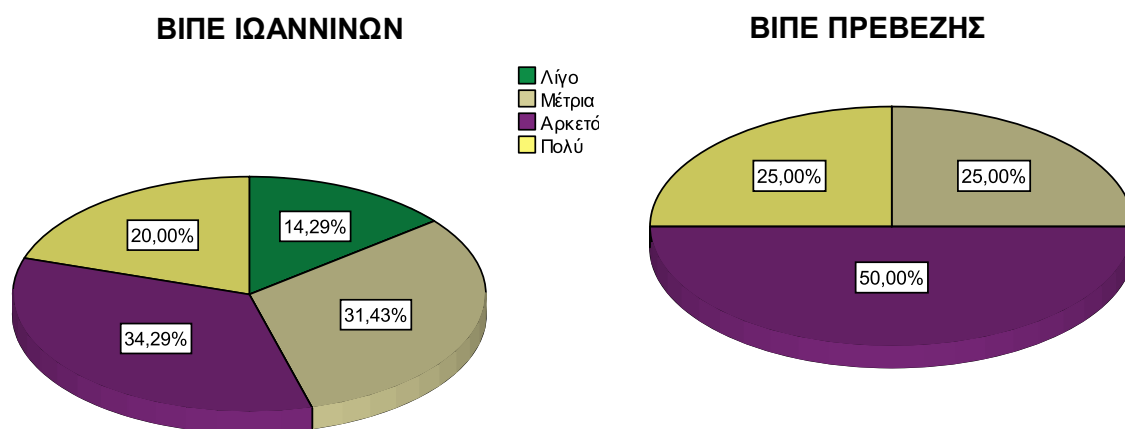
**ΒΙΠΕ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**



Ερώτηση 7<sup>η</sup>: Η κατασκευή και λειτουργία της Ιόνιας Οδού (και κατ'επέκταση της Ολύμπιας οδού) πιστεύετε ότι θα συμβάλλει στη δημιουργία νέων επενδύσεων και βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή;

Οι απαντήσεις και στους δύο νομούς, δείχνουν πως υπάρχει ξεκάθαρα η πεποίθηση ότι η ολοκλήρωση του κάθετου οδικού άξονα θα συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό. Συγκεκριμένα, τόσο στην ΒΙΠΕ Ιωαννίνων όσο και στην ΒΙΠΕ Πρεβέζης, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δήλωσε πως η κατασκευή και λειτουργία του κάθετου οδικού άξονα θα επιδράσει από αρκετά έως πολύ στην δημιουργία νέων επενδύσεων και βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή.

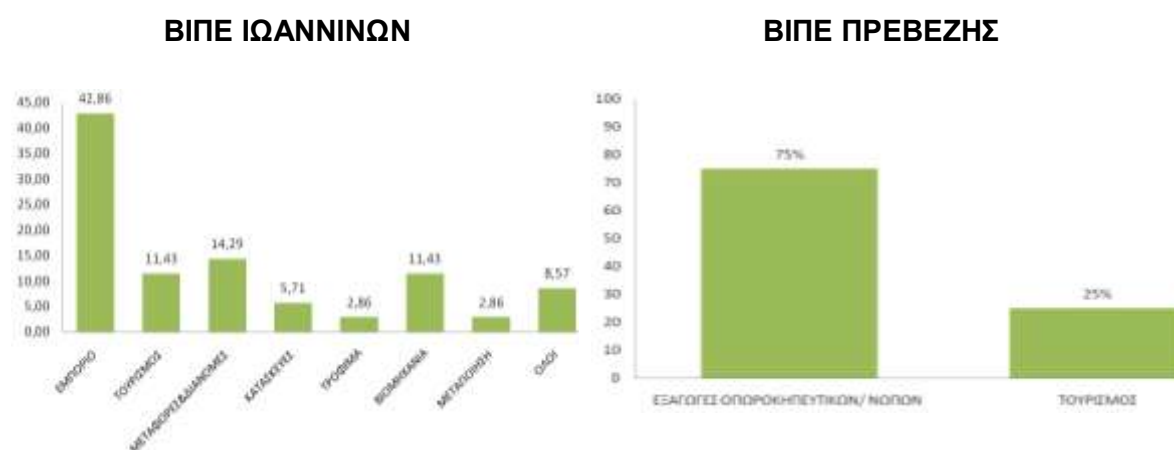
7. Η κατασκευή και λειτουργία της Ιόνιας Οδού (και κατ' επέκταση της Ολύμπιας οδού) πιστεύετε ότι θα συμβάλλει στη δημιουργία νέων επενδύσεων και βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή;



Ερώτηση 8<sup>η</sup> : Αν απαντήσατε στο ερώτημα 7, Μέτρια ή Αρκετά ή Πολύ, σε ποιους κλάδους/δραστηριότητες κατά την άποψη σας θα σημειωθεί η νέα επενδυτική δραστηριότητα;

Στην ΒΙΠΕ Ιωαννίνων οι απαντήσεις επιμερίζονται σε πολλούς κλάδους, ωστόσο ο κυριότερος για τον οποίο οι ερωτώμενοι πιστεύουν πως θα δημιουργηθούν κίνητρα για νέες επενδυτικές δραστηριότητες, είναι αυτός του εμπορίου. Αντίθετα, στην ΒΙΠΕ Πρεβέζης, οι απαντήσεις είναι λιγότερο περιορισμένες, με την πλειοψηφία να αναφέρει τις εξαγωγές οπωροκηπευτικών και νωπών προϊόντων.

8. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 7, Μέτρια ή Αρκετά ή Πολύ, σε ποιους κλάδους/δραστηριότητες κατά την άποψη σας θα σημειωθεί η νέα επενδυτική δραστηριότητα;



## Ε. Βασικά Αποτελέσματα Έρευνας Ερωτηματολογίων Επιμελητηρίων

Στον παρόν κομμάτι της έρευνας παρουσιάζονται οι απαντήσεις των εμποροβιοτεχνικών επιμελητηρίων των τεσσάρων νομών της Περιφέρειας Ηπείρου. Τα ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν από τους Προέδρους των Επιμελητηρίων και οι απαντήσεις τους συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα. Σημειώνεται, ότι μέχρι σήμερα το Επιμελητήριο Ιωαννίνων δεν έχει απαντήσει το ερωτηματολόγιο.

| ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ                                                                                                                                                         | ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ<br>ΑΡΤΑΣ | ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ<br>ΠΡΕΒΕΖΗΣ | ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ<br>ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ<br>ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------|
| 1. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να ανοίξουν νέες επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;                                  | Σε μέτριο βαθμό       | Σε μέτριο βαθμό          | Σε μικρό βαθμό             | --                        |
| 2. Πιστεύετε ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού συνετέλεσε σε κάποιο βαθμό να κλείσουν επιχειρήσεις στην περιοχή που ζείτε;                                       | Σε μικρό βαθμό        | Σε μικρό βαθμό           | Σε μέτριο βαθμό            | --                        |
| 3. Πιστεύετε ότι ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, στα προσεχή έτη, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις; | Αρκετά                | Μέτρια                   | Αρκετά                     | --                        |
| 4. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στη πόλη γενικά έχουν αυξηθεί ή μειωθεί κατά τα τελευταία δύο χρόνια;                         | Έχουν μειωθεί         | Έχουν μειωθεί            | Έχουν μειωθεί              | --                        |
| 5. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 4 ότι                                                                                                                                | --                    | --                       | --                         | --                        |

|                                                                                                                                                                              |                                                     |                                             |                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------|----|
| έχουν αυξηθεί, σε ποιους συγκεκριμένους κλάδους (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη αύξηση;                                                                      |                                                     |                                             |                                        |    |
| 6.Αν απαντήσατε στο ερώτημα 4 ότι <u>έχουν μειωθεί</u> , σε ποιους συγκεκριμένους κλάδους (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση;                            | Ένδυσης, Υπόδησης, Αυτοκίνητων, Οικιακού εξοπλισμού | Ένδυσης, Υπόδησης, Κατασκευές, Επισιτιστικά | Ένδυσης, Υπόδησης, Οικιακού εξοπλισμού | -- |
| 7.Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) των επιχειρήσεων κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και κατά τμήματα λειτουργία της Ιόνιας Οδού; | Λίγο                                                | Καθόλου                                     | Καθόλου                                | -- |
| 8.Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις των επιχειρήσεων θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον ένεκα της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσης με την Ολύμπια Οδό;                    | Θα αυξηθούν                                         | Θα μειωθούν                                 | Θα αυξηθούν                            | -- |
| 9.Όσο γνωρίζετε, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών από τη Δυτική Ελλάδα στα τελευταία τρία χρόνια;                                                                          | Όχι                                                 | Όχι                                         | Όχι                                    | -- |
| 10.Πιστεύετε ότι μελλοντικά όταν ολοκληρωθούν η Ιόνια και η Ολύμπια οδός, θα αυξηθούν οι                                                                                     | Ναι                                                 | Ναι                                         | Ναι                                    | -- |

|                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                              |                                                               |                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------|----|
| πελάτες που προέρχονται από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα;                                                                                                                                                        |                                                                                                              |                                                               |                                          |    |
| 11.Αν απαντήσατε στο ερώτημα 10 <u>ΝΑΙ</u> , σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό                                                                                                            | Από 1-2 χρονιά μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας                                                                | Από 3-5 χρονιά μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας                 | Άμεσα μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας     | -- |
| 12.Αν απαντήσατε στο ερώτημα 10 <u>ΟΧΙ</u> , για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι πελάτες από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα στο μέλλον;                                                                 | --                                                                                                           | --                                                            | --                                       | -- |
| 13.Κατά την άποψή σας, σε ποιες εμπορικές δραστηριότητες (κλάδους) θα παρατηρηθεί μελλοντικά στην πόλη σας αύξηση στις πωλήσεις και του αριθμού των πελατών και σε ποιες μείωση λόγω της Ιόνιας και Ολύμπιας Οδού; | <b>Αύξηση</b><br>Εμπόριο Αγροτικών προϊόντων, Μεταποίηση αγροτικών προϊόντων, Εναλλακτικών μορφών Τουρισμού. | <b>Μείωση</b><br>Έπιπλα, Οικιακός εξοπλισμός, Ένδυση, Υπόδηση | <b>Μείωση</b><br>Ένδυση, Υπόδηση Τρόφιμα | -- |

Στην πρώτη ερώτηση ζητήθηκε από τους Προέδρους των επιμελητήριων να απαντήσουν αν και κατά πόσο πιστεύουν ότι η λειτουργία της Εγνατίας συνετέλεσε θετικά στην βελτίωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Σκοπός αυτής της ερώτησης είναι να διερευνηθεί αν υπάρχουν πρότυπα επιχειρηματικής δραστηριοποίησης τα οποία θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως κίνητρο παρόμοια συμπεριφοράς από τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής των νομών. Οι απαντήσεις των επιμελητηρίων Άρτας και Πρεβέζης ήταν πως η επιχειρηματική δραστηριότητα επηρεάστηκε σε μέτριο βαθμό. Αντίθετα, το επιμελητήριο Θεσπρωτίας υποστήριξε ότι η βελτίωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας περιορίστηκε σε μικρό βαθμό.

Ακολουθώντας στην ερώτηση 2, καταγράφεται η άποψη των συμμετεχόντων στην έρευνα σχετικά με τον ρόλο που οι Πρόεδροι των επιμελητηρίων αποδίδουν στην λειτουργία της Εγνατίας Οδού αναφορικά με τυχόν κλείσιμο επιχειρήσεων στην περιοχή τους, λόγω αύξησης της έντασης του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που εδράζονται στις περιοχές που συνδέει η Εγνατία Οδός. Τα επιμελητήρια Άρτας και Πρεβέζης απάντησαν πως η επίδραση της Εγνατίας Οδού ήταν σε μικρό βαθμό, ενώ αυτό της Θεσπρωτίας πως ήταν σε μέτριο βαθμό.

Στην ερώτηση 3 έγινε προσπάθεια να καταγραφεί η εκτίμηση των ερωτώμενων αναφορικά με το εάν τα προσεχή έτη, ενόψει της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό, θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες να ιδρυθούν νέες επιχειρήσεις. Τα επιμελητήρια Άρτας και Θεσπρωτίας δήλωσαν πως θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες και κίνητρα σε αρκετά μεγάλο βαθμό. Αντίθετα το επιμελητήριο Πρεβέζης φαίνεται πως είναι περισσότερο επιφυλακτικό, κρατώντας μια πιο ουδέτερη στάση.

Στην επόμενη ερώτηση (ερώτηση 4), διερευνήθηκε αν τα τελευταία δύο χρόνια οι πωλήσεις των καταστημάτων και η εμπορική κίνηση στην περιοχή των επιμελητηρίων έχουν αυξηθεί ή μειωθεί. Ομόφωνα και τα 3 συμμετέχοντα επιμελητήρια δηλώσαν πως η εμπορική κίνηση έχει μειωθεί. Πιο συγκεκριμένα στην ερώτηση 6, οι Πρόεδροι και των τριών επιμελητηρίων απάντησαν πως οι κλάδοι που επηρεάστηκαν περισσότερο αρνητικά ήταν αυτοί της ένδυσης και υπόδησης.

Στη συνέχεια, οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν αν η κατασκευή και τα τμήματα λειτουργίας της Ιόνιας Οδού επηρέασαν, είτε θετικά είτε αρνητικά, την εξέλιξη των πωλήσεων στα καταστήματα των ερωτηθέντων κατά το τελευταίο έτος (ερώτηση 7). Από τις απαντήσεις των επιμελητηρίων διαπιστώνεται ξεκάθαρα πως σε όλους τους νομούς τα λιγοστά τμήματα της Ιόνιας Οδού δεν επηρέασαν την κίνηση των καταστημάτων. Αναλυτικότερα, τα επιμελητήρια Θεσπρωτίας και Πρεβέζης απάντησαν πως η επίδραση ήταν μηδαμινή και αυτό της Άρτας ελάχιστη.

Στην ερώτηση 8, γίνεται προσπάθεια να αποτυπωθεί η εκτίμηση των ερωτώμενων αναφορικά με το πώς θα επηρεαστούν οι πωλήσεις των

επιχειρήσεων των νομών της Περιφέρειας από την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής της με την Ολύμπια Οδό. Όπως φαίνεται από τον πίνακα, οι απαντήσεις διαφοροποιούνται σημαντικά. Αναλυτικότερα, ενώ τα επιμελητήρια Άρτας και Θεσπρωτίας είναι αισιόδοξα υποστηρίζοντας πως οι πωλήσεις των καταστημάτων θα αυξηθούν, το επιμελητήριο Πρεβέζης είναι περισσότερο απαισιόδοξο διαβλέποντας αρνητική εξέλιξη για τις πωλήσεις των επιχειρήσεων της πόλης του.

Στην ερώτηση 9, εξετάζεται αν ο αριθμός των πελατών από την Δυτική Ελλάδα έχει αυξηθεί τα τελευταία 3 χρόνια. Οι απαντήσεις και των τριών επιμελητηρίων ήταν αρνητικές, φανερώνοντας πως δεν υπάρχει ουσιαστική μετακίνηση πελατείας από τη Δυτική Ελλάδα.

Στην επόμενη ερώτηση επιχειρείται να αποτυπωθεί η εκτίμηση των ερωτώμενων αναφορικά με το αν θα αυξηθούν οι πελάτες των καταστημάτων τους που προέρχονται από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα, όταν ολοκληρωθεί η Ιόνια και η Ολυμπία Οδός (Ερώτηση 10). Οι απαντήσεις και των τριών επιμελητηρίων ήταν θετικές, γεγονός που υποδηλώνει την γενικότερη αισιοδοξία αναφορικά με τα αποτελέσματα από την ολοκλήρωση των έργων.

Δεδομένου ότι όλα τα επιμελητήρια απάντησαν ότι αναμένουν αύξηση των πελατών τους από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα όταν ολοκληρωθεί η Ιόνια και η Ολυμπία Οδός, τους ζητήθηκε να αναφέρουν το βάθος χρόνου που πιστεύουν πως κάτι τέτοιο θα πραγματοποιηθεί (ερώτηση 11). Οι απόψεις των συμμετεχόντων επιμελητηρίων διίστανται. Πιο αισιόδοξο φαίνεται πως είναι το επιμελητήριο Θεσπρωτίας δηλώνοντας πως αμέσως μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας θα υπάρχει αύξηση της πελατείας από τη Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα. Το επιμελητήριο Άρτας είναι περισσότερο συγκρατημένο, αναφέροντας ότι από 1 έως 2 χρονιά μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας θα φανούν τα πρώτα σημάδια αύξησης της πελατείας από τις προαναφερθέντες περιοχές. Αντίθετα, το επιμελητήριο Πρεβέζης είναι το πιο απαισιόδοξο, θεωρώντας πως από 3 έως 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση της Ιόνιας οδού θα φανούν σημάδια αύξησης της πελατείας από την Δυτική Ελλάδα και την Αθήνα.

Στην τελευταία ερώτηση οι Πρόεδροι των επιμελητηρίων ανέφεραν τους κλάδους που πιστεύουν ότι μελλοντικά η Ιόνια και η Ολυμπία Οδός θα επιφέρουν αύξηση

στις πωλήσεις και στον αριθμό των πελατών και αυτούς που πιστεύουν ότι θα επιφέρουν μείωση (Ερώτηση 13). Το επιμελητήριο Άρτας ανέφερε μόνο τους κλάδους που θεωρεί ότι θα υπάρξει αύξηση και συγκεκριμένα δήλωσε το εμπόριο αγροτικών προϊόντων, την μεταποίηση αγροτικών προϊόντων και τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Αντίθετα, τα επιμελητήρια Θεσπρωτίας και Πρεβέζης ανέφεραν αποκλειστικά τους κλάδους όπου προβλέπουν μείωση, συμφωνώντας πως οι κλάδοι ένδυσης και υπόδησης θα είναι αυτοί που θα πληγούν περισσότερο.

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ ΖΩΝΗΣ Ι

| ΝΟΜΟΣ        | ΚΩΔΙΚΟΣ | ΟΝΟΜΑ Τ.Δ.       | ΕΚΤΑΣΗ<br>(στρέμματα) | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ<br>ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ<br>1991 | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ<br>ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ<br>2001 |
|--------------|---------|------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| N. Άρτας     | 310101  | Αρταίων          | 29.398                | 21.286                           | 21.642                           |
| N. Άρτας     | 310102  | Κεραματών        | 4.175                 | 446                              | 394                              |
| N. Άρτας     | 310103  | Κωστακίων        | 9.024                 | 1.619                            | 1.508                            |
| N. Άρτας     | 310104  | Λιμίνης          | 5.376                 | 359                              | 319                              |
| N. Άρτας     | 310403  | Γαβριάς          | 6.174                 | 445                              | 399                              |
| N. Άρτας     | 310501  | Νεοχωρίου        | 32.225                | 2.489                            | 2.207                            |
| N. Άρτας     | 310502  | Αγίας Παρασκευής | 10.400                | 1.281                            | 1.267                            |
| N. Άρτας     | 310503  | Ακροποταμιάς     | 5.201                 | 637                              | 547                              |
| N. Άρτας     | 310504  | Λουτροτόπου      | 3.226                 | 402                              | 408                              |
| N. Άρτας     | 310505  | Παχυκαλάμου      | 6.050                 | 619                              | 607                              |
| N. Άρτας     | 310506  | Περάνθης         | 7.102                 | 416                              | 388                              |
| N. Άρτας     | 310507  | Συκεών           | 9.227                 | 500                              | 587                              |
| N. Άρτας     | 310507  | Συκεών           | 9.227                 | 500                              | 587                              |
| N. Άρτας     | 310601  | Γραμμενίτσης     | 14.421                | 1.341                            | 1.371                            |
| N. Άρτας     | 310602  | Βλαχέρνης        | 19.352                | 389                              | 336                              |
| N. Άρτας     | 310603  | Γριμπόβου        | 13.871                | 667                              | 613                              |
| N. Άρτας     | 310604  | Κορφοβουνίου     | 28.498                | 1.036                            | 1.006                            |
| N. Άρτας     | 310702  | Δημαρίου         | 19.531                | 438                              | 531                              |
| N. Άρτας     | 310704  | Πέτρας           | 21.281                | 666                              | 553                              |
| N. Άρτας     | 310901  | Κομποτίου        | 22.656                | 2.200                            | 2.357                            |
| N. Άρτας     | 310902  | Σελλάδων         | 6.877                 | 783                              | 754                              |
| N. Άρτας     | 310903  | Φωτεινού         | 8.953                 | 304                              | 374                              |
| N. Άρτας     | 311001  | Αμμοτόπου        | 27.805                | 1.240                            | 1.229                            |
| N. Άρτας     | 311003  | Καμπής           | 12.971                | 965                              | 1.012                            |
| N. Άρτας     | 311004  | Παντανάσσης      | 8.789                 | 516                              | 379                              |
| N. Άρτας     | 311005  | Πιστιανών        | 19.620                | 443                              | 325                              |
| N. Άρτας     | 311006  | Ροδαυγής         | 24.787                | 641                              | 557                              |
| N. Άρτας     | 311008  | Φανερωμένης      | 10.650                | 122                              | 159                              |
| N. Άρτας     | 311101  | Πέτα             | 42.288                | 3.652                            | 3.896                            |
| N. Άρτας     | 311103  | Μεγάρχης         | 8.828                 | 503                              | 383                              |
| N. Άρτας     | 311301  | Χαλκιάδων        | 11.162                | 1.348                            | 1.277                            |
| N. Άρτας     | 311302  | Αγίου Σπυρίδωνος | 13.711                | 1.190                            | 1.340                            |
| N. Άρτας     | 311303  | Καλαμιάς         | 8.074                 | 1.146                            | 1.186                            |
| N. Άρτας     | 311304  | Καλοβάτου        | 6.543                 | 755                              | 646                              |
| N. Άρτας     | 311305  | Κιρκιζατών       | 6.624                 | 844                              | 789                              |
| N. Άρτας     | 311306  | Ρόκκας           | 4.500                 | 548                              | 562                              |
| N. Άρτας     | 316201  | Κ.Δ.Κορμένου     | 14.354                | 801                              | 835                              |
| N. Ιωαννίνων | 330101  | Ιωαννιτών        | 17.355                | 56.699                           | 61.629                           |
| N. Ιωαννίνων | 330103  | Μαρμάρων         | 17.421                | 1.556                            | 2.169                            |
| N. Ιωαννίνων | 330104  | Νεοχωροπούλου    | 4.190                 | 1.848                            | 1.296                            |
| N. Ιωαννίνων | 330105  | Σταυρακίου       | 7.673                 | 2.508                            | 3.568                            |
| N. Ιωαννίνων | 330201  | Θεριακησίου      | 13.148                | 424                              | 371                              |

|              |        |                    |        |       |       |
|--------------|--------|--------------------|--------|-------|-------|
| N. Ιωαννίνων | 330202 | Αβγού              | 6.248  | 273   | 328   |
| N. Ιωαννίνων | 330203 | Αγίας Τριάδος      | 7.475  | 182   | 118   |
| N. Ιωαννίνων | 330204 | Βαρλαάμ            | 8.425  | 205   | 155   |
| N. Ιωαννίνων | 330205 | Βουλιάστης         | 6.275  | 202   | 203   |
| N. Ιωαννίνων | 330206 | Επισκοπικού        | 9.523  | 244   | 306   |
| N. Ιωαννίνων | 330207 | Κοπάνης            | 15.408 | 357   | 464   |
| N. Ιωαννίνων | 330208 | Κουκλεσίου         | 17.250 | 454   | 388   |
| N. Ιωαννίνων | 330209 | Κρυφοβού           | 12.652 | 417   | 603   |
| N. Ιωαννίνων | 330210 | Μελιάς             | 12.675 | 189   | 160   |
| N. Ιωαννίνων | 330211 | Μουσιωτίτσης       | 23.074 | 928   | 1.097 |
| N. Ιωαννίνων | 330212 | Μυροδάφνης         | 5.500  | 260   | 173   |
| N. Ιωαννίνων | 330213 | Πέρδικας           | 6.875  | 200   | 252   |
| N. Ιωαννίνων | 330214 | Πεστών             | 11.150 | 236   | 316   |
| N. Ιωαννίνων | 330215 | Ραβενίων           | 7.525  | 135   | 181   |
| N. Ιωαννίνων | 330216 | Σερβιανών          | 10.847 | 467   | 481   |
| N. Ιωαννίνων | 330217 | Σκλίβανης          | 32.649 | 311   | 404   |
| N. Ιωαννίνων | 330218 | Τερόβου            | 24.774 | 527   | 502   |
| N. Ιωαννίνων | 330301 | Ανατολής           | 7.698  | 4.451 | 5.815 |
| N. Ιωαννίνων | 330302 | Μπάφρας            | 3.798  | 614   | 671   |
| N. Ιωαννίνων | 330302 | Μπάφρας            | 3.798  | 614   | 671   |
| N. Ιωαννίνων | 330303 | Νεοκαισαρείας      | 4.349  | 513   | 712   |
| N. Ιωαννίνων | 330501 | Παρακαλάμου        | 15.526 | 949   | 1.000 |
| N. Ιωαννίνων | 330503 | Βροντισμένης       | 2.626  | 151   | 204   |
| N. Ιωαννίνων | 330506 | Κουκλιών           | 12.664 | 540   | 424   |
| N. Ιωαννίνων | 330507 | Μαζαρακίου         | 6.655  | 310   | 367   |
| N. Ιωαννίνων | 330508 | Μαυρονόρους        | 5.805  | 193   | 137   |
| N. Ιωαννίνων | 330509 | Ρεπετίστης         | 6.730  | 173   | 151   |
| N. Ιωαννίνων | 330511 | Σιταριάς           | 14.284 | 253   | 222   |
| N. Ιωαννίνων | 330602 | Αγίου Κοσμά        | 7.731  | 106   | 46    |
| N. Ιωαννίνων | 330608 | Ρουφιάς            | 6.780  | 57    | 55    |
| N. Ιωαννίνων | 330701 | Δελβινακίου        | 54.824 | 922   | 751   |
| N. Ιωαννίνων | 330703 | Αργυροχωρίου       | 5.674  | 39    | 27    |
| N. Ιωαννίνων | 330704 | Βήσσανης           | 31.194 | 365   | 426   |
| N. Ιωαννίνων | 330705 | Καστανής           | 17.722 | 292   | 199   |
| N. Ιωαννίνων | 330706 | Κερασόβου          | 5.649  | 124   | 63    |
| N. Ιωαννίνων | 330707 | Κρυονερίου         | 7.131  | 162   | 122   |
| N. Ιωαννίνων | 330708 | Κτισμάτων          | 9.474  | 234   | 368   |
| N. Ιωαννίνων | 330709 | Λίμνης             | 10.058 | 154   | 126   |
| N. Ιωαννίνων | 330710 | Μαυροπούλου        | 13.873 | 174   | 171   |
| N. Ιωαννίνων | 330711 | Ορεινού Ξηροβάλτου | 12.773 | 90    | 49    |
| N. Ιωαννίνων | 330712 | Περιστερίου        | 9.774  | 93    | 132   |
| N. Ιωαννίνων | 330713 | Ποντικατών         | 13.373 | 115   | 36    |
| N. Ιωαννίνων | 330714 | Στρατινίστης       | 13.448 | 159   | 87    |
| N. Ιωαννίνων | 330715 | Τεριαχίου          | 13.923 | 44    | 42    |
| N. Ιωαννίνων | 330716 | Φαραγγίου          | 5.774  | 27    | 26    |
| N. Ιωαννίνων | 330717 | Χαραυγής           | 9.149  | 154   | 126   |

|              |        |                     |        |       |       |
|--------------|--------|---------------------|--------|-------|-------|
| N. Ιωαννίνων | 330805 | Βαργιάδων           | 14.525 | 265   | 329   |
| N. Ιωαννίνων | 330810 | Πεντολάκκου         | 5.775  | 167   | 172   |
| N. Ιωαννίνων | 330901 | Δωδώνης             | 8.748  | 225   | 222   |
| N. Ιωαννίνων | 330902 | Αγίας Αναστασίας    | 7.755  | 149   | 128   |
| N. Ιωαννίνων | 330904 | Δραμεσιών           | 11.173 | 175   | 290   |
| N. Ιωαννίνων | 330905 | Κωστανιανής         | 11.460 | 200   | 203   |
| N. Ιωαννίνων | 330906 | Μαντείου            | 7.973  | 235   | 237   |
| N. Ιωαννίνων | 330907 | Μελιγγών            | 12.547 | 270   | 340   |
| N. Ιωαννίνων | 331102 | Ασφάκας             | 7.200  | 275   | 304   |
| N. Ιωαννίνων | 331103 | Βατατάδων           | 5.805  | 42    | 53    |
| N. Ιωαννίνων | 331104 | Βλαχατάνου          | 7.906  | 84    | 64    |
| N. Ιωαννίνων | 331105 | Γαβρισιών           | 9.357  | 134   | 108   |
| N. Ιωαννίνων | 331106 | Λιγοψάς             | 10.433 | 214   | 234   |
| N. Ιωαννίνων | 331107 | Πετσαλίου           | 6.230  | 324   | 461   |
| N. Ιωαννίνων | 331301 | Ζίτσης              | 29.169 | 890   | 1.014 |
| N. Ιωαννίνων | 331303 | Καρίτσης            | 12.785 | 365   | 364   |
| N. Ιωαννίνων | 331305 | Πρωτόπαππα          | 14.427 | 463   | 591   |
| N. Ιωαννίνων | 331401 | Καλπακίου           | 13.189 | 759   | 754   |
| N. Ιωαννίνων | 331402 | Άνω Ραβενίων        | 15.662 | 168   | 140   |
| N. Ιωαννίνων | 331404 | Δολιανών            | 19.802 | 1.168 | 769   |
| N. Ιωαννίνων | 331405 | Κάτω Ραβενίων       | 11.009 | 133   | 101   |
| N. Ιωαννίνων | 331406 | Μαυροβουνίου        | 6.830  | 63    | 37    |
| N. Ιωαννίνων | 331407 | Νεγράδων            | 20.191 | 185   | 136   |
| N. Ιωαννίνων | 331408 | Χρυσορράχης         | 11.734 | 245   | 193   |
| N. Ιωαννίνων | 331502 | Αετορράχης          | 5.299  | 159   | 136   |
| N. Ιωαννίνων | 331503 | Ελληνικού           | 20.821 | 604   | 624   |
| N. Ιωαννίνων | 331504 | Κορίπιανης          | 6.055  | 117   | 66    |
| N. Ιωαννίνων | 331506 | Πηγαδίων            | 5.500  | 139   | 148   |
| N. Ιωαννίνων | 331507 | Πλαισίων Μαλακασίου | 7.025  | 255   | 206   |
| N. Ιωαννίνων | 331509 | Φορτοσίου           | 16.732 | 247   | 208   |
| N. Ιωαννίνων | 331601 | Ασπραγγέλων         | 15.356 | 208   | 273   |
| N. Ιωαννίνων | 331603 | Άνω Πεδινών         | 10.832 | 170   | 202   |
| N. Ιωαννίνων | 331604 | Αρίστης             | 28.947 | 210   | 214   |
| N. Ιωαννίνων | 331605 | Βίτσης              | 15.659 | 153   | 137   |
| N. Ιωαννίνων | 331606 | Δικορύφου           | 20.102 | 111   | 66    |
| N. Ιωαννίνων | 331607 | Διλόφου             | 10.000 | 42    | 39    |
| N. Ιωαννίνων | 331609 | Ελάτης              | 10.526 | 46    | 42    |
| N. Ιωαννίνων | 331610 | Ελαφότοπου          | 13.665 | 88    | 134   |
| N. Ιωαννίνων | 331611 | Καλουτά             | 17.576 | 41    | 44    |
| N. Ιωαννίνων | 331612 | Κάτω Πεδινών        | 9.200  | 68    | 87    |
| N. Ιωαννίνων | 331613 | Μανασσή             | 12.801 | 31    | 37    |
| N. Ιωαννίνων | 331614 | Μεσοβουνίου         | 5.379  | 74    | 73    |
| N. Ιωαννίνων | 331615 | Μονοδενδρίου        | 20.009 | 132   | 164   |
| N. Ιωαννίνων | 332101 | Πεδινής             | 16.721 | 1.085 | 2.089 |
| N. Ιωαννίνων | 332102 | Αμπελείας           | 9.298  | 265   | 324   |
| N. Ιωαννίνων | 332103 | Ασβεστοχωρίου       | 16.346 | 329   | 312   |

|              |        |                     |        |       |       |
|--------------|--------|---------------------|--------|-------|-------|
| N. Ιωαννίνων | 332104 | Κόντσικας           | 13.277 | 326   | 303   |
| N. Ιωαννίνων | 332105 | Κοσμηράς            | 12.422 | 477   | 497   |
| N. Ιωαννίνων | 332106 | Μανολιάσης          | 11.648 | 239   | 307   |
| N. Ιωαννίνων | 332107 | Μπιζανίου           | 11.660 | 331   | 409   |
| N. Ιωαννίνων | 332201 | Κατσικά             | 13.548 | 2.566 | 2.871 |
| N. Ιωαννίνων | 332207 | Καστρίτσης          | 11.923 | 747   | 668   |
| N. Ιωαννίνων | 332208 | Κουτσελιού          | 11.886 | 1.250 | 1.413 |
| N. Ιωαννίνων | 332210 | Λογγάδων            | 9.900  | 863   | 874   |
| N. Ιωαννίνων | 332211 | Μουζακαίων          | 7.873  | 498   | 450   |
| N. Ιωαννίνων | 332301 | Ελεούσης            | 11.873 | 2.213 | 2.805 |
| N. Ιωαννίνων | 332302 | Αγίου Ιωάννου       | 3.624  | 671   | 744   |
| N. Ιωαννίνων | 332302 | Αγίου Ιωάννου       | 3.624  | 671   | 744   |
| N. Ιωαννίνων | 332303 | Αναργύρων           | 9.707  | 131   | 116   |
| N. Ιωαννίνων | 332304 | Άνω Λαψίστης        | 7.901  | 400   | 360   |
| N. Ιωαννίνων | 332306 | Βουνοπλαγιάς        | 10.823 | 625   | 883   |
| N. Ιωαννίνων | 332308 | Ζωοδόχου            | 6.149  | 348   | 387   |
| N. Ιωαννίνων | 332309 | Κάτω Λαψίστης       | 5.993  | 383   | 414   |
| N. Ιωαννίνων | 332310 | Λοφίσκου            | 3.752  | 65    | 64    |
| N. Ιωαννίνων | 332311 | Λύγγου              | 12.208 | 153   | 111   |
| N. Ιωαννίνων | 332312 | Μεγάλου Γαρδικίου   | 3.624  | 211   | 211   |
| N. Ιωαννίνων | 332313 | Νεοχωρίου           | 6.201  | 225   | 303   |
| N. Ιωαννίνων | 332315 | Πετραλώνων          | 8.326  | 184   | 166   |
| N. Ιωαννίνων | 332317 | Ροδοτοπίου          | 21.453 | 1.050 | 1.108 |
| N. Ιωαννίνων | 332401 | Περάμα              | 7.597  | 1.900 | 2.693 |
| N. Ιωαννίνων | 332402 | Αμφιθέας            | 6.098  | 496   | 555   |
| N. Ιωαννίνων | 332403 | Κρανούλας           | 11.224 | 628   | 600   |
| N. Ιωαννίνων | 332404 | Κρύας               | 13.473 | 579   | 689   |
| N. Ιωαννίνων | 332406 | Λιγκιάδων           | 24.950 | 114   | 204   |
| N. Ιωαννίνων | 332408 | Περιβλέπτου         | 11.226 | 466   | 509   |
| N. Ιωαννίνων | 332806 | Κήπων               | 19.352 | 187   | 110   |
| N. Ιωαννίνων | 336602 | Κ.Δ.Διμοκορίου      | 16.325 | 135   | 90    |
| N. Ιωαννίνων | 336901 | Κ.Δ.Νήσου Ιωαννίνων | 4.324  | 348   | 347   |
| N. Ιωαννίνων | 337101 | Κ.Δ.Παγωνιανής      | 18.830 | 583   | 583   |
| N. Ιωαννίνων | 337102 | Κ.Δ.Δολού           | 15.347 | 46    | 71    |
| N. Πρέβεζας  | 340201 | Γοργομύλου          | 37.724 | 1.107 | 1.035 |
| N. Πρέβεζας  | 340202 | Ανωγείου            | 25.549 | 313   | 328   |
| N. Πρέβεζας  | 340202 | Ανωγείου            | 25.549 | 313   | 328   |
| N. Πρέβεζας  | 340203 | Τσαγκαροπούλου      | 8.425  | 229   | 176   |
| N. Πρέβεζας  | 340401 | Θεσπρωτικού         | 26.850 | 1.936 | 1.775 |
| N. Πρέβεζας  | 340403 | Γαλατά              | 11.825 | 314   | 400   |
| N. Πρέβεζας  | 340406 | Παππαδατών          | 22.049 | 881   | 802   |
| N. Πρέβεζας  | 340408 | Ριζοβουνίου         | 21.555 | 845   | 784   |
| N. Πρέβεζας  | 340801 | Φιλιππιάδος         | 18.795 | 4.040 | 4.196 |
| N. Πρέβεζας  | 340802 | Αγίου Γεωργίου      | 20.799 | 745   | 640   |
| N. Πρέβεζας  | 340803 | Γυμνοτόπου          | 8.075  | 561   | 463   |
| N. Πρέβεζας  | 340804 | Δρυοφύτου           | 7.550  | 324   | 313   |

|              |        |                    |         |        |        |
|--------------|--------|--------------------|---------|--------|--------|
| N. Πρέβεζας  | 340805 | Κερασώνος          | 13.649  | 435    | 411    |
| N. Πρέβεζας  | 340806 | Κλεισούρας         | 13.650  | 385    | 306    |
| N. Πρέβεζας  | 340807 | Νέας Κερασούντος   | 19.421  | 1.036  | 921    |
| N. Πρέβεζας  | 340808 | Παναγίας           | 20.074  | 561    | 423    |
| N. Πρέβεζας  | 340810 | Ρωμιάς             | 7.299   | 813    | 311    |
| N. Αιτολνίας | 010101 | Μεσολογγίου        | 151.889 | 12.102 | 13.791 |
| N. Αιτολνίας | 010102 | Αγίου Γεωργίου     | 36.136  | 941    | 877    |
| N. Αιτολνίας | 010103 | Αγίου Θωμά         | 7.048   | 679    | 624    |
| N. Αιτολνίας | 010104 | Άνω Κουδουνίου     | 16.412  | 163    | 105    |
| N. Αιτολνίας | 010105 | Ελληνικών          | 19.651  | 479    | 480    |
| N. Αιτολνίας | 010106 | Ευηνοχωρίου        | 17.694  | 2.012  | 1.706  |
| N. Αιτολνίας | 010107 | Μουσούρων          | 11.846  | 274    | 212    |
| N. Αιτολνίας | 010108 | Ρετσίνων           | 19.492  | 208    | 193    |
| N. Αιτολνίας | 010201 | Αγγελοκάστρου      | 30.526  | 1.849  | 1.764  |
| N. Αιτολνίας | 010202 | Κλεισορρευμάτων    | 10.550  | 539    | 473    |
| N. Αιτολνίας | 010203 | Λυσιμαχείας        | 14.650  | 659    | 524    |
| N. Αιτολνίας | 010301 | Αγρινίου           | 84.020  | 40.917 | 44.030 |
| N. Αιτολνίας | 010302 | Αγίου Κωνσταντίνου | 2.650   | 5.395  | 5.616  |
| N. Αιτολνίας | 010304 | Δοκιμίου           | 13.425  | 2.095  | 1.760  |
| N. Αιτολνίας | 010305 | Καλυβίων           | 33.651  | 2.006  | 1.577  |
| N. Αιτολνίας | 010401 | Αιτωλικού          | 57.507  | 5.381  | 5.307  |
| N. Αιτολνίας | 010401 | Αιτωλικού          | 57.507  | 5.381  | 5.307  |
| N. Αιτολνίας | 010402 | Αγίου Ηλίας        | 10.425  | 311    | 244    |
| N. Αιτολνίας | 010403 | Σταμνάς            | 40.064  | 1.291  | 1.156  |
| N. Αιτολνίας | 010404 | Φραγκουλαϊκών      | 6.475   | 120    | 88     |
| N. Αιτολνίας | 010405 | Χρυσοβεργίου       | 14.834  | 641    | 421    |
| N. Αιτολνίας | 010601 | Αμφιλοχίας         | 41.540  | 5.116  | 4.681  |
| N. Αιτολνίας | 010602 | Αμπελακίου         | 42.651  | 1.096  | 1.048  |
| N. Αιτολνίας | 010603 | Ανοιξιάτικου       | 62.101  | 1.711  | 1.644  |
| N. Αιτολνίας | 010604 | Βαρετάδας          | 26.627  | 314    | 294    |
| N. Αιτολνίας | 010605 | Κεχρινιάς          | 73.398  | 852    | 757    |
| N. Αιτολνίας | 010606 | Λουτρού            | 38.099  | 1.416  | 1.365  |
| N. Αιτολνίας | 010608 | Σαρδινίων          | 37.504  | 976    | 1.078  |
| N. Αιτολνίας | 010609 | Σπάρτου            | 26.086  | 795    | 693    |
| N. Αιτολνίας | 010610 | Στάνου             | 42.718  | 1.345  | 1.186  |
| N. Αιτολνίας | 010610 | Στάνου             | 42.718  | 1.345  | 1.186  |
| N. Αιτολνίας | 010801 | Αντιρρίου          | 6.701   | 1.281  | 1.108  |
| N. Αιτολνίας | 011002 | Άνω Κερασόβου      | 26.632  | 511    | 414    |
| N. Αιτολνίας | 011004 | Ζευγαρακίου        | 14.325  | 1.047  | 952    |
| N. Αιτολνίας | 011102 | Αγραμπέλων         | 8.726   | 320    | 87     |
| N. Αιτολνίας | 011107 | Μπαμπίνης          | 15.176  | 467    | 413    |
| N. Αιτολνίας | 011108 | Παλαιομανίνας      | 26.820  | 983    | 888    |
| N. Αιτολνίας | 011109 | Προδρόμου          | 21.502  | 346    | 361    |
| N. Αιτολνίας | 011110 | Σκουρτούς          | 16.766  | 460    | 337    |
| N. Αιτολνίας | 011111 | Στρογγυλοβουνίου   | 18.001  | 348    | 302    |
| N. Αιτολνίας | 011402 | Αγριδίου           | 37.497  | 503    | 307    |

|              |        |                        |        |         |         |
|--------------|--------|------------------------|--------|---------|---------|
| N. Αιτολνίας | 011414 | Σταθά                  | 32.170 | 496     | 467     |
| N. Αιτολνίας | 011607 | Μακρινούς              | 19.244 | 417     | 446     |
| N. Αιτολνίας | 011608 | Μεσαρίστης             | 31.590 | 455     | 443     |
| N. Αιτολνίας | 011609 | Ποταμούλας Μεσολογγίου | 10.872 | 51      | 33      |
| N. Αιτολνίας | 011701 | Κατούνας               | 54.820 | 2.763   | 2.479   |
| N. Αιτολνίας | 011701 | Κατούνας               | 54.820 | 2.763   | 2.479   |
| N. Αιτολνίας | 011702 | Αετού                  | 39.229 | 803     | 664     |
| N. Αιτολνίας | 011705 | Κονοπίνας              | 24.470 | 667     | 570     |
| N. Αιτολνίας | 011801 | Μενιδίου               | 59.542 | 1.493   | 1.624   |
| N. Αιτολνίας | 011802 | Φλωριάδος              | 48.188 | 890     | 818     |
| N. Αιτολνίας | 011901 | Ναυπάκτου              | 16.725 | 10.854  | 12.924  |
| N. Αιτολνίας | 011903 | Βελβίνας               | 10.679 | 112     | 124     |
| N. Αιτολνίας | 012001 | Ελαιοφύτου             | 16.450 | 1.533   | 1.631   |
| N. Αιτολνίας | 012004 | Σπολαίτης              | 24.651 | 1.169   | 809     |
| N. Αιτολνίας | 012102 | Γουριάς                | 15.720 | 1.007   | 1.071   |
| N. Αιτολνίας | 012104 | Λεσινίου               | 31.302 | 943     | 913     |
| N. Αιτολνίας | 012105 | Μάστρου                | 10.420 | 627     | 630     |
| N. Αιτολνίας | 012106 | Πενταλόφου             | 24.660 | 1.233   | 990     |
| N. Αιτολνίας | 012701 | Στράτου                | 30.313 | 1.101   | 1.107   |
| N. Αιτολνίας | 012702 | Γουριωτίσσης           | 15.774 | 756     | 676     |
| N. Αιτολνίας | 012704 | Κυψέλης(Σφήνας)        | 2.188  | 504     | 424     |
| N. Αιτολνίας | 012705 | Λεπενούς               | 47.671 | 2.445   | 2.278   |
| N. Αιτολνίας | 012706 | Ματσουκίου             | 8.000  | 325     | 405     |
| N. Αιτολνίας | 012707 | Οχθίων                 | 12.400 | 580     | 570     |
| N. Αιτολνίας | 012708 | Ρίγανης                | 12.699 | 599     | 508     |
| N. Αιτολνίας | 012801 | Φυτειών                | 57.390 | 2.077   | 1.854   |
| N. Αιτολνίας | 012802 | Παππαδάτου             | 38.905 | 1.059   | 867     |
| N. Αιτολνίας | 012901 | Τρικόρφου              | 24.242 | 483     | 440     |
| N. Αιτολνίας | 012902 | Άνω Βασιλικής          | 7.923  | 183     | 177     |
| N. Αιτολνίας | 012903 | Βασιλικής              | 10.672 | 339     | 329     |
| N. Αιτολνίας | 012904 | Γαβρολίμνης            | 11.721 | 436     | 363     |
| N. Αιτολνίας | 012905 | Γαλατά                 | 27.741 | 1.271   | 1.212   |
| N. Αιτολνίας | 012906 | Καλαβρούζης            | 24.992 | 178     | 132     |
| N. Αιτολνίας | 012907 | Περιθωρίου             | 6.898  | 271     | 210     |
| N. Αχαΐας    | 130101 | Πατρέων                | 57.410 | 153.344 | 161.114 |
| N. Αχαΐας    | 130102 | Ελικίστρας             | 25.549 | 1.312   | 1.378   |
| N. Αχαΐας    | 130104 | Σουλίου                | 24.600 | 821     | 875     |
| N. Αχαΐας    | 130601 | Βραχναϊκών             | 18.358 | 2.393   | 2.828   |
| N. Αχαΐας    | 130602 | Θεριανού               | 4.226  | 258     | 218     |
| N. Αχαΐας    | 130603 | Καμινίων               | 2.675  | 635     | 785     |
| N. Αχαΐας    | 130604 | Μονοδενδρίου           | 3.176  | 522     | 604     |
| N. Αχαΐας    | 130605 | Τσουκαλαϊκών           | 3.676  | 466     | 659     |
| N. Αχαΐας    | 130801 | Κάτω Αχαΐας            | 11.980 | 5.244   | 6.027   |
| N. Αχαΐας    | 130802 | Αγιοβλασιτικών         | 2.926  | 358     | 363     |
| N. Αχαΐας    | 130803 | Αλισσού                | 5.802  | 783     | 933     |
| N. Αχαΐας    | 130804 | Άνω Αχαΐας             | 2.876  | 233     | 402     |

|           |        |                            |        |       |       |
|-----------|--------|----------------------------|--------|-------|-------|
| N. Αχαΐας | 130805 | Ελαιοχωρίου                | 7.477  | 307   | 394   |
| N. Αχαΐας | 130806 | Κάτω Αλισσού               | 4.126  | 542   | 658   |
| N. Αχαΐας | 130807 | Νιφοραϊίκων                | 7.802  | 462   | 815   |
| N. Αχαΐας | 130808 | Πετροχωρίου                | 28.564 | 836   | 1.072 |
| N. Αχαΐας | 131101 | Μετοχίου                   | 46.364 | 1.863 | 2.110 |
| N. Αχαΐας | 131103 | Απιδεώνος                  | 8.427  | 411   | 635   |
| N. Αχαΐας | 131106 | Καγκαδίου                  | 11.553 | 518   | 523   |
| N. Αχαΐας | 131108 | Ματαράγκας                 | 20.707 | 421   | 692   |
| N. Αχαΐας | 131110 | Πέτα                       | 10.627 | 371   | 383   |
| N. Αχαΐας | 131111 | ΡΙόλου                     | 11.978 | 725   | 810   |
| N. Αχαΐας | 131301 | Οβριάς                     | 4.097  | 3.933 | 5.241 |
| N. Αχαΐας | 131302 | Θέας                       | 6.757  | 438   | 495   |
| N. Αχαΐας | 131303 | Καλλιθέας                  | 9.439  | 561   | 696   |
| N. Αχαΐας | 131304 | Κρήνης Πατρών              | 10.108 | 866   | 1.023 |
| N. Αχαΐας | 131305 | Κρυσταλλόβρυσης            | 9.804  | 71    | 58    |
| N. Αχαΐας | 131306 | Πετρωτού                   | 20.685 | 414   | 417   |
| N. Αχαΐας | 131307 | Σαραβαλίου                 | 5.476  | 3.300 | 3.943 |
| N. Αχαΐας | 131401 | Σαγαϊίκων                  | 27.683 | 1.846 | 1.776 |
| N. Αχαΐας | 131402 | Καραϊίκων                  | 12.203 | 896   | 947   |
| N. Αχαΐας | 131403 | Κρίνου                     | 8.742  | 393   | 326   |
| N. Αχαΐας | 131404 | Λιμνοχωρίου                | 18.705 | 1.131 | 1.213 |
| N. Αχαΐας | 131405 | Μύρτου                     | 11.524 | 452   | 439   |
| N. Αχαΐας | 131406 | Φράγκας                    | 7.627  | 422   | 405   |
| N. Αχαΐας | 131601 | Παραλίας                   | 3.776  | 3.122 | 6.012 |
| N. Αχαΐας | 131602 | Μιντιλογλίου               | 6.602  | 1.594 | 1.929 |
| N. Αχαΐας | 131603 | Ρογιτίκων                  | 1.600  | 961   | 1.133 |
| N. Αχαΐας | 131701 | Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου) | 3.450  | 3.496 | 5.231 |
| N. Αχαΐας | 131702 | Αγίου Βασιλείου            | 2.550  | 1.491 | 2.045 |
| N. Αχαΐας | 131703 | Ακταίου(Βερναρδαϊίκων)     | 1.950  | 621   | 917   |
| N. Αχαΐας | 131704 | Άνω Καστριτσίου            | 20.030 | 764   | 931   |
| N. Αχαΐας | 131705 | Αραχοβιτίκων               | 1.275  | 734   | 743   |
| N. Αχαΐας | 131706 | Αργυράς                    | 16.008 | 275   | 370   |
| N. Αχαΐας | 131707 | Δρεπάνου                   | 5.525  | 601   | 557   |
| N. Αχαΐας | 131707 | Δρεπάνου                   | 5.525  | 601   | 557   |
| N. Αχαΐας | 131708 | Κάτω Καστριτσίου           | 7.379  | 677   | 712   |
| N. Αχαΐας | 131710 | Πλατανίου                  | 5.878  | 370   | 460   |
| N. Αχαΐας | 132002 | Βασιλικού                  | 15.655 | 945   | 918   |
| N. Αχαΐας | 132004 | Ισώματος                   | 9.028  | 509   | 539   |
| N. Αχαΐας | 132013 | Πλατανόβρυσης              | 14.393 | 425   | 456   |
| N. Αχαΐας | 132101 | Λουσικών                   | 9.780  | 852   | 793   |
| N. Αχαΐας | 132102 | Αγίου Νικολάου Κράλης      | 5.602  | 471   | 444   |
| N. Αχαΐας | 132103 | Αγίου Στεφάνου             | 6.502  | 798   | 950   |
| N. Αχαΐας | 132106 | Αχαϊκού                    | 4.001  | 261   | 224   |
| N. Αχαΐας | 132114 | Φωσταίνης                  | 7.077  | 259   | 306   |
| N. Αχαΐας | 132115 | Χαϊκαλίου                  | 11.080 | 448   | 464   |

|           |        |                   |        |        |        |
|-----------|--------|-------------------|--------|--------|--------|
| N. Ηλείας | 140101 | Πύργου            | 45.483 | 28.660 | 23.791 |
| N. Ηλείας | 140102 | Αγίου Γεωργίου    | 6.272  | 788    | 706    |
| N. Ηλείας | 140103 | Αγίου Ηλία Πύργου | 4.778  | 369    | 335    |
| N. Ηλείας | 140104 | Αγίου Ιωάννου     | 7.147  | 618    | 799    |
| N. Ηλείας | 140105 | Αμπελώνος         | 12.595 | 807    | 740    |
| N. Ηλείας | 140106 | Βαρβασαίνης       | 10.644 | 1.243  | 1.356  |
| N. Ηλείας | 140106 | Βαρβασαίνης       | 10.644 | 1.243  | 1.356  |
| N. Ηλείας | 140107 | Βυτιναίικων       | 4.448  | 284    | 413    |
| N. Ηλείας | 140108 | Γρανιτσαίικων     | 4.997  | 345    | 424    |
| N. Ηλείας | 140109 | Ελαιώνας          | 9.474  | 468    | 495    |
| N. Ηλείας | 140111 | Κολιρίου          | 13.770 | 1.069  | 1.061  |
| N. Ηλείας | 140112 | Κορακοχωρίου      | 5.070  | 217    | 284    |
| N. Ηλείας | 140113 | Λασταιίικων       | 3.574  | 493    | 612    |
| N. Ηλείας | 140114 | Λεβεντοχωρίου     | 2.749  | 238    | 271    |
| N. Ηλείας | 140115 | Μυρτέας           | 7.772  | 919    | 788    |
| N. Ηλείας | 140116 | Παλαιοβαρβασαίνης | 4.925  | 445    | 453    |
| N. Ηλείας | 140117 | Σαλμώνης          | 11.726 | 725    | 840    |
| N. Ηλείας | 140118 | Σκαφιδιάς         | 3.424  | 180    | 231    |
| N. Ηλείας | 140119 | Σκουροχωρίου      | 8.271  | 703    | 702    |
| N. Ηλείας | 140301 | Αμαλιάδος         | 66.977 | 15.857 | 20.030 |
| N. Ηλείας | 140302 | Αγίου Δημητρίου   | 9.700  | 543    | 562    |
| N. Ηλείας | 140304 | Αμπελοκάμπου      | 9.150  | 645    | 517    |
| N. Ηλείας | 140305 | Αρχαίας Ήλιδας    | 5.900  | 224    | 352    |
| N. Ηλείας | 140306 | Αυγείου           | 5.700  | 364    | 429    |
| N. Ηλείας | 140307 | Γερακίου          | 20.302 | 669    | 716    |
| N. Ηλείας | 140308 | Δάφνης            | 15.876 | 414    | 585    |
| N. Ηλείας | 140310 | Δουναίικων        | 12.056 | 786    | 891    |
| N. Ηλείας | 140311 | Καλυβίων Ήλιδος   | 4.350  | 429    | 365    |
| N. Ηλείας | 140312 | Καρδαμά           | 6.350  | 1.029  | 1.196  |
| N. Ηλείας | 140317 | Ροβιάτας          | 2.753  | 340    | 400    |
| N. Ηλείας | 140318 | Σαβαλίων          | 12.426 | 1.119  | 1.273  |
| N. Ηλείας | 140319 | Σωστίου           | 6.675  | 350    | 417    |
| N. Ηλείας | 140320 | Χαβαρίου          | 17.826 | 1.385  | 1.574  |
| N. Ηλείας | 140401 | Ανδραβίδας        | 31.803 | 3.253  | 3.579  |
| N. Ηλείας | 140402 | Σταφιδοκάμπου     | 3.950  | 341    | 365    |
| N. Ηλείας | 140610 | Κρυονερίου Ηλείας | 9.950  | 225    | 264    |
| N. Ηλείας | 140621 | Στρεφίου          | 8.100  | 875    | 711    |
| N. Ηλείας | 140622 | Φλόκα             | 7.149  | 585    | 520    |
| N. Ηλείας | 140801 | Βάρδας            | 23.181 | 3.821  | 4.410  |
| N. Ηλείας | 140803 | Καπελέτου         | 21.996 | 641    | 568    |
| N. Ηλείας | 140804 | Κουρτεσίου        | 24.419 | 781    | 838    |
| N. Ηλείας | 140804 | Κουρτεσίου        | 24.419 | 781    | 838    |
| N. Ηλείας | 140805 | Μανολάδος         | 26.582 | 1.453  | 1.835  |
| N. Ηλείας | 140806 | Νεαπόλεως         | 10.328 | 391    | 414    |
| N. Ηλείας | 140807 | Νέας Μανολάδος    | 6.577  | 1.449  | 1.973  |
| N. Ηλείας | 140808 | Νησίου            | 33.063 | 695    | 661    |

|           |        |                 |        |       |       |
|-----------|--------|-----------------|--------|-------|-------|
| N. Ηλείας | 140901 | Επιταλίου       | 41.465 | 1.907 | 2.059 |
| N. Ηλείας | 140902 | Αγριδίου        | 4.275  | 75    | 50    |
| N. Ηλείας | 140903 | Αλφειούσης      | 18.850 | 1.052 | 1.061 |
| N. Ηλείας | 140904 | Ανεμοχωρίου     | 6.200  | 404   | 382   |
| N. Ηλείας | 141001 | Γαστούνης       | 23.385 | 5.883 | 7.423 |
| N. Ηλείας | 141002 | Καβάσιλα        | 5.525  | 1.147 | 1.474 |
| N. Ηλείας | 141004 | Κοροίβου        | 6.150  | 377   | 363   |
| N. Ηλείας | 141005 | Λευκοχωρίου     | 3.525  | 549   | 635   |
| N. Ηλείας | 141006 | Παλαιοχωρίου    | 8.025  | 359   | 394   |
| N. Ηλείας | 141007 | Ρουπακίου       | 6.000  | 423   | 591   |
| N. Ηλείας | 141101 | Ζαχάρως         | 21.396 | 5.037 | 6.739 |
| N. Ηλείας | 141102 | Αγίου Ηλία      | 4.101  | 54    | 34    |
| N. Ηλείας | 141103 | Ανηλίου         | 4.852  | 302   | 315   |
| N. Ηλείας | 141104 | Αρήνης          | 7.101  | 210   | 313   |
| N. Ηλείας | 141105 | Αρτέμιδας       | 8.700  | 225   | 306   |
| N. Ηλείας | 141106 | Γιαννιτσοχωρίου | 4.702  | 481   | 517   |
| N. Ηλείας | 141107 | Κακοβάτου       | 4.302  | 447   | 444   |
| N. Ηλείας | 141108 | Καλιδόνης       | 20.057 | 453   | 378   |
| N. Ηλείας | 141109 | Λεπρέου         | 10.480 | 530   | 532   |
| N. Ηλείας | 141113 | Νεοχωρίου       | 4.427  | 426   | 401   |
| N. Ηλείας | 141114 | Ξηροχωρίου      | 13.176 | 577   | 669   |
| N. Ηλείας | 141115 | Πρασιδακίου     | 7.603  | 126   | 113   |
| N. Ηλείας | 141116 | Ροδινών         | 4.577  | 163   | 158   |
| N. Ηλείας | 141117 | Σμέρνας         | 14.551 | 300   | 321   |
| N. Ηλείας | 141118 | Σχίνων          | 5.778  | 670   | 733   |
| N. Ηλείας | 141119 | Ταξιάρχων       | 16.482 | 349   | 314   |
| N. Ηλείας | 141201 | Βουνάργου       | 7.772  | 847   | 750   |
| N. Ηλείας | 141203 | Αλποχωρίου      | 8.546  | 811   | 890   |
| N. Ηλείας | 141204 | Βροχίτης        | 5.074  | 408   | 447   |
| N. Ηλείας | 141205 | Κατσαρού        | 4.072  | 362   | 384   |
| N. Ηλείας | 141206 | Κορυφής         | 18.490 | 202   | 301   |
| N. Ηλείας | 141207 | Ξυλοκέρας       | 3.673  | 375   | 439   |
| N. Ηλείας | 141208 | Πρασίνου        | 7.722  | 794   | 828   |
| N. Ηλείας | 141209 | Φοναϊτίκων      | 3.024  | 175   | 149   |
| N. Ηλείας | 141601 | Λεχαινών        | 35.458 | 3.448 | 3.837 |
| N. Ηλείας | 141603 | Αρετής          | 10.779 | 447   | 499   |
| N. Ηλείας | 141604 | Μελίσσα         | 14.647 | 224   | 328   |
| N. Ηλείας | 141801 | Κρεστένων       | 14.776 | 5.422 | 5.783 |
| N. Ηλείας | 141802 | Βρίνας          | 15.851 | 501   | 741   |
| N. Ηλείας | 141806 | Καλλικώμου      | 17.275 | 1.179 | 1.318 |
| N. Ηλείας | 141806 | Καλλικώμου      | 17.275 | 1.179 | 1.318 |
| N. Ηλείας | 141808 | Κάτω Σαμικού    | 10.801 | 515   | 531   |
| N. Ηλείας | 141809 | Μακρισίων       | 21.877 | 2.158 | 1.965 |
| N. Ηλείας | 141812 | Ραχών           | 2.775  | 376   | 361   |
| N. Ηλείας | 141813 | Σαμικού         | 7.050  | 540   | 563   |
| N. Ηλείας | 141901 | Τραγανού        | 29.352 | 2.306 | 2.688 |

|              |        |                    |        |        |        |
|--------------|--------|--------------------|--------|--------|--------|
| N. Ηλείας    | 141902 | Αγίας Μαύρας       | 5.700  | 376    | 550    |
| N. Ηλείας    | 142001 | Νέας Φιγαλείας     | 43.185 | 1.689  | 1.624  |
| N. Ηλείας    | 142203 | Αρβανίτη           | 3.700  | 282    | 325    |
| N. Ηλείας    | 142208 | Λανθίου            | 8.824  | 510    | 571    |
| N. Μεσσηνίας | 170101 | Καλαμάτας          | 42.621 | 44.000 | 49.550 |
| N. Μεσσηνίας | 170103 | Αντικαλάμου        | 4.850  | 345    | 541    |
| N. Μεσσηνίας | 170104 | Αρτεμισίας         | 38.797 | 339    | 310    |
| N. Μεσσηνίας | 170105 | Ασπροχώματος       | 6.324  | 1.240  | 1.231  |
| N. Μεσσηνίας | 170106 | Βέργας             | 23.271 | 1.271  | 2.110  |
| N. Μεσσηνίας | 170107 | Ελαιοχωρίου        | 24.448 | 352    | 385    |
| N. Μεσσηνίας | 170108 | Καρβελίου          | 29.891 | 180    | 180    |
| N. Μεσσηνίας | 170110 | Λαιίκων            | 5.324  | 758    | 926    |
| N. Μεσσηνίας | 170111 | Μικράς Μαντινείας  | 3.576  | 606    | 688    |
| N. Μεσσηνίας | 170114 | Σπερχογείας        | 8.193  | 554    | 855    |
| N. Μεσσηνίας | 170301 | Κοπανακίου         | 18.581 | 1.403  | 1.624  |
| N. Μεσσηνίας | 170302 | Αγριλιάς Τριφυλίας | 5.127  | 154    | 164    |
| N. Μεσσηνίας | 170303 | Αετού              | 12.303 | 811    | 595    |
| N. Μεσσηνίας | 170304 | Αρτικίου           | 8.103  | 48     | 29     |
| N. Μεσσηνίας | 170305 | Γλυκορριζίου       | 7.948  | 137    | 222    |
| N. Μεσσηνίας | 170306 | Καμαρίου           | 4.651  | 95     | 86     |
| N. Μεσσηνίας | 170307 | Κεφαλόβρυσης       | 11.129 | 190    | 197    |
| N. Μεσσηνίας | 170308 | Κρυονερίου         | 8.328  | 63     | 79     |
| N. Μεσσηνίας | 170309 | Μοναστηρίου        | 8.127  | 81     | 113    |
| N. Μεσσηνίας | 170310 | Πολυθέας           | 5.251  | 135    | 108    |
| N. Μεσσηνίας | 170311 | Σιτοχωρίου         | 5.302  | 56     | 47     |
| N. Μεσσηνίας | 170501 | Διαβολιτσίου       | 11.229 | 979    | 922    |
| N. Μεσσηνίας | 170502 | Αγριλοβούνου       | 2.350  | 123    | 135    |
| N. Μεσσηνίας | 170505 | Δεσύλλα            | 7.861  | 417    | 364    |
| N. Μεσσηνίας | 170506 | Ηλέκτρας           | 8.102  | 143    | 213    |
| N. Μεσσηνίας | 170507 | Καρνασίου          | 10.612 | 215    | 235    |
| N. Μεσσηνίας | 170508 | Κάτω Μελπείας      | 9.253  | 423    | 332    |
| N. Μεσσηνίας | 170509 | Κεντρικού          | 1.650  | 175    | 98     |
| N. Μεσσηνίας | 170510 | Κωνσταντίνων       | 6.152  | 221    | 197    |
| N. Μεσσηνίας | 170511 | Μάλτας             | 1.625  | 168    | 81     |
| N. Μεσσηνίας | 170512 | Μάνδρας            | 4.602  | 89     | 74     |
| N. Μεσσηνίας | 170513 | Μαντζαρίου         | 1.600  | 146    | 138    |
| N. Μεσσηνίας | 170514 | Παραπουγκίου       | 3.676  | 119    | 104    |
| N. Μεσσηνίας | 170602 | Αγριλιάς Μεσσήνης  | 1.175  | 137    | 128    |
| N. Μεσσηνίας | 170603 | Αμφιθέας           | 4.001  | 512    | 443    |
| N. Μεσσηνίας | 170605 | Εύας               | 4.351  | 689    | 535    |
| N. Μεσσηνίας | 170606 | Καλαμαρά           | 2.250  | 133    | 110    |
| N. Μεσσηνίας | 170701 | Άριος              | 10.024 | 1.354  | 1.116  |
| N. Μεσσηνίας | 170702 | Αλωνίων            | 2.524  | 194    | 164    |
| N. Μεσσηνίας | 170703 | Άμμου              | 3.125  | 224    | 254    |
| N. Μεσσηνίας | 170704 | Ανεμομύλου         | 1.700  | 126    | 127    |
| N. Μεσσηνίας | 170705 | Αριοχωρίου         | 3.824  | 294    | 356    |

|              |        |                     |        |       |       |
|--------------|--------|---------------------|--------|-------|-------|
| N. Μεσσηνίας | 170706 | Ασπροπουλιάς        | 1.300  | 153   | 172   |
| N. Μεσσηνίας | 170901 | Αρφαρών             | 23.798 | 1.247 | 1.350 |
| N. Μεσσηνίας | 170902 | Αγίου Φλώρου        | 8.199  | 294   | 302   |
| N. Μεσσηνίας | 170903 | Αγρίλου             | 8.549  | 211   | 188   |
| N. Μεσσηνίας | 170904 | Βελανιδιάς          | 7.899  | 112   | 105   |
| N. Μεσσηνίας | 170905 | Βρομόβρυσης         | 17.023 | 158   | 243   |
| N. Μεσσηνίας | 170906 | Πηδήματος           | 3.174  | 411   | 356   |
| N. Μεσσηνίας | 170907 | Πλατέος             | 6.649  | 520   | 540   |
| N. Μεσσηνίας | 170908 | Σταματινού          | 12.324 | 128   | 128   |
| N. Μεσσηνίας | 171001 | Σιδηροκάστρου       | 18.330 | 322   | 308   |
| N. Μεσσηνίας | 171002 | Αγαλιανής           | 15.757 | 325   | 312   |
| N. Μεσσηνίας | 171003 | Αυλώνος             | 19.040 | 327   | 345   |
| N. Μεσσηνίας | 171004 | Βανάδας             | 6.186  | 134   | 65    |
| N. Μεσσηνίας | 171005 | Ελαίας              | 8.304  | 337   | 328   |
| N. Μεσσηνίας | 171007 | Καλού Νερού         | 19.373 | 641   | 741   |
| N. Μεσσηνίας | 171008 | Καρυών              | 4.076  | 136   | 113   |
| N. Μεσσηνίας | 171010 | Προδρόμου           | 6.352  | 94    | 100   |
| N. Μεσσηνίας | 171301 | Δωρίου              | 17.631 | 1.628 | 1.416 |
| N. Μεσσηνίας | 171302 | Άνω Δωρίου          | 9.678  | 194   | 181   |
| N. Μεσσηνίας | 171303 | Βασιλικού           | 10.028 | 484   | 506   |
| N. Μεσσηνίας | 171304 | Κόκλα               | 12.503 | 428   | 433   |
| N. Μεσσηνίας | 171306 | Μάλθης              | 8.352  | 207   | 155   |
| N. Μεσσηνίας | 171308 | Χρυσοχωρίου         | 5.552  | 192   | 302   |
| N. Μεσσηνίας | 171309 | Ψαρίου              | 17.806 | 539   | 615   |
| N. Μεσσηνίας | 171501 | Θουρίας             | 4.324  | 1.140 | 1.257 |
| N. Μεσσηνίας | 171502 | Αιθαίας             | 1.925  | 326   | 387   |
| N. Μεσσηνίας | 171503 | Αμφείας             | 34.377 | 658   | 659   |
| N. Μεσσηνίας | 171504 | Ανθείας             | 4.174  | 487   | 496   |
| N. Μεσσηνίας | 171505 | Μικρομάνης          | 6.574  | 735   | 919   |
| N. Μεσσηνίας | 171506 | Πολιανής            | 25.548 | 229   | 388   |
| N. Μεσσηνίας | 171601 | Βαλύρας             | 11.604 | 1.038 | 1.005 |
| N. Μεσσηνίας | 171602 | Αριστοδημείου       | 10.478 | 368   | 322   |
| N. Μεσσηνίας | 171604 | Ζερμπισίων          | 10.378 | 212   | 147   |
| N. Μεσσηνίας | 171606 | Λαμπαίνης           | 5.827  | 290   | 247   |
| N. Μεσσηνίας | 171607 | Μαυρομματίου Ιθώμης | 22.356 | 405   | 303   |
| N. Μεσσηνίας | 171608 | Ρευματιάς           | 8.278  | 135   | 121   |
| N. Μεσσηνίας | 171801 | Κυπαρισσίας         | 26.872 | 5.149 | 5.708 |
| N. Μεσσηνίας | 171803 | Βρυσών              | 6.001  | 189   | 306   |
| N. Μεσσηνίας | 171804 | Μουριατάδας         | 9.985  | 205   | 125   |
| N. Μεσσηνίας | 171805 | Μύρου               | 11.589 | 109   | 63    |
| N. Μεσσηνίας | 171808 | Ραχών               | 6.453  | 319   | 305   |
| N. Μεσσηνίας | 172101 | Μελιγαλά            | 9.628  | 1.405 | 1.426 |
| N. Μεσσηνίας | 172102 | Ανθούσης            | 6.200  | 139   | 153   |
| N. Μεσσηνίας | 172103 | Ζευγολατείου        | 5.276  | 599   | 466   |
| N. Μεσσηνίας | 172104 | Καλλιρρόης          | 8.085  | 414   | 335   |
| N. Μεσσηνίας | 172105 | Μαγούλας            | 1.925  | 161   | 139   |

|              |        |                      |        |       |       |
|--------------|--------|----------------------|--------|-------|-------|
| N. Μεσσηνίας | 172106 | Μίλα                 | 9.873  | 152   | 82    |
| N. Μεσσηνίας | 172107 | Νεοχωρίου Ιθώμης     | 13.629 | 331   | 321   |
| N. Μεσσηνίας | 172108 | Πολίχνης             | 4.151  | 274   | 198   |
| N. Μεσσηνίας | 172109 | Σκάλας               | 10.851 | 519   | 527   |
| N. Μεσσηνίας | 172110 | Στενυκλάρου          | 4.576  | 124   | 78    |
| N. Μεσσηνίας | 172111 | Τσουκαλαϊίκων        | 3.999  | 290   | 315   |
| N. Μεσσηνίας | 172201 | Μεσσήνης             | 21.615 | 6.519 | 6.912 |
| N. Μεσσηνίας | 172205 | Καρτερολίου          | 5.952  | 491   | 599   |
| N. Μεσσηνίας | 172209 | Μαυρομματίου Παμίσου | 4.624  | 356   | 388   |
| N. Μεσσηνίας | 172212 | Πιπερίτσης           | 1.650  | 133   | 143   |
| N. Μεσσηνίας | 172214 | Τριόδου              | 1.700  | 229   | 212   |
| N. Μεσσηνίας | 172401 | Μερόπης              | 8.039  | 767   | 757   |
| N. Μεσσηνίας | 172402 | Ανδανίας             | 2.750  | 169   | 141   |
| N. Μεσσηνίας | 172403 | Καλυβίων             | 2.625  | 85    | 93    |
| N. Μεσσηνίας | 172404 | Κατσαρού             | 7.274  | 598   | 459   |
| N. Μεσσηνίας | 172405 | Λουτρού              | 2.125  | 140   | 159   |
| N. Μεσσηνίας | 172406 | Οιχαλίας             | 4.750  | 413   | 484   |
| N. Μεσσηνίας | 172407 | Πεύκου               | 20.623 | 146   | 142   |
| N. Μεσσηνίας | 172408 | Σιάμου               | 3.724  | 135   | 156   |
| N. Μεσσηνίας | 172409 | Σολακίου             | 3.150  | 173   | 167   |
| N. Μεσσηνίας | 172410 | Φίλια                | 4.000  | 234   | 239   |
| N. Μεσσηνίας | 176205 | Κ.Δ.Ροδιάς           | 17.073 | 113   | 74    |
| N. Αρκαδίας  | 121621 | Παραδεισίων          | 19.851 | 269   | 339   |
| N. Αρκαδίας  | 121625 | Σουλίου              | 6.825  | 118   | 115   |
| N. Αρκαδίας  | 121629 | Χιράδων              | 20.326 | 167   | 186   |
| N. Αρκαδίας  | 121630 | Χράνων               | 14.676 | 286   | 331   |
| N. Αρκαδίας  | 122119 | Τουρκολέκα           | 39.239 | 274   | 301   |