

**ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ**

**ΜΕΛΕΤΗ-ΕΡΕΥΝΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:
«ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ
ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ»**

Επιστημονικός Υπεύθυνος
Αθανάσιος Π. Μπέλλας
Αναπληρωτής Καθηγητής

ΙΟΥΝΙΟΣ 2006

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	25
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ	29
Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	31
1.1 Γενικά.....	31
1.2 Το ιστορικό της κατασκευής του έργου και η χρηματοδότησή του	32
1.3 Περιγραφή και τεχνικά χαρακτηριστικά της γέφυρας	38
1.4 Η κοινωνική σημασία του έργου	42
1.5 Μεθοδολογική προσέγγιση	45
Εισαγωγή.....	45
Πλαίσιο Ανάλυσης.....	45
Αγορά Εργασίας.....	54
Αγορά κατοικίας και επαγγελματικής στέγης.....	55
Αγορά Προϊόντων και υπηρεσιών	55
Η σημασία της φύσης των επηρεαζόμενων τοπικών οικονομιών	58
Μεθοδολογική Πρόταση	59
Υπολογισμός δεικτών	60
Δείκτες προσβασιμότητας.....	61
Κοινωνικό-οικονομικοί δείκτες	63
Συγκοινωνιακοί δείκτες: κίνηση επί της γέφυρας.....	64
Οικονομετρικές Διερευνήσεις.....	65
Συμπεράσματα	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΣΗ-ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ	69
2.1 Γενικά.....	69
2.2 Πληθυσμός και πληθυσμιακή εξέλιξη	71
2.3 Περιφερειακή οικονομία και παραγωγικό σύστημα	75
2.3.1 Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν	75
2.3.2 Κλαδική σύνθεση παραγωγής.....	79
2.3.2.1 Πρωτογενής Τομέας.....	82
2.3.2.2 Δευτερογενής Τομέας	84
2.3.2.3 Τριτογενής Τομέας.....	86
2.4 Ανθρώπινο δυναμικό και αγορά εργασίας.....	88
2.4.1 Εργατικό δυναμικό.....	89
2.4.2 Ανεργία	89
2.4.3 Κλαδική σύνθεση απασχόλησης.....	91

2.4.4 Συσχέτιση παραγωγής και απασχόλησης	96
2.5 Επιχειρηματική Οργάνωση και Ευελιξία.....	97
Βιβλιογραφία	101
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	103
Εισαγωγή.....	103
3.1 Σημασία των Κόμβων στο Σύστημα Αξόνων Ανάπτυξης της Χώρας.....	104
3.1.1 Περιφερειακές ανισότητες και χωρικές ανισοκατανομές	104
3.1.2 Άξονες ανάπτυξης και δίκτυα μεταφορών.....	107
3.2 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο σύστημα αξόνων χωρικής ανάπτυξης σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο	111
3.2.1 Οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τη “χωρική ανάπτυξη”.....	112
3.2.2 Η Ελληνική χωροταξική και πολεοδομική πολιτική	114
• άρση της εσωστρέφειας των Περιφερειών	116
• εξασφάλιση της εσωτερικής συνοχής των Περιφερειών	116
• αναδιάρθρωση και εξασφάλιση συνθηκών ανταγωνισμού των τομέων παραγωγής.....	116
• αναδιάρθρωση των δικτύων υποδομών	116
• δημιουργία πλέγματος πολιτιστικών πυρήνων και προστασία ανάδειξη φυσικών πόρων	116
• Άρση της εσωστρέφειας των Περιφερειών.....	117
• Εξασφάλιση της εσωτερικής συνοχής των Περιφερειών	117
• Αναδιάρθρωση και εξασφάλιση συνθηκών ανταγωνισμού των τομέων παραγωγής.....	119
• Επανϊεράρχηση του οικιστικού δικτύου με ενδυνάμωση των αστικών κέντρων : “Μικροπεριφέρειες Προγραμματισμού”	119
• Αναδιάρθρωση δικτύων υποδομών	122
• Δημιουργία πλέγματος πολιτιστικών πυρήνων - προστασία ανάδειξη φυσικών πόρων	123
3.2.3 Προβλέψεις των θεσμοθετημένων Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τα δίκτυα μεταφορών της χώρας.....	124
3.2.3.1 Οργάνωση δικτύων μεταφορών με βάση το προς θεσμοθέτηση Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	124
3.2.3.2 Οργάνωση δικτύων μεταφορών με βάση το Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας	126
3.2.3.3 Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων [ΠΕΧΠ] σε Ευρύτερες Περιοχές μεγάλων μεταφορικών κόμβων.....	127
3.2.3.4 Οργάνωση δικτύων μεταφορών με βάση το Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου	129
3.3 Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου στο άμεσο διαπεριφερειακό επίπεδο και στο ευρύτερο εθνικό δίκτυο αξόνων ανάπτυξης	130
3.3.1 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο εθνικό σύστημα αξόνων μεταφοράς.....	130

3.3.1.1 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο υφιστάμενο και υλοποιούμενο σύστημα αξόνων μεταφορών	131
3.3.1.2 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου στο προγραμματιζόμενο ή προς υλοποίηση σύστημα αξόνων μεταφορών	132
3.3.1.3 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα αξόνων μεταφορών	133
3.3.2 Ο ρόλος της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο άμεσο διαπεριφερειακό επίπεδο: “Αναπτυξιακές Ζώνες”	134
3.3.2.1 “Ζώνη Ευρύτερης Αστικής Ανάπτυξης Πάτρας” [Κάτω Αχαΐα, Πάτρα, Ρίο, Αίγιο, Ναύπακτος, Αντίρριο]	135
3.3.2.2 “Ζώνη Νότιου Κορινθιακού” [Αίγιο, Κόρινθος]	135
3.3.2.3 “Ζώνη Βόρειου Πατραϊκού” [Αστακός, Αιτωλικό, Μεσολόγγι, Αντίρριο]	136
3.3.2.4 “Ζώνη Βορειοδυτικής Πελοποννήσου” [Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Πύργος, Ολυμπία]	136
3.3.2.5 “Ζώνη Βόρειου Κορινθιακού” [Ναύπακτος, Γαλαξίδι, Ιτέα, Άμφισσα, Δελφοί]	137
3.3.3 Ο ρόλος της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο ευρύτερο εθνικό δίκτυο αξόνων ανάπτυξης	138
3.3.4 Οι αναπτυξιακές και χωροταξικές επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου	141
Βιβλιογραφία - Πηγές	146
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	151
ΕΡΕΥΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	151
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΤΟΥ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ: ΕΝΑ ΠΟΛΥΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΙΣΡΟΩΝ-ΕΚΡΟΩΝ	153
4.1. Εισαγωγή	153
4.2 Η μεθοδολογία πινάκων Εισροών-Εκροών (Input-Output, I-O)	155
4.3 Το υποδείγμα MRIO	155
4.4 Δεδομένα και αποτελέσματα του υποδείγματος MRIO	163
4.5 Συμπεράσματα	172
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ –ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	173
5.1 Στοιχεία διελεύσεων οχημάτων	155
5.2 Συμπληρωματικά στατιστικά στοιχεία για την κίνηση λεωφορείων του Ν. Αιτωλοακαρνανίας μέσω Γέφυρας	177
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ: ΜΙΑ ΠΡΩΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ	181
6.1 Εισαγωγή	181
6.2 Προσβασιμότητα και απασχόληση: αναλύσεις βάσει του οικονομικού δυναμικού	181

6.3 Δεδομένα και αποτελέσματα	189
6.4 Συμπεράσματα	195
Βιβλιογραφία	197
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΑΕΠ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	199
7.1 Εισαγωγή.....	199
7.2 Μεταβολή της απασχόλησης στις περιφέρειες: ανάλυση απόκλισης- συμμετοχής.	201
7.3 Προσβασιμότητα και μεταβολή στο ΑΕΠ και την απασχόληση.....	208
7.4 Συμπεράσματα	216
Βιβλιογραφία	218
ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ	221
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ (REAL ESTATE), ΤΟ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	221
(ΕΡΕΥΝΕΣ ΠΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΚΛΑΔΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ)	221
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΣΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ V, VI ΚΑΙ VII.....	223
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ (REAL ESTATE) ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	223
8.1 Έρευνα τιμών και όγκου συναλλαγών ακινήτων Βόρειας περιοχής (στατιστικά στοιχεία).....	223
8.1.1 Προσπελασιμότητα και χρήσεις γης	223
8.1.2 Η αγορά ακινήτων στη Βόρεια Περιοχή.....	229
8.1.2.1 Η εξέλιξη των τιμών στα οικόπεδα.....	230
8.1.2.2 Η εξέλιξη των τιμών στα καταστήματα.....	234
8.2. Έρευνα πεδίου (ερωτηματολόγια): Επιδράσεις της Γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου στην κτηματαγορά (real estate).....	234
8.2.1 Εισαγωγή.....	234
8.2.2 Η αγορά ακινήτων στη Ναύπακτο	234
8.2.3 Η αγορά ακινήτων στο Μεσολόγγι.....	237
8.2.4. Συμπεράσματα έρευνας πεδίου.....	240
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ REAL ESTATE	242
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ -ΜΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	247
9 Εισαγωγή.....	247
9.1. Αποτελέσματα.....	250
9.1.1 Εμπορική κίνηση στην Ναύπακτο κατά το τελευταίο έτος	250
9.1.2 Η επίδραση της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση των καταστημάτων κατά την πρώτη περίοδο λειτουργίας της (μέχρι το τέλος 2005)	253
9.1.3 Αναμενόμενες επιπτώσεις από τη Γέφυρα στο εμπόριο στο μέλλον.....	255

9.1.4 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση του Μεσολογγίου	258
9.1.5 Εμπορική κίνηση στην αγορά του Μεσολογγίου	258
Συμπεράσματα	262
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ	265
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΤΟΠΙΚΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ ΠΗΓΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	271
10.1 Εισαγωγή.....	271
10.2 Δευτερογενή δεδομένα και προηγούμενες έρευνες	272
10.3 Η έρευνα πεδίου των λεωφορείων (Ναύπακτος-Πάτρα)	274
10.4 Συμπεράσματα	278
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	281
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ.....	293
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.....	293
11.1 Οικονομική φύση και λειτουργία του τουρισμού σε Εθνικό και Περιφερειακό επίπεδο	295
11.1.1 Η προβληματική για την οικονομικής φύσης του τουρισμού	295
11.1.2 Ο Τουρισμός ως μια ετησίως ιδιαίτερα διαμορφούμενη ιδιωτική κατανάλωση στην οικονομία υποδοχής και η αναγκαία μεθοδολογική επαναπροσέγγιση	300
11.2. Η Περιοχή μελέτης – Συνοπτική Επισκόπηση	309
11.2.1 Βασική χωροταξική ένταξη και φυσιογνωμία της περιφέρειας Δ. Ελλάδας	309
11.2.2 Διοικητική διαίρεση – Οργάνωση	311
11.2.3 Γεωγραφικά, Γεωμορφολογικά Χαρακτηριστικά και Κλίμα	311
11.2.4 Δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	314
11.2.5 Οικονομία – Κοινωνία - Απασχόληση (2001).....	316
11.2.6. Φυσικό Περιβάλλον	317
11.2.7. Πολιτιστικές και κοινωνικές εκδηλώσεις	321
11.3. Η Εξέλιξη της τουριστικής ανάπτυξης στη περιφέρεια (Δυνατότητες και Περιορισμοί)	324
11.4. Προσδιορισμός και αξιολογική προσέγγιση των τουριστικών ενοτήτων της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και η Γέφυρα.....	335
11.4.1 Γενική αξιολογική προσέγγιση	336
11.4.2. Προσδιορισμός και αξιολογική προσέγγιση των τουριστικών ενοτήτων ανά νομό.....	339
11.4.2.1 Το πλαίσιο προσέγγισης	339
11.4.2.2. Οι τουριστικές ενότητες.....	343
11.4.2.2.1. ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Αμβρακικού)	343
11.4.2.2.2. ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστικής Ενότητα Δ. Ακτών Αιτωλοακαρνανίας)	345

11.4.2.2.3. ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Μεσολογγίου – Αιτωλικού)	347
11.4.2.2.4 ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Ναυπακτίας).....	348
11.4.2.2.5 ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Ενδοχώρας Λιμνών).....	351
11.4.2.2.6. ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ (Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αγίου – Καλαβρύτων)	354
11.4.2.2.7. ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ (Τουριστική Ενότητα Πατρών – Ορεινής Αχαΐας).....	357
11.4.2.2.8. ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ (Τουριστική Ενότητα Κάτω Αχαΐας – Καλογρηάς).....	359
11.4.2.2.9. ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Β.Δ. Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης).....	360
11.4.2.2.10. ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας)	362
11.4.2.2.11. ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Ν. Δ. Ηλείας – Καϊάφα).....	364
11.5 Συγκριτική αξιολόγηση των τουριστικών ενοτήτων και προσδιορισμός του τουριστικού προϊόντος της περιοχής Δυτικής Ελλάδας.....	366
11.6. Η Γέφυρα στο ευρύτερο εθνικό μεταφορικό δίκτυο και ο ρόλος της στις προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού	376
11.7 Προτάσεις στρατηγικής	379
Βιβλιογραφία	383
ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ	389
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	389
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ: ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ.....	391
12.1 Η μεγάλη αναπτυξιακή επίδραση της Γέφυρας Ρ-Α και του δυτικού άξονα στα αναπτυξιακά μεγέθη της δυτικής Ελλάδας και της χώρας.....	391
12.2 Ο ρόλος των Παρατηρητηρίων στην παρακολούθηση των μεγεθών και την παροχή διαρκούς ενημέρωσης στο κράτος και τους ιδιώτες για σχεδιασμό και λήψη μέτρων.....	394
12.3 Οργάνωση και Λειτουργία του Παρατηρητηρίου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου	397
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	403
Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α Τ Α	409
Παραρτήματα Κεφαλαίου 3.....	410
Παραρτήματα Κεφαλαίου 11	412

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στην έρευνα αυτή, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των χωρικών επιπτώσεων της Γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου, τόσο από τη λειτουργία της, όσο και από την επένδυση κατά την κατασκευαστική περίοδο (1997-2004), στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα της Δυτικής Ελλάδας, αλλά και, σε κάποιο βαθμό, γενικότερα, στην εθνική οικονομία. Για τον υπολογισμό αυτών των επιδράσεων χρησιμοποιήθηκαν διάφορες μεθοδολογικές προσεγγίσεις σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία. Θα πρέπει όμως να τονιστεί ότι, παρά τις διεθνώς αναγνωρισμένες μεθοδολογικές δυσκολίες για τις εκτιμήσεις των επιπτώσεων παρόμοιων συγκοινωνιακών έργων, στην περίπτωση της Ελλάδας υπάρχουν πρόσθετα προβλήματα στην αξιοποίηση τέτοιων μεθόδων που συνδέονται και με την έλλειψη επαρκών στατιστικών στοιχείων (πχ επικαιροποιημένοι περιφερειακοί πίνακες εισροών-εκροών, σύγχρονες πηγές δεδομένων χρονικής απόστασης και εμπορευματικών ροών ανά νομό κλπ). Ωστόσο, παρά τις ελλείψεις αυτές, τελικά έγινε δυνατό, με κατάλληλη αξιοποίηση και προσαρμογή στοιχείων παλαιότερων πηγών εθνικής εμβέλειας, να εφαρμοστούν μερικές από τις πλέον σύγχρονες και περισσότερο αποδεκτές μεθόδους υπολογισμού κοινωνικοοικονομικών επιδράσεων συγκοινωνιακών έργων. Ακόμη, μέσω αυτής της προσέγγισης επιτεύχθηκε να απαντηθούν, για πρώτη φορά, και μάλιστα σε τόσο σύντομο χρόνο από τη λειτουργία του μεγάλου αυτού συγκοινωνιακού έργου, ερωτήματα σχετικά με το είδος και την έκταση των επιπτώσεων του, όχι μόνο σε άμεση χρονικά βάση, αλλά και μακροχρόνια.

Από πλευράς δόμησης η παρούσα έρευνα-μελέτη περιλαμβάνει *τέσσερα μέρη*, καθένα από τα οποία έχει τη δική του αυτοτέλεια και υπηρετεί μια ειδικότερη στόχευση στο πλαίσιο της συνολικής εξέτασης του θέματος, μέσα

στην οποία επιχειρείται να ενταχθεί αυτό αρμονικά και να πραγματοποιήσει τη δική του συμβολή. Κάθε *Μέρος*, λοιπόν, συγκροτεί μια αυτοτελή, αλλά και συνδεόμενη με το σύνολο της Μελέτης, ενότητα και περιλαμβάνει ένα αριθμό κεφαλαίων, στα οποία δίδεται συνεχής αρίθμηση ανεξάρτητα από το Μέρος μέσα στο οποίο εντάσσεται κάθε κεφάλαιο. Έτσι, το έργο αυτό περιλαμβάνει δέκα τρία (13) κεφάλαια που ταξινομούνται στα τέσσερα Μέρη ως εξής:

Μέρος Πρώτο: Κεφάλαια 1, 2 και 3.

Μέρος Δεύτερο: Κεφάλαια 4, 5, 6 και 7.

Μέρος Τρίτο: Κεφάλαια 8, 9, 10 και 11.

Μέρος Τέταρτο: Κεφάλαια 12 και 13.

Το **Μέρος Πρώτο** (Κεφάλαια 1-3) παρουσιάζει βασικά ένα ιστορικό της κατασκευής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και τοποθετεί το σημαντικό αυτό συγκοινωνιακό έργο στο πλαίσιο των ελληνικών και ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Εξηγεί τη συγκοινωνιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ελλάδας αναφορικά με τους ευρωπαϊκούς οδικούς άξονες, τους εθνικούς οδικούς άξονες και επισημαίνει τα σύγχρονα φαινόμενα των περιφερειακών και διαπεριφερειακών ανισοτήτων, από τα οποία προκύπτουν οι βασικές μόνιμες ή περιοδικές ροές μετακινήσεων. Επίσης, στο Μέρος γίνεται εμβάθυνση στην σύγχρονη Ευρωπαϊκή και Χωροταξική Πολιτική, καθώς και στις αρχές, στόχους και κατευθύνσεις των θεσμοθετημένων Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Τέλος, εδώ παρουσιάζεται η μεθοδολογική προσέγγιση του θέματος από επιστημονικής και αναλυτικής πλευράς και περιγράφονται οι βασικές δυσκολίες εκτίμησης των χωρικών επιπτώσεων των συγκοινωνιακών έργων που οφείλονται είτε σε θεωρητικά προβλήματα είτε σε ανεπάρκεια κατάλληλων στατιστικών στοιχείων

Το **Μέρος Δεύτερο** (Κεφάλαια 4-7) εισέρχεται στη κύρια διερεύνηση των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, τόσο κατά την κατασκευαστική περίοδο, όσο και μετά την έναρξη λειτουργίας της, με βάση διεθνώς αποδεκτές επιστημονικές μεθόδους και τη διεθνή βιβλιογραφία επί του θέματος. Στο Μέρος αυτό ειδικότερα εξετάζεται η επίπτωση από τη μεταβολή της προσβασιμότητας -που προκαλεί η λειτουργία της Γέφυρας στο πλαίσιο, πάντοτε, ένταξης της στο εθνικό συγκοινωνιακό δίκτυο, υπάρχον και μελλοντικό- πάνω στα βασικά αναπτυξιακά και περιφερειακά μεγέθη των περιοχών επιρροής του έργου, αλλά και, γενικότερα, σε ολόκληρη τη χώρα. Τα κύρια μεγέθη που εξετάστηκαν είναι η απασχόληση και το ΑΕΠ, τόσο άμεσα και βραχυχρόνια, όσο και σε μακροχρόνια βάση.

Το **Μέρος Τρίτο** (Κεφάλαια 8-11) περιλαμβάνει μια συμπληρωματική, αλλά απαραίτητη, έρευνα των επιπτώσεων της Γέφυρας σε συγκεκριμένες ευαίσθητες, κατά τεκμήριο, περιοχές επιρροής, που στηρίχθηκε βασικά σε επιτόπιες έρευνες πεδίου με ερωτηματολόγια, οι οποίες καταστρώθηκαν προκειμένου να διαπιστωθούν αποτελέσματα από τη μεταβολή της προσβασιμότητας σε κλαδικό, κυρίως, επίπεδο, δηλαδή στην αγορά ακινήτων, στην καταναλωτική αγορά, στην κινητικότητα των κατοίκων προς μεγάλα αστικά κέντρα (την Πάτρα) και, τέλος, στην τουριστική αγορά. Η έρευνα στην ενότητα αυτή προσπαθεί, μεταξύ άλλων, να καταγράψει τάσεις για το μέλλον και να προσδιορίσει την κατεύθυνση των μεταβολών που θα επέλθουν στις διάφορες αγορές λόγω αλλαγής της προσβασιμότητας της βόρειας βασικά περιοχής, στην οποία επί πολλές δεκαετίες είχαν επιβληθεί συνθήκες κοινωνικού αποκλεισμού.

Τέλος, στο **Μέρος Τέταρτο** (Κεφάλαια 12 και 13) δίνονται τα βασικά συμπεράσματα από τα αποτελέσματα της έρευνας και παρέχονται προτάσεις

ακολουθητέας πολιτικής, όσον αφορά την αναγκαιότητα συστηματικής και συνεχούς διαχρονικά παρακολούθησης των χωρικών επιπτώσεων της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, στο διαρκώς μεταβαλλόμενο νέο πλαίσιο ολοκλήρωσης των συγκοινωνιακών δικτύων της χώρας και ειδικότερα της δυτικής Ελλάδας. Συγκεκριμένα προτείνεται η ίδρυση ενός *Παρατηρητηρίου* παρακολούθησης των χωρικών επιπτώσεων του έργου, με διαρκώς διευρυνόμενο ορίζοντα διερεύνησης και σε αντιστοιχία με την πρόοδο των υπο κατασκευή σημαντικών έργων, όπως είναι η Ιόνια Οδός, η νέα οδός Κορίνθου-Πατρών Κλπ.

Για την καλύτερη ολοκληρωμένη κατανόηση των περιεχομένων και της διάρθρωσης και αλληλουχίας των ενοτήτων της παρούσας έρευνας, θα παρουσιαστεί, στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου, μια σύντομη περίληψη των βασικών περιεχομένων κάθε κεφαλαίου με τα σχετικά αποτελέσματα ή συμπεράσματα που τυχόν υπάρχουν σε καθένα.

Στο **Κεφάλαιο 1** εξετάζεται το ιστορικό της κατασκευής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου και οι μοναδικές ατομικές ιδιαιτερότητες και δυσκολίες που έπρεπε να ξεπεραστούν για την άρτια και ασφαλή κατασκευή της. Τα ιδιαίτερα αυτά χαρακτηριστικά καθιστούν το έργο αυτό ένα από τα μοναδικά τεχνολογικά επιτεύγματα όχι μόνο για την ελληνική πραγματικότητα, αλλά και σε διεθνή βάση. Ανάλογης σοβαρότητας και σημασίας ήταν και οι μακροχρόνιες διαδικασίες διοικητικού και τεχνικού χαρακτήρα για να εγκριθεί η κατασκευή του έργου, να καλυφθεί το χρηματοδοτικό σχήμα και να επιλεγεί ο ανάδοχος. Ωστόσο, ο φορέας που τελικά επιλέχθηκε (Κοινοπραξία με επικεφαλής τη Γαλλική Vinci), απεδείχθει ότι διέθετε τα εχέγγυα για να παραδώσει στην ελληνική πολιτεία έτοιμο, μετά από εξήμισι χρόνια από την έναρξη κατασκευής και έξι μήνες πριν την

ημερομηνία της συμβατικής υποχρέωσης του, το μεγαλύτερο κατασκευαστικό έργο της χώρας.

Είναι γεγονός ότι η γέφυρα Ρίου - Αντίρριου έγινε παγκοσμίως γνωστή εξαιτίας των ιδιαίτερων δυσκολιών που αντιμετωπίστηκαν στη φάση της σχεδίασης και της κατασκευής και επίσης λόγω της σημαντικής τεχνογνωσίας που χρησιμοποιήθηκε.

Στο **Κεφάλαιο 2** γίνεται μια καταγραφή και στατιστική ανάλυση των βασικών οικονομικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών και μεγεθών των τριών νομών (Αχαΐας, Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας) της περιφέρειας δυτικής Ελλάδας, η οποία και αποτελεί την πλησιέστερη γεωγραφική ζώνη επιρροής και χωρικών επιπτώσεων από τη μεταβολή της προσβασιμότητας λόγω της Γέφυρας. Κυρίως παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των νομών ως προς τη διάρθρωση της οικονομίας και της αγοράς εργασίας, την πληθυσμιακή εξέλιξη και τους πλουτοπαραγωγικούς πόρους, προκειμένου να καταδειχθούν καλύτερα οι ιδιαιτερότητες αναπτυξιακού και περιφερειακού χαρακτήρα και η διαφορετική θέση του κάθε νομού ως προς τις συνθήκες κοινωνικού αποκλεισμού.

Στη συνέχεια, το **Κεφάλαιο 3** εμβαθύνει στην ένταξη της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου στο Εθνικό και Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Επιχειρείται, στο Κεφάλαιο αυτό, να προσεγγισθεί η γενικότερη επίδραση του έργου της Γέφυρας στις ροές προσώπων και αγαθών αφενός στο εθνικό δίκτυο μεταφορών και κατ' επέκταση στα διευρωπαϊκά δίκτυα, αφετέρου δε να επισημανθούν οι ειδικότερες συσχετίσεις στο ευρύτερο διαπεριφερειακό επίπεδο που ορίζεται από τα χερσαία τμήματα του Κορινθιακού και του Πατραϊκού κόλπου. Στο Κεφάλαιο αυτό αναπτύσσεται ο ρόλος της Γέφυρας

Ρίου-Αντιρρίου στο άμεσο διαπεριφερειακό επίπεδο και προσδιορίζονται οι κύριες “Αναπτυξιακές Ζώνες” της ευρύτερης περιοχής, ως εξής:

- Ζώνη Ευρύτερης Αστικής Ανάπτυξης Πάτρας (Κάτω Αχαΐα, Πάτρα, Ρίο, Αίγιο, Ναύπακτος, Αντίρριο)
- Ζώνη Νότιου Κορινθιακού (Αίγιο – Κόρινθος)
- Ζώνη Βόρειου Πατραϊκού (Αστακός, Αιτωλικό, Μεσολόγγι, Αντίρριο)
- Ζώνη Βορειοδυτικής Πελοποννήσου (Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Πύργος, Ολυμπία)
- Ζώνη Βόρειου Κορινθιακού (Ναύπακτος, Γαλαξίδι, Ιτέα, Άμφισσα, Δελφοί)

Ο ρόλος της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο ευρύτερο εθνικό δίκτυο αξόνων ανάπτυξης

Με βάση τις παραπάνω Ζώνες Ανάπτυξης γίνεται μια πρώτη προσέγγιση των αναπτυξιακών και χωροταξικών επιπτώσεων από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

Από το **Κεφάλαιο 4** ξεκινά η διερεύνηση των επιπτώσεων της Γέφυρας με τις αποδεκτές επιστημονικές μεθόδους που έχουν χρησιμοποιηθεί στη διεθνή βιβλιογραφία. Ειδικότερα, στο συγκεκριμένο αυτό πρώτο Κεφάλαιο γίνονται *υπολογισμοί της συνολικής οικονομικής ωφέλειας από την επενδυτική δαπάνη του έργου κατά την κατασκευαστική περίοδο (1997-2004)*. Η ωφέλεια αυτή βρέθηκε να πλησιάζει το ποσό του 1,5 δισεκατ. Ευρώ (σχεδόν διπλάσιο από το κατασκευαστικό κόστος του έργου) και να αφορά ενεργό ζήτηση που διαχύθηκε σε όλη την επικράτεια, το μεγαλύτερο όμως μέρος της οποίας δαπανήθηκε στην περιφέρεια δυτικής Ελλάδας, με προφανή θετικά αποτελέσματα για την περιοχή σε ότι αφορά τα εισοδήματα και την απασχόληση. αναφέρεται στις πολλαπλασιαστικές οικονομικές επιπτώσεις

του έργου κατά την περίοδο της κατασκευής του λόγω της επενδυτικής δαπάνης του. Πιο αναλυτικά, με βάση συγκεκριμένη μέθοδο, που στηρίζεται στους διαπεριφερειακούς και διατομεακούς πίνακες εισροών-εκροών, υπολογίστηκε ο πολλαπλασιαστής του έργου για τη συγκεκριμένη περιοχή και βρέθηκε ότι είναι 1,88, οπότε, με βάση το συνολικό επενδυτικό κόστος της Γέφυρας (περίπου 800 εκατ. ευρώ), εκτιμήθηκε ότι η συνολική οικονομική επίδραση σε ολόκληρη την εθνική οικονομία από το έργο ήταν 1,5 δισεκατ. Ευρώ περίπου. **Ένα μεγάλο μέρος του ποσού αυτού δαπανήθηκε στο νομό Αχαΐας, ενώ σημαντικό μέγεθος παρέμεινε στο νομό Αιτωλοακαρνανίας.**

Στο **Κεφάλαιο 5** περιλαμβάνεται μια *στατιστική ανάλυση των στοιχείων των διελεύσεων από το στενό του Ρίου-Αντιρρίου* για να διαπιστωθεί κατά πόσο, με τη λειτουργία της Γέφυρας, αυξήθηκε η προσβασιμότητα μεταξύ των δυο περιοχών, βόρειας και νότιας. Με την ανάλυση αυτή διαπιστώθηκε ότι από την πρώτη χρονική στιγμή λειτουργίας της Γέφυρας αυξήθηκε σημαντικά η προσβασιμότητα. Συγκεκριμένα **η de facto προσβασιμότητα, δηλαδή το σύνολο των διελεύσεων, σε άτομα και μεταφορικά μέσα, αυξήθηκε κατά 25% με 30% σε σχέση με την πρό της λειτουργίας της Γέφυρας κατάσταση.**

Τα ευρήματα αυτά, σε συνδυασμό και με τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου στο Κεφάλαιο 10, όπου εμφανίζεται αυξημένη κινητικότητα πολιτών από τη βόρεια περιοχή στη νότια κατά τη μετά τη λειτουργία της Γέφυρας περίοδο, πιστοποιούν την άμεση θετική αντίδραση των περιοχών επιρροής στη μεταβολή των όρων προσβασιμότητας από τη λειτουργία της και μάλιστα προς τις κατευθύνσεις που προβλέπει η θεωρία των χωρικών επιπτώσεων των συγκοινωνιακών έργων.

Στη συνέχεια, στο **Κεφάλαιο 6** γίνεται, με την εφαρμογή ενός υποδείγματος (των Evers et al) που συλλαμβάνει «αποτελέσματα πρώτου γύρου», δηλαδή *τις άμεσες επιδράσεις στην αγορά εργασίας*, μια πρώτη προσέγγιση στο θέμα αυτό με στόχο την καταγραφή των άμεσων χωρικών επιπτώσεων της λειτουργίας της Γέφυρας στην απασχόληση. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιεί τις χρονοαποστάσεις μεταξύ των σημείων (κόμβων) των νομών της χώρας που θεωρούνται ως αντιπροσωπευτικά για τις επιδράσεις που δέχεται κάθε νομός στον συγκεκριμένο τομέα (που εδώ είναι η απασχόληση).

Οι χρονοαποστάσεις αυτές χρησιμοποιούνται για να υπολογιστούν οι μεταβολές στην προσβασιμότητα βάσει των πληθυσμιακών δεδομένων και προκειμένου να γίνουν προβλέψεις μεταβολής της απασχόλησης επί των επιπέδων του 2001.

Τα αποτελέσματα αυτής της εφαρμογής αποδίδουν μια αύξηση της απασχόλησης στην Ελληνική περιφέρεια και σε βάρος των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας λόγω της βελτίωσης της προσβασιμότητας των διαφόρων νομών της χώρας οφειλόμενης στην κατασκευή διαφόρων έργων μεταξύ των οποίων και η Γέφυρα. Στην παρούσα φάση δεν ήταν δυνατό να απομονωθεί η επίδραση της γέφυρας λόγω των επιδράσεων και άλλων έργων στο πλαίσιο του ευρύτερου οδικού δικτύου. Ωστόσο, στο ενιαίο αυτό πλαίσιο επιδράσεων, στο οποίο περιλαμβάνονται και αυτές από τη λειτουργία της Γέφυρας, βρέθηκε ότι στη Δυτική Ελλάδα η αύξηση της απασχόλησης στην Αιτωλοακαρνανία λόγω της μεταβολής της προσβασιμότητας, ανέρχεται, σε όρους απασχόλησης 2001, σε μισή ποσοστιαία μονάδα (0,54%), ενώ η αύξηση της απασχόλησης στην Αχαΐα αν και θετική (0,22%) υπολείπεται κατά πολύ αυτή της Αιτωλοακαρνανίας, με ελαφρώς μεγαλύτερη εκείνη της Ηλείας (0,30%). Επιπλέον, στους υπόλοιπους νομούς της προς βορρά δυτικής Ελλάδας, δηλαδή τους νομούς της Ηπείρου, οι αναμενόμενες αυξήσεις της

απασχόλησης κυμαίνονται σε ποσοστά από 0,60% μέχρι 0,79%, ενώ σε όμορους νομούς της Κεντρικής Ελλάδας (Φωκίδα, Ευρυτανία) η αύξηση ξεπερνάει την ποσοστιαία μονάδα. Αυτά είναι τα πρώτα βραχυχρόνιου χαρακτήρα αποτελέσματα της Γέφυρας και των άλλων έργων που εκτιμήθηκαν στο ανωτέρω υπόδειγμα, πάνω στην απασχόληση που, όπως φαίνεται, δίνουν ένα αξιοσημείωτο θετικό προβάδισμα στη μεταβολή της απασχόλησης στο άμεσο μέλλον στη βόρεια περιοχή (Νομός Αιτωλοακαρνανίας κλπ). Το στοιχείο αυτό είναι καταρχήν ενθαρρυντικό για την άμβλυνση της οικονομικής ανισότητας και τον περιορισμό των σε βάρος αυτών των περιοχών συνθηκών κοινωνικού αποκλεισμού.

Στη συνέχεια, στο **Κεφάλαιο 7** γίνεται μια μακροχρονιότερη ανάλυση της σχέσης ανάμεσα στη μεταβολή της προσβασιμότητας και την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη με χρήση οικονομετρικών υποδειγμάτων και με βάση την ένταξη της Γέφυρας στο πλαίσιο λειτουργίας του Δυτικού Άξονα ως ενός ολοκληρωμένου εθνικού δικτύου μεταφορών. Η διερεύνηση των επιπτώσεων της Γέφυρας πάνω σε αυτή τη βάση στηρίζεται στην ανάλυση του θέματος στο Κεφάλαιο 3 το οποίο τοποθετεί την Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου στο γενικότερο πλαίσιο του εθνικού και ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Στο κεφάλαιο αυτό χρησιμοποιήθηκε μια εναλλακτική μεθοδολογία για την ανάλυση των επιδράσεων των βελτιώσεων των υποδομών στην απασχόληση σε επίπεδο νομού, σε μακροχρόνια βάση. Η μεθοδολογία αυτή απαιτεί σε πρώτη φάση την εφαρμογή της μεθόδου ανάλυσης απόκλισης-συμμετοχής προκειμένου να υπολογισθεί, μεταξύ άλλων, η μεταβολή της απασχόλησης που δεν αποδίδεται στην κλαδική διάρθρωση και σε μεταβολές γενικότερα στην οικονομία. Επιχειρείται δηλαδή να απομονωθεί η επίδραση παραγόντων που έχουν να κάνουν περισσότερο με τις τοπικές συνθήκες. Στη συνέχεια, η διαπεριφερειακή διακύμανση της απαλλαγμένης από άλλες επιδράσεις

μεταβολής της απασχόλησης επιχειρείται να προσδιορισθεί από παράγοντες, μεταξύ των οποίων είναι η προσβασιμότητα. Στο βαθμό που οι εκτιμήσεις για την απασχόληση προέρχονται από οικονομετρική εκτίμηση, αυτές αφορούν σε συνολικότερες επιδράσεις και σε βάθος χρόνου. Οι εκτιμήσεις αυτές δίνουν **μια σημαντική αύξηση της απασχόλησης για τους νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, η οποία μπορεί να αποδοθεί στα έργα υποδομής μεταφορικού δικτύου και ιδιαίτερα στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου**, καθώς και την Ιόνια Οδό, όταν αυτή ολοκληρωθεί. Αξίζει να σημειωθεί ότι **οι θετικές επιδράσεις είναι μεγαλύτερες στους νομούς της Δυτικής Ελλάδας που παρουσιάζουν μικρότερη αστικοποίηση (Αιτωλοακαρνανία, Ηλεία) και είχαν μέχρι πρότινος μικρότερη προσβασιμότητα (Αιτωλοακαρνανία).**

Θα πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι η έρευνα αυτή περιορίζεται σημαντικά από τη μη διαθεσιμότητα στοιχείων χρονοαποστάσεων για κάθε στάδιο της συντελούμενης βελτίωσης και επέκτασης των υποδομών.

Στη συνέχεια (Κεφάλαια 8, 9 και 10), άκρως ενδιαφέροντα αποτελέσματα προέκυψαν από τις έρευνες πεδίου στη βόρεια περιοχή σε ότι αφορά τις χωρικές επιπτώσεις στην κτηματαγορά (real estate), στο καταναλωτικό εμπόριο και την κίνηση πολιτών με λεωφορεία.

Ειδικότερα, στο **Κεφάλαιο 8** η επιτόπια έρευνα έδειξε ότι η αύξηση της προσβασιμότητας λόγω της Γέφυρας, προκάλεσε θετικές επιδράσεις και κινητικότητα **στην αγορά γης της Βόρειας περιοχής** και ιδιαίτερα στις τιμές και τις συναλλαγές στα οικόπεδα. Οι επιδράσεις αυτές ήταν τόσο έντονες ώστε ξεκίνησαν ήδη από την κατασκευαστική περίοδο του έργου, Οι τιμές των οικοπέδων, ειδικότερα στην περιοχή Ναυπάκτου, επηρεάστηκαν ανοδικά, λόγω της Γέφυρας, δηλαδή πέρα από τη μακροχρόνια προϋπάρχουσα τάση,

σε ποσοστό άνω του 30% στο σύνολο της περιόδου. Τις εξελίξεις αυτές, που κατέδειξαν τα τηρούμενα από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας-Οικονομικών (ΔΟΥ), επιβεβαίωσε και η έρευνα πεδίου η οποία και κατέγραψε ανατιμητικές προσδοκίες στην περιοχή αυτή, σε αντίθεση με την περιοχή Μεσολογγίου όπου οι επιδράσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας φαίνεται ότι δεν έχουν ακόμη φθάσει μέχρις εκεί, τουλάχιστον στον τομέα αυτό (real estate). Στο **Κεφάλαιο 9** παρουσιάζονται *τα αποτελέσματα στην αγορά των καταστημάτων* (εμπορική κίνηση στις προσκείμενες της Γέφυρας περιοχές). Εδώ η έρευνα πεδίου κατέγραψε εξελίξεις που θα πρέπει να αξιολογηθούν σε συνδυασμό με τα ευρήματα της παράλληλης έρευνας πεδίου που έγινε στην ίδια περιοχή και αφορούσε τους λόγους και τη συχνότητα μετακίνησης των επιβατών της νέας λεωφορειακής γραμμής Ναυπάκτου-Πατρών (Κεφάλαιο 10). Συγκεκριμένα, η γενική διαπίστωση από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων είναι ότι η εμπορική αγορά της Ναυπάκτου έχει υποστεί λόγω της Γέφυρας μια εκτεταμένη αμφίδρομη επίδραση: αφενός **τα καταστήματα καταναλωτικών ειδών (ρούχα, παπούτσια, οικιακός εξοπλισμός κλπ) έχουν υποστεί, μετά τη λειτουργία της Γέφυρας, μείωση των πωλήσεων τους, ενώ, αφετέρου, τα καταστήματα μαζικής εστίασης (εστιατόρια, αναψυκτήρια κλπ) έχουν αύξηση πωλήσεων**, ιδιαίτερα τα Σαββατοκύριακα και το καλοκαίρι. Οι εξελίξεις αυτές αποδίδονται σε αντίστροφη μετακίνηση πελατών προς και από την Πάτρα, η οποία, ως σημαντικά μεγαλύτερο πληθυσμιακό κέντρο και λόγω της μικρής χιλιομετρικής απόστασης, ασκεί δυναμική έλξη στις αμοιβαίες εμπορευματικές προτιμήσεις των καταναλωτών, αποκαθιστώντας, λόγω της βελτίωσης της προσβασιμότητας, πιο ορθολογικές συνθήκες λειτουργίας των αγορών των δυο περιοχών. Πάντως, σε κάποιο βαθμό οι απαντήσεις υπερτονίζουν τις αρνητικές εξελίξεις για την περιοχή της Ναυπάκτου, στοιχείο που πιθανά να υποδηλώνει έντονο επηρεασμό από τους φορείς οργανωμένης διαμόρφωσης απόψεων και μαζικής στάσης στα θέματα αυτά (ΜΜΕ, εμπορικοί σύλλογοι) ή φόβο για παραπέρα χειροτέρευση της

τοπικής εμπορικής δραστηριότητας λόγω της έλξης που ασκεί η αγορά της Πάτρας.

Όπως προαναφέρθηκε, τα αποτελέσματα αυτά πρέπει να αξιολογηθούν σε συνδυασμό με την παρόμοια έρευνα των λεωφορείων, στην οποία καταγράφονται οι απόψεις πολιτών που μετακινούνται καθημερινά από την ίδια περιοχή (άρα είναι πελάτες των τοπικών καταστημάτων) προς την Πάτρα. Η έρευνα αυτή κατέγραψε ότι στο σύνολο των ερωτηθέντων *μόνο ένα ποσοστό 19% μετακινείται για εμπορικούς λόγους*, κυρίως για καταναλωτικά είδη. Επομένως, από τις δυο έρευνες προκύπτει ότι σίγουρα υπάρχει μετακίνηση αγοραστικού ενδιαφέροντος, όπως είναι θεωρητικά και επιστημονικά εξηγήσιμο, από την ασθενέστερη αγορά προς τη ισχυρότερη σε ότι αφορά τα καταναλωτικά κλπ είδη, και αντιστρόφως για τις υπηρεσίες τουρισμού και μαζικής εστίασης, όχι όμως στην έκταση που φαίνεται να αποτυπώνεται από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων.

Η ίδια έρευνα πεδίου, με τα ίδια ερωτηματολόγια, διεξήχθη και στην αγορά του *Μεσολογγίου*. Στην έρευνα αυτή οι ερωτηθέντες δεν πιστοποιούν κάποιο ουσιαστικό αντίκτυπο και, όπως και στην περίπτωση της έρευνας της κτηματαγοράς στην ίδια πόλη, θεωρούν πολύ μικρή την επίδραση της Γέφυρας στις εμπορικές και καταναλωτικές συναλλαγές, τουλάχιστον στην πρώτη αυτή μικρή σχετικά χρονική περίοδο, δηλαδή από τη λειτουργία της Γέφυρας και μετά. Όμως είναι ενδιαφέρουσα η καταγραφή ότι σε μεσομακροχρόνιο επίπεδο η μεταβολή των όρων προσβασιμότητας της περιοχής αυτής θα προκαλέσει αλλαγές στον καταναλωτικό τομέα και εμπορική κινητικότητα όμοια με αυτήν της Ναυπάκτου.

Τέλος, στο **Κεφάλαιο 10** η έρευνα *διελεύσεων των λεωφορείων* -που γίνεται για πρώτη φορά σε βάση στατιστικών στοιχείων του αριθμού διακινούμενων

επιβατών και καταγραφής των κινήτρων μετακίνησης τους- κατέδειξε αξιοσημείωτη αύξηση της διακίνησης επιβατών με το μέσο αυτό, στο σύνολο του νομού Αιτωλοακαρνανίας, ειδικότερα όμως στη νέα λεωφορειακή γραμμή Ναυπάκτου-Πατρών.

Η επεξεργασία των στοιχείων έδειξε επιπλέον ότι η διακίνηση προσώπων για κοινωνικούς λόγους όχι μόνο αυξήθηκε σε όγκο, αλλά και βελτιώθηκε σοβαρά η ατομική εκτίμηση της υπηρεσίας της Γέφυρας σε σύγκριση με το πορθμείο για εργασία, ιατρικούς λόγους, εκπαιδευτικούς κλπ. Επίσης, με μια πρώτη αποτίμηση των στοιχείων της μελέτης, κυρίως από την έρευνα πεδίου, προκύπτει ότι στην επιπλέον ζήτηση διελεύσεων (induced demand) εμπεριέχονται νέες χρήσεις και επέκταση του γεωγραφικού ορίζοντα των διακινουμένων (πχ νέα λεωφορειακή γραμμή σύνδεσης Ναυπάκτου-Πατρών, αύξηση διακινουμένων από απώτερα αστικά κέντρα, όπως η Αθήνα).

Επομένως προκύπτει αβίαστα το θετικό συμπέρασμα ότι η Γέφυρα από το ξεκίνημα της λειτουργίας της, λόγω της σημαντικής σύντμησης του χρόνου διέλευσης και της κατά πολύ ανετότερης και σταθερής πρόσβασης που εξασφαλίζει στους χρήστες, συνέβαλε σημαντικά στην *έναρξη της διαδικασίας άρσης του κοινωνικού αποκλεισμού* που προϋπήρχε επί δεκαετίες στη Βόρεια Περιοχή.

Η θετική αυτή εξέλιξη έχει δυναμικό χαρακτήρα, αφού αναμένεται να ενταθεί η ευνοϊκή αυτή επίπτωση τόσο αυτόνομα όσο και σε συνδυασμό με συμπληρωματικά έργα της Περιφέρειας (Ιόνια Οδός κλπ).

Ειδικότερα, στη γραμμή Ναυπάκτου-Πατρών από την παραπάνω έρευνα πεδίου καταγράφηκαν τα εξής βασικά συμπεράσματα:

-Υψηλή ατομική συχνότητα χρήσης του μέσου αυτού, αφού το 67% του συνόλου των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί τη γραμμή τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα και το 43% σε καθημερινή βάση.

-Πολύ υψηλή συμμετοχή των μετακινούμενων για σοβαρούς, κοινωνικής σημασίας, λόγους (εκπαιδευτικοί 39%, εργασία 14%, ιατρικοί λόγοι 13.8%, κοινωνικοί λόγοι-αναψυχή το 11%).

-Περιορισμένη ζήτηση για εμπορικούς και καταναλωτικούς λόγους: 19%.

Στη συνέχεια στο **Κεφάλαιο 11** γίνεται μια *ευρεία κλαδική έρευνα του τουριστικού τομέα* λόγω του ιδιαίτερης σημασίας που διαχρονικά αυτός αποκτά στη δυτική Ελλάδα, με βάση τα σχετικά στατιστικά στοιχεία, τα οποία, αποτυπώνοντας τις συνθήκες αποβιομηχάνισης των τελευταίων τριάντα ετών στην περιοχή, αναβαθμίζουν το ρόλο των υπηρεσιών και τον καθιστούν μοχλό δυναμικής ανάπτυξης και παράγοντα κάλυψης του ελλείμματος αναπτυξιακής υστέρησης της περιοχής αυτής. Έτσι, στο Κεφάλαιο αυτό γίνεται, καταρχήν, μια εμπεριστατωμένη καταγραφή του τουριστικού δυναμικού και της εξέλιξης των τουριστικών μεγεθών της δυτικής Ελλάδας και δίνεται μια πλήρης περιγραφή του σύγχρονου ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης των εισοδηματικών και άλλων ροών του τουριστικού προϊόντος με βάση το μηχανισμό του Δορυφόρου Λογαριασμού. Η εξειδίκευση της προσέγγισης αυτής στην περίπτωση των επιδράσεων της Γέφυρας στον τομέα του τουρισμού στην περιοχή οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η συνολική επίδραση της προκαλούμενης από τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ αύξηση του τουρισμού και συνακόλουθα της αύξησης της παραγωγής και διάθεσης της επιπρόσθετης τουριστικής κατανάλωσης, μπορεί να κινείται μελλοντικά μεταξύ των δυο παρακάτω περιπτώσεων:

- i. Μικρή επίδραση και να αφορά κατά βάση τις αμοιβές των συντελεστών παραγωγής και τη φορολογία εάν τα καταναλωτικά προϊόντα της συνιστούν εξολοκλήρου τμήμα των εισαγωγών στην περιοχή μελέτης.
- ii. Σχετικά μεγάλη επίδραση σε σύγκριση με την προκαλούμενη από τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ αύξηση του τουρισμού και συνακόλουθα της αύξησης της παραγωγής και διάθεσης της επιπρόσθετης τουριστικής κατανάλωσης εάν τα καταναλωτικά προϊόντα της μπορούν να ικανοποιηθούν κατά ένα μέρος από τις παραγωγικές δυνατότητες της Περιφέρειας στο σύνολό της.

Ειδικότερα η ανάλυση στο Κεφάλαιο 11 καταλήγει στα εξής βασικά συμπεράσματα:

-Με βάση την προοπτική της χωροταξικής ολοκλήρωσης του ελληνικού χώρου μέσα από τα μεγάλα έργα υποδομών και την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και επικοινωνιών, θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη κόμβων συνδυασμένων μεταφορών μεγάλης εμβέλειας.

-Τα όποια μειονεκτικά στοιχεία της περιφέρειας παραμερίζονται και δίνουν τη θέση τους στη δυνατότητα εξέλιξης της περιοχής ως Δυτικής Πύλης και ως βασικού στοιχείου στον αναπτυξιακό άξονα της Αδριατικής – Ιονίου και στη σύνδεση της Ευρώπης με τη Μέση Ανατολή.

-Η νέα αυτή προοπτική μπορεί να επιτρέψει την ανάπτυξη της περιοχής αφενός ως εμπορευματικού/διαμετακομιστικού κόμβου μείζονος ευρωπαϊκής σημασίας καθώς και ως σημαντικού τουριστικού/πολιτιστικού κόμβου των δικτύων διευρωπαϊκής παραγωγής και διάθεσης των ενδοευρωπαϊκών ταξιδιωτικών/τουριστικών μετακινήσεων στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης.

-Με βάση τα νέα δεδομένα της ΓΕΦΥΡΑΣ η περιοχή τείνει να ομογενοποιηθεί όσον αφορά τη μεταφορική επικοινωνία και να μετατραπεί ανεμπόδιστα σε σταυροδρόμι συνδυασμένων μεταφορών, εμπορικών και κοινωνικών, ως αποτέλεσμα του διαμορφούμενου γεωγραφικού κόμβου σύγκλισης των δύο εθνικών/διεθνών αξόνων ανάπτυξης (ΠΑΘΕ και Ιόνιας Οδού).

-Η Ζεύξη Ρίου–Αντίρριου αναβαθμίζει τον κεντρικό αναπτυξιακό άξονα μέχρι την Καλαμάτα με βάση το τμήμα Τρίπολη – Καλαμάτα και τον υπό εξέλιξη δυτικό άξονα με τη σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Αθηνών – Πατρών καθώς και την Ιόνια Οδό με τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του λιμένα Πατρών.

Στη συνέχεια, με βάση τα παραπάνω, προσδιορίζονται και οι ιδιαίτερες *τουριστικές χωρικές ενότητες* της περιοχής ακολουθώντας τη μεθοδολογία του Κεφαλαίου 3, όπου εξειδικεύθηκαν οι ζώνες ανάπτυξης της δυτικής Ελλάδας με βάση την ένταξη της Γέφυρας στο εθνικό και ευρωπαϊκό πλαίσιο μεταφορών, καθώς και άλλη δόκιμη μεθοδολογία της τουριστικής έρευνας. Ανάλογα με τα γεωγραφικά, πληθυσμιακά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά των επιμέρους περιοχών και τις νέες συνθήκες προσβασιμότητας που δημιουργήσε η Γέφυρα προσδιορίστηκαν 11 Τουριστικές Ενότητες.

Από τις παραπάνω διαπιστώσεις και σε συνάρτηση με τον καθορισμό των 11 Τουριστικών Ενοτήτων οι συνακόλουθες επιπτώσεις της Γέφυρας στον τουριστικό τομέα διαγράφονται άκρως ευνοϊκές.

Όμως, η προοπτική αυτή θέτει τα ζητήματα σχεδιασμού και διοίκησης του τουρισμού στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας σε νέα προβληματική που συνίσταται αφενός στην αναζήτηση νέων εργαλείων προσέγγισης και

παρακολούθησης της τουριστικής ανάπτυξης και νέων πλαισίων διαχείρισης, ελέγχου και διοίκησης της μεγέθυνσης και της συγκέντρωσης τουριστικών δραστηριοτήτων. Με απλά λόγια, η διαφαινόμενη προοπτική απαιτεί τη συγκρότηση και εφαρμογή διακριτής τουριστικής πολιτικής σε τοπικό (Δήμοι), Νομαρχιακό και Περιφερειακό επίπεδο με συνεκτική λογική στην επάλληλη λειτουργία της.

Στο **Κεφάλαιο 12** αναπτύσσεται, με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε και τα ευρήματα της έρευνας, *η αναγκαιότητα ίδρυσης ενός Παρατηρητηρίου*, αποστολή του οποίου θα είναι να παρακολουθεί συστηματικά και σε διαρκή χρονική βάση τις χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου -και σταδιακά των υπόλοιπων τμημάτων του δυτικού άξονα- στη δυτική Ελλάδα και ευρύτερα σε ολόκληρη τη χώρα. Η πρόταση αυτή στηρίζεται στο γεγονός ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ένα μεγάλης αναπτυξιακής εμβέλειας έργο, του οποίου οι επιπτώσεις σε μεσομακροχρόνιο επίπεδο θα είναι βαθιές και εκτεταμένες, κυρίως για τη δυτική Ελλάδα, γενικότερα όμως και για ολόκληρη τη χώρα. Δηλαδή, πέρα από τις άμεσες επιπτώσεις που καταγράφηκαν στην παρούσα μελέτη, η διαρκής επίδραση των επιπτώσεων της γέφυρας στην προσβασιμότητα των περιοχών που επηρεάζει, τόσο αυτόνομα, όσο και σε συνδυασμό με τους υπό κατασκευή οδικούς άξονες της δυτικής Ελλάδας, αποτελεί μια συνεχή διαδικασία μεταβολών στον κοινωνικό και οικονομικό ιστό των περιοχών που η καταγραφή τους είναι απαραίτητο να γίνεται σε διαρκή βάση από το Παρατηρητήριο σύμφωνα με τις σύγχρονες μεθόδους της επιστήμης και της διεθνούς εμπειρίας. Ήδη σημαντική τέτοιου είδους εμπειρία έχει καταγραφεί και συσσωρευτεί από το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, που ιδρύθηκε για την παρακολούθηση των χωρικών επιπτώσεων ενός έργου συγκρίσιμου, από πλευράς επενδυτικού κόστους και εύρους επιπτώσεων, με τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και το δυτικό άξονα, με τον οποίο άλλωστε προορίζεται να συνδεθεί συγκοινωνιακά.

Μέσω του Παρατηρητηρίου θα καθίσταται δυνατή η καταγραφή στοιχείων κυκλοφορίας, περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κοινωνικο-οικονομικών, χωροταξικών και πολεοδομικών μεταβολών, και στη συνέχεια η επιστημονική ανάλυση και αξιολόγηση των επιδράσεων της γέφυρας και σταδιακά και του δυτικού άξονα στις περιοχές που επηρεάζει η κατασκευή και λειτουργία τους.

Το Παρατηρητήριο είναι ένα επιχειρησιακό εργαλείο το οποίο, με τεκμηριωμένες επιστημονικές μεθόδους και σύγχρονη υποδομή πληροφοριακών συστημάτων, συγκεντρώνει, επεξεργάζεται και παρέχει έγκυρα και ενημερωμένα δεδομένα και πληροφορίες για την κατάσταση των περιοχών που επηρεάζονται από την κατασκευή και λειτουργία των μεγάλων αυτών συγκοινωνιακών έργων. Η παρακολούθηση και αποτίμηση των χωρικών επιδράσεων από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου θα βασίζεται σε ένα σύστημα δεικτών, το οποίο λαμβάνει υπόψη την τρέχουσα Ευρωπαϊκή πρακτική για την παρακολούθηση ανάλογων έργων.

Το Παρατηρητήριο, με τις Ετήσιες Εκθέσεις Αποτελεσμάτων για την εξέλιξη των βασικών μεγεθών, που συντάσσει, καθώς και τις περιοδικές Εκθέσεις Επιδράσεων, που εκπονεί για επιμέρους περιοχές, προσφέρει, πέρα από τη διαρκή πληροφόρηση για τις μεταβολές, ένα σοβαρό εργαλείο άσκησης, από την πολιτεία, ορθολογικής οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής και τη χάραξη μεσομακροχρόνιου σχεδιασμού.

Τέλος, στο **Κεφάλαιο 13** συνοψίζονται τα *βασικά συμπεράσματα* της έρευνας ως προς τις άμεσες και τις διαχρονικές χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας στη δυτική Ελλάδα και στη χώρα γενικότερα και η σημασία τους για την άσκηση κατάλληλης οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής από τις υπεύθυνες δημόσιες αρχές.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα τελική έκθεση υποβάλλεται στο πλαίσιο της μελέτης-έρευνας που ανέθεσε η Εταιρία ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ στην Ερευνητική Ομάδα του Πανεπιστημίου Πατρών, η σύνθεση της οποίας δίνεται παρακάτω. Την ανάθεση αυτή αντιμετώπισε θετικά και προώθησε με συγκεκριμένες ενέργειες και η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, αναγνωρίζοντας τη σημασία της για την ανάπτυξη της Περιοχής.

Η μελέτη-έρευνα ανατέθηκε επίσημα στην Ερευνητική Ομάδα μέσω της Επιτροπής Ερευνών του Πανεπιστημίου Πατρών την 7.10.2005 με χρονική προθεσμία παράδοσης της έρευνας αρχικά την 31.3.2006 και τελικά την 31.5.2006, ενώ συμφωνήθηκε η παράδοση μιας ενδιάμεσης έκθεσης στα μέσα του Δεκεμβρίου 2005 προκειμένου να γίνουν, με την ευκαιρία της λήξης του έτους και τη συμπλήρωση 1,5 περίπου έτους από την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας, κάποιες πρώτες εκτιμήσεις και διαπιστώσεις σχετικά με τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις του έργου αυτού, τόσο στην περιοχή της δυτικής Ελλάδας, όσο και γενικότερα στο σύνολο της χώρας. Η Ενδιάμεση Έκθεση υποβλήθηκε κανονικά στα μέσα Δεκεμβρίου 2005.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η έρευνα αυτή είναι η πρώτη που γίνεται μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας και οπωσδήποτε τα αποτελέσματα και συμπεράσματα της αναμένονται από όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές με ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω της μεγάλης σημασίας της Ζεύξης για την ανάπτυξη περιοχής.

Η μελέτη έχει στόχο, πέρα από τον εντοπισμό των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της λειτουργίας της Γέφυρας, να διαμορφώσει και ένα πλαίσιο

καθώς και τις κατευθύνσεις για τις σχεδιαζόμενες, άμεσα και απώτερα, νέες επενδύσεις στο συγκοινωνιακό δίκτυο της Δυτικής και Νότιας Ελλάδας. Ιδιαίτερα αυτό ισχύει για την Ιόνια Οδό, ένα έργο τεράστιας σημασίας και άμεσα συνδεδεμένο με τη Γέφυρα και την αύξηση της προσφοράς της στην ανάπτυξη της Περιοχής.

Θα θέλαμε να υπογραμμίσουμε ιδιαίτερα τις εξαιρετικές συνθήκες συνεργασίας με τα στελέχη της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος και της Γέφυρας ΑΕ για την παροχή στοιχείων, προηγούμενων μελετών και άλλου πληροφοριακού υλικού.

Ειδικότερα, η αναγκαιότητα εφαρμογής μεθόδων επιστημονικής ανάλυσης τόσο σχετικά με τα οφέλη της κατασκευαστικής περιόδου, όσο και για τον υπολογισμό δεικτών προσβασιμότητας, απαιτούσε να εξευρεθούν στοιχεία, μελέτες και πίνακες από τις αρμόδιες δημόσιες Αρχές, όπως εθνικοί και περιφερειακοί πίνακες Εισροών-εκροών, Πίνακες προέλευσης-προορισμού και χρονικών αποστάσεων όλων των νομών της χώρας κλπ, η εξασφάλιση των οποίων από τις αρμόδιες αρχές και άλλες πηγές απορρόφησε σημαντικό χρόνο. Ανάλογες δυσκολίες, όπως είναι αντιληπτό, δημιούργησε και η προετοιμασία και διενέργεια επιτόπιας έρευνας (field research) με ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις στη Ναύπακτο, Αγρίνιο, Μεσολόγγι κλπ. Βέβαια, όλες αυτές οι δυσκολίες και καθυστερήσεις ήταν φυσιολογικές για μια έρευνα αυτού του είδους και οπωσδήποτε όλα αυτά ήδη κεφαλαιοποιήθηκαν και θα δώσουν σημαντική ώθηση στην περαιτέρω αξιολόγηση και αξιοποίηση της.

Η τελική ευθύνη για τυχόν λάθη και παραλείψεις βαρύνει αποκλειστικά τους επιστημονικούς συντελεστές της έρευνας. Σε κάθε περίπτωση πιστεύουμε ότι η παρούσα τελική έκθεση παρέχει σημαντική προστιθέμενη αξία που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί πολλαπλά για τη διεύρυνση και εμβάθυνση των

συνεργασιών με τους εμπλεκόμενους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς με στόχο την αντιμετώπιση τυχόν αρνητικών συνεπειών και την ενίσχυση των θετικών πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων που αναμένονται από τη λειτουργία τόσο της Γέφυρας όσο και αργότερα του δυτικού οδικού άξονα.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΣΗ- ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

1.1 Γενικά

Με την κατασκευή και ολοκλήρωση των εργασιών της γέφυρας Ρίου – Αντίρριου, τον Αύγουστο του 2004, έγιναν πράξη τα όνειρα και τα οράματα πολλών γενεών των κατοίκων της δυτικής Ελλάδας, ενώ ολόκληρη η χώρα απέκτησε ένα συγκοινωνιακό έργο με τεράστια εμβέλεια. Αν και η σύλληψη της ιδέας του έργου αυτού έλαβε χώρα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, πέρασαν πολλά χρόνια προκειμένου να πραγματοποιηθεί η ζεύξη αυτή, αφού χρειάστηκε να καμφθούν διάφορες αντιθέσεις και διαφωνίες για το έργο και να ξεπεραστούν τεχνικές δυσκολίες που αρχικά φάνταζαν ανυπέρβλητες. Πρόκειται ενδεχομένως για το πιο μεγάλο και πιο δύσκολο έργο που κατασκευάστηκε ποτέ στην Ελλάδα. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου καθώς και οι πρωτοποριακές τεχνολογίες που εφαρμόστηκαν δίνουν παγκόσμια αίγλη στην γέφυρα Ρίου – Αντίρριου και την καθιστούν σημείο αναφοράς στην σύγκριση με τις άλλες ανά τον κόσμο.

Όπως είναι αναμενόμενο ένα τέτοιου μεγέθους συγκοινωνιακό έργο προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στο οικονομικό, αναπτυξιακό, κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα, η γέφυρα Ρίου – Αντίρριου είναι ένα αναπτυξιακό έργο το οποίο επηρεάζει πολλές γεωγραφικές περιοχές, που έχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ τους τόσο ως προς την ανάπτυξή όσο και ως προς τα οικονομικά και κοινωνικά τους χαρακτηριστικά. Το γεγονός αυτό επιφέρει ευρύτερες, καταλυτικές και πολυδιάστατες επιπτώσεις που επιδρούν σοβαρά στον κοινωνικό και οικονομικό ιστό της δυτικής Ελλάδας. Οι επιπτώσεις αυτές έχουν όχι μόνο βραχυχρόνιο χαρακτήρα αλλά και μακροχρόνιο, πράγμα που σχετίζεται άμεσα με την ολοκλήρωση των

εργασιών στις συγκοινωνιακές υποδομές της χώρας (Εγνατία. Ιόνια οδός κ.α.).

Παρά τις ριζικές μεταβολές που επιφέρει η κατασκευή της ζεύξης σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο στα πλαίσια της άρσης της απομόνωσης του δυτικού τμήματος της χώρας, οι επιπτώσεις της δεν περιορίζονται στο εσωτερικό της χώρας, αλλά έχουν και διεθνή εμβέλεια όσον αφορά στις διευρωπαϊκές μεταφορές, αφού η γέφυρα αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα του δυτικού οδικού άξονα που περιλαμβάνει την Ιόνια Οδό. Το ολοκληρωμένο αυτό δίκτυο αναμένεται να διαδραματίσει έναν ευρύτερο αναπτυξιακό ρόλο ως άξονας διασύνδεσης της χώρας με τον υπόλοιπο Ευρωπαϊκό χώρο. Συγκεκριμένα, συνδέεται με την Αλβανία και τα Βαλκάνια γενικότερα μέσω της Κακαβιάς, ενώ παράλληλα ενώνει τις δύο μέχρι πρότινος ασύνδετες πύλες της Ελλάδας προς την δυτική Ευρώπη, τους λιμένες της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας.

1.2 Το ιστορικό της κατασκευής του έργου και η χρηματοδότησή του

Η ζεύξη Ρίου - Αντίρριου αποτελεί ένα έργο υψηλής τεχνογνωσίας, όχι μόνο με βάση τα ελληνικά, αλλά και τα διεθνή δεδομένα. Παράλληλα το έργο αυτό υπήρξε το όραμα ενός από τους μεγαλύτερους πολιτικούς που ανέδειξε η χώρα, του Χαρίλαου Τρικούπη. Συγκεκριμένα τον Μάρτιο του 1889 κατά την διάρκεια της ομιλίας του στην Ελληνική Βουλή αναφέρθηκε για πρώτη φορά στην ανάγκη δημιουργίας μιας γέφυρας που να ενώνει την Στερεά Ελλάδα με την δυτική Πελοπόννησο. Ο Χαρίλαος Τρικούπης ήταν αρκετά διορατικός και θεωρούσε το έργο αυτό ζωτικής σημασίας για την χώρα. Παρόλα αυτά η έλλειψη της κατάλληλης τεχνολογίας και τεχνογνωσίας εκείνη την εποχή

καθυστέρησε την πραγματοποίηση της γέφυρας για περισσότερο από 100 χρόνια. Αυτός είναι και ο λόγος που η γέφυρα πήρε το όνομά της από τον σπουδαίο αυτό Μεσολογγίτη πολιτικό.

Η ζεύξη Ρίου - Αντίρριου ενώνει δύο από τις πιο ιστορικές περιοχές της Ελλάδας. Οι ευρύτερες περιοχές της Αιτωλοακαρνανίας και της δυτικής Πελοποννήσου είναι φορείς σπουδαίας πολιτιστικής κληρονομιάς, πράγμα που αναδεικνύει μια διαφορετική πτυχή της γέφυρας.

Στις αρχές του 20ού αιώνα ξεκίνησαν τα πρώτα ακτοπλοϊκά δρομολόγια που ένωναν τη Πάτρα με την Στερεά Ελλάδα. Αργότερα στα μέσα του 20ού αιώνα έκανε την εμφάνισή του ένα ειδικά διαμορφωμένο πλοίο, που ήταν κατάλληλα εξοπλισμένο με σιδηροδρομικές ράγες, που του έδινε με τον τρόπο αυτό την δυνατότητα να μεταφέρει βαγόνια από το λιμάνι της Πάτρας στην απέναντι ακτή. Όμως η ραγδαία αύξηση της χρήσης των αυτοκινήτων οδήγησε αφενός στην κατάργηση των πλοίων αυτών και αφετέρου στη δημιουργία άλλων που μπορούσαν να μεταφέρουν αυτοκίνητα (ferry boats). Όμως, με την πάροδο των ετών και τη μεγάλη αύξηση των διελεύσεων με τα ferry boats έγινε κοινή συνείδηση ότι η δημιουργία μιας γέφυρας που να ενώνει τις δυο ακτές ήταν επιτακτική ανάγκη. Η σημαντική χρονική καθυστέρηση της διέλευσης των οχηματαγωγών και οι διακοπές λειτουργίας τους για διάφορους λόγους, ιδιαίτερα στη χειμερινή περίοδο λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, συνέβαλαν στην ωρίμανση του θέματος και στη λήψη της μεγάλης αυτής απόφασης.

Όμως για να πραγματοποιηθεί αυτό το μεγάλο έργο έπρεπε να ξεπεραστούν μεγάλες δυσκολίες και αντιξοότητες, οι οποίες στην αρχή φαινότουσαν ανυπέρβλητες. Συγκεκριμένα, η περιοχή του Πατραϊκού κόλπου είναι ιδιαίτερα σεισμογενής και μάλιστα κατέχει την πρώτη θέση στην εκδήλωση σεισμικής

δραστηριότητας σε όλη την Ευρώπη. Επιπλέον, η παρουσία πολλών ρηγμάτων στη περιοχή, λόγω των σημαντικών τεκτονικών μετακινήσεων, έχει ως αποτέλεσμα οι δύο ακτές να απομακρύνονται κατά 8 χιλιοστά ετησίως. Επίσης, το υπέδαφος του πυθμένα της θάλασσας έχει τέτοια μορφή που πρόσθεσε μια ακόμη δυσκολία στην κατασκευή του έργου. Συγκεκριμένα, η μεγάλη αστάθεια του υπεδάφους (για βάθος τουλάχιστον 100 μέτρων) καθιστούσε την κατασκευή των βάσεων των θεμελίων της γέφυρας με τη συνήθη μέθοδο από δύσκολη έως αδύνατη. Ακόμα το μεγάλο βάθος της θάλασσας του Πατραϊκού κόλπου ήταν μια ακόμα αντιξοότητα. Ειδικότερα το βάθος του πυθμένα ήταν 5 φορές μεγαλύτερο από ότι το σύνηθες στις κατασκευές αντίστοιχων γεφυρών στο παρελθόν. Τέλος, η παρουσία ισχυρών ανέμων στην περιοχή σε συνδυασμό και με τις παραπάνω δυσκολίες έκανε πολλούς να αποθαρρυνθούν και να πιστέψουν ότι το έργο τελικά δεν θα πραγματοποιηθεί.

Από πολιτική άποψη, η κατασκευή ενός τέτοιου συγκοινωνιακού έργου και οι σπουδαίες επιπτώσεις που το συνοδεύουν, απασχόλησαν, όπως ήταν λογικό, πολλές φορές τις εκάστοτε Ελληνικές κυβερνήσεις. Η προοπτική αυτή είχε αποτελέσει το αντικείμενο ημερίδων του Ελληνικού Τεχνικού Επιμελητηρίου το 1974 και το 1975. Όμως το θέμα εγκαταλείφθηκε για πολλά χρόνια για να επανέλθει στο προσκήνιο στα μέσα της δεκαετίας του 1980. Συγκεκριμένα, τον Οκτώβριο του 1986 η Ελλάδα ξεκίνησε ένα πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των υποδομών της με την πλήρη υποστήριξη της τότε Ε.Ο.Κ. Ανάμεσα σε πολλά άλλα έργα ήταν και αυτό της ζεύξης Ρίου-Αντίρριου.

Το έτος 1987 ήταν κομβικό για την μετέπειτα πορεία του έργου, αφού στις αρχές του έτους προκηρύχθηκε διεθνής διαγωνισμός για την κατάθεση προσφορών για την μελέτη και κατασκευή της γέφυρας. Παράλληλα, δόθηκε

λύση στο δίλημμα «γέφυρα ή σήραγγα» που βρισκόταν στο προσκήνιο για πολλά χρόνια, με την επιλογή της κατασκευής της γέφυρας να προκρίνεται.

Αν και 5 όμιλοι εταιριών κατέθεσαν την πρότασή τους και συμμετείχαν στο διαγωνισμό, μόνο οι 3 προσφορές επιλέχθηκαν να περάσουν από ειδική επιτροπή για την εξονυχιστική εξέτασή τους, αφού οι υπόλοιπες 2 δεν ήταν συμβατές με τους όρους του διαγωνισμού. Ο ένας από τους 3 αυτούς ομίλους απαρτιζόταν από τις εταιρίες του Γαλλικού ομίλου GTM (τώρα πλέον VINCI) και μια σειρά από Ελληνικές εταιρίες. Το όνομα που δόθηκε στον όμιλο αυτό ήταν «Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α.», που πήρε το όνομα του από τα αρχικά των λέξεων του τίτλου «Γάλλο-Ελληνικός Φορέας Υπέρ - θαλάσσιας ζεύξης Ρίου – Αντίρριου». Ο όμιλος Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. πρότεινε την κατασκευή μιας καλωδιωτής γέφυρας με 4 πυλώνες. Η ιδέα αυτή βασίστηκε στην μελέτη που είχε κάνει ο Γαλλικός όμιλος για την γέφυρα της Μάγχης. Ο δεύτερος όμιλος, στον οποίο κυριαρχούσε η παρουσία του Γερμανικού οίκου 'Krupp-Thyssen', πρότεινε και αυτός το είδος της καλωδιωτής γέφυρας αλλά μόνο με 2 πυλώνες. Τέλος ο τρίτος όμιλος, ο οποίος απαρτιζόταν από Ιταλικές και Ελληνικές επιχειρήσεις, πρότεινε την δημιουργία μιας κρεμαστής γέφυρας.

Οι πρόσθετες μελέτες, αλλά και οι διαμάχες που ακολούθησαν μαζί με την πολιτική αστάθεια που επικράτησε στη χώρα στα τέλη της δεκαετίας του '80, ανάγκασαν το έργο να καθυστερήσει για 2 χρόνια. Επίσης οι επιφυλάξεις των προσφορών, καθώς και η πληθώρα των κινδύνων που ελλόχευαν από το έργο αυτό καθυστέρησαν το έργο ακόμα πιο πολύ. Τον Ιανουάριο του 1991 το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. ανακοίνωσε την προκήρυξη νέου διαγωνισμού, αλλά αυτή τη φορά με τη μορφή του συστήματος **σύμβασης παραχώρησης**. Με το σύστημα αυτό η ευθύνη για την κατασκευή της γέφυρας μετατέθηκε από την Ελληνική κυβέρνηση στον ιδιωτικό τομέα, αφού η ανάδοχος εταιρία θα συγχρηματοδοτούσε (αλλά και θα εκμεταλλευόταν για πεπερασμένο χρονικό

διάστημα) το έργο. Η απόφαση αυτή ήταν πολύ τολμηρή δεδομένου ότι στην Ελλάδα κανένα έργο υποδομής δεν είχε πραγματοποιηθεί με το σύστημα παραχώρησης, αφού το σύστημα αυτό ήταν σε πρώιμο στάδιο και το υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ για πρώτη φορά πρόβαινε σε τέτοιου είδους σύμβαση.

Ο νέος αυτός διαγωνισμός προκηρύχθηκε το 1991 και κατατέθηκαν τελικά 6 προσφορές. Το φθινόπωρο του 1994 ο όμιλος Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. επιλέχτηκε ως «Προσωρινός Ανάδοχος», ενώ τον Ιανουάριο του 1996 υπογράφηκε η σύμβαση εργασίας από τον τότε υπουργό Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ για την μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση και εκμετάλλευση της γέφυρας με την ανάδοχη εταιρία. Η σύμβαση αυτή επικυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή στις 24 Απριλίου του 1996 και τέθηκε σε ισχύ στις 24 Δεκεμβρίου του 1997. Οι μέτοχοι της εταιρίας Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α Α.Ε., καθώς και τα ποσοστά συμμετοχής τους στην εταιρία φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Εταιρία	VINCI Concessions	Ελληνική Τεχνοδομική ΤΕΒ	J & P - ΑΒΑΞ	Αθηνά	Προοδευτική	Παντεχνική
%	53	15.48	11.20	7.74	7.74	4.84

Στη συνέχεια η Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. υπέγραψε σύμβαση μελέτης και κατασκευής με την Κοινοπραξία ΓΕΦΥΡΑ. Οι εταιρίες που απάρτιζαν την Κοινοπραξία καθώς και τα ποσοστά τους φαίνονται στο παρακάτω πίνακα:

Εταιρία	VINCI Construction Grands Projects	ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε	J&P - ΑΒΑΞ	Αθηνά Α.Ε.Τ.Β & Α.Ε.	Προοδευτική Α.Τ.Ε.	Παντεχνική Α.Ε.
%	53	15.48	11.20	7.74	7.74	4.85

Η σύμβαση εργασίας έχει διάρκεια 42 ετών, από τα οποία τα 7 ήταν η κατασκευαστική περίοδος και τα υπόλοιπα 35 είναι τα χρόνια εκμετάλλευσης του έργου. Από την κατασκευαστική περίοδο τα 2 πρώτα έτη αφορούσαν πρόσθετες μελέτες και τα υπόλοιπα 5 αφορούσαν τις κατασκευαστικές εργασίες. Η περίοδος των πρόσθετων μελετών (2 έτη) συντέλεσε σημαντικά έτσι ώστε το έργο να παραδοθεί 4 μήνες νωρίτερα από το συμβατικό χρόνο παράδοσης. Μετά το πέρας των 42 ετών, δηλαδή στις 24 Δεκεμβρίου του 2039, το Ελληνικό Δημόσιο θα αναλάβει την λειτουργία αλλά και την συντήρηση του έργου.

Το συνολικό κόστος της γέφυρας αγγίζει τα 800 εκατομμύρια Ευρώ. Αν και το έργο είναι συγχρηματοδοτούμενο, η συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου είναι αρκετά μεγάλη. Συγκεκριμένα το Δημόσιο –μαζί με τη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.)- συνέβαλε στην χρηματοδότηση κατά 40 % περίπου του συνολικού κόστους, Ένα άλλο 50% περίπου του κόστους αντλήθηκε με τη μορφή μακροχρόνιου δανεισμού από την ΕΤΕπ, ενώ η ανάδοχος εταιρία χρηματοδότησε το έργο από τα ίδια κεφάλαιά της με ένα ποσό της τάξεως του 10% του συνολικού κόστους. Αν και αρχικά η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) είχε εκφράσει ενστάσεις για την ανταποδοτικότητα του έργου και τον κίνδυνο υπέρβασης του κόστους, τελικά συνέβαλε στην κάλυψη σημαντικού μέρους του κόστους του έργου με την παροχή δανείου ύψους 370 εκατομμυρίων Ευρώ και με περίοδο αποπληρωμής 25 χρόνων. Η ΕΤΕπ για τη χορήγηση αυτού του δανείου ζήτησε και έλαβε τραπεζική εγγύηση ολοκλήρωσης των εργασιών. Η Bank of America και η Bank of Tokyo-Mitsubishi ήταν επικεφαλής σε έναν όμιλο τραπεζών που οργάνωσαν την παροχή αυτών των εγγυήσεων. Η διαδικασία παροχής αυτών των εγγυήσεων από τις τράπεζες ήταν επίπονη και χρονοβόρα. Τελικά στις 17 Δεκεμβρίου του 1997, ύστερα από μαραθώνιες συζητήσεις επήλθε συμφωνία.

Στα 5 χρόνια κατασκευής της γέφυρας εργάστηκαν πάνω από 1000 άτομα, ενώ και άτομα εκτός Ελλάδας και κυρίως από τη Γαλλία που στελέχωσαν το εργοτάξιο. Στα χρόνια αυτά τηρήθηκαν όλοι οι κανόνες ασφαλείας με αυστηρότητα ενώ καμία απώλεια ανθρώπινης ζωής δεν έλαβε χώρα.

Το έργο παραδόθηκε, όπως ήδη αναφέρθηκε, αρκετά νωρίτερα σε σχέση με ότι είχε αρχικά προβλεφθεί, συγκεκριμένα τον Αύγουστο του 2004.

1.3 Περιγραφή και τεχνικά χαρακτηριστικά της γέφυρας

Η γέφυρα Ρίου - Αντίρριου έγινε παγκοσμίως γνωστή εξαιτίας των ιδιαίτερων δυσκολιών που αντιμετωπίστηκαν στη φάση της σχεδίασης και της κατασκευής και επίσης λόγω της σημαντικής τεχνογνωσίας που χρησιμοποιήθηκε.

Η κατασκευή της Γέφυρας έγινε σε μια περιοχή στην οποία η συσσώρευση μεγάλων αντιξοοτήτων έκανε την κατασκευή της να φαντάζει αρχικά αδύνατη. Ειδικότερα:

-Η έντονη σεισμική δραστηριότητα της περιοχής του Πατραϊκού κόλπου έκανε τις προδιαγραφές για την αντοχή του έργου σε περίπτωση σεισμού να είναι πολύ αυστηρές. Εξαιτίας αυτού του γεγονότος η γέφυρα σχεδιάστηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να αντέξει σε έναν σεισμό πρωτοφανή για τα Ελληνικά δεδομένα και συγκεκριμένα σε σεισμό ακόμα και με εδαφική επιτάχυνση 48 % επί της βαρύτητας. Ένας τέτοιου είδους σεισμός εμφανίζεται μια φορά σε διάρκεια 2000 χρόνων. Παράλληλα υπάρχει στα θεμέλια της γέφυρας σεισμική μόνωση καθώς και αποσβεστήρες σεισμικής μόνωσης στο κατάστρωμά της.

-Η απομάκρυνση του Ρίου από το Αντίρριο κατά 8 χιλιοστά ετησίως μαρτυρά την ύπαρξη τεκτονικών μετακινήσεων στην περιοχή και καθιστά δεδομένη την τεκτονική μετακίνηση 1 μέτρου για την ελάχιστη ζωή του έργου που είναι 120 έτη. Για το λόγο αυτό η γέφυρα σχεδιάστηκε για να μπορεί να ανταπεξέλθει σε μετακίνηση 2 μέτρων προς οποιαδήποτε κατεύθυνση.

-Παράλληλα το υπέδαφος του πυθμένα της θάλασσας είναι αρκετά ασταθές. Οι υποθαλάσσιες γεωτρήσεις που έλαβαν χώρα τα προηγούμενα χρόνια (1987, 1992 και 1996) έδειξαν ότι δεν υπάρχει βραχώδες υπόστρωμα σε βάθος μέχρι και 100 μέτρα κάτω από τον πυθμένα. Το γεγονός αυτό δημιούργησε την ανάγκη ενίσχυσης του υπεδάφους προκειμένου να αντέξει τα βάθρα που τοποθετήθηκαν. Για την ενίσχυση του υπεδάφους χρησιμοποιήθηκε μια πραγματικά πρωτοποριακή ιδέα. Συγκεκριμένα η άνω στρώση του υπεδάφους ενισχύθηκε με ενθέματα, δηλαδή από κενούς σωλήνες από χάλυβα διαμέτρου 2 μέτρων και μήκους από 25 έως 30 μέτρων. Οι σωλήνες αυτοί καρφώθηκαν στο πυθμένα σε απόσταση 7 μέτρων μεταξύ τους. Επιπλέον μια επιμελημένη στρώση αμμοχάλικου (πάχους 3 μέτρων) χρησιμοποιήθηκε για να καλύψει τα τμήματα των ενθεμάτων που προεξείχαν. Η ορθότητα της τεχνικής αυτής αποδείχθηκε πρώτα θεωρητικά με μαθηματικά μοντέλα και στη συνέχεια επιβεβαιώθηκε και μέσω προσομοίωσης με δοκιμές σε μηχανές φυγοκέντρησης. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι το υπέδαφος, που είναι ενισχυμένο με τον τρόπο αυτό, παρουσιάζει μεγαλύτερη αντοχή σε σχέση με αυτή που προέκυπτε από τους υπολογισμούς, πράγμα που κάνει το έδαφος να μην επιτρέπει την ανατροπή των βάθρων σε περίπτωση σεισμού.

-Επίσης, οι κατασκευαστές της γέφυρας έλαβαν σοβαρά υπόψη τους και το φαινόμενο των ισχυρών ανέμων που παρουσιάζεται στην περιοχή. Ειδικότερα το κατάστρωμα της γέφυρας είναι εκτεθειμένο σε ανέμους με ταχύτητες έως

και 120 χιλιομέτρων την ώρα. Δεδομένου αυτού του φαινομένου, το κατάστρωμα κατασκευάστηκε με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μπορεί να αντεπεξέλθει ακόμα και σε ταχύτητες της τάξεως των 250 χιλιομέτρων, δηλαδή ακόμα και στην σπάνια περίπτωση ενός τυφώνα.

Τέλος, οι πυλώνες της γέφυρας κατασκευάστηκαν έτσι ώστε να μπορούν να αντέξουν ακόμα και στην ακραία πιθανότητα που ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο, με χωρητικότητα 180 χιλιάδων τόνων και ταχύτητα πλεύσης 16 ναυτικών κόμβων, συγκρουστεί με κάποιον από τους πυλώνες.

Από τεχνική άποψη, η γέφυρα Χαριλάου Τρικούπη είναι μια καλωδιωτή γέφυρα που στηρίζεται σε 4 πυλώνες και έχει κατάστρωμα μήκους 2252 μ. Έχει 3 ανοίγματα των 560 μ. και δύο ανοίγματα εκατέρωθεν των 286 μ. Επιπλέον υπάρχουν συμβατικές γέφυρες πρόσβασης τόσο στην πλευρά του Ρίου όσο και σε αυτήν του Αντίρριου. Κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο όσον αφορά το μήκος του συνολικού καλωδιωτού καταστρώματος (2.252 μ), αφού είναι μεγαλύτερο και από αυτό της κρεμαστής γέφυρας Golden Gate (1966m.). Είναι χαρακτηριστικό ότι για την κατασκευή της χρησιμοποιήθηκαν 500.000 κ.μ. όγκου μπετόν.

Κάθε ένας από τους 4 πυλώνες της γέφυρας έχει βάρος 170.100 τόνων και συνολικό ύψος 227 μ. Το ύψος του πυλώνα από τον πυθμένα μέχρι την επιφάνεια της θάλασσας είναι 65 μ., το ύψος του οδοστρώματος πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας είναι 48 μ. και το ύψος του πυλώνα από το οδόστρωμα έως την κορυφή του είναι 113 μ. Κάθε πυλώνας αποτελείται από 4 σκέλη από οπλισμένο σκυρόδεμα ύψους 80 μ, τα οποία ενώνονται σε υψόμετρο άνω των 130 μ. Με αυτόν τον τρόπο σχηματίζεται μια άκαμπτη πυραμίδα (κεφαλή του βάθρου). Από την κεφαλή του πυλώνα ξεκινούν τα κεκλιμένα καλώδια ανάρτησης που αγκυρώνονται σε μια από τις πλευρές του

κατασρώματος. Για την κατασκευή της πρώτης κεφαλής χρειάστηκαν περισσότεροι από 9 μήνες.

Το κατάστρωμα της γέφυρας έχει πλάτος 27.2 μ. πάνω στο οποίο υπάρχουν δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, μία λωρίδα έκτακτης ανάγκης εκατέρωθεν καθώς και πεζοδρόμια και για τις δύο κατευθύνσεις. Επίσης υπάρχουν 10 καμπίνες διοδίων που βρίσκονται από την πλευρά του Αντίρριου. Ο σκελετός του κατασρώματος είναι χαλύβδινος και περιλαμβάνει δύο διαμήκεις δοκούς ύψους 2,2μ. σε κάθε πλευρά με εγκάρσιες δοκούς ανά 4μ. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι το κατάστρωμα χαρακτηρίζεται από την παγκόσμια πρωτοτυπία ότι είναι συνεχώς και πλήρως αναρτημένο από τα καλώδια για όλα του τα 2.250μ. Συγκεκριμένα, δεν ακουμπά στους πυλώνες (πράγμα πολύ σύνηθες στις καλωδιωτές γέφυρες) αλλά αντίθετα είναι αποδεσμευμένο από τα βάθρα πράγμα που σχετίζεται άμεσα με την αντιμετώπιση των σεισμικών δονήσεων. Παράλληλα αξίζει να σημειωθεί ότι η κατασκευή όλων των ασφαλικών (γέφυρας και προσβάσεως) έγινε, ύστερα από σχετική μελέτη με βάση τον φόρτο κυκλοφορίας. Έτσι το κατάστρωμα ασφαλικών είναι 28 εκατοστά στα σημεία των διοδίων και μόνο 6 εκατοστά πάνω στη γέφυρα και όχι 14 εκατοστά που είναι το σύνηθες στο εθνικό δίκτυο.

Οι βάσεις των θεμελίων της γέφυρας κατασκευάστηκαν σε μια ασυνήθιστα ξηρά δεξαμενή η οποία κατασκευάστηκε τον Οκτώβριο του 1999 . Η δεξαμενή αυτή είχε βάθος 12μ., μήκος 200μ. και πλάτος 100μ. ενώ κάθε φορά σε αυτήν κατασκευάζονταν δύο βάθρα ταυτόχρονα. Η γέφυρα Ρίου – Αντίρριου έχει τα μεγαλύτερα θεμέλια. Ειδικότερα, οι βάσεις των θεμελίων, που τοποθετήθηκαν στο ενισχυμένο από ενθέματα πυθμένα της θάλασσας, έχουν κάθε μια διάμετρο 90μ., ύψος 14μ. και βάρος 70.000 τόνων.

Τέλος, ένας από τους πιο βασικούς στόχους των κατασκευαστών, εκτός από την δημιουργία μιας σύγχρονης, λειτουργικής και ασφαλούς γέφυρας, ήταν και το ότι το αισθητικό αποτέλεσμα μετά το πέρας των εργασιών έπρεπε να είναι ανάλογο. Το γεγονός της έμφασης στην αισθητική της γέφυρας μπορεί να εξηγηθεί από το ότι η γέφυρα βρίσκεται σε μια τοποθεσία πολυσύχναστη και είναι ορατή τόσο από διάφορα σημεία της Πάτρας όσο και από την τουριστική ζώνη της Ναύπακτου. Για το εξαισίο αισθητικό αποτέλεσμα του έργου επιστρατεύθηκε ειδικό αρχιτεκτονικό γραφείο.

1.4 Η κοινωνική σημασία του έργου

Στη διεθνή πρακτική έχει διαπιστωθεί επανειλημμένα ότι στην κατασκευή μεγάλων συγκοινωνιακών έργων υπάρχει η τάση να υποβαθμίζονται ή να αγνοούνται οι συνέπειες που αυτά προκαλούν πάνω στις εμπλεκόμενες κοινωνίες με αποτέλεσμα να δημιουργείται πολλές φορές σύγχυση στον κοινωνικό περίγυρο για τις πραγματικές επιπτώσεις τους, ακόμη και καχυποψία ή και εχθρότητα για τη λειτουργία τους. Ειδικότερα, έχει παρατηρηθεί ότι πολλές φορές ισχυρές κοινωνικές ομάδες (ή ομάδες που διαθέτουν καλύτερο βαθμό οργάνωσης στην προβολή των απόψεων τους) που θίγονται από την επένδυση ή αντιδρούν πιεστικά για διασφάλιση πρόσθετων ατομικών οφελών, παρασύρουν και άλλες κοινωνικές ομάδες σε αντιδραστική συμπεριφορά ή, το λιγότερο, σε σιωπηρή και παθητική στάση, με αποτέλεσμα να δημιουργείται τελικά στο κοινωνικό σύνολο αρνητική εκτίμηση για το έργο και αδυναμία ανάδειξης των σημαντικών κοινωνικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων του.

Τέτοιου είδους φαινόμενα οφείλονται στη μονόπλευρη προώθηση έργων χωρίς την έγκαιρη ενημέρωση και προετοιμασία των πολιτών και των κοινωνικών ομάδων από τους υπεύθυνους φορείς, που είναι στοιχεία

απαραίτητα για να μεγιστοποιείται ο βαθμός επίγνωσης των θετικών πλευρών του έργου και να ελαχιστοποιούνται οι αρνητικές συνέπειες του. Η εξασφάλιση της συνεργασίας του κοινού μέσα από την έγκαιρη ενημέρωση του πριν την κατασκευή του έργου έχει ως συνέπεια τον αποτελεσματικό προσεταιρισμό του κοινωνικού παράγοντα και την ανάδειξη του ως βασικού συντελεστή της επιτυχούς λειτουργίας και κοινωνικής αποδοχής του.

Στην περίπτωση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου διαπιστώνονται ανάλογες παραλείψεις, αν κανείς αναλογιστεί τις τεράστιες οικονομικές, αναπτυξιακές και κοινωνικές ανισότητες των διασυνδεόμενων περιοχών και, ειδικότερα, την ακραία αναπτυξιακή υστέρηση της Βόρειας Περιοχής¹ όχι μόνο συγκριτικά με τη Νότια Περιοχή², αλλά και στο σύνολο της χώρας. Η υστέρηση αυτή επί δεκαετίες συνοδεύτηκε από την συγκοινωνιακή αποκοπή και απομόνωση της γεωγραφικής αυτής περιφέρειας από την υπόλοιπη χώρα λόγω έλλειψης σύγχρονου οδικού δικτύου και απουσίας ζεύξης του Ρίου-Αντιρρίου, επιτείνοντας και διευρύνοντας το αναπτυξιακό χάσμα και μεταθέτοντας επ'άοριστο την οικονομική σύγκλιση με την λοιπή Ελλάδα. Πέρα από αυτά, ο πλήρης αποκλεισμός της περιοχής λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών στην περίοδο του χειμώνα, η ανασφάλεια των κατοίκων ως προς τη δυνατότητα άμεσης μεταφοράς ασθενών στην περίπτωση επείγουσας νοσοκομειακής περίθαλψης και άλλα προβλήματα συνδεόμενα με τη λειτουργία της γραμμής των ferry boats συνέβαλαν και αυτά στην επίταση του αισθήματος απομόνωσης των κατοίκων και της κοινωνικής περιχαράκωσής τους από τον υπόλοιπο κορμό της χώρας.

¹ Βόρεια Περιοχή: Νομοί Αιτωλοακαρνανίας, Δωρίδας, Πρεβέζης κλπ

² Νότια Περιοχή: Νομοί Αχαΐας, Ηλείας κλπ

Η μακρόχρονη αυτή κατάσταση είχε ως αποτέλεσμα την κοινωνική απομόνωση και περιθωριοποίηση των περιοχών αυτών και την ανάπτυξη με την πάροδο του χρόνου μιας εσωστρέφειας που πλήττει την κοινωνική συνοχή και το κοινωνικό αυτοσυναισθήμα των κατοίκων της, οι οποίοι διάκινονται αρνητικά ή και εχθρικά προς την Κεντρική Εξουσία, αποδίδοντας σ'αυτήν την πλήρη ευθύνη για την υπάρχουσα κατάσταση. Η πολύχρονη διατήρηση τέτοιων καταστάσεων μπορεί να επιτείνει την αίσθηση της εγκατάλειψης, να στερεί την περιοχή από τη δυνατότητα ανάπτυξης εσωτερικών μηχανισμών αντίδρασης στην υπανάπτυξη και να υποβαθμίζει κάθε δυνατή τοπική αναπτυξιακή πρωτοβουλία και προσπάθεια.

Η συμβολή της Γέφυρας στο «σπάσιμο» μιας τέτοιας αρνητικής κατάστασης μάλλον δεν έχει μελετηθεί επαρκώς και, πολύ περισσότερο, δεν προπαγανδίστηκε αποτελεσματικά από τα αρμόδια θεσμικά όργανα πριν και κατά τη διάρκεια της κατασκευής της, δεδομένης μάλιστα της προβολής, από όλους τους εμπλεκόμενους παράγοντες και φορείς, κυρίως των οικονομικών και αναπτυξιακών επιπτώσεων του έργου για προφανείς λόγους.

Είναι επομένως επιτακτικής σημασίας να εξεταστεί στην παρούσα Μελέτη η καταλυτική αυτή πλευρά του θέματος και **να ερευνηθεί σε βάθος ο ρόλος της Γέφυρας στη διάλυση του κοινωνικού αυτού φαινομένου και στη δημιουργία, πλέον, ευνοϊκών συνθηκών για τη σταδιακή άρση του κοινωνικού αποκλεισμού και την κοινωνική ενσωμάτωση της (Βόρειας,βασικά) Περιοχής με την υπόλοιπη Ελλάδα. Τέλος, είναι αναγκαίο όπως, η διερεύνηση των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων της Γέφυρας σε μεσομακροχρόνια βάση, να τοποθετηθεί στο πλαίσιο της ένταξης και λειτουργίας της στο υπό διαμόρφωση ευρύτερο συγκοινωνιακό Σχέδιο της Χώρας που περιλαμβάνει την κατασκευή της Ιόνιας Οδού, της Εγνατίας Οδού κλπ.**

1.5 Μεθοδολογική προσέγγιση

Εισαγωγή

Το τμήμα αυτό πραγματεύεται τη μεθοδολογία της έρευνας. Η παρουσίαση του γίνεται με αποφυγή των τεχνικών λεπτομερειών. Η αξιολόγηση των αναπτυξιακών επιπτώσεων της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, όπως και όλων των άλλων ανάλογων έργων, εδράζεται πάνω σε ένα πλέγμα οικονομικών και κοινωνικών σχέσεων. Οι σχέσεις αυτές χαρακτηρίζονται από κάποιο βαθμό πολυπλοκότητας και διαμορφώνουν το πλαίσιο της ανάλυσης. Το πλαίσιο αυτό συζητείται στο επόμενο τμήμα της Μεθοδολογικής Προσέγγισης της πρότασης. Στο τρίτο τμήμα παρουσιάζεται η μεθοδολογική πρόταση και ακολουθεί συζήτηση στο τελευταίο τμήμα.

Πλαίσιο Ανάλυσης

Οι αναπτυξιακές επιπτώσεις των συγκοινωνιακών έργων έχουν απασχολήσει την οικονομική επιστήμη, την περιφερειακή ανάλυση (regional science), τους φορείς λήψης αποφάσεων και τις συμβουλευτικές προς αυτές επιτροπές (SACTRA, 1999), διεθνείς οργανισμούς (OECD, 2002) καθώς και την επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Μέχρι σήμερα, παρά το ουσιαστικό ενδιαφέρον, δεν έχει υπάρξει καθολική συμφωνία σχετικά με την μεθοδολογία που θα πρέπει να ακολουθείται αλλά και ως προς τα οφέλη που τα συγκοινωνιακά έργα έχουν για τις τοπικές οικονομίες. Η τελευταία παρατήρηση έχει να κάνει περισσότερο με μεθοδολογικές προσεγγίσεις και τα παρεχόμενα από αυτές εμπειρικά αποτελέσματα και σε λιγότερο βαθμό με την αναγνώριση του συνόλου των

επιμέρους αγορών (π.χ. αγορά εργασίας) μέσα στις οποίες θα πρέπει να αναζητηθούν οι όποιες επιδράσεις.

Από την πλευρά της προσέγγισης της οικονομικής επιστήμης η ζήτηση υπηρεσιών μεταφορών έχει παραδοσιακά αντιμετωπιστεί ως «παράγωγη ζήτηση» (derived demand) η οποία προκύπτει από άλλες δραστηριότητες (SACTRA, 1999). Η ζήτηση εμπορευματικών μεταφορών προκύπτει από τη ανάγκη μεταφοράς των εισροών στην παραγωγική διαδικασία στους τόπους παραγωγής, τη μεταφορά των έτοιμων αγαθών στους τόπους αγοράς και κατανάλωσης. Η ζήτηση για μεταφορά προσώπων προκύπτει από την ανάγκη μετακινήσεων προς το τόπο εργασίας, εκπαίδευσης και κατάρτισης, μετακινήσεις που επιτρέπουν στα άτομα την πρόσβαση σε καταναλωτικές δυνατότητες (ψώνια, αναψυχή και τουρισμό) και μετακινήσεις που επιτρέπουν στα άτομα να έχουν πρόσβαση σε άλλα άτομα (κοινωνική συναναστροφή). Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή είναι απλουστευτική και μονοσήμαντη στο βαθμό που αγνοεί ότι μεταβολές στις συγκοινωνιακές υποδομές και υπηρεσίες οδηγούν με τη σειρά τους σε μεταβολή της χωροθέτησης των δραστηριοτήτων αλλά και σε μεταβολές της σύνθεσης των χωρικά εντοπισμένων δραστηριοτήτων.

Τα μεγάλης κλίμακας έργα οδικών υποδομών κατασκευάζονται με σκοπό τη μεταβολή της προσβασιμότητας των περιοχών σε ένα περιφερειακό σύστημα (Linneker and Spence, 1996). Παρά το γεγονός ότι από άποψη φυσικού αντικειμένου ένα έργο είναι χωρικά εντοπισμένο, σίγουρα αυτό θα μεταβάλει την απόλυτη αλλά και τη σχετική προσβασιμότητα (accessibility) μιας περιοχής σε σχέση με άλλες περιοχές. Πολύ περισσότερο δε, η μεταβολή στις σχετικές τιμές προσβασιμότητας στις διάφορες περιοχές θεωρείται το πιο σημαντικό αποτέλεσμα μιας επένδυσης σε συγκοινωνιακές υποδομές. Το δίκτυο των μεταφορικών υποδομών έχει ως αποτέλεσμα ότι η

προσβασιμότητα δεν είναι χωρικά ομοιόμορφη και επομένως μια νέα συγκοινωνιακή υποδομή ή η βελτίωση μιας υπάρχουσας έχει σαν αποτέλεσμα τη μεταβολή της ισορροπίας των τιμών της προσβασιμότητας σε ένα σύστημα περιοχών (Banister and Berenchman, 2000). Η μεταβολή αυτή στις σχετικές τιμές έχει με τη σειρά της σαν αποτέλεσμα μεταβολές στα σχετικά πλεονεκτήματα των χωρικά εντοπισμένων δραστηριοτήτων καθώς και στις ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν οι τομείς παραγωγής και κατανάλωσης στις διάφορες περιοχές. Δεν θα πρέπει να παραληφθεί ότι η προσβασιμότητα έχει αξία αυτή καθαυτή ως στοιχείο της ποιότητας ζωής.

Η σημασία της προσβασιμότητας έχει απασχολήσει την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο βαθμό που ο βαθμός προσβασιμότητας των περιφερειών μπορεί να έχει σημαντικές συνέπειες για την περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρώπη (Keeble, et al, 1982, 1988; Corus, 1999) και έχει ιδιαίτερα συνδεθεί με τα Δι-Ευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Trans-European Transport Networks', TETN) και τις επιπτώσεις που η κατασκευή των τελευταίων θα έχει μέσω της μεταβολής στην προσβασιμότητα (Gutierrez and Urban o, 1996) στην περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρώπη (Vickerman et al 1999). Από Ελληνικής πλευράς μέρος του προγράμματος TETN αφορά στην κατασκευή της Εγνατίας Οδού η οποία εκτιμάται ότι θα αυξήσει την προσβασιμότητα των Ελληνικών περιφερειών κατά 10-40% αλλά όχι και την προσβασιμότητα της Ελλάδος συνολικά στο πλαίσιο του συνόλου της Ε.Ε. (Panebianco, 2001).

Η κυρίαρχη μεθοδολογία για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των μεταφορικών υποδομών είναι η ανάλυση κόστους ωφέλειας (Cost Benefit Analysis, CBA). Ωστόσο σε κάποιες Ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, χρησιμοποιείται η, πιο περιγραφική, μέθοδος ανάλυσης πολλαπλών κριτηρίων (Multi-Criteria Analysis, MCA). Μια

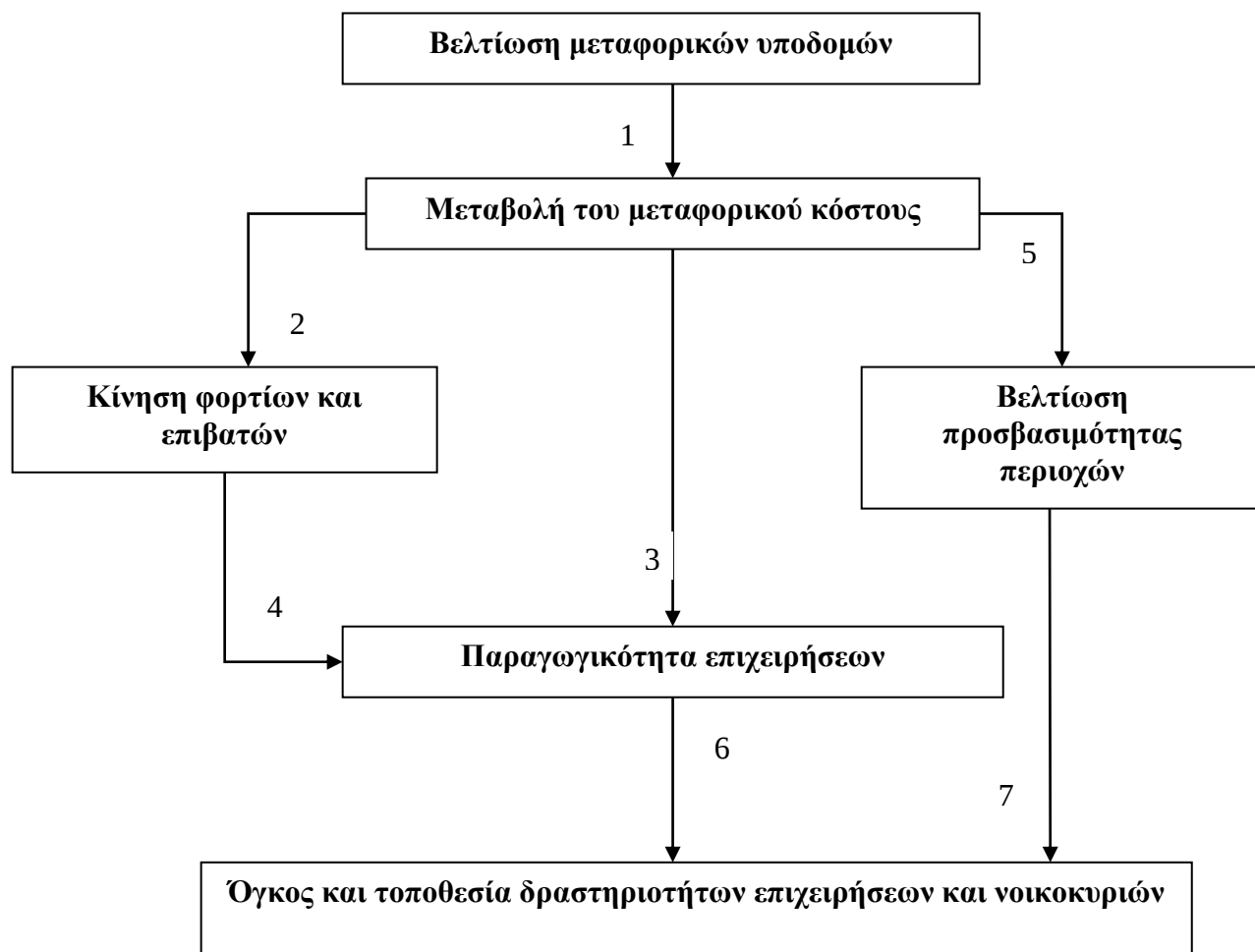
συγκριτική ανάλυση των μεθόδων αξιολόγησης επενδύσεων σε έργα μεταφορών γίνεται από τους Bristow and Nellthorp (2000). Η μέθοδος CBA είναι θεμελιωμένη στη μικροοικονομική θεωρία και έχει σαν στόχο την καταγραφή και την μετατροπή σε χρηματικούς όρους όλων των στοιχείων ωφέλειας και κόστους σε οποιονδήποτε προκύπτουν που οφείλονται στο έργο κατά τη διάρκεια ζωής του έργου. Τα στοιχεία ωφέλειας και κόστους που προκύπτουν στο μέλλον ανάγονται σε όρους παρούσης αξίας με τη βοήθεια ενός κατάλληλου προεξοφλητικού επιτοκίου. Η μέθοδος στην πιο γνήσια εκδοχή της προϋποθέτει τέλεια ανταγωνιστικές αγορές. Ενώ έχουν υπάρξει τροποποιήσεις της μεθόδου για να αντιμετωπιστούν αποκλίσεις από το ιδεώδες του τέλειου ανταγωνισμού και των στρεβλώσεων στην αγορά που θίγουν την αξιοπιστία του συστήματος τιμών (SACTRA, 1999), έχει υπάρξει ένας γενικότερος προβληματισμός σχετικά με την επάρκεια της μεθόδου για την εκτίμηση ιδιαίτερα των αναπτυξιακών επιδράσεων των έργων (OECD, 2002). Η παραδοσιακή CBA αναλύει τις ωφέλειες που προκύπτουν για τον χρήστη των συγκοινωνιακών υποδομών στη βάση του χρόνου των μετακινήσεων, του λειτουργικού κόστους των οχημάτων και την ασφάλεια.

Η προσέγγιση για την αξιολόγηση των αναπτυξιακών επιδράσεων (OECD, 2002) προτείνει συμπληρωματικές αναλύσεις που αφορούν σε **επιδράσεις του δικτύου** μεταφορών, **κοινωνικο-οικονομικές επιδράσεις** και **περιβαλλοντικές επιδράσεις**. Οι επιδράσεις δικτύου έχουν να κάνουν με την *παρακινούμενη κίνηση* (induced traffic), την *επιλογή μέσου* μεταφοράς καθώς και την *εναλλαγή μέσων* (modal shift), την *αξιοπιστία* και την *ποιότητα* των παρεχόμενων υπηρεσιών. Στη σφαίρα των κοινωνικο-οικονομικών επιδράσεων οι επιπλέον αναλύσεις υποδεικνύεται ότι θα πρέπει να αφορούν στα ακόλουθα:

- Προσβασιμότητα
- Απασχόληση

- Αποτελεσματικότητα και προϊόν της οικονομίας
- Κοινωνική συνοχή - Social inclusion
- Επιδράσεις στις χρήσεις γης.

Μια συστημική προσέγγιση της σχέσης ανάμεσα στις υποδομές των μεταφορών και τα χωρικά πρότυπα των οικονομικών δραστηριοτήτων δίνεται από τον Rietveld (1994) και Bruinsma et al (1997). Οι βασικές σχέσεις αυτής της θεώρησης αποτυπώνονται στο Διάγραμμα 1 που ακολουθεί.



Διάγραμμα 1. Σχέσεις ανάμεσα στις υποδομές μεταφορών και τα χωρικά πρότυπα των οικονομικών δραστηριοτήτων.

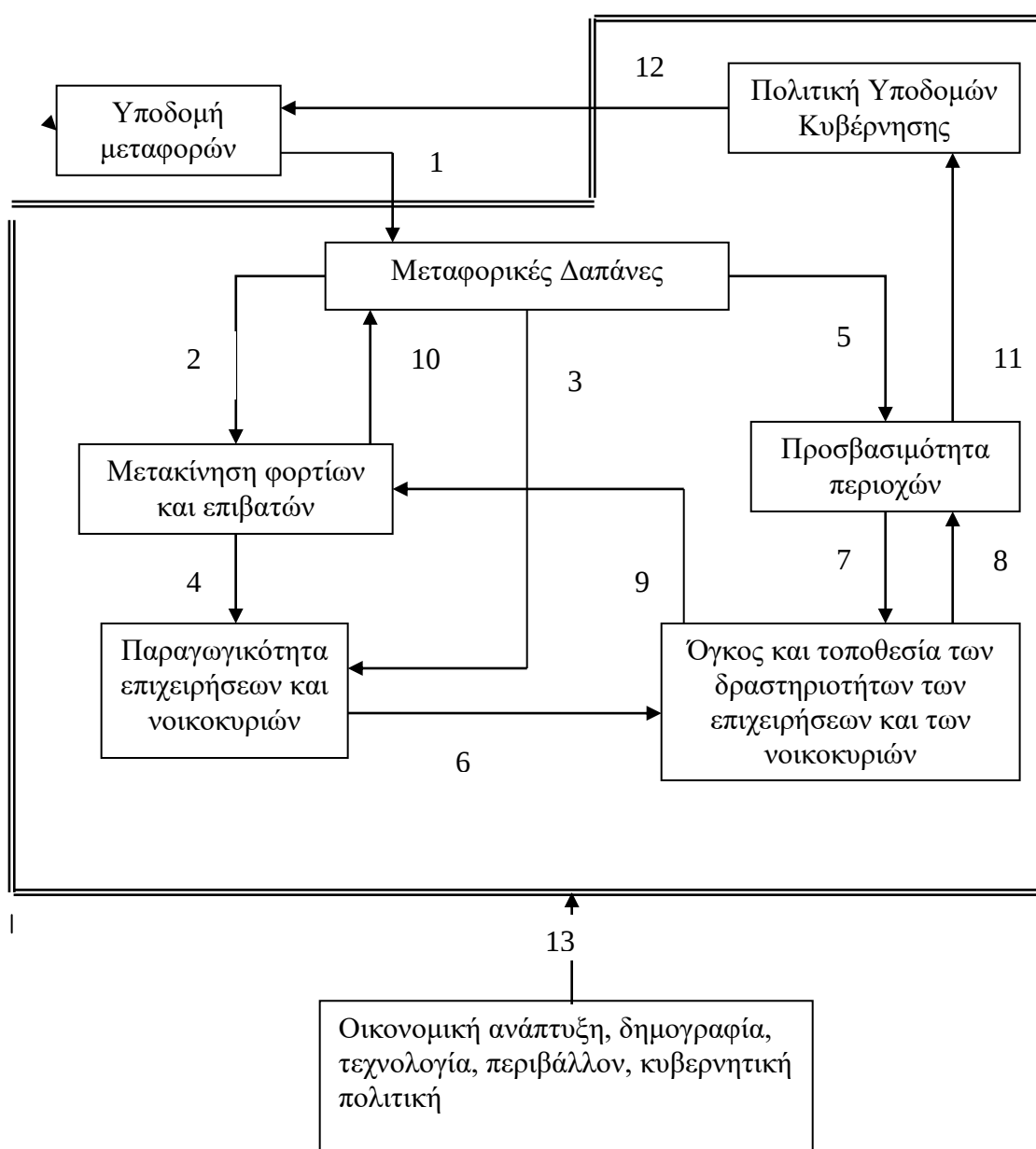
Η βελτίωση των υποδομών μεταφορών έχει σαν αποτέλεσμα τη μεταβολή του μεταφορικού κόστους. Σε μια γενικότερη θεώρηση του κόστους μεταφορών (Rietveld, 1994) το λεγόμενο «γενικευμένο κόστος μεταφοράς» συντίθεται από στοιχεία κόστους που είναι ανάλογα της απόστασης μεταφοράς (χιλιομετρικό κόστος), στοιχεία που είναι ανάλογα της χρονικής διάρκειας της μεταφοράς και ένα σταθερό κομμάτι του κόστους που είναι ανεξάρτητο της απόστασης και του χρόνου και αντιπροσωπεύει το κόστος φόρτωσης, μεταφόρτωσης, αποθήκευσης και οργάνωσης. Η μείωση του γενικευμένου κόστους μεταφοράς εξαιτίας της κατασκευής νέων ή βελτίωσης υπαρχόντων υποδομών (σχέση 1) έχει ως συνέπεια μεταβολές στη κίνηση φορτίων και επιβατών (σχέση 2) και την αύξηση τη παραγωγικότητας των επιχειρήσεων (σχέσεις 3 και 4).

Η τελευταία προκαλείται μέσα από μείωση του κόστους παραγωγής για επιχειρήσεις στις οποίες το μεταφορικό κόστος αποτελεί σημαντικό παράγοντα στη διαμόρφωση του τελικού κόστους. Μια άλλη πιθανή επίπτωση είναι η μείωση των αποθεμάτων στο βαθμό που η τροφοδοσία της κατανάλωσης είναι πιο ευχερής. Από την άλλη μεριά η βελτίωση της προσβασιμότητας των επηρεαζόμενων περιοχών θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεταβολή των χωροθετικών επιλογών των νοικοκυριών αλλά και των επιχειρήσεων. Οι τελευταίες αυτές μεταβολές συνιστούν μετακινήσεις των παραγωγικών συντελεστών της εργασίας και του κεφαλαίου.

Το πλέγμα των σχέσεων που μόλις παρουσιάστηκε εξακολουθεί να αποτελεί μια απλούστευση της πραγματικότητας στο βαθμό που αγνοεί τη δυναμική έκφανση των σχέσεων που αποτυπώνονται αφήνοντας εκτός πιθανές αναδράσεις (feedbacks). Σε μια πιο δυναμική θεώρηση (Bruinsma et al 1997) η μεταβολή του όγκου και της χωροθέτησης των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων έχει σαν αποτέλεσμα να μεταβληθεί εκ νέου η προσβασιμότητα

των περιοχών (σχέση 8 στο Διάγραμμα 2 που ακολουθεί) αλλά και το σύστημα μεταφορών λόγω της μεταβολής της χωρικής κατανομής των αναγκών για μετακινήσεις (σχέση 9). Η μεταβολή των χωρικών προτύπων κίνησης των φορτίων και των επιβατών επιφέρει με τη σειρά της τη μεταβολή του γενικευμένου κόστους μεταφοράς λόγω της αύξησης ή της ελάττωσης του κυκλοφοριακού φόρτου στα διάφορα σημεία του επηρεαζόμενου δικτύου μεταφοράς (σχέση 10). Η μεταβολή στην προσβασιμότητα των περιοχών προκαλεί την παρέμβαση της πολιτικής της κυβέρνησης και την ακολουθούμενη από αυτή στρατηγική ανάπτυξης υποδομών μεταφορών.

Το πλέγμα αυτό σχέσεων διαμορφώνει ένα πλαίσιο ανάλυσης στο οποίο αλληλεπιδρούν η οικονομική ανάπτυξη, η κρατική πολιτική η δημογραφία, το περιβάλλον και η τεχνολογία.



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

Στο παραπάνω πλαίσιο και στη βάση της αλληλεπίδρασης της χωροθέτησης νοικοκυριών και επιχειρήσεων από τη μια μεριά και της προσβασιμότητας των περιοχών από την άλλη, αλληλεπιδρούν μεταξύ τους μιας σειράς αγορών ιδιαίτερης σημασίας για την οικονομική ανάλυση.

Αγορά Εργασίας

Η εργασία αποτελεί μια σημαντική εισροή σε όλες τις παραγωγικές δραστηριότητες και είναι συνήθως χωρικά εντοπισμένη. Η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών μπορεί να επηρεάσει την παραγωγικότητα της εργασίας μέσω της μείωσης του χρόνου μετακίνησης κατά τη διάρκεια της εργασίας αλλά και προς αυτή. Από την άλλη μεριά οι επιχειρήσεις αποκτούν πρόσβαση σε μεγαλύτερη «δεξαμενή» δεξιοτήτων μέσω της πιο εύκολης πρόσβασης σε χωρικά ευρύτερες αγορές εργασίας.

Κάποιοι από τους εργαζόμενους μπορεί να ανταποκριθούν στη βελτίωση των συνθηκών μεταφορών αυξάνοντας την ακτίνα της περιοχής αναζήτησης εργασίας. Η επίδραση της διεύρυνσης της χωρικά προσδιορισμένης αγοράς εργασίας στο επίπεδο των μισθών δεν μπορεί να προσδιοριστεί εκ των προτέρων. Από τη μια μεριά ανταγωνισμός για τοπικές θέσεις εργασίας από εκτός της περιοχής εργασίας πιθανούς εργαζόμενους μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των τοπικών μισθών, ενώ από την άλλη ο ανταγωνισμός για εργαζόμενους από εκτός της περιοχής κατοικίας πιθανούς εργοδότες μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του επιπέδου μισθών για τους ντόπιους εργαζόμενους. Το αποτέλεσμα που θα επικρατήσει εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά των θέσεων εργασίας καθώς και των εργαζομένων σε διάφορες περιοχές.

Αγορά κατοικίας και επαγγελματικής στέγης

Βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής σημαίνει ότι η περιοχή αυτή μπορεί να εξυπηρετηθεί από επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός αυτής. Η απόφαση μιας επιχείρησης για μετεγκατάσταση εκτός της περιοχής της οποίας η προσβασιμότητα βελτιώνεται θα είναι, μεταξύ άλλων, αντίστροφη συνάρτηση των αξιών γης και κτιρίων για επαγγελματική χρήση (floor space). Έτσι οι επιχειρήσεις μπορεί να μετακινηθούν ελκυσόμενες από χαμηλότερα επίπεδα τιμών γης και κτιρίων. Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι με την πάροδο του χρόνου η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για χώρο στην περιοχή υποδοχής μπορεί να αυξήσει τις τιμές εξουδετερώνοντας το αρχικό οικονομικό κίνητρο. Σε ότι αφορά τους εργαζόμενους η βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής μπορεί να τους οδηγήσει σε εγκατάσταση εκτός αυτής σε αναζήτηση φθηνότερης κατοικίας και βελτιωμένης ποιότητας ζωής. Και στην περίπτωση αυτή μακροχρόνια συσσώρευση μπορεί να οδηγήσει στην εξουδετέρωση των αρχικών οικονομικών κινήτρων.

Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι λόγω ακριβώς της στενής σχέσης ανάμεσα στη βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών και τις αξίες γης και κτιρίων, οι τελευταίες μπορεί να ανεβούν λόγω κερδοσκοπικών πιέσεων σε αναμονή των βελτιώσεων ή και βραχυχρόνια στο διάστημα που ακολουθεί ένα έργο ή μια παρέμβαση.

Αγορά Προϊόντων και υπηρεσιών

Η φτωχή διασύνδεση μεταφορών μεταξύ δυο περιοχών, έχει υποστηριχθεί (SACTRA, 1999) ότι μπορεί να λειτουργεί ως μέσο προστασίας τοπικών αλλά αναποτελεσματικών επιχειρήσεων επιτρέποντας τους να χρεώνουν τιμές

μεγαλύτερες από τους πιο αποτελεσματικούς, απομακρυσμένους ωστόσο, ανταγωνιστές τους. Η απομάκρυνση τέτοιων εμποδίων στο διαπεριφερειακό εμπόριο θα μπορούσε να αποτελέσει ωφέλεια για την οικονομία συνολικά μειώνοντας τις τιμές που απολαμβάνουν οι τελικοί καταναλωτές και παραγωγοί.

Η μείωση του κόστους ή/και του χρόνου μεταφοράς λόγω βελτιώσεων του συστήματος μεταφορών επιτρέπει στους χρήστες του μέσα από τις εξοικονομήσεις αυτές να βελτιώσουν την 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.

Ενώ η διεύρυνση των προσπελάσιμων χωρικών αγορών και η κατάργηση τοπικών μονοπωλίων μέσω της άρσης εμποδίων στο διατοπικό εμπόριο είναι μέσα στις αναμενόμενες επιδράσεις, η διαδικασία αυτή μπορεί να είναι ετεροβαρής για τις περιοχές που αφορά τουλάχιστον βραχυχρόνια. Αποτελεί αντικείμενο συζήτησης εάν η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών οδηγεί σε αποκέντρωση ή περαιτέρω συγκέντρωση των δραστηριοτήτων (Vickerman, 1991). Από θεωρητική άποψη και τα δυο αποτελέσματα είναι πιθανά στο βαθμό που η βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς ανάμεσα σε μια κεντρική περιοχή και μια περιοχή στην περιφέρεια από τη μια δίνει μεγαλύτερη ευχέρεια στις επιχειρήσεις της περιφέρειας να διαθέσουν τα προϊόντα τους στην αγορά της κεντρικής περιοχής, αλλά από την άλλη εκθέτει την περιφερειακή οικονομία στο ανταγωνισμό από τις επιχειρήσεις της κεντρικής περιοχής. Η σχέση βαρύτητας ανάμεσα σε μια κεντρική και μια περιφερειακή περιοχή μπορεί να είναι μη γραμμική αλλά η ένταση και η φορά της μπορούν να εξαρτώνται από τις παραμέτρους του προβλήματος (Krugman, 1993).

Η συζήτηση που προηγήθηκε επιχειρεί να καταστήσει κατανοητό ότι οι διαμορφούμενες σχέσεις δεν είναι μονόδρομος (μονοσήμαντες), αλλά σχέσεις «διπλής κατεύθυνσης». Η μεταβολή του μεγέθους της χωρικά προσδιορισμένης αγοράς μπορεί να επιτρέψει σε επιχειρήσεις να μεταβάλουν το επίπεδο παραγωγής και να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας. Από την άλλη η διευρυμένη αγορά εργασίας επιτρέπει τη πρόσβαση σε μεγαλύτερη δεξαμενή δεξιοτήτων ενώ η συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων μπορεί να οδηγήσει σε οικονομίες εντοπιότητας (localization economies). Οι τελευταίες είναι οικονομίες (βελτίωση των όρων κόστους) λόγω συνύπαρξης επιχειρήσεων παρεμφερούς αντικειμένου που δημιουργεί πλεονεκτήματα εξειδίκευσης σε μια περιοχή (Marshall, 1920). Αν η τάση περαιτέρω συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων σε μια κεντρική περιοχή επικρατήσει σε βάρος των περιοχών στην περιφέρεια, τότε η αύξηση του μεγέθους της κεντρικής περιοχής μπορεί να οδηγήσει σε οικονομίες συγκέντρωσης (agglomeration economies) οι οποίες οφείλονται στη ποικιλία δραστηριοτήτων σε μια περιοχή (Jacobs, 1969). Θα πρέπει να τονισθεί ωστόσο ότι η διαδικασία αυτή μπορεί αφενός να περιοριστεί από το γεγονός ότι η υπερ-μεγέθυνση μιας περιοχής οδηγεί μακροπρόθεσμα σε αρνητικές οικονομίες συγκέντρωσης (συμφόρησης) και απομάκρυνση δραστηριοτήτων και νοικοκυριών με κατεύθυνση περιφερειακές περιοχές. Από την άλλη μεριά και στο μεσοπρόθεσμο διάστημα ακόμη και αν η αρχική επίδραση μιας σημαντικής παρέμβασης στο σύστημα μεταφορών οδηγήσει σε μια ετεροβαρή ανάπτυξη προς όφελος μιας μεγαλύτερης κεντρικής περιοχής, η ίδια η παρέμβαση θα προσφέρει τη δίοδο για την διάχυση μέρους της ανάπτυξης αυτής προς τα έξω.

Επομένως το ποια πλευρά επωφελείται περισσότερο από μια παρέμβαση εξαρτάται από τις πλουτοπαραγωγικές πηγές της, τη διαμόρφωση και το επίπεδο των οικονομιών κλίμακας, το μέγεθος της τοπικής αγοράς, τη τοπική

αγοράς εργασίας τις χρήσεις γης και την αγορά ακινήτων αλλά και τις διακλαδικές διασυνδέσεις στην περιοχή.

Η σημασία της φύσης των επηρεαζόμενων τοπικών οικονομιών

Μέσα στο πλαίσιο που περιγράφηκε παραπάνω δεν είναι απρόσμενο ότι υπάρχει προβληματισμός για την έκταση των αναπτυξιακών επιδράσεων των έργων μεταφορικών υποδομών. Μέρος του προβληματισμού οφείλεται στις διάφορες μεθοδολογικές επιλογές και τα συνδεόμενα με αυτές εμπειρικά αποτελέσματα (Bansister and Berencham, 2000; SACTRA, 1999).

Ωστόσο φαίνεται να βρίσκουν έδαφος οι απόψεις ότι ένα καλό σύστημα μεταφορών αποτελεί αναγκαία αλλά όχι και ικανή συνθήκη για την οικονομική ανάπτυξη (Rephann, 1993). Ο Whitelegg (1994) υποστηρίζει ότι για παράδειγμα το Birmingham παρά τις πολύ καλές του συνδέσεις με οδικό δίκτυο ταχείας κυκλοφορίας και εθνικών οδών (motorways) δεν προκαλεί τις εντυπώσεις για την οικονομική του επιτυχία, ενώ το Εδιμβούργο με τις λιγότερες συνδέσεις εθνικού οδικού δικτύου σε σχέση με τη Γλασκόβη, δεν έχει ωστόσο υποστεί το εύρος της οικονομική παρακμής της τελευταίας. Τα αποτελέσματα των εμπειρικών μελετών φαίνεται να υποδεικνύει, σύμφωνα με τον Parkinson (1981) ότι οι περιοχές με χαμηλά επίπεδα ανάπτυξης σπανίως στερούνται μόνο καλής προσβασιμότητας. Οι Diamond and Spence (1989) δείχνουν ότι το ποσοστό των συνολικών εξόδων που αφορά στο κόστος μεταφοράς ποικίλει σημαντικά μεταξύ των κλάδων και οι Banister and Berencham (2000) επισημαίνουν ότι το λιανικό εμπόριο αντιδρά με διαφορετικό στη βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής σε σχέση με τις βιομηχανικές επιχειρήσεις σε ότι αφορά την επιλογή τόπου εγκατάστασης και τη απασχόληση εργασίας. Επομένως υποστηρίζουν ότι από θεωρητική άποψη η ανάλυση της επίπτωσης των επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών

στην οικονομική ανάπτυξη θα πρέπει να λάβει υπόψη της τη φύση της τοπικής οικονομίας και τους διαφορετικούς κλάδους που επηρεάζονται.

Οι επιδράσεις στην οικονομική ανάπτυξη των έργων μεταφορικών υποδομών επηρεάζονται και από ίδιο το επίπεδο ανάπτυξης της περιοχής. Έτσι έχει εκφραστεί ή άποψη ότι οι ακραία υποανάπτυκτες περιοχές αποτελούν τις λιγότερο ελπιδοφόρες υποψήφιες για οδική ανάπτυξη σε σχέση με περιοχές που βρίσκονται σε κάποιο ενδιάμεσο επίπεδο ανάπτυξης αλλά παρουσιάζουν χαμηλό ρυθμό οικονομικής μεγέθυνσης (Banister and Berencham, 2000).

Μεθοδολογική Πρόταση

Η προτεινόμενη μεθοδολογία εντάσσεται στο διευρυμένο πλαίσιο που προτείνει ο OECD (2002) αλλά και ακολουθεί την ερευνητική ατζέντα που υποδεικνύει η SACTRA (1999). Πιο συγκεκριμένα η τελευταία υποδεικνύει ως κατευθύνσεις έρευνας:

- Ανάλυση της κλαδικής χρήσης του έργου
- Την ανάγκη ανάλυσης της τοπικής αγοράς εργασίας
- Τη ανάλυση της αγοράς ακινήτων στην περιοχή
- Την ανάγκη ανάλυσης των διαπεριφερειακών αλληλεπιδράσεων
- Την ανάγκη ανάλυσης δυναμικών αλληλεξαρτήσεων στο πλαίσιο της όποιας μεθοδολογίας αξιολόγησης.

Οι επιπτώσεις των μεταβολών στις υποδομές μεταφορών στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις κατηγορίες (Jensen-Butler and Madsen, 2000):

- 1) Αρχικές επιδράσεις που συνδέονται με την περίοδο κατασκευής, όπου οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις επενδύσεων σε υποδομές μεγάλης κλίμακας αποτελούν το αντικείμενο ενδιαφέροντος
- 2) Οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες επιδράσεις της λειτουργίας της σύνδεσης στην παραγωγή, απασχόληση και το εισόδημα στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένων προκαλούμενων μεταβολών στο διαπεριφερειακό εμπόριο και μεταβολών στην ανταγωνιστικότητα
- 3) Οι μακροπρόθεσμες δυναμικές επιπτώσεις που αφορούν στις μεταβολές στη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων, στα χωρικά πρότυπα μετακινήσεων, στη δομή της αγοράς εργασίας, στη βιομηχανική οργάνωση κλπ.

Η προτεινόμενη μεθοδολογία αφορά κυρίως τις φάσεις 2 και 3 θεωρώντας ότι οι αρχικές επιδράσεις έχουν ήδη συντελεστεί και ενδεχομένως αναλυθεί εκ των προτέρων στη μελέτη σκοπιμότητας του έργου. Θα πρέπει πάντως να επισημανθεί ότι μέρος της προτεινόμενης μεθοδολογίας που ακολουθεί θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την εκτίμηση πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων του σταδίου κατασκευής και τη διάχυση τους στο χώρο.

Η μεθοδολογική προσέγγιση που προτείνεται αφορά τον υπολογισμό μιας σειράς από δείκτες αλλά και τη διενέργεια κάποιων συσχετίσεων και οικονομετρικών αναλύσεων, όπως εξηγείται στη συνέχεια:

Υπολογισμός δεικτών

Οι δείκτες που θα υπολογιστούν ανήκουν σε τρεις κατηγορίες: δείκτες προσβασιμότητας, κοινωνικό-οικονομικοί δείκτες και δείκτες μετακινήσεων μεταφορών.

Δείκτες προσβασιμότητας

Οι δείκτες **προσβασιμότητας** διακρίνονται σε δείκτες διαχωρισμού, δείκτες δυναμικού (potential) και δείκτες «βαρύτητας» (gravity). Στην κατασκευή των δεικτών αυτών ιδιαίτερη σημασία έχει ο υπολογισμός του κόστους μεταφοράς ή/και της χρονοαπόστασης ανάμεσα σε περιοχές ενδιαφέροντος. Τα δυο αυτά στοιχεία αποτελούν προσεγγίσεις του παράγοντα “αποτροπής απόστασης” (distance deterrence) που αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο τόσο στην κατασκευή των δεικτών αυτών αλλά και στην κατασκευή υποδειγμάτων χωρικής αλληλεξάρτησης γενικότερα (spatial interaction models). Οι δείκτες προσβασιμότητας θα πρέπει να εκτιμηθούν τόσο για την κατάσταση χωρίς όσο και την κατάσταση με το έργο, στο βαθμό που η μεταβολή προσβασιμότητας εξαιτίας του έργου είναι η μεταβλητή ενδιαφέροντος. Η παρούσα περίπτωση παρουσιάζει ορισμένες ιδιαιτερότητες στο βαθμό θα πρέπει να συνεκτιμηθούν μια σειρά από παράγοντες τόσο στη μεταβολή του κόστους όσο και της χρονοαπόστασης. Για παράδειγμα η ανάλυση θα πρέπει πιθανώς να εξετάσει τη μεταβολή στη τιμολογιακή πολιτική των ferries σαν αποτέλεσμα της λειτουργίας της γέφυρας. Σε παραπλήσια περίπτωση στην Δανία (Jensen-Butler and Madsen, 2000) δεν υπήρχε ανάλογος προβληματισμός στο βαθμό που η δημιουργία της ζεύξης είχε σαν αποτέλεσμα την απόσυρση των ferries. Από την άλλη μεριά θα πρέπει να υπάρξει κάποια ιδιαίτερη αντιμετώπιση της χρονοαπόστασης. Επί παραδείγματι η πρακτική που έχει ακολουθεί σε Ευρωπαϊκής κλίμακας έρευνας όσο να αφορά στην προσβασιμότητα περιφερειών έχει χρησιμοποιηθεί σαν χρόνος αναμονής ο μέσος χρόνος μεταξύ αναχωρήσεων των ferries ενώ σαν χρόνος επιβίβασης (check in) έχει χρησιμοποιηθεί ο χρόνος των 15 λεπτών για αποστάσεις μετακίνησης μικρότερες της 1 ώρας (Corpus, 1999). Στις ιδιαιτερότητες θα πρέπει να σημειωθεί η ανάγκη αξιολόγησης της προσπελασιμότητας των συνδεδεμένων μέσω της γέφυρας

σε συνεχή χρόνο και σε 24ωρη βάση σε αντιδιαστολή με την διακριτή στον χρόνο προσπέλαση με χρήση της εναλλακτικής σε συνδυασμό τις όποιες ασυνέχειες και αποτυχίες του προγενέστερου συστήματος.

Οι δείκτες προσβασιμότητας που θα χρησιμοποιηθούν θα ανήκουν κυρίως στην κατηγορία των δεικτών δυναμικού (βλ. Linneker and Spence, 1992):

$A_{im}(t) = \sum_j W_j(t) \exp[-\beta c_{ijm}(t)]$, όπου $A_{im}(t)$ είναι η προσβασιμότητα της περιοχής i μέσω της χρήσης του μέσου m στον χρόνο t . W_j είναι μια μεταβλητή «μάζας» η οποία είναι συνήθως πληθυσμός ή το συνολικό προϊόν της οικονομίας για κάθε μια από τις περιοχές ενδιαφέροντος j και c_{ij} είναι κάποια μέτρηση της αποτροπής απόστασης μεταξύ των περιοχών i και j .

Ιδιαίτερη σημασία έχει ο υπολογισμός της ημερήσιας προσβασιμότητας (Torngvist, 1970; Cederlund et al 1991) ο οποίος μετρά τις δραστηριότητες ή τις ευκαιρίες W_j που μπορεί να προσπελαστούν από μια περιοχή i κατά τη διάρκεια μιας ημέρας μετά επιστροφής επιτρέποντας μια εύλογη χρονική διάρκεια δραστηριότητας στην περιοχή προορισμού (5 ώρες ταξιδιού one-way ταξιδιού είναι ένα λογικό μέγιστο που επιτρέπει επιτόπια δραστηριότητα 5ωρών)

$$A_{im}(t) = \sum_j W_j(t) k_j \text{ with } k_j = \begin{cases} 1 & \text{if } c_{ijm}(t) \leq c_{\max} \\ 0 & \text{if } c_{ijm}(t) > c_{\max} \end{cases} \text{ Ο δείκτης αυτός μπορεί να}$$

υπολογιστεί βάση εναλλακτικών σεναρίων και έχει ιδιαίτερη σημασία για μετακινήσεις προς περιοχές παροχής υπηρεσιών υγείας, τουριστικές εκδρομές κλπ.

Ακολουθεί μια παράθεση των δεικτών που προτείνεται να εκτιμηθούν στο πλαίσιο της προτεινόμενης έρευνας:

Κοινωνικό-οικονομικοί δείκτες

1. **Καθορισμός περιοχών επιρροής του έργου:** προτείνεται η χρήση υποδειγμάτων βαρύτητας
2. **Ωφελούμενος πληθυσμός:** ο δείκτης προσδιορίζει τον πληθυσμό που ωφελείται δυνητικά από την γέφυρα και ο υπολογισμός του συνδυάζεται με τον προηγούμενο δείκτη
3. **Μέγεθος αγοράς (GDP νομού).**
4. **Έλξη πόλεων:** χρήση υποδειγμάτων βαρύτητας
5. **Επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας (κατά κεφαλή GDP) ή σύνθετος δείκτης ευημερίας και ανάπτυξης**
6. **Επίπεδο Ανεργίας.**
7. **Κλαδική Σύνθεση GDP**
8. **Εργατικό Δυναμικό**
9. **Διαπεριφερειακό εμπόριο**
10. **Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς**
11. **Προσπελάσιμες Βιομηχανικές Περιοχές**
12. **Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος:** ο υπολογισμός του δείκτη μπορεί να γίνει και βάσει ημερήσιας προσβασιμότητας
13. **Πληθυσμιακές μεταβολές**
14. **Πληθυσμιακές μεταβολές αστικών κέντρων**
15. **Μεταβολές στη πληθυσμιακή πυκνότητα**
16. **Κλαδική σύνθεση των επιχειρήσεων**
17. **Ποσοστά δημιουργίας επιχειρήσεων**
18. **Ποσοστά παύσης λειτουργίας επιχειρήσεων**
19. **Μεταβολή αξιών γης και ακινήτων**

Ο υπολογισμός των δεικτών αυτών ακολουθεί τη συλλογιστική που αναπτύχθηκε προηγουμένως αποσκοπεί δε στο να περιγράψει τη φύση της οικονομίας των επηρεαζόμενων περιοχών και να εξετάσει τη διαχρονική μεταβολή τους.

Για τους περισσότερους δείκτες θα χρησιμοποιηθούν δευτερογενείς πηγές στοιχείων. Για τον τελευταίο δείκτη (19-Μεταβολή αξιών γης) απαιτείται έρευνα πεδίου. Για το διαπεριφερειακό εμπόριο (9) τα δεδομένα που υπάρχουν αφορούν στη περίοδο πριν από τη λειτουργία του έργου. Βάσει των στοιχείων που υπάρχουν και με τη χρήση κατάλληλων μεθόδων θα μπορούσαν να γίνουν κάποιες προβλέψεις για το μέλλον. Ωστόσο, συμπληρωματική έρευνα προέλευσης-προορισμού της εμπορευματικής κίνησης επί της γέφυρας θα μπορούσε να δώσει σημαντικά στοιχεία για το διαπεριφερειακό εμπόριο βάσει του είδους του μεταφερόμενου εμπορεύματος.

Συγκοινωνιακοί δείκτες: κίνηση επί της γέφυρας

1. **Σύνθεση της κυκλοφορίας** (ποσοστιαία κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου κατά κατηγορία οχήματος. Διακρίνονται οι ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων: ΙΧ, TAXI, Λεωφορεία, Ημιφορτηγά, Φορτηγά Δίκυκλα)
2. **Αριθμός Μετακινούμενων Προσώπων**
3. **Αριθμός Μετακινούμενων προς τον τόπο εργασίας (από-προς)**
4. **Μετακινήσεις για ψώνια (από-προς)**
5. **Μετακινήσεις για αναψυχή (από-προς)**
6. **Μετακινήσεις για τουριστικούς σκοπούς (από-προς)**
7. **Σκοπός ημερήσιων μετακινήσεων**
8. **Εμπορευματικές μετακινήσεις (αριθμός φορτηγών, όγκος και βάρος εμπορευμάτων κατά είδος-προέλευση προορισμός)**

Οι δείκτες αυτοί θα πρέπει να υπολογιστούν είτε με δεδομένα της Γέφυρα Α.Ε. και άλλων φορέων είτε να συμπληρωθούν από δεδομένα έρευνας πεδίου.

Οικονομετρικές Διερευνήσεις

- 1. Υπόδειγμα επιπτώσεων της μεταβολής στην προσβασιμότητα σε οικονομικά μεγέθη όπως η απασχόληση και το κατά κεφαλή προϊόν της οικονομίας** (Linneker and Spence, 1996; Evers et al 1987, 1988; Rietveld et al 1989, Peschel, 1992).
- 2. Υπολογισμός διαπεριφερειακών ροών εμπορίου:** οικονομετρική ανάλυση υποδείγματος της κατηγορίας υποδειγμάτων χωρικές αλληλεπίδρασης (spatial interaction models)
- 3. Οικονομετρική ανάλυση της επίδρασης της μεταβολής της προσβασιμότητας (μεταξύ άλλων) στις τουριστικές ροές**
- 4. Οικονομετρικό υπόδειγμα ανάλυσης της χωροθέτησης των νέων επιχειρήσεων:** Ο Eberts (1991) ήταν ο πρώτος που εξέτασε την επίδραση της μεταβολής των δημόσιων υποδομών στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων και βρήκε μια θετική σχέση τουλάχιστον σε ότι αφορά τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις στις μητροπολιτικές περιοχές των Η.Π.Α. Οι Fotopoulos and Spence (1999) βρήκαν θετική σχέση ανάμεσα στη δημιουργία νέων βιομηχανικών επιχειρήσεων σε γεωγραφικά διαμερίσματα στην Ελλάδα και των προηγηθέντων δημοσίων επενδύσεων στις περιοχές αυτές (οι υποδομές μεταφορών αποτελούσαν ένα σημαντικό κομμάτι). Ωστόσο, μια πρόσφατη μελέτη (Holl, 2004) συνδέει άμεσα τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων σε επίπεδο δημοτικών διαμερισμάτων (municipalities) στην Πορτογαλία και τη βελτίωση των οδικών υποδομών. Η έρευνα αυτή βρίσκει μια θετική επίδραση της βελτίωσης των υποδομών στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, παρατηρεί, ωστόσο, ότι υπάρχουν σημαντικές κλαδικές διαφοροποιήσεις στη σχέση ανάμεσα στις βελτιώσεις του συστήματος μεταφορών και τη δημιουργία νέων

επιχειρήσεων. Η τελευταία αυτή διαπίστωση έρχεται να ενισχύσει περαιτέρω τα όσα έχουν ήδη διατυπωθεί για φύση των επηρεαζόμενων τοπικών οικονομιών και τη διάρθρωση τους.

5. Οικονομετρική ανάλυση παραγωγικότητας: χρήση διευρυμένων ως προς τη προσβασιμότητα των περιοχών συναρτήσεων παραγωγής (βλ. Wegener and Bokemann, 1998).

Στο σημείο αυτό ολοκληρώνεται η παρουσίαση της μεθοδολογίας στην οποία θα στηριχθεί η εκπόνηση της μελέτης. Ωστόσο, από την προκαταρκτική έρευνα και ανάλυση που διενεργήσαμε προκειμένου να συνταχθεί η παρούσα πρόταση, εντοπίστηκε μια σειρά από σημαντικά ζητήματα που αφορούν την περαιτέρω – και σε διαρκή χρονική βάση – παρακολούθηση των αναπτυξιακών επιδράσεων της λειτουργίας της Γέφυρας στην ευρύτερη περιοχή. Μια τέτοια πρόσθετη ανάλυση αλλά και σε διαρκή χρονική βάση παρακολούθηση, ξεφεύγει από τα πλαίσια της παρούσας μελέτης, εφόσον αφορά παραμέτρους ευρύτερου αναπτυξιακού χαρακτήρα με αποδέκτες διάφορους φορείς όπως είναι το ΥΠΕΘΟ, το ΥΠΕΧΩΔΕ, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, κ.ά.

Μολαταύτα, για λόγους γενικότερης ενημέρωσης, δεν παραλείψαμε να υποδείξουμε ότι μια τέτοια ανάλυση προϋποθέτει την ανάπτυξη ενός περιφερειακού συστήματος εισροών – εκροών (MRIO), με τη συνδρομή κρατικών υπηρεσιών και φορέων. Για λόγους πληρότητας της προτεινόμενης μελέτης, θα παρουσιάσουμε αναλυτικά τη σχετική μεθοδολογία και βιβλιογραφία, ώστε να αποτελέσει χρήσιμο οδηγό για τους αρμόδιους κρατικούς φορείς που, κατά την άποψη μας, θα πρέπει να δείξουν ενδιαφέρον για την υλοποίηση του έργου αυτού, σε συνδυασμό και με την αντίστοιχη πρόταση για τη λειτουργία Παρατηρητηρίου της Γέφυρας.

Το υπόδειγμα MRIO έχει ως βάση του τον εθνικό πίνακα εισροών εκροών. Από τον τελευταίο αντλούνται οι λεγόμενοι τεχνολογικοί συντελεστές. Αυτοί δίνουν τη ποσοστιαία συμμετοχή όλων των κλάδων της οικονομίας προκειμένου να παραχθεί μια μονάδα προϊόντος αξίας €1 ενός εκ των κλάδων και για όλους τους κλάδους της οικονομίας. Επομένως, δίνουν οι συντελεστές αυτοί ένα ποσοτικό μέτρο για την ένταση των διακλαδικών διασυνδέσεων στην οικονομία. Έτσι για παράδειγμα θα μπορούσε να αξιολογηθεί η επίδραση ενός μεγάλου κατασκευαστικού έργου στους κλάδους της οικονομίας λόγω της αρχικής κινητοποίησης του κλάδου των κατασκευών. Στη βάση του αυτή το υπόδειγμα δεν μπορεί να επιμερίσει τις επιπτώσεις στο χώρο, δηλαδή στις περιοχές. Για να γίνει κάτι τέτοιο θα πρέπει να προσαρμοστεί ώστε να λάβει υπόψη του τις διαπεριφερειακές-διακλαδικές σχέσεις. Με αυτό τον τρόπο οι νέοι τεχνολογικοί συντελεστές ενσωματώνουν την πληροφορία του τι αγοράζει κάθε κλάδος σε μια περιοχή από τον κάθε κλάδο στις διάφορες περιοχές. Με τον τρόπο αυτό είναι δυνατή η ανάλυση των διαχύσεων (spillovers) των αναπτυξιακών επιπτώσεων στο χώρο.

Συμπεράσματα

Η προτεινόμενη μεθοδολογία ενσωματώνει προτάσεις διεθνών οργανισμών και ειδικών φορέων (OECD, SACTRA) και είναι η καταλληλότερη για την αξιολόγηση των επιπτώσεων από τη λειτουργία της Γέφυρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΣΗ-ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Αναπτυξιακές τάσεις στη ζώνη επιρροής(Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος) της ζεύξης Ρίου-Αντίρριου

2.1 Γενικά

Στόχος του κεφαλαίου αυτού είναι η ανάλυση και συστηματική παρουσίαση των αναπτυξιακών τάσεων της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και των τριών νομών αυτής που συγκροτούν τη Ζώνη Επιρροής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.³

Η Ζώνη Επιρροής αναφέρεται στους τρεις νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (ΠΔΕ) τους οποίους επηρεάζει άμεσα η γέφυρα Ρίου-Αντίρριου.

Οι 3 αυτοί νομοί είναι η Αιτωλοακαρνανία, η Αχαΐα και η Ηλεία. Πρόκειται ουσιαστικά για το Βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου και το Δυτικό άκρο της Στερεάς Ελλάδος. Η συνολική έκταση της Ζώνης είναι 11.350 km² και αποτελεί το 8,6% της συνολικής έκτασης της χώρας. Ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας, που είναι ο μεγαλύτερος σε έκταση νομός της χώρας, έχει έκταση 5.448 km², ο Νομός Αχαΐας καταλαμβάνει συνολική έκταση ίση με 3.274 km² και τέλος ακολουθεί ο Νομός Ηλείας με συνολική έκταση 2.621 km².

³ Σε σημαντικό βαθμό η ανάλυση στο παρόν κεφάλαιο στηρίχθηκε στο Π.Ε.Π Δυτικής Ελλάδας 2000-2006.

Στο μεγαλύτερο ποσοστό τα εδάφη της ΠΔΕ είναι ορεινά (45,3%) και ημιορεινά (25,6%) ενώ μόλις το 29,1% είναι πεδινές εκτάσεις. Έχει εκτεταμένα παράλια και στους τρεις Νομούς, που βρέχονται από τη θάλασσα του Ιονίου Πελάγους και των κόλπων Αμβρακικού, Πατραϊκού και Κορινθιακού.

Η γεωμορφολογία της Περιφέρειας παρουσιάζει εξαιρετική ποικιλία, αφού σε αυτήν περιλαμβάνονται όρη με ιδιαίτερα μεγάλο υψόμετρο (Αροάνια 2.335 m, Ερύμανθος 2.222 m, Παναχαϊκό 1.926 m), μεγάλες φυσικές λίμνες (Τριχωνίδα 95,8 km², που είναι η μεγαλύτερη της χώρας, Αμβρακία 14,4 km², Λυσιμαχεία 13 km², Καϊάφα κλπ) και ποταμοί (Αχελώος 220 km, που είναι ο δεύτερος σε μήκος ποταμός της Ελλάδος, Πηνειός, Αλφειός, Εύηνος, Σελινούντας, Βουραϊκός, Πείρος και Γλαύκος).

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

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

Τέλος, ο Νομός *Ηλείας* έχει έδαφος πεδινό κατά 60% και διασχίζεται από τους ποταμούς Αλφειό, Πηνειό, Ερύμανθο και τους παραποτάμους τους. Ο

Νομός χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη παράλιων υδροβιότοπων (Κοτύχι, Καϊάφα) εξαιρετικού φυσικού κάλλους και οικολογικού πλούτου. Η πεδιάδα της Ηλείας είναι η μεγαλύτερη σε έκταση στην Πελοπόννησο.

2.2 Πληθυσμός και πληθυσμιακή εξέλιξη

Η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου δόθηκε στην κυκλοφορία στα μέσα περίπου του 2004. Επομένως, τα πληθυσμιακά μεγέθη της δεκαετίας 1991-2001 είναι δυνατόν να θεωρηθούν ότι αποτυπώνουν την κατάσταση όπως είχε διαμορφωθεί πριν από την κατασκευή της γέφυρας έτσι ώστε να αποτελέσουν τη βάση αποτίμησης της συμβολής της στο μέλλον.

Ο πληθυσμός της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ανέρχεται σε 740.506 άτομα (2001). Είναι η τέταρτη σε πληθυσμό περιφέρεια της Ελλάδος, συγκεντρώνοντας το 7% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Ο πληθυσμός αυτός της Περιφέρειας επιμερίζεται σε 322.789 κατοίκους του Νομού Αχαΐας, σε 224.429 κατοίκους του Νομού Αιτωλοακαρνανίας και σε 193.288 κατοίκους του Νομού Ηλείας. Από το 1991 έως το 2001 ο πληθυσμός του Νομού Αιτωλοακαρνανίας παρουσιάζει συνολική μείωση 1,6%, ενώ για το Νομό Αχαΐας αυξήθηκε την ίδια περίοδο κατά 7,5%, όπως και στο Νομό Ηλείας όπου ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 7,7%, ποσοστά μεγαλύτερα από την αύξηση του πληθυσμού στην Περιφέρεια (4,6%).

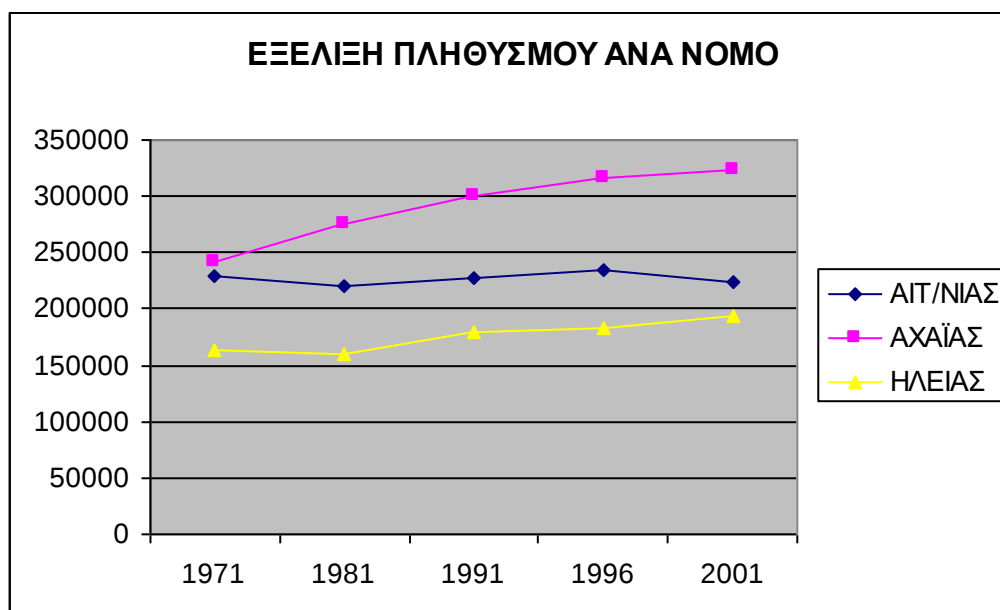
Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία πληθυσμού και κατανομής του για το 1991 και το 2001 κατά Νομό.

ΝΟΜΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991	% 1991	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001	% 2001
ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	228.180	32	224.429	30
ΑΧΑΪΑΣ	300.078	42	322.789	44
ΗΛΕΙΑΣ	179.429	26	193.288	26
ΣΥΝΟΛΟ Π.Δ.Ε.	707.687	100	740.506	100

Η εξέλιξη του πληθυσμού της Περιφέρειας για τα έτη 1971, 1981, 1991, 2001, οι ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού για αυτά τα έτη, καθώς και ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής συγκριτικά με το σύνολο της χώρας, παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

ΝΟΜΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ				% ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ			ΜΕΣΟΣ ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ	
	1971	1981	1991	2001	1971- 1981	1981- 1991	1991- 2001	1971- 1981	1981- 1991
ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	228.989	219.764	228.180	224.429	-4%	+4%	-1,6%	-0,4%	+0,4%
ΑΧΑΪΑΣ	240.854	275.193	300.078	322.789	+14%	+9%	+7,5%	+1,4%	+0,9%
ΗΛΕΙΑΣ	164.061	160.305	179.429	193.288	-2%	+12%	+7,7%	-0,2%	+1,2%
ΣΥΝΟΛΟ Π.Δ.Ε.	633.904	655.262	707.687	740.506	+3%	+8%	+4,6%	+0,3%	+0,8%
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	8.768.128	9.740.417	10.259.900	10.964.020	+11%	+5%	+6,8%	+1,1%	+0,5%

Από τον προηγούμενο πίνακα είναι φανερό ότι ο Νομός Αχαΐας είναι ο πολυπληθέστερος της Περιφέρειας, ο δε Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής είναι θετικός και ξεπερνά αυτόν της χώρας και για τις τρεις δεκαετίες. Αντιθέτως, οι Νομοί Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας κατά τη δεκαετία 1971-1981 παρουσίασαν πληθυσμιακή μείωση, η οποία όμως ανετράπη κατά τη δεκαετία 1981-1991 και επανεμφανίστηκε στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας κατά τη δεκαετία 1991-2001.

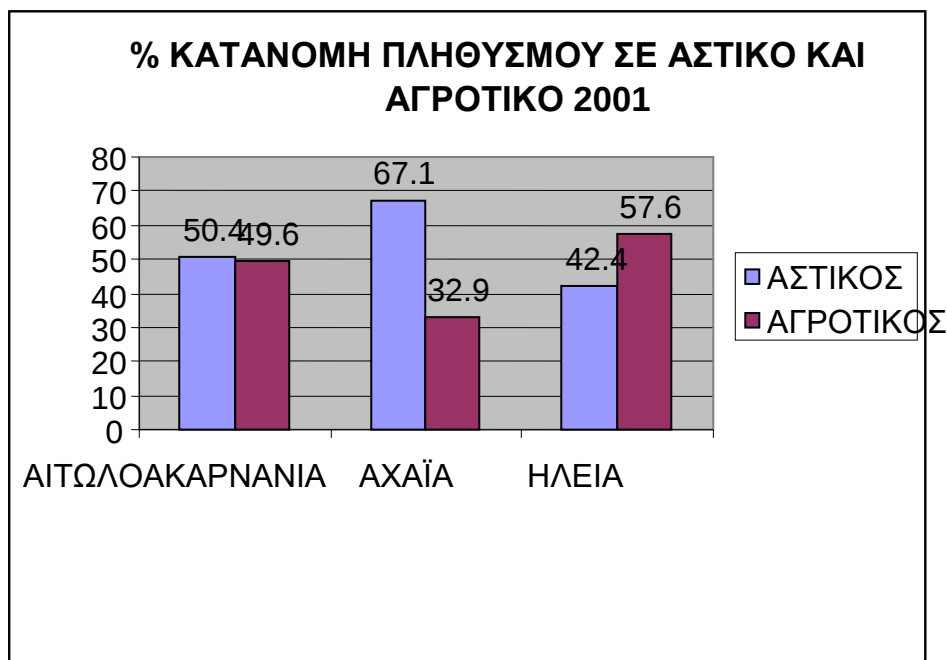


Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία, ο πληθυσμός της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας αυξήθηκε κατά 5% από το 1998 έως το 2005, όπως ακριβώς ήταν και η αύξηση του πληθυσμού της χώρας για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Ο πληθυσμός των Νομού Ηλείας είναι κυρίως αγροτικός, αφού το 57,6% είναι αγροτικός, σε αντίθεση με το Νομό Αχαΐας, όπου το συντριπτικό ποσοστό του πληθυσμού χαρακτηρίζεται ως αστικός (67,1%). Στο νομό

Αιτωλοακαρνανίας η κατανομή είναι πιο ισορροπημένη αφού το 49,6% του πληθυσμού χαρακτηρίζεται ως αγροτικός πληθυσμός. Πιο συγκεκριμένα σε απόλυτες τιμές ο νομός Αχαΐας έχει 216.592 κατοίκους που χαρακτηρίζεται ως αστικός πληθυσμός και 106.197 κατοίκους που χαρακτηρίζεται ως αγροτικός πληθυσμός. Ο νομός Ηλείας 81.994 κατοίκους που ανήκουν στον αστικό πληθυσμό και 111.294 κατοίκους που ανήκουν στον αγροτικό πληθυσμό. Αντίστοιχα η κατανομή του πληθυσμού στο νομό Αιτωλοακαρνανίας έχει ως εξής: 113.047 αστικός πληθυσμός και 111.382 αγροτικός πληθυσμός.

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



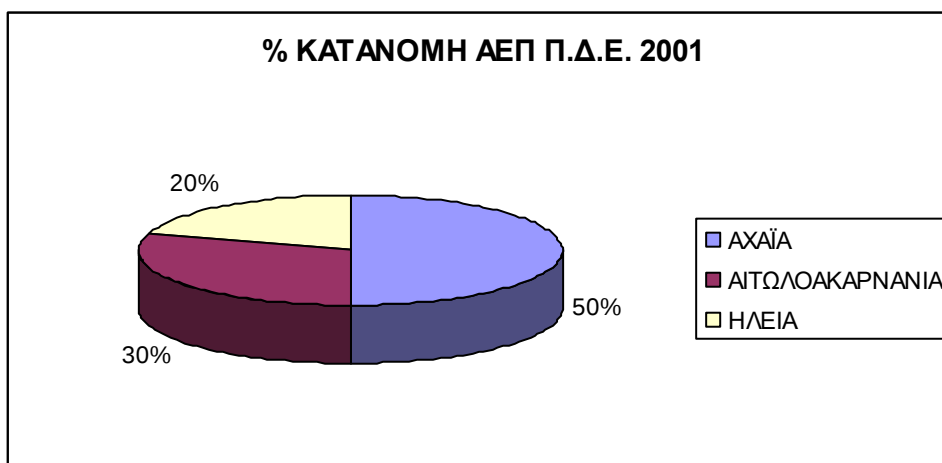
2.3 Περιφερειακή οικονομία και παραγωγικό σύστημα

Στόχος της συγκεκριμένης ενότητας είναι η παρουσίαση των βασικών μεγεθών και τάσεων που αφορούν στην παραγωγή και το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης της Περιφέρειας και των επιμέρους Νομών.

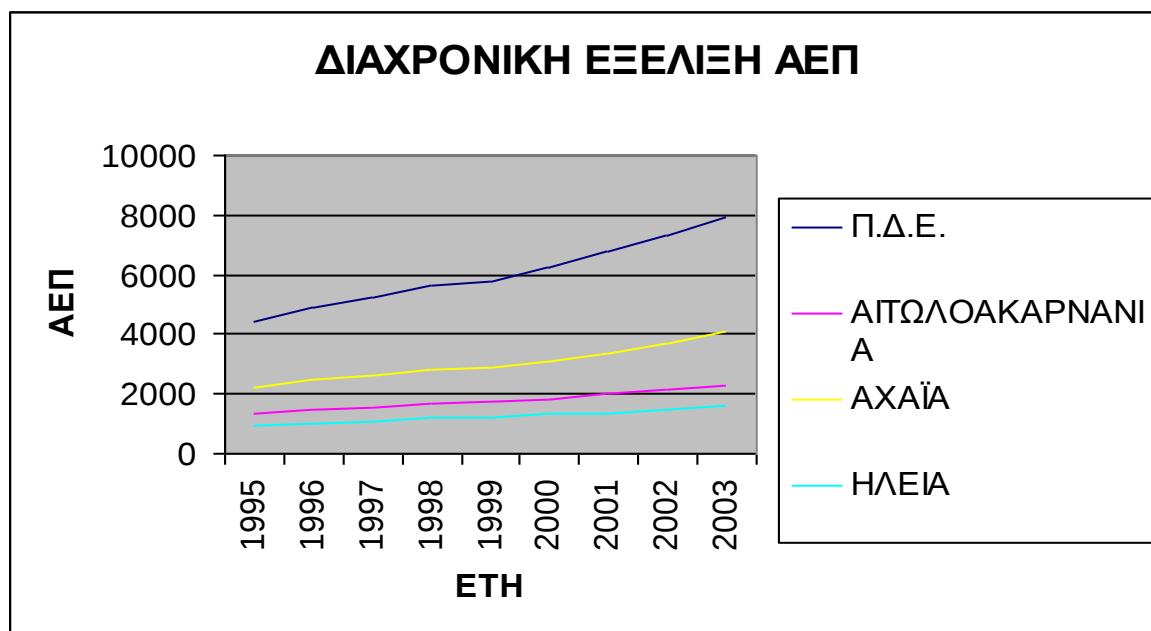
2.3.1 Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

Βασικό στοιχείο προσδιορισμού και εκτίμησης του μεγέθους της παραγωγής και του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης μιας περιοχής, είναι αναμφισβήτητο 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 Δ.Ε. παράγει το 5% του συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της χώρας (2001). Όπως φαίνεται από το παρακάτω διάγραμμα, το μεγαλύτερο μέρος του ΑΕΠ της Περιφέρειας παράγεται στο Νομό Αχαΐας με ποσοστό 50% και ακολουθούν ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας και ο Νομός Ηλείας με 30% και 20%, αντίστοιχα (έτος 2001).



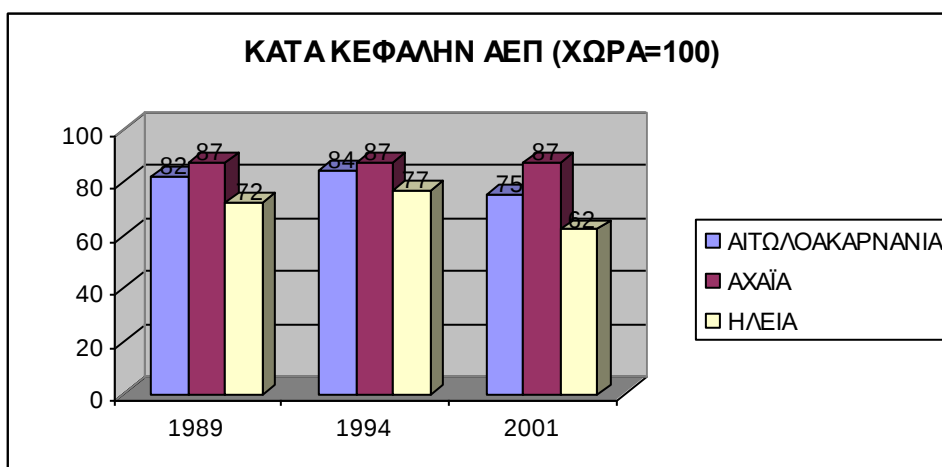
Εξετάζοντας, στο διάγραμμα που ακολουθεί, τη διαχρονική εξέλιξη του ΑΕΠ στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας παρατηρούμε ότι από το 1995 έως το 2003 παρουσιάζει συνεχή ανοδική πορεία. Το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και για κάθε έναν από τους τρεις νομούς της Περιφέρειας. Επιπλέον, έχει ενδιαφέρον να τονιστούν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



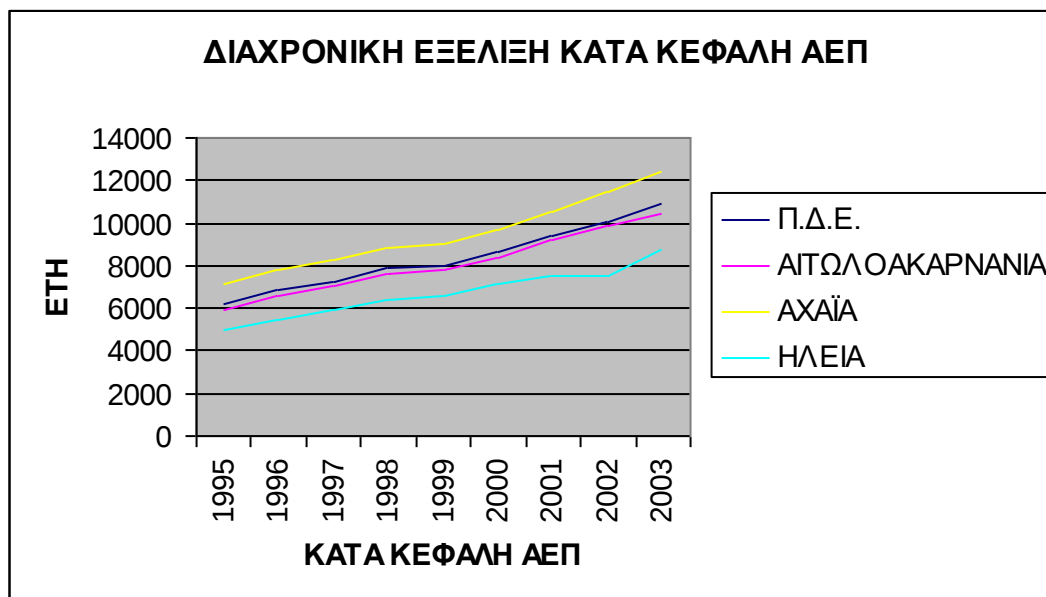
Ένας άλλος βασικός δείκτης του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας μιας περιοχής είναι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας βρίσκεται σε χαμηλότερη θέση από το αντίστοιχο

μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας. Συγκεκριμένα, ανέρχεται στο 77% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας για το 2001.

Ενδοπεριφερειακά, όπως φαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα, υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ παρουσιάζει ο Νομός Αχαΐας τα έτη 1989, 1994 και 2001, φτάνοντας στο 87% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας για τα αντίστοιχα έτη.



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



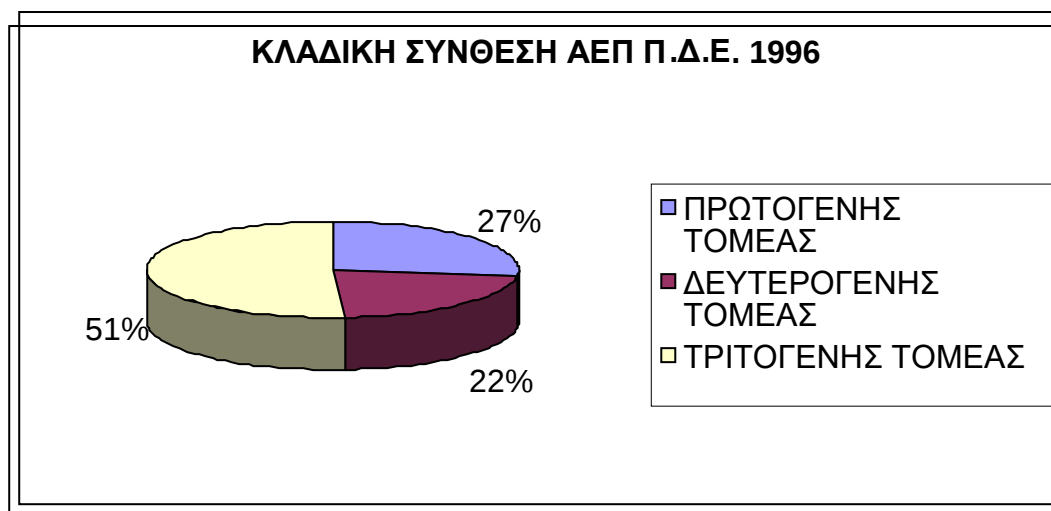
Η Δυτική Ελλάδα την τριετία 1989-1991 βρισκόταν στην ενδέκατη θέση των Περιφερειών της Ε.Ε., με το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, πλησιάζοντας μόλις το 40,8% του μέσου όρου της Ε.Ε., ενώ το 1996 καταλάμβανε τη δωδέκατη θέση καλύπτοντας το 58% του μέσου όρου της Ε.Ε. Η θετική αυτή διαφορά των δεκαοκτώ ποσοστιαίων μονάδων δείχνει το βαθμό σύγκλισης της οικονομίας της περιφέρειας αυτής προς το μέσο όρο της Ε.Ε., ωστόσο η απόσταση, τόσο από τον εθνικό μέσο όρο (βλέπε παραπάνω), όσο και από αυτόν της ενωμένης Ευρώπης, είναι ακόμη πολύ μεγάλη.

Επιπλέον, οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας χαρακτηρίζονται από την κυριαρχία της Πάτρας, που είναι ο τέταρτος, σε μέγεθος πληθυσμού, δήμος της Χώρας και ο κύριος πόλος ανάπτυξης στη Νοτιοδυτική Ελλάδα. Περισσότερο ανεπτυγμένος Νομός είναι η Αχαΐα, ενώ τη μικρότερη ανάπτυξη παρουσιάζει η Ηλεία.

2.3.2 Κλαδική σύνθεση παραγωγής

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 αναπτυσσόμενους και δυναμικούς τομείς παραγωγής μιας περιοχής, με την έννοια ότι οι τομείς αυτοί συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος της οικονομικής δραστηριότητας και παράγουν το μεγαλύτερο μέρος του προϊόντος της συγκεκριμένης περιοχής.

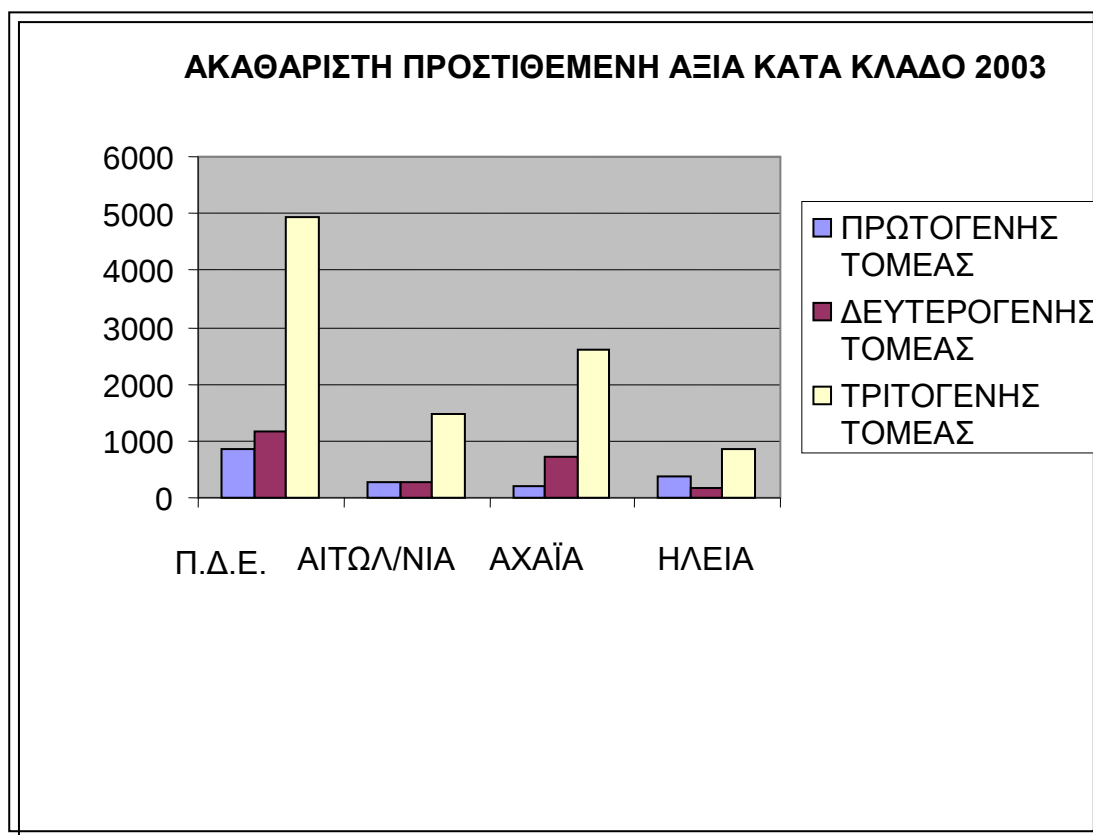
Στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αναδεικνύεται μια σαφής κυριαρχία του τριτογενή τομέα. Πιο συγκεκριμένα, στον πρωτογενή τομέα παράγεται το 27%, στον δευτερογενή το 21% και στον τριτογενή τομέα το 51% του περιφερειακού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Τα αντίστοιχα ποσοστά για το σύνολο της χώρας είναι 15% για τον πρωτογενή τομέα, 25% για τον δευτερογενή και 60% για τον τριτογενή.



Διαχρονικά, παρατηρείται μια στροφή της περιφερειακής οικονομίας προς τον

τριτογενή τομέα, αφού αυξάνεται η συμμετοχή του τομέα αυτού στο συνολικό περιφερειακό ΑΕΠ με κάμψη του πρωτογενή τομέα και μικρή μείωση του μεριδίου του δευτερογενή τομέα.

Τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία (2003) σχετικά με την τομεακή σύνθεση της Ακαθάριστη Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ) αναδεικνύουν επίσης, τόσο σε επίπεδο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, όσο και στον καθένα από τους τρεις νομούς της, μια σαφή κυριαρχία του τριτογενή τομέα, καθώς ο τομέας αυτός παράγει σημαντικά μεγαλύτερο μέρος της συνολικής ΑΠΑ σε σύγκριση με τους άλλους δύο τομείς.



Σε εθνικό επίπεδο, ο τριτογενής τομέας παρήγαγε, το 2003, το 71% της συνολικής ΑΠΑ. Δεύτερος σημαντικότερος τομέας όσον αφορά το ποσοστό συμμετοχής του στη συνολική εθνική παραγωγή είναι ο δευτερογενής τομέας (22%), ενώ ο πρωτογενής τομέας παρήγαγε μόλις το 6,7% της εθνικής ΑΠΑ.

Η συμμετοχή του τριτογενή τομέα στη συνολική ΑΠΑ της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας είναι ακριβώς ίδια (71%) με την αντίστοιχη εθνική. Τόσο στο σύνολο της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, όσο και στους επιμέρους νομούς της, ο τριτογενής τομέας παράγει σημαντικά υψηλότερο ποσοστό της ΑΠΑ σε σύγκριση με τους άλλους δύο τομείς. Μεγαλύτερη υπεροχή του τριτογενή τομέα συναντάμε στο Νομό Αχαΐας (73,6%), η οποία μάλιστα ξεπερνά το αντίστοιχο μέσο εθνικό επίπεδο, όπως και στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας (72,7%) και τέλος ακολουθεί ο Νομός Ηλείας (62%).

Ο δευτερογενής τομέας, καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση στην τομεακή κατανομή της παραγωγής, σε επίπεδο χώρας και περιφέρειας. Το ίδιο ισχύει και σε επίπεδο νομών, με μοναδική όμως εξαίρεση το νομό Ηλείας όπου ο δευτερογενής τομέας καταλαμβάνει την τρίτη θέση. Σε επίπεδο νομών, μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής του δευτερογενή τομέα στη συνολική ΑΠΑ έχει ο Νομός Αχαΐας με 20%, πλησιάζοντας πολύ το αντίστοιχο ποσοστό που ισχύει για την Ελλάδα συνολικά (21%). Ακολουθούν ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας και ο Νομός Ηλείας με ποσοστά 14% και 11%, αντίστοιχα.

Το ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενή τομέα στη συνολική ΑΠΑ της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (12%) είναι αρκετά υψηλότερο από το αντίστοιχο εθνικό ποσοστό (6,7%). Σε επίπεδο νομού, μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενή τομέα στη συνολική παραγωγή του νομού εμφανίζει ο Νομός Ηλείας με ποσοστό 27%, που ξεπερνά κατά πολύ το μέσο όρο του συνόλου της χώρας, αλλά και της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, ενώ παράλληλα ο συγκεκριμένος νομός κατατάσσει τον πρωτογενή τομέα στην

δεύτερη θέση όσον αφορά τον βαθμό συμμετοχής του στην τομεακή σύνθεση της ΑΠΑ.. Αρκετά μικρότερο ποσοστό συμμετοχής έχει ο πρωτογενής τομέας στην ΑΠΑ του Νομού Αιτωλοακαρνανίας(13%) και ακόμα μικρότερο στο Νομό Αχαΐας (6%).

2.3.2.1 Πρωτογενής Τομέας

Ο Πρωτογενής Τομέας, όπως δείχθηκε με τα παραπάνω στοιχεία, έχει ιδιαίτερη σημασία στην οικονομία της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Όμως ο τομέας αυτός χαρακτηρίζεται από χαμηλή ανταγωνιστικότητα λόγω υψηλού κόστους και χαμηλής ποιότητας των προϊόντων, αλλά και λόγω των αδυναμιών που υπάρχουν στον τομέα διακίνησης και εμπορίας.

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

Τα κυριότερα προβλήματα στη γεωργία εντοπίζονται:

- στο μικρό και πολυτεμαχισμένο γεωργικό κλήρο που εμποδίζει την άσκηση αποδοτικής γεωργίας.
- στην έλλειψη επαρκών αρδευόμενων εκτάσεων, στα πεπαλαιωμένα αρδευτικά δίκτυα και στην έλλειψη ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης των υδάτινων πόρων, που έχουν σαν αποτέλεσμα τη σπατάλη νερού και τη ρύπανση των φυσικών πόρων (υφαλμύρωση υδάτων, αλάτωση εδαφών).

- στην επιβάρυνση του περιβάλλοντος από αλόγιστη χρήση λιπασμάτων και γεωργικών φαρμάκων, καθώς και από άλλες δραστηριότητες (κτηνοτροφία, γεωργικές βιομηχανίες).
- στην έλλειψη επαρκών υποδομών στις αγροτικές εκμεταλλεύσεις, στους τομείς τυποποίησης - μεταποίησης αγροτικών προϊόντων και στην αλιεία.
- στην κακή διάρθρωση ειδών και ποικιλιών των διαφόρων κλάδων παραγωγής που δεν επιτρέπει τη διαχρονική παρουσία των προϊόντων στις Ελληνικές και Ευρωπαϊκές αγορές.
- στις αδυναμίες που παρουσιάζει ο τομέας διακίνησης και εμπορίας αγροτικών προϊόντων.
- στο χαμηλό βαθμό επαγγελματικής κατάρτισης του αγροτικού πληθυσμού σε συνδυασμό με το χαμηλό βαθμό οργάνωσης τη τοπικής κοινωνίας και των συλλογικών οργάνων των παραγωγών.

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

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

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

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

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

2.3.2.2 Δευτερογενής Τομέας

Κύριο χαρακτηριστικό της πορείας του δευτερογενή τομέα και της μεταποίησης στην Περιφέρεια είναι η αποβιομηχάνιση που έπληξε κυρίως την Πάτρα την περίοδο 1984-1992. Παρόλα όμως τα προβλήματα, ο Νομός Αχαΐας κατατάσσεται τρίτος στη χώρα και παράγει το 3,9% του συνολικού ΑΕΠ της μεταποίησης της χώρας. Η παρούσα περίοδος χαρακτηρίζεται από την αναδιάρθρωση της βιομηχανικής βάσης και τη μετατόπιση των δραστηριοτήτων από τους παραδοσιακούς φθίνοντες κλάδους (μεγάλες

μονάδες) προς ανταγωνιστικές και βιώσιμες δραστηριότητες. Καταλυτικό ρόλο στην αναδιάρθρωση της βιομηχανικής βάσης έπαιξε η επιδότηση των επενδύσεων στις φθίνουσες βιομηχανικές περιοχές.

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

- Η σημαντική παραγωγή του πρωτογενούς τομέα μπορεί να στηρίξει μεταποιητικές δραστηριότητες και ιδιαίτερα την παραγωγή προϊόντων ονομασίας προέλευσης και την ανάπτυξη της τυποποίησης και της συσκευασίας αγροτικών προϊόντων για εξαγωγή.
- Ο Ν. Αχαΐας διαθέτει μακρά παράδοση σε μεταποιητικές δραστηριότητες με εργατικό προσωπικό εξοικειωμένο σε αυτές.
- Το Πανεπιστήμιο Πατρών, τα ΤΕΙ Πατρών και Μεσολογίου και τα πανεπιστημιακά τμήματα στο Αγρίνιο διαθέτουν επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό το οποίο χαρακτηρίζεται για την εξειδικευμένη του γνώση σε τομείς τεχνολογιών αιχμής. Κατά συνέπεια είναι δυνατή η προσέλκυση καινοτόμων επενδυτικών δραστηριοτήτων σε τομείς που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς.
- Οι δυο οργανωμένες Βιομηχανικές Περιοχές, της ΒΙΠΕ Πατρών και της ΝΑΒΙΠΕ Αστακού, με την απαραίτητη συμπλήρωση των υποδομών τους, μπορούν να αποτελέσουν τους πυρήνες για την περαιτέρω ανάπτυξη των μεταποιητικών δραστηριοτήτων της Περιφέρειας.
- Ιδιαίτερης σημασίας είναι και η θέση αυτή καθαυτή της Π.Δ.Ε., η οποία προσφέρει αναπτυξιακές δυνατότητες, δεδομένου ότι εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση τόσο στις αγορές του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού.
- Η βιομηχανία κατασκευής δημοσίων έργων, οικοδομών κ.λ.π., αποτελεί επίσης σημαντικό παράγοντα δημιουργίας απασχόλησης και προϊόντος στην Περιφέρεια. Τα προβλήματα του τομέα αυτού είναι το μικρό μέγεθος των

επιχειρήσεων, η ελλιπής τεχνολογία και το προβληματικό μάνατζμεντ, οι μεγάλες εκπτώσεις, καθώς και η έλλειψη λατομικών προϊόντων. Έτσι, πέραν των άλλων, είναι απαραίτητο σε κάθε Νομό της Περιφέρειας να ενεργοποιηθούν οι υπάρχουσες λατομικές ζώνες και να θεσμοθετηθούν και άλλες, προκειμένου να εξασφαλισθούν οι απαραίτητες ποσότητες αδρανών υλικών σε σχετικά χαμηλό κόστος. Ο κλάδος αυτός γνώρισε σημαντική ανάπτυξη κατά την περίοδο κατασκευής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

2.3.2.3 Τριτογενής Τομέας

Έντονη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο, αναδεικνύοντας την Πάτρα σε βασική πύλη εξόδου προς την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το 1995 εκφορτώθηκαν 1.064.018 τόνοι εμπορευμάτων, σε πλοία κάθε εθνικότητας από το λιμάνι της Πάτρας, ενώ πραγματοποιήθηκαν 4.781 κατάπλοι πλοίων.

Παράλληλα με τους τομείς αυτούς, η πρωτεύουσα της Δυτικής Ελλάδας, παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη στους τομείς των υπηρεσιών υγείας, εκπαίδευσης, έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και των παραγωγικών υπηρεσιών.

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει τις βασικές προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών Έρευνας και Τεχνολογίας και την παροχή καινοτόμων υπηρεσιών προς τις τοπικές ΜΜΕ. Συγκεκριμένα, το Πανεπιστήμιο Πατρών, τα πανεπιστημιακά τμήματα Αγρινίου και τα ΤΕΙ Πατρών και Μεσολογίου, καθώς επίσης και το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών ασκούν σημαντική δραστηριότητα στον τομέα της Ε&Τ. Παράλληλα υπάρχουν στην Περιφέρεια σημαντικά Ερευνητικά Κέντρα και Ινστιτούτα τα οποία συμβάλλουν στην παραγωγή της γνώσης και της καινοτομίας προς

όφελος των τοπικών παραγωγικών μονάδων, όπως το BIC (Business Innovation Center) Δυτικής Ελλάδας, το Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών κ.ά. που διαθέτουν επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό με υψηλή εξειδίκευση σε τομείς τεχνολογιών αιχμής. Η Δυτική Ελλάδα το 1993 κατείχε το 6,1% του συνόλου των Ερευνητικών Ιδρυμάτων της χώρας και βρισκόταν στην 5^η θέση μεταξύ των Περιφερειών.

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

Τα αίτια της σχετικά περιορισμένης τουριστικής ανάπτυξης και των τριών Νομών της Περιφέρειας, είναι κυρίως τα ακόλουθα:

- α) Η απουσία του συστηματικού προγραμματισμού διάσωσης και συντήρησης τόσο των φυσικών πλεονεκτημάτων όσο και των πολιτισμικών αξιών. Χαρακτηριστική είναι η ελλιπής και μη ορθολογική αξιοποίηση των πολλών ιαματικών πηγών, των απέραντων ακτών, των πλούσιων αρχαιολογικών ευρημάτων και χώρων, των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και οικολογικού ενδιαφέροντος.
- β) Η αλόγιστη ρύπανση του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος τόσο από κακότεχνες και πρόχειρες κατασκευές, όσο και από την ανεξέλεγκτη και αλόγιστη απόρριψη γεωργικών αποβλήτων και πάσης φύσεως ακρήστων υλικών.
- γ) Οι χαμηλοί ρυθμοί προώθησης και εκσυγχρονισμού των βασικών έργων υποδομής, ήτοι των λιμανιών, μαρινών, αεροδρομίων, του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, των χώρων πρασίνου και αναψυχής, στάθμευσης

αυτοκινήτων, των πεζοδρόμων, των αποχετευτικών δικτύων και βιολογικών καθαρισμών και των δικτύων ύδρευσης.

δ) Η πλημμελής τουριστική συνείδηση – τουριστική παιδεία αλλά και το χαμηλό, σχετικά, επενδυτικό ενδιαφέρον για τη δημιουργία ιδιωτικών τουριστικών εγκαταστάσεων και επιχειρήσεων.

Όσον αφορά τον Πολιτιστικό Τομέα, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, που αφορούν ιδιαίτερα αξιόλογους αρχαιολογικούς και βυζαντινούς χώρους και ευρήματα, όπως η Αρχαία Ολυμπία, τα Ενετικά Κάστρα κ.λ.π. Οι εκδηλώσεις του Πατρινού Καρναβαλιού, η λειτουργία του ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ., η λειτουργία του Δημοτικού Ωδείου και της Ορχήστρας των Σολίστ της Πάτρας, μπορούν να καταστήσουν την Περιφέρεια πολιτιστικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής. Επίσης, η ανακήρυξη της Πάτρας το 2006 ως πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης, αν και έχει πολλά θετικά για την πόλη και την περιφέρεια γενικότερα, ωστόσο φαίνεται ότι δεν αξιοποιήθηκε στο βαθμό που έπρεπε για τη σημαντική πολιτιστική αναβάθμιση του δυναμικού και των υποδομών της, ούτε αποτέλεσε τον προωθητικό παράγοντα για την ευρύτερη ανάδειξη του πολιτισμού και του τουρισμού, ως βασικών τομέων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής.

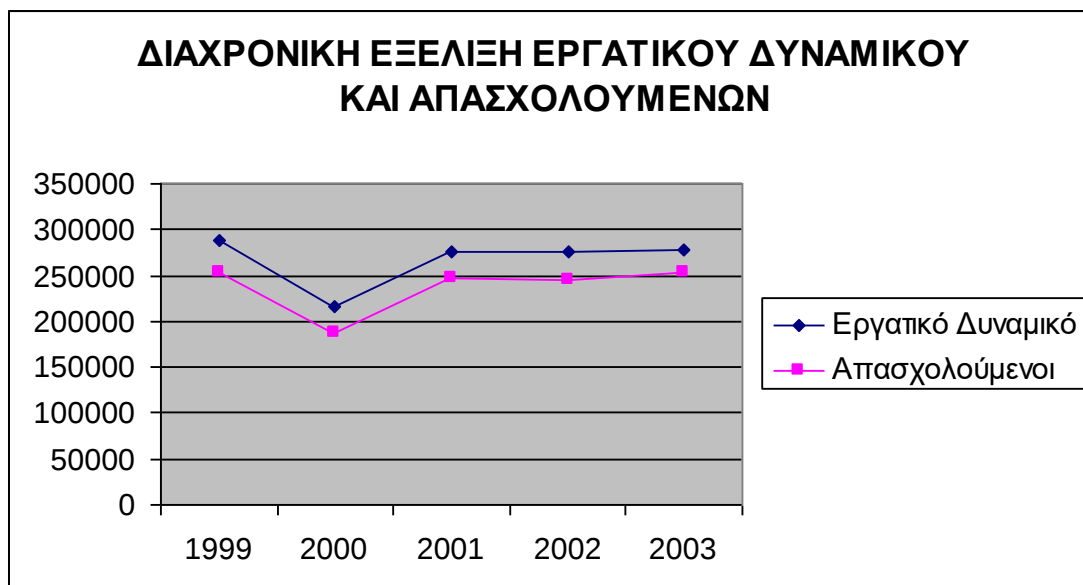
2.4 Ανθρώπινο δυναμικό και αγορά εργασίας

Το ανθρώπινο δυναμικό και η λειτουργία της αγοράς εργασίας αποτελούν κρίσιμη παράμετρο της ανάπτυξης μιας περιοχής. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat, η Ελλάδα συγκέντρωνε το 2001 το 2,5% του ανθρώπινου δυναμικού της Ευρώπης των 15.

2.4.1 Εργατικό δυναμικό

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

Το εργατικό δυναμικό της Δυτικής Ελλάδας ανέρχεται σε 278.454 άτομα, ενώ οι απασχολούμενοι είναι 252.728 (2003). Η διαχρονική εξέλιξη του εργατικού δυναμικού και της απασχόλησης τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μια μείωση για το 1999-2000, στη συνέχεια μια αυξητική τάση για το 2000-2001, ενώ για το 2001-2003 παρατηρείται μια σχετικά σταθερή πορεία των δύο μεγεθών, όπως φαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα.



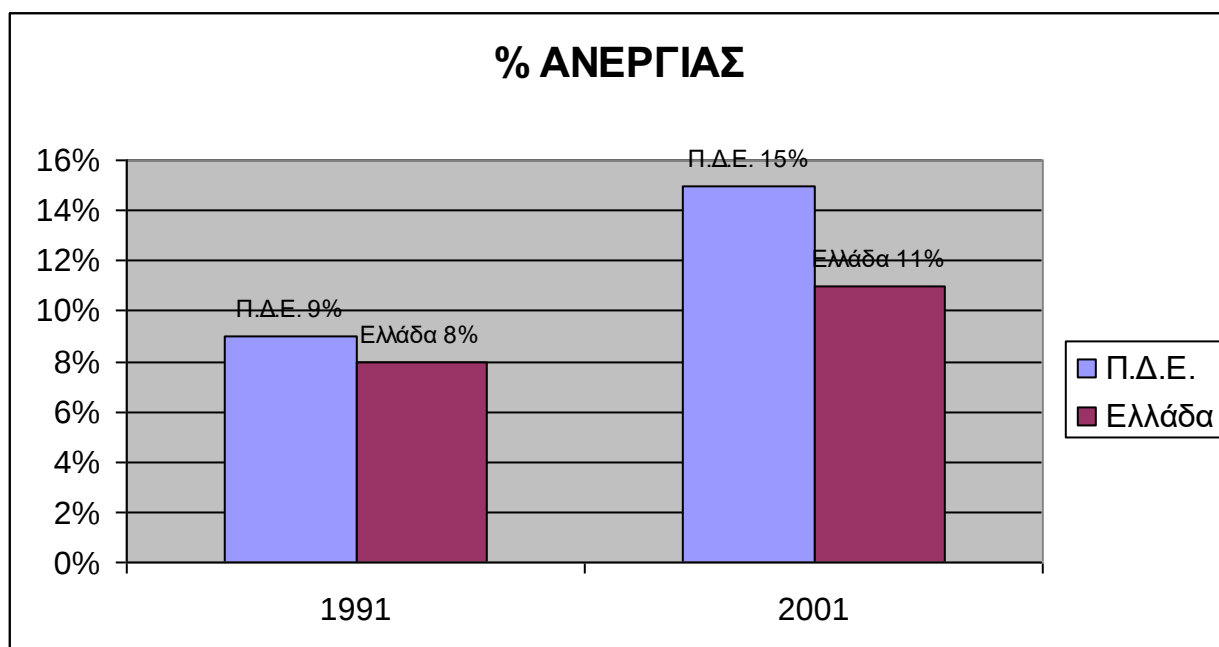
2.4.2 Ανεργία

Μία ακόμη κρίσιμη παράμετρος για την εξέταση της αγοράς εργασίας, τον

προσδιορισμό της οικονομικο-κοινωνικής κατάστασης και την εκτίμηση του βαθμού κοινωνικής συνοχής μιας περιοχής αποτελεί αναμφισβήτητο το ποσοστό ανεργίας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα πρέπει καταρχήν να αναφερθεί ότι το 2001 το ποσοστό ανεργίας της χώρας (11%) ήταν υψηλότερο από το αντίστοιχο της Ευρώπης των 25 (9%) και ακόμη πιο υψηλό από το επίπεδο ανεργίας της Ευρώπης των 15 (7,6%). Το ποσοστό ανεργίας στην Περιφέρεια Δ.Ε. φθάνει το 15% και είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο εθνικό που όπως προαναφέρθηκε ανέρχεται στο 11% (2001).

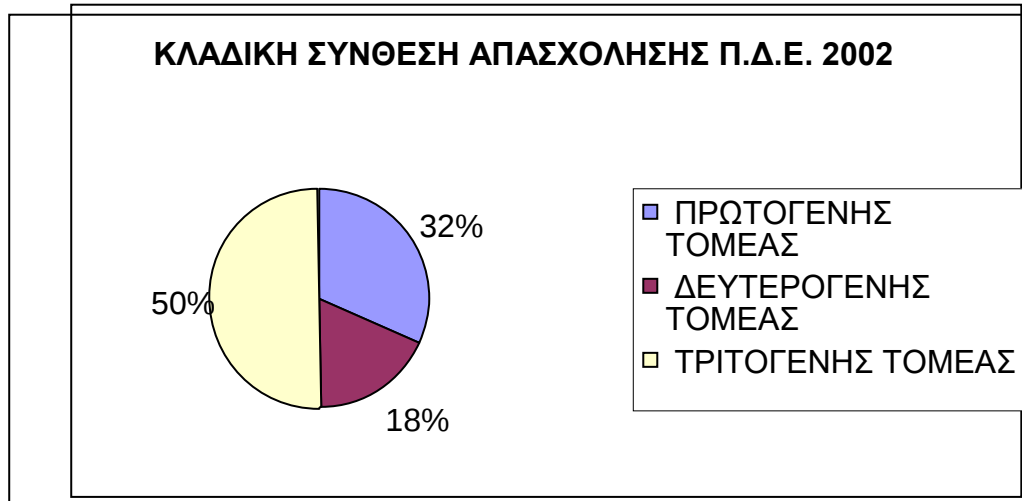
Η διαχρονική εξέλιξη της ανεργίας της Δυτικής Ελλάδας από το 1991 έως το 2001 δείχνει πολύ μεγάλη αύξηση. Συγκεκριμένα, το ποσοστό ανεργίας το έτος 1991 ήταν 9%, ενώ το 2001 έφτασε στο 15% (τα αντίστοιχα εθνικά ποσοστά ανεργίας είναι 8% και 11%). Ο Νομός Ηλείας το 2001 παρουσιάζει την υψηλότερη ανεργία στην περιφέρεια με ποσοστό 16,6% και ακολουθεί από πολύ κοντά ο Νομός Αχαΐας με 15,9%. Τέλος ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας παρουσιάζει πολύ χαμηλότερο ποσοστό σε σχέση με τους άλλους δύο νομούς της περιφέρειας, ανερχόμενο σε 12,4%, το οποίο όμως είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο εθνικό ποσοστό (11%).

Αντίθετα με την υψηλή ανεργία του 2001, τα ποσοστά ανεργίας και στους τρεις νομούς το 1991 ήταν πολύ χαμηλότερα, αποτυπώνοντας έτσι την κρίση αποβιομηχάνισης που αντιμετώπισε η περιφέρεια και ειδικότερα ο Νομός Αχαΐας την συγκεκριμένη δεκαετή περίοδο (1991-2001). Πιο αναλυτικά, η ανεργία στο Νομό Αχαΐας το 1991 βρισκόταν μόλις στο 9,7%, στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας στο 9,6% και στο Νομό Ηλείας μόλις στο 8%.

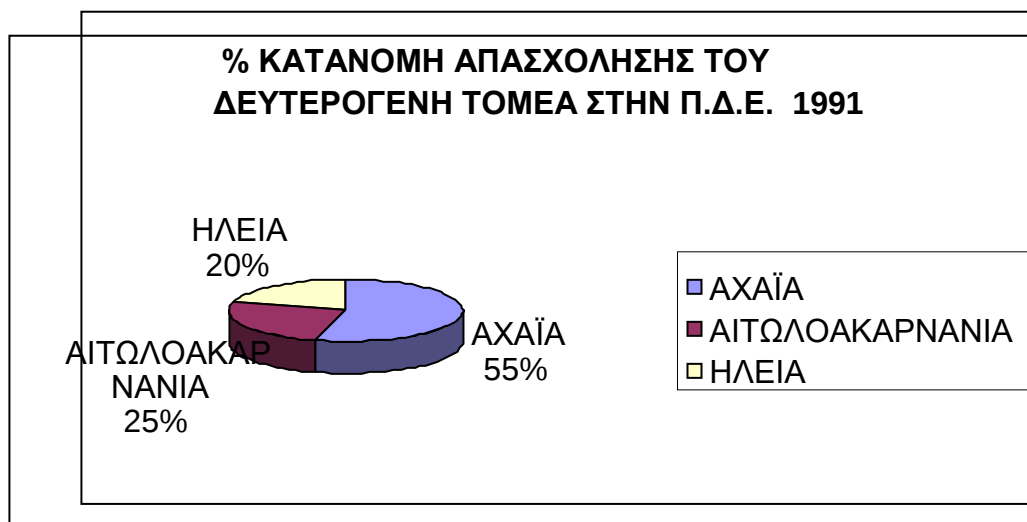


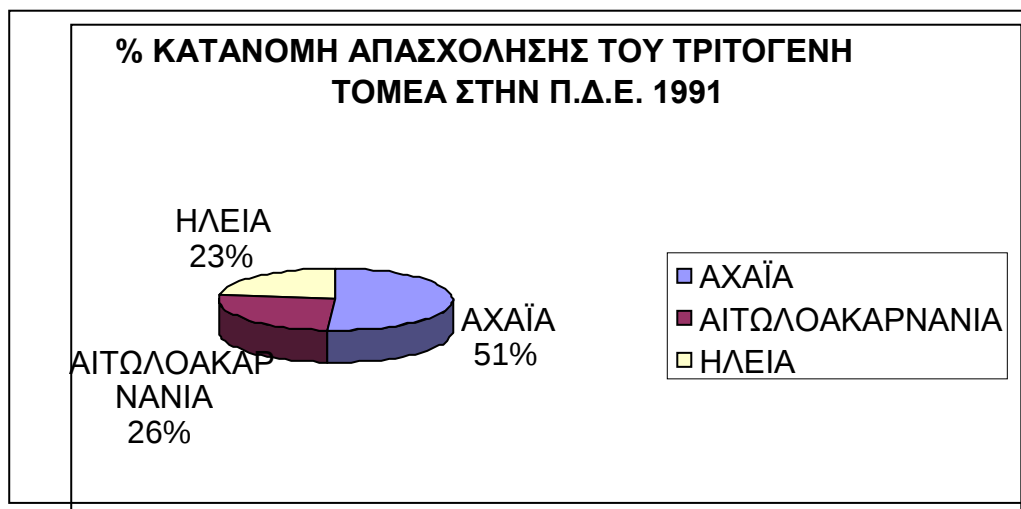
2.4.3 Κλαδική σύνθεση απασχόλησης

Το 50% των απασχολούμενων το 2002 στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας εργαζόταν στον τριτογενή τομέα, γεγονός που επιβεβαιώνει την κυριαρχία του τομέα στην περιφέρεια και αναδεικνύει τη σημασία του για την προσφορά θέσεων εργασίας σε μια περιοχή με ιδιαίτερες αναπτυξιακές συνθήκες και προβλήματα. Το 18% των απασχολούμενων εργάζεται στο δευτερογενή τομέα και το 32% στον πρωτογενή τομέα. Την περίοδο 1999-2002 παρατηρήθηκε μικρή μείωση του ποσοστού απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα και μικρή αύξηση στα ποσοστά απασχόλησης του πρωτογενή και τριτογενή τομέα.



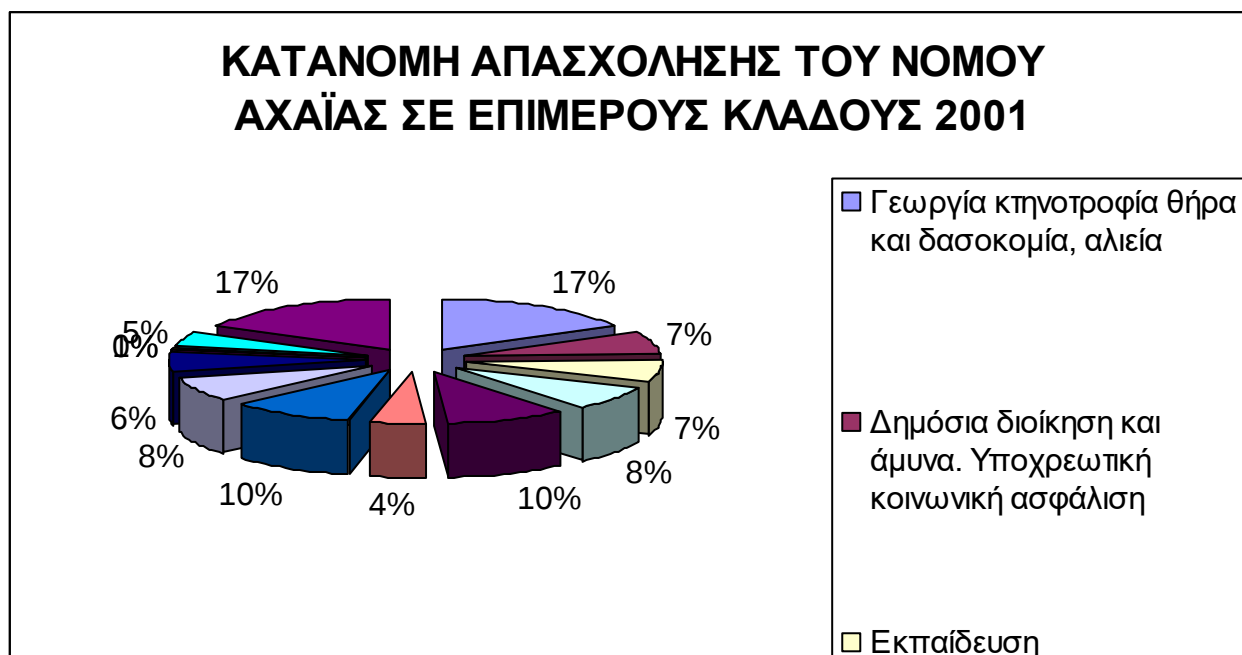
Το 1991, όπως δείχνουν και τα δύο παρακάτω διαγράμματα, το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα στην Π.Δ.Ε. ήταν στο Νομό Αχαΐας. Ακολουθούν με πολύ χαμηλότερα ποσοστά ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας και ο Νομός Ηλείας.





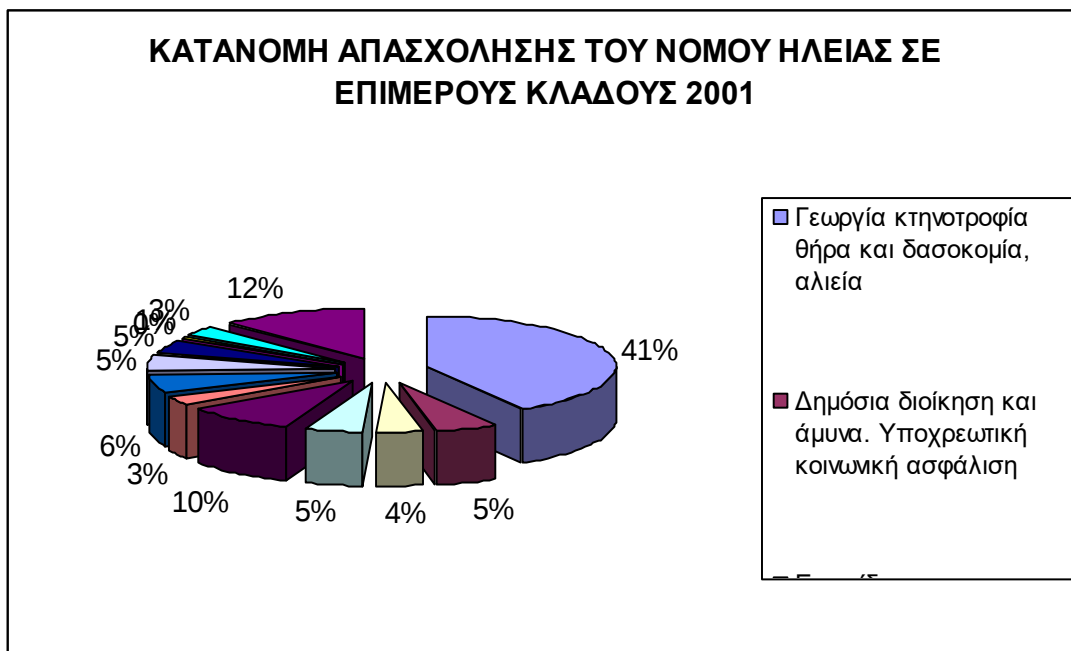
Όσον αφορά την κατανομή της απασχόλησης στους μονοψήφιους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας, από τα πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία (2001) προκύπτουν οι παρακάτω ενδιαφέρουσες διαπιστώσεις. Συγκεκριμένα, στο νομό Αχαΐας οι κλάδοι οι οποίοι συγκεντρώνουν τα υψηλότερα ποσοστά συμμετοχής στην απασχόληση είναι με σειρά σημαντικότητας οι εξής:

1. Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα και δασοκομία, αλιεία (17%).
2. Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων, οχημάτων και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (17%).
3. Μεταποιητικές βιομηχανίες (10%).
4. Κατασκευές (10%).



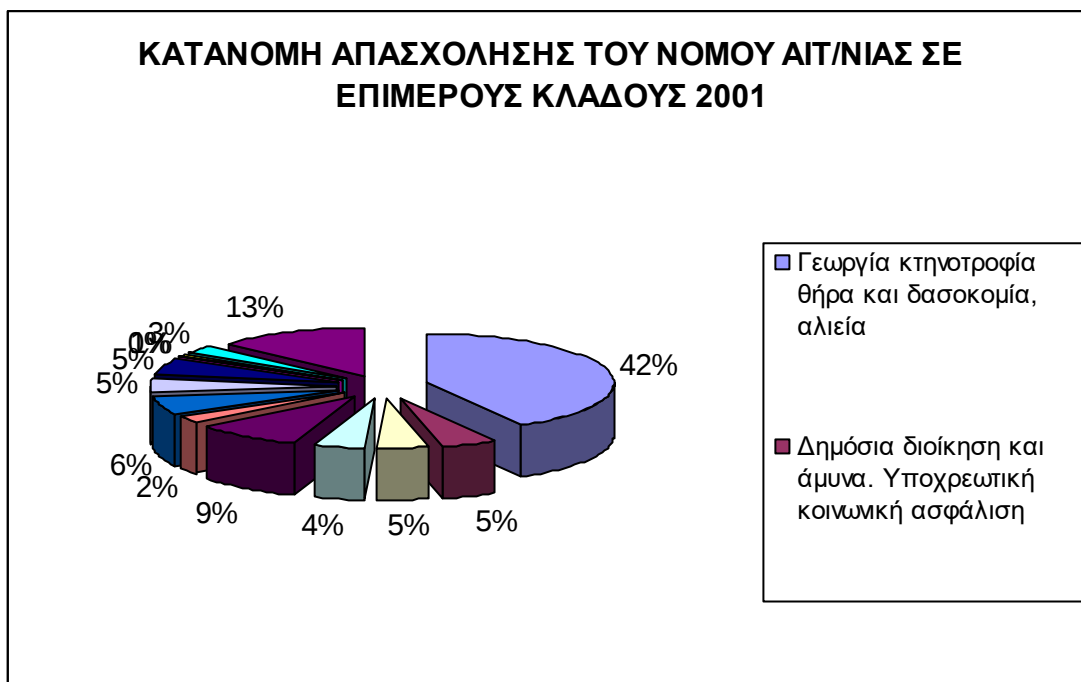
Αντίστοιχα, στο Νομό Ηλείας κυριαρχεί, στην κατανομή της απασχόλησης στους μονοψήφιους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας, με συντριπτικό ποσοστό η Γεωργία, κτηνοτροφία κλπ. Πιο συγκεκριμένα, η ιεράρχηση των βασικότερων κλάδων του νομού ως προς την απασχόληση έχει ως εξής:

1. Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα και δασοκομία, αλιεία (41%).
2. Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων, οχημάτων και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (12%).
3. Κατασκευές (10%).



Εντυπωσιακή ομοιότητα με το Νομό Ηλείας, ως προς την ιεράρχηση και τα ποσοστά των κλάδων μονοψήφιου κωδικού στη σύνθεση της απασχόλησης, εμφανίζει ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας, όπου ισχύουν τα εξής:

- 1.Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα και δασοκομία, αλιεία (42%).
- 2.Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων, οχημάτων και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης (13%).
- 3.Κατασκευές (9%).



2.4.4 Συσχέτιση παραγωγής και απασχόλησης

Η παραγωγικότητα αποτελεί βασική αναπτυξιακή παράμετρο για κάθε περιφέρεια. Ο λόγος της συμμετοχής στη συνολική παραγωγή προς τη συμμετοχή στη συνολική απασχόληση περιγράφει, σε ένα βαθμό, το επίπεδο παραγωγικότητας στις διάφορες χωρικές ενότητες.

Όσον αφορά την παραγωγικότητα της Δυτικής Ελλάδας, αυτή υστερεί σε σχέση με την παραγωγικότητα της Ε.Ε., ενώ είναι λίγο υψηλότερη από το μέσο εθνικό επίπεδο. Συγκεκριμένα, το 1996 η παραγωγικότητα της Περιφέρειας καλύπτει το 73% του μέσου όρου της Ε.Ε. (ενώ το αντίστοιχο ποσοστό της χώρας είναι 72%), παρουσιάζοντας μία μικρή βελτίωση σε σχέση με το έτος 1993 που το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 72%.

2.5 Επιχειρηματική Οργάνωση και Ευελιξία

Ο κοινωνικός και οικονομικός χαρακτήρας των τοπικών αγορών εργασίας που εξετάστηκαν παραπάνω προσομοιάζει με τις περιοχές εκείνες της Ε.Ε. που εμφανίζουν αδυναμίες να ανταγωνιστούν στην ευρωπαϊκή αγορά. Αντίθετα νέες αναπτυσσόμενες οικονομίες, συχνά εκτός Ε.Ε. συνιστούν όλο και πιο δύσκολους ανταγωνιστές στα προϊόντα στα οποία αυτές οι περιοχές «εξειδικεύονται», δηλαδή σε προϊόντα έντασης εργασίας.

Τα προβλήματα που απασχολούν τις τοπικές αγορές των τριών νομών της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας συνδέονται με φαινόμενα «κρίσης» που χαρακτηρίζουν τις μορφές «εκσυγχρονισμού» των τοπικών οικονομιών προς την κατεύθυνση της ενσωμάτωσης τους στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά.

Ο ρόλος που αποδίδεται σε τέτοιου τύπου τοπικές κοινωνίες μοιάζει να κατατράχεται από τις εγγενείς δυσκολίες ανάπτυξης ενός εκτεταμένου ανταγωνιστικού παραγωγικού συστήματος, τις δυσκολίες μετασχηματισμού της γεωργίας σε έναν σύγχρονο και παραγωγικό τομέα, την ανισόππτοτη ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών και τις δυσλειτουργίες που προκαλεί η υπέρογκη επίδραση του κράτους και των μηχανισμών του στη δημιουργία και την επέκταση του εισοδήματος και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς.

Όλοι οι τομείς οικονομικής δραστηριότητας προσδιορίζονται από οικογενειακού χαρακτήρα οργάνωση, επιχειρηματικότητα και αποτελεσματικότητα. Τα φαινόμενα μείωσης της απασχόλησης, της υψηλής εξάρτησης της απασχόλησης από τον τριτογενή τομέα, της πολυαπασχόλησης, της έντασης των συμπληρωματικών απασχολήσεων και της άτυπης και αδήλωτης εργασίας μπορούν να ερμηνευτούν ακριβώς στα πλαίσια αυτού του μοντέλου «οικογενειακού» τύπου (Πανεπιστ. Πατρών,

Μπέλλας κ.ά., σελ.151). Πιο συγκεκριμένα, οι μηχανισμοί λειτουργίας της αγοράς εργασίας πρέπει να ειπωθούν μέσα από το πρίσμα της οικογενειακού τύπου απασχόλησης που κυριαρχεί στις παραπάνω περιοχές.

Σύγχρονες μορφές διαμεσολάβησης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης εργατικού δυναμικού προσκρούουν σε τέτοιου τύπου ιδιαιτερότητες που παρόλα αυτά αποτελούν τη βάση για την οργάνωση του οικονομικού και κοινωνικού ιστού σε τοπικό επίπεδο. Επιπλέον, οι ανισορροπίες που παρατηρούνται στις τοπικές αγορές εργασίας συνδέονται με υπαρκτά σοβαρά προβλήματα στις υποδομές, τις υπολειμματικές επιχειρηματικές και επενδυτικές δραστηριότητες και τις ανεπάρκειες και αδυναμίες στο θεσμικό πλαίσιο.

Βέβαια, οι παρεμβάσεις που προωθούνται με το ΚΠΣ III και σε λίγο με το ΚΠΣ IV στις υπό μελέτη περιοχές, οι οποίες ευνοούν την κατασκευή νέων υποδομών και τον εκσυγχρονισμό των παλαιών, στοχεύουν στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και τη διαμόρφωση αναβαθμισμένων συνθηκών διαβίωσης, εργασίας και οικονομικής ανάπτυξης (βλ. Κεφάλαιο 3).

Η ανάληψη των επιχειρηματικών και επενδυτικών πρωτοβουλιών που προωθείται τόσο μέσω της εφαρμογής εθνικών πολιτικών (αναπτυξιακοί νόμοι, νόμοι που αφορούν και προωθούν τον τουρισμό, τον πολιτισμό, τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις κτλ), όσο και μέσω της αξιοποίησης των διαθέσιμων κοινοτικών πόρων (κοινοτικές πρωτοβουλίες, περιφερειακά και τομεακά επιχειρησιακά προγράμματα κτλ) χρειάζεται να αντιμετωπιστεί μέσα από μια προοπτική τοπικών πολιτικών ανάπτυξης, που στην περίπτωση της χώρας μας παραμένουν ελλιπείς ή είναι απλώς ανύπαρκτες.

Οι τοπικοί φορείς, που μπορούν να αναλάβουν διαμεσολαβητικό ρόλο στην αγορά εργασίας, να στηρίξουν επιχειρηματικές δραστηριότητες ή να προωθήσουν επενδυτικές πρωτοβουλίες και πολιτικές οικονομικής αναδιάρθρωσης, παραμένουν θεσμικά αδύναμοι μέσα σε μια ατέρμονη κρατική γραφειοκρατία, η οποία είναι και η βασική αιτία της απαράδεκτα χαμηλής απορροφητικότητας των κοινοτικών κονδυλίων. Η έλλειψη θεσμικής ευελιξίας και η πολλαπλότητα των κρατικών φορέων (υπουργείων και υπηρεσιών) που εμπλέκονται στη δημιουργία και λειτουργία θεσμών και διαδικασιών (εισαγωγή νέων θεσμών, ολοκλήρωση έργων, ανάληψη δράσεων κλπ) ουσιαστικά αποτρέπουν τις δρομολογούμενες, αναγκαίες κατά τα άλλα, μεταρρυθμίσεις.

Με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής στις υπό μελέτη περιοχές, οι οποίες θα προσελκύσουν νέες επενδύσεις, δεδομένου και του φθηνού κόστους εργασίας σε αυτές, αυξάνονται οι δυνατότητες και οι ευκαιρίες για εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης. Επιπλέον, η υλοποίηση αυτών των έργων υποδομής, θα βελτιώσει την τεχνογνωσία σε σημαντικούς παραγωγικούς κλάδους, καθώς και τεχνολογίες αιχμής και θα ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, ερευνητικών κέντρων, επιχειρήσεων και οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.

Οι εντεινόμενες ανάγκες σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό για την εκτέλεση και λειτουργία έργων υποδομής, υλοποίησης επενδυτικών σχεδίων, προώθησης επιχειρηματικών πρωτοβουλιών συνδέονται όλο και περισσότερο με την ανάγκη εξεύρεσης καινούργιων μηχανισμών και μέσων παρέμβασης στην απασχόληση και την ενίσχυση της απασχόλησης. Η δημιουργία δαπεριφερειακών διαύλων επικοινωνίας μεταξύ των τοπικών αγορών εργασίας με τη συνδρομή εθνικών και κοινοτικών κεφαλαίων είναι

ανάγκη να ενισχυθεί με περαιτέρω θεσμικά μέτρα, για τη μεταφορά τεχνολογίας, τεχνογνωσίας και ειδικοτήτων από νομό σε νομό, με συγκεκριμένες πρωτοβουλίες τοπικών φορέων και γενικά την ενθάρρυνση ανάπτυξης διαπεριφερειακών συνεργασιών και ανταλλαγών.

Βιβλιογραφία

- ΕΣΥΕ, Στατιστικές Επετηρίδες κλπ.
- Πανεπιστήμιο Πατρών, Μπέλλας Αθαν., Παπαδόπουλος Απ., και Κασίμης Χαρ., “Διερεύνηση των Δυνατοτήτων Ενίσχυσης της Κινητικότητας των Εργαζομένων των Παραμεθορίων Περιοχών Ελλάδας-Ιταλίας (Puglia, Κέρκυρας, Πάτρας), Ερευνητικό Πρόγραμμα ΟΑΕΔ-EURES, Πάτρα, Απρίλιος 1997.
- Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2000-2006 (Ενδιάμεση Αναθεώρηση), Ιούνιος 2004 (Β’ Έκδοση).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εισαγωγή

Το παρόν τμήμα του ερευνητικού έργου εμβαθύνει στην ένταξη της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου στο Εθνικό και Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Επιχειρείται να προσεγγισθεί η γενικότερη επίδραση του έργου στις ροές προσώπων και αγαθών αφενός στο εθνικό δίκτυο μεταφορών και κατ' επέκταση στα διευρωπαϊκά δίκτυα, αφετέρου δε να επισημανθούν οι ειδικότερες συσχετίσεις στο ευρύτερο διαπεριφερειακό επίπεδο που ορίζεται από τα χερσαία τμήματα του Κορινθιακού και του Πατραϊκού κόλπου.

Στο πρώτο τμήμα αυτού του κεφαλαίου επισημαίνονται τα σύγχρονα φαινόμενα των περιφερειακών και διαπεριφερειακών ανισοτήτων, από τα οποία προκύπτουν οι βασικές μόνιμες ή περιοδικές ροές μετακινήσεων. Επίσης τονίζεται η σημασία των δικτύων και κόμβων μεταφορών, ιδιαίτερα των χερσαίων, στην δημιουργία «χωρικών αξόνων ανάπτυξης».

Στο δεύτερο τμήμα του παρόντος κεφαλαίου γίνεται εμβάθυνση στην σύγχρονη Ευρωπαϊκή και Χωροταξική Πολιτική, καθώς και στις αρχές, στόχους και κατευθύνσεις των θεσμοθετημένων Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ), καθώς και στις

αντίστοιχες με το υπό διαμόρφωση (και θεσμοθέτηση) Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

Με βάση σχετικές βιβλιογραφικές πηγές και μελέτες, όπως και τα ΠΠΧΣΑΑ για τις περιφέρειες Δυτ. Ελλάδας, Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου αναλύονται στο τρίτο κεφάλαιο οι ευρύτερες παράκτιες περιοχές – άξονες ανάπτυξης του Κορινθιακού και Πατραϊκού κόλπου, ώστε να εκτιμηθούν ποιοτικά οι αναμενόμενες ροές προσώπων και αγαθών, ο ρόλος και οι αναμενόμενες φορτίσεις που θα προκύψουν επί των κύριων οδικών αξόνων και ειδικότερα για την γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου.

3.1 Σημασία των Κόμβων στο Σύστημα Αξόνων Ανάπτυξης της Χώρας

3.1.1 Περιφερειακές ανισότητες και χωρικές ανισοκατανομές⁴

Ανατρέχοντας στα ιστορικά δεδομένα της μετά το 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο Περιόδου - ιδιαίτερα δε μετά το 1985 και μέχρι σήμερα - διαπιστώνεται ότι σε όλες τις χώρες συνεχίζει να υπάρχει το πρόβλημα των *χωρικών ανισοτήτων* με πολλούς τρόπους θεώρησης : είτε με οικονομικούς όρους [Α.Ε.Π., εισόδημα, διάρθρωση τομέων παραγωγής, απασχόληση - ανεργία, κατανομή δημοσίων - ιδιωτικών επενδύσεων, άνισες συνθήκες ανταγωνισμού κ.ά.], είτε με κοινωνικούς όρους [άνιση κατανομή πληθυσμού, κοινωνικές / τεχνικές υποδομές, συνθήκες και ποιότητα ζωής, πολιτισμικό επίπεδο κ.ά.], είτε με

⁴ Η ενότητα αυτή στηρίζεται σημαντικά στην κεντρική εισήγηση του Τ.Ε.Ε. στο συνέδριο που οργάνωσε τον Μάιο 2004 στην Πρέβεζα με θέμα “*Ιονία Οδός [Δυτικός Άξονας] εξελίξεις - προοπτικές*”. Την ευθύνη για την σύνταξη και παρουσίαση αυτής της κεντρική εισήγησης είχε ο συντάκτης της παρούσας εργασίας, ο οποίος βασίστηκε σε λίγο παλαιότερη σχετική εργασία του {Λουκάκης, Π., “*Η σημασία των κόμβων στο διεθνές σύστημα αξόνων ανάπτυξης Κεντρικής Ευρώπης - Ανατολικής Μεσογείου. Η περίπτωση του άξονα ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδος*”. Δήμου Φιλιατρών σε σχετική ημερίδα, 6 Απριλίου του 2003}.

γεωγραφικούς - φυσικούς όρους [παράκτιες - ορεινές περιοχές, αστικές - αγροτικές περιοχές, διαχείριση, προστασία φυσικών πόρων, κ.ά.]. Συνήθως όλα αυτά εκφράζονται μέσα από τους όρους “άνισες δια-ενδοπεριφερειακές ανισότητες” και αυτές επιχειρούν τα κράτη, και εν προκειμένω η Ευρωπαϊκή Ένωση, να εξαλείψουν ή να αμβλύνουν μέσα από διάφορες Εθνικές και Κοινοτικές Πολιτικές.

Άμεση συνέπεια αυτών των άνισων περιφερειακών ανισοτήτων υπήρξαν ανάλογα με την ένταση και την έκταση αυτών, είτε οι μόνιμες μετακινήσεις πληθυσμού [εσωτερική - εξωτερική μετακίνηση], είτε μιλά εντεινόμενη αύξηση των μετακινήσεων προσώπων [ημερησίων, εβδομαδιαίων, εποχιακών, άτυπων] και των μεταφορών αγαθών. Είναι ενδιαφέρον, ειδικότερα για τη παρούσα εργασία να τονισθεί ότι οι εντάσεις των μετακινήσεων προσώπων και μεταφοράς αγαθών, ότι εφόσον δεν αμβλύνονται οι περιφερειακές ανισότητες, η βελτίωση των δικτύων μεταφορών διευκολύνει την πιο πάνω κατηγορία μεταφορών, συγχρόνως όμως μπορεί να διευρύνει και να εντείνει τις ανισομερείς περιφερειακές σχέσεις και να επιτείνει το συνολικό περιφερειακό πρόβλημα. Αυτό θα συμβεί με βεβαιότητα εφόσον, παράλληλα με τη βελτίωση των δικτύων μεταφορών, δεν υπάρχουν και άλλες αναπτυξιακές ρυθμίσεις ειδικότερα σε ότι αφορά τη “χωρική ανάπτυξη”.⁵

Χωρικά διαπιστώνεται ότι κατά τα τελευταία 20 έτη εντείνεται η μεγέθυνση των πόλεων, τόσο από τη διόγκωση σε αυτά του τομέα των υπηρεσιών [“*τριτογενοποίηση*”], όσο και από τη χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων του τομέα της μεταποίησης σε μια λειτουργικά ευρύτερη αστική περιοχή και τη διάχυση του τομέα της κατοικίας [1^η & 2^η κατοικία] σε ευρύτερες εκτός πόλεων αστικές περιοχές [“*προαστιοποίηση*”]. Εξάλλου, κατά

⁵ Για το θέμα αυτό βλέπε και το επόμενο τμήμα : *Αξονες ανάπτυξης και δίκτυα μεταφορών*.

τα τελευταία 40 περίπου έτη ο τουρισμός για τις χώρες του Ευρωπαϊκού νότου έχει συγκεντρωθεί σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές που, σε συνδυασμό με τη χωρική διάχυση των αστικοποιημένων περιοχών, έχει δημιουργήσει οξύτατα προβλήματα στο φυσικό περιβάλλον. Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι συνεχώς αυξανόμενες νέες ανάγκες σε χρήσεις του δευτερογενούς, του τριτογενούς τομέα παραγωγής και της κατοικίας απομειώνουν τη γεωργική γη, συχνά δε και τις δασικές περιοχές σε βάρος του φθίνοντος πρωτογενή τομέα και δημιουργώντας ανεξέλεγκτες κερδοσκοπικές παρενέργειες στο καθεστώς γης.

Εν τέλει οι μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις έχουν οδηγήσει στη δημιουργία μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων και περιοχών και μιας αλυσίδας μικρότερων [ανάλογα με τη χώρα], αλλά σημαντικών αστικών κέντρων, αρθρωμένων στα δίκτυα μεταφορών, δίκην κόμβων, που δημιουργούν “χωρικούς άξονες ανάπτυξης” από τους οποίους γίνονται οι χωρικές διασυνδέσεις του “αγροτικού χώρου”, ή αλλιώς της “υπαίθρου”. Ασφαλώς, υπάρχουν ουσιώδης διαφοροποιήσεις μεταξύ των, με ιστορική παράδοση, βιομηχανικών κρατών της Κεντρικής - Βόρειας Ευρώπης και εκείνων του Νότου, καθώς και μέσα στις χώρες όπου οι χωρικές και περιφερειακές ανισότητες είναι ισχυρές [σχέσεις Βορρά - Νότου στην Γερμανία, Γαλλία, Αγγλία, Ιταλία κ.ά.].

Στην Ελλάδα, όπου η οικονομία της, ιστορικά πολύ πρόσφατα, πέρασε σε ένα όχι και τόσο ισχυρό βιομηχανικό τομέα και σε μία διόγκωση του τομέα των υπηρεσιών, σε συνδυασμό με τις γεωγραφικές της ιδιαιτερότητες [ηπειρωτικός - νησιωτικός χώρος, ορεινότητα μεγάλη, περιορισμένοι θύλακες πεδινών εκτάσεων] αλλά και το ιδιαίτερα συγκεντρωτικό διοικητικό σύστημα, επήλθε η ανεξέλεγκτη διόγκωση της Πρωτεύουσας, ενώ μόλις μετά το 1960 η Θεσσαλονίκη άρχισε να μετασχηματίζεται σε ένα δεύτερο “μητροπολιτικό πόλο” και μετά το 1980 κάποιες πόλεις να διαμορφώνονται σε “αστικά κέντρα

περιφερειακής εμβέλειας” [όπως: Πάτρα, Λάρισα, Βόλος, Ηράκλειο, Ιωάννινα, Καβάλα], δημιουργώντας ένα “χωρικό αναπτυξιακό S”. Από αυτά τα περιφερειακά κέντρα εξαρτήθηκαν ευρύτερες περιοχές ως οικονομικοί χώροι “εθνικής και διεθνούς εμβέλειας”, ενώ ορισμένες σημαντικές περιοχές παρέμειναν “γωνιακές” χωρίς ουσιώδεις “ενδοπεριφερειακές αλληλεξαρτήσεις” από κάποιον “περιφερειακό πόλο ανάπτυξης”. Τέτοιες “γωνιακές” περιοχές στον ηπειρωτικό χώρο είναι νομοί Μεσσηνίας και Λακωνίας [Πελοπόννησο], ο νομός Θεσπρωτίας [Ηπειρο], οι νομοί Ροδόπης και Έβρου [Θράκη] και φυσικά τα περισσότερα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας.

Στο βαθμό βέβαια που θα ολοκληρωθούν τα μεγάλα χερσαία και ειδικότερα τα οδικά δίκτυα μεταφορών θα πρέπει να αναμένονται μεταβολές προς δυο κατευθύνσεις : είτε προς την ενσωμάτωση τους στο αναπτυξιακό S, με συνέπεια την ένταση της άνισης χωρικής ανάπτυξης, είτε με την ανάδειξη τους ως νέων περιοχών - κόμβων μεταφορών και ανάπτυξης του περιφερειακού χώρου. Το δεύτερο φυσικά θα πρέπει να αναμένεται υπό τη προϋπόθεση που επισημάνθηκε πιο πάνω.

3.1.2 Άξονες ανάπτυξης και δίκτυα μεταφορών⁶

Η εξασφάλιση υποδομών [τεχνικών και κοινωνικών] αποτελούν, μέσα στο πλέγμα των μέσων άσκησης “περιφερειακής πολιτικής” μια από τις βασικότερες προϋποθέσεις αυτής της πολιτικής. Η εξασφάλιση από πλευράς τεχνικών υποδομών ιεραρχημένων και ολοκληρωμένων δικτύων μεταφορών με την ενέργεια, τις τηλεπικοινωνίες, τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό, την διαχείριση υγρών και στερεών αποβλήτων, την ύδρευση, έχουν αποτελέσει έναν από τους κύριους

⁶ Βλ. υποσημείωση 1.

άξονες για την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών των Περιφερειών και των περιοχών τους, και τη δημιουργία ισότιμων όρων στις συνθήκες και στην ποιότητα ζωής του κοινωνικού συνόλου.

Επικεντρώνοντας στη σημασία των δικτύων μεταφορών επισημαίνεται ότι τα χερσαία δίκτυα, οδικά και τα σιδηροδρομικά, σε συνδυασμό με ισχυρούς *“κόμβους συνδυασμένων μεταφορών”*, όπου συγκλίνουν οι αερομεταφορές [αεροδρόμια], και οι θαλάσσιες μεταφορές [λιμάνια] αποτελούν τον *“κορμό”* αντίστοιχων *“αξόνων περιφερειακής ανάπτυξης”* και ροών προσώπων και αγαθών σε πολυδιάστατα χωρικά επίπεδα.

Οι *“χωρικοί άξονες ανάπτυξης”* προσδιορίζονται ως *“υπερτοπικοί - νομαρχιακοί”*, *“περιφερειακοί”*, *“εθνικοί - διεθνείς”*. Οι ιεραρχήσεις αυτές προκύπτουν από την παραγωγική ενδοχώρα τους και τον εν δυνάμει βαθμό ολοκληρωμένης ανάπτυξης ή έντασης των τομέων παραγωγής από τις πληθυσμιακές πυκνότητες αυτής της ενδοχώρας, από τις προκύπτουσες ως αναγκαίες μεταφορές προϊόντων και μετακινήσεων προσώπων [σύστημα ανταλλαγών] από τον βαθμό σύγκλισής τους με άλλους *“χωρικούς άξονες ανάπτυξης”* και συνεπώς από τη διεύρυνση των ανταλλαγών προϊόντων [εισαγωγές - εξαγωγές], από την κινητικότητα των πληθυσμιακών ομάδων, τη δικτύωση των πολιτιστικών πυρήνων, εν τέλει από τις δυνατότητες να δημιουργηθούν σε κάθε *“άξονα ανάπτυξης”* συνθήκες ανταγωνισμού σε ενδο-διαπεριφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Επισημαίνεται ότι, αν ένας *“χωρικός άξονας ανάπτυξης”* δεν έχει στα άκρα του ισχυρούς *“κόμβους συνδυασμένων μεταφορών”*, άρα προϋποθέσεις έλξης ποικίλων οικονομικών δραστηριοτήτων και δυνατότητες σύγκλισης σε αυτόν άλλων *“αξόνων ανάπτυξης”* χερσαίων, θαλάσσιων, αεροπορικών,

τότε περιορίζονται οι δυνατότητές του να ολοκληρωθεί σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, διατρέχει δε τον κίνδυνο - στο βαθμό που το ένα άκρο είναι ισχυρότερο του άλλου - να δημιουργηθούν αντίθετα αποτελέσματα από τα επιδιωκόμενα. Οι ακραίοι “κόμβοι” ενός “άξονα χωρικής ανάπτυξης” δεν μπορεί να είναι “*τερματικοί σταθμοί*”, αλλά “*κόμβοι συνέχειας*” προς άλλους ή και “*κόμβοι διασταύρωσης*” με άλλους.

Η δημιουργία “*χωρικών αξόνων ανάπτυξης*” δε σημαίνει, κατ’ ανάγκην, γραμμική ή αξονική μορφή στην διάρθρωση των δικτύων και των κόμβων μεταφορών. “*Άξονες ανάπτυξης*” δεν είναι τα δίκτυα μεταφορών, αλλά όσα πιο πάνω συνοπτικά αναλύθηκαν. Αυτό επισημαίνεται, γιατί είναι γνωστόν, ότι τα οδικά κυρίως δίκτυα μεταφορών ελκύουν δραστηριότητες και επηρεάζουν τις όμορες χρήσεις γης. Τα χερσαία δίκτυα μεταφορών θα πρέπει να διακλαδίζονται στην ενδοχώρα των “*χωρικών αξόνων ανάπτυξης*”. Βεβαίως ένας εθνικής ή διαπεριφερειακής εμβέλειας άξονας, οδικός κυρίως, μπορεί να καλύπτει και ανάγκες - εξυπηρετήσεις σε κατώτερα χωρικά επίπεδα. Δεν πρέπει όμως να είναι ο κανόνας. Αντίθετα στο βαθμό που οι αναπτυξιακές ανάγκες το απαιτούν μπορεί ο οδικός αυτός άξονας να περιλαμβάνει περισσότερους του ενός κλάδου. Η ανάπτυξη σε όλα τα χωρικά επίπεδα καθορίζει τη διάρθρωση των χερσαίων δικτύων μεταφορών και τον ρόλο των “*κόμβων μεταφορών*”.

Σε ότι αφορά τα ιεραρχημένα χερσαία δίκτυα μεταφορών αν κάποια από αυτά μπορεί να θεωρηθεί ότι εξυπηρετούν “*χωρικούς άξονες*” “*υπερτοπικής - νομαρχιακής*” ή “*διανομαρχιακής εμβέλειας*” είναι μεν για το εθνικό ή διεθνές επίπεδο ήσσονος σημασίας, για το χωρικό τους όμως επίπεδο είναι μείζονος σημασίας. Επομένως οι ιεραρχήσεις δεν προκαθορίζουν τις προτεραιότητες στον προγραμματισμό και σχεδιασμό εκ των άνω προς τα κάτω αλλά σε λειτουργικό και χωρικό συσχετισμό. Για την καλύτερη κατανόηση όσων

αναλύθηκαν στα προηγούμενα γίνεται εδώ αναφορά στον ελληνικό χώρο. Όπως είναι γνωστό στη χώρα μας μέσω της βελτίωσης των οδικών δικτύων μεταφορών και του σιδηροδρόμου επιχειρείται να δημιουργηθούν δύο “*διευρωπαϊκής εμβέλειας χωρικοί άξονες ανάπτυξης*”:

α] ο υφιστάμενος Π.Α.Θ.Ε.,

β] ο βορειοελλαδικός μέσω της *Εγνατίας Οδού*.

Οι δύο αυτοί άξονες έχουν ως σημείο σύγκλισης την Θεσσαλονίκη. Τα άκρα των αξόνων αυτών θα αναπτυχθούν ως κόμβοι θαλασσίων μεταφορών [Πάτρα, Ηγουμενίτσα και Αλεξανδρούπολη]. Είναι σαφές ότι οι άξονες αυτοί εξυπηρετούν τις διεθνείς μεταφορές, αλλά σε εθνικό - περιφερειακό επίπεδο είναι ασύμπτωτοι. Έτσι ο κίνδυνος είναι να ενισχυθεί το δίπολο Αθήνας - Θεσσαλονίκης και όχι οι περιφερειακοί πόλοι της χώρας. Εν όψη του κινδύνου αυτού θα βελτιωθούν τα χερσαία οδικά δίκτυα της δυτικής Ελλάδας μέσω της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου και ενός νέου οδικού άξονα του αποκαλούμενου “*Ιόνιου οδικού άξονα*” από Ηγουμενίτσα μέχρι Καλαμάτα. Με τον οδικό αυτό άξονα και τη συζητούμενη κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών Ηγουμενίτσας - Ιωαννίνων - Καλαμπάκας και Ιωαννίνων - Αντιρρίου, γίνεται σαφές ότι δημιουργούνται σοβαρές προϋποθέσεις μιας “*χωρικής σύνδεσης*” των δύο πρώτων “*αξόνων ανάπτυξης*”. Όμως έτσι ο “*χωρικός άξονας ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδος*” ενισχύει τον Π.Α.Θ.Ε., άρα την Πρωτεύουσα και τη Θεσσαλονίκη. Ασφαλώς ενισχύεται και η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα και τα Ιωάννινα. Όμως ο άξονας της δυτικής Στερεάς Ελλάδας δεν είναι άξονας δυτικής Ελλάδας. Η δυτική Πελοπόννησος δεν εντάσσεται στο σύστημα αυτών των αξόνων ανάπτυξης, τουλάχιστον σε ότι αφορά στις διακηρυγμένες προτεραιότητες. Είναι σαφές ότι, η επέκταση της Ιόνιας Οδού και η βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμάτας - Πύργου - Πάτρας θα δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο “*άξονα ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδας*” με σαφείς προοπτικές εξωστρέφειας για όλες τις εντασσόμενες ηπειρωτικές υπο-περιοχές, άρα και των “*γωνιακών*” της

Θεσπρωτίας και νοτιοδυτικής Πελοποννήσου και μιας οργανικής, διαρθρωτικής αλληλεξάρτησής τους με τα Ιόνια νησιά και την Κρήτη σε διαπεριφερειακό επίπεδο.

Εν προκειμένου η κατασκευή της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου, πέραν του γεγονότος ότι διευκολύνει τις ροές μεταφορών, χρονικά, ποσοτικά και ποιοτικά στους πιο πάνω “άξονες ανάπτυξης”, συγχρόνως συντελεί στην ανάπτυξη της Πάτρας ως ενός ολοκληρωμένου κόμβου μεταφορών δεδομένου ότι θα αυξήσει την ζήτηση σε θαλάσσιες μεταφορές [μαζί με το ολοκληρωμένο νέο λιμάνι] αλλά πιθανότατα στην δημιουργία ενός πολιτικού αεροδρομίου [τουρισμός, εμπορευματικές μεταφορές κ.ά.]. Τα πιο πάνω με την σειρά τους καθιστούν πιο ώριμη την πρόταση για την δημιουργία του λεγόμενου “λοξού άξονα μεταφορών” Πάτρας - Ναυπάκτου- Ιτέας - Άμφισσας - Λαμίας [συνάντηση με ΠΑΘΕ] με τον τρόπο αυτό δημιουργείτε ένας νέος “εγκάρσιος άξονας” μεταφορών Δυτικής - Ανατολικής Ελλάδας⁷. Ο άξονας αυτός πέραν την αξία του ως εθνικού-διαπεριφερειακού θα ολοκληρώσει την ανάπτυξη του βόρειου κορινθιακού κόλπου και της απομονωμένης ορεινής, εκπληκτικής ομορφιάς, ηπειρωτικής ορεινής ενδοχώρας.

3.2 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο σύστημα αξόνων χωρικής ανάπτυξης σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο

⁷ βλ. ενότητα 3 : Οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Χωρική Ανάπτυξη.

3.2.1 Οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τη “χωρική ανάπτυξη”⁸

Όπως είναι γνωστό στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει διατυπωθεί και επικυρωθεί μια ενιαία χωροταξική πολιτική. Πρόσφατα - στο πλαίσιο της άτυπης συνεργασίας των Υπουργών Χωροταξίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης - διατυπώθηκε από την αντίστοιχη επιτροπή εμπειρογνομόνων και μετά από συνεχή εργασία δέκα περίπου ετών στο “*Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου*” [Σ.Α.Κ.Χ.] όπου διατυπώνονται στόχοι και κατευθύνσεις για μια “*κοινή χωροταξική πολιτική*” των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης {βλ. *Παράρτημα 2*}.

Το κείμενο αυτό δεν είναι δεσμευτικό, εντούτοις το ΥΠΕΧΩΔΕ το αποδέχεται και το έχει προσμετρήσει, τόσο στο πρόσφατο θεσμικό πλαίσιο που έχει δημιουργήσει, όσο και στο “*Γενικό Σχέδιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης*”. Το Γ. Π.Χ.Σ.Α.Α, παρόλο ότι ήταν έτοιμο προς θεσμοθέτηση από το Ελληνικό Κοινοβούλιο βρίσκεται σήμερα υπό επανασύνταξη. Το γεγονός αυτό φυσικά δε μειώνει την αξία του. Άλλωστε το ΣΑΚΧ αποτελεί θεμελιώδες κείμενο και για το σήμερα υπό ανασύνταξη ΓΠΧΣΑΑ. σε εθνικό επίπεδο και στα ήδη θεσμοθετημένα “*Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης των Περιφερειών*” της χώρας.

Το πράγματι πολύ ενδιαφέρον αυτό κείμενο καθορίζει τις ακόλουθες κατευθύνσεις για την χωρική ανάπτυξη⁹ :

⁸ βλ. υποσ. 1 και 3.

⁹ Ο όρος “*Χωρική Ανάπτυξη*” έχει προκύψει μέσα από τις διεργασίες της Επιτροπής αυτής σε αντικατάσταση του “*Χωροταξικού Σχεδιασμού*” όπου δίνεται με περισσότερη έμφαση στις αναπτυξιακές παραμέτρους που επιδρούν στον χώρο από τον “*φυσικό σχεδιασμό*”.

1. Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και μια νέα σχέση πόλης - υπαίθρου.

- 1.1. Πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- 1.2. Δυναμικές, ελκυστικές και ανταγωνιστικές πόλεις και περιφέρειες με υψηλές πυκνότητες.
- 1.3. Αυτοτελείς διαφοροποιημένες και παραγωγικές περιοχές της υπαίθρου.
- 1.4. Εταιρική σχέση πόλης και υπαίθρου.

2. Ισόρροπη πρόσβαση σε υποδομές και γνώση.

- 2.1. Βελτιωμένες συνδέσεις μεταφορών και πρόσβαση στη γνώση.
- 2.2. Πολυκεντρική ανάπτυξη για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας.
- 2.3. Αποτελεσματική και αειφόρος χρήση της υποδομής.
- 2.4. Διάδοση της καινοτομίας και της γνώσης.

3. Συνετή διαχείριση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

- 3.1. Η φυσική και πολιτιστική κληρονομιά ως στοιχεία ανάπτυξης.
- 3.2. Διατήρηση και ανάπτυξη της φυσικής κληρονομιάς.
- 3.3. Διαχείριση υδάτινων πόρων.
- 3.4. Δημιουργική διαχείριση των πολιτιστικών τοπίων.
- 3.5. Δημιουργική διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Πέραν ασφαλώς των κατευθύνσεων του Σ.Α.Κ.Χ. μια σειρά άλλων πολιτικών στοχεύει μεταξύ άλλων εμμέσως, αλλά καθοριστικά, στη ρύθμιση των χωροταξικών διαρθρώσεων ή/και αναδιαρθρώσεων. Τα *διευρωπαϊκά δίκτυα*

μεταφορών, ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, οι κοινοτικές πρωτοβουλίες όπως το Leader, το Intereg, το Envireg, η Κ.Α.Π., για τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό κ.ά. έχουν δημιουργήσει σημαντικές δυνατότητες για χωρικές αναδιαρθρώσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας.

3.2.2 Η Ελληνική χωροταξική και πολεοδομική πολιτική

Παρά τις δυνατότητες που προσέφεραν τα κοινοτικά προγράμματα χρηματοδότησης και παρά το γεγονός ότι κατά τα τελευταία 20 χρόνια έχει δημιουργηθεί ένα σχετικά ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο¹⁰ για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και την συνάρθρωσή του με τον αναπτυξιακό προγραμματισμό, και για την διοικητική αποκέντρωση, δεν έχει καταστεί δυνατόν να εφαρμοσθεί ένας στρατηγικός κατά χωρικά επίπεδα χωροταξικός σχεδιασμός. Οι λίγες εφαρμογές που έχουν γίνει διακρίνονται για τον αποσπασματικό τους χαρακτήρα, που χαρακτηρίζει άλλωστε και τον αναπτυξιακό - τομεακό προγραμματισμό.

Στην σημερινή πρόσφατη περίοδο - δηλαδή μετά το 1997 - έχει ξεκινήσει προσπάθεια θεσμοθέτησης του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης [Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.] σε εθνικό επίπεδο και του Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των 13 Περιφερειών της χώρας [Π.Χ.Σ.Α.Α.]. Παράλληλα, εκπονήθηκαν [Ν. 2847/99] δυο Ειδικές Χωροταξικές Μελέτες για τον παράκτιο και ορεινό χώρο. Μέχρι σήμερα δεν έχει θεσμοθετηθεί το Γενικό Πλαίσιο ούτε οι

¹⁰ Αναφέρονται συνοπτικά : οι κεντρικοί διοικητικοί φορείς όπως το ΥΠΕΘΟ, το ΥΠ.ΑΝ., το ΥΠΕΧΩΔΕ, το Υ.Μ.Ε., το ΥΠ.ΠΟ., οι 13 περιφέρειες ως προέκταση των κεντρικών, οι 54 Ν. Αυτοδιοικήσεις και οι περίπου 1030 νέοι Καποδιστριακοί Δήμοι και Κοινότητες. Επίσης φορείς σχεδιασμού βασικών υποδομών, όπως η ΔΕΗ, ο ΟΤΕ, κ.ά. Από πλευράς Νομών : 1337/83, 1650/86, 1662/86, 2218/94, 2503/97, 2508/97, 2539/97 και 2742/99, και πλήθος κοινοτικών οδηγιών και Κ.Υ.Α. για την προστασία του περιβάλλοντος, τον ανταγωνισμό κ.λ.π.

ειδικές μελέτες που προαναφέρθηκαν. Περί τα τέλη του 2003 θεσμοθετήθηκαν τα 12 Π.Χ.Σ.Α.Α. για τις περιφέρειες της χώρας πλην της Αττικής.

Στην σημερινή συγκυρία, από το 2005 και έπειτα, έχει αναταθεί από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. η ανασύνταξη του Γενικού Π.Χ.Σ.Α.Α. Παράλληλα έχει ξεκινήσει η διαδικασία εκπόνησης τριών τομεακών χωροταξικών μελετών σε εθνικό επίπεδο για την οργάνωση του τομέα της βιομηχανίας, του τουρισμού και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Σε ότι αφορά τα θεσμοθετημένα Π.Χ.Σ.Α.Α. ξεκίνησε στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. διαδικασία σε υπηρεσιακό επίπεδο για τον επανέλεγχό τους, χωρίς αυτή να έχει ολοκληρωθεί. Στο πλαίσιο αυτό ανετέθη από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στον συντάκτη της παρούσας έκθεσης η σύνταξη γνωμοδότησης, η οποία και υπεβλήθη το 2005¹¹ {Λουκάκης, Π., 2005}.

Με δεδομένο ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός σε νομαρχιακό επίπεδο ενσωματώνεται στα Π.Χ.Σ.Α.Α., για λόγους που σχετίζονται με συνταγματικές δεσμεύσεις ακόμη και με το αναθεωρημένο πρόσφατα Ελληνικό Σύνταγμα, ο χωρικός σχεδιασμός στα υποκείμενα χωρικά επίπεδα [Δήμοι, Ομάδες Δήμων, Ειδικές παρεμβάσεις όπως : Π.Ο.Α.Π.Δ., ΠΕΧΠ κ.ά.] ανάγεται στο επίπεδο του πολεοδομικού σχεδιασμού, οφείλει όμως να εντάσσεται στις πλαισιακού χαρακτήρα κατευθύνσεις, ρυθμίσεις και παρεμβάσεις του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού.

¹¹ Μέρος της συγκεκριμένης Έκθεσης βρίσκεται στο Παράρτημα 3.

Ουσιαστικά πέραν των μεγάλων χωρικών παρεμβάσεων εθνικής και περιφερειακής κλίμακας, όπως ενεργειακά έργα, αυτοκινητόδρομοι, μείζονες λιμένες και αεροδρόμια, ο συνολικότερος και ολοκληρωμένος χωρικός σχεδιασμός αποτελεί αντικείμενο μελέτης και εφαρμογής στη μικρή κλίμακα του χώρου [ν.2508/97, 1650/86, Κ.Υ.Α. για το περιβάλλον]. Αυτό προϋποθέτει δύο σημαντικά ενισχυμένες συνιστώσες :

- ενίσχυση αρμοδιοτήτων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση
- συσχετισμός “χωρικού σχεδιασμού” και “αναπτυξιακού προγραμματισμού” σε όλα τα επίπεδα. Είναι αναγκαίος ο συντονισμός και η συμμετοχή των παραγωγικών Υπουργείων και των Ν.Π.Δ.Δ., με τους φορείς παραγωγικών τάξεων, ώστε ο “χωρικός σχεδιασμός” να μην παραμείνει απλά και μόνο στο επίπεδο θεσμοθέτησης χρήσεων γης με όρους και περιορισμούς δόμησης.

Στο πλαίσιο των βασικών κατευθύνσεων και ρυθμίσεων των *Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης* [Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.] προβλέπεται, μεταξύ άλλων:

- άρση της εσωστρέφειας των Περιφερειών
- εξασφάλιση της εσωτερικής συνοχής των Περιφερειών
- αναδιάρθρωση και εξασφάλιση συνθηκών ανταγωνισμού των τομέων παραγωγής
- επανΐεράρχηση του οικιστικού δικτύου με ενδυνάμωση των αστικών κέντρων : “*Μικροπεριφέρειες Προγραμματισμού*”
- αναδιάρθρωση των δικτύων υποδομών
- δημιουργία πλέγματος πολιτιστικών πυρήνων και προστασία ανάδειξη φυσικών πόρων

Με βάση τα έως τώρα επίσημα κείμενα, και την εμπειρία για τη “χωρική ανάπτυξη” του Ελληνικού χώρου, οι παραπάνω βασικές ενότητες θα πρέπει να αποκτήσουν το περιεχόμενο που αποτυπώνεται - κατά συνοπτικό τρόπο - στην συνέχεια.

- **Άρση της εσωστρέφειας των Περιφερειών**

Βασική αναπτυξιακή κατεύθυνση είναι η ενίσχυση των διαπεριφερειακών διασυνδέσεων των Περιφερειών της χώρας και απομείωση των απομυζητικών εξαρτήσεών τους από την Αττική και την Πρωτεύουσα, αλλά και από τη Θεσσαλονίκη. Η κατεύθυνση αυτή θα ενισχύσει και τη διεθνή θέση κάθε Περιφέρειας στον Ευρωπαϊκό Νότο και στη λεκάνη της Ανατ. Μεσογείου. Απαιτούμενες ρυθμίσεις για την υλοποίηση των κατευθύνσεων αυτών οδηγούν στην ένταξη και διασύνδεση των Περιφερειών στους εθνικούς και διεθνείς “άξονες ανάπτυξης” και κατ’ επέκταση στους διεθνείς χερσαίους, θαλάσσιους και τους εναέριους “άξονες μεταφορών”. Επομένως, απαιτείται η δημιουργία “κόμβων συνδυασμένων μεταφορών” εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας και “πύλες εισόδου-εξόδου” στον περιφερειακό χώρο. Μια τέτοια πολιτική θα ευνοήσει και θα ενισχύσει την ελκτικότητα της κάθε Περιφέρειας για χωροθετήσεις ποικίλων δραστηριοτήτων και για την ενίσχυση των ιδιωτικών επενδύσεων στις υπηρεσίες του τουρισμού, του αγροτοβιομηχανικού τομέα κ.ά. Εν προκειμένω, πρέπει να αποκατασταθούν οι ιστορικές σχέσεις των Περιφερειών Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου με την Ήπειρο, την Στερεά Ελλάδα, τα Ιόνια Νησιά, και προς νότο με την Κρήτη.

- **Εξασφάλιση της εσωτερικής συνοχής των Περιφερειών¹²**

¹² βλ. Παράρτημα 3. Πιο αναλυτικά στο : Λουκάκης, Π., “Επανελέγχος των “Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Βιώσιμης Ανάπτυξης” με σκοπό την προώθηση της θεσμοθέτησης του “Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού” της χώρας”, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης, Αθήνα, Οκτώβριος, 2005.

Όσον αφορά στην εξασφάλιση της εσωτερικής συνοχής των περιφερειών της χώρας σημειώνεται :

1. η ενίσχυση στο οικονομικό επίπεδο θα πρέπει να επιδιώκεται μέσα από την αναδιάρθρωση και από την εξασφάλιση των συνθηκών ανταγωνισμού των τομέων παραγωγής της γεωργίας, της κτηνοτροφίας, της αλιείας, της μεταποίησης και του τουρισμού. Στο πλαίσιο καινοτομικών δράσεων και τεχνολογίας και της αναγκαίας υποδομής στις μεταφορές, στην ενέργεια, στις τηλεπικοινωνίες και στους λοιπούς τεχνικούς τομείς.

2. στο κοινωνικό επίπεδο επιβάλλεται η διασφάλιση για όλες τις κοινωνικές κατηγορίες πληθυσμού και σε όλη τη διοικητική περιφέρεια της αναγκαίας υποδομής στους τομείς της υγείας-πρόνοιας, της παιδείας, του αθλητισμού, του πολιτισμού, κ.λ.π.

3. στο χωρικό επίπεδο πρέπει να επιδιώκεται η λειτουργική αναδιάρθρωση και επαναϊεράρχηση του δικτύου των οικισμών ως σημείων συγκέντρωσης και διαμονής - εργασίας του πληθυσμού, των παραγωγικών δραστηριοτήτων και του τομέα των υπηρεσιών. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται, κατά τον καλύτερο δυνατό βαθμό, η υπέρβαση των δυσχερειών που απορρέουν από το είδος της γεωμορφολογίας του φυσικού υποδοχέα.

Ως απόρροια των ανωτέρω πρέπει να επιδιώκεται η προσέγγιση περιοχών με ομοιογενή φυσικά και γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά στους τομείς της παραγωγής, συμβατά μεταξύ τους - κατά το δυνατόν - με ικανοποιητική πληθυσμιακή βάση και δυναμικά οικιστικά κέντρα, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η μεγιστοποίηση της κινητοποίησης στην εκμετάλλευση των τοπικών οικονομικών πόρων και ενεργοποίησης του τοπικού ανθρώπινου δυναμικού [*“Ενδογενής Ανάπτυξη”*].

- **Αναδιάρθρωση και εξασφάλιση συνθηκών ανταγωνισμού των τομέων παραγωγής**

Όπως προκύπτει από τα τομεακά προγράμματα και το ΠΕΠ και διατυπώνεται και στα Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. θα πρέπει να αναδιρθωθούν οι υφιστάμενοι τομείς παραγωγής [δηλαδή : γεωργία, κτηνοτροφία, μεταποίηση] και να προωθηθούν οι τομείς του τουρισμού, της εξασφάλισης της γνώσης σε θέματα καινοτομικών δράσεων και τεχνολογίας. Ειδικότερα, ο τουρισμός θα πρέπει να οργανωθεί συστηματικότερα στις παράκτιες περιοχές με προσπάθειες ελέγχου στους περιβαλλοντικούς κινδύνους και να αναζητηθούν νέες εναλλακτικές μορφές ήπιων δραστηριοτήτων όπως ο “ορεινός τουρισμός” [π.χ.: περιήγηση, παραδοσιακοί οικισμοί, επιστημονικός τουρισμός κ.ά.] και η ολοκληρωμένη ανάδειξη του πλουσιότατου πολιτιστικού / πολιτισμικού αποθέματος κάθε Περιφέρειας.

- **Επανιέραρχηση του οικιστικού δικτύου με ενδυνάμωση των αστικών κέντρων : “Μικροπεριφέρειες Προγραμματισμού”**

Ερμηνεύοντας τις κατευθύνσεις του ΣΑΚΧ για την αρμονική σχέση αστικών κέντρων - υπαίθρου, αλλά και μέσα από τη θέση ότι η ένταση της αστικοποίησης δεν πρέπει να οδηγήσει σε ενδοπεριφερειακές ή ενδονομαρχιακές ανισότητες ή ανισορροπίες, εκτιμήθηκε ότι ο χώρος θα πρέπει να οργανωθεί σε μικρότερες ενότητες από ομάδες Δήμων, όπου θα συντονισθεί η τοπική ανάπτυξη και θα πρέπει να ενισχυθούν τοπικές πρωτοβουλίες για καινοτομικές και επιχειρηματικές δράσεις που απορρέουν από τους τοπικούς οικονομικούς φυσικούς και πολιτιστικούς χώρους, τη γεωγραφική ομοιογένεια, θα έχουν δε ικανή πληθυσμιακή βάση που θα

αιτιολογεί την χωροθέτηση υπηρεσιών υπερτοπικής εμβέλειας μέσα σε αυτές. [*“Μικροπεριφέρειες Προγραμματισμού”*]¹³.

Όπως απορρέει από το ΣΑΚΧ και διατυπώνεται και στο Γ.Χ.Σ.Α.Α. [κατευθύνσεις γενικού-εθνικού χωροταξικού επιπέδου] θα πρέπει στις περιφέρειες να δημιουργηθούν αστικά κέντρα με ισχυρή περιφερειακή και διαπεριφερειακή εμβέλεια. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι, χαρακτηριστικές είναι οι αναντιστοιχίες που διαπιστώνονται μεταξύ του Γ.Χ.Σ.Α.Α. και των Π.Χ.Σ.Α.Α. ως προς το ρόλο των αστικών κέντρων¹⁴, αλλά και για τους *“άξονες ανάπτυξης”* και τα διεθνή δίκτυα μεταφορών.

Στο πλαίσιο επανελέγχου των προτάσεων των Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. εκτιμάται ότι θα πρέπει να σταματήσει η ισχύς της ιεράρχησης του οικιστικού δικτύου που μέχρι σήμερα χρησιμοποιείται και βασίζεται στις κατά νόμο Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης του Υ.Χ.Ο.Π. από το 1983. Οι προτάσεις αυτές είχαν αξία την εποχή εκείνη, όταν πρότειναν μια νέα ιεράρχηση των οικισμών με βάση το σύστημα παροχής υπηρεσιών.

Μετά τις σύγχρονες διοικητικές μεταρρυθμίσεις [διοικητική αποκέντρωση] το νέο νομοθετικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού [Ν. 2508/97, Ν. 2742.99 κ.ά.] και τις εφαρμογές νέων μεθοδολογιών και πρακτικών στον περιφερειακό προγραμματισμό και σχεδιασμό, εντέλει δε με τα συνεχώς ανανεούμενα χωρικά δεδομένα στις κοινωνικο - οικονομικές αλληλεξαρτήσεις, η ιεράρχηση του οικιστικού

¹³ βλ. Παράρτημα 2. Αναλυτικά στο : Ευρωπαϊκή Επιτροπή “ΣΑΚΧ - Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου, προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης”, Υιοθετήθηκε στην άτυπη συνάντηση των αρμοδίων για τη χωροταξία υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο Πότσταμ, στις 10 και 11 Μαΐου 1999.

¹⁴ Για παράδειγμα : η Καλαμάτα προτείνεται στο Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. της Πελοποννήσου να μετεξελιχθεί σε ένα από τους ισχυρούς *“περιφερειακούς πόλους”* υπηρεσιών τουρισμού και σε *“συνδυσασμένο κόμβο μεταφορών”*. Εν τούτοις στο Γ.Χ.Σ.Α.Α. αυτό δεν προβλέπεται δημιουργώντας σύγχυση ως προς τις τελικές επιλογές.

δικτύου πρέπει να εμπλουτισθεί με πιο σύνθετα κριτήρια. Στο πλαίσιο αυτής της γενικότερης προβληματικής προτείνεται η διάκριση των αστικών κέντρων της χώρας στις ακόλουθες επτά κύριες κατηγορίες¹⁵ :

1. Διεθνείς - Εθνικοί Πόλοι Αστικής Ανάπτυξης ή Δ-Ε Μητροπολιτικά Κέντρα

Κυβερνητικοί φορείς, διεθνείς φορείς, μείζονες κόμβοι - διεθνείς μεταφορές, μοναδιαίες λειτουργίες - πληθυσμιακά μεγέθη > 1 εκατ. κατ.

2. Εθνικοί - Διαπεριφερειακοί Π.Α.Α. ή Ε-Δ Διαπεριφερειακά Κέντρα

Διαπεριφερειακού επιπέδου υπηρεσίες - λειτουργίες - οικονομικές δραστηριότητες, κοινωνικές υποδομές, κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών - πληθυσμιακά μεγέθη > 50.000κατ.

3. Περιφερειακά Αστικά Κέντρα

Έδρα περιφέρειας, υπηρεσίες - υποδομές μέχρι περιφερειακό επίπεδο, κόμβοι σύγκλισης δικτύων μεταφορών - πληθυσμιακά μεγέθη > 70.000 - 150.000κατ.

4. Διανομαρχιακά Αστικά Κέντρα (έδρα νομού)

Έδρα νομού, υπηρεσίες - παραγωγικές δραστηριότητες, κόμβοι σύγκλισης δικτύων μεταφορών - ενδοπεριφερειακής εμβέλειας κατά μέγιστο ποσοστό.

5. Αστικά Κέντρα - Δήμοι (λοιπά εκτός εδρών νομού)

6. Αγροτικά Κέντρα - Δήμοι

¹⁵ βλ. Παράρτημα 3. Πιο αναλυτικά στο : Λουκάκης, Π., “Επανελέγχος των “Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Βιώσιμης Ανάπτυξης” με σκοπό την προώθηση της θεσμοθέτησης του “Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού” της χώρας”, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης, Αθήνα, Οκτώβριος, 2005.

7. Αγροτικά - Οικιστικά συμπλέγματα ή σύνολα

- **Αναδιάρθρωση δικτύων υποδομών**

Στα προηγούμενα κεφάλαια έχει ήδη τονισθεί η σημασία των υποδομών ως “μέσου” για την άσκηση “περιφερειακής πολιτικής”. Θεωρείται αναγκαία η ολοκλήρωση των υποδομών που αφορούν στη διαχείριση υγρών / στερεών αποβλήτων, στην ύδρευση, στις μεταφορές, στην ενέργεια, στις τηλεπικοινωνίες, στον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό, στην υγεία και πρόνοια, στην παιδεία κ.λ.π. Η ποιότητα ζωής, η εξασφάλιση των αναγκών συνθηκών που απαιτεί η παραγωγική διαδικασία, η διαφύλαξη και συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων καθιστούν αναγκαίες τις τεχνικές και κοινωνικές υποδομές. Βεβαίως θα απαιτηθεί, σε μεγάλο βαθμό, η μελέτη και η εφαρμογή των παρεμβάσεων στις μικρότερες χωρικές κλίμακες [οικιστικό δίκτυο, παράκτιες τουριστικές ζώνες, ορεινές περιοχές προς ανάπτυξη]. Εδώ θα γίνει μια ειδικότερη αναφορά στα δίκτυα μεταφορών.

Τα Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. προτείνουν ένα ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, που καλύπτει αφενός τις διαπεριφερειακές - ενδοπεριφερειακές, αφετέρου δε τις διανομαρχιακές- υπεριοπερτοπικές- εξυπηρετήσεις.

Εδώ τονίζεται ότι η ιεράρχηση των οδικών δικτύων δεν προσδιορίζει και το βαθμό προτεραιότητας υλοποίησής τους. Άλλωστε όπου δε γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένες υφιστάμενες οδικές αρτηρίες στο χωροταξικό σχέδιο η χάραξή τους είναι ενδεικτική. Θα απαιτηθούν συγκεκριμένες μελέτες. Εν πάση περιπτώσει είναι σαφές ότι οδικός άξονας εθνικής εμβέλειας ή περιφερειακής σημασίας θα μπορέσει να αποκτήσει αυτή την σημασία αν συγχρόνως γίνουν και μικρότερης χωρικής-περιφερειακής εμβέλειας δρόμοι. Για να θεωρηθεί ο οδικός άξονας ως αναπτυξιακός θα πρέπει να ενισχυθεί η ενδοχώρα, οι

οικισμοί, η εξυπηρέτηση των υπερτοπικών οικονομικών δραστηριοτήτων. Θα πρέπει να διασφαλισθεί η προσπελασιμότητα του χώρου σε όλα τα επίπεδα: εθνικό, περιφερειακό, νομαρχιακό, υπερτοπικό. Εκεί που φαίνεται ότι το κράτος δεν έχει δώσει προτεραιότητες είναι στην αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου. Για την *Περιφέρεια Πελοποννήσου*, για παράδειγμα, και για τις φιλοδοξίες του χωροταξικού σχεδιασμού η καθήλωση των σιδηροδρομικών αξόνων Καλαμάτας - Τρίπολης - Κορίνθου και Καλαμάτας - Κυπαρισσίας - Πύργου - Πάτρας, αποτελεί αντίφαση και αναιρεί την επιδίωξη ενίσχυσης των χερσαίων δικτύων και των συνδυασμένων κόμβων μεταφορών.

- **Δημιουργία πλέγματος πολιτιστικών πυρήνων - προστασία ανάδειξη φυσικών πόρων**

Στις βασικές αναπτυξιακές κατευθύνσεις των Περιφερειών εντάσσεται η προστασία και η ανάδειξη τόσο του πλουσιότατου ιστορικού και παραδοσιακού αποθέματος όσο και των φυσικών τοπίων και πόρων τους. Η δημιουργία ενός πλέγματος “*πολιτιστικών πυρήνων διεθνούς εμβέλειας*” θα αποτελέσει σημαντικό προωθητικό παράγοντα στην ανάπτυξη κάθε Περιφέρειας.

Η ανάδειξη των πιο πάνω στοιχείων σε περιφερειακό - διαπεριφερειακό επίπεδο σε συνδυασμό με τις κλιματολογικές συνθήκες έχουν ήδη αναδείξει τον τουρισμό ως κυρίαρχη δραστηριότητα με περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξής του.

3.2.3 Προβλέψεις των θεσμοθετημένων Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τα δίκτυα μεταφορών της χώρας

3.2.3.1 Οργάνωση δικτύων μεταφορών με βάση το προς θεσμοθέτηση Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης¹⁶

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων της “περιφερειακότητας” της χώρας σε σχέση με τον γεωγραφικό και οικονομικο-κοινωνικό χώρο της Ευρώπης των 15, και η ανάδειξη του διεθνούς ρόλου της, προϋποθέτει παράλληλα την αναβάθμιση και ολοκλήρωση των “αξόνων ανάπτυξης” και “αναπτυξιακών πόλων” στο εσωτερικό του εθνικού χώρου. Οι άξονες αυτοί αφορούν πρωτίστως : στον παραδοσιακά ανεπτυγμένο άξονα, σχήματος “σίγμα S” [Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Καβάλα], στον “βόρειο άξονα” [Εγνατία], στο “δυτικό άξονα” “Ιόνιος Διάδρομος” [Ηγουμενίτσα, Πάτρα και προοπτικά Καλαμάτα με την προϋπόθεση της ανάληψης συγκεκριμένων ρόλων στο πλαίσιο των αντίστοιχων χωρικών δικτύων περιφερειακού επιπέδου] και στο “νοτιοανατολικό άξονα” του Αιγαίου [Ρόδος - Ερμούπολη - Μυτιλήνη - Αλεξανδρούπολη] {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2000 : σελ 81 / παράγραφος 143}.

Το δυτικό ανάπτυγμα της Ελλάδας με ενοποιητικό κορμό την Ιόνια Οδό [Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου] και βασικούς “πόλους ανάπτυξης” την Πάτρα, Ηγουμενίτσα, και την Καλαμάτα, και το νησιωτικό ανάπτυγμα των Ιονίων Νήσων με το οποίο εκτιμάται ότι θα αναπτυχθούν ισχυρότεροι οριζόντιοι δεσμοί, ενσωματώνεται στο ενιαίο πλέγμα “εθνικών αναπτυξιακών αξόνων”. Η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της Δυτικής Ελλάδας μέσω του ειδικού σχεδιασμού ανάπτυξης των ορεινών όγκων και την αξιοποίηση του πλούσιου αποθέματος που διαθέτει σε φυσικά τοπία και πολιτιστικά δίκτυα

¹⁶ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., “Χωροταξικός Σχεδιασμός & Αειφόρος Ανάπτυξη. Κατευθύνσεις - Στόχοι - Προγράμματα - Προτεραιότητες”, Αθήνα, 2000.

αναμένεται να αποκτήσει συνοχή ώστε να επιτευχθεί δια-περιφερειακή ισορροπία {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2000 : σελ 87 / παράγραφος 153}.

Σημασία αποκτούν στον “περιφερειακό σχεδιασμό” οι “άξονες δια-περιφερειακής συνεργασίας” που σχηματοποιούνται με τις νέες οδικές συνδέσεις της Κεντρικής με τη Βόρεια και τη Δυτική Ελλάδα, όπως ο άξονας Λαμία - Παναγιά που συνδέει την Κεντρική Ελλάδα με την Εγνατία, ο άξονας Λαμία - Αγρίνιο - Ιόνια Οδός και τέλος ο άξονας Λαμία - Πάτρα μέσω Ζεύξης. Το σύνολο των εθνικών - διεθνικών και των δια-περιφερειακών αξόνων και κέντρων ανάπτυξης πρέπει να ενισχύεται μέσω του εξειδικευμένου “περιφερειακού σχεδιασμού”. Ο σχεδιασμός αυτός αναφέρεται σε σημαντικές χωροθετήσεις και σε ζώνες παραγωγικών δραστηριοτήτων εθνικής και περιφερειακής σημασίας, δημιουργεί οικολογικά και πολιτιστικά δίκτυα και συμβάλλει στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη του αστικού συστήματος και του λοιπού οικιστικού δικτύου {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2000 : σελ 88 / παράγραφος 154}.

Η δημιουργία “συστήματος συνδυσασμένων μεταφορών”, [οδικών, σιδηροδρομικών και εναέριων αξόνων και κόμβων] αποτελεί πρωταρχικό στόχο και προϋπόθεση της ολοκληρωμένης ανάπτυξης της χώρας. Η ολοκλήρωση αφορά στις διασυνδέσεις και ομαλή και ταχεία μετάβαση από το ένα υποσύστημα στο άλλο, τόσο του πρωτεύοντος δικτύου [εθνικού, διευρωπαϊκού], όσο και της ιεραρχημένης δικτύωσης των δευτερευόντων δικτύων με απολήξεις στις μικρές πόλεις και οικισμούς των απομακρυσμένων περιφερειών. Η χωροταξική ολοκλήρωση του “συστήματος συνδυσασμένων μεταφορών” [οδικών, σιδηροδρομικών και εναέριων] προσφέρει νέες αναπτυξιακές ευκαιρίες στην αγροτική παραγωγή, στη βιομηχανία, στις υπηρεσίες, στο εμπόριο, στον τουρισμό και στη ναυτιλία και συμβάλλει στην προσπελασιμότητα περιφερειών που είναι σχετικά απομονωμένες και λιγότερο ανεπτυγμένες {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2000 : σελ 95 / παράγραφος 172}.

Η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων μεταφορικής υποδομής θα άρει σταδιακά τη συγκοινωνιακή απομόνωση περιοχών, όπως της Δυτικής Ελλάδας, των παραμεθόριων ζωνών, του νησιωτικού χώρου του Βορείου Αιγαίου και της Ανατ. Μακεδονίας & Θράκης και αναμένεται να δράσει ως *αναπτυξιακό εργαλείο οικονομικής* αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού. Η Ιόνια Οδός, η Εγνατία, η Ζεύξη Ρίου- Αντιρρίου, ο άξονας Αιγαίου και οι δια-περιφερειακές συνδέσεις με Κεντρική Ελλάδα [δια-περιφερειακοί άξονες Λαμίας - Εγνατίας, Λαμίας - Πατρών], εφόσον υποστηριχθούν με συμπληρωματικές δράσεις θα βελτιστοποιήσουν την οικονομική απόδοση του περιφερειακού χώρου και θα αυξήσουν τα ενδογενή πλεονεκτήματα {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2000 : σελ 96 / παράγραφος 173} {βλ. Παράρτημα 1}.

3.2.3.2 Οργάνωση δικτύων μεταφορών με βάση το Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας¹⁷

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” 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.

¹⁷ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας, “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας”, Αθήνα, 2003α.

Η υλοποιούμενη άρση των φραγμών επικοινωνίας [κυρίως μέσω των Ζεύξεων Ρίου -Αντιρρίου και Ακτίου - Πρέβεζας, και της *Ιόνιας Οδού* και της λεγόμενης “*Διαγωνίου*”, κ.ά.] 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 ενοτήτων και νομών σε νέα περιφερειακά σύνολα {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003α : σελ 5 / άρθρο 3}.

3.2.3.3 Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων [ΠΕΧΠ] σε Ευρύτερες Περιοχές μεγάλων μεταφορικών κόμβων

Προτείνεται η αναζήτηση ΠΕΧΠ στις εξής ευρύτερες περιοχές : Ευρύτερες περιοχές των ζεύξεων Ρίου - Αντιρρίου και Ακτίου - Πρέβεζας. Ζώνες κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων Ιόνιας Οδού - Δυτικός Άξονας και ΠΑΘΕ. Ευρύτερη περιοχή Πλατυγιαλίου - Αστακού. Προτεραιότητα για την πρώτη πενταετία αποδίδεται στην ΠΕΧΠ Ρίου - Αντιρρίου και Πλατυγιαλίου - Αστακού {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003α : σελ 18 / άρθρο Γ. 3.8.}

Οργάνωση δικτύων μεταφορών με βάση το Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας¹⁸

Όσον αφορά στη δομή χωρικής ανάπτυξης, η *Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας* εντάσσεται στον εθνικό / ευρωπαϊκό / διεθνή χώρο¹⁹ με:

¹⁸ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας, “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας”, Αθήνα, 2003β.

- τις διαπεριφερειακής εμβέλειας πόλεις : Λαμία και Χαλκίδα.
- μια σειρά διαπεριφερειακών αξόνων ανάπτυξης [α) Διαμήκης άξονας Αθήνα, Χαλκίδα, Λαμία, Θεσ/κη (ΠΑΘΕ), β) Διαγώνιος άξονας Λαμία, Ιτέα / Άμφισσα, Αντίρριο, Πάτρα, γ) Διαγώνιος άξονας Κεντρικής Ελλάδας Λαμία, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Παναγία / Ε65 (Εγνατία), δ) Οριζόντιος άξονας (ΠΑΘΕ / Κόρινθος)- Θήβα / ΠΑΘΕ - Χαλκίδα-Κύμη / Λιμάνι Κύμης]
- τους διαπεριφερειακούς εμβέλειας χώρους πολιτιστικής / φυσικής κληρονομιάς [Δελφοί, Θερμοπύλες, περιοχές δικτύου Natura 2000],
- μια σειρά δευτερευόντων διαπεριφερειακών πόλων ανάπτυξης και αξόνων ανάπτυξης
- με περιοχές συνεργασίας πόλης-υπαίθρου / αναπτυξιακές χωρικές ενότητες {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003α : σελ 12-13 / άρθρο Δ. 1.2.}.

Ειδικότερα όσον αφορά στην οργάνωση της μεταφορικής υποδομής, βασικοί στόχοι είναι η βελτίωση της λειτουργικότητας και αποδοτικότητας με προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και τη χρήση του σιδηρόδρομου και των λιμένων, αλλά και διασύνδεση των ιεραρχικών επιπέδων των δικτύων, η ενσωμάτωση των κόμβων [σταθμοί, λιμάνια] στη λειτουργία και το σχεδιασμό των αστικών περιοχών, η προσαρμογή των τεχνικών χαρακτηριστικών στην ευαισθησία του περιβάλλοντος {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003α : σελ 27 / άρθρο Δ. 3.5.}.

Σημαντικά στοιχεία προγραμματισμού για τους οδικούς άξονες αποτελούν η αναγκαιότητα υποστήριξης του άξονα [ΠΑΘΕ]-Χαλκίδα-Κύμη με αντίστοιχη υποδομή ζεύξης του Ευρίπου [μελέτη εκτίμησης υπάρχουσας,

¹⁹ Αναλυτικότερα βλ. Παράρτημα 4.

προγραμματισμός νέας] και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών στην Λαμία {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003α : σελ 28 / άρθρο Δ. 3.5.}.

3.2.3.4 Οργάνωση δικτύων μεταφορών με βάση το Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου²⁰

Στο πλαίσιο του προτεινόμενου προτύπου χωρικής ανάπτυξης της Περιφέρειας Πελοποννήσου αναφέρονται οι ακόλουθοι “πόλοι” και “άξονες ανάπτυξης”²¹ :

- Κύριοι πόλοι ανάπτυξης διαπεριφερειακής εμβέλειας [Τρίπολη, Καλαμάτα, Κόρινθος]
- Δευτερεύοντες πόλοι ανάπτυξης περιφερειακής εμβέλειας [Ναύπλιο-Άργος, Σπάρτη]
- Πόλοι με υπερτοπικό ρόλο [Μεγαλόπολη]
- Ενδοπεριφερειακά κέντρα ανάπτυξης (τοπικοί πόλοι)

Οι άξονες ανάπτυξης της περιφέρειας ορίζονται κυρίως από τους ανωτέρω πόλους / οικιστικά κέντρα ανάπτυξης και τους κύριους χερσαίους άξονες και κόμβους μεταφορών [οδικοί και θαλάσσιοι άξονες εθνικής / διαπεριφερειακής εμβέλειας, και περιφερειακής εμβέλειας] {Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003γ : σελ 7-8 / άρθρο Γ.1.}.

Σε ότι αφορά τη μεταφορική υποδομή, η δημιουργία *συστήματος συνδυασμένων μεταφορών* αποτελεί πρωταρχικό στόχο-προϋπόθεση για την ολοκληρωμένη

²⁰ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/νση Περιβάλλοντος-Δ/νση Χωροταξίας, “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου”, Αθήνα, 2003γ.

²¹ Αναλυτικότερα βλ. Παράρτημα 4.

ανάπτυξη του χώρου. Οι γενικοί στόχοι για τις μεταφορές στην Περιφέρεια συνοψίζονται σε :

- Πύκνωση χερσαίων συγκοινωνιακών δικτύων
- Δημιουργία προϋποθέσεων ίσης πρόσβασης όλων των περιοχών της στους μεγάλους άξονες ανάπτυξης
- Βελτίωση προσπελασιμότητας αρχαιολογικών χώρων με χαράξεις και κατασκευές διεπόμενες από ειδικές προδιαγραφές για την αισθητική προστασία των πολιτιστικών πόρων
- Αναβάθμιση προσπελασιμότητας και μεταφορική υποδομή εξυπηρέτησης επί μέρους αναπτυξιακών στόχων, διασύνδεση των ορεινών περιοχών, των φυσικών και πολιτιστικών πόλεων με τους κύριους περιφερειακούς άξονες ως και διασύνδεση οικιστικών κέντρων για την παροχή υπηρεσιών ανωτέρου επιπέδου και διαδημοτικής συνεργασίας.

3.3 Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου στο άμεσο διαπεριφερειακό επίπεδο και στο ευρύτερο εθνικό δίκτυο αξόνων ανάπτυξης

3.3.1 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο εθνικό σύστημα αξόνων μεταφοράς

Η ένταξη της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο εθνικό δίκτυο μεταφορών διερευνάται στο πλαίσιο τριών περιπτώσεων. Στην πρώτη μελετάται στο πλαίσιο του υφιστάμενου και υλοποιούμενου συστήματος αξόνων μεταφορών. Στη δεύτερη περίπτωση η ένταξη της Γέφυρας διερευνάται στο πλαίσιο του προγραμματιζόμενου ή προς υλοποίηση συστήματος αξόνων μεταφοράς ενώ στην τρίτη περίπτωση η ένταξη της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου επιχειρείται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα αξόνων μεταφορών {βλ. Παράρτημα 5}.

3.3.1.1 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο υφιστάμενο και υλοποιούμενο σύστημα αξόνων μεταφορών

Στην πρώτη περίπτωση οι αναπτυξιακές και χωρικές επιπτώσεις από τη λειτουργία της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου διερευνώνται με άξονα το υφιστάμενο και υλοποιούμενο εθνικό σύστημα αξόνων μεταφοράς. Το σύστημα αυτό συγκροτείται από :

- τον ΠΑΘΕ [Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εξοχή]
- την Εγνατία Οδό που με τους κάθετους άξονες προς τα Βαλκάνια εξασφαλίζει τη χερσαία σύνδεση της Ελλάδας με τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη
- το τμήμα της Ιονίας Οδού από Αντίρριο προς Ηγουμενίτσα
- τη σιδηροδρομική γραμμή ΠΑΘΕ
- τα διεθνή λιμάνια Πειραιά-Λαυρίου [Αττική], Πάτρας, Βόλου, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας
- τα διεθνή αεροδρόμια της Αθήνας [*Ελευθέριος Βενιζέλος*] και της Θεσσαλονίκης [*Μακεδονία*].

Μέσα από τη λειτουργία των παραπάνω αξόνων δημιουργείται πλήθος μετακινήσεων ατόμων και αγαθών που θα έχουν εν τέλει, σε σημαντικό βαθμό, σημείο αναφοράς τη διέλευση από τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Είναι γεγονός ότι η λειτουργία της Γέφυρας θα δημιουργήσει πρόσθετες μετακινήσεις προς Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα αλλά και την ευρύτερη περιοχή της βορειοδυτικής Ελλάδας από τα νότια και ανατολικά της χώρας. Παράλληλα, θα διαμορφώσει τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία νέων κατηγοριών μετακινήσεων [εμπορευματικές, κ.ά.], θέτοντας έτσι άμεσα το ζήτημα επανελέγχου του βασικού οδικού δικτύου της χώρας και του συστήματος λιμένων / αεροδρομίων, όχι μόνο όσον αφορά στις όμορες στην περιοχή

μελέτης [Ρίο-Αντίρριο] περιφέρειες [Δυτικής Ελλάδας, Στερεάς Ελλάδας, Πελοποννήσου], αλλά στο σύνολο της χώρας.

3.3.1.2 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου στο προγραμματιζόμενο ή προς υλοποίηση σύστημα αξόνων μεταφορών

Στην δεύτερη περίπτωση, εκτός από τα υφιστάμενα και τα υλοποιούμενα συστήματα αξόνων μεταφορών, λαμβάνονται υπόψη τα προγραμματιζόμενα και προς υλοποίηση:

- το δυτικό τμήμα της Ιόνιας Οδού από Αντίρριο έως Καλαμάτα [έχει σημασία να προβληθεί ως αίτημα η ανάγκη να τεθεί ως προτεραιότητα η ένταξη του τμήματος στο σχεδιασμό για την καλλίτερη αξιοποίηση του οδικού άξονα]
- ο οδικός άξονας Καλαμάτα-Κόρινθος
- η Ε65 [Λαμία - Καρδίτσα - Τρίκαλα - Καλαμπάκα - Γρεβενά]
- η σιδηροδρομική γραμμή Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Καλαμπάκα [Καλαμπάκα : συναντά τη σιδηροδρομική γραμμή ΠΑΘΕ]
- η βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμάτας-Πάτρας
- το λιμάνι και το αεροδρόμιο της Καλαμάτας

Με την ολοκλήρωση των αξόνων μεταφοράς που περιγράφονται σε αυτή τη δεύτερη περίπτωση, η ολοκλήρωση των οποίων αναμένεται να είναι σχετικά άμεση - αφού τα έργα υλοποιούνται ή πρόκειται να υλοποιηθούν από το 4^ο Πλαίσιο Στήριξης - οι μετακινήσεις από και προς τη Γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου αναμένεται να αυξηθούν ακόμα περισσότερο.

3.3.1.3 Η ένταξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα αξόνων μεταφορών

Στην τρίτη περίπτωση η ένταξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου διερευνάται στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου συστήματος αξόνων μεταφορών.

- οδικός άξονας *Αντιρρίου - Ναυπάκτου - Ιτέας - Αμφισσας - Λαμίας* ως αρτηρίας διαβαθμισμένης & ενταγμένης [νότιος άξονας ανατολής - δύσης της ηπειρωτικής χώρας] στο μείζον εθνικό - διεθνές σύστημα μεταφορών. Εξασφάλιση οδικής σύνδεσης της Δυτικής Ελλάδας με τον ΠΑΘΕ, την Ε65 και την Εγνατία Οδό.
- οδική σύνδεση Άρτας-Τρικάλων
- βελτίωση του οδικού άξονα Χαλκίδα - Θήβα - Λιβαδειά - Αμφισσα - Ιτέα [ως τμήμα του εθνικού συστήματος μεταφορών]
- διπλή Ζεύξη Μαλιακού [στην περίπτωση αυτή ιδιαίτερο κομβικό ρόλο αποκτά το δίπολο “Βόλος-Λαμία”, εξαιτίας της σύνδεσης Β. Εύβοιας με Θεσσαλονίκη και Δυτική Ελλάδα που επιτυγχάνεται σύνδεση, ανεξάρτητα της Αθήνας]
- σιδηροδρομική γραμμή Ιωαννίνων - Άρτας - Αγρινίου - Πατρών
- βελτίωση Αεροδρομίου Ιωαννίνων
- νέο Αεροδρόμιο Πατρών [Πάτρα : “*συνδυασμένος κόμβος μεταφορών*”]

Μέσα από το ολοκληρωμένο αυτό εθνικό σύστημα αξόνων μεταφορών ενισχύονται οι “*κόμβοι*” που εξυπηρετούν μια ευρύτερη ενδοχώρα και δημιουργούνται κατηγορίες κινήσεων ατόμων και αγαθών που οδηγούν στη συγκρότηση “*συνδυασμένων κόμβων μεταφορών*”. Βέβαιο είναι ότι, με τη διεύρυνση και συνεχή ενίσχυση των κόμβων και των “*πυλών εισόδου*” στη χώρα, η Γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου αποκτά νέα βαρύτητα και πρόσθετες ροές και κινήσεις ατόμων και αγαθών που αναμένεται να αλλάξουν τις ισορροπίες

στο εθνικό σύστημα μεταφορών της χώρας. Μέσα από τη συγκρότηση ενός οργανωμένου “πλέγματος” οδικών κινήσεων, κατάλληλα συνδυαζόμενου με το δίκτυο λιμένων και αεροδρομίων της χώρας, η εσωτερική συνοχή των περιφερειών αναμένεται να ενισχυθεί. Παράλληλα, όμως θα διευρυνθούν και οι διαπεριφερειακές σχέσεις, άρα και η εξωστρέφεια των περιφερειών {βλ. Παράρτημα 5}.

3.3.2 Ο ρόλος της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο άμεσο διαπεριφερειακό επίπεδο: “Αναπτυξιακές Ζώνες”

Εξειδικεύοντας όσα έχουμε ειπωθεί προηγούμενα, στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται η ανάλυση των χωρικών εκείνων τμημάτων που συνδέονται άμεσα με την γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Πρόκειται για “αναπτυξιακές ζώνες” ισχυρής και άμεσης επίδρασης και εντονότατων επιρροών της Γέφυρας προς αυτές. Πιο συγκεκριμένα :

Επί του ΠΑΘΕ υπάρχουν τρεις “αναπτυξιακές ζώνες”. Πρόκειται για : α] τη “Ζώνη ευρύτερης αστικής ανάπτυξης Πάτρας” [Κάτω Αχαΐα, Πάτρα, Ρίο, Αίγιο, Ναύπακτος, Αντίρριο, με την πόλη της Πάτρας : τμήμα του “αναπτυξιακού S”, “πύλη εισόδου”, και “κόμβο συνδυασμένων μεταφορών”] β] τη “Ζώνη Νότιου Κορινθιακού” [Αίγιο, Κόρινθος], και γ] τη “Ζώνη Βόρειου Πατραϊκού” [Αστακός, Αιτωλικό, Μεσολόγγι, Αντίρριο] που συνδέεται με τον ΠΑΘΕ ως τμήμα της Ιόνιας Οδού. Εξίσου σημαντική “αναπτυξιακή ζώνη” με έντονη εξάρτηση από τη Γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου είναι η “Ζώνη Βορειοδυτικής Πελοποννήσου” [Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Πύργος, Ολυμπία]. Άμεσες επίσης εκτιμώνται ότι θα είναι και οι επιδράσεις της Γέφυρας για μια ακόμα “αναπτυξιακή ζώνη” : τη “Ζώνη Βόρειου Κορινθιακού” [Ναύπακτος, Γαλαξίδι, Ιτέα, Άμφισσα, Δελφοί] {βλ. Παράρτημα 1}.

Αναλυτικότερα τα χαρακτηριστικά κάθε Ζώνης και ο βαθμός εξάρτησης των περιοχών της από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου έχουν ως ακολούθως :

3.3.2.1 “Ζώνη Ευρύτερης Αστικής Ανάπτυξης Πάτρας” [Κάτω Αχαΐα, Πάτρα, Ρίο, Αίγιο, Ναύπακτος, Αντίρριο]

Ο ρόλος της Γέφυρας στη διασύνδεση της Στερεάς και της Πελοποννήσου θεωρείται σημαντικός. Η ευρύτερη αστική περιοχή Πάτρας - Ναυπάκτου αποκτά τώρα μια νέα δυναμική και συνοχή. Η λειτουργία του Πανεπιστημίου και του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου στην περιοχή του Ρίο αυξάνουν τις τάσεις αστικοποίησης στην ευρύτερη περιοχή που σταδιακά αποκτά καινούργιο χαρακτήρα και από περιοχή β΄ κατοικίας μετατρέπεται σε βασικό τμήμα της πόλης.

Πέρα των έντονων εσωτερικών μετακινήσεων στον ιστό της πόλης της Πάτρας που γεννά η Γέφυρα, η διαρκώς εντεινόμενη διάχυση της αστικοποίησης, τόσο δυτικά, όσο και ανατολικά της πόλης αναμένεται να αποτελέσει κίνητρο προσέλκυσης νέων λειτουργιών και υπηρεσιών υπερτοπικής σημασίας, που θα αυξήσει μελλοντικά τις ροές από και προς τη Γέφυρα. Η Πάτρα αποκτά νέα σημασία στο εθνικό οικιστικό δίκτυο και μετατρέπεται σε πύλη εισόδου και σημαντικότερο κόμβο συνδυασμένων μεταφορών εθνικής σημασίας {βλ. Παράρτημα 1 : Χάρτη Ι}.

3.3.2.2 “Ζώνη Νότιου Κορινθιακού” [Αίγιο, Κόρινθος]

Πρόκειται για μια περιοχή που εκτείνεται από την πόλη της Πάτρας έως την Κόρινθο. Η ζώνη αυτή διαθέτει μια σημαντικής ομορφιάς ακτογραμμή και

ορεινή ενδοχώρα. Η αναπτυξιακή της πορεία έχει ήδη διαγραφεί, αφού από καιρό εμφανίζει σημαντική τουριστική ανάπτυξη και πυρήνες β' κατοικίας. Η ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, σε σημαντικό βαθμό, υπήρξε ανεξέλεγκτη, γι αυτό και παρατηρούνται προβλήματα σε επίπεδο χωρικού σχεδιασμού, και σημαντικές ελλείψεις σε υποδομές τεχνικής και κοινωνικής υποδομής. Σε ένα μεγάλο βαθμό η ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης έχει κορεστεί. Η ορεινή ενδοχώρα παραμένει σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητη, ενώ η σύνδεση παράκτιων και ορεινών περιοχών παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα {βλ. Παράρτημα 1 : Χάρτη Ι}.

3.3.2.3 “Ζώνη Βόρειου Πατραϊκού” [Αστακός, Αιτωλικό, Μεσολόγγι, Αντίρριο]

Πρόκειται για μια περιοχή που παρουσιάζει σχετική ανάπτυξη στο τουρισμό, διαθέτει περιοχές β' κατοικίας, κυρίως όμως διαθέτει εξαιρετικά σημαντικές περιοχές γεωργικής ανάπτυξης [π.χ. Νεοχώρι] και αλιείας / ιχθυοκαλλιεργειών, λειτουργίες που μπορούν να αυξήσουν σημαντικά τις μετακινήσεις ιδίως σε επίπεδο εμπορευματικών μεταφορών. Στην αύξηση των μετακινήσεων συμβάλλει η σύνδεση του Αστακού με την Ιθάκη και την Κεφαλλονιά. Η λειτουργία του τμήματος τη Ιονίας Οδού Ηγουμενίτσα –Αντίρριο αναμένεται να συμβάλλει θετικά στη βελτίωση της ποιότητας των μετακινήσεων, στην άρση της απομόνωσης της ορεινής ενδοχώρας και στη καλλίτερη δικτύωση της περιοχής με την Πάτρα {βλ. Παράρτημα 1 : Χάρτη Ι}.

3.3.2.4 “Ζώνη Βορειοδυτικής Πελοποννήσου” [Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Πύργος, Ολυμπία]

Η συγκεκριμένη ζώνη συνδυάζει υψηλού επιπέδου γεωργία, αλιεία, τουρισμό και την ανάπτυξη περιοχών β' κατοικίας. Διαθέτει σημαντικής ομορφιάς

περιοχές τόσο στην παράκτια, όσο και στην ορεινή ενδοχώρα της, καθώς και σημαντικού ενδιαφέροντος αρχαιολογικούς χώρους [π.χ. Ολυμπία]. Το λιμάνι της Κυλλήνης εξασφαλίζει την σύνδεση με Ζάκυνθο και Κεφαλλονιά. Για την καλλίτερη δικτύωση της περιοχής με τη Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο, αλλά και την νότια Πελοπόννησο έχει σημασία να προβληθεί ως αίτημα η ανάγκη να τεθεί ως κύρια προτεραιότητα η ένταξη του δυτικού τμήματος της *Ιονίας Οδού* ως εθνικής εμβέλειας αρτηρία στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Αντίστοιχα πρέπει να προβληθεί ως αίτημα η ένταξη των αεροδρομίων και ο εκσυγχρονισμός όλων των λιμένων της δυτικής Ελλάδας {βλ. *Παράρτημα 1: Χάρτη Ι*}.

3.3.2.5 “Ζώνη Βόρειου Κορινθιακού” [Ναύπακτος, Γαλαξίδι, Ιτέα, Άμφισσα, Δελφοί]

Πρόκειται για περιοχή με σημαντικής ομορφιάς παράκτια ζώνη και ορεινή ενδοχώρα. Ο δρόμος *Αντιρρίου - Ναυπάκτου - Ιτέας - Άμφισσας - Λιβαδειάς - Θήβας* έχει δώσει ήδη ώθηση για την ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης και στη δημιουργία τουριστικών πυρήνων και περιοχών β΄ κατοικίας, οδηγώντας σταδιακά στην εγκατάλειψη των ορεινών περιοχών και τη βαθμιαία μετάβαση προς τις ακτές. Τα τελευταία όμως χρόνια, όπου όλο και περισσότερο έχει αρχίσει να αναγνωρίζεται η αξία των ορεινών περιοχών [οι ορεινοί όγκοι αποκτούν νέα βαρύτητα στο πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού και στην Ε.Ε.], κυρίως μέσα από την ανάπτυξη νέων εναλλακτικών ήπιων μορφών τουρισμού, έχει αρχίσει να παρατηρείται μια στροφή και προς την ορεινή ενδοχώρα [π.χ.: Ορεινή Ναυπακτία]. Η ευρύτερη περιοχή του Βόρειου Κορινθιακού αποκτά έτσι πρόσθετη σημασία, συνδυάζοντας ορεινό και παράκτιο τουρισμό, ακόμα και ημερήσιο. Ο δυναμισμός της περιοχής θεωρείται δεδομένος, συνδέεται δε άμεσα με τη λειτουργία της Γέφυρας που κάνει τις μετακινήσεις ευκολότερες. Αναμένεται δε να ενταθεί με την ολοκλήρωση των έργων μεταφοράς που αφορούν την

ευρύτερη περιοχή [όπως : ο οδικός άξονας *Αντιρρίου - Ναυπάκτου - Ιτέας - Άμφισσας - Λαμίας*, ο άξονας Ε65]. Αν λάβει μάλιστα κανείς υπόψη ότι, το νότιο τμήμα του Κορινθιακού εμφανίζεται ήδη κορεσμένο όσον αφορά στο βαθμό οικιστικής του ανάπτυξης, η περιοχή αποκτά πρόσθετο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων τουρισμού και β' κατοικία. Αναμένεται έτσι να αναπτύξει μια καινούργια δυναμική που σίγουρα απαιτεί έλεγχο για τη ρύθμιση των χρήσεων γης, προκειμένου να αποφευχθούν φαινόμενα άναρχης οικιστικής ανάπτυξης από την ανεξέλεγκτη διάχυση δραστηριοτήτων [κυρίως τουρισμού και β' κατοικίας] με αρνητικές συνέπειες στην ποιότητα του φυσικού / αστικού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής {βλ. *Παράρτημα 1 : Χάρτη Ι*}.

3.3.3 Ο ρόλος της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο ευρύτερο εθνικό δίκτυο αξόνων ανάπτυξης

Πέρα όμως από τις επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στην άμεση περιοχή, επιπτώσεις αναμένεται να υπάρξουν και σε άλλες περιοχές της χώρας που μέσω των δικτύων μεταφορών συνδέονται, άμεσα ή έμμεσα, με την γέφυρα. Με πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις : την Στερεά Ελλάδα [Θήβα-Λιβαδειά, Λαμία], η παράκτια περιοχή πέρα του Αστακού και έως την Πρέβεζα, την Ήπειρο [Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα, Άρτα], τη Θεσσαλία [Βόλος-Λάρισα], την Πελοπόννησο [Καλαμάτα, Τρίπολη]. Αναλυτικότερα :

- Η κατασκευή της νέας αρτηρίας Ναυπάκτου - Ιτέας και η βελτίωση της αρτηρίας Άμφισσας - Λαμίας [μέσω Μπράλου], σε συνδυασμό και με την βελτίωση της αρτηρίας Λιβαδειάς - Δελφών - Ιτέας, την πολιτιστική ανάδειξη των Δελφών και του χιονοδρομικού κέντρου Παρνασσού θα δώσουν σημαντική ώθηση στον τομέα του τουρισμού στις παράκτιες περιοχές από Ιτέα, Γαλαξίδι έως και την Ναύπακτο, δημιουργώντας

παράλληλα και μια καινούργια “πύλη εισόδου” της Στερεάς Ελλάδας από τη Δυτική Ελλάδα.

- Η βελτίωση ορισμένων ορεινών οδικών αρτηριών, όπως εκείνης της Λαμίας - Καρπενησίου - Αγρινίου και ορισμένων μικρότερης σημασίας σε συνδυασμό με την από 15ετίας τάση ανάπτυξης του ορεινού τουρισμού θέτει επί τάπητος ένα καινούργιο αναπτυξιακό ρόλο των εξαιρετικού φυσικού κάλλους ορεινών συμπλεγμάτων της δυτικής Στερεάς Ελλάδας, συγχρόνως όμως και την ανάγκη προστασίας σημαντικών ορεινών δρυμών [Οίτη, Παρνασσός και αλλού].
- Η ζεύξη του Ρίου - Αντιρρίου παρέχει την ευκαιρία να δημιουργηθεί ένας νέος “εγκάρσιος άξονας” στη νότια ηπειρωτική χώρα, εκείνος δηλαδή που θα συνδέσει Πάτρα - Ναύπακτο με Άμφισσα - Λαμία - Βόλο.
- Η ευρύτερη περιοχή του Μαλιακού κόλπου - με την υλοποίηση της διπλής ζεύξης - αποκτά μείζονα σημασία ως “κόμβος” διανομής υπηρεσιών μεταφορών σε διαπεριφερειακή και εθνική κλίμακα. Με την υλοποίηση μάλιστα έργων που διασφαλίζουν την καλλίτερη σύνδεση της Περιφέρειας Θεσσαλίας με τη Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, οι κινήσεις από και προς το Αντίρριο θα γίνουν ευκολότερες και ταχύτερες. Οι θετικές έτσι επιδράσεις για την περιοχή του Μαλιακού, αλλά και την ευρύτερη ανατολική Ελλάδα από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου θα είναι δεδομένες.
- Στο πλαίσιο των νέων συνθηκών, όπως εκείνες διαμορφώνονται και μέσα από την υλοποίηση σημαντικών έργων που αφορούν τους τομείς των μεταφορών, κρίνεται απαραίτητος ο επαναπροσδιορισμός του

ρόλου μιας σειράς πόλεων που συνδέονται - άμεσα ή έμμεσα - μέσα από τα δίκτυα μεταφορών, με την Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις αποτελούν :

1]. Η Χαλκίδα, η Θήβα και η Λιβαδειά, ως περιφερειακό *“αστικό τρίπολο”*, που εκτός από τον *“δορυφορικό ρόλο”* του ως προς την Πρωτεύουσα θα πρέπει να αποτελέσει τον *“κορμό”* ενός ευρύτερου *“γραμμικού αστικού συστήματος”*, που προς ανατολάς θα εκτείνεται μέχρι Αλιβέρι και Κύμη και προς δυσμάς έως Άμφισσα - Ιτέα - Δελφούς. Αυτό το *“αστικό σύστημα”* διασυνδέεται με αναβάθμιση του υφιστάμενου κυρίως οδικού δικτύου και συγκλίνει στην Άμφισσα - Ιτέα, ώστε να δημιουργηθεί μία *“δυτική θαλάσσια πύλη”* της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, που θα εξυπηρετεί και τη ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Επιδίωξη μπορεί να είναι η αναβάθμιση της Κύμης, ως *“ανατολικής θαλάσσιας πύλης”* της Περιφέρειας.

2]. Η Ηγουμενίτσα, με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων [Λιμάνι, Ιόνια Οδός, Εγνατία, Αεροδρόμιο Ιωαννίνων, κ.ά.] σταδιακά μετατρέπεται σε *“κέντρο συνδυασμένων μεταφορών”* και μια κύρια *“πύλη εισόδου”* στη χώρα. Σε συνδυασμό μάλιστα με τα Ιωάννινα θα μπορούσε να συγκροτήσει ένα σημαντικό *“πόλο ανάπτυξης υπερτοπικής σημασίας”* στο βορειοδυτικό τμήμα της χώρας.

2]. Η Λαμία, ως *“περιφερειακός πόλος ανάπτυξης”* αλλά και *“κόμβος συνδυασμένων μεταφορών”* [οδική, σιδηροδρομική, θαλάσσια εξυπηρέτηση από Στυλίδα]. Στη Λαμία, εκτός από τους δύο άξονες ΠΑΘΕ και Αντιρρίου - Ναυπάκτου - Άμφισσας, δημιουργείται με βελτιώσεις κυρίως των υφιστάμενων οδικών δικτύων ένας νέος *“διαπεριφερειακός οδικός άξονας βορρά - νότου της ορεινής ενδοχώρας”* [Λαμία - Καρδίτσα - Τρίκαλα - Καλαμπάκα - Γρεβενά]

μέχρι *Εγνατία Οδό*, και ένας ορεινός οδικός άξονας Λαμία - Καρπενήσι - Αγρίνιο.

3]. Είναι σαφές ότι η επέκταση της *Ιόνιας Οδού* και η βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμάτας - Πύργου - Πάτρας θα δημιουργήσει έναν ολοκληρωμένο άξονα ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδας με σαφείς προοπτικές εξωστρέφειας για όλες τις εντασσόμενες ηπειρωτικές υπο-περιοχές, άρα και των “γωνιακών” της Θεσπρωτίας και νοτιοδυτικής Πελοποννήσου και μιας οργανικής, διαρθρωτικής αλληλεξάρτησής τους με τα Ιόνια νησιά και την Κρήτη σε διαπεριφερειακό επίπεδο. Επόμενο είναι το Αγρίνιο, η Άρτα, η Πρέβεζα, και η Καλαμάτα να αποκτούν νέα δυναμική στο εθνικό οικιστικό δίκτυο.

3.3.4 Οι αναπτυξιακές και χωροταξικές επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου

- Δημιουργία καινούργιων ή ενίσχυση υφιστάμενων “αναπτυξιακών αξόνων” στο δυτικό τμήμα της χώρας [*Ζώνη Δυτικής Ελλάδας I* : Πύργος-Αμαλιάδα-Πάτρα, *Ζώνη Δυτικής Ελλάδας II* : Αστακός-Ναύπακτος] και στην ευρύτερη περιοχή του *Κορινθιακού Κόλπου* [*Ζώνη Βόρειου Κορινθιακού* : Ναύπακτος-Ιτέα] *Ζώνη Νότιου Κορινθιακού* : Πάτρα-Ρίο] με την αξιοποίηση της γειτνίασης σε Δυτ. Ευρώπη και της δυνατότητας επέκτασής τους στα Δυτικά Βαλκάνια.
- Η ευρύτερη περιοχή αστικής ανάπτυξης Ναυπάκτου-Πάτρας αποκτά κομβική σημασία ως σημείο αλληλοτομίας τεσσάρων κύριων “αναπτυξιακών ζωνών” : του *Βόρειου Κορινθιακού* [Ναύπακτος-Ιτέα], του *Νότιου Κορινθιακού* [Πάτρα-Ρίο] της *Δυτικής Ελλάδας I* [Πύργος-Αμαλιάδα-Πάτρα], και της *Δυτικής Ελλάδας II* [Αστακός-Ναύπακτος].

Πρόκειται για μια περιοχή σύνθετης αναπτυξιακής δομής σε τομείς όπως: η γεωργία, η αλιεία, ο τουρισμός, οι υπηρεσίες, και με σημαντικές αστικές αναπτύξεις α΄ και β΄ κατοικίας.

- Κλαδική αναδιάρθρωση με την προσέλκυση νέων δυναμικών κλάδων κατά μήκος των “αξόνων ανάπτυξης” [βιομηχανικές, εμπορευματικές, εξαγωγικές επιχειρήσεις, διαμετακομιστικό εμπόριο, συνδυασμένες μεταφορές, υπηρεσίες μείζονος ενδιαφέροντος, δραστηριότητες αθλητισμού / ναυτιλίας, υπηρεσίες υγείας, τουρισμός, επιστημονικός / συνεδριακός τουρισμός, κ.ά.]. Στην ίδια κατεύθυνση αναμένεται ενίσχυση των υπηρεσιών νέου τύπου, όπως τα κέντρα διαμετακόμισης, τα κέντρα εμπορίου - αναψυχής, οι εκθεσιακοί χώροι κ.ά. εκτός των αστικών περιοχών σε αποστάσεις που έως τώρα ήταν ανέφικτες.
- Ο όγκος των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών που θα προσελκύσει η Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου σε συνδυασμό με τα άλλα έργα μεταφορών και τις νέες λιμενικές πύλες ανοίγει καινούργιες προοπτικές προσέλκυσης δυναμικών κλάδων όπως οι υπηρεσίες διαμετακόμισης, συνδυασμένων μεταφορών, και κλάδων μεταποίησης, όπως ο κλάδος των τροφίμων για τον οποίο η ευχερής πρόσβαση σε σημαντικές καταναλωτικές αγορές αποτελεί κρίσιμο κριτήριο εγκατάστασης.
- Επέκταση της τουριστικής / παραθεριστικής δραστηριότητας σε νέες περιοχές που έως σήμερα ήταν εκτός εμβέλειας λόγω του χρόνου μετακίνησης [κυρίως στο βόρειο τμήμα του Κορινθιακού, και στο δυτικό τμήμα από Ναύπακτο έως Αστακό, τόσο σε παράκτιες, όσο και σε ορεινές περιοχές].

- Μέσα από ένα σύστημα αναδιάρθρωσης του οικιστικού δικτύου και των εσωτερικών δικτύων μεταφορών είναι δυνατό να διατυπωθεί ένα συνολικό πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης στις συγκεκριμένες “*αναπτυξιακές ζώνες*” το οποίο θα περιελάμβανε διασύνδεση του ορεινού με τον παράκτιο τουρισμό σε επιλεγμένες περιοχές και των δύο δε με τον πολιτιστικό, επιστημονικό, θρησκευτικό τουρισμό. Οι κλιματολογικές συνθήκες επιτρέπουν δραστηριότητες χειμώνα - καλοκαίρι για μεγάλα ή και μικρά χρονικά διαστήματα. Οι δραστηριότητες αυτές όμως προϋποθέτουν τη βελτίωση των υπηρεσιών στους “*τουριστικούς θύλακες*”, και σε ανταγωνιστικά αστικά κέντρα [υγεία, εκπαίδευση, επιμόρφωση, εξειδίκευση, τράπεζες - εμπόριο, συμπληρωματικές τουριστικές δράσεις κλπ].
- Ισόρροπη ανάπτυξη των παράκτιων, αγροτικών ορεινών και παραμεθόριων περιοχών της δυτικής ακτής της χώρας.
- Ενίσχυση της σημασίας σειράς αστικών κέντρων στο εθνικό οικιστικό δίκτυο, μέσα από τη συγκρότηση νέων ισχυρών “*κόμβων συνδυασμένων μεταφορών*”. Πιο συγκεκριμένα :
 1. Ανάδειξη της ευρύτερης αστικής περιοχής της Πάτρας σε “*πόλο ανάπτυξης διεθνούς εμβέλειας*” [“*πύλη εισόδου*”, “*κόμβος συνδυασμένων μεταφορών*”]. Δημιουργούνται προϋποθέσεις για την προσέλκυση νέων υπηρεσιών και υποδομών υπερτοπικής σημασίας. Η ύπαρξη ΑΕΙ, ΤΕΙ, και *Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου*, και το ότι αποτελεί Έδρα Περιφέρειας ενισχύουν το ρόλο της πόλης στο εθνικό αλλά και ευρωπαϊκό οικιστικό δίκτυο.

2. Ενίσχυση του ρόλου της Ηγουμενίτσας και των Ιωαννίνων ως *“πύλης εισόδου”* και *“κόμβου συνδυασμένων μεταφορών”*.
 3. Αξιοποίηση των δυναμικών αστικών κέντρων όπως η Καλαμάτα, το Αγρίνιο, η Άρτα, η Πρέβεζα, ο Πύργος-Αμαλιάδα.
 4. Η ευρύτερη περιοχή του Ρίου-Αντιρρίου είναι σε φάση αναζήτησης νέου ρόλου.
- Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου ως τμήμα του Δυτικού Άξονα θα έχει καθοριστική επίδραση στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας. Θα επιτρέψει την φυσική και οικονομική ενοποίηση της Δυτικής Πελοποννήσου, της Στερεάς Ελλάδας και της Ηπείρου. Θα μειώσει σημαντικά το χρόνο ταξιδιού προς και από την Ήπειρο και θα εξαλείψει το φαινόμενο της διακοπής των ταξιδιών ή των πολυήμερων αναμονών στις περιπτώσεις κακοκαιρίας.
 - Τελικά, μέσα από την αύξηση των κατηγοριών μετακινήσεων ατόμων / αγαθών [με έμφαση στις εμπορευματικές μεταφορές] που επιτρέπει η ζεύξη του Ρίου-Αντιρρίου, λόγω της διευκόλυνσης των μετακινήσεων και μείωσης χρόνου, οι εσωτερικές μετακινήσεις στην Πάτρα εκτιμάται ότι θα αυξηθούν σημαντικά, προκαλώντας νέα προβλήματα φόρτισης στο εσωτερικό οδικό δίκτυο της πόλης.

Η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, σε συνδυασμό βέβαια και με το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο μεταφορών δε θα έχει μόνο θετικές επιδράσεις. Οι πιθανές αρνητικές επιπτώσεις είναι οι εξής:

- Δυσμενείς κλαδικές επιπτώσεις [παραδοσιακής οικονομίας, κυρίως λόγω έλλειψης ανταγωνιστικότητας και αδυναμίας προσαρμογής στις νέες συνθήκες].
- Ενδεχόμενη αρνητική εξέλιξη οικιστικών κέντρων [πρόβλημα ανταγωνιστικότητας, αδυναμία λειτουργικής ενσωμάτωσης στον αναπτυξιακό άξονα, δυσχέρεια στη διασύνδεση με δίκτυα αστικών και οικιστικών κέντρων].
- Συγκέντρωση πληθυσμού / δραστηριοτήτων στα οικιστικά κέντρα που βρίσκονται επί ή σε μικρή απόσταση από τους βασικούς οδικούς άξονες με συνέπεια να παρατηρηθούν φαινόμενα απομόνωσης εσωτερικών και ορεινών περιοχών.

Για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων αυτών κρίνεται απαραίτητη η λήψη μέτρων στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου αναπτυξιακού σχεδιασμού, που θα έχει ως βασικές κατευθύνσεις δράσεων : α] τις αστικές υποδομές και τον εξοπλισμό, β] τις καινοτόμες δράσεις και ανάδειξη κλάδων αιχμής, και γ] τη σύνδεση - φυσική και λειτουργική - των περιμετρικών περιοχών με τους βασικούς “άξονες ανάπτυξης”.

Βιβλιογραφία - Πηγές

- Αραπατζή, Χρ., & Συνεργάτες “Περιφερειακό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης [N. 2742/99]”, Εισηγητική Έκθεση για τη θεσμοθέτηση του πλαισίου από το ΥΠΕΧΩΔΕ”, Αθήνα Δεκέμβριος 2002.
- Αραπατζή, Χρ., & Συνεργάτες: “Χωροταξικό Σχέδιο Πελοποννήσου” Μελέτη του ΥΠΕΧΩΔΕ Α΄, Β΄, Γ΄ φάση, Αθήνα 1999.
- Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Πελοποννήσου, “Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου 2000-2006”, 2000.
- Ε.Μ.Π.: “Το Οικιστικό Δίκτυο στην Ελλάδα : Υπάρχουσα Κατάσταση, Πρότυπο Πολιτικής, Χωροταξική Εξειδίκευση”, Επιστ. Υπεύθυνος: Μηνάς Αγγελίδης.
- Ε.Μ.Π., Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, “Χωροταξική Μελέτη Πελοποννήσου”, Αθήνα 1967.
- Ε.Π. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο, “Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000 - 2006”, Αθήνα, Δεκέμβριος 1998.
- Ε.Π. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο “Διαμόρφωση Αναπτυξιακής Στρατηγικής της Καβάλας”, Δήμος Καβάλας Αθήνα 1999.
- Ε.Π. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο “Χωροταξική, Πολεοδομική & Περιφερειακή Ανάπτυξη των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης [Ο.Τ.Α.] των νομών Δράμας - Καβάλας - Ξάνθης”, Τοπικές Ενώσεις Δήμων και Κοινοτήτων [Τ.Ε.Δ.Κ.] των Νομών Δράμας, Καβάλας και Ξάνθης Αθήνα, 2000.
- Ε.Π. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο, “Σ.Π.Α. 2000-2006 : Περιφερειακό Σκέλος”, Πρώτο Σχέδιο, ΥΠ.ΕΘ.Ο., Αθήνα, 1999.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή “Ενότητα της Ευρώπης αλληλεγγύη των λαών, πολυμορφία των περιοχών”, Δεύτερη Έκθεση σχετικά με την οικονομική και κοινωνική συνοχή, Τόμος 1, Ιανουάριος 2001.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή “ΣΑΚΧ-Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου, προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης”, Υιοθετήθηκε στην άτυπη συνάντηση των αρμοδίων για τη χωροταξία υπουργών της Ε.Ε. στο Πότσταμ, στις 10 και 11 Μαΐου 1999.
- Καυκαλάς, Γρ., Ανδρικοπούλου, Ε., “Χωρικές Επιπτώσεις των Ευρωπαϊκών Πολιτικών, η Ελληνική εμπειρία 1989 - 1999”, ΥΠΕΧΩΔΕ – Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Δ/ση Χωροταξίας, Α.Π.Θ.- Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη 2000.
- Κόνσολας, Ν., “Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική”, Αθήνα 1997.
- Konsolas, N., Papadaskalopoulos, Ath., Plaskovitis, Il., “Regional Development in Greece”, Springer 2002.

- Λαμπρινίδης, Μ., “Στρατηγική υποδομών για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας”, Εμπειρογνωμοσύνη για το Ι.Π.Α. στο πλαίσιο RIS, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, Μάρτιος 1999.
- Λουκάκης Π.: “Χωροταξικός Σχεδιασμός και Οργάνωση Υποδομών”, Μελέτη για το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Δεκέμβριος 2001.
- Λουκάκης Π. εισήγηση με θέμα “Η σημασία των κόμβων στο διεθνές σύστημα αξόνων ανάπτυξης Κεντρικής Ευρώπης – Ανατολικής Μεσογείου. Η περίπτωση του άξονα ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδας», στα πλαίσια της ημερίδας *Ιόνια Οδός – Άξονας 10. Οι προοπτικές εμπορευματικής διασύνδεσης με τις χώρες της Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου*”, με τη συνεργασία του Δήμου Καλαμάτας και τα επιμελητήρια Δυτικής Ελλάδος, Πελοποννήσου, Ηπείρου και Ιονίων Νήσων, στις 18 Οκτωβρίου 2003.
- Λουκάκης Π., “Σύγχρονη Ελληνική Πόλη: τάσεις μεταλλαγών στη χωρική διάχυση της αστικοποίησης”, Τριμηνιαίο Περιοδικό “Αρχαιολογία”, τεύχος 65, Αθήνα, Δεκέμβριος 1997.
- Λουκάκης Π., Θεοδωρά Γ., “Τάσεις εξέλιξης του Δικτύου Αστικών Κέντρων στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης”, Εισήγηση, Συνέδριο : “Διευρωπαϊκά Δίκτυα και μεσαίου Μεγέθους Αστικά Κέντρα”, διοργάνωση Ε.Μ.Π. - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας, Βόλος 11-13/4/1997 και Συνέδριο : “Θράκη : Στο κατώφλι του 2.000”, διοργάνωση ΑΙΕSEC Πανεπιστημίου Πειραιά, Πειραιάς, 4-6/3/1998.
- Λουκάκης Π.: “Χωρικά Επίπεδα Συσχέτισης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού & Χωροταξικού Σχεδιασμού, Οι περιφέρειες ως πεδίο Σύγκλισης και Σύνθεσης”, Μελέτη για το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Νοέμβριος 2002.
- Λουκάκης Π.: “Νέες τάσεις στην αστική ανάπτυξη”, Εμπειρογνωμοσύνη για το Ι.Π.Α. στο πλαίσιο RIS, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, Δεκέμβριος 1999.
- Λουκάκης, Π., “Διαπεριφερειακοί και εθνικοί άξονες χερσαίων μεταφορών”, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τ.Ε.Ε. - Τμήμα Μαγνησίας, ΗΜΕΡΙΔΑ : “Διπλή ζεύξη Μαλιακού κόλπου”, Βόλος, Μάρτιος 2005.
- Λουκάκης, Π., “Επανελέγχος των “Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Βιώσιμης Ανάπτυξης” με σκοπό την προώθηση της θεσμοθέτησης του “Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού” της χώρας”, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης, Αθήνα, Οκτώβριος, 2005.
- Λουκάκης, Π., “Η σημασία των κόμβων στο διεθνές σύστημα αξόνων ανάπτυξης Κεντρικής Ευρώπης - Ανατολικής Μεσογείου. Η περίπτωση του άξονα ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδος”. Δήμου Φιλιατρών σε σχετική ημερίδα, 6 Απριλίου του 2003.
- Λουκάκης, Π., “Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας. Σύνδεση Δικτύου Μεταφορών Με Το Εθνικό και το Διεθνές Δίκτυο - Προτάσεις Βελτιώσεων Και Αναμενόμενες Επιδράσεις Στην Οικονομική Δραστηριότητα”, Έκθεση Εμπειρογνωμοσύνης [Report Of Expert] Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Αθήνα, 2002.
- Λουκάκης, Π., “Το πρότυπο συνδυασμένων μεταφορών για τον νομό Πρεβέζης. Αναγκαίες βελτιώσεις του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού

Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης, Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Περιφέρειας Ηπείρου”^{1ο} ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ 11-12 Νοεμβρίου 2005.

- Loukakis P., “Regionale Strukturprobleme in Griechenland unter Berücksichtigung des wachsenden Industrialisierungsprozesses, Disertation BWTH, Aachen, Juli 1976.

- Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, “Ανταγωνιστικότητα και συνοχή: οι τάσεις στις περιφέρειες – Πέμπτη και Έκτη Περιοδική Έκθεση για την Κοινωνική και Οικονομική κατάσταση και την ανάπτυξη των Περιφερειών της Κοινότητας”, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λουξεμβούργο 1994, 1999.

- Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, “Ευρώπη 2000+: Συνεργασία για τη Χωροταξία στην Ευρώπη”, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λουξεμβούργο 1995.

- Σιδηρόπουλος Η., “Το δίκτυο μεταφορών στη Στερεά Ελλάδα και η συμβολή του στην ανάπτυξη καινοτομικών δραστηριοτήτων”, Εμπειρογνωμοσύνη για το Ι.Π.Α. στο πλαίσιο RIS, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, Μάρτιος 2001.

- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος - Δ/ση Χωροταξίας, “Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο”, Αθήνα, 2003.

- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., “Χωροταξικός Σχεδιασμός & Αειφόρος Ανάπτυξη. Κατευθύνσεις - Στόχοι - Προγράμματα - Προτεραιότητες”, Αθήνα, 2000.

- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας, “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου”, Αθήνα, 2003γ.

- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας, “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας”, Αθήνα, 2003β.

- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας, “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας”, Αθήνα, 2003α.

- ΥΠΕΧΩΔΕ – Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος - Δ/ση Χωροταξίας, ΕΠΠΕΡ: “Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης”.

Παραρτήματα

- **Παράρτημα 1 : Χάρτες**

- **Χάρτης :** “Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης”

ΠΗΓΗ : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., “Χωροταξικός Σχεδιασμός & Αειφόρος Ανάπτυξη. Κατευθύνσεις - Στόχοι - Προγράμματα - Προτεραιότητες”, Αθήνα, 2000. [Χάρτης 9α, και 9β]

- **Χάρτες :** Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου

ΠΗΓΗ : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/νση Περιβάλλοντος-Δ/νση Χωροταξίας, “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας”, Αθήνα, 2003α. [Χάρτης Δ.1.1., Δ.1.2. και Δ.1.3.]

- **Χάρτης :** Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου στο άμεσο διαπεριφερειακό επίπεδο : “Αναπτυξιακές Ζώνες”

Παράρτημα 2 : Σ.Α.Κ.Χ. - Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου

ΠΗΓΗ : Ευρωπαϊκή Επιτροπή “ΣΑΚΧ - Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου, προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης”, Υιοθετήθηκε στην άτυπη συνάντηση των αρμοδίων για τη χωροταξία υπουργών της Ε.Ε. στο Πότσταμ, στις 10 και 11 Μαΐου 1999.

- **Παράρτημα 3 :** Επανελέγχος “Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού & Βιώσιμης Ανάπτυξης”

ΠΗΓΗ : Λουκάκης, Π., “Επανάλεγχος των “Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού & Βιώσιμης Ανάπτυξης” με σκοπό την προώθηση της θεσμοθέτησης του “Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού” της χώρας”, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης, Αθήνα, Οκτώβριος, 2005 : [σελ. : 17-22 και 27-41].

- **Παράρτημα 4** : “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου”

ΠΗΓΗ : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/νση Περιβάλλοντος-Δ/νση Χωροταξίας, “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου”, Αθήνα, 2003β. [σελ. : 12-13 και 27-28,], [σελ. : 7-8 και 15-16,]

- **Παράρτημα 5** : Μεγάλα οδικά έργα σε εθνικό επίπεδο

ΠΗΓΗ :Τα Νέα, 6-7/5/2006 : 21.

- **Παράρτημα 6** : Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας – ΙΠΑ 1999, ΣΠΑ 2000-2006 Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας – Προσχέδιο

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΕΡΕΥΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΤΟΥ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ: ΕΝΑ ΠΟΛΥΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΙΣΡΩΝ- ΕΚΡΟΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ –ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ: ΜΙΑ ΠΡΩΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΑΕΠ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΤΟΥ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ: ΕΝΑ ΠΟΛΥΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΙΣΡΟΩΝ- ΕΚΡΟΩΝ

4.1. Εισαγωγή

Οι περιφερειακές οικονομικές επιδράσεις από την κατασκευή της Γέφυρας Ρίου-Αντιρίου (Γέφυρα εφεξής) 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.

Το έργο της κατασκευής της Γέφυρας αντιμετωπίζεται σαν ένα έργο του κλάδου των κατασκευών που μεταβάλλει ανάλογα το διάνυσμα της τελικής ζήτησης για το προϊόν του κλάδου αυτού στον νομό Αχαΐας. Προκειμένου να ανταποκριθεί στη μεταβολή της ζήτησης ο κλάδος των κατασκευών χρησιμοποιεί εισροές από άλλους κλάδους της οικονομίας. Οι κλάδοι αυτοί είναι χωρικά εντοπισμένοι και προκειμένου να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση για το προϊόν τους ζητούν με τη σειρά τους περισσότερες εισροές από τους δικούς τους προμηθευτές κ.ο.κ. Με αυτό τον τρόπο η συνολική επίδραση από την κατασκευή του έργου υπερβαίνει την αρχική δαπάνη (πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα) και, στο βαθμό που οι διακλαδικές διασυνδέσεις αναπτύσσονται στο χώρο, μέρος της συνολικής επίδρασης διαχέεται προς άλλες περιφέρειες. Ωστόσο, είναι δυνατόν μέρος αυτής της «διαρροής» να επιστρέψει στην περιοχή της αρχικής οικονομικής κινητοποίησης (περιοχή κατασκευής στην προκειμένη περίπτωση). Αυτό

μπορεί να συμβεί στο βαθμό που το εισόδημα των περιοχών που προμηθεύουν την περιοχή κατασκευής αυξάνει και μαζί του αυξάνουν και οι δικές τους αγορές μέρος των οποίων μπορεί να αφορά σε προϊόντα και υπηρεσίες της περιοχής κατασκευής.

Επομένως η μεθοδολογία που εφαρμόζεται εδώ αφορά στον υπολογισμό των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων από την κατασκευή της Γέφυρας και τη διάχυση τους στο χώρο. Η κρίσιμη υπόθεση εργασίας είναι ότι η Γέφυρα αποτελεί τυπικό έργο του κλάδου των κατασκευών στην Ελληνική οικονομία. Σε πρώτη φάση δεν λαμβάνεται υπόψη η τυχόν απόκλιση του έργου αυτού από τυπικό έργο του κλάδου όσον αφορά την προέλευση των εισροών του. Αν για παράδειγμα χρησιμοποιεί περισσότερο ή λιγότερο εισαγόμενες από το εξωτερικό εισροές σε σχέση με τα δεδομένα που έχουν χρησιμοποιηθεί προκειμένου να εξαχθούν οι τεχνολογικοί συντελεστές του εθνικού πίνακα εισροών εκροών που αποτελεί τη βάση του υποδείγματος.

Υπό το πρίσμα της παραπάνω υπόθεσης τα αποτελέσματα της ανάλυσης αναδεικνύουν ότι η Γέφυρα έχει σημαντικό συνολικό αποτέλεσμα στην οικονομία αφού ο σχετικός πολλαπλασιαστής είναι 1,88. Δηλαδή η συνολική επίδραση είναι 1,88 φορές την αρχική δαπάνη. Σημαντικό μέρος της επίδρασης αυτής συγκρατείται εντός της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος.

Το κεφάλαιο αυτό συγκροτείται ως εξής: Στο επόμενο τμήμα περιγράφεται η μεθοδολογία που ακολουθείται. Στο τρίτο τμήμα γίνεται η περιγραφή των δεδομένων που χρησιμοποιήθηκαν και τα αποτελέσματα της ανάλυσης. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν συζητούνται στο τελευταίο τμήμα του κεφαλαίου.

4.2 Η μεθοδολογία πινάκων Εισροών-Εκροών (Input-Output, I-O)

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 ↓	→ Προς	1	2	3	Τελική Ζήτηση	Ακαθάριστο 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 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

$$X_1 - X_{11} - X_{12} - X_{13} = Y_1$$

Εάν ισχύει $\alpha_{ij} = \frac{X_{ij}}{X_j}$ (συντελεστής άμεσων εισροών) τότε $X_{ij} = \alpha_{ij} X_j$ 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 n κλάδους σε μορφή πινάκων

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

$X \qquad \qquad \qquad X \qquad \qquad \qquad Y$

Πιο σύντομα $X - AX = Y$ ή καλύτερα $X(I - A) = Y$ όπου I είναι ένας μοναδιαίος $n \times n$ πίνακας.

Το κάθε α_{ij} ($X_{ij} = \alpha_{ij}X_j$) δείχνει τη χρηματική αξία της άμεσης εισφοράς του κλάδου i που απαιτείται στην παραγωγή μιας επιπλέον μονάδος 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

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

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 στα πλαίσια της ανάλυσης Ι-Ο:

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

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:

$$d\mathbf{X}^* = \mathbf{B} \cdot d\mathbf{Y}^*$$

ή

$$d\mathbf{X}^* = (\mathbf{I} - \mathbf{A})^{-1} \cdot d\mathbf{Y}^*$$

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):

$$dX^* = dY + AdY + A^2dY + A^3dY + \dots + A^n dY$$

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

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.

4.3 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 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.

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 ενδο-περιφερειακές 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 εισάγει 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 συντελεστών:

$$t_i^{sr} = X_i^{sr} / S_i^r$$

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

$$\mathbf{A}^{*r} = \begin{bmatrix} \alpha_{11}^{*r} & \alpha_{12}^{*r} \\ \alpha_{21}^{*r} & \alpha_{22}^{*r} \end{bmatrix} \quad \text{και} \quad \mathbf{A}^{*s} = \begin{bmatrix} \alpha_{11}^{*s} & \alpha_{12}^{*s} \\ \alpha_{21}^{*s} & \alpha_{22}^{*s} \end{bmatrix} \quad \text{είναι οι πίνακες των τεχνολογικών συντελεστών (ένας για κάθε περιφέρεια),}$$

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

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

είναι οι ενδο-περιφερειακοί ($\mathbf{T}^{rr}$, $\mathbf{T}^{ss}$) και διαπεριφερειακοί ($\mathbf{T}^{rs}$, $\mathbf{T}^{sr}$) συντελεστές εμπορίου.

Σε πιο περιεκτική απεικόνιση το υπόδειγμα MRIO γράφεται ως:

$$\mathbf{X} = \mathbf{TAX} + \mathbf{TY}$$

με κάποιες διευθετήσεις

$$(\mathbf{I} - \mathbf{TA})\mathbf{X} = \mathbf{TY}$$

Επιλύνοντας το σύστημα με αντιστροφή πίνακα έχουμε:

$$\mathbf{X} = (\mathbf{I} - \mathbf{TA})^{-1}\mathbf{TY}$$

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

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

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 $(\mathbf{I} - \mathbf{TA})^{-1}$ δίνει τις συνολικές επιδράσεις σε κάθε μια από τις περιφέρειες.

Τα αθροίσματα στήλης των πινάκων $(\mathbf{I} - \mathbf{TA})^{-1}$ και $[(\mathbf{I} - \mathbf{TA})^{-1}\mathbf{T}]$ 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 $[(\mathbf{I} - \mathbf{TA})^{-1}\mathbf{T}]$. Οι πολλαπλασιαστές που εξάγονται με αυτό τον τρόπο απαντούν στην ερώτηση: ποια θα είναι η συνολική παραγωγή στην περιφέρεια i σε απάντηση μιας αύξησης της ζήτησης κατά μια μονάδα για το προϊόν j 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)

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

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

4.4 Δεδομένα και αποτελέσματα του υποδείγματος MRIO

Οι οικονομικές επιδράσεις της κατασκευής της Γέφυρας και η χωρική τους διάχυση αναλύονται στο τμήμα αυτό χρησιμοποιώντας τη θεμελιώδη σχέση $\Delta X = (I - TA)^{-1}T\Delta Y$ στο πλαίσιο του πολυπεριφερειακού υποδείγματος εισροών εκροών. Οι περιφερειακοί συντελεστές εμπορίου προέρχονται από επεξεργασία δεδομένων εμπορευματικών μεταφορών από την «Νέα Εθνική Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού της Οδικής Κυκλοφορίας» (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1995). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η μελέτη αυτή εστιάζει σε 39 ηπειρωτικούς νομούς της Ελλάδας παραλείποντας τους νησιωτικούς νομούς. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η έλλειψη αυτή και να συμπληρωθούν οι περιφερειακοί συντελεστές εμπορίου για όλους τους νομούς της χώρας εκτιμήθηκε ένα υπόδειγμα βαρύτητας (gravity model).

Οι βασικές υποθέσεις του υποδείγματος που χρησιμοποιήθηκε εδώ για τον προσδιορισμό των εμπορευματικών ροών μεταξύ δυο περιφερειών s και r για το προϊόν του κλάδου i είναι: α) οι εμπορευματικές ροές t_i^{sr} είναι ανάλογες προς $e^{-\gamma d_{sr}}$, όπου d_{sr} είναι η χρονοαπόσταση μεταξύ των περιφερειών s και r ; β) οι εμπορευματικές ροές είναι ανάλογες της απασχόλησης $(L_i^s)^\alpha$; και γ) οι εμπορευματικές ροές είναι ανάλογες της παραγωγικότητας $(p_i^s)^\beta$ (βλ.

Πολύζος, 1998, σελ. 192-200). Επομένως οι εμπορευματικές σχέσεις θεωρείται ότι προσδιορίζονται με βάση τη σχέση:

$$t_i^{sr} = k_i (L_i^s)^\alpha (p_i^s)^\beta e^{-\gamma d_{sr}}$$

Προκειμένου να ισχύει ότι $\sum_{s=1}^n t_i^{sr} = 1$, η παραπάνω σχέση μπορεί να ξαναγραφεί ως:

$$t_i^{sr} = \frac{(L_i^s)^\alpha (p_i^s)^\beta e^{-\gamma d_{sr}}}{\sum_{s=1}^m (L_i^s)^\alpha (p_i^s)^\beta e^{-\gamma d_{sr}}}$$

Η μέθοδος της γραμμικής παλινδρόμησης χρησιμοποιήθηκε για να εκτιμηθούν οι παράμετροι του υποδείγματος βαρύτητας σε λογαριθμική μορφή:

$$\ln t_i^{sr} = \ln k_i + \alpha \ln L_i^s + \beta \ln p_i^s - \gamma d_{sr}$$

Η εκτίμηση του υποδείγματος βαρύτητας έγινε αρχικά από τον Πολύζο (1998) στην βάση 39 Νομών. Οι εκτιμώμενες παράμετροι χρησιμοποιούνται στην παρούσα μελέτη για να εκτιμηθούν οι ροές εμπορίου για όλους τους 51 νομούς της χώρας. Η προσαρμογή του υποδείγματος ήταν ικανοποιητική στο βαθμό που οι εκτιμώμενες ροές δεν αποκλίνουν από τις πραγματικές (εάν οι 39 νομοί χρησιμοποιηθούν ως βάση της σύγκρισης).

Οι χρονοαποστάσεις που απαιτούνται προκειμένου να εκτιμηθεί το υπόδειγμα βαρύτητας προέρχονται από την μελέτη του ΥΠΕΘΟ (1993) για το «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής-Ελλάδα 2010».

Οι τεχνολογικοί συντελεστές προέρχονται από την ΕΣΥΕ (1994) και παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί.

Συνδυάζοντας 10 κλάδους οικονομικής δραστηριότητας με 51 νομούς έχει σαν αποτέλεσμα την ανάλυση μητρών διαστάσεων 510×510.

Πίνακας XXX. Μήτρα Τεχνολογικών Συντελεστών [10×10]

	Κλάδοι	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Αγροτικός-Κτηνοτροφία-Δασοπονία –Ιχθ.)	0.147	0.000	0.101	0.002	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.016
2	Ορυχεία	0.000	0.002	0.029	0.046	0.103	0.017	0.000	0.000	0.000	0.000
3	Βιομηχανία (εκτός υλικών κατασκευών)	0.117	0.058	0.168	0.070	0.157	0.197	0.165	0.792	0.037	0.137
4	Υλικά κατασκευών	0.001	0.008	0.018	0.229	0.003	0.284	0.000	0.008	0.003	0.004
5	Ηλεκτρική Ενεργ.-Φ. Αέριο- Νερό	0.008	0.014	0.008	0.044	0.014	0.002	0.007	0.038	0.008	0.010
6	Κατασκευές	0.003	0.002	0.001	0.000	0.009	0.007	0.002	0.045	0.006	0.022
7	Μεταφορές – Επικοινωνίες	0.005	0.005	0.003	0.004	0.008	0.003	0.047	0.747	0.019	0.013
8	Εμπόριο (retail)	0.000	0.000	0.006	0.001	0.001	0.003	0.021	0.083	0.000	0.003
9	Τράπεζες-Ασφάλειες- Κτημ. Επιχ/σεις	0.003	0.004	0.005	0.010	0.006	0.004	0.004	0.045	0.620	0.003
10	Άλλες Υπηρεσίες	0.001	0.021	0.014	0.000	0.014	0.026	0.055	0.822	0.087	0.050
	Σύνολο	0.285	0.114	0.353	0.406	0.315	0.543	0.301	2.580	0.780	0.258

Στον πίνακα που ακολουθεί δίνεται ο επιμερισμός του συνολικού πολλαπλασιαστή του κλάδου των κατασκευών στην Αχαΐα στο σύνολο των νομών της χώρας. Ο συνολικός πολλαπλασιαστής είναι της τάξης του 1.88 που σημαίνει ότι για κάθε 1€ που επενδύεται στον κατασκευαστικό κλάδο στον Νομό Αχαΐας η συνολική επίδραση (άμεσες και δευτερεύουσες επιδράσεις) ανέρχεται σε 1.88€. Στην επίδραση αυτή περιλαμβάνονται οι επιδράσεις όλων των γύρων δαπάνης. Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι η μεθοδολογία που ακολουθείται δεν επιτρέπει την περαιτέρω ανάλυση της ροής των επιδράσεων σε πραγματικό χρόνο.

Ένα σημαντικό μέρος της συνολικής επίδρασης (67%) παραμένει εντός της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Από την άλλη μεριά ένα περίπου 5% διαχέεται στην περιφέρεια Πελοποννήσου ενώ μόλις περίπου 1.5% διαχέεται προς την περιφέρεια Ηπείρου λόγω της ασθενούς παραγωγικής βάσης της τελευταίας. Δεν θα πρέπει να εκπλήσσει το γεγονός ότι σχεδόν 17% της συνολικής επίδρασης διαρρέει προς την Αττική λόγω της εξάρτησης της χώρας από το παραγωγικό σύστημα της πρωτεύουσας της χώρας. Αν προσθέσουμε στις επιδράσεις που διαχέονται προς την Αττική και αυτές των περιοχών δορυφόρων της τελευταίας (Βοιωτία, Κορινθία) τότε το ποσοστό της αθροιστικής διάχυσης προς αυτήν την κατεύθυνση ανέρχεται προς το 21% περίπου της συνολικής επίδρασης.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΧΧΧ Πολλαπλασιαστικές επιδράσεις έργων του κατασκευαστικού τομέα στην Αχαΐα: χωρική διάχυση επιπτώσεων

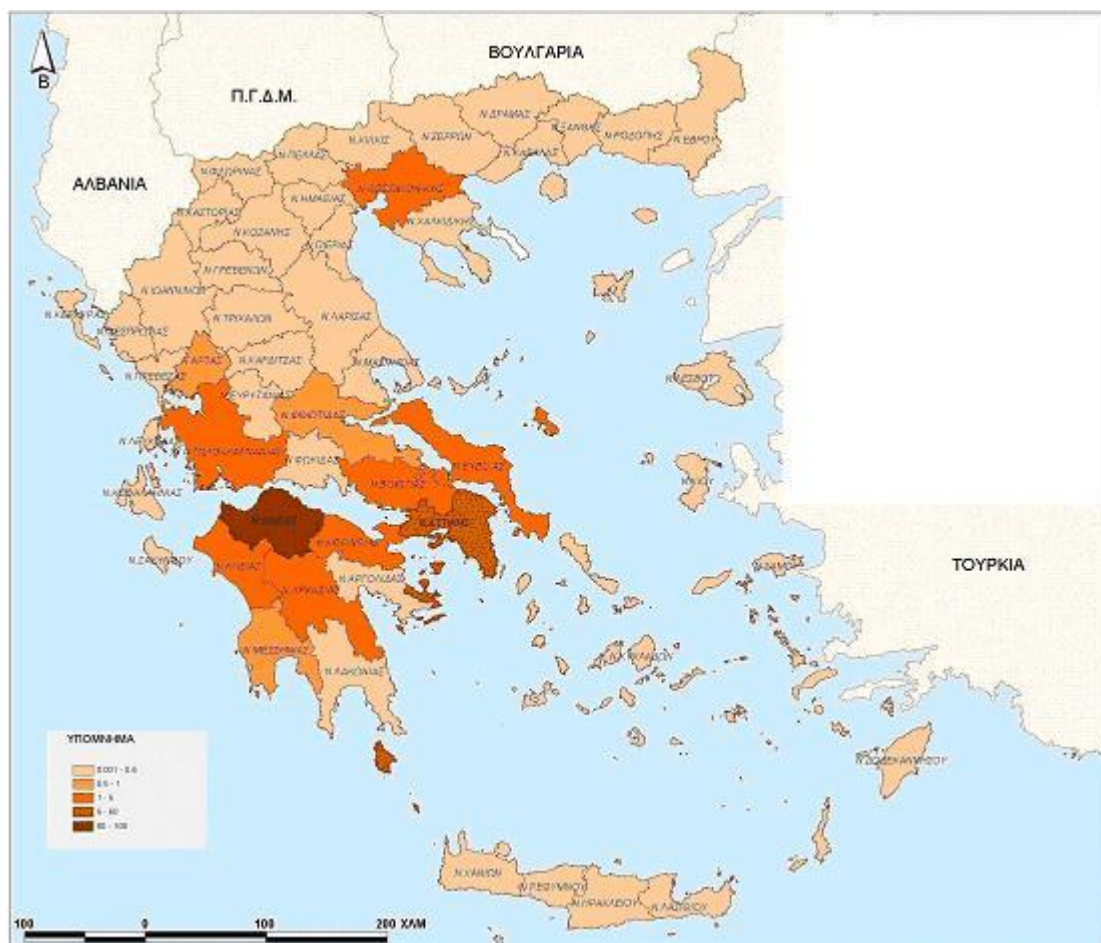
ΝΟΜΟΣ	πολ/στης κατασκευών για έργα στην Αχαΐα
ΑΤΤΙΚΗΣ	0.317546
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	0.058812
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	0.038663
ΕΥΒΟΙΑΣ	0.038556
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	0.000276
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	0.011187
ΦΩΚΙΔΑΣ	0.000787
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	0.007593
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	0.027117
ΑΧΑΪΑΣ	1.173328
ΗΛΕΙΑΣ	0.037382
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	0.039562
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	0.005616
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	0.012680
ΛΕΥΚΑΔΑΣ	0.003221
ΑΡΤΑΣ	0.011768
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	0.003121
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	0.007797
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	0.007190
ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	0.000927
ΛΑΡΙΣΣΗΣ	0.006151
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	0.008673
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	0.002456

ΓΡΕΒΕΝΩΝ	0.000229
ΔΡΑΜΑΣ	0.000982
ΗΜΑΘΙΑΣ	0.003750
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	0.028327
ΚΑΒΑΛΑΣ	0.004202
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	0.000184
ΚΙΛΚΙΣ	0.001457
ΚΟΖΑΝΗΣ	0.002303
ΠΕΛΛΑΣ	0.001948
ΠΙΕΡΙΑΣ	0.001806
ΣΕΡΡΩΝ	0.004241
ΦΛΩΡΙΝΑΣ	0.000542
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	0.000624
ΕΒΡΟΥ	0.000785
ΞΑΝΘΗΣ	0.001389
ΡΟΔΟΠΗΣ	0.000530
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	0.001362
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	&0.001149
ΙΘΑΚΗΣ	
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	0.000832
ΛΕΣΒΟΥ	0.000260
ΧΙΟΥ	0.000443
ΣΑΜΟΥ	0.000548
ΚΥΚΛΑΔΩΝ	0.003570
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	0.000078
ΧΑΝΙΩΝ	0.000147
ΡΕΘΥΜΝΟΥ	0.000105
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	0.000263

ΛΑΣΙΘΙΟΥ	0.000067
Συνολικός	1.882530

Ο Χάρτης 1. απεικονίζει με πιο παραστατικό τρόπο την ποσοστιαία κατανομή των επιδράσεων στο χώρο. Με πιο βαθύ χρώμα απεικονίζονται οι νομοί της χώρας με το μεγαλύτερο ποσοστιαίο μερίδιο της συνολικής επίδρασης από έργο του κατασκευαστικού τομέα στο νομό Αχαΐας.

Χάρτης 1. Η ποσοστιαία διάχυση των επιδράσεων στο χώρο.



4.5 Συμπεράσματα.

Η ανάλυση που προηγήθηκε αναδεικνύει ότι ο πολλαπλασιαστής του κατασκευαστικού κλάδου στην Αχαΐα είναι αρκετά υψηλός (1.88) και ότι η χωρική επίδραση ενός κατασκευαστικού έργου του μεγέθους της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου ξεπερνά τα όρια της περιοχής στην οποία κατασκευάζεται.

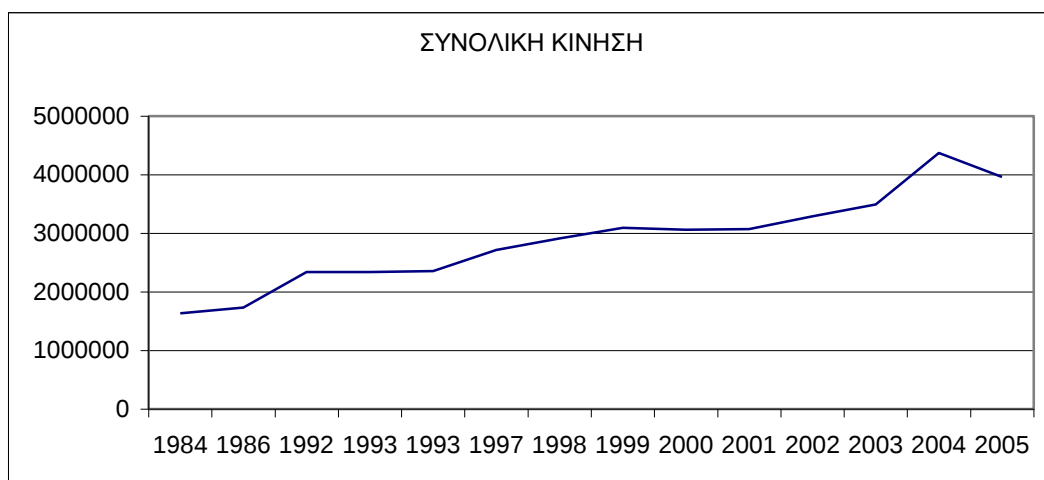
Με βάση τον πολλαπλασιαστή και το συνολικό επενδυτικό κόστος της Γέφυρας που πλησιάζει το ποσό των 800 εκατομμυρίων ευρώ*, υπολογίζεται ότι η συνολική επίδραση (ωφέλεια) του έργου στην εθνική οικονομία πλησιάζει το ποσό των 1,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Ένα μεγάλο μέρος του ποσού αυτού δαπανήθηκε στο νομό Αχαΐας, ενώ σημαντικό μέγεθος παρέμεινε στο νομό Αιτωλοακαρνανίας.

- **Σημαντικό τμήμα αυτού του κόστους αφορά αμοιβές εργαζομένων και δομικά υλικά από την εγχώρια αγορά και μάλιστα των νομών Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας.**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ –ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

5.1 Στοιχεία διελεύσεων οχημάτων

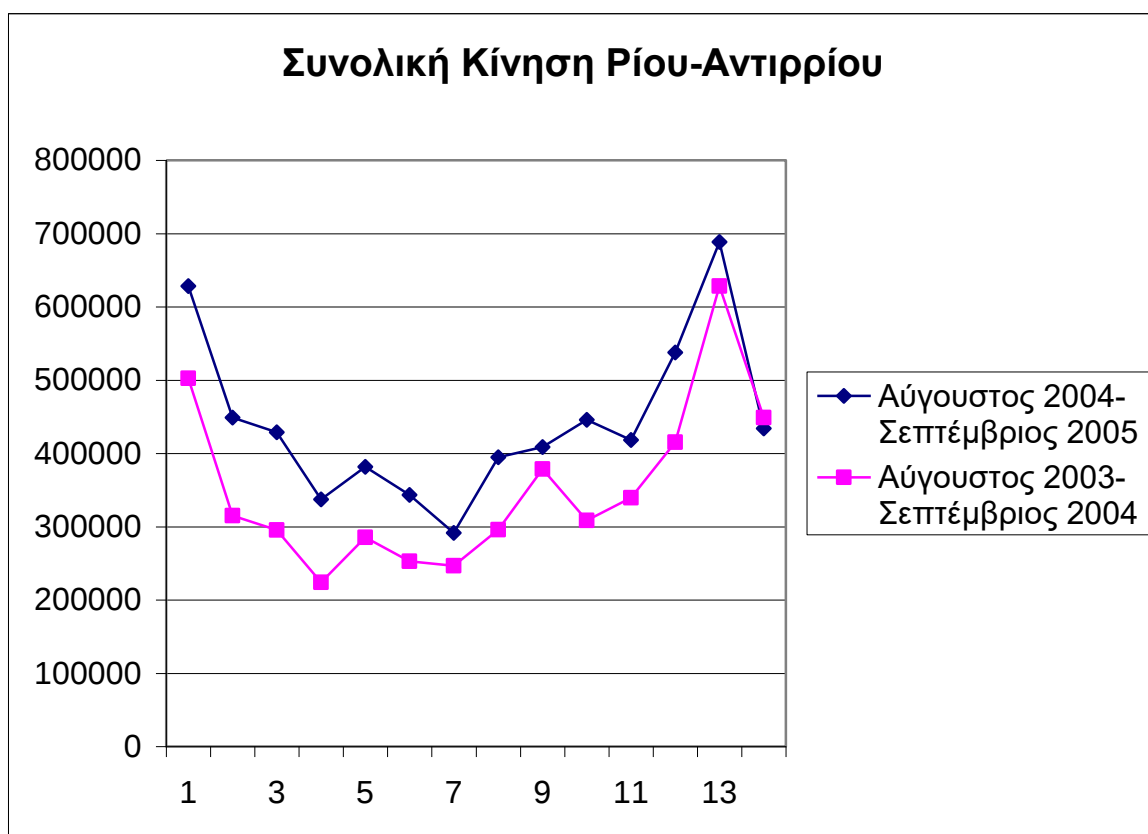
Η συνολική κίνηση στο στενό παρουσιάζει στην τελευταία εικοσαετία μια ανοδική τάση με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξης του λίγο πιο πάνω από 4.5%.



Από την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας (12.8.2004) και για τον πρώτο χρόνο λειτουργίας η συνολική κίνηση, δηλαδή ο συνολικός αριθμός διελεύσεων, (Γέφυρα συν πορθμείο) αυξήθηκε κατά περίπου 25%. Σημειώνεται ότι στο παραπάνω διάγραμμα και για το έτος 2005 περιλαμβάνεται κίνηση μέχρι και τον Σεπτέμβριο του έτους αυτού.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται μια σύγκριση του διαστήματος Αυγούστου 2004 (έναρξη λειτουργίας Γέφυρας) έως τον Σεπτέμβριο του 2005 με το αντίστοιχο διάστημα Αύγουστος 2003- Σεπτέμβριος 2004. Η επάνω

γραμμή του διαγράμματος αφορά την περίοδο Αυγούστου 2004 – Σεπτέμβριος 2005 και περιλαμβάνει τη συνολική κίνηση (δηλ. Γέφυρα και πορθμείο μαζί), ενώ η κάτω γραμμή αφορά την περίοδο Αυγούστου 2003 – Σεπτεμβρίου 2004 και περιλαμβάνει φυσικά μόνο την κίνηση του πορθμείου (με εξαίρεση τους μήνες Αύγουστο και Σεπτέμβριο του 2004)

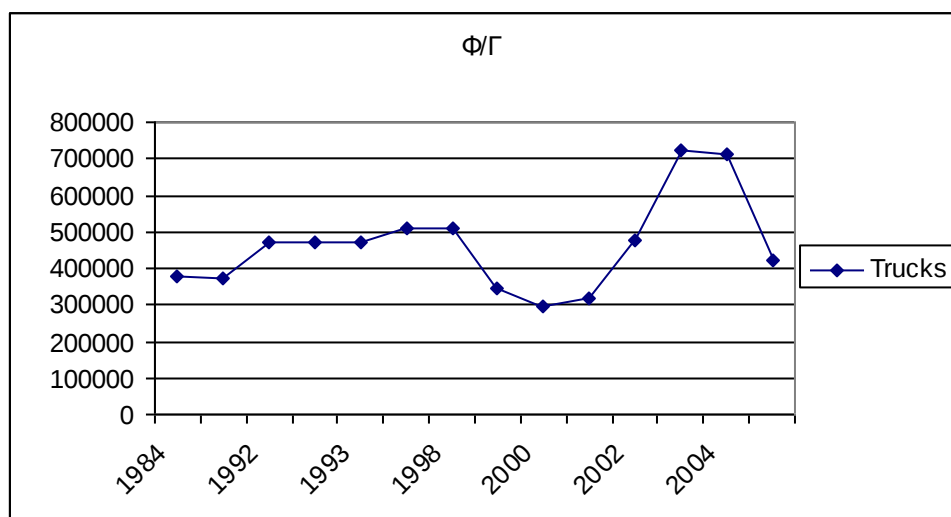
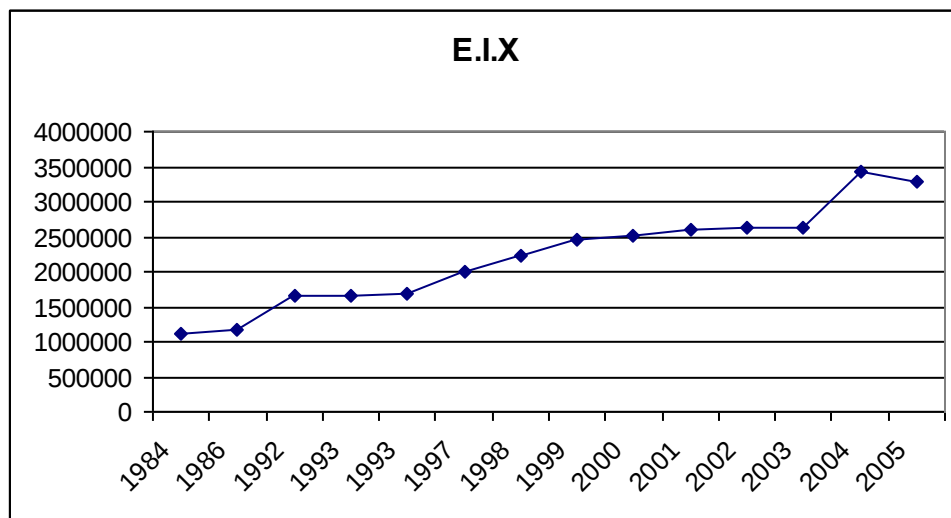


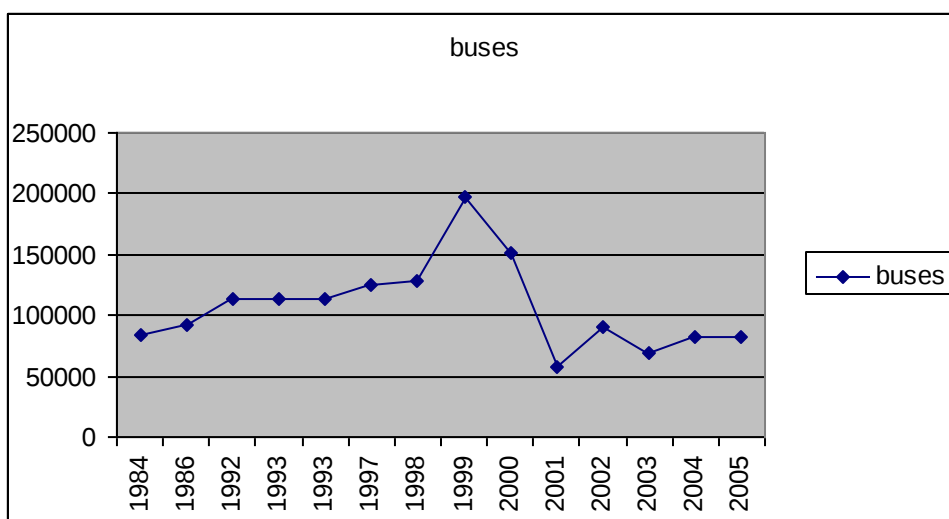
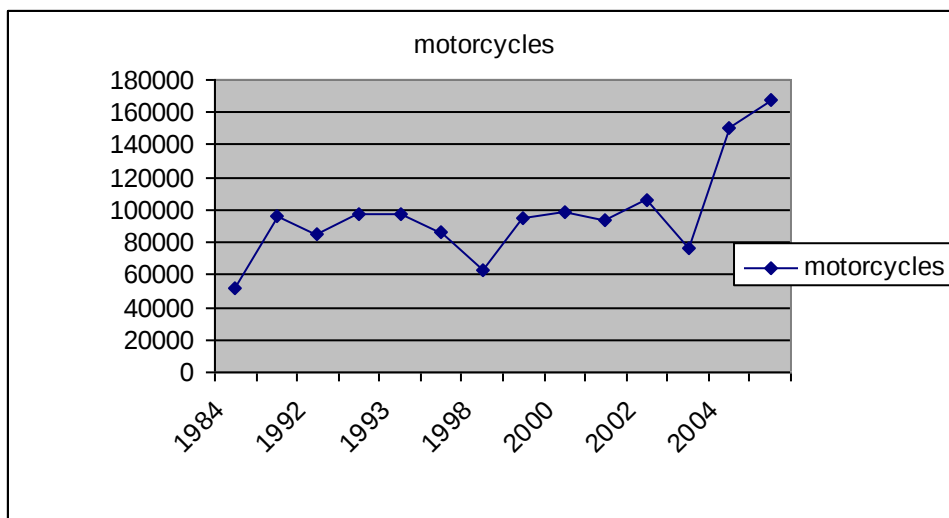
Όπως φαίνεται, η συνολική κίνηση του στενού (άνω γραμμή) είναι παντού μεγαλύτερη σε σχέση με την κίνηση αποκλειστικά του πορθμείου για κάθε ένα από τους αντίστοιχους μήνες. Θα πρέπει να υπομνηστεί ότι η σύγκριση για τους δυο τελευταίους μήνες του διαγράμματος αφορά και στις δυο περιπτώσεις (άνω και κάτω γραμμή) κίνηση που περιλαμβάνει και τη λειτουργία της Γέφυρας.

Για το διάστημα της σύγκρισης ο μέσος ρυθμός αύξησης είναι της τάξης του 32%. Το στοιχείο αυτό σε συνδυασμό με το προηγούμενο δεδομένο οδηγεί στην εκτίμηση ότι από τη λειτουργία της Γέφυρας και μετά **σημειώθηκε μια σημαντική πρόσθετη αύξηση της συνολικής κίνησης (induced traffic) σε ποσοστό περίπου 25% με 30%.**

Αυτό είναι ένα πρώτο σημαντικό γεγονός το οποίο υποδεικνύει ότι ο προηγούμενος τρόπος σύνδεσης των δύο περιοχών με το πορθμείο, πέραν της χρονικής καθυστέρησης κλπ, απέκλειε ένα σημαντικό όγκο της επιθυμητής διακίνησης. Η Γέφυρα έδωσε τη δυνατότητα να εξυπηρετηθεί το πρόσθετο αυτό τμήμα της ζήτησης και να αρθούν οι συνθήκες αποκλεισμού που προϋπήρχαν. Η αξιολόγηση αυτού του στοιχείου χρήζει περαιτέρω ανάλυσης προκειμένου να διαπιστωθούν οι ειδικότερες διαστάσεις του και να καταδειχθούν οι κατηγορίες διακινουμένων που κυρίως προκάλεσαν αυτή τη μεταβολή. Αυτό θα γίνει στη συνέχεια στο κεφάλαιο που αφορά την κίνηση των λεωφορείων (Κεφάλαιο 10).

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται η κίνηση των διελεύσεων από το στενό κατά κατηγορία οχήματος για την περίοδο 1984 – 2005.





5.2 Συμπληρωματικά στατιστικά στοιχεία για την κίνηση λεωφορείων του Ν. Αιτωλοακαρνανίας μέσω Γέφυρας

Από στοιχεία που παραχωρήθηκαν από το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας προκύπτει ότι η κίνηση επιβατών με τα λεωφορεία από και προς προορισμούς του Νομού Αιτωλοακαρνανίας αυξήθηκε μετά την έναρξη

λειτουργίας της Γέφυρας σε ποσοστά από 5% έως 10% σε σχέση με μηδενική αύξηση ή και μείωση των προηγούμενων ετών. Ειδικότερα, **η κίνηση επιβατών στις λεωφορειακές γραμμές προς Αθήνα (πχ Αγρίνιο-Αθήνα) η αύξηση ήταν της τάξης του 5%, ενώ η κίνηση προς Πάτρα ήταν της τάξης του 10%**. Τα στοιχεία αυτά οδηγούν στα εξής αξιόλογα συνπεράσματα:

- η βελτίωση της προσβασιμότητας λόγω της Γέφυρας διευρύνει τις ζώνες επιρροής, τουλάχιστον ως προς μερικά από τα επηρεαζόμενα μεγέθη (εδώ κινητικότητα κατοίκων) πέραν των άμεσων περιοχών επιρροής (Ναυπακτία, Μεσολόγγι κλπ) και εκτείνεται, σε κάποιο βαθμό, και σε περισσότερο απομακρυσμένους προορισμούς (Αθήνα).

- Η κινητικότητα αυτή είναι μεγαλύτερη σε ειδικές χρονικές ζώνες (πχ Σαββατοκύριακα, διακοπές, καλοκαίρι). Η χρονική σύντμηση των αποστάσεων και οι συνθήκες άνετης πρόσβασης που δημιουργήσε η Γέφυρα προκάλεσαν αύξηση της κινητικότητας προς τη νότια περιοχή, τόσο με τη μορφή αύξησης της συχνότητας μετακίνησης των κατοίκων σε σχέση με το παρελθόν, όσο και με την εμφάνιση νέων μετακινούμενων (induced demand).

- Η προκληθείσα αύξηση μετακινήσεων των επιβατών λεωφορείων των γραμμών αυτών, αν συνυπολογιστεί στο παραπάνω συνολικό εκτιμηθέν ποσοστό αύξησης των διελεύσεων οχημάτων από το στενό Ρίου-Αντιρρίου (25%-30%), προκαλεί ακόμη μεγαλύτερη αύξηση αυτών. Υπενθυμίζεται ότι τα λεωφορεία γενικότερα (αστικά, υπεραστικά, τουριστικά) καταμετρώνται με μία μονάδα στα στατιστικά στοιχεία των διελεύσεων των οχημάτων, γεγονός που υποεκτιμά τον πραγματικό όγκο των μετακινούμενων κατοίκων μέσω του στενού και με τα δύο υπάρχοντα μέσα (Γέφυρα και F/B).

Με τα παραπάνω αποτελέσματα της επιμέρους αυτής στατιστικής έρευνας συμπληρώνεται η συνολική εικόνα του αριθμού των διελεύσεων στην νέα περίοδο, καθώς και η γεωγραφική κατεύθυνση των επιπτώσεων στον τομέα αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ: ΜΙΑ ΠΡΩΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

6.1 Εισαγωγή.

Σκοπός του Κεφαλαίου αυτού είναι να προχωρήσει σε μια πρώτη διερεύνηση της σχέσης ανάμεσα στην προκαλούμενη από τη βελτίωση των υποδομών μεταβολή της προσβασιμότητας και την μεταβολή στην απασχόληση.

Στην επόμενη ενότητα παρουσιάζεται το υπόδειγμα που χρησιμοποιηθεί με μια επισκόπηση της σχετικής βιβλιογραφίας. Η εφαρμογή του υποδείγματος γίνεται στην ενότητα τρία όπου και συζητούνται τα αποτελέσματα της εφαρμογής. Κάποια πρώτα συμπεράσματα παρουσιάζονται στην τελευταία ενότητα μαζί με κάποιες κατευθύνσεις για περαιτέρω έρευνα.

6.2 Προσβασιμότητα και απασχόληση: αναλύσεις βάσει του οικονομικού δυναμικού

Σύμφωνα με τον Rietveld (1989) η σχέση αλληλεπίδρασης ανάμεσα στις μεταφορές και την περιφερειακή ανάπτυξη έχει αποτελέσει θέμα συνεχούς διερεύνησης αλλά διαπιστώνεται ότι η επιστημονική έρευνα έχει υπάρξει πιο επιτυχημένη στη διερεύνηση των επιδράσεων της περιφερειακής ανάπτυξης στις μεταφορικές ροές παρά στην αντίθετη περίπτωση. Υποδείγματα βαρύτητας (gravity models) έχουν χρησιμοποιηθεί εκτενώς για την ανάλυση των μεταφορικών ροών (βλ. Ortuzar and Willumsen, 1990). Ωστόσο κάποιο

αναλυτές έχουν χρησιμοποιήσει υποδείγματα βαρύτητας και στην κατεύθυνση της ανάλυσης των υποδομών μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ο Rietveld (1989) επισημαίνει ότι πρόκειται για υποδείγματα που εδράζονται σε βαρυτικού τύπου ανάλυση του οικονομικού δυναμικού στο βαθμό που μεταβολές στις υποδομές μεταφορών οδηγούν σε ανακατανομή της απασχόλησης μεταξύ των επηρεαζόμενων περιφερειών.

Τα μεγάλης κλίμακας έργα οδικών υποδομών κατασκευάζονται με σκοπό τη μεταβολή της προσβασιμότητας των περιοχών σε ένα περιφερειακό σύστημα (Linneker and Spence, 1996). Παρά το γεγονός ότι από άποψη φυσικού αντικείμενου ένα έργο είναι χωρικά εντοπισμένο θα μεταβάλλει την απόλυτη αλλά και τη σχετική προσβασιμότητα (accessibility) μιας περιοχής σε σχέση με άλλες περιοχές. Πολύ περισσότερο δε, η μεταβολή στις σχετικές τιμές προσβασιμότητας στις διάφορες περιοχές θεωρείται το πιο σημαντικό αποτέλεσμα μιας επένδυσης σε συγκοινωνιακές υποδομές. Αυτό καθαυτό το δίκτυο των μεταφορικών υποδομών έχει ως αποτέλεσμα ότι η προσβασιμότητα δεν είναι χωρικά ομοιόμορφη και επομένως μια νέα συγκοινωνιακή υποδομή ή η βελτίωση μιας υπάρχουσας έχει σαν αποτέλεσμα τη μεταβολή της ισορροπίας των τιμών της προσβασιμότητας σε ένα σύστημα περιοχών (Banister and Berenchman, 2000). Η μεταβολή αυτή στις σχετικές τιμές έχει με τη σειρά της σαν αποτέλεσμα μεταβολές στα σχετικά πλεονεκτήματα των χωρικά εντοπισμένων δραστηριοτήτων καθώς και στις ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν οι τομείς παραγωγής και κατανάλωσης στις διάφορες περιοχές.

Η έννοια της προσβασιμότητας είναι αρκετά «ολισθηρή» σύμφωνα με τον Gould (1969) στο βαθμό που αποτελεί ένα κοινό όρο που καθένας χρησιμοποιεί καθημερινά μέχρι να έρθει αντιμέτωπος με τη δυσκολία του να

την ορίσει και να την μετρήσει (βλ. Baradaran and Ramjerdi, 2001 για μια περιεκτική ανασκόπηση της βιβλιογραφίας στο θέμα αυτό). Η θεώρηση που θα μας απασχολήσει εδώ έχει την έννοια των εν δυνάμει ευκαιριών αλληλεπίδρασης (potential to opportunities to interaction, Hansen 1959) ή αλλιώς μιας γενίκευσης της σχέσης πληθυσμού απόστασης. Χρησιμοποιώντας τον όρο οικονομικό δυναμικό ουσιαστικά μετράμε τον όγκο της οικονομικής δραστηριότητας στην οποία μια περιφέρεια έχει πρόσβαση όταν το κόστος που απαιτείται για την κάλυψη της απόστασης μέχρι την δραστηριότητα αυτή έχει ήδη ληφθεί υπόψη (Keeble et al 1982).

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; Corus, 1999) και έχει ιδιαίτερα συνδεθεί με τα Δι-Ευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Trans-European Transport Networks', TETN) και τις επιπτώσεις που η κατασκευή των τελευταίων θα έχει μέσω της μεταβολής στην προσβασιμότητα (Gutierrez and Urbano, 1996) στην περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρώπη (Vickerman et al 1999). Η προσέγγιση για την αξιολόγηση των αναπτυξιακών επιδράσεων του OECD (2002) επισημαίνει το ρόλο της προσβασιμότητας στη σφαίρα των κοινωνικό-οικονομικών επιδράσεων που οι επιπλέον αναλύσεις, πέραν της ανάλυσης κόστους-οφέλους, θα πρέπει αφορούν όταν οι αναπτυξιακές επιπτώσεις των υποδομών μεταφορών είναι το ζητούμενο.

Ακολουθώντας την ανάλυση της επίδρασης προσβασιμότητας στην απασχόληση για την περίπτωση του προγράμματος του Βρετανικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων (Botham, 1983) μια σειρά από μελέτες εστίασαν την ανάλυση τους στην επίδραση των συγκεκριμένων έργων. Πιο συγκεκριμένα η

μεταβολή της προσβασιμότητας μιας περιφέρειας έχει χρησιμοποιηθεί από τους Linneker and Spence (1996) στην ανάλυση των αναπτυξιακών επιπτώσεων του αυτοκινητοδρόμου M25 περιμετρικά του Λονδίνου. Οι ερευνητές αυτοί χρησιμοποιούν την μεταβολή στην προσβασιμότητας ως ερμηνευτική μεταβλητή προκειμένου να αναλυθούν οι περιφερειακές διαφορές στην μεταβολή της απασχόλησης που δεν μπορούν να αποδοθούν σε εθνικούς παράγοντες και σε λόγους κλαδικής εξειδίκευσης των περιοχών (industry-mix). Στο ίδιο πνεύμα είναι και η χρήση της μεταβολής της προσβασιμότητας στην ανάλυση της μεταβολής της περιφερειακής απασχόλησης λόγω του αυτοκινητοδρόμου A1 στην Ολλανδίας (Bruinsma et al 1997).

Στην σχετική βιβλιογραφία αναφέρεται επίσης ότι μεθοδολογικές προσεγγίσεις που στηρίζονται στη προσβασιμότητα έχουν χρησιμοποιηθεί από τους Simmonds and Jenkinson (1996) για την εκτίμηση των επιδράσεων του Channel Tunnel, και από τους Vickerman et al (1999) για τις αναπτυξιακές επιδράσεις του Διευρωπαϊκού Δικτύου (Trans-European Networks) (βλ. επίσης Quinet and Vickerman, 2004 σελ. 43).

Στο παρόν τμήμα η ανάλυση θα εστιάσει στον μεθοδολογικό χειρισμό της μεταβολής της προσβασιμότητας για την εξαγωγή επιδράσεων στην απασχόληση που προτάθηκε από τους Evers et al (1987), και Evers and Oosterhaven (1988). Η μεθοδολογία αυτή αναπτύχθηκε στο πλαίσιο ανάλυσης προβλέψεων μεταβολών στην απασχόληση λόγω της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας που συνδέει τις πόλεις Amsterdam, Groningen και Hamburg.

Η παρουσίαση της μεθόδου ακολουθεί αυτή του Rietveld (1989) και προκειμένου να διευκολυνθεί αυτή ορίζονται τα ακόλουθα²²:

Αλληλεπίδραση (interaction): $I_{ij} = kX_iY_j f(c_{ij})$, όπου k μια σταθερά και $f(c_{ij}) = \exp(-a \cdot c_{ij})$

Συναθροιστική προσβασιμότητα (aggregate accessibility):

$$A_i = k \sum_j Y_j \exp(-a \cdot c_{ij})$$

Συνολική επίδραση της περιοχής i στην περιοχή j (Sheppard, 1979):

$$u_{ij} = \left(\frac{k}{a}\right) X_i Y_j \exp(-a \cdot c_{ij})$$

Οικονομικό δυναμικό (economic potential): $P_i = (k/a) X_i \sum_j Y_j \exp(-a \cdot c_{ij})$

Μερίδιο της περιφέρειας i στο συνολικό δυναμικό: $\frac{P_i}{\sum_i P_i}$

Μεταβολή στο μερίδιο δυναμικού της περιφέρειας i : $\Delta q = \frac{P_{i,t+1}}{\sum_i P_{i,t+1}} - \frac{P_{i,t}}{\sum_i P_{i,t}}$

Μερίδιο απασχόλησης της περιφέρειας i : $x_i = \frac{X_i}{\sum_i X_i}$

Μεταβολή του μεριδίου απασχόλησης της περιφέρειας i : Δx_i

Σύμφωνα με του Evers et al (1987), Evers and Oosterhaven (1988) οι μεταβολές στη προσβασιμότητα έχουν δυο βασικές κατηγορίες επιπτώσεων (βλ. Evers et al 1987, p. 120):

²² Μια αξιωματική ανάλυση της μέτρησης της προσβασιμότητας δίνεται από τον Weibull (1976).

- Μια ανακατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων στο χώρο λόγω μεταβολών στο συγκριτικό πλεονέκτημα που προκαλείται από μεταβολές στη σχετική προσβασιμότητα της κάθε περιοχής (ανταγωνιστική μεγέθυνση)
- Μια καθαρή αύξηση στην συνολική οικονομική δραστηριότητα λόγω των οικονομιών κλίμακας που επιτυγχάνονται λόγω μείωσης του κόστους μεταφοράς [μείωση της χρονοαπόστασης] και συνακόλουθα μεγαλύτερων περιοχών αγοράς (παράγωγή μεγέθυνση-generative growth).

Ακολουθεί η μαθηματική διατύπωση της μεθόδου με τον προσδιορισμό των βασικών μεταβλητών.

Ανταγωνιστική μεγέθυνση (competitive growth)²³:

$$\Delta x_i = \Delta q_i \text{ υπό την συνθήκη } \sum_i \Delta x_i = 0$$

Παράγωγή μεγέθυνση (generative growth):

Προκειμένου να αναλυθεί η επίδραση αυτή απαιτούνται οι ακόλουθοι επιπλέον ορισμοί:

Ρυθμός μεγέθυνσης του συνολικού οικονομικού δυναμικού:

$$g = \frac{\sum_i P_{i,t+1} - \sum_i P_{i,t}}{\sum_i P_{i,t}}$$

Μερίδιο της περιφέρειας i: στη μεταβολή του συνολικού οικονομικού δυναμικού:

$$s_i = \frac{P_{i,t+1} - P_{i,t}}{\sum_i P_{i,t+1} - \sum_i P_{i,t}}$$

²³ Εναλλακτικά χρησιμοποιείται και ο όρος «μεγέθυνση μηδενικού αθροίσματος» (zero sum)

Παράγωγη μεγέθυνση: $\Delta X_i = gs_i \cdot \left[\sum_j X_{j,t} \right]$

Η παραπάνω σχέση υπονοεί ότι ο ρυθμός μεγέθυνσης της συνολικής απασχόλησης ισούται με το ρυθμό μεγέθυνσης του οικονομικού δυναμικού.

Το συνολικό αποτέλεσμα: $\Delta X_i = (\Delta q_i + gs_i) \left[\sum_j X_{j,t} \right]$

Οι Evers et al (1987, σελ. 120-121) επισημαίνουν ότι η παράγωγη μεγέθυνση εξαρτάται στον ένα ή στον άλλο βαθμό από την ανταγωνιστική μεγέθυνσης στο βαθμό που θα πρέπει πρώτα να υπάρξουν πρώτα επιπτώσεις στην απασχόληση και στην παραγωγή προτού καθιστούν δυνατή η επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Σε ότι αφορά την υπόθεση της αναλογικότητας διευκρινίζεται (ibid) ότι η καθαρή μεταβολή της απασχόλησης θα είναι ανάλογη της μεγέθυνσης στο οικονομικό δυναμικό, το οποίο με τη σειρά του είναι ισοδύναμο με τη μεγέθυνση στη συνολική αλληλεπίδραση (interaction). Επιπλέον κατά αναλογία με την ανακατανομή μεταξύ των περιφερειών η μεθοδολογία υποθέτει ότι η συνολική καθαρή αύξηση στην απασχόληση θα διανεμηθεί μεταξύ των περιφερειών βάσει των περιφερειακών μεριδίων στη συνολική μεταβολή του δυναμικού.

Στην παρούσα διερεύνηση η βασική σχέση της προβασιμότητας (ή οικονομικού δυναμικού) έχει τροποποιηθεί ως εξής:

$$P_i = \sum_{j=1}^n \frac{X_j}{D_{ij}^a} \quad (\text{βλ. Keeble et al 1982}).$$

Για τον υπολογισμό του ίδιου δυναμικού

(self-potential) χρησιμοποιήθηκε η σύμβαση σύμφωνα με την οποία το D_{ii} υπολογίζεται σε χρονοαπόστασης 15 λεπτών για πόλεις μέχρι 200,000 κατοίκους, 25 λεπτά για την περίπτωση της Αθήνας και 20 για την Θεσσαλονίκη (βλ. Πολύζος 1998). Η σταθερά a τίθεται ίση με την μονάδα (βλ.

Linneker and Spence, 1992, 1996) για λόγους που αναλύονται από τους Keeble et al (1982, σελ. 423-424).

Ο Rietveld (1989) επισημαίνει κάποιες από τις αδυναμίες της μεθοδολογίας των Evers et al (1987). Σημεία κριτικής μπορούν να αποτελέσουν τα ακόλουθα:

- ο η μεθοδολογία δεν αντιμετωπίζει την περίπτωση που υπάρχει αρνητική σχέση ανάμεσα σε μεταβολές της προσβασιμότητας και μεταβολές στην απασχόληση λόγω της άρσης της χωρικής απομόνωσης επιχειρήσεων χαμηλής παραγωγικότητας- ανταγωνιστικότητας
- ο η χωρική ανακατανομή των δραστηριοτήτων μεταξύ των περιφερειών λόγω των μεταβολών της σχετικής τους προσβασιμότητας μπορεί να μικρότερης έκτασης από αυτή που θεωρεί το υπόδειγμα λόγω αδράνειας και κόστους μετεγκατάστασης του κεφαλαίου και της εργασίας.
- ο Η παράγωγη μεγέθυνση είναι σχετικά απίθανο να ακολουθεί στενά το ρυθμό μεγέθυνσης του δυναμικού σε χώρες με καλά αναπτυγμένο δίκτυο μεταφορών. Η ένσταση αυτή δεν προβάλλεται ισχυρή στην περίπτωση σοβαρών διαπεριφερειακών διαφορών του επιπέδου των υποδομών στο πλαίσιο ενός υποανάπτυκτου δικτύου μεταφορών. Αντίθετα, στην τελευταία περίπτωση, υποστηρίζεται, ότι σημαντικές επιδράσεις λόγω της παράγωγης μεγέθυνσης θα πρέπει να αναμένονται.

Τα παραπάνω δεν αποτελούν εξαντλητικό κατάλογο της κριτικής που ασκήθηκε από το Rietveld (1989). Υπάρχουν και άλλα σημεία κριτικής, μικρότερης ίσως σημασίας. Υπάρχει ωστόσο και ένα επιπλέον σημείο που επισημαίνεται από τον Rietveld (ibid.) και έχει ιδιαίτερη σημασία για τους σκοπούς της παρούσης ανάλυσης. Πιο συγκεκριμένα επισημαίνεται ότι το υπόδειγμα των Evers et al (1987) περιλαμβάνει μόνο επιδράσεις «πρώτου

γύρου» στην απασχόληση στο βαθμό που θεωρείται ότι οι μεταβολές στο μεταφορικό κόστος μεταβάλλουν το δυναμικό που με τη σειρά του μεταβάλλει την απασχόληση αλλά δεν λαμβάνεται υπόψη η μεταβολή που η (ήδη μεταβληθείσα σε πρώτη φάση) απασχόληση προκαλεί στο δυναμικό κ.οκ.

Παρά την κριτική του ο Rietveld αναπτύσσει μια εναλλακτική προσέγγιση που βασίζεται στη θεωρία επιλογής του τόπου εγκατάστασης των νέων επενδύσεων (επιχειρήσεων) προκειμένου να εξετάσει κάτω από ποιες συνθήκες οι δυο εναλλακτικές είναι σχεδόν ισοδύναμες. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η διερεύνηση αυτή του Rietveld προσφέρει κάποιο βαθμό θεωρητικής υποστήριξης στην προσέγγιση των Evers et al (1987).

6.3 Δεδομένα και αποτελέσματα.

Δεδομένα απασχόλησης σε επίπεδο νομού συλλέγονται από την ΕΣΥΕ μόνο στο πλαίσιο απογραφής πληθυσμού. Η τελευταία απογραφή πληθυσμού που διενεργήθηκε ήταν το 2001 και τα στοιχεία αυτά της απασχόλησης θα αποτελέσουν την βάση της ανάλυσης μαζί με πληθυσμιακά μεγέθη που παρέχονται από την ίδια πηγή.

Όπως θα έχει γίνει ήδη αντιληπτό η μεθοδολογία των Evers et al (1987) παρά το γεγονός ότι είναι αρκετά οικονομική σε δεδομένα, απαιτεί ωστόσο κάποια δεδομένα για την μέτρηση του συντελεστή αποτροπής απόστασης μεταξύ των νομών. Τέτοια δεδομένα παρέχονται από τη μελέτη ΥΠΕΘΟ (1993) για το «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής-Ελλάδα 2010» και αφορούν σε χρονοαποστάσεις μεταξύ των νομών όπως διαμορφώνονταν στις αρχές της δεκαετίας του 1990 καθώς και προβλέψεις για τα επίπεδα που

αυτές θα διαμορφωθούν μέχρι το έτος 2010 και αφού προηγουμένως έχουν ολοκληρωθεί μια σειρά από έργα υποδομών.

Οι χρονοαποστάσεις αυτές θα χρησιμοποιηθούν για να μεταβληθεί η προσβασιμότητα βάσει των πληθυσμιακών δεδομένων και προκειμένου να γίνουν προβλέψεις μεταβολής της απασχόλησης επί των επιπέδων του 2001.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στα έργα που η ολοκλήρωση τους προβλέπονταν να υλοποιηθεί πριν αλλά και μέχρι το 2010 περιλαμβάνεται και η Γέφυρα. Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν περιλαμβάνεται μόνο αυτή και επομένως τα αποτελέσματα εφαρμογής της μεθόδου εντάσσουν την Γέφυρα ενός πλαισίου δικτύου οδικών μεταφορών.

Πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνονται ΥΠΕΘΟ (1993, τόμος ΙΙΙ):

- ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ (Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Εύζωνοι)
- η Εγνατία Οδός
- ο αυτοκινητόδρομος Δυτικής Ελλάδας (Ιόνια Οδός)
- ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου- Μεγαλόπολης- Καλαμάτας
- ο αυτοκινητόδρομος Κρυσταλλοπηγής – Ιεροπηγής (συνδέει την Εγνατία με τη διεθνή πύλη της Κρυσταλλοπηγής στα Ελληνοαλβανικά σύνορα)
- ο αυτοκινητόδρομος Δυτικής Θεσσαλίας (συνδέει τη Λαμία με την Εγνατία Οδό)
- ο αυτοκινητόδρομος Θεσσαλονίκης- Σερρών- Προμαχώνα.

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της εφαρμογής της μεθόδου. Η πρώτη γενική διαπίστωση είναι ότι σαν συνέπεια της μεταβολής της σχετικής προσβασιμότητας των νομών οι ποσοστιαίες μεταβολές της απασχόλησης είναι μικρές. Θα πρέπει να τονισθεί ωστόσο ότι αυτές είναι επιδράσεις «πρώτου γύρου».

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Πίνακας 1. Η επίδραση της μεταβολής της Προσβασιμότητας στην Απασχόληση με τη μέθοδο των Evers et al (1998)

ΝΟΜΟΙ	Μερίδιο προσβ/τας 1990	Μερίδιο προσβ/τας 2010	Dq	Μερίδιο απασχόλησης	Επίδραση Μηδενικού Αθροίσματος	Επίδραση Παράγωγης μεγέθυνσης	Συνολική επίδραση	Συνολική Επίδραση %
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	0.0235	0.0224	-0.0011	0.0179	-80.72	479.01	398.29	0.5418
ΑΤΤΙΚΗΣ	0.0771	0.0607	-0.0164	0.3850	-25825.9	6711.47	-19114.45	-1.2104
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	0.0302	0.0286	-0.0015	0.0118	-73.52	396.5	322.98	0.6677
ΕΥΒΟΙΑΣ	0.0338	0.0328	-0.0010	0.0172	-71.64	715.61	643.97	0.9102
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	0.0174	0.0193	0.0019	0.0015	11.72	52.83	64.55	1.0272
ΦΘΟΙΩΤΙΔΑΣ	0.0252	0.0243	-0.0008	0.0149	-51.33	453.8	402.47	0.6575
ΦΩΚΙΔΑΣ	0.0172	0.0190	0.0018	0.0028	20.89	95.01	115.9	1.0081
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	0.0205	0.0197	-0.0009	0.0098	-34.46	234.33	199.87	0.4963
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	0.0257	0.0234	-0.0023	0.0072	-69.25	166.31	97.06	0.3269
ΑΧΑΪΑΣ	0.0267	0.0238	-0.0029	0.0260	-312.5	548.41	235.91	0.2211
ΗΛΕΙΑΣ	0.0198	0.0182	-0.0016	0.0143	-92.97	269.67	176.7	0.3015
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	0.0351	0.0307	-0.0044	0.0141	-251.21	350.06	98.85	0.1714
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	0.0192	0.0189	-0.0003	0.0088	-9.38	222.31	212.93	0.5900
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	0.0207	0.0197	-0.0010	0.0145	-60.2	337.89	277.69	0.4654
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	0.0081	0.0081	0.0000	0.0035	0.34	40.29	40.63	0.2791
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	0.0132	0.0127	-0.0005	0.0094	-21.05	144.89	123.84	0.3214
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	0.0103	0.0105	0.0002	0.0030	2.75	46.34	49.09	0.4013
ΛΕΥΚΑΔΑΣ	0.0135	0.0141	0.0006	0.0018	4.7	39.74	44.44	0.6069
ΑΡΤΑΣ	0.0180	0.0187	0.0008	0.0059	19.01	172.7	191.71	0.7934
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	0.0146	0.0150	0.0004	0.0037	6.9	85.31	92.21	0.5997
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	0.0188	0.0194	0.0006	0.0133	32.61	391.74	424.35	0.7787
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	0.0160	0.0166	0.0006	0.0050	12.1	127.16	139.26	0.6830
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	0.0195	0.0196	0.0000	0.0101	1.99	276.7	278.69	0.6739
ΛΑΡΙΣΑΣ	0.0264	0.0254	-0.0009	0.0259	-100.43	817.6	717.17	0.6738

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	0.0239	0.0226	-0.0013	0.0174	-90.75	458.1	367.35	0.5138
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	0.0194	0.0191	-0.0003	0.0115	-15.4	289.77	274.37	0.5816
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	0.0150	0.0175	0.0026	0.0026	26.89	89.35	116.24	1.1074
ΔΡΑΜΑΣ	0.0148	0.0161	0.0013	0.0078	41.44	214.93	256.37	0.8063
ΗΜΑΘΙΑΣ	0.0196	0.0226	0.0029	0.0126	152.05	546.73	698.78	1.3553
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	0.0444	0.0324	-0.0120	0.1015	-5002.09	-430.12	-5432.21	-1.3047
ΚΑΒΑΛΑΣ	0.0156	0.0173	0.0018	0.0121	88.84	379.91	468.75	0.9476
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	0.0138	0.0167	0.0029	0.0042	50.68	148.2	198.88	1.1571
ΚΙΛΚΙΣ	0.0188	0.0194	0.0005	0.0069	15.26	202.26	217.52	0.7643
ΚΟΖΑΝΗΣ	0.0187	0.0205	0.0018	0.0118	86.47	423	509.47	1.0504
ΠΕΛΛΑΣ	0.0187	0.0215	0.0028	0.0131	151.73	544.6	696.33	1.2947
ΠΙΕΡΙΑΣ	0.0241	0.0250	0.0009	0.0112	43.4	433.54	476.94	1.0387
ΣΕΡΡΩΝ	0.0191	0.0208	0.0017	0.0159	109.02	568.07	677.09	1.0388
ΦΛΩΡΙΝΑΣ	0.0137	0.0144	0.0006	0.0043	10.98	97.65	108.63	0.6105
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	0.0187	0.0185	-0.0002	0.0084	-7.17	209.02	201.85	0.5859
ΕΒΡΟΥ	0.0117	0.0131	0.0014	0.0128	72.1	304.75	376.85	0.7202
ΞΑΝΘΗΣ	0.0131	0.0147	0.0016	0.0090	60.17	244.52	304.69	0.8256
ΡΟΔΟΠΗΣ	0.0121	0.0135	0.0015	0.0109	64.53	269.08	333.61	0.7496
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	0.0089	0.0097	0.0009	0.0163	57.63	278.66	336.29	0.5019
ΚΥΚΛΑΔΩΝ	0.0296	0.0366	0.0070	0.0097	277.98	772.54	1050.52	2.6363
ΛΕΣΒΟΥ	0.0113	0.0128	0.0015	0.0088	54.38	210.88	265.26	0.7361
ΣΑΜΟΥ	0.0108	0.0131	0.0023	0.0035	32.85	95.97	128.82	0.9041
ΧΙΟΥ	0.0110	0.0137	0.0027	0.0038	41.66	113.93	155.59	1.0029
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	0.0147	0.0152	0.0004	0.0281	51.32	643.52	694.84	0.6030
ΛΑΣΙΘΙΟΥ	0.0078	0.0090	0.0012	0.0073	36.65	128.3	164.95	0.5497
ΡΕΘΥΜΝΟΥ	0.0095	0.0103	0.0008	0.0072	22.62	125.95	148.57	0.5006
ΧΑΝΙΩΝ	0.0108	0.0121	0.0013	0.0138	70.7	301.35	372.05	0.6594

Η δεύτερη διαπίστωση είναι ότι στην περίπτωση της Αττικής και της Θεσσαλονίκης η επίδραση μηδενικού αθροίσματος που προέρχεται από την ανακατανομή της οικονομικής δραστηριότητας είναι αρνητική και υπερβαίνει σε απόλυτη τιμή τις θετικές επιδράσεις της παράγωγης μεγέθυνσης. Σαν αποτέλεσμα η συνολική επίδραση και για τις δυο αυτές περιοχές είναι αρνητική. Οι περιοχές αυτές έχουν τα υψηλότερα μερίδια προσβασιμότητας και στις δυο περιόδους και παρά την απώλεια μεριδίου στην δεύτερη περίοδο σε σχέση με την πρώτη.

Τις μεγαλύτερες ποσοστιαίες αυξήσεις στην απασχόληση το υπόδειγμα τις αποδίδει στους νομούς της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας ενώ ακολουθούν η Ήπειρος και η Δυτική Θεσσαλία. Αυτή η γεωγραφική κατανομή των επιπτώσεων αναδεικνύει τη θετική επίδραση της Εγνατίας Οδού και (σε μικρότερο ίσως βαθμό) της Ιονίας Οδού.

Στην περιοχή του άμεσου ενδιαφέροντος (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας), παρατηρείται, όπως δείχνει ο Πίνακας 2 παρακάτω, ότι **η ποσοστιαία αύξηση της απασχόλησης που αποδίδεται στην Αιτωλοακαρνανία λόγω μεταβολής της προσβασιμότητας είναι πάνω από μισή ποσοστιαία μονάδα (0,54%) και είναι υπερδιπλάσια της αντίστοιχης της Αχαΐας (0,22%), σχεδόν διπλάσια εκείνης της Ηλείας (0,30%), και αρκετά σημαντική όταν συγκριθεί με αυτή των περισσότερων νομών της χώρας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι με βάση τη μέθοδο μέτρησης της προσβασιμότητας η προσβασιμότητα της Αχαΐας είναι και στις δυο περιόδους από τις μεγαλύτερες στην χώρα, γεγονός που αποδίδεται στην εγγύτητα της προς το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της χώρας, την Αθήνα. Στο πλέγμα των έργων υποδομών υπάρχουν πολλές περισσότερες περιοχές που υστερούν σημαντικά σε όρους προσβασιμότητας σε σχέση με την Αχαΐα και βελτιώνουν το μερίδιο τους στη συνολική προσβασιμότητα λόγω των έργων υποδομών.**

Πίνακας 2. Η επίδραση της μεταβολής της Προσβασιμότητας στην Απασχόληση στη Δυτική Ελλάδα

NOMOI	Μερίδιο προσβ/τας 1990	Μερίδιο προσβ/τας 2010	Δq	Μερίδιο απασχόλησης	Επίδραση Μηδενικού Αθροίσματος	Επίδραση Παράγωγης μεγέθυνσης	Συνολική επίδραση	Συνολική Επίδραση %
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	0.0235	0.0224	-0.0011	0.0179	-80.72	479.01	398.29	0.5418
ΑΧΑΪΑΣ	0.0267	0.0238	-0.0029	0.0260	-312.5	548.41	235.91	0.2211
ΗΛΕΙΑΣ	0.0198	0.0182	-0.0016	0.0143	-92.97	269.67	176.7	0.3015

6.4 Συμπεράσματα

Η προσέγγιση που αναπτύχθηκε εδώ αποτελεί μια πρώτη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ της μεταβολής της προσβασιμότητας και αυτής της μεταβολής στην απασχόληση. Όπως έχει ήδη τονισθεί, το υπόδειγμα που χρησιμοποιείται αφορά σε επιδράσεις «πρώτου γύρου» στην απασχόληση.

Τα αποτελέσματα που αντλούνται από την εφαρμογή της μεθόδου αυτής εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις μετρήσεις αλλά και τις προβλέψεις των χρονοαποστάσεων που περιλαμβάνονται στη μελέτη του στρατηγικού σχεδιασμού των υποδομών του ΥΠΕΘΟ (1993).

Στην παρούσα φάση δεν ήταν δυνατόν να απομονωθεί η επίδραση της Γέφυρας στο βαθμό που στα αποτελέσματα που παρουσιάστηκαν εδώ επηρεάζεται από τις επιδράσεις άλλων έργων στο πλαίσιο του ευρύτερου οδικού δικτύου. Προκειμένου, ωστόσο, κάτι τέτοιο να καταστεί δυνατό θα πρέπει να υπάρξει η δυνατότητα εκτίμησης του βαθμού ολοκλήρωσης των έργων που λαμβάνονται υπόψη στα σενάρια της μελέτης του ΥΠΕΘΟ και οι χρόνοι διαδρομής των ολοκληρωμένων τμημάτων του δικτύου. Δυστυχώς, δεν υπήρξαν δευτερογενή δεδομένα που να επιτρέψουν την καταγραφή της μεταβολής των χρονοαποστάσεων συνεπεία της ολοκλήρωσης των διαφόρων σταδίων του εθνικού προγράμματος βελτίωσης και επέκτασης των υποδομών μεταφορών.

Τα αποτελέσματα της εφαρμογής αποδίδουν μια αύξηση της απασχόλησης στην Ελληνική περιφέρεια και σε βάρος των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας λόγω της βελτίωσης της προσβασιμότητας των νομών της Δυτικής Μακεδονίας και της Ηπείρου. Στη Δυτική Ελλάδα η αύξηση της απασχόλησης στην Αιτωλοακαρνανία λόγω της μεταβολής της προσβασιμότητας εκτιμάται σε μισή ποσοστιαία μονάδα (σε όρους απασχόλησης 2001), ενώ η αύξηση της απασχόλησης στην Αχαΐα αν και θετική υπολείπεται κατά πολύ αυτής της Αιτωλοακαρνανίας.

Τέλος, σημειώνεται ότι η έρευνα που παρουσιάζεται στον επόμενο κεφαλαίο θα διερευνήσει τη σχέση ανάμεσα στην βελτίωση της προσβασιμότητας και την περιφερειακή ανάπτυξη, ακολουθώντας ένα μεθοδολογικό πλαίσιο που επιτρέπει την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τις επιπτώσεις της βελτίωσης των υποδομών μεταφοράς σε μια μακροχρονιότερη βάση, συμπληρώνοντας με τον τρόπο αυτό την παρούσα ανάλυση.

Βιβλιογραφία

- Banister, D. and Berechman, J., 2000, *Transport Investment and Economic Development*. UCL Press: London
- Botham, R., 1983, The Road Programme and Regional Development: The Problem of the Counterfactual in Button K. J. and Gillingwater (eds) *Transport, Location and Public Policy*. Gower: London
- 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)
- Evers, G. H. M. and Oosterhaven, J., 1988, Transportation, frontier effects and regional development in the common market. *Papers in Regional Science Association* 64, 37-51
- Evers, G. H. M., Van der Meer, P.H., Oosterhaven, J., and Polak, J.B., 1987, Regional impacts of new transport infrastructure: a multisectoral potentials approach. *Transportation* 14, 113-126
- Keeble, D., Owens, P. L. and Thompson, C., 1982, Regional Accessibility and Economic Potential in the European Community. *Regional Studies* 16(6), 419-432
- Linneker, B. J. and N.A. Spence, 1996, Road transport infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway. *Journal of Transport Geography* 4(2), 77-92.
- OECD, 2002, *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development* OECD: Paris
- Ortuzar J. D. And Willumsen, L. G., 1990, *Modelling Transport*. John Wiley & Sons: New York
- Quinet, E. and Vickerman, R., 2004, *Principles of Transport Economics*. Edward Elgar: London
- Rietveld, P., 1989, Employment effects of changes in transportation infrastructure: methodological aspects of the gravity model. *Papers in Regional Science Association* 66, 19-30.
- Vickerman, R., Spiekermann, K. and Wegener, M., 1999, *Accessibility and Economic Development*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΑΕΠ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

7.1 Εισαγωγή

Στο προηγούμενο κεφάλαιο έγινε μια πρώτη διερεύνηση των άμεσων και βραχυχρόνιων επιδράσεων της Γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου στην απασχόληση. Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται μια μακροχρονιότερη ανάλυση της σχέσης ανάμεσα στη μεταβολή της προσβασιμότητας και την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη με χρήση οικονομετρικών υποδειγμάτων και με βάση την ένταξη της Γέφυρας στο πλαίσιο λειτουργίας του Δυτικού Άξονα ως ενός ολοκληρωμένου εθνικού δικτύου μεταφορών. Η διερεύνηση των επιπτώσεων της Γέφυρας πάνω σε αυτή τη βάση στηρίζεται στην ανάλυση του θέματος στο Κεφάλαιο 3 το οποίο αντιμετωπίζει την Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου στο γενικότερο πλαίσιο του εθνικού και ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Στην προσπάθεια της αυτή η παρούσα έρευνα χρησιμοποιεί αποτελέσματα από προγενέστερη έρευνα (ΥΠΕΘΟ, 1994), στην οποία αναλύεται μέσα από την εκτίμηση οικονομετρικού υποδείγματος η σχέση ανάμεσα στην προσπελασιμότητα και την οικονομική μεγέθυνση, σε όρους ΑΕΠ, σε επίπεδο νομών. Η έλλειψη όμως στοιχείων, κυρίως αναφορικά με τις χρονοαποστάσεις μεταξύ κεντροειδών των νομών, που αντιστοιχούν στα διάφορα στάδια υλοποίησης του προγράμματος συγκοινωνιακών υποδομών, εμποδίζει την επικαιροποίηση της οικονομετρικής αυτής ανάλυσης.

Ωστόσο, η έρευνα στο παρόν κεφάλαιο επαυξάνει τα αποτελέσματα της παραπάνω έρευνας του ΥΠΕΘΟ, καθώς και τα αποτελέσματα της ανάλυσης στο προηγούμενο κεφάλαιο, προσφέροντας οικονομετρικές εκτιμήσεις της επίδρασης των μεταβολών της προσβασιμότητας στην απασχόληση.

Προκειμένου να παραχθούν οι εκτιμήσεις αυτές η έρευνα καταστρώνεται σε δυο στάδια. Στο πρώτο στάδιο διενεργείται μια ανάλυση των πραγματοποιηθεισών μεταβολών απασχόλησης σε επίπεδο νομού για την περίοδο 1991-2001 με τη μέθοδο της **Ανάλυσης Απόκλισης-Συμμετοχής** (shift-share analysis). Η τελευταία έχει σαν απώτερο σκοπό τον προσδιορισμό του τμήματος εκείνου της μεταβολής της απασχόλησης σε επίπεδο νομού που δεν αποδίδεται στην κλαδική διάρθρωση της οικονομίας του και τις εξελίξεις απασχόλησης σε εθνικό επίπεδο. Με αυτό τον τρόπο επιχειρείται η απομόνωση του τμήματος της μεταβολής της απασχόλησης που οφείλεται στις επικρατούσες «τοπικές συνθήκες» (local conditions). Η τελευταία αυτή μεταβολή της απασχόλησης χρησιμοποιείται, στο δεύτερο στάδιο της έρευνας αυτής, ως εξαρτημένη μεταβλητή στην οικονομετρική ανάλυση που ακολουθεί. Ακολουθώντας τη σχετική βιβλιογραφία (Dodgson 1974, Botham 1983, Linneker and Spence 1996, Bruinsma et al 1997) μεταξύ των ερμηνευτικών (ανεξάρτητων μεταβλητών) χρησιμοποιείται η προσβασιμότητα. Ο συντελεστής της προσβασιμότητας που εκτιμάται μέσω της γραμμικής παλινδρόμησης χρησιμοποιείται στην συνέχεια προκειμένου να υπολογιστεί η επίδραση της βελτίωσης της προσβασιμότητας στους νομούς ενδιαφέροντος κάτω από εναλλακτικά σενάρια μεταβολών στην προσβασιμότητα.

Η παρουσίαση στο κεφάλαιο αυτό ακολουθεί την εξής σειρά: στην επόμενη ενότητα (2) παρουσιάζεται η μέθοδος της ανάλυσης απόκλισης-συμμετοχής και τα αποτελέσματα της παρουσιάζονται για το σύνολο όλων των νομών της χώρας, καθώς παρουσιάζουν σημαντικό ενδιαφέρον. Στην ενότητα 3 παρουσιάζεται το μεθοδολογικό πλαίσιο μέσα στο οποίο πραγματοποιείται η οικονομετρική εκτίμηση της επίδρασης της προσβασιμότητας στην μεταβολή της απασχόλησης. Στην ίδια ενότητα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της οικονομετρικής εκτίμησης. Τα τελευταία σχολιάζονται στο πλαίσιο της σχετικής βιβλιογραφίας και συγκρίνονται με τα αποτελέσματα της έρευνας του ΥΠΕΘΟ (1994) σε σχέση με τις επιδράσεις στο ΑΕΠ. Η τελευταία ενότητα (4) παρουσιάζει τα συμπεράσματα του κεφαλαίου αυτού.

7.2 Μεταβολή της απασχόλησης στις περιφέρειες: ανάλυση απόκλισης-συμμετοχής.

Η μέθοδος ανάλυσης απόκλισης-συμμετοχής (shift-share analysis) έχει μακρά ιστορία (Dunn 1960, Perloff et al 1960) στο πλαίσιο της επιστήμης της περιφερειακής ανάλυσης (regional science) και έχει δεχθεί έντονη κριτική για τον μη θεωρητικό χαρακτήρα της (Stilwell, 1970) και την έλλειψη δυνατότητας ελέγχου στατιστικών υποθέσεων (Brown, 1972). Όμως έχει τύχει και σθεναρής υπεράσπισης στη βάση ότι αποτελεί μια εύληπτη μέθοδο περιφερειακής ανάλυσης μεταβολών απασχόλησης (Fothergill and Gudgin 1974). Η ανάλυση αυτή περιλαμβάνει τα εξής²⁴:

Έστω $M_r = A_{rt} - A_{r0}$ η μεταβολή στην απασχόληση (A) στην περιφέρεια r μεταξύ του έτους βάσης της ανάλυσης (0) και του τελικού έτους της περιόδου ανάλυσης (t).

Η συνολική αυτή μεταβολή μπορεί να εκφραστεί ως άθροισμα δυο συνιστωσών, αφενός της εθνικής συνιστώσας $ΕΣ_r$ και αφετέρου της συνιστώσας απόκλισης ($ΟΣ_r + ΔΣ_r$):

$$M_r = ΕΣ_r + \underbrace{ΟΣ_r + ΔΣ_r}_{K_r \text{ (συνιστώσα απόκλισης)}}$$

όπου η εθνική συνιστώσα ορίζεται ως: $ΕΣ_r = A_{r0} \left(\frac{A_{nt}}{A_{n0}} \right) - A_{r0}$.

Η συνιστώσα απόκλισης αποτελεί με τη σειρά της το άθροισμα δυο επιμέρους συνιστωσών, αφενός της ομολογικής απόκλισης (δηλ. industry mix, κλαδική διάρθρωση)

$$ΟΣ_r = \sum_i \left(\frac{A_{int}}{A_{in0}} - \frac{A_{nt}}{A_{n0}} \right) A_{ir0}$$

²⁴ Για μια λεπτομερή παρουσίαση της μεθόδου στην Ελληνική βιβλιογραφία ο αναγνώστης μπορεί να απευθυνθεί στον Παπαδασκαλόπουλο (2000) και για εφαρμογές οικονομετρικών προεκτάσεων της μεθόδου σε θέματα Ελληνικού ενδιαφέροντος στους Fotopoulos and Spence (1999).

και αφετέρου της διαφορικής συνιστώσας:

Η διαφορική συνιστώσα (differential or competition effect) δίνεται από την

$$\text{σχέση: } \Delta \Sigma_r = \sum_i \left(A_{irt} - A_{ir0} \left(\frac{A_{int}}{A_{in0}} \right) \right)$$

Όπου:

A_{ir} είναι η απασχόληση στον κλάδο i στην περιφέρεια r

A_{in} είναι η απασχόληση στον κλάδο i στο σύνολο της χώρας

A_r είναι η συνολική απασχόληση της περιφέρειας r

A_n είναι η συνολική απασχόληση της χώρας.

Η συνιστώσα εθνικής συμμετοχής ($E\Sigma_r$) δείχνει την μεταβολή της απασχόλησης στην περιφέρεια r που θα λάμβανε χώρα αν η απασχόληση αυτή μεταβάλλονταν με το ίδιο ρυθμό που μεταβάλλεται η απασχόληση σε εθνικό επίπεδο.

Η συνιστώσα ομολογικής απόκλισης ($O\Sigma_r$) μετρά το ποσό της απόκλισης που οφείλεται στην κλαδική διάρθρωση δηλαδή στην σύνθεση της των βιομηχανικών κλάδων της περιφέρειας. Ισχύουν, ειδικότερα, τα εξής:

- $O\Sigma_r > 0$ σε περιφέρειες όπου είναι εγκαταστημένοι δυναμικοί κλάδοι, δηλαδή κλάδοι που η απασχόληση τους αυξάνει με ρυθμό μεγαλύτερο από την συνολική απασχόληση στην χώρα
- $O\Sigma_r < 0$ σε περιφέρειες όπου είναι εγκαταστημένοι κλάδοι των οποίων η απασχόληση αυξάνει με χαμηλότερους ρυθμούς από το ρυθμό αύξησης της συνολικής απασχόλησης στην χώρα.

Η συνιστώσα διαφορικής απόκλισης ($\Delta\Sigma_r$) μετρά το ποσό της περιφερειακής απόκλισης που προκύπτει από ορισμένους κλάδους οι οποίοι αναπτύσσονται με μεγαλύτερους ή χαμηλότερους ρυθμούς στην συγκεκριμένη περιφέρεια από ότι σε εθνικό επίπεδο (στο σύνολο της χώρας). Η διαφορική συνιστώσα είναι θετική όταν η περιφέρεια την οποία αφορά η συνιστώσα αυτή,

συγκεντρώνει σοβαρά τοπικά πλεονεκτήματα στην ανάπτυξη ορισμένων κλάδων ή δραστηριοτήτων.

Η μεθοδολογία επιτρέπει την ανάλυση σε επίπεδο κλάδου σε κάθε περιφέρεια

$$M_{ir} = E\Sigma_{ir} + O\Sigma_{ir} + \Delta\Sigma_{ir}$$

$$\text{Εθνική συνιστώσα: } E\Sigma_{ir} = A_{ir0} \left(\frac{A_{int}}{A_{in0}} \right) - A_{ir0}$$

$$\text{Ομολογική συνιστώσα } O\Sigma_{ir} = \left(\frac{A_{int}}{A_{in0}} - \frac{A_{nt}}{A_{n0}} \right) A_{ir0}$$

$$\text{Διαφορική συνιστώσα } \Delta\Sigma_{ir} = \left(A_{irt} - A_{ir0} \left(\frac{A_{int}}{A_{in0}} \right) \right)$$

Στην περίπτωση αυτή:

- $O\Sigma_{ir} > 0$ όταν ο κλάδος i παρουσιάζει σε εθνικό επίπεδο ρυθμό μεταβολής της απασχόλησης μεγαλύτερο από τον ρυθμό μεταβολής της συνολικής απασχόλησης της χώρας.
- $\Delta\Sigma_{ir} > 0$ όταν ο κλάδος i στην συγκεκριμένη περιφέρεια αναπτύσσεται με ρυθμό ταχύτερο από αυτόν με τον οποίο αναπτύσσεται στο σύνολο της χώρας.

Μετά τα παραπάνω, η μέθοδος ανάλυσης απόκλισης-συμμετοχής μπορεί να εκφραστεί σε όρους ποσοστιαίων συμμετοχών. Έστω

$$G_n = \frac{\sum_r \sum_i A_{irt} - \sum_r \sum_i A_{ir0}}{\sum_r \sum_i A_{ir0}} = \frac{A_{nt} - A_{n0}}{A_{n0}} \text{ ο λόγος μεταβολής της απασχόλησης σε}$$

εθνικό επίπεδο.

Ο λόγος μεταβολής της απασχόλησης στην περιφέρεια r θα είναι:

$$G_r = \frac{\sum_i A_{irt} - \sum_i A_{ir0}}{\sum_i A_{ir0}} = \frac{A_{rt} - A_{r0}}{A_{r0}}$$

Ο λόγος μεταβολής της απασχόλησης του κλάδου i σε εθνικό επίπεδο θα είναι:

$$G_i = \frac{\sum_r A_{irt} - \sum_r A_{ir0}}{\sum_r A_{ir0}} = \frac{A_{int} - A_{in0}}{A_{in0}}$$

Ο λόγος μεταβολής της απασχόλησης του κλάδου i στην περιφέρεια r θα είναι:

$$G_{ir} = \frac{A_{irt} - A_{ir0}}{A_{ir0}}$$

Έστω οι ακόλουθοι συντελεστές στάθμισης:

$$W_{ir} = \frac{A_{ir0}}{\sum_i A_{ir0}} = \frac{A_{ir0}}{A_{r0}} \text{ το μερίδιο απασχόλησης του κλάδου } i \text{ στην περιφέρεια } r$$

$$\text{έτσι ώστε } \sum_i W_{ir} = 1 \text{ και}$$

$$W_i = \frac{\sum_r A_{ir0}}{\sum_i \sum_r A_{ir0}} = \frac{A_{in0}}{A_{n0}} \text{ το μερίδιο του κλάδου } i \text{ στην συνολική απασχόληση στην}$$

$$\text{χώρα, έτσι ώστε } \sum_i W_i = 1.$$

Ο λόγος μεταβολής της απασχόλησης στην περιφέρεια r μπορεί επομένως να γραφεί ως: $G_r = \sum_i (W_{ir} - W_i) G_i + \sum_i W_{ir} (G_{ir} - G_i) + G_n$

Η διαφορά του λόγου μεταβολής της απασχόλησης στην περιφέρεια r από αυτόν στο σύνολο της χώρας μπορεί να γραφεί:

$$G_r - G_n = \underbrace{\sum_i (W_{ir} - W_i) G_i}_{\text{συνιστώσα ομολογικής απόκλισης}} + \underbrace{\sum_i W_{ir} (G_{ir} - G_i)}_{\text{διαφορική συνιστώσα}} \quad (1)$$

Μπορεί εύκολα ναδειχθεί ότι η παραπάνω σχέση είναι ταυτοτική. Για ναδειχθεί αυτό, αναπτύσσεται περαιτέρω η δεξιά πλευρά της παραπάνω σχέσης:

$$\sum_i (W_{ir} - W_i) G_i + \sum_i W_{ir} (G_{ir} - G_i) = \sum_i W_{ir} G_i - \sum_i W_i G_i + \sum_i W_{ir} G_{ir} - \sum_i W_{ir} G_i \quad (2)$$

$$\text{επομένως θα έχουμε ότι: } G_r - G_n = \sum_i W_{ir} G_{ir} - \sum_i W_i G_i \quad (3)$$

$$\text{όμως } \sum_i W_{ir} G_{ir} = \sum_i \frac{A_{ir0}}{\sum_i A_{ir0}} \cdot \frac{A_{irt} - A_{ir0}}{A_{ir0}} = \sum_i \frac{A_{irt} - A_{ir0}}{\sum_i A_{ir0}} = \frac{\sum_i A_{irt} - \sum_i A_{ir0}}{\sum_i A_{ir0}} = G_r \quad (4)$$

και

$$\sum_i W_i G_i = \sum_i \frac{\sum_r A_{ir0}}{\sum_i \sum_r A_{ir0}} \cdot \frac{\sum_r A_{irt} - \sum_r A_{ir0}}{\sum_r A_{ir0}} = \sum_i \frac{\sum_r A_{irt} - \sum_r A_{ir0}}{\sum_i \sum_r A_{ir0}} = \frac{\sum_i \sum_r A_{irt} - \sum_i \sum_r A_{ir0}}{\sum_i \sum_r A_{ir0}} = G_n \quad (5).$$

Η σχέση $G_r - G_n = \sum_i W_{ir} G_{ir} - \sum_i W_i G_i$ μπορεί να γραφεί σε απλούς όρους απασχόλησης:

$$G_r - G_n = \underbrace{\sum_i \left(\frac{A_{ir0}}{A_{r0}} - \frac{A_{in0}}{A_{n0}} \right) \cdot \frac{A_{int} - A_{ino}}{A_{in0}}}_{\text{συνιστώσα ομολογικής απόκλισης}} + \underbrace{\sum_i \frac{A_{ir0}}{A_{r0}} \left(\frac{A_{irt} - A_{ir0}}{A_{ir0}} - \frac{A_{int} - A_{in0}}{A_{in0}} \right)}_{\text{διαφορική απόκλιση}}.$$

Η συνιστώσα διαφορικής απόκλισης στην παραπάνω σχέση μπορεί να απλοποιηθεί περαιτέρω

$$\sum_i \frac{A_{ir0}}{A_{r0}} \left(\frac{A_{irt}}{A_{ir0}} - \frac{A_{ir0}}{A_{ir0}} - \frac{A_{int}}{A_{in0}} + \frac{A_{in0}}{A_{in0}} \right) = \sum_i \frac{A_{ir0}}{A_{r0}} \left(\frac{A_{irt}}{A_{ir0}} - 1 - \frac{A_{int}}{A_{in0}} + 1 \right) \text{ και}$$

επομένως η διαφορική συνιστώσα γράφεται, πιο συντετμημένα, ως

$$\sum_i \frac{A_{ir0}}{A_{r0}} \left(\frac{A_{irt}}{A_{ir0}} - \frac{A_{int}}{A_{in0}} \right).$$

Η συνιστώσα ομολογικής απόκλισης μπορεί περαιτέρω να απλοποιηθεί ως

$$\text{εξής: } \sum_i \frac{A_{ir0}}{A_{r0}} \cdot \frac{A_{int}}{A_{in0}} - \frac{A_{nt}}{A_{n0}}.$$

Η εφαρμογή της παραπάνω μεθόδου, σε όρους ποσοστιαίων μεταβολών της απασχόλησης της Ελληνικής Οικονομίας, παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί χρησιμοποιώντας δεδομένα απασχόλησης σε 13 κλάδους της οικονομίας που προέρχονται από τις απογραφές πληθυσμού της ΕΣΥΕ για τα έτη 1991 και 2001 (<http://www.statistics.gr/Athena2001/Athena2001.asp>). Στη δεύτερη στήλη του πίνακα εμφανίζεται, για κάθε νομό της χώρας, η διαφορά ανάμεσα στον λόγο (ποσοστό) μεταβολής της απασχόλησης σε κάθε νομό και τον εθνικό λόγο μεταβολής της απασχόλησης για την περίοδο 1991-2001. Η τρίτη στήλη του πίνακα εμφανίζει, κατά νομό, τον λόγο μεταβολής της

απασχόλησης που θα μπορούσε να αποδοθεί (μέσω κατάλληλων σταθμίσεων) στην κλαδική διάρθρωση, υπό τον όρο ότι όλοι οι κλάδοι σε κάθε ένα νομό παρουσιάζουν ποσοστιαία μεταβολή της απασχόλησης αντίστοιχη με αυτές σε εθνικό επίπεδο. Τέλος, η τέταρτη στήλη εμφανίζει τη διαφορά της δεύτερης και τρίτης στήλης και αφορά μεταβολή στην απασχόληση που δεν οφείλεται στην κλαδική διάρθρωση του νομού και συνήθως αποδίδεται στις ιδιαίτερες «τοπικές συνθήκες» (local conditions).

Πίνακας XXX Ανάλυση Απόκλισης-Συμμετοχής:μεταβολή απασχόλησης 1991-2001

NOMOI	gr-gn	Κλαδική διάρθρωση	Διαφορική συνιστώσα (τοπικές συνθήκες)
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	-0.206	-0.0878	-0.1183
ΑΤΤΙΚΗΣ	0.1387	0.0544	0.0843
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	-0.0988	-0.0515	-0.0473
ΕΥΒΟΙΑΣ	-0.0532	-0.0198	-0.0334
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	0.3012	-0.0036	0.3048
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	-0.0582	-0.0422	-0.016
ΦΩΚΙΔΑΣ	-0.2059	-0.0126	-0.1933
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	-0.104	-0.0536	-0.0504
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	-0.2685	-0.0447	-0.2238
ΑΧΑΪΑΣ	-0.0749	0.0015	-0.0764
ΗΛΕΙΑΣ	-0.1267	-0.0603	-0.0663
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	0.0621	-0.0363	0.0984
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	-0.1408	-0.1106	-0.0303
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	-0.0998	-0.0546	-0.0453
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	0.184	-0.0152	0.1991
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	-0.1405	0.0967	-0.2372
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	-0.0964	-0.0015	-0.095
ΛΕΥΚΑΔΑΣ	-0.1429	-0.0419	-0.101
ΑΡΤΑΣ	-0.1603	-0.0494	-0.1109
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	-0.0349	-0.0201	-0.0148
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	-0.1054	0.0196	-0.125
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	-0.194	-0.0464	-0.1477
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	-0.1063	-0.0839	-0.0224
ΛΑΡΙΣΑΣ	-0.0671	-0.0611	-0.006
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	-0.041	0.0036	-0.0446
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	-0.0344	-0.0392	0.0047
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	-0.108	-0.0484	-0.0597
ΔΡΑΜΑΣ	-0.1608	-0.0485	-0.1123
ΗΜΑΘΙΑΣ	-0.1306	-0.0747	-0.0559
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	0.0174	0.0254	-0.008
ΚΑΒΑΛΑΣ	-0.0832	-0.0395	-0.0437
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	-0.1918	-0.0972	-0.0946
ΚΙΛΚΙΣ	-0.1717	-0.1019	-0.0698
ΚΟΖΑΝΗΣ	-0.0757	-0.0289	-0.0468
ΠΕΛΛΑΣ	-0.1473	-0.1305	-0.0169
ΠΙΕΡΙΑΣ	-0.1137	-0.0559	-0.0577
ΣΕΡΡΩΝ	-0.2745	-0.0957	-0.1787

ΦΛΩΡΙΝΑΣ	-0.0816	-0.0695	-0.0121
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	0.0807	-0.0136	0.0943
ΕΒΡΟΥ	-0.1111	-0.0755	-0.0356
ΞΑΝΘΗΣ	-0.0689	-0.0985	0.0296
ΡΟΔΟΠΗΣ	-0.106	-0.1557	0.0496
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	0.0961	0.1668	-0.0707
ΚΥΚΛΑΔΩΝ	0.1674	0.0446	0.1228
ΛΕΣΒΟΥ	0.0496	-0.0045	0.0541
ΣΑΜΟΥ	-0.0775	0.0219	-0.0994
ΧΙΟΥ	-0.0573	0.0424	-0.0997
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	0.0067	0.0128	-0.0061
ΛΑΣΙΘΙΟΥ	-0.1112	-0.0041	-0.1071
ΡΕΘΥΜΝΟΥ	0.0058	0.0097	-0.004
ΧΑΝΙΩΝ	0.0279	0.0054	0.0226

Όπως φαίνεται στον πίνακα, η ποσοστιαία αύξηση της απασχόλησης ξεπερνά την αντίστοιχη σε εθνικό επίπεδο (22,9%) μόνο σε λίγες περιπτώσεις. Από αυτές ξεχωρίζουν οι περιπτώσεις της Αττικής, της Θεσσαλονίκης, της Ευρυτανίας και της Κορινθίας των νησιωτικών νομών της Ζακύνθου, των Κυκλάδων και των νομών της Κρήτης. Η κλαδική διάρθρωση των οικονομιών των νομών, έχει στη μεγάλη πλειοψηφία των περιπτώσεων, αρνητική επίδραση στη μεταβολή της απασχόλησης σε νομαρχιακό επίπεδο. Εξαίρεση αποτελούν οι περιπτώσεις των αστικοποιημένων οικονομιών της Αττικής, της Θεσσαλονίκης, της Αχαΐας, των Ιωαννίνων και της Μαγνησίας και των νησιωτικών οικονομιών της Κρήτης, των νήσων του Βορείου Αιγαίου, της Δωδεκανήσου και των Κυκλάδων. Στις τελευταίες περιπτώσεις, η θετική επίδραση της κλαδικής διάρθρωσης θα πρέπει να ιδωθεί σε συνάρτηση με την παρουσία και ανάπτυξη του τουριστικού τομέα στις περιοχές αυτές.

Οι τοπικές συνθήκες (διαφορική συνιστώσα) είναι επίσης αρνητικές, με την έννοια ότι οι ταχύτατα αναπτυσσόμενοι σε εθνικό επίπεδο κλάδοι δεν αναπτύσσονται με την ίδια ένταση στις περιοχές, για την μεγάλη πλειοψηφία των νομών. Εξαίρεση αποτελεί η Αττική, αλλά όχι η Θεσσαλονίκη. Για την πρώτη φαίνεται ότι οι αρνητικές εξωτερικές οικονομίες συγκέντρωσης δεν ήσαν αρκετά ισχυρές, ενώ για την δεύτερη υπήρξαν ισχυρότερες. Από την άλλη πλευρά, η θετική διαφορική συνιστώσα σε νομούς της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης θα μπορούσε να αποδοθεί σε παρεμβάσεις

οικονομικής πολιτικής, ενώ περαιτέρω διερεύνησης χρήζει η περίπτωση της Ευρυτανίας. Θετικές επιδράσεις, λόγω ευνοϊκών συνθηκών, μπορούν επίσης να εντοπιστούν σε κάποιους νησιωτικούς νομούς του Αιγαίου και στα Χανιά.

Επιχειρώντας μια συνολική ερμηνεία των αποτελεσμάτων που παρουσιάστηκαν στον προηγούμενο πίνακα, θα μπορούσε να υποστηρίξει κανείς ότι η μεταβολή της απασχόλησης για την περίοδο 1991-2001 επηρεάστηκε κυρίως από την συνολική δυναμική της οικονομίας και, σε μικρότερο βαθμό, από ευνοϊκή (ή ιδιαίτερα δυσμενή) κλαδική διάθρωση, ή από κάποια ιδιαίτερη συμπεριφορά των κλάδων της οικονομίας σε ορισμένες περιοχές. Θα πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι σε όρους απόλυτων τιμών η διαφορική συνιστώσα είναι μεγαλύτερη από αυτήν της κλαδικής διάρθρωσης για περισσότερους από τους νομούς. Η διαπίστωση αυτή θα μπορούσε με τη σειρά της να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι **οι τοπικές συνθήκες φαίνονται να παίζουν μεγαλύτερο ρόλο στη συνολική μεταβολή απασχόλησης σε σχέση με την κλαδική διάρθρωση.**

7.3 Προσβασιμότητα και μεταβολή στο ΑΕΠ και την απασχόληση.

Η μελέτη του ΥΠΕΘΟ (1994) με τίτλο το «**Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής: Ελλάδα 2010**» χρησιμοποιεί το δείκτη δυναμικού πληθυσμού προκειμένου να διερευνήσει την επίδραση της προσβασιμότητας στο ΑΕΠ στο πλαίσιο εκτίμησης μιας οιονεί συνάρτησης παραγωγής (CEC, 1986). Πιο συγκεκριμένα, ο δείκτης **δυναμικού πληθυσμού**, που χρησιμοποιείται στη μελέτη αυτή, ορίζεται ως

$$\Delta\Pi_i = \sum_{j=1}^{N-1} (P_i P_j / d_{ij}) \text{ όπου } P_i \text{ είναι ο πληθυσμός του νομού και } d_{ij} \text{ είναι η}$$

χρονοαπόσταση μεταξύ των νομών i και των j . Το μέγεθος του πληθυσμού θεωρείται επί της ουσίας ότι προσεγγίζει το μέγεθος της αγοράς μιας περιοχής, ενώ η χρονοαπόσταση μετρά την αποτροπή (λόγω χρονοαπόστασης) πρόσβασης στη περιοχή. Ο δείκτης ΔΠ μετρά την σχετική δυνατότητα πρόσβασης μιας περιοχής στις εθνικές αγορές και αντανακλά το

μέγεθος των αγορών, αλλά και εμμέσως την ποιότητα του χρησιμοποιούμενου μεταφορικού δικτύου, στο βαθμό που η χρονοαπόσταση αποτελεί συνάρτηση του τελευταίου. Επισημαίνεται ότι το δυναμικό πληθυσμού μιας περιοχής μπορεί να μεταβληθεί συναρτήσει μεταβολών πληθυσμού των περιοχών (και κυρίως του δικού της,) αλλά και μεταβολών των χρονοαποστάσεων μεταξύ των περιοχών του συστήματος και της μεταβολής της σχετικής προσπελασιμότητας της περιοχής ενδιαφέροντος.

Στο πλαίσιο της μελέτης του ΥΠΕΘΟ υπολογίζονται οι ακόλουθοι δείκτες:

$$\Delta\Pi I = \sum_{j=1}^{50} (P_{i,1988} P_{j,1988} / d_{ij,1988})$$

$$\Delta\Pi II = \sum_{j=1}^{50} (P_{i,2010} P_{j,2010} / d_{ij,1988})$$

$$\Delta\Pi III = \sum_{j=1}^{50} (P_{i,2010} P_{j,2010} / d_{ij,2010})$$

$$\Delta\Pi IV = \sum_{j=1}^{50} (P_{i,1988} P_{j,1988} / d_{ij,2010})$$

Ο υπολογισμός των παραπάνω δεικτών απαιτεί προβλέψεις πληθυσμού για το 2010 (βλ. Πίνακα 8 τόμος 2 μελέτης ΥΠΕΘΟ), καθώς επίσης και προβλέψεις για τις χρονοαποστάσεις που θα προκύψουν μετά την ολοκλήρωση των προτεινομένων από την μελέτη έργων. Για τις προβλέψεις αυτές (έτος 2010) έχουν χρησιμοποιηθεί τα δεδομένα όπως έχουν υπολογισθεί από τον Πολύζο (1998).

Οι χρονοαποστάσεις αυτές για το 2010 υποθέτουν την ολοκλήρωση των παρακάτω έργων:

- ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ (Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Εύζωνοι)
- η Εγνατία Οδός
- ο αυτοκινητόδρομος Δυτικής Ελλάδας (Ιόνια Οδός)
- η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου
- ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου- Μεγαλόπολης- Καλαμάτας

- ο αυτοκινητόδρομος Κρυσταλλοπηγής – Ιεροπηγής (συνδέει την Εγνατία με τη διεθνή πύλη της Κρυσταλλοπηγής στα Ελληνοαλβανικά σύνορα)
- ο αυτοκινητόδρομος Δυτικής Θεσσαλίας (συνδέει τη Λαμία με την Εγνατία Οδό)
- ο αυτοκινητόδρομος Θεσσαλονίκης- Σερρών- Προμαχώνα.

Προκειμένου να ποσοτικοποιηθεί η συμβολή της επέκτασης και αναβάθμισης των μεταφορικών δικτύων στο επίπεδο της περιφερειακής ανάπτυξης, όπως αυτό μετράται από το ΑΕΠ σε επίπεδο νομού, η μελέτη του ΥΠΕΘΟ (Τόμος 2 σελ. IV-13)) έχει εκτιμήσει την παρακάτω οιονεί συνάρτηση παραγωγής:

$$ΑΕΠ_{i,1988} = a_0 + a_1ΚΕΦ_i + a_3ΕΚΠΑΙΔ_i + a_4ΤΟΥΡΙΣΜ_i + \varepsilon_i$$

Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή οι μεταφορικές υποδομές θεωρούνται μέρος του ευρύτερου κεφαλαιουχικού αποθέματος (capital stock) της οικονομίας και το επίπεδο ανάπτυξης μιας περιοχής προσδιορίζεται από το ύψος του συνολικού αποθέματος κεφαλαίου (δημόσιου και ιδιωτικού), καθώς και τους διαθέσιμους ανθρωπίνους πόρους.

Σύμφωνα με την παραπάνω σχέση, το επίπεδο του ΑΕΠ ενός νομού το 1988 εξαρτάται και προσδιορίζεται από το δυναμικό πληθυσμού του νομού στην ίδια περίοδο (ΔΠΙ), το ύψος του ιδιωτικού κεφαλαιουχικού αποθέματος (ΚΕΦ), τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του ανθρώπινου δυναμικού όπως προσδιορίζεται από την υποδομή σε εκπαίδευση (ΕΚΠΑΙΔ) και την τουριστική υποδομή της περιοχής (ΤΟΥΡΙΣΤ) η οποία θεωρείται ότι εκφράζει ένα συνδυασμό φυσικών πλεονεκτημάτων και επενδυμένου κεφαλαίου σε ένα τομέα καθοριστικό για την ανάπτυξη πολλών περιοχών της χώρας. Σημειώνεται εδώ ότι η επίδραση του ΔΠΙ στην ανάπτυξη του ΑΕΠ μια περιοχής αντανakλά ταυτόχρονα το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό της περιοχής (πληθυσμός) αλλά και το κεφαλαιουχικό απόθεμα σε όρους δημοσίων υποδομών μεταφορών.

Οι παραπάνω ερμηνευτικές μεταβλητές στην μελέτη του ΥΠΕΘΟ ορίζονται, ελλείψει καταλληλότερων δεδομένων, ως εξής: η μεταβλητή ΚΕΦ προσεγγίζεται από την συνολική κατανάλωση Ηλεκτρικής Ενέργειας σε ΚΩΗ για το έτος 1988 και προέρχεται από την στατιστική επετηρίδα της ΕΣΥΕ (1989). Η μεταβλητή ΕΚΠΑΙΔ προσεγγίζεται με το σύνολο των διαθέσιμων σχολικών μονάδων προσχολικής, πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης για το 1988 και προέρχεται επίσης από την Στατιστική Επετηρίδα της ΕΣΥΕ (1989). Τέλος, η μεταβλητή ΤΟΥΡΙΣΜ μετράται με τον αριθμό των διαθεσίμων ξενοδοχειακών μονάδων ανά νομό για το 1987 και προέρχεται από την αντίστοιχη επετηρίδα της ΕΣΥΕ (1988).

Η εκτίμηση της σχέσης με την μέθοδο των ελαχίστων τετραγώνων οδήγησε στο ακόλουθο αποτέλεσμα:

$$ΑΕΠ_{i,1988} = -5627.731 + 0.999ΚΕΦ_i + 19.063ΕΚΠΑΙΔ_i + 9.654ΤΟΥΡΙΣΜ_i$$

$$R^2 = 97.7\%.$$

Όπως εξηγείται από την μελέτη του ΥΠΕΘΟ (Τόμος 2, σελ. IV-15) ο εκτιμώμενος συντελεστής του $\Delta\Pi$ ουσιαστικά σημαίνει ότι μια μεταβολή στο **δυναμικό πληθυσμού** ενός νομού κατά μια μονάδα θα επιφέρει μια σχεδόν ισόποση αύξηση του $ΑΕΠ_i$ αυτού του νομού, δηλαδή $\frac{\partial ΑΕΠ_i}{\partial \Delta\Pi_i} = 0.999$ ή

$d(ΑΕΠ_i) = 0.999d(\Delta\Pi_i)$. Η υπόθεση που ακολουθείται στην συνέχεια είναι ότι οι εκτιμώμενοι με διαστρωματικά στοιχεία συντελεστές της παλινδρόμησης εκφράζουν διαρθρωτικές σχέσεις και επιδράσεις οι οποίες παραμένουν διαχρονικά σταθερές. Βάσει της υπόθεσης αυτή το $d\Delta\Pi_i$ αντικαθίσταται στην προηγούμενη σχέση από το όρο $\Delta\Pi_{IV}-\Delta\Pi_{III}$. Ο τελευταίος όρος απομονώνει τη μεταβολή του δυναμικού πληθυσμού που οφείλεται στην βελτίωση των υποδομών στο βαθμό που ο πληθυσμός διατηρείται σταθερός. Η αύξηση ΑΕΠ σε επίπεδο νομού που θα προέλθει στην χρονική περίοδο 1988-2010 λόγω ακριβώς θετικής επίδρασης της βελτίωσης των υποδομών δίνεται, *ceteris paribus*, από την σχέση: $ΑΕΠ_{i,2010} - ΑΕΠ_{i,1988} = 0.999(\Delta\Pi_{III}-\Delta\Pi_{IV})$.

Βάσει της σχέσης αυτής η μελέτη του ΥΠΕΘΟ εκτιμά ότι ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ στην περίοδο 1988-2010 που μπορεί να αποδοθεί

στην επίδραση της βελτίωσης των μεταφορικών υποδομών είναι 0.648% ετησίως για την **Αιτωλοακαρνανία**, 0.43% για την **Αχαΐα** και 0.586% για την **Ηλεία**.

Η μη διαθεσιμότητα στοιχείων χρονοαποστάσεων που σχετίζονται με διαφορετικά στάδια ολοκλήρωσης του προγράμματος των υποδομών και ιδιαίτερα πλησίον του χρονικού σημείου (τόσο πριν όσο και μετά) λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου, δεν αφήνει περιθώρια βελτίωσης αλλά και περαιτέρω εξειδίκευσης της ανάλυσης της μελέτης του ΥΠΕΘΟ που παρουσιάστηκε παραπάνω.

Στη συνέχεια, και με βάση τα παραπάνω, προχωράμε στη δική μας ανάλυση με στόχο τον προσδιορισμό των συνολικών επιδράσεων στην απασχόληση για τον ίδιο καταληκτικό χρονικό ορίζοντα (2010), χρησιμοποιώντας ένα αναλόγου σύλληψης, με τη μελέτη του ΥΠΕΘΟ, μεθοδολογικό πλαίσιο. Η υπόθεση η οποία ελέγχεται εδώ είναι ότι η μεταβολή της απασχόλησης μια περιοχής σχετίζεται με τη μεταβολή της προσβασιμότητας της. Οι μελέτες των Dodgson (1974) και Botham (1983) ανέπτυξαν ένα οικονομετρικό υπόδειγμα στο πλαίσιο του οποίου ένας δείκτης μεταβολής της απασχόλησης σε μια περιοχή σχετίζεται με τη σχετική θέση της περιοχής στο οδικό δίκτυο και άλλες μεταβλητές που επηρεάζουν τη μεταβολή της απασχόλησης στο χώρο. Ο στόχος του υποδείγματος είναι ο προσδιορισμός της σχέσης ανάμεσα στην προ των βελτιώσεων προσβασιμότητα και την αντίστοιχη μεταβολή της απασχόλησης. Στην συνέχεια, η προσβασιμότητα στην περίοδο που ακολουθεί αυτή των βελτιώσεων στην υποδομές υπολογίζεται εκ νέου και η προηγουμένως εκτιμημένη σχέση παλινδρόμησης χρησιμοποιείται προκειμένου να προβλεφθούν οι επιδράσεις στην απασχόληση λόγω των βελτιώσεων των υποδομών, όλων των άλλων επιρροών διατηρουμένων σταθερών.

Πιο συγκεκριμένα ο Botham (1983) χρησιμοποιεί την παρακάτω σχέση για να προσδιορίσει τη σύνδεση ανάμεσα στην περιφερειακή απασχόληση και την

προσβασιμότητα: $\Delta E_r = a_1 ED_r + a_2 w_r + a_3 LAPE_r + a_4 ACC_r(Z)$, όπου τα $ED, w, LAPE$ συμβολίζουν την πυκνότητα απασχόλησης (απασχολούμενοι ανά km^2), το επίπεδο του μισθού, και έναν δείκτη διαθεσιμότητας της εργασίας σε τοπικό επίπεδο, αντίστοιχα. Σε ότι αφορά την προσβασιμότητα ACC_r μια σειρά από μεταβλητές δοκιμάστηκαν στην θέση του Z . Τέλος, ΔE είναι η διαφορική συνιστώσα, όπως υπολογίζεται στο πλαίσιο της μεθόδου ανάλυσης απόκλισης- συμμετοχής. Η παραπάνω σχέση εκτιμήθηκε για 28 περιφέρειες στο Ηνωμένο Βασίλειο (HB) για την περίοδο 1961-1966, την περίοδο δηλαδή πριν την κατασκευή του δικτύου αυτοκινητοδρόμων στο HB. Στη συνέχεια, η εξίσωση αυτή χρησιμοποιήθηκε για την εκτίμηση της επίδρασης του συστήματος των αυτοκινητοδρόμων στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Πιο πρόσφατα οι Linneker and Spence (1996) χρησιμοποίησαν ένα ανάλογο υπόδειγμα για την εκτίμηση της επίδρασης του αυτοκινητοδρόμου M-25 στην περιφερειακή ανάπτυξη στην Βρετανία και οι Bruinsma et al (1997) για την εκτίμηση των αναπτυξιακών επιδράσεων του αυτοκινητοδρόμου A1 στην Ολλανδία.

Στην μελέτη των Linneker and Spence (1996) οι εκτιμήσεις της επίδρασης της προσβασιμότητας στη διαφορική συνιστώσα απασχόλησης, στην προ του M-25 περίοδο, είναι αρνητικές, στατιστικά μη σημαντικές και μεγέθους που κυμαίνεται από

-0.000233 σε -0.262. Για την μετά την κατασκευή του M-25 περίοδο, οι ανάλογες εκτιμήσεις παραμένουν αρνητικές και στατιστικά μη σημαντικές και κυμαίνονται από -0.000177 σε -0.275. Στη μελέτη των Bruinsma et al (1997), η επίδραση της μεταβολής της προσβασιμότητας στη διαφορική συνιστώσα της περιόδου 1970-1975 είναι -0.94 και στατιστικά σημαντική στο επίπεδο του 5% (95% βεβαιότητα). Αντίθετα ο αντίστοιχος συντελεστής για την περίοδο 1985-1990 είναι 2.12 και στατιστικά σημαντικός στο επίπεδο 5%. Η ερμηνευτική δυνατότητα του υποδείγματος κυμαίνεται στο 26% με 59% της

διακύμανσης ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι ο συντελεστής αστικοποίησης (urbanization) είναι αρνητικός (-0.04 έως -0.10) και στατιστικά σημαντικός (5%).

Στην εφαρμογή του Botham (1983) οι εκτιμώμενοι συντελεστές της προσβασιμότητας ποικίλουν σε μέγεθος, πρόσημο και επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας, ανάλογα με τον ορισμό της προσβασιμότητας κάθε φορά και το γενικότερο προσδιορισμό του οικονομετρικού υποδείγματος.

Τα αρνητικά αποτελέσματα βελτίωσης της προσβασιμότητας ερμηνεύονται συνήθως στη λογική ότι αυτή οδηγεί στην άρση της σχετικής απομόνωσης αναποτελεσματικών παραγωγών και την έκθεση τους στους ανταγωνισμό.

Η εφαρμογή της παραπάνω μεθοδολογίας στην Ελληνική περίπτωση συναντά κάποια ιδιαίτερα προβλήματα. Το σημαντικότερο από αυτά είναι ότι η προσβασιμότητα κατά το έτος βάσης (1991) έχει υψηλή θετική συσχέτιση τόσο με την πληθυσμιακή πυκνότητα (77.03%) όσο και με την πυκνότητα απασχόλησης (77.05%). Επομένως, η εισαγωγή κάποιας από τις δυο στις ερμηνευτικές μεταβλητές μαζί με την προσβασιμότητα δημιουργεί προβλήματα πολυσυγγραμικότητας. Σαν αποτέλεσμα, δεν είναι δυνατό να εκτιμηθεί με συνέπεια και ακρίβεια η επίδραση της μεταβλητής άμεσου ενδιαφέροντος που είναι η προσβασιμότητα. Άλλες μεταβλητές, όπως η διαθεσιμότητα εργασίας στην περιοχή (βλ. Botham 1983) και το επίπεδο του ανθρώπινου κεφαλαίου (προσέγγιση μέσω του ποσοστού αποφοίτων ανωτάτης εκπαίδευσης και κατόχων μεταπτυχιακών τίτλων στο εργατικό δυναμικό του νομού), δεν βρέθηκαν στατιστικά σημαντικές και δεν βελτίωσαν την προσαρμογή του υποδείγματος. Το υπόδειγμα που τελικά εκτιμήθηκε στην παρούσα έρευνα χρησιμοποίησε ως ερμηνευτικές μεταβλητές αυτές της προσβασιμότητας και του σχετικού επιπέδου μισθών σε περιφερειακό επίπεδο (αμοιβή της εργασίας από τους Περιφερειακούς λογαριασμούς της ΕΣΥΕ διαιρεμένη με την απασχόληση από την Απογραφή Πληθυσμού το έτος 1991 της ΕΣΥΕ).

Σαν αποτέλεσμα, προκύπτει η ακόλουθη εκτίμηση

$$\Delta E_r = 0.46606 ACC_r + 214.257 wage_rate_r$$

Ο συντελεστής προσδιορισμού είναι $R^2 = 53.5\%$, ο συντελεστής της προσβασιμότητας (ACC) είναι στατιστικά σημαντικός στο 1%, ενώ αυτός του σχετικού επιπέδου μισθού ($wage_rate_r$) στο 5%. Τα τυπικά σφάλματα της παλινδρόμησης είναι συνεπή με μια διόρθωση για μια άγνωστης μορφής ετεροσκεδαστικότητα σύμφωνα με την μέθοδο του White (1980).

Η χρήση του συντελεστή της προσβασιμότητας για τον υπολογισμό της μεταβολής της που προκαλούν μεταβολές των χρονοαποστάσεων από τα επίπεδα του 1988 στα επίπεδα του 2010 (βλ. συζήτηση που προηγήθηκε και μελέτη ΥΠΕΘΟ 1994) – με τον πληθυσμό αμετάβλητο σε επίπεδα 1991- υπολογίζεται ότι **η προκαλούμενη μεταβολή απασχόλησης για την περίοδο 2001-2010 θα είναι της τάξης του 9.8% για την Αιτωλοακαρνανία, 5.3% για την Αχαΐα και 8.4% για την Ηλεία** (τα ποσοστά υπολογίζονται βάσει στοιχείων απασχόλησης του 2001). Η περίοδος αυτή (2001-2010) προσεγγίζει ικανοποιητικά τις συνθήκες που ίσχυαν από πλευράς εξέλιξης των συγκοινωνιακών έργων που αναφέρθηκαν παραπάνω στην μετά τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου περίοδο (2004-2010), με εξαίρεση, φυσικά, την ίδια τη Γέφυρα, την οδό Αθηνών-Κορίνθου και τμήματα της Εγνατίας Οδού και του ΠΑΘΕ.

Προκειμένου τα παραπάνω αποτελέσματα να τοποθετηθούν στο πλαίσιο τόσο ως προς τα αποτελέσματα των επιδράσεων στο ΑΕΠ, της μελέτης του ΥΠΕΘΟ, όσο και αναφορικά με τη σχέση ανάμεσα στη μεταβολή της απασχόλησης λόγω της μεταβολής του ΑΕΠ, επισημαίνονται τα ακόλουθα. Οι Heijman and van der Heide (1998) εκτιμούν ότι στη σχέση $LV_r = c + a \cdot VA_r$, δηλαδή ανάμεσα στον όγκο απασχόλησης (LV) και την προστιθέμενη αξία

(VA), ο συντελεστής α προσδιορίζεται μεταξύ 0.15888 και 0.65623 για τις Ολλανδικές περιφέρειες. Ο Walterskirchen (1999) υπολογίζει την ελαστικότητα της απασχόλησης ως προς το ΑΕΠ (ποσοστιαία μεταβολή της απασχόλησης λόγω ποσοστιαίας μεταβολής του ΑΕΠ) βάσει διαστρωματικών στοιχείων για μεταβολές στην περίοδο 1988-1998 στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε 0.65. Σε περιφερειακό επίπεδο στην Ε.Ε. οι Perugini and Signorelli (2005) σε 0.57 για την περίοδο 1995-2003. Ιδιαίτερα για την Ελλάδα οι ίδιοι ερευνητές υπολογίζουν την παραπάνω ελαστικότητα μεταξύ 0.43 για το 1995 και 0.51 για το 2003.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω εκτιμήσεις αφορούν σε συνολικές επιδράσεις για το σύνολο της περιόδου που προκαλούνται από το σύνολο των έργων. Ωστόσο, θα πρέπει επίσης να τονισθεί ότι, σε επίπεδο περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, από τα προβλεπόμενα έργα, τη μεγαλύτερη συνεισφορά επιδράσεων έχουν η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου και η Ιόνια Οδός στο βαθμό που προκαλούν άμεσου αντίκτυπου μειώσεις χρονοποαστάσεων.

7.4 Συμπεράσματα

Στο παρόν κεφάλαιο χρησιμοποιήθηκε μια εναλλακτική μεθοδολογία για την ανάλυση των επιδράσεων των βελτιώσεων των υποδομών στην απασχόληση σε επίπεδο νομού, σε μακροχρόνια βάση. Η μεθοδολογία αυτή απαιτεί σε πρώτη φάση την εφαρμογή της μεθόδου ανάλυσης απόκλισης-συμμετοχής προκειμένου να υπολογισθεί, μεταξύ άλλων, η μεταβολή της απασχόλησης που δεν αποδίδεται στην κλαδική διάρθρωση και σε μεταβολές γενικότερα στην οικονομία. Επιχειρείται δηλαδή να απομονωθεί η επίδραση παραγόντων που έχουν να κάνουν περισσότερο με τις τοπικές συνθήκες. Στη συνέχεια, η διαπεριφερειακή διακύμανση της απαλλαγμένης από άλλες επιδράσεις μεταβολής της απασχόλησης επιχειρείται να προσδιορισθεί από παράγοντες, μεταξύ των οποίων είναι η προσβασιμότητα. Στο βαθμό που οι εκτιμήσεις για την απασχόληση προέρχονται από οικονομετρική εκτίμηση, αυτές αφορούν σε συνολικότερες επιδράσεις και σε βάθος χρόνου. Οι εκτιμήσεις αυτές δίνουν

μια σημαντική αύξηση της απασχόλησης για τους νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, η οποία μπορεί να αποδοθεί στα έργα υποδομής μεταφορικού δικτύου και ιδιαίτερα στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, καθώς και την Ιόνια Οδό, όταν αυτή ολοκληρωθεί. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι θετικές επιδράσεις είναι μεγαλύτερες στους νομούς της Δυτικής Ελλάδας που παρουσιάζουν μικρότερη αστικοποίηση (Αιτωλοακαρνανία, Ηλεία) και είχαν μέχρι πρότινος μικρότερη προσβασιμότητα (Αιτωλοακαρνανία).

Τα αποτελέσματα για την απασχόληση που εκτιμήθηκαν εδώ είναι συμβατά με αυτά της μελέτης του ΥΠΕΘΟ (1993) για το ΑΕΠ, στο βαθμό που η έμμεσα διαφαινόμενη σχέση ανάμεσα στο ΑΕΠ και την απασχόληση φαίνεται να συνάδει με εκτιμήσεις ελαστικότητας απασχόλησης ως προς το ΑΕΠ που αναφέρονται στην σχετική βιβλιογραφία.

Θα πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι η παρούσα έρευνα περιορίζεται σημαντικά από τη μη διαθεσιμότητα στοιχείων χρονοαποστάσεων για κάθε στάδιο της συντελούμενης βελτίωσης και επέκτασης των υποδομών.

Βιβλιογραφία

- Botham, R., 1983, The Road Programme and Regional Development: The Problem of the Counterfactual in Button K. J. and Gillingwater (eds) *Transport, Location and Public Policy*. Gower: London
- Brown, A. J. (1972) *The Framework of Regional Economics in the UK* London: Cambridge University Press.
- CEC (1986) The contribution of Infrastructure to Regional Development, Final Report, Commission of European Communities.
- Dunn, E.S. 1960. A Statistical and Analytical Technique for Regional Analysis. *The Regional Science Association, Papers and Proceedings* 6: 97-112.
- Fothergill, S., and Gudgin, G., 1979. In Defence of Shift-Share. *Urban Studies*, 16, 309-319.
- Fotopoulos, G., and Spence, N., 1999, Spatial Variations of Net Entry Rates of Establishments in Greek Manufacturing Industries: An Application of a Shift-Share ANOVA model. *Environment and Planning A* 31, 1731-1755.
- Linneker, B. J. and N.A. Spence, 1996, Road transport infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway. *Journal of Transport Geography* 4(2), 77-92.
- Perloff, H. S., Dunn, E.S., Lampard, E.E., and Muth, R.E.. 1960. *Regions Resources and Economic Growth*. Resources for the Future Inc. Baltimore: The Johns Hopkins Press.
- Perugini, C. and Signorelli, M., 2005, Growth and Employment in EU Countries and Regions. XX “Convegno Nazionale degli Economisti del Lavoro” (AEIL) Rome, September 22-23 2005.
- Stilwell, F. J. B., 1970. Further thoughts on the shift-share approach. *Urban Studies*, 4 , 451-458.
- Walterskirchen, E., 1999, The Relationship Between Growth, Employment and Unemployment in the EU. European Economists for an Alternative Economic Policy Workshop, Barcelona, Spain. http://www.memo-europe.uni-bremen.de/tser/Walterskirchen_24months.PDF
- 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
- Heijman, W.J.M and Van der Heide C.M., 1998, Regional Economic Growth and Accessibility: the case of Netherlands. Paper presented at the 38th Congress of the European Regional Science Association 28/8-1/9 1998 Vienna.
- White, H, 1980, A Heteroskedasticity- Consistence Covariance Matrix Estimator and a Direct Test for Heteroscedasticity. *Econometrica* 48, 817-838
- Παπαδασκαλόπουλος, Α., 2000, Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης, Εκδόσεις Παπαζήση.
- Πολύζος, Σ. Θ., 1998, *Διαπεριφερειακά Οδικά Έργα και η συμβολή τους στην Περιφερειακή Ανάπτυξη*. Διδακτορική Διατριβή. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

- Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας (1993) Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής Ελλάδα 2010: Μελέτη Τεχνικής Υποστήριξης Τόμος 2 Χωροταξική Θεώρηση και Εκτιμήσεις Κοινωνικό- Οικονομικών Μεγεθών.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ (REAL ESTATE), ΤΟ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ (ΕΡΕΥΝΕΣ ΠΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΚΛΑΔΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ (REAL ESTATE) ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ –ΜΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΤΟΠΙΚΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ ΠΗΓΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΣΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ V, VI ΚΑΙ VII.

Στα κεφάλαια που ακολουθούν (V, VI, και VII) παρατίθενται στοιχεία από τρεις επιμέρους έρευνες που αφορούν τις **επιδράσεις στην Κτηματαγορά**, στην **εμπορική κίνηση** και τους **τοπικούς χρήστες** της Βόρειας περιοχής, αντίστοιχα. Οι δυο από αυτές, της Κτηματαγοράς και των τοπικών χρηστών, περιλαμβάνουν επίσημα στατιστικά στοιχεία από αρμόδιους φορείς (Υπ. Οικονομίας, Υποθηκοφυλακεία, ΚΤΕΛ κλπ), καθώς και αποτελέσματα έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια. Η τρίτη έρευνα, της εμπορικής κίνησης, περιλαμβάνει, λόγω της φύσης της και της μη διαθεσιμότητας στοιχείων, μόνο έρευνα πεδίου με ερωτηματολόγια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΑΓΟΡΑ (REAL ESTATE) ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η έρευνα στο παρόν κεφάλαιο αφορά δυο ενότητες, τη μια που περιλαμβάνει στατιστικά στοιχεία αφενός τιμών και αφετέρου συναλλαγών επί ακινήτων που αντλήθηκαν από τη ΔΟΥ και το Υποθηκοφυλακείο Ναυπάκτου, αντίστοιχα, και τη δεύτερη ενότητα που περιέχει τα αποτελέσματα έρευνας πεδίου με ερωτηματολόγια που πραγματοποιήθηκε στη Ναύπακτο και το Μεσολόγγι.

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

8.1.1 Προσπελασιμότητα και χρήσεις γης

Από γενικότερη άποψη, η βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής σημαίνει ότι η περιοχή αυτή μπορεί να εξυπηρετηθεί από επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός αυτής. Η απόφαση μιας επιχείρησης για μετεγκατάσταση εκτός της περιοχής της οποίας η προσβασιμότητα βελτιώνεται θα είναι, μεταξύ άλλων, αντίστροφη συνάρτηση των αξιών γης και

κτιρίων για επαγγελματική χρήση (floor space). Έτσι οι επιχειρήσεις μπορεί να μετακινηθούν ελκυσόμενες από χαμηλότερα επίπεδα τιμών γης και κτιρίων. Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι με την πάροδο του χρόνου η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για χώρο στην περιοχή υποδοχής μπορεί να αυξήσει τις τιμές εξουδετερώνοντας το αρχικό οικονομικό κίνητρο. Σε ότι αφορά τους εργαζόμενους η βελτίωση της προσβασιμότητας μιας περιοχής μπορεί να τους οδηγήσει σε εγκατάσταση εκτός αυτής σε αναζήτηση φθηνότερης κατοικίας και βελτιωμένης ποιότητας ζωής. Και στην περίπτωση αυτή μακροχρόνια συσσώρευση μπορεί να οδηγήσει στην εξουδετέρωση των αρχικών οικονομικών κινήτρων.

Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι λόγω ακριβώς της στενής σχέσης ανάμεσα στη βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών και τις αξίες γης και κτιρίων, οι τελευταίες μπορεί να ανεβούν λόγω κερδοσκοπικών πιέσεων σε αναμονή των βελτιώσεων ή και βραχυχρόνια στο διάστημα που ακολουθεί ένα έργο ή μια παρέμβαση.

Ειδικότερα, με βάση την προηγηθείσα ανάλυση για τις χωροταξικές και αναπτυξιακές επιπτώσεις του ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού δικτύου της δυτικής Ελλάδας, θα πρέπει να αναμένεται ότι **κατά μήκος και εγγύς του Δυτικού 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
- δημιουργία μικρότερων ή μεγαλύτερων διαμετακομιστικών κέντρων και μονάδων logistics στα λιμάνια του Δυτικού Άξονα (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Καλαμάτα)
- 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

Μια δεύτερη ζώνη επιδράσεων στις χρήσεις γης αφορά **τις μακράν του Δυτικού Άξονα περιοχές**. Σχετικά με αυτές θα πρέπει να αναφερθεί ότι στο βαθμό που ο Δυτικός Άξονας θα βελτιώσει τις μεταφορές προσφέροντας προσπελασιμότητα, ταχύτητα, άνεση και ασφάλεια, είναι δυνατό να αναπτυχθούν τουριστικές εκμεταλλεύσεις στις παράκτιες περιοχές, κέντρα αναψυχής και αθλητικών δράσεων στις περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές και μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα κατά περίπτωση. Είναι αυτονόητο ότι στις αγροτικές και ορεινές περιοχές θα εξακολουθήσουν οι γεωργικές εκμεταλλεύσεις, η κτηνοτροφία, οι ιχθυοκαλλιέργειες και η αξιοποίηση του δασικού πλούτου, επηρεάζοντας αυξητικά ή μειωτικά τις αντίστοιχες χρήσεις γης ανάλογα με την ανταγωνιστική εξέλιξη των δραστηριοτήτων αυτών και σε συνδυασμό με τις επιδράσεις που αυτές θα δεχθούν από την αυξημένη προσπελασιμότητα λόγω της λειτουργίας του δυτικού Οδικού Άξονα.

Σε ό,τι αφορά την τουριστική ανάπτυξη στις περιοχές αυτές, από θεωρητική άποψη οι δυνατότητες μπορεί να είναι μεγάλες, όμως στην πράξη ο ρυθμός της ανάπτυξης αυτής θα επηρεαστεί αποφασιστικά από μια βασική προϋπόθεση: ότι θα σχεδιαστούν ειδικά προγράμματα δημιουργίας ολοκληρωμένων τουριστικών συμπλεγμάτων με ενιαία αντιμετώπιση όλων των παραμέτρων της δημιουργίας τουριστικών μονάδων και, απαραίτητα, σε συνεργασία με ιδιώτες επενδυτές. Ιδιαίτερα αυτό ισχύει για τις αναπτυξιακά παραμελημένες περιοχές της Αιτωλοακαρνανίας και της Ηπείρου, και τις παράκτιες της Ναυπακτίας και της Δυτικής Πελοποννήσου.

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

Για παράδειγμα, στις εγγύτερες περιοχές Πατρών-Ναυπάκτου είναι δυνατό, σε πρώτη φάση, να ενισχυθούν, λόγω της προσπελασιμότητας που προσφέρει η Γέφυρα, οι εμπορικές ροές σε όφελος της Πάτρας και, από την άλλη μεριά, οι τουριστικές και της μαζικής εστίασης για τη Ναύπακτο. Αν οι πρώτες αυτές επιπτώσεις αθροιζόμενες αφήνουν τη Ναύπακτο με συνολικό έλλειμμα, πιθανόν η θεωρητικά θιγόμενη αυτή περιοχή να θεωρήσει ότι το καθαρό αποτέλεσμα γι' αυτήν από τη δημιουργία της Γέφυρας θα είναι οριστικά αρνητικό. Όμως, σε δεύτερη φάση, ιδιαίτερα όταν η Γέφυρα ενταχθεί στο πλαίσιο του ολοκληρωμένου Οδικού Άξονα, είναι πολύ πιθανό να προκύψει ένα δεύτερο κύμα έλξης προς την περιοχή της Ναυπάκτου βιοτεχνικών εγκαταστάσεων χαμηλής όχλησης ή, εναλλακτικά, τουριστικών εκμεταλλεύσεων και αστικών και παραθεριστικών μονάδων λόγω ζήτησης από την περιοχή Πατρών και από την βόρεια ενδοχώρα (Αιτωλοακαρνανία, Δωρίδα κλπ), ανάμεσα στα οποία μπορεί να εμφανιστεί και ζήτηση για μόνιμη εγκατάσταση εργαζομένων από την Πάτρα.

Επομένως, ο συνολικός «λογαριασμός» των αποτελεσμάτων από τις επιδράσεις της Γέφυρας από πλευράς κίνησης της κτηματαγοράς στις γύρω περιοχές θα πρέπει να αναμένεται ότι θα διαμορφωθεί σε βάθος χρόνου, όταν δηλαδή θα ολοκληρωθούν τα αναμενόμενα έργα και λειτουργήσει ο Δυτικός Άξονας ως ένα ενιαίο συγκοινωνιακό δίκτυο εθνικής εμβέλειας. Όμως, είναι βέβαιο ότι η αγορά έχει ήδη ξεκινήσει να δείχνει σχετική κινητικότητα, τόσο από τις συνθήκες που διαμορφώνει πλέον η προσπελασιμότητα της Γέφυρας στις εγγύς αυτής περιοχές, όσο και, σε πολύ μικρότερο βαθμό φυσικά, από το γεγονός ότι προεξοφλεί τις μελλοντικές επιπτώσεις του Δυτικού Άξονα. Στην πρώτη περίπτωση, δηλαδή της Γέφυρας, η κινητικότητα της αγοράς περιλαμβάνει ανακατατάξεις στη ζήτηση και στις τιμές αστικών, παραγωγικών και τουριστικών εγκαταστάσεων. Στη δεύτερη περίπτωση, μάλλον είναι ακόμη πρόωρο να προσπαθήσουμε να ανιχνεύσουμε κινήσεις του αστικού τομέα, αφήνοντας τις πιθανότητες για εμφάνιση σχετικής ευαισθητοποίησης μόνο στις παραγωγικές και τουριστικές χρήσεις.

Η έρευνα των χρήσεων γης έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς είναι ενδεικτική των επιδράσεων που ασκεί η λειτουργία της Γέφυρας στις χρήσεις γης. Είναι

γεγονός ότι οι επιδράσεις των συγκοινωνιακών έργων στις χρήσεις γης ακολουθούν αργότερους ρυθμούς από άλλες, όπως π.χ. οι κινήσεις ατόμων και εμπορευμάτων με βάση τις μεταβολές στην προσπελασιμότητα. Επιπλέον, 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. Κατά εκείνης, αν όχι και νωρίτερα με την εξαγγελία ή την απαρχή εκπόνηση των μελετών ή την απαλλοτρίωση των απαιτούμενων εκτάσεων των έργων αυτών.

Στην περίπτωση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου επισημαίνονται τα εξής σε σχέση με τις σημαντικότερους παραμέτρους των σχετικών μεταβολών αυτού του τομέα:

1. Το έργο της Γέφυρας δεν είναι απλά ένα συγκοινωνιακό έργο που μειώνει το χρόνο σύνδεσης περιοχών, όπως π.χ. η διαπλάτυνση της οδού Αθηνών-Κορίνθου. Αποτελεί μια εντελώς νέα μορφή σύνδεσης δύο περιοχών της Βόρειας και της Νότιας, μ' ένα εναλλακτικό συγκοινωνιακό μέσο (τη Γέφυρα) του οποίου τα χαρακτηριστικά είναι εντελώς διαφορετικά από εκείνα αυτού που προϋπήρχε, (δηλ. των F/B). Τα χαρακτηριστικά αυτά κυρίως αφορούν:

- την ανεξαρτησία των μετακινούμενων από τα καιρικά φαινόμενα και
- την απρόοπτη διαθεσιμότητα του μέσου, καθώς και την παντελή έλλειψη διακοπών ή καθυστερήσεων στη χρήση του μέσου.

2. Ειδικά, ως προς τις περιοχές επιρροής σε ακτίνα 20-30 χιλιομέτρων από το σημείο της ζεύξης, σοβαρός παράγοντας είναι η μείωση του χρόνου διέλευσης κατά ποσοστό άνω του 50% σε σύγκριση με τον αντίστοιχο χρόνο των F/B. Π.χ. Ο χρόνος μεταβίβασης από την Πάτρα στη Ναύπακτο έχει μειωθεί από περίπου 1,30 ώρα σε 50 λεπτά της ώρας.

3. Οι όμορες προς τη Γέφυρα Ρ-Α περιοχές (Βόρεια και Νότια) είναι παραθαλάσσιες με εκτενές μέτωπο ακτών έχουν δε επιπλέον οπτική επαφή

με τη Γέφυρα, δεδομένα που αυξάνουν σημαντικά το ενδιαφέρον μεγάλου τμήματος των αγοραστών για συγκεκριμένες χρήσεις γης (π.χ. παραθεριστική κατοικία, επενδύσεις σε οικόπεδα, παραθαλάσσια καταστήματα μαζικής εστίασης, τουριστικές μονάδες κλπ).

Κάτω από αυτές τις συνθήκες θα πρέπει πρόσθετα να ληφθούν υπόψη τα εξής:

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

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα, η έναρξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος για νέες ή πρόσθετες χρήσεις γης άρχισε από την αρχή της κατασκευαστικής περιόδου (1997) και συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια για να κορυφωθεί, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που παρατίθενται παρακάτω.

Ως προς τις επιδράσεις στις χρήσεις γης, θα πρέπει καταρχήν να υπομνηστεί ότι η ακτίνα επιρροής από τη Γέφυρα αναμένεται να αυξηθεί κατά πολύ και να ολοκληρωθεί με τη συγκέντρωση του Δυτικού Συγκοινωνιακού Άξονα (Ιόνια Οδός, Παραϊόνια Οδός, κλπ). Στη σημερινή κατάσταση, οι επιδράσεις αυτές εκτείνονται, βασικά, στους άξονες Ρίου-Πατρών, Ρίου-Αιγίου, Αντιρρίου-Ναυπάκτου (Α΄ Ζώνη Επιρροής) και δευτερευόντως στις περιοχές Ρίζας, Μακύνειας, Κρυονερίου και στις πέραν των εκβολών του Μόρνου ακτές (Β΄ Ζώνη Επιρροής).

Για την ορθή εκτίμηση των στοιχείων που συλλέχθηκαν αναφορικά με τις επιδράσεις στις χρήσεις γης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στις περιοχές Α΄ Ζώνης Επιρροής προϋπήρχε (πριν το 1997) αγοραστικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε ακίνητα της Ζώνης αυτής από κατοίκους αφενός των μεσογειακών περιοχών του Νομού Αιτωλοακαρνανίας και ιδιαίτερα των αστικών κέντρων (από το Αγρίνιο και το Μεσολόγγι για την Βόρεια ακτή της

Γέφυρας) και αφετέρου από κατοίκους κυρίως της Πάτρας για τη Νότια περιοχή (ακτή Πάτρα μέχρι Αίγιο).

Όμως οι δύο αυτές επιμέρους δραστήριες αγορές λειτουργούσαν πριν τη κατασκευή της Γέφυρας και παρά την εξαιρετικά μικρή, από χιλιομετρική άποψη, απόστασή της, σχεδόν πλήρως ανεξάρτητα και το σημαντικότερο με εξαιρετικά υψηλές διαφορές τιμών (περίπου 2 προς 1, στην αξία οικοπέδων και κτημάτων, υπέρ της Νότιας περιοχής).

Το στοιχείο αυτό συνδυαζόμενο με τη σημαντική θετική μεταβολή της προσπελασιμότητας μεταξύ των δύο περιοχών οδηγεί στο συλλογισμό ότι θα πρέπει να αναμένεται εμφάνιση αυξημένης ζήτησης στη (πιο “φθηνή”) Βόρεια Περιοχή, τόσο από αγοραστές κατοίκους της Νότιας Περιοχής, όσο και της ίδιας της Βόρειας Περιοχής που βλέπουν την περιοχή τους να ευνοείται ιδιαίτερα από τις συνθήκες λειτουργίας της Γέφυρας.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα θεωρήσαμε ότι παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, σ’αυτή τη πρώτη περίοδο λειτουργίας της Γέφυρας, να διερευνήσουμε τις επιδράσεις στα χρήσεις γης, στη Βόρεια (παράκτια) Περιοχή λόγω της εγγύτητας και της αμεσότητας επικοινωνίας της περιοχής αυτής με τη Γέφυρα και των αντίστοιχα αναμενόμενων αμεσότερων αντιδράσεων της στα νέα δεδομένα.

Οι τάσεις αυτών των επιδράσεων θα αποτελούν και το μέτρο προσέγγισης και εκτίμησης παρόμοιων μεταβολών στις περισσότερες απομακρυσμένες ως προς τη Γέφυρα περιοχές.

8.1.2 Η αγορά ακινήτων στη Βόρεια Περιοχή

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω οι επιδράσεις στην αγορά ακινήτων της Βόρειας Περιοχής είναι αναμενόμενο να έχουν αρχίσει να εμφανίζονται ήδη από την κατασκευαστική περίοδο.

Στην ανάλυση που ακολουθεί εξετάζονται τα εξής:

1. Η μεταβολή των τιμών (1997-2005) στα διαμερίσματα, οικόπεδα και καταστήματα στον Άξονα Αντιρρίου-Ναυπάκτου και Αντιρρίου- Μακύνειας-Κρυονερίου– Μεσολογγίου
2. το επίπεδο των συναλλαγών (μεταβιβάσεων)
3. το ύψος των νέων οικοδομικών αδειών

Επιπλέον, πέραν των στατιστικών στοιχείων που αντλήθηκαν από τις αρμόδιες υπηρεσίες, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα απαντήσεων σε ερωτηματολόγια που απευθύνθηκαν σε άτομα και ιδιοκτήτες καταστημάτων στις πόλεις της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου, τα δύο σημαντικότερα και πλησιέστερα πληθυσμιακά κέντρα προς τη Γέφυρα.

Τέλος, στη συνέχεια γίνεται αξιολόγηση και κριτικός σχολιασμός των ευρημάτων της έρευνας των ερωτηματολογίων σε σχέση με τα στατιστικά δεδομένα και στοιχεία.

8.1.2.1 Η εξέλιξη των τιμών στα οικόπεδα

Ως ενδεικτική κατηγορία ακινήτων για τον υπολογισμό των επιδράσεων της Γέφυρας πάνω στις τιμές επιλέχθηκαν τα οικόπεδα στη Βόρεια Περιοχή και συγκεκριμένα στον Άξονα Αντιρρίου- Μακύνειας- Πλατανίτη- Παλαιοπαναγιάς- Μαραθιά- Μοναστηράκι. Οι σχετικές τιμές αφορούν την περίοδο 1997-2004 από τη ΔΥΟ Ναυπάκτου. Προέρχονται από αυθεντικές συναλλαγές και αναφέρονται σε συγκεκριμένες αγοραπωλησίες στα έτη 1997, 2001 και 2004, όπως έχουν καταγραφεί στο Βιβλίο Τιμών της ΔΟΥ, δεδομένου ότι στα οικόπεδα δεν ισχύει το σύστημα του αντικειμενικού προσδιορισμού των τιμών, αλλά τα τιμήματα των οικοπέδων προσδιορίζονται από τη φορολογική Αρχή βάσει έρευνας και συγκριτικών στοιχείων.

Αντίθετα, στα διαμερίσματα, τις κατοικίες και τα αγροτεμάχια (από το έτος 2000) ισχύει ο αντικειμενικός προσδιορισμός των τιμών με πίνακες που ανανεώνονται ανά 5-6 έτη.

Στον πίνακα που ακολουθεί εμφανίζονται οι τιμές των οικοπέδων εντός οικισμού στις προμνησθείσες περιοχές για τα έτη 1997, 2001, 2004.

Η περίοδος 1997-2004 συμπίπτει με τη φάση κατασκευής της Γέφυρας.

Πίνακας 1

ΤΙΜΕΣ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ ΕΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ

	Μεταβολή (σε ευρώ/τμ)					
	1997*	2001*	2004	2004/1997	2004/2001	2001/1997
ΑΝΤΙΡΡΙΟ	80	80	90	1,13	1,13	1
ΜΑΚΥΝΕΙΑ	20	35	80	4	2,28	1,75
ΠΛΑΤΑΝΙΤΗΣ	50	80	110	2,2	1,38	1,6
ΠΑΛΑΙΟΠΑΝΑΓΙΑ	30	50	110	3,7	2,2	1,67
			85-			
ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ	65	70	90	1,38	1,28	1,08
			85-			
ΜΑΡΑΘΙΑ	25	42	90	3,6	2,14	1,68

*Έχει γίνει μετατροπή των Δραχμών σε Ευρώ με μικρές στρογγυλοποιήσεις

Παρατηρείται ότι και στις δύο υποπεριόδους (1997-2001 και 2001-2004) τις μεγαλύτερες αυξήσεις τιμών παρουσιάζουν οι περιοχές Μακύνειας (που πρόσκειται στο Αντίρριο), Πλατανίτη, Παλαιοπαναγιάς και Μαραθιά. Στο σύνολο της περιόδου 1997-2004 τη μεγαλύτερη άνοδο τιμών εμφανίζουν η Μακύνεια (+300%) και η Παλαιοπαναγιά (+270%), ενώ ακολουθούν η Μαραθιά (+260%) και ο Πλατανίτης (+120%). Στην πραγματικότητα. Οι αυξήσεις τιμών στον Πλατανίτη και την Παλαιοπαναγιά με βάση τις πραγματικές εμπορικές τιμές, είναι πολύ μεγαλύτερες. Στις δύο αυτές περιοχές οι πραγματικές τιμές, με βάση τα στοιχεία της ΔΟΥ Ναυπάκτου, ήταν το 2004 από 160 έως 170 ευρώ το τετρ. Μέτρο. Με αυτό το δεδομένο οι αυξήσεις τιμών στη περίοδο 1997-2004 έχουν ως εξής:

Πίνακας 2

	<u>1997</u>	<u>2004</u>	
Πλατανίτης	50	160-170	3,2
Παλαιοπαναγιά	30	160-170	5,44

Οι παραπάνω ποσοστιαίες αυξήσεις (Πλατανίτης: +220% και Παλαιοπαναγιά: +444%) αποτελούν και τις μέγιστες αυξήσεις τιμών οικοπέδων σε όλη την περιοχή και οπωσδήποτε εκφράζουν ρυθμούς αύξησης κατά πολύ ανώτερους από οποιαδήποτε άλλη συγκρίσιμη περιοχή (π.χ. περιοχή Ρίου και γενικότερα Νότια Περιοχή).

Στις δύο αυτές περιοχές η αύξηση των τιμών δεν είναι ισομερώς κατανεμημένη στις δύο υποπεριόδους (1997-2001 και 2001-2004).

Πίνακας 3Μέσος ετήσιος Ρυθμός αύξησης Τιμών*

	<u>1997-</u> <u>2001</u>	<u>2001-</u> <u>2004</u>	<u>1997-</u> <u>2004</u>
Πλατανίτης	13%	12%	12,50%
Παλαιοπαναγιά	15%	30%	20%

*Από τα στοιχεία του Πίνακα 1

Στον Πίνακα 3 παρατηρούμε ότι στην περίπτωση του Πλατανίτη η μέση ετήσια αύξηση των τιμών ολόκληρης της περιόδου (1997-2004) είναι 12,5% και το ίδιο ποσοστό ισχύει περίπου και για τις δύο περιόδους. Αντίθετα, στην Παλαιοπαναγιά, εφάπτεται με το οικιστικό συγκρότημα της Ναυπάκτου, η μέση αύξηση των τιμών από 15% το χρόνο στην περίοδο 1997-2001, διπλασιάστηκε, δηλ. ανήλθε στο 30% στην περίοδο 2001-2004. Αυτό οφείλεται στην ιδιαίτερη γειτνίαση της περιοχής Παλαιοπαναγιάς με την πόλη της Ναυπάκτου, της οποίας είναι φυσική προέκταση αλλά και στη σημαντική μεταβολή του πολεοδομικού θεσμικού πλαισίου της περιοχής αυτής στην περίοδο 2001-2004 που ώθησε τις τιμές στα ύψη. Ουσιαστικό ρόλο σ' αυτήν

την εξέλιξη έπαιξαν επίσης και οι περιοριστικοί παράγοντες οικονομικής επέκτασης (καθ' ύψος) στην πόλη της Ναυπάκτου και η συνακόλουθη ασφυκτική πίεση για κατασκευή νέων κατοικιών. Κάτω από αυτές τις συνθήκες η Παλαιοπαναγιά εξελίσσεται ως μία νέα αναπτυσσόμενη οικιστική περιοχή που τείνει να ενσωματωθεί στη Ναύπακτο.

Η περιοχή του Πλατανίτη εκτείνεται στον Άξονα Αντιρρίου-Ναυπάκτου και συνορεύει ανατολικά με την Παλαιοπαναγιά. Διασχίζεται από τον οδικό παραθαλάσσιο άξονα Αντιρρίου-Ναυπάκτου και περιλαμβάνει(μεταξύ του οδικού άξονα και της θάλασσας) ένα επίμηκες παραθαλάσσιο τμήμα με τη μορφή στενής λωρίδας 6 χιλιομέτρων και τον Άνω Πλατανίτη, βορείως του οδικού άξονα.

Όλη η παραθαλάσσια περιοχή του Πλατανίτη, όπως και της Παλαιοπαναγιάς έχει εκπληκτική θέα προς την άλλη πλευρά του Πατραϊκού Κόλπου και ιδιαίτερα προς τη Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου. Η προνομιακή αυτή θέση του συνδυαζόμενη με το προσβάσιμο της ακτής του καθιστά πόλο έλξης ιδιαίτερου παραθεριστικού και οικιστικού ενδιαφέροντος.

Στην περιοχή του Πλατανίτη αναγείρονται κατοικίες κυρίως πολυτελούς κατασκευής (τύπο μεζονέτας κλπ), σε πολλές δε περιπτώσεις αξιοποιείται, λόγω της υψηλής τιμής ανά στρέμμα και του χαμηλού σχετικά συντελεστής δόμησης, ο δεσμός της κάθετης ιδιοκτησίας μεταξύ περισσότερων του ενός ιδιοκτητών ανά οικόπεδο (το ίδιο ισχύει και για την περιοχή Παλαιοπαναγιάς).

Η μόνη περιοχή που οι τιμές εμφανίζουν σχεδόν απόλυτη στασιμότητα είναι η περιοχή Αντιρρίου, όπου, λόγω των ισχυρών αρνητικών επιπτώσεων από την κάθετη πτώση της κίνησης των F/B στην περιοχή, μειώθηκαν τα εισοδήματα και το αντίστοιχο αγοραστικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε γη.

Όσον αφορά τη Μακύνεια ο τετραπλασιασμός των τιμών στην περίοδο 1997-2004 οφείλεται στα πλεονεκτήματα που έχει από πλευράς γειννίας με τη Ζεύξη και το Αντίρριο, τη θέα προς τη Γέφυρα, αλλά και το γεγονός ότι στο έτος βάσης (1997) οι τιμές ήταν οι χαμηλότερες όλης της ευρύτερης ζώνης.

8.1.2.2 Η εξέλιξη των τιμών στα καταστήματα

8.2. Έρευνα πεδίου (ερωτηματολόγια): Επιδράσεις της Γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου στην κτηματαγορά (real estate)

8.2.1 Εισαγωγή

Προκειμένου να διερευνηθούν οι επιπτώσεις της Γέφυρας στην κτηματαγορά πραγματοποιήθηκαν από 26-29.11.2005 έρευνες πεδίου τόσο στην περιοχή της Ναυπάκτου όσο και στην περιοχή του Μεσολογγίου. Ο συνολικός αριθμός των απαντηθέντων ερωτηματολογίων είναι 225. Τα 125 από αυτά συμπληρώθηκαν στην περιοχή της Ναυπάκτου και τα υπόλοιπα 100 στην περιοχή του Μεσολογγίου. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω η κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας θα μπορούσε να επηρεάσει την κτηματαγορά στο βαθμό που θα μπορούσε να επηρεάσει τις επιλογές εγκατάστασης των νοικοκυριών για μόνιμη (αλλά και τη παραθεριστική) κατοικία, αλλά και τις επιλογές χωροθέτησης των επιχειρήσεων.

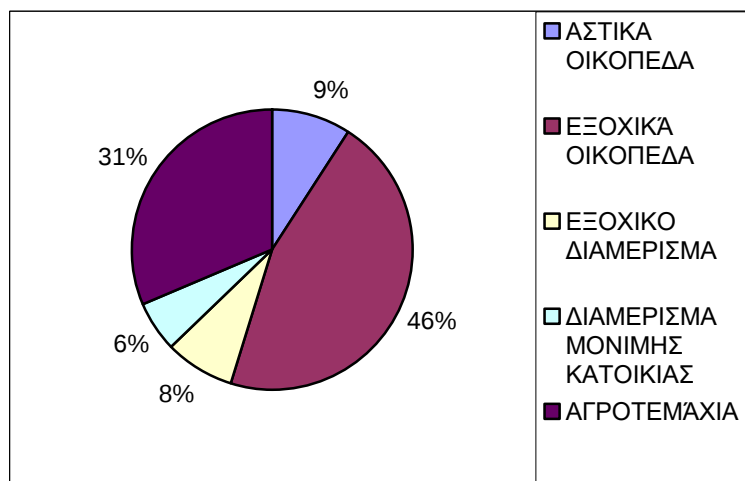
Η διενεργηθείσα έρευνα καταγράφει τις απόψεις των πολιτών και των ιδιοκτητών καταστημάτων για τις μεταβολές στην κτηματαγορά λόγω της κατασκευής και λειτουργίας της Γέφυρας.

8.2.2 Η αγορά ακινήτων στη Ναύπακτο

Στην ερώτηση «**εάν η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά**» η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε θετικά (84.8%).

Από το ποσοστό αυτό που απάντησε θετικά, η πλειοψηφία (46%) θεωρεί ότι αυτή η αύξηση των τιμών αφορά σε εξοχικά διαμερίσματα και οικόπεδα, ενώ η δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία είναι αυτή των αγροτεμαχίων (31%). Οι απόψεις αυτές παρουσιάζονται στο κυκλικό διάγραμμα που ακολουθεί.

Ναύπακτος: Αύξηση τιμών ανά κατηγορία ακινήτων

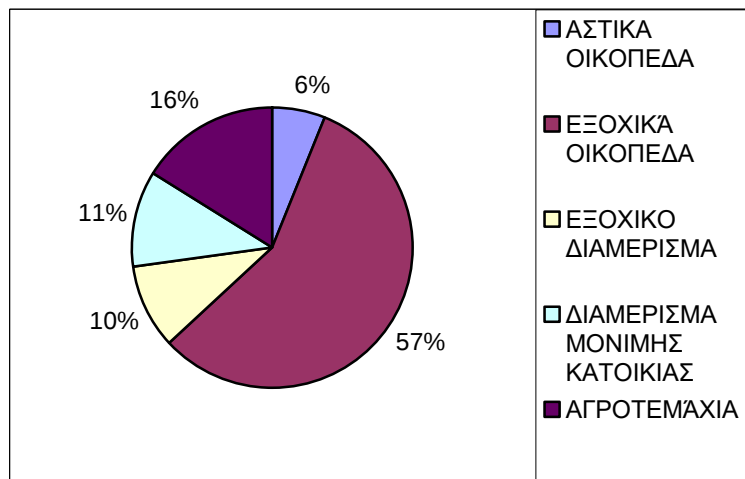


Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι απαντήσεις των ερωτηθέντων πολιτών σε σχέση με τη χρονική περίοδο που σημειώθηκε η άνοδος αυτή. Σε ένα ποσοστό 46% οι ερωτηθέντες θεωρούν ότι η αύξηση αυτή είχε ήδη ξεκινήσει από την περίοδο κατασκευής της Γέφυρας και πριν την έναρξη λειτουργίας αυτής, ενώ ποσοστό 40% των ερωτηθέντων απάντησαν ότι η αύξηση των τιμών έγινε μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας. Τέλος, ένα 14% των ερωτηθέντων δεν έλαβαν θέση σχετικά με τον χρόνο εμφάνισης του φαινομένου.

Στην μεγάλη πλειοψηφία τους οι ερωτηθέντες (74.4%) θεωρούν ότι οι αγοραπωλησίες των ακινήτων έχουν αυξηθεί λόγω της Γέφυρας ενώ το υπόλοιπο 25.6% πιστεύει ότι η αύξηση των τιμών δεν σχετίζεται με την Γέφυρα.

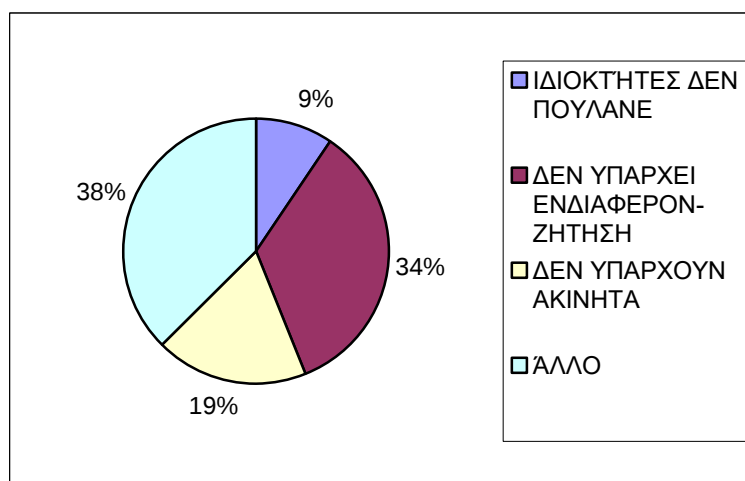
Αυτοί που απάντησαν ότι οι αγοραπωλησίες οφείλονται στη Γέφυρα θεωρούν επιπλέον ότι οι περισσότερες αγοραπωλησίες αφορούν τα εξοχικά οικόπεδα, τα εξοχικά διαμερίσματα και τα αγροτεμάχια. Οι απόψεις αυτές καταγράφονται στο κυκλικό διάγραμμα που ακολουθεί.

Ναύπακτος: Όγκος συναλλαγών ανά κατηγορία ακινήτων



Από αυτούς που απάντησαν αρνητικά σχετικά με την αύξηση των συναλλαγών (25.6%) η μεγαλύτερη σαφώς προσδιορισμένη κατηγορία ερωτηθέντων είναι αυτή που αναφέρει ως λόγο την έλλειψη επαρκούς ζήτησης (34%). Η άποψη ότι δεν υπάρχουν ακίνητα και ότι οι ιδιοκτήτες δεν πουλάνε αναμένοντας αύξηση τιμών έχουν ποσοστά 19% και 9% αντίστοιχα, ενώ άλλοι λόγοι αντιπροσωπεύουν ένα 38%. Οι απαντήσεις στην ερώτηση αυτή παρουσιάζονται στο παρακάτω γράφημα.

Ναύπακτος: Λόγοι μειωμένου όγκου συναλλαγών ακινήτων

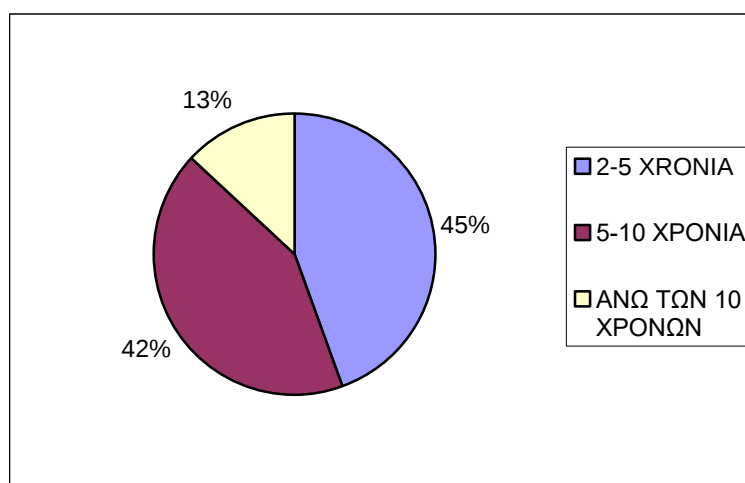


Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι οι αγοραστές από την Πάτρα έχουν αυξηθεί οι ερωτηθέντες απαντούν θετικά σε ποσοστό 60% ενώ το υπόλοιπο 40% έχει

αντίθετη άποψη. Σε άλλη ερώτηση που αφορά το κατά πόσο οι ερωτηθέντες προβλέπουν ότι οι αγοραστές από την Πάτρα θα αυξηθούν στο μέλλον, η πλειοψηφία απάντησε θετικά (ποσοστό 78.4%).

Σε σχέση με το πότε προσδιορίζεται χρονικά η αύξηση αυτή του αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα, η πλειοψηφία αυτών, που είχαν απαντήσει θετικά, αναμένει μια τέτοια εκδήλωση στα επόμενα 2 έως 10 χρόνια ενώ οι απαντήσεις που αφορούν στο διάστημα αυτό επιμερίζονται σχεδόν ισόποσα για τα διαστήματα μεταξύ 2-5 και 5-10 χρόνια (βλ. διάγραμμα που ακολουθεί).

Ναύπακτος: Χρόνος εκδήλωσης αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα

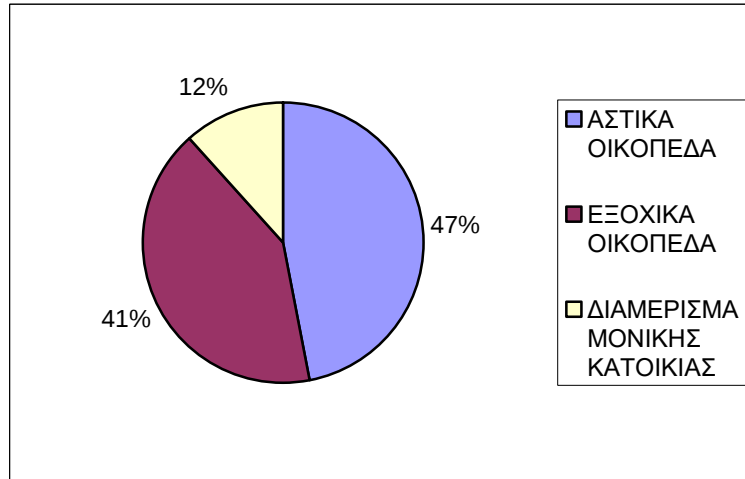


8.2.3 Η αγορά ακινήτων στο Μεσολόγγι

Οι αντιλήψεις που διαμορφώνονται από τους ερωτηθέντες στο Μεσολόγγι για τις επιδράσεις της Γέφυρας στην εκεί κτηματαγορά παρουσιάζονται έντονα διαφοροποιημένες σε σχέση με αυτές της έρευνας της Ναυπάκτου. **Η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων στο Μεσολόγγι (79%) δεν πιστεύει ότι η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά.**

Ο περιορισμένος αριθμός που απάντησε θετικά στο παραπάνω ερώτημα (21%). σε μεγάλο βαθμό δεν προσδιορίζει τα αστικά και τα εξοχικά οικόπεδα ως τα είδη των ακινήτων για τα οποία θεωρεί ότι αυξήθηκαν οι τιμές λόγω της Γέφυρας (βλ. σχήμα που ακολουθεί).

Μεσολόγγι: Αύξηση τιμών ανά κατηγορία ακινήτων

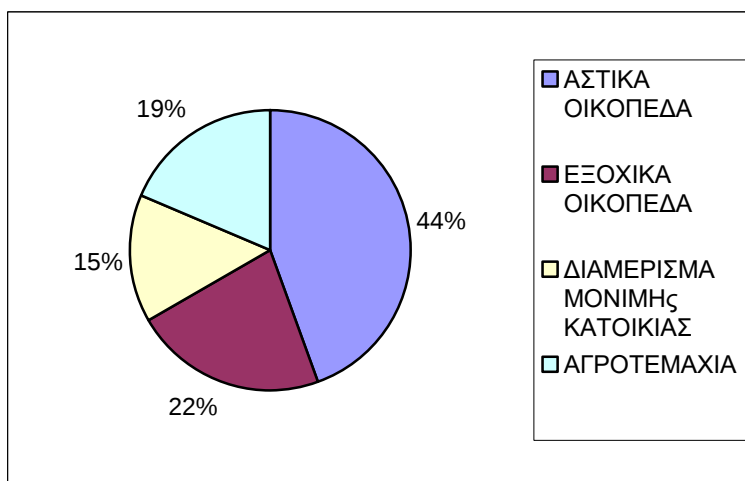


Επίσης, από αυτούς που θεωρούν ότι υπήρχε θετική επίδραση στις τιμές δεν προσδιορίζουν μόλις 19% πιστεύει ότι υπήρξε θετική επίδραση στις τιμές στη φάση της κατασκευής, ενώ το 81% θεωρεί ότι αυτό συνέβη μετά τη λειτουργία της Γέφυρας.

Σε ότι αφορά των όγκο των αγοραπωλησιών σε ποσοστό 68% οι ερωτηθέντες απαντούν ότι αυτές δεν έχουν αυξηθεί.

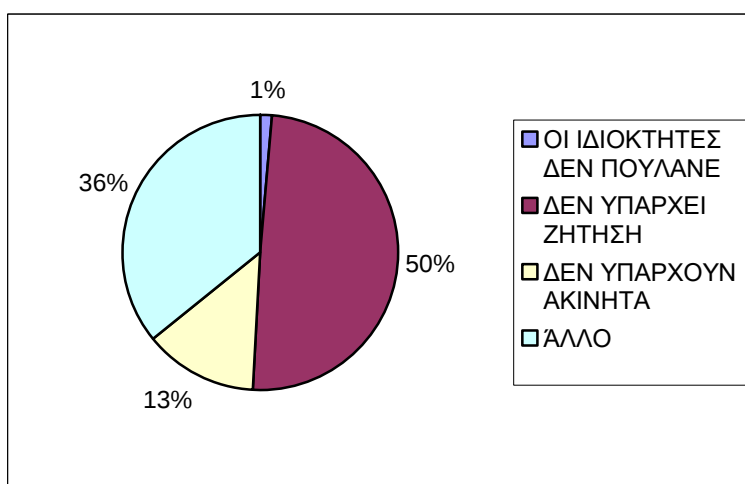
Το υπόλοιπο 32%, που θεωρεί ότι ο όγκος των αγοραπωλησιών, λόγω της Γέφυρας έχει αυξηθεί, εντοπίζει την αύξηση αυτή πρωτίστως στα αστικά οικόπεδα, στα εξοχικά οικόπεδα και τα αγροτεμάχια και σε λιγότερο βαθμό στα διαμερίσματα για μόνιμη κατοικία.

Μεσολόγγι: Όγκος συναλλαγών ανά κατηγορία ακινήτων



Η έλλειψη ικανοποιητικής ζήτησης φαίνεται να είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο θεωρείται ότι ο όγκος των αγοραπωλησιών δεν έχει αυξηθεί για αυτούς που απάντησαν κατά αυτό τον τρόπο στην προηγούμενη ερώτηση.

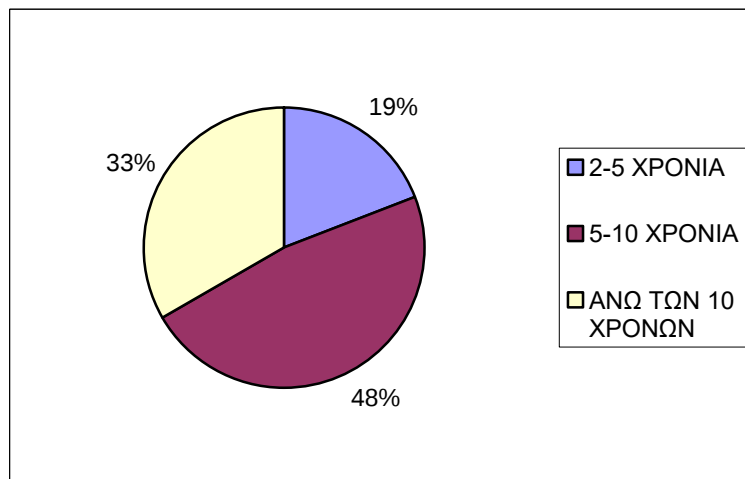
Μεσολόγγι: Λόγοι μειωμένου όγκου συναλλαγών ακινήτων



Σε σχέση με το ερώτημα εάν οι αγοραστές των ακινήτων από την Πάτρα έχουν αυξηθεί, το 89% των ερωτηθέντων θεωρεί πως όχι.

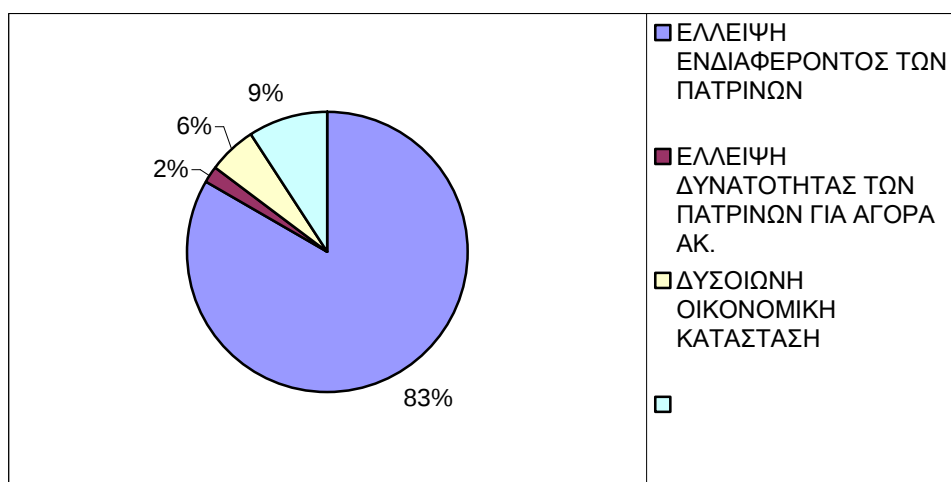
Ωστόσο ποσοστό 44% από το σύνολο των ερωτηθέντων είπαν ότι πιστεύουν πως οι αγοραστές των ακινήτων θα αυξηθούν στο μέλλον. Ωστόσο αυτή η άνοδος δεν αναμένεται στο άμεσο μέλλον (2-5 χρόνια), αλλά σε μεγαλύτερο βάθος χρόνου.

Μεσολόγγι: Χρόνος εκδήλωσης αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα



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

Μεσολόγγι: Λόγοι απουσίας αγοραστικού ενδιαφέροντος από την Πάτρα



8.2.4. Συμπεράσματα έρευνας πεδίου

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

Σε ότι αφορά την Ναύπακτο διαπιστώνεται ότι η κρατούσα αντίληψη των πολιτών τάσσεται (κατά συντριπτική πλειοψηφία) υπέρ της άποψη ότι η αγορά ακινήτων στην περιοχή έχει κινηθεί ανοδικά και μάλιστα, αναφορικά με τις τιμές, οι ανοδικές κινήσεις είχαν ξεκινήσει κατά την κατασκευαστική περίοδο. Πρόσθετο ενδιαφέρον έχει η διαπιστωθείσα αντίληψη των πολιτών ότι, ανάμεσα στους λόγους, που προκάλεσαν αυτή την εξέλιξη κάποιο ρόλο έχει παίξει και το αγοραστικό ενδιαφέρον από Πατρινούς αγοραστές.

Αντίθετα στο Μεσολόγγι η αντίληψη των πολιτών δεν αποδέχεται ότι υπήρξε κάποια ιδιαίτερη κινητικότητα στην αγορά ακινήτων της περιοχής λόγω της Γέφυρας. Αφήνει μόνο κάποια περιθώρια για εμφάνιση μιας τέτοιας τάσης στο μέλλον, όχι όμως το άμεσο.

Γίνεται φανερό από τα παραπάνω αποτελέσματα της έρευνας πεδίου, ότι σε πρώτη φάση οι επιδράσεις στην αγορά ακινήτων έκαναν την εμφάνισή τους καταρχήν στην Βόρεια περιοχή (άξονας Κρυονερίου – Μακύνειας – Αντίρριου – Ναυπάκτου – Μοναστηρακίου) της Γέφυρας και μάλιστα η άνοδος των τιμών άρχισε να παρουσιάζεται από την κατασκευαστική περίοδο.

Από το συνδυασμό των αποτελεσμάτων των δυο ερευνών, της στατιστικής από τη ΔΟΥ και της έρευνας πεδίου, προκύπτουν, σε ότι τουλάχιστον αφορά τις τιμές, παρεμφερή αποτελέσματα τόσο για τα επίπεδα των ανατιμήσεων όσο και για τους λόγους που τις προκάλεσαν. Το βασικό συμπέρασμα είναι ότι οι τιμές αυξήθηκαν λόγω της Γέφυρας κατά ένα ποσοστό 25%-30% στα οικόπεδα και 40%-60% στα παραλιακά καταστήματα. Οι αυξήσεις αυτές νοούνται πέραν της υπάρχουσας μακροχρόνιας τάσης ανόδου για την περιοχή και για το σύνολο της περιόδου μέχρι σήμερα. Ωστόσο, είναι διάχυτη η εντύπωση και η προσδοκία ότι στο μέλλον η αυξητική πορεία των τιμών λόγω των επιδράσεων της Γέφυρας θα ενταθεί, με πιθανότερο χρονικό ορίζοντα την περίοδο μετά από τρία έως πέντε έτη από σήμερα.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ REAL ESTATE

1. Νομίζετε ότι η κατασκευή της Γέφυρας επηρέασε τις τιμές των ακινήτων ανοδικά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

2. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 1 είναι ΝΑΙ, ποιο είδος ακινήτων νομίζετε ότι επηρέασε η Γέφυρα πιο πολύ;

Αστικά οικόπεδα	Εξοχικά οικόπεδα	Εξοχικό διαμέρισμα/σπίτι	Διαμέρισμα/σπίτι μόνιμης κατ/ιας	Αγροτεμάχιο
--------------------	---------------------	-----------------------------	-------------------------------------	-------------

3. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 1 είναι ΝΑΙ, πιστεύετε ότι οι τιμές επηρεάστηκαν περισσότερο:

Πριν τη λειτουργία της Γέφυρας (7/2004) -κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου-	Μετά τη λειτουργία της Γέφυρας
--	--------------------------------

4. Πιστεύετε ότι έχουν αυξηθεί οι αγοραπωλησίες ακινήτων λόγω της Γέφυρας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

5. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 4 είναι ΝΑΙ, σε ποιο είδος ακινήτων οι αγοραπωλησίες είναι μεγαλύτερες/περισσότερες;

Αστικά οικόπεδα	Εξοχικά οικόπεδα	Εξοχικό διαμέρισμα/σπίτι	Διαμέρισμα/σπίτι μόνιμης κατ/ιας	Αγροτεμάχιο
--------------------	---------------------	-----------------------------	-------------------------------------	-------------

6. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 4 είναι ΟΧΙ, ποιος πιστεύετε ότι είναι ο λόγος της μη-αύξησης των αγοραπωλησιών;

Οι ιδιοκτήτες δεν πουλάνε αναμένοντας αυξηθούν οι τιμές	Δεν υπάρχει ενδιαφέρον-ζήτηση για ακίνητα	Δεν υπάρχουν ακίνητα γενικά	Άλλο (προσδιορίσετε)
--	---	--------------------------------	-------------------------

7. Νομίζετε ότι οι αγοραστές ακινήτων από την Πάτρα έχουν αυξηθεί;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

8. Πιστεύετε ότι οι αγοραστές ακινήτων από την Πάτρα θα αυξηθούν στο μέλλον;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

9. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 8 είναι ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

Τα επόμενα 2 με 5 χρόνια	Από 5 έως 10 χρόνια	Άνω των 10 χρόνων
--------------------------	---------------------	-------------------

10. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 8 είναι ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν στο μέλλον;

Λόγω έλλειψης ενδιαφέροντος των πατρινών για την ευρύτερη περιοχή	Λόγω έλλειψης δυνατότητας των πατρινών για αγορές ακινήτων	Λόγω της μάλλον δυσοίωνης οικονομικής κατάστασης γενικά	Άλλο (προσδιορίσετε)
---	--	---	----------------------

(ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΠΑΤΡΙΝΟΥΣ)

11. Αν επρόκειτο να αγοράσετε ένα ακίνητο για μελλοντική αξιοποίηση/χρήση θα προτιμούσατε να το πάρετε στη Ναυπακτία;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

12. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 11 είναι ΝΑΙ, ποιο είδος ακινήτου θα ήταν αυτό;

Αστικό οικόπεδο	Εξοχικό οικόπεδο	Εξοχικό διαμέρισμα/σπίτι	Διαμέρισμα/σπίτι μόνιμης κατ/ίας	Αγροτεμάχιο
-----------------	------------------	--------------------------	----------------------------------	-------------

13. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 11 είναι ΝΑΙ, θα κάνατε το ίδιο και αν δεν υπήρχε η Γέφυρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

14. Γνωρίζετε κάποιον από το περιβάλλον σας που να έχει αγοράσει κάποιο ακίνητο (ακίνητα) στη Βόρεια πλευρά (Ναυπακτία, Μεσολόγγι, Φωκίδα, κτλ.);

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

15. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 14 είναι ΝΑΙ, σε ποια ακριβώς περιοχή/περιοχές;

16. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 14 είναι ΝΑΙ, τι είδος ακίνητο (ακίνητα) είναι αυτό (αυτά);

(Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότερα ακίνητα και είδη ακινήτων σημειώνονται με **X** τα σχετικά είδη ακινήτων και αναγράφεται ο αριθμός (ποσότητα) κάθε κατηγορίας).

Αστικό οικόπεδο	Εξοχικό οικόπεδο	Εξοχικό διαμέρισμα/σπίτι	Διαμέρισμα/σπίτι μόνιμης κατ/ίας	Αγροτεμάχιο

17. Αν μειωθούν τα διόδια της Γέφυρας νομίζετε ότι θα αυξηθεί το ενδιαφέρον από το συγγενικό και κοινωνικό σας περιβάλλον για αγορά ακινήτων στη Βόρεια πλευρά (Ναυπακτία, Μεσολόγγι, Φωκίδα, κτλ.);

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

18. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 17 είναι ΝΑΙ, για ποια περιοχή πιστεύετε ότι θα υπάρχει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον;

Ναύπακτος (πόλη)	Ευρύτερη Ναυπακτία	Μεσολόγγι	Φωκίδα (π.χ. Γαλαξίδι, Ιτέα)	Άλλο (προσδιορίσετε)

19. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 17 είναι ΝΑΙ, για ποιο είδος ακινήτου πιστεύετε ότι θα υπάρχει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον;

Αστικό οικόπεδο	Εξοχικό οικόπεδο	Εξοχικό διαμέρισμα/σπίτι	Διαμέρισμα/σπίτι μόνιμης κατ/ίας	Αγροτεμάχιο
--------------------	---------------------	-----------------------------	-------------------------------------	-------------

20. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 17 είναι ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθεί το ενδιαφέρον για αγορά ακινήτων στη Βόρεια πλευρά;

Λόγω έλλειψης ενδιαφέροντος για την περιοχή της Βόρειας πλευράς γενικά	Λόγω έλλειψης οικονομικής δυνατότητας για αγορά ακινήτων	Λόγω της ύπαρξης εναλλακτικής λύσης για εξοχική ή μόνιμη κατοικία στον τόπο καταγωγής (εντός Πελοποννήσου)	Άλλο (προσδιορίσετε)
--	---	--	-------------------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ -ΜΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ

9 Εισαγωγή

Βασικός στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι να εξεταστούν και να εντοπιστούν οι επιδράσεις που επιφέρει η λειτουργία της γέφυρας στην εμπορική κίνηση της τοπικής αγοράς των κύριων αστικών κέντρων που υπέστησαν άμεσα τις χωρικές επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, δηλαδή της Πάτρας, της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου. Συνήθως τα μεταφορικά έργα που συνδέουν περιοχές με διαφορετικό επίπεδο ανάπτυξης επιφέρουν σπουδαίες οικονομικές και όχι μόνο επιπτώσεις. Μία από αυτές, είναι η ενδεχόμενη απομύζηση όλων των οικονομικών πόρων της λιγότερο ανεπτυγμένης περιοχής προς όφελος της συγκριτικά περισσότερο ανεπτυγμένης, γεγονός που μοιραία θα συντελέσει αποφασιστικά στην οικονομική εξασθένιση της πληγείσας περιοχής. Τέτοιου είδους προδιαγραφές έχει καταρχήν η Ζεύξη Ρίου – Αντίρριου, αφού η Νότια περιοχή είναι σημαντικά πιο πλούσια συγκριτικά με την Βόρεια, όπως προέκυψε από την ανάλυση στο Κεφάλαιο 2. Συγκεκριμένα η μεγαλύτερη προσβασιμότητα των πόλεων του βόρειου τμήματος (Ναύπακτος, Μεσολόγγι, Αγρίνιο) προς την αγορά της Πάτρας λόγω της λειτουργίας της Γέφυρας ενδέχεται να έχει επηρεάσει την εμπορική κίνηση στα κέντρα αυτά προκαλώντας μετακίνηση της ζήτησης προϊόντων και υπηρεσιών από τις τοπικές αγορές προς αυτή του μεγάλου αστικού κέντρου. Η μεγαλύτερη προσβασιμότητα μειώνει τη δύναμη στην αγορά των μέχρι πρότινος τοπικών μονοπωλίων, κάτι που είναι προς όφελος των καταναλωτών, αλλά και θίγει τους αναποτελεσματικούς παραγωγούς στο βαθμό που τους εκθέτει σε μεγαλύτερο ανταγωνισμό.

Ωστόσο, σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι η οικονομική εξασθένιση ενδεχομένως δεν θα περιοριστεί αποκλειστικά στην εμπορική κίνηση της τοπικής αγοράς. Αντίθετα είναι πολύ πιθανό να επεκταθεί και στους

παραγωγικούς συντελεστές (π.χ. εργασία). Συγκεκριμένα, η λειτουργία της Γέφυρας άλλαξε άρδην, για τις γειτονικές προς τη Γέφυρα περιοχές, το μέχρι πρότινος γνωστό τοπίο στις μεταφορές, αφού μείωσε σημαντικά τις χρονοαποστάσεις και περιόρισε το κόστος μεταφοράς.²⁵ Η τελευταία επίδραση έχει ως αποτέλεσμα να δοθεί ένα ισχυρό κίνητρο για μετεγκατάσταση των παραγωγικών συντελεστών των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών στις περισσότερο ανεπτυγμένες, αφού οι τελευταίες περιλαμβάνουν υψηλό παραγωγικό δυναμικό, παραγωγική διαδικασία που διέπεται από τεχνολογία και καινοτομία κ.α. Το γεγονός αυτό επιφέρει την εξασθένιση της παραγωγικής δραστηριότητας στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές, αλλά και συντελεί αποφασιστικά στο να τους ασκείται μεγαλύτερη επιρροή από τις πιο πλούσιες. Παρόλα αυτά η εκτίμηση επιδράσεων πρέπει να γίνεται πάντα υπό το πρίσμα του ότι ο καθένας έχει μια διπλή οικονομική υπόσταση, είναι καταναλωτής αλλά και παραγωγός. Η βόρεια περιοχή με τη σειρά της μπορεί να αποτελέσει τον πόλο έλξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που στοχεύουν στην εκμετάλλευση ή αξιοποίηση τοπικών πλουτοπαραγωγικών πόρων και τοπικών προϊόντων κυρίως του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, καθώς και να αυξήσει το τουριστικό ρεύμα υπέρ της.

Κάποιες από τις παραπάνω αναμενόμενες επιπτώσεις είναι χρονικά πολύ πιο άμεσες (πχ εμπορικές συναλλαγές, κίνηση τουριστών) από εκείνες που απαιτούν μεγαλύτερο χρόνο σχεδιασμού και υλοποίησης (πχ νέες επενδύσεις). Για το λόγο αυτό η έρευνα πεδίου του παρόντος κεφαλαίου επιλέχθηκε να πραγματοποιηθεί στον τομέα με τις αμεσότερες επιδράσεις, δηλαδή την εμπορική κίνηση. Επιπλέον, από πλευράς ζώνης επιρροής εντοπίστηκε η διερεύνηση των επιπτώσεων στις περιοχές Ναυπάκτου και Μεσολογίου σε σχέση βέβαια κυρίως με την Πάτρα που αποτελεί το μεγαλύτερο και πλησιέστερο αστικό κέντρο προς το οποίο αυξήθηκε άμεσα και σε μεγάλο βαθμό η προσβασιμότητα.

Μέσω της εξέτασης της εμπορικής κίνησης των καταστημάτων της Ναυπάκτου και του Μεσολογίου, αναμένεται να διερευνηθεί το κατά πόσο η

²⁵ Στη διαμόρφωση της τιμής της νέας ταχύτερης υπηρεσίας διάβασης μέσω της Γέφυρας δεν περιλαμβάνεται μόνο το κόμιστρο, αλλά και η ωφέλεια από τη μείωση του χρόνου.

κατασκευή της Γέφυρας οδηγεί στην αύξηση των μετακινήσεων για καταναλωτικούς σκοπούς από αυτά τα κέντρα προς την Νότια περιοχή, γεγονός που, αν συμβαίνει, επιφέρει την μεταφορά εισοδημάτων από την μία περιοχή στην άλλη, εξαιτίας της έλξης που ασκεί το οικονομικό κέντρο της Πάτρας.

Η έρευνα πεδίου έχει σαν σκοπό να σκιαγραφήσει τις απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών (επιχειρηματιών) σχετικά με τις επιδράσεις βάσει των δικών τους προσλαμβανόμενων παραστάσεων και διαμορφωμένων αντιλήψεων.

Το διάστημα λειτουργίας της Γέφυρας είναι αρκετά μεγάλο για να μπορούν να καταγραφούν κάποιες τάσεις αλλά αρκετά μικρό για να μπορούν να αναλυθούν μεταβολές στην βάση δευτερογενών στατιστικών πηγών. Όπως είναι αντιληπτό οι επίσημες στατιστικές ακολουθούν και καταγράφουν με μια χρονική υστέρηση τις οικονομικές εξελίξεις.

Η ταυτότητα της έρευνας: η έρευνα επικεντρώθηκε στην τοπική αγορά της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου, λόγω της σπουδαίας μεταβολής της προσβασιμότητας της περιοχής που έλαβε χώρα εξαιτίας της Γέφυρας. Η έρευνα πεδίου, που πραγματοποιήθηκε από 6.12-22.12.2005, αφορά ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν με τη μορφή προσωπικής συνέντευξης και απαντήθηκαν επιτόπου. Στη Ναύπακτο τα ερωτηματολόγια απαντήθηκαν από 122 καταστήματα, εκ των οποίων 35 ανήκουν στην κατηγορία «ρούχα-υποδήματα-καλλυντικά», 38 στην κατηγορία είδη «οικιακής χρήσεως-ηλεκτρικές συσκευές και Η/Υ», 15 στην κατηγορία «supermarket», 27 στην κατηγορία «εστιατόρια-καφετέριες», και 7 στην κατηγορία «λοιπά». Στο Μεσολόγγι τα ερωτηματολόγια απαντήθηκαν από 81 καταστήματα, εκ των οποίων 23 ανήκουν στην κατηγορία «ρούχα-υποδήματα-καλλυντικά», 27 στην κατηγορία είδη «οικιακής χρήσεως-ηλεκτρικές συσκευές και Η/Υ», 6 στην κατηγορία «supermarket», 13 στην κατηγορία «εστιατόρια-καφετέριες», και 12 στην κατηγορία «λοιπά».

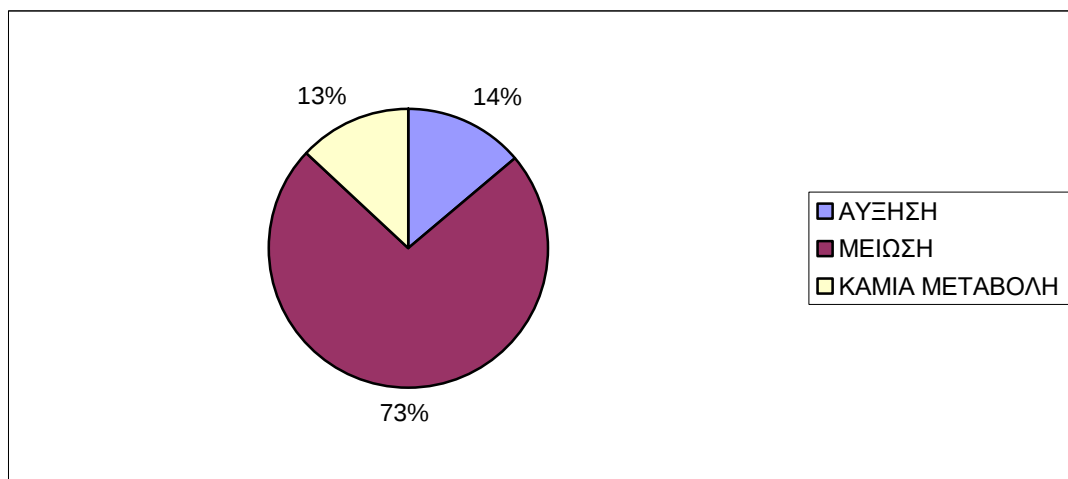
Το ερωτηματολόγιο έδωσε έμφαση στις εξής 3 παραμέτρους : α) στην καταγραφή της εμπορικής κίνησης της αγοράς της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους (2005), β) στις επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση των καταστημάτων των ίδιων των ερωτηθέντων και τέλος γ) στις προσδοκίες των επιχειρηματιών σχετικά με το πώς η λειτουργία της Γέφυρας θα επηρεάσει όχι μόνο την δική τους επιχείρηση αλλά και ολόκληρη την τοπική αγορά της πόλης.

9.1. Αποτελέσματα.

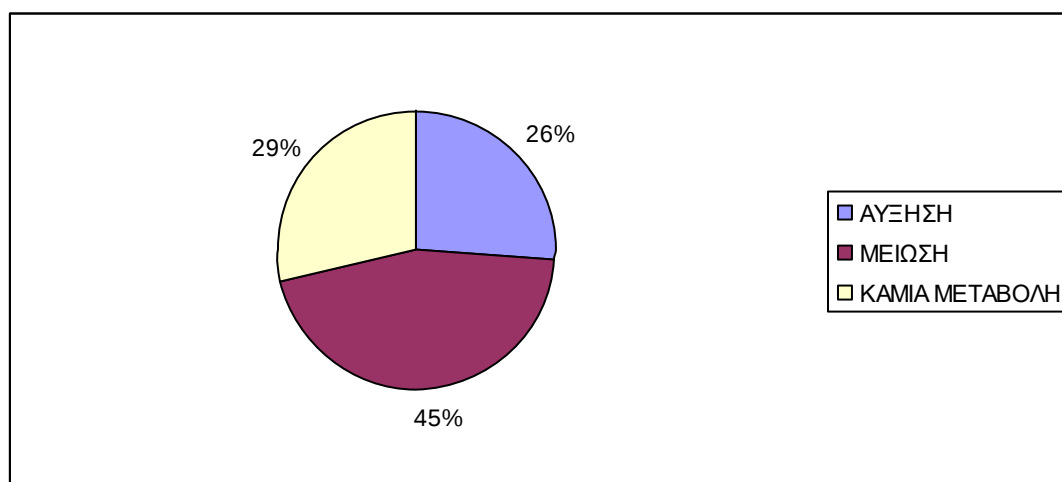
9.1.1 Εμπορική κίνηση στην Ναύπακτο κατά το τελευταίο έτος

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ερωτήσεων που σχετίζονται με την κατάσταση όλης της τοπικής αγοράς της Ναυπάκτου κατά την διάρκεια του τελευταίου έτους (2005) με βάση τις απόψεις των ερωτηθέντων. Αναλυτικότερα:

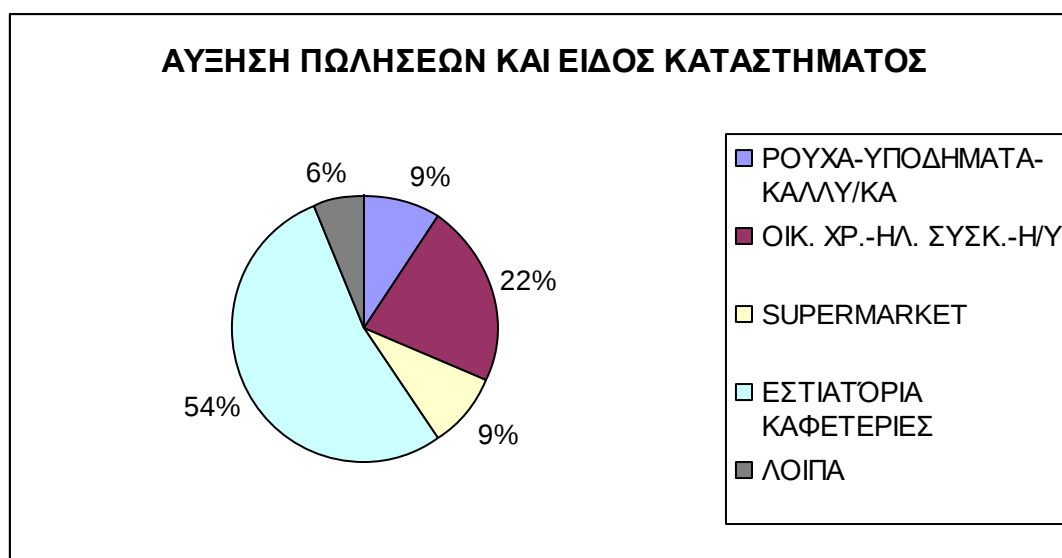
Στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι οι πωλήσεις γενικά των καταστημάτων στην Ναύπακτο έχουν μειωθεί κατά το τελευταίο έτος η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησαν θετικά. Οι απαντήσεις, που δηλώνουν ότι οι πωλήσεις έχουν αυξηθεί, αντιπροσωπεύουν το 14% των απαντήσεων, ενώ η απάντηση καμία μεταβολή το 13%.



Σε ότι αφορά τις πιο άμεσες ως προς τις δικές τους ατομικές (ή εταιρικές) επιχειρήσεις, δηλαδή τις πωλήσεις του κλάδου στη Ναύπακτο, οι ερωτηθέντες σε ποσοστό 45% θεωρούν ότι παρουσιάστηκε μείωση των πωλήσεων τον τελευταίο χρόνο. Καμία μεταβολή στις πωλήσεις σημειώνει το 29% των ερωτηθέντων και αύξηση το 26%.

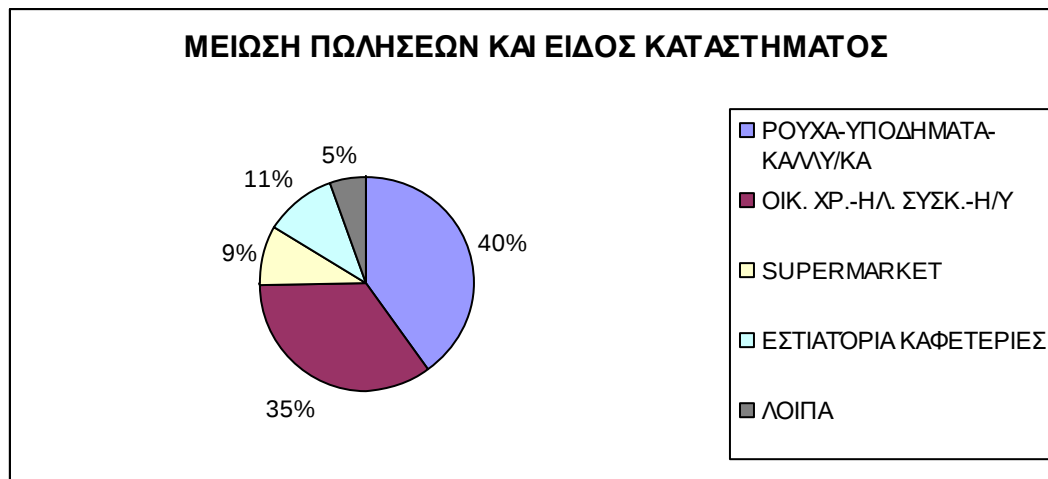


Από τις απαντήσεις που αναφέρουν αύξηση των πωλήσεων κατά το τελευταίο έτος το 54% προέρχεται από την κατηγορία τους δείγματος της έρευνας «εστιατόρια- καφετέριες». Η κατηγορία αυτή ακολουθείται από τα καταστήματα ειδών οικιακής χρήσεως- ηλ. συσκευές –Η/Υ.

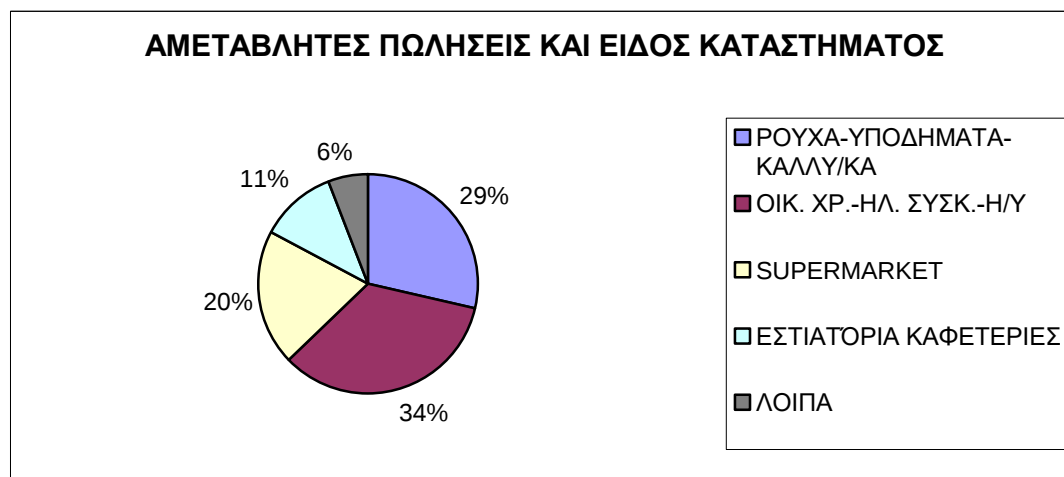


Ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι η κατηγορία ειδών οικιακής χρήσεως- ηλ. συσκευές –Η/Υ είναι η δεύτερη σε ποσοστό (35%) από τα καταστήματα που

αναφέρουν μείωση των πωλήσεων τους. Η πρώτη κατηγορία εξ αυτών που αναφέρει μείωση πωλήσεων είναι εκείνη των ρούχων-υποδημάτων-καλλυντικών.

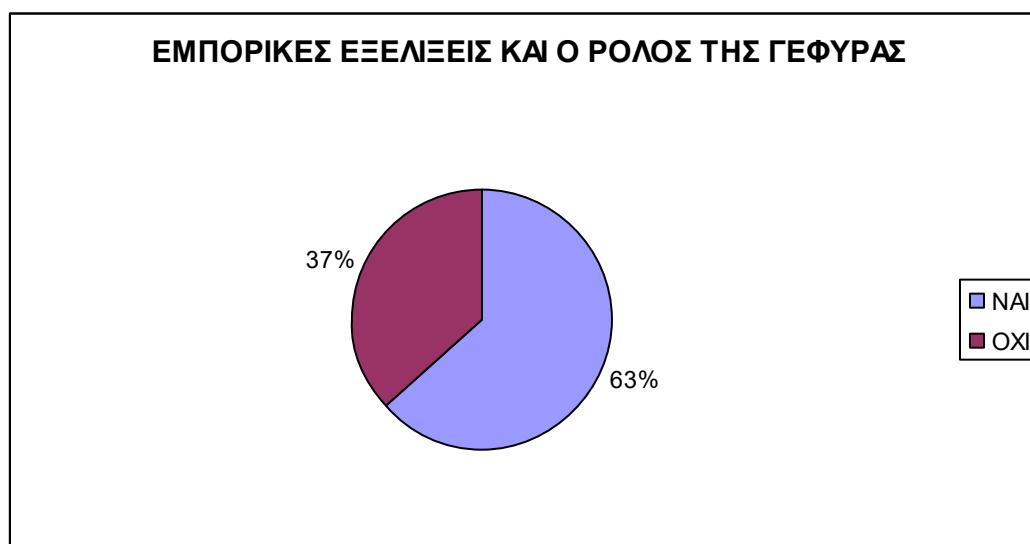


Αμετάβλητες πωλήσεις κατά το τελευταίο έτος αναφέρει σε μεγαλύτερο ποσοστό η κατηγορία ειδών οικιακής χρήσεως- ηλεκτρικών συσκευών –Η/Υ (34%) ακολουθούμενη από τις κατηγορίες των ρούχων- υποδημάτων-καλλυντικών (29%) και των supermarket (20%).



Οι αντιλήψεις σχετικά με την εμπορική κίνηση στα καταστήματα της Ναυπάκτου που παρουσιάστηκαν παραπάνω θα μπορούσαν να οφείλονται στην οικονομική συγκυρία και στις επιμέρους εξελίξεις με τις οποίες αυτή συνδέεται για κάθε είδος καταστήματος. Με βάση το σκεπτικό αυτό κρίνεται

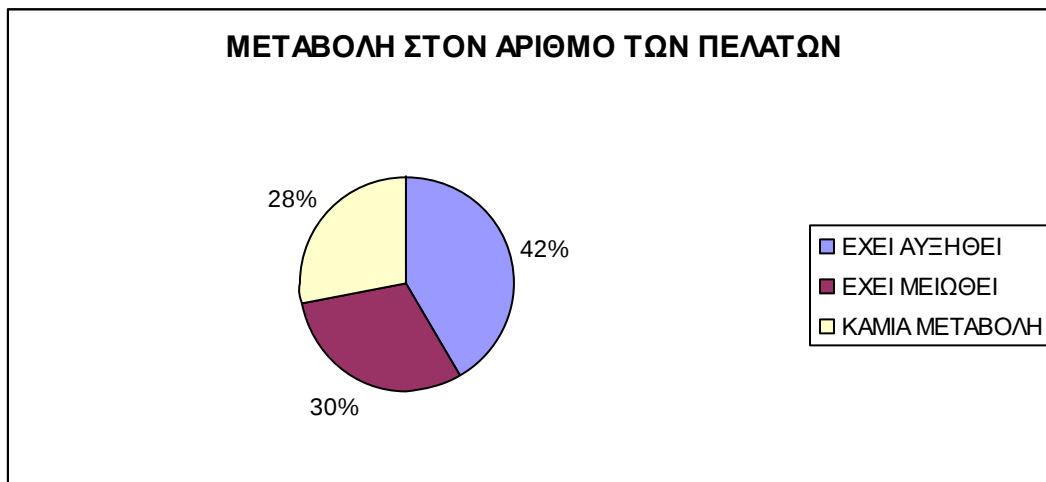
απαραίτητο να αποτυπωθεί η άποψη των ερωτώμενων όσον αφορά το ρόλο που αυτοί αποδίδουν στην λειτουργία της Γέφυρας σχετικά με τις εμπορικές εξελίξεις στην περιοχή του κατά τον τελευταίο χρόνο. Ανεξάρτητα από την κατεύθυνση της εξέλιξης (θετική, αρνητική) στην εμπορική κίνηση, μια μεγάλη πλειοψηφία (63%) θεωρεί ότι αυτή σχετίζεται με την Γέφυρα.



9.1.2 Η επίδραση της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση των καταστημάτων κατά την πρώτη περίοδο λειτουργίας της (μέχρι το τέλος 2005)

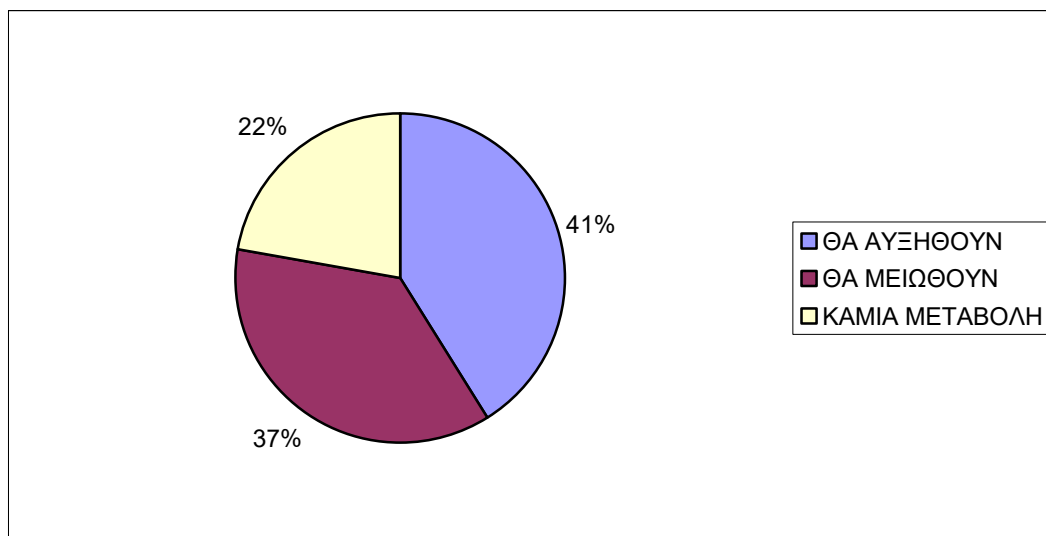
Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται οι απαντήσεις των επιχειρηματιών σχετικά με την πορεία της συναλλακτικής κίνησης του δικού τους καταστήματος (τζίρος, αριθμός πελατών κλπ). Επομένως η βασιμότητα των απαντήσεων σε σχέση με τα πραγματικά στοιχεία θα πρέπει να θεωρείται αυξημένη σε σύγκριση με τις απαντήσεις της προηγούμενης ενότητας που αφορούσε τις απόψεις των ιδίων ερωτηθέντων για γενικότερης μορφής εξελίξεις του κλάδου στον οποίο δραστηριοποιούνται, ολόκληρης της εμπορικής κίνησης της Ναυπάκτου κλπ.

Στην ερώτηση για τη μεταβολή του **αριθμού των πελατών** τους κατά το τελευταίο έτος (2005) ανεξάρτητα από τη μεταβολή των πωλήσεων, το 42% των ερωτηθέντων απάντησε ότι ο αριθμός των πελατών τους έχει αυξηθεί, 30% ότι έχει μειωθεί και 28% ότι δεν έχει παρουσιάσει καμία μεταβολή.



Παράλληλα, ένα ποσοστό της τάξεως του 65% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα δεν έχει αυξηθεί.

Όσον αφορά τις **πωλήσεις** των ερωτηθέντων, οι απαντήσεις είναι λιγότερο αισιόδοξες σε σχέση με τις αυτές του αριθμού πελατών, αφού μια οριακή πλειοψηφία των ερωτηθέντων (41%) θεωρεί ότι οι πωλήσεις στο κατάστημα τους θα αυξηθούν τον επόμενο χρόνο, σε αντίθεση με το 37% που πιστεύει ότι αυτές θα μειωθούν.



Πάντως, αν και πάνω από το ένα τρίτο των ερωτηθέντων είναι απαισιόδοξο για την πορεία της συναλλακτικής κίνησης των δικών τους καταστημάτων, στο

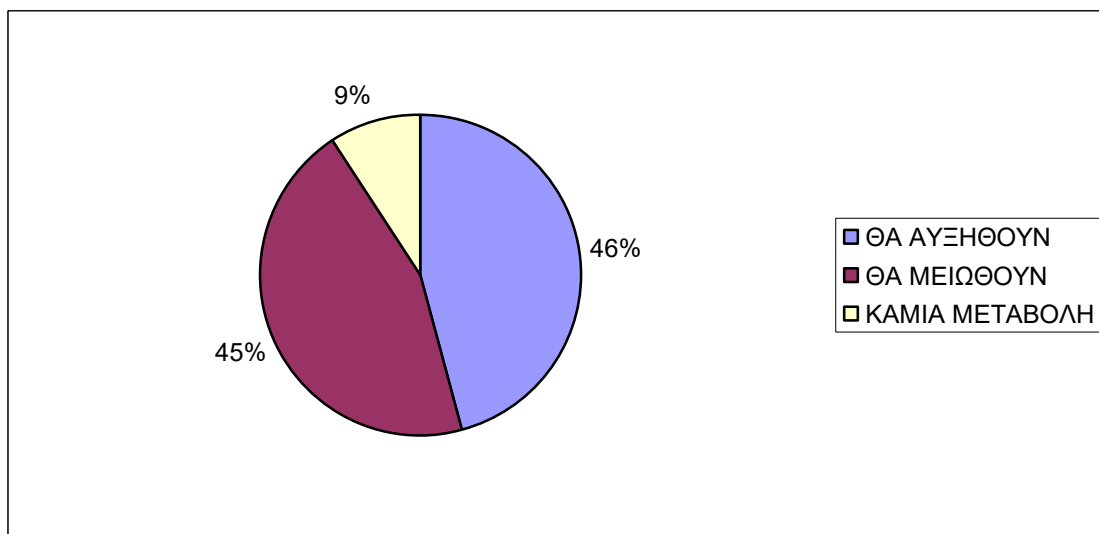
σύνολο τους οι απαντήσεις, ιδιαίτερα αν συμπεριληφθούν και εκείνες από την προηγούμενη ενότητα για τη συνολική εμπορική κίνηση της πόλης, παρουσιάζουν μια εξισορροπημένη κατανομή, γεγονός που συνηγορεί υπέρ της αποδοχής μιας μικτής εικόνας αποτελεσμάτων, θετικών, αρνητικών και ουδέτερων, όσον αφορά τις χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας στην καταναλωτική αγορά.

9.1.3 Αναμενόμενες επιπτώσεις από τη Γέφυρα στο εμπόριο στο μέλλον

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα γενικότερων ερωτήσεων που σχετίζονται με τις προσδοκίες των ερωτηθέντων όσον αφορά τις επιδράσεις της Γέφυρας στην τοπική αγορά της Ναυπάκτου γενικά, αλλά και της δικής τους επιχείρησης ειδικότερα.

Συγκεκριμένα στην ερώτηση αν πιστεύουν ότι στο μέλλον θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στη Ναύπακτο, οι απόψεις κυριολεκτικά διχάζονται, αφού 46% θεωρούν ότι θα αυξηθεί, 45% ότι θα μειωθεί και μόλις 9% ότι θα μείνει αμετάβλητη.

Αναμενόμενες τάσεις στην τοπική εμπορική κίνηση

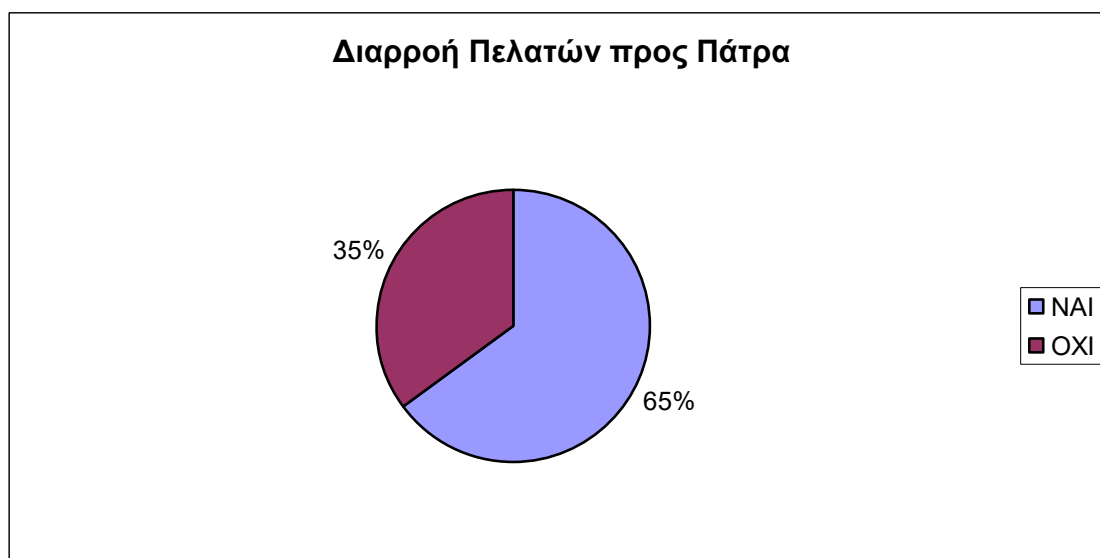


Όπως τονίστηκε και προηγουμένως ένα ποσοστό των επιχειρηματιών της τάξεως του 65% θεωρεί ότι ο αριθμός των πελατών τους από την Πάτρα δεν

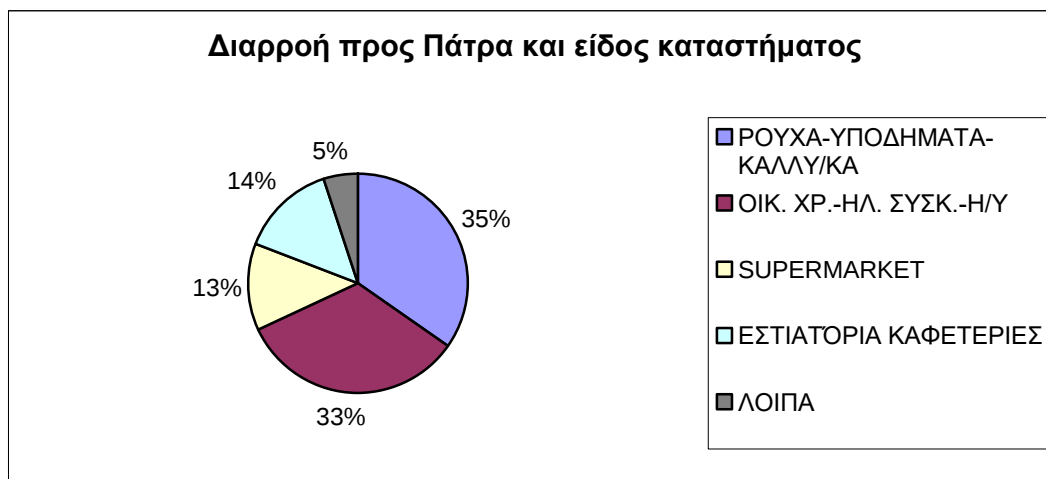
έχει αυξηθεί, ωστόσο σε ποσοστό 41% πιστεύουν ότι αυτό θα αυξηθεί στο μέλλον. Από τους τελευταίους οι συντριπτική πλειοψηφία θεωρεί ότι αυτό θα σημειωθεί εντός της επόμενης πενταετίας.

Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και απρόσκοπτη πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες στην έρευνα να απαντήσουν αν θεωρούν ότι ντόπιοι πελάτες (Ναυπάκτιοι και από γύρω χωριά) θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν το αντίστοιχο προϊόν /υπηρεσία από την Πάτρα.

Σε ποσοστό 65% οι ερωτηθέντες εκτιμούν πως θα απολέσουν μέρος της πελατείας τους προς όφελος της αγοράς της Πάτρας. Το γεγονός αυτό είναι αρκετά σημαντικό για την τοπική οικονομία της Πάτρας, αφού φαίνεται να ασκεί σημαντική ελκτική δύναμη στο αγοραστικό κοινό της ευρύτερης περιοχής της Ναυπάκτου.



Τα είδη των καταστημάτων που πιστεύεται ότι θα παρουσιάσουν τη μεγαλύτερη διαρροή πελατείας είναι η κατηγορία των ρούχων- υποδημάτων- καλλυντικών (35%), ακολουθούμενη από την κατηγορία καταστημάτων ειδών οικιακής χρήσεως- ηλ. συσκευές –Η/Υ (33%).



Αξίζει να σημειωθεί ότι, από αυτούς που θεωρούν ότι δεν θα απολέσουν πελατεία, ένα μεγάλο ποσοστό αποδίδει την τοποθέτηση του αυτή σε ένα συνδυασμό του κόστους μετακίνησης (αλλά και του χρόνου) που απαιτείται για να φθάσει κανείς στην Πάτρα σε συνδυασμό με την απουσία ικανών διαφορών στις τιμές και της ποιότητας των αγαθών μεταξύ Ναυπάκτου και Πάτρας.

Ωστόσο, ένα αρκετά σημαντικό θέμα που χρήζει εμπειριστατωμένης διερεύνησης, είναι ο εντοπισμός των αιτιών που ωθούν μέρος του αγοραστικού κοινού της Ναυπάκτου στην αγορά της Πάτρας. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα παρεμφερούς έρευνας (όπως αυτά καταγράφονται αναλυτικά στο κεφάλαιο VII), στην οποία αποτυπώνονται μεταξύ άλλων οι απόψεις των πολιτών που μετακινούνται με λεωφορεία από την ευρύτερη περιοχή της Ναυπάκτου προς αυτή της Πάτρας για καταναλωτικούς σκοπούς, προκύπτει ότι οι κύριοι λόγοι που τους ωθούν σε αυτού του είδους την μετακίνηση σχετίζονται άμεσα με την ανταγωνιστικότητα της τοπικής αγοράς της Πάτρας και συγκεκριμένα με διαφορές που παρατηρούνται περισσότερο στις τιμές και στην ποικιλία και λιγότερο με διαφορές στην ποιότητα των προϊόντων.

9.1.4 Επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση του Μεσολογγίου

Η επιτόπια έρευνα πεδίου που διεξήχθη στο Μεσολόγγι για τις χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας στην καταναλωτική αγορά της πόλης περιλάμβανε, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ερωτηματολόγια που απαντήθηκαν από 81 καταστήματα, από τα οποία 23 ανήκουν στην κατηγορία «ρούχα- υποδήματα- καλλυντικά», 27 στην κατηγορία είδη «οικιακής χρήσεως- ηλεκτρικές συσκευές και Η/Υ», 6 στην κατηγορία «supermarket», 13 στην κατηγορία «εστιατόρια- καφετέριες», και 12 στην κατηγορία «λοιπά».

Η εικόνα για τις επιδράσεις της Γέφυρας στην εμπορική κίνηση του Μεσολογγίου με βάση τις απαντήσεις που δόθηκαν στα ερωτηματολόγια είναι, όπως και στην περίπτωση της έρευνας της κτηματαγοράς, εντελώς διαφορετική από αυτήν που περιγράφηκε παραπάνω για την αγορά της Ναυπάκτου. Η γενικότερη, κρατούσα άποψη της πλειοψηφίας των ερωτηθέντων τάσσεται υπέρ μιας πολύ μικρής επίδρασης της Γέφυρας στην αγορά της πόλης και αντίστοιχα μιας περιορισμένης κινητικότητας των καταναλωτών προς την Πάτρα για αγορές. Λόγω της γενικότερης αυτής σημαντικής διαφοροποίησης των ευρημάτων για το Μεσολόγγι σε σχέση με αυτά της Ναυπάκτου, η παρουσίαση τους γίνεται κατά συνοπτικό τρόπο, δεδομένου ότι η ερμηνεία τους έχει σχέση, μεταξύ άλλων, με σημαντικές ιδιαιτερότητες και ειδικές συνθήκες που ισχύουν για την πόλη του Μεσολογγίου και οι οποίες τοποθετούν το θέμα των χωρικών επιπτώσεων της Γέφυρας σε σημαντικά διαφορετική βάση. Οι ειδικές αυτές συνθήκες θα αναφερθούν στη συνέχεια, αφού προηγούμενα παρουσιαστούν με συνομία τα ευρήματα από την έρευνα πεδίου (ερωτηματολόγια).

9.1.5 Εμπορική κίνηση στην αγορά του Μεσολογγίου

Τα αποτελέσματα από τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων στα εμπορικά καταστήματα του Μεσολογγίου παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί. Περιλαμβάνονται οι κυριότερες ερωτήσεις με συνοπτικό τρόπο και συγκριτικά

με τις αντίστοιχες απαντήσεις που δόθηκαν από τους καταστηματαρχές της Ναυπάκτου.

Το γενικό συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η αγορά του Μεσολογγίου διαπιστώνει μικρή μόνο επίδραση από τη Γέφυρα και τη μετακίνηση πελατών της προς την Πάτρα μικρή. Στη βασική ερώτηση αν αποδίδουν τις εξελίξεις τις τοπικής αγοράς, ανοδικές ή πτωτικές, στη Γέφυρα, ένα πολύ μικρό ποσοστό (12%) απάντησε καταφατικά, ενώ το υπόλοιπο 88% τοποθετήθηκε αρνητικά. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τη Ναύπακτο είναι 63% και 37%, αντίστοιχα. Αυτό σημαίνει ότι το Μεσολόγγι δεν θεωρεί υπεύθυνη τη Γέφυρα για τις όποιες εξελίξεις στον τομέα της εμπορικής κίνησης της πόλης. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι στις ερωτήσεις που δεν περιέχουν αναφορές στο ρόλο της Γέφυρας και διερευνούν τις απόψεις των εμπόρων της πόλης για την εξέλιξη της αγοράς και της δικής τους επιχείρησης στο παρόν και το άμεσο μέλλον (I1, II1, II2), οι απαντήσεις τους κινούνται στα πλαίσια εκείνων της Ναυπάκτου, γεγονός που σημαίνει ότι αποτυπώνουν απόψεις για τη συγκυρία και τη γενικότερη κατάσταση της αγοράς.

Βέβαια, είναι εμφανές ότι οι τελευταίες αυτές απαντήσεις στο Μεσολόγγι διαπνέονται από σχετικά μεγαλύτερη αισιοδοξία για τις εξελίξεις της τοπικής αγοράς (οι απαντήσεις που αναφέρονται σε θετική εξέλιξη είναι κατά 10 περίπου ποσοστιαίες μονάδες μεγαλύτερες από εκείνες των εμπόρων της Ναυπάκτου). Το γεγονός αυτό, αν δεν αντανakλά πραγματικές θετικές διαφορές του επιπέδου εμπορικής δραστηριότητας στο Μεσολόγγι έναντι της Ναυπάκτου, αποτελεί μια πρόσθετη, έστω έμμεση, ένδειξη που συνηγορεί υπέρ της μη επίδρασης –ή της πολύ μικρής επίδρασης- της Γέφυρας στην κινητικότητα καταναλωτών από το Μεσολόγγι στην Πάτρα.

Η σημαντικές αυτές διαφοροποιήσεις στις απαντήσεις των εμπόρων μεταξύ των δυο πόλεων, οι οποίες και οι δυο βρίσκονται στη βόρεια, και μέχρι πρότινος κοινωνικά αποκλεισμένη, περιοχή, μπορούν να αποδοθούν στους εξής παράγοντες:

-το Μεσολόγγι εξακολουθεί να παραμένει αρκετά αποκλεισμένο λόγω της κακής οδικής σύνδεσής του με το Αντίρριο, γεγονός, βέβαια, που θα

διορθωθεί πλήρως με τη λειτουργία της Ιόνιας Οδού,

- η χιλιομετρική απόσταση του από τη Γέφυρα είναι μεγαλύτερη από αυτήν της Ναυπάκτου,
- δεν υπάρχει αστική λεωφορειακή γραμμή που να συνδέει το Μεσολόγγι με την Πάτρα, όπως συμβαίνει με τη Ναύπακτο,
- η καταναλωτική αγορά του Μεσολογγίου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα ΤΕΙ και τους φοιτητές, των οποίων οι καταναλωτικές ανάγκες, λόγω της προσωρινότητας της εγκατάστασης τους και άλλων παραγόντων, δεν εξαρτώνται από τη μεταβολή της προσβασιμότητας,
- όσο κι αν φανεί περίεργο, ως ένας από τους λόγους χαμηλής κινητικότητας προς την Πάτρα, το Μεσολόγγι δεν έχει οπτική επαφή με τη Γέφυρα και την Πάτρα, όπως η Ναύπακτος, οι κάτοικοι της οποίας, λόγω της διαθεσιμότητας και όλων των άλλων διευκολύνσεων προσελκύονται περισσότερο για τις αγορές τους από το μεγάλο αυτό αστικό κέντρο.

Ενώ όμως, οι άμεσες επιδράσεις στην καταναλωτική αγορά του Μεσολογγίου, όπως δείχθηκε παραπάνω, δεν φαίνεται να είναι σημαντικές, από την ενότητα III του Πίνακα προκύπτει ότι οι έμποροι του Μεσολογγίου θεωρούν ότι στο μέλλον η κινητικότητα θα αυξηθεί σημαντικά. Συγκεκριμένα, το 51% των ερωτηθέντων απάντησαν ότι σε 2 έως 5 χρόνια από σήμερα θα υπάρξει διαρροή πελατών και πωλήσεων προς την Πάτρα. Το ποσοστό αυτό είναι σημαντικό και συγκρινόμενο με το αντίστοιχο 65% της Ναυπάκτου δείχνει ότι η αγορά του Μεσολογγίου γνωρίζει ότι με την πάροδο του χρόνου η κινητικότητα των κατοίκων θα αυξηθεί. Η αντίδραση αυτή των εμπόρων της περιοχής είναι συμβατή με όσα έχουν αναφερθεί για τις βαρυτικές σχέσεις των πόλεων σε σχέση με την προσβασιμότητα και αντανακλά τις ανησυχίες μιας μικρής πόλης για το μέλλον της αγοράς της, για το οποίο μόνο ισχυρά αναπτυξιακά αντίβαρα είναι δυνατό να λειτουργήσουν εξισορροπητικά και ενισχυτικά για την τοπική οικονομία.

	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ
I. ΕΞΕΛΙΞΗ ΟΛΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ		
1. <u>Μεταβολή Τζίρου</u> -αύξηση -μείωση -καμία μετ. Σύνολο	14% 73% <u>13%</u> 100%	25% 52% <u>23%</u> 100%
2. <u>Εξέλιξη εμπορίου και ρόλος της Γέφυρας</u> ΝΑΙ ΟΧΙ Σύνολο	63% <u>37%</u> 100%	12% <u>88%</u> 100%
II. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΙΚΗΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ		
1. Αριθμός Πελατών -αύξηση -μείωση -καμία μετ. Σύνολο	42% 30% <u>28%</u> 100%	51% 27% <u>22%</u> 100%
2. Πωλήσεις επόμ.χρόνου -αύξηση -μείωση -καμία μετ. Σύνολο	41% 37% <u>22%</u> 100%	53% 30% <u>17%</u> 100%

	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ
III. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ		
1. <u>Μεταβολή Τζίρου, πελατών τον επόμενο χρόνο</u> -αύξηση -μείωση -καμία μετ. Σύνολο	 46% 45% 9% 100%	 59% 33% 8% 100%
2. <u>Διαρροή πελατών στην Πάτρα</u> ΝΑΙ ΟΧΙ Σύνολο	 65% 35% 100%	 51% 49% 100%

Συμπεράσματα

Όπως αρχικά αναφέρθηκε, σκοπός της παρούσας έρευνας πεδίου είναι να προσδιοριστούν οι επιπτώσεις στην εμπορική κίνηση της τοπικής αγοράς της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου, μετά τη βελτίωση της προσβασιμότητας που προκάλεσε η Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, προκειμένου να αντληθούν τα πρώτα συμπεράσματα σχετικά με το ποιες τοπικές αγορές επωφελοούνται και ποιες ζημιώνονται από το σημαντικό αυτό έργο. Ωστόσο, τα αποτελέσματα της παραπάνω έρευνας θα πρέπει να αξιολογηθούν με ιδιαίτερη προσοχή, δεδομένου ότι, αντίθετα με ότι συμβαίνει στις δυο άλλες έρευνες πεδίου (ακίνητα και λεωφορεία), δεν είναι παράλληλα διαθέσιμα επίσημα στατιστικά στοιχεία με τα οποία να μπορεί να γίνει σχετική σύγκριση. Η έλλειψη αυτή οφείλεται σε αδυναμίες του βαθμού περιφερειακής ανάλυσης των δημοσιευόμενων στατιστικών στοιχείων, καθώς και σε χρονική υστέρηση ανακοίνωσής τους. Ωστόσο, τα ευρήματα της έρευνας είναι ενδεικτικά της κατεύθυνσης των επιδράσεων και επομένως η αξιολόγηση τους είναι σκόπιμη και λυσιτελής.

Το βασικό συμπέρασμα της έρευνας πεδίου είναι ότι η άποψη της μεγάλης πλειοψηφίας των ερωτηθέντων στη Ναύπακτο (73%) τάσσεται υπέρ της συρρίκνωσης, τον τελευταίο χρόνο, της εμπορικής δραστηριότητας στο σύνολο των καταστημάτων της περιοχής, ενώ σε ότι αφορά τη δική τους ατομική (ή εταιρική) επιχείρηση ένα πολύ μικρότερο ποσοστό διαπιστώνει μείωση (45%) και 29% κάνει λόγο για μηδενική μεταβολή. Το στοιχείο αυτό, είναι εμφανώς αντιφατικό, αν ληφθεί υπόψη ότι το δείγμα των ερωτηθέντων καταστημάτων ήταν ικανοποιητικό σε μέγεθος, ωστόσο προβάλλει τη διάχυτη εντύπωση ή το φόβο για χειροτέρευση της τοπικής εμπορικής δραστηριότητας λόγω της έλξης που ασκεί η αγορά της Πάτρας, ιδιαίτερα στα είδη ένδυσης και υπόδησης και δευτερευόντως σε άλλες κατηγορίες. Εντελώς αντίστροφη, δηλαδή θετική, είναι η εικόνα για τα καταστήματα ειδών μαζικής εστίασης (ταβέρνες, εστιατόρια, αναψυκτήρια κλπ), τα οποία φαίνεται να προσελκύουν πελάτες από την αντίπερα πλευρά ιδιαίτερα τα Σαββατοκύριακα.

Είναι σημαντικό πάντως το στοιχείο ότι, ανεξάρτητα από την άποψη των ερωτηθέντων για τη μεταβολή των πωλήσεων της επιχείρησής τους κατά τον τελευταίο χρόνο, το μεγαλύτερο μέρος αυτών (63%) αποδίδει τις οποιεσδήποτε μεταβολές (θετικές-αρνητικές-ουδέτερες) στη λειτουργία της Γέφυρας, γεγονός που ενισχύει την πεποίθηση για υψηλή ευαισθησία των καταστημάτων της περιοχής στις νέες συνθήκες προσβασιμότητας που δημιουργεί πλέον η ζεύξη.

Πάντως η έρευνα αυτή θα πρέπει επιπλέον να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με την παρόμοια έρευνα των λεωφορείων (κεφάλαιο VII), στην οποία καταγράφονται οι απόψεις πολιτών που μετακινούνται καθημερινά από την ίδια περιοχή (άρα είναι δυνητικοί πελάτες των τοπικών καταστημάτων) προς την Πάτρα. Η έρευνα αυτή κατέγραψε ότι στο σύνολο των ερωτηθέντων μόνο ένα ποσοστό 19% μετακινείται για εμπορικούς λόγους, κυρίως για καταναλωτικά είδη. Επομένως, από τις έρευνες προκύπτει ότι σίγουρα υπάρχει μετακίνηση αγοραστικού ενδιαφέροντος, όπως είναι θεωρητικά και επιστημονικά εξηγήσιμο, από την ασθενέστερη αγορά προς τη ισχυρότερη σε ότι αφορά τα καταναλωτικά κλπ είδη, και αντιστρόφως για τις υπηρεσίες τουρισμού και μαζικής εστίασης. Η έκταση όμως των επιπτώσεων αυτών δεν

είναι αυτή που καταγράφουν οι απόψεις των ερωτηθέντων διότι προφανώς οι μεν αρνητικές εξελίξεις διογκώνονται από την προβολή και την πίεση των θιγόμενων και από τα μέσα ενημέρωσης, ενώ τα θετικά τείνουν να υποεκτιμώνται και υποβαθμίζονται.

Αντίστοιχα, στην αγορά του Μεσολογγίου οι άμεσες επιπτώσεις από τη Γέφυρα είναι πολύ μικρές, ενώ αντίθετα αναμένονται να κλιμακωθούν στο μέλλον (επόμενα 2 έως 5 χρόνια) και να προκαλέσουν σημαντική μετατόπιση καταναλωτικής δραστηριότητας προς την Πάτρα.

Επιπλέον, στη σύνοψη αυτή των βασικών αποτελεσμάτων αυτής της έρευνας πεδίου για την περιοχή της Ναυπακτίας και του Μεσολογγίου, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν τα εξής έμμεσα συμπεράσματα:

- οι χωρικές επιπτώσεις στην καταναλωτική αγορά της βόρειας περιοχής εκτείνονται σε ζώνη επιρροής που έχει μεγαλύτερη πυκνότητα, από πλευράς αποτελεσμάτων, σε απόσταση 10 έως 15 χιλιομέτρων από τη Γέφυρα.
- η ζώνη αυτή θα διευρύνεται γεωγραφικά στα επόμενα 2 έως 5 χρόνια, ενώ θα εντείνονται τα φαινόμενα κινητικότητας της καταναλωτικής δραστηριότητας προς τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, ιδιαίτερα προς το νότο και την Πάτρα.

Επομένως, η χρονική κλιμάκωση των χωρικών επιπτώσεων αποτελεί μια σοβαρή παράμετρο του θέματος, που, όπως και στην περίπτωση της κτηματαγοράς (Κεφάλαιο 8) στην οποία παρατηρήθηκαν παρόμοια αποτελέσματα, επιβάλλει τη διαρκή παρακολούθηση και μελέτη της εξελικτικής πορείας των αγορών κατά γεωγραφικό διαμέρισμα προκειμένου, να εφαρμόζονται διαχρονικά οι ανάλογες πολιτικές που θα λύνουν τα προβλήματα και θα αμβλύνουν τις αρνητικές επιδράσεις, ενώ θα αξιοποιούν τις νέες ευκαιρίες με κατάλληλα μέτρα και κίνητρα.

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 Ναύπακτο γενικά έχουν αυξηθεί ή μειωθεί κατά το τελευταίο χρόνο;

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
------------------	------------------	--

2. Έχουν αυξηθεί ή μειωθεί οι πωλήσεις στο δικό σας κατάστημα κατά το τελευταίο χρόνο;

Έχουν αυξηθεί	Έχουν μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
------------------	------------------	--

3. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχουν αυξηθεί, σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη αύξηση; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

(1) _____

(2) _____

(3) _____

4. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 2 ότι έχουν μειωθεί, σε ποια συγκεκριμένα είδη (προϊόντα ή υπηρεσίες) εντοπίζεται η μεγαλύτερη μείωση; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

(1) _____

(2) _____

(3) _____

5. Υπάρχουν μεγάλες διαφορές στον όγκο των πωλήσεων στο κατάστημά σας μεταξύ της καλοκαιρινής περιόδου και της χειμερινής περιόδου;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

6. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 5 είναι ΝΑΙ, σε ποια περίοδο-εποχή πραγματοποιούνται οι περισσότερες πωλήσεις στο κατάστημά σας;

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΧΕΙΜΩΝΑΣ

∇ ∇

7. Ποιες είναι οι δυο καλύτερες ημέρες της εβδομάδας από άποψη όγκου πωλήσεων στο κατάστημά σας; (Σημειώσετε με 1 την καλύτερη ημέρα και με 2 τη δεύτερη καλύτερη ημέρα)

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή

8. Πιστεύετε ότι η εξέλιξη των πωλήσεων (θετική ή αρνητική) στο κατάστημά σας κατά το τελευταίο χρόνο σχετίζεται με την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

☐ ☐

9. Πιστεύετε ότι οι πωλήσεις στο κατάστημά σας θα αυξηθούν ή μειωθούν στο μέλλον;

Θα αυξηθούν	Θα μειωθούν	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
-------------	-------------	---

10. Ανεξάρτητα από τις πωλήσεις σας, έχει αυξηθεί ή μειωθεί ο αριθμός των πελατών σας γενικά;

Έχει αυξηθεί	Έχει μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
--------------	--------------	---

11. Όσο γνωρίζεται, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πελατών σας από Πάτρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

☐ ☐

12. Πιστεύετε ότι μελλοντικά θα αυξηθούν οι πελάτες του καταστήματός σας που προέρχονται από την Πάτρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

☐ ☐

13. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΝΑΙ, σε ποιο βάθος χρόνου πιστεύετε ότι θα πραγματοποιηθεί αυτό;

Άμεσα (μέσα σε 1 έτος)	Από 2 έως 5 χρόνια	Ανω των 5 ετών
---------------------------	-----------------------	----------------

14. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 12 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα αυξηθούν οι Πατρινοί πελάτες στο μέλλον; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Λόγω του κόστους μετακίνησης και του χρόνου που απαιτείται για να φθάσουν στη Ναύπακτο	Επειδή στην Πάτρα προσφέρονται πιο καλά και πιο φθηνά προϊόντα και υπάρχουν περισσότερες επιλογές	Επειδή αν και το κατάστημά μας έχει καλύτερα-φθηνότερα προϊόντα οι Πατρινοί προτιμούν την τοπική τους αγορά	Άλλο (προσδιορίστε)
--	---	---	---------------------

15. Με δεδομένο ότι η Γέφυρα παρέχει εύκολη, γρήγορη και «παντός καιρού» πρόσβαση στην αγορά της Πάτρας, πιστεύετε ότι οι ντόπιοι πελάτες σας (Ναυπάκτιοι και γύρω χωριά) θα μειωθούν επειδή θα αγοράζουν το αντίστοιχο προϊόν / προϊόντα (ή υπηρεσίες) από την Πάτρα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∨ ∨

16. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 15 ΟΧΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι δεν θα μειωθούν και δεν θα προτιμούν την αγορά της Πάτρας οι ντόπιοι πελάτες σας; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Λόγω του κόστους μετακίνησης και του χρόνου που απαιτείται για να φθάσουν στην αγορά της Πάτρας	Επειδή δεν υπάρχουν διαφορές στις τιμές και ποιότητα των προϊόντων συγκριτικά με την Πάτρα	Λόγω της εμπιστοσύνης και ιδιαίτερης σχέσης που έχουν οι πελάτες μας με το κατάστημα	Άλλο (προσδιορίστε)
---	--	--	---------------------

17. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 15 ΝΑΙ, για ποιο λόγο πιστεύετε ότι θα μειωθούν και θα προτιμούν την αγορά της Πάτρας οι ντόπιοι πελάτες σας; (Μπορείτε να ιεραρχήσετε με 1, 2 και 3 τις απαντήσεις σας κατά σειρά προτεραιότητας)

Επειδή στην Πάτρα υπάρχουν καλύτερες τιμές και πιο ποιοτικά προϊόντα (υπηρεσίες)	Επειδή στην Πάτρα υπάρχει μεγαλύτερη ποικιλία ειδών και όλη η σύγχρονη μόδα	Επειδή θα συνδυάζονται (ιδιαίτερα το Σάββατο) οι αγορές με επίσκεψη ή εκδρομή στην Πάτρα	Άλλο (προσδιορίστε)
--	---	--	---------------------

18. Πιστεύετε ότι γενικά στη Ναύπακτο θα αυξηθεί συνολικά ή θα μειωθεί η εμπορική κίνηση (πωλήσεις, πελάτες) στο μέλλον;

Θα αυξηθεί	Θα μειωθεί	Καμία μεταβολή (Αν το αναφέρει ο ιδιοκτήτης)
------------	------------	---

19. Κατά την άποψή σας, σε ποιες εμπορικές δραστηριότητες (κλάδους) θα παρατηρηθεί μελλοντικά στη Ναύπακτο αύξηση στις πωλήσεις και πελάτες και σε ποιες μείωση; (Συμπληρώνεται κατά σειρά προτεραιότητας)

Δραστηριότητες με μελλοντική αύξηση	Δραστηριότητες με μελλοντική μείωση
1)	1)
2)	2)
3)	3)
4)	4)
5)	5)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΤΟΠΙΚΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ ΠΗΓΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

10.1 Εισαγωγή

Η έρευνα των λεωφορείων που διενεργείται στο παρόν κεφάλαιο είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθόσον ανιχνεύει, για πρώτη φορά, το «περιεχόμενο» της κατηγορίας των λεωφορείων, στοιχείο το οποίο δεν είχε εξεταστεί σε καμία από τις προηγούμενες έρευνες. Η διερεύνηση αυτή γίνεται με δυο τρόπους, αφενός ποσοτικά, δηλ. με στατιστική ανάλυση των μετακινούμενων από το νομό Αιτωλοακαρνανίας σε προορισμούς της Νότιας Περιοχής (Πάτρα, Αθήνα) και αφετέρου ποιοτικά, δηλ. με έρευνα πεδίου (ερωτηματολόγια) για τα λεωφορεία που μετακινούνται καθημερινά από τη Ναύπακτο στην Πάτρα.

Ας σημειωθεί ότι στα στατιστικά στοιχεία διελεύσεων, τόσο της Γέφυρας όσο και των πορθμείων, τα λεωφορεία προσμετρώνται με μοναδιαίο συντελεστή, γεγονός που αυτονόητα οδηγεί σε υποεκτίμηση της σημασίας του μέσου αυτού ως προς τον πραγματικό αριθμό μετακινούμενων και, το σημαντικότερο, στερεί το μελετητή των γενικών στατιστικών δεδομένων από σοβαρές ποιοτικές πληροφορίες για τους λόγους μετακίνησης, τη συχνότητα, τους προορισμούς κλπ των χρηστών αυτού του μέσου. Γι αυτό η ανάλυση που ακολουθεί στο παρόν κεφάλαιο της μελέτης συμπληρώνει σε σημαντικό βαθμό τις μέχρι σήμερα διεξαχθείσες έρευνες και παρέχει πρόσθετο πληροφοριακό υλικό για μια σημαντική κατηγορία μετακινούμενων, η οποία μάλιστα αποτελεί μια ιδιαίτερης σημασίας κοινωνική ομάδα, λόγω του ότι, μεταξύ άλλων, στερείται, στη συντριπτική πλειοψηφία της, ατομικού μεταφορικού μέσου.

Όπως σημειώνεται στη συνέχεια, στις μέχρι σήμερα έρευνες η κατηγορία των τοπικών χρηστών (local users) –που κατά τα στοιχεία τους η ομάδα αυτή ανέρχεται σε 20%-30% των συνολικών διελεύσεων μέσω της Γέφυρας-

περιλάμβανε μόνο τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τις μοτοσικλέτες και δεν είχε ποτέ αξιολογηθεί, αριθμητικά και ποιοτικά, ο μετακινούμενος πληθυσμός των διακινούμενων λεωφορείων.

10.2 Δευτερογενή δεδομένα και προηγούμενες έρευνες

Σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού 2001, ένας αριθμός 396 ατόμων με τόπο κατοικίας στην Αιτωλοακαρνανία δήλωσαν ότι εργάζονται στο νομό Αχαΐας ενώ 206 άτομα με τόπο κατοικίας στον νομό Αχαΐας εργάζονταν στον νομό Αιτωλοακαρνανίας.

Ο συνολικός αριθμός απασχολούμενων στο νομό Αχαΐας ήταν 102397 εκ των οποίων 101390 ήσαν κάτοικοι του νομού (99%). Η συνολική απασχόληση στον νομό Αιτωλοακαρνανίας ήταν 70719 εκ των οποίων οι 69976 ήσαν κάτοικοι του νομού (98.5%).

Σύμφωνα με τη μελέτη της Denco (2004, αφορά μόνο το πορθμείο), κατά τη χειμερινή έρευνα του 2003 (24/11-30/11)-δηλαδή πριν την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας- ο αριθμός των μετακινούμενων προσώπων (καθημερινή μετακίνηση) ήταν για το διάστημα της έρευνας 2465 άτομα. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει περίπου το 5% του συνόλου των μετακινούμενων. Στην καθημερινή μετακίνηση, αντιστοιχούν σύμφωνα με την μεθοδολογία της έρευνας αυτής, 5,5 διελεύσεις (crossings) εβδομαδιαίως. Σημειώνεται ωστόσο ότι οι αριθμοί αυτοί περιλαμβάνουν μόνο τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τις μοτοσικλέτες.

Οι δυο έρευνες, παρά την διαφορετική μεθοδολογία και την περίοδο που αναφέρονται, βρίσκουν ανάλογα αποτελέσματα ως προς το ότι οι δυο πλευρές του καναλιού παρουσιάζουν πάρα πολύ χαμηλό βαθμό ολοκλήρωσης σε ότι αφορά την αγορά εργασίας.

Μια άλλη έρευνα που διεξήχθη στη Γέφυρα το χειμώνα του 2004 (29/11-12/12) σημειώνει ότι σε δείγμα 1542 ατόμων, περίπου 10% από αυτούς (166) χρησιμοποιούν την γέφυρα καθημερινά.

Στην έρευνα της Denco (2004, αφορά στο πορθμείο) 30.3% της κίνησης των επιβατηγών αυτοκινήτων και των μοτοσικλετών αφορά σε λόγους εργασίας διάφορους της καθημερινής διαδρομής προς και από την εργασία, 8.8% στον τουρισμό, 14.9% σε αναψυχή (με πιθανότητα να αποτελεί local traffic), 1.9% σε μετακινήσεις για ψώνια (επίσης local traffic), 10.4% σε κοινωνικούς και 22.9% σε προσωπικούς λόγους.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στη διαδρομή από το Αντίρριο 45.6% των μετακινήσεων καταλήγει στην Αττική και τον Πειραιά (χειμερινή περίοδος έρευνας), ενώ στην Βορειο-Δυτική Πελοπόννησο (Αχαΐα, Ηλεία Ζάκυνθο και Κεφαλονιά) το 49%.

Ενώ το τελευταίο ποσοστό είναι υψηλό, δεν θα πρέπει να αποδίδεται σε τακτικούς χρήστες, στο βαθμό που τόσο οι μετακινούμενοι προς την καθημερινή εργασία και οι μετακινούμενοι για ψώνια αποτελούν πολύ μικρό ποσοστό της κίνησης.

Στις μετακινήσεις από την πλευρά του Ρίου 57.2% έχει σαν κατάληξη την Αιτωλοακαρνανία (συμπεριλαμβανομένης και της Λευκάδας), 32.6% την Ήπειρο, 6.4% την Βόρεια Ελλάδα ενώ μόλις 2% την Κεντρική Ελλάδα (Βοιωτία, Εύβοια, Φθιώτιδα, Ευρυτανία) και 1.9% την Φωκίδα.

Σε άλλη έρευνα επί της Γέφυρας (Νοέμβριος 2004) η κυρίαρχη κατηγορία λόγου διέλευσης είναι εκείνη του επαγγελματικού ταξιδιού ακολουθούμενη από εκείνη που επικαλείται προσωπικούς λόγους. Η μετακίνηση για καθημερινή εργασία αποτελεί μόλις το 18.2% των μετακινήσεων με ακτίνα εντός 50km. Στην ίδια ακτίνα διαδρομής οι μετακινήσεις που αφορούν σε προσωπικούς λόγους αντιπροσωπεύουν το 25.3% ενώ οι λόγοι αναψυχής αντιπροσωπεύουν το 12.6% και οι λόγοι κατανάλωσης (shopping) μόλις το 5% δείγματος (1542 άτομα).

10.3 Η έρευνα πεδίου των λεωφορείων (Ναύπακτος-Πάτρα)

Η έρευνα αυτή έγινε στη λεωφορειακή γραμμή Ναυπάκτου-Πατρών, από 6.12-22.12.2005. Θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η γραμμή αυτή αποτελεί μια εντελώς νέα γραμμή που η λειτουργία της ξεκίνησε μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας. Καταρχήν, το στοιχείο αυτό από μόνο του είναι ιδιαίτερα σημαντικό από την άποψη ότι συνιστά νέας μορφής συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση και σηματοδοτεί πιθανόν τάσεις, οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη σε μελλοντικές αναλύσεις. Η διεξαχθείσα έρευνα αφορούσε την απάντηση σε ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν στους μετακινούμενους με τη λεωφορειακή αυτή γραμμή σε διαφορετικές ημέρες της εβδομάδας (Τρίτη, Πέμπτη, Παρασκευή και Σάββατο) και διαφορετικές ώρες (07.20', 08.00', 09.00', 11.00' κλπ). Συνολικά, συμπληρώθηκαν 217 ερωτηματολόγια.

Είναι χρήσιμο να γίνουν οι εξής σχετικές διευκρινήσεις για αυτή την ομάδα μετακινουμένων:

-τα δρομολόγια, τουλάχιστον στην κατεύθυνση Ναύπακτος προς Πάτρα, είναι πυκνά στην πρώτη πρωινή ζώνη (5.20' μέχρι 08.00') και μετά αραιώνουν σημαντικά (11.00', 13.20', 16.30', 18.00') με αποτέλεσμα να χάνεται σημαντικό τμήμα κίνησης επιβατών, το οποίο και πιθανότατα να ματαιώνεται και τελείως.

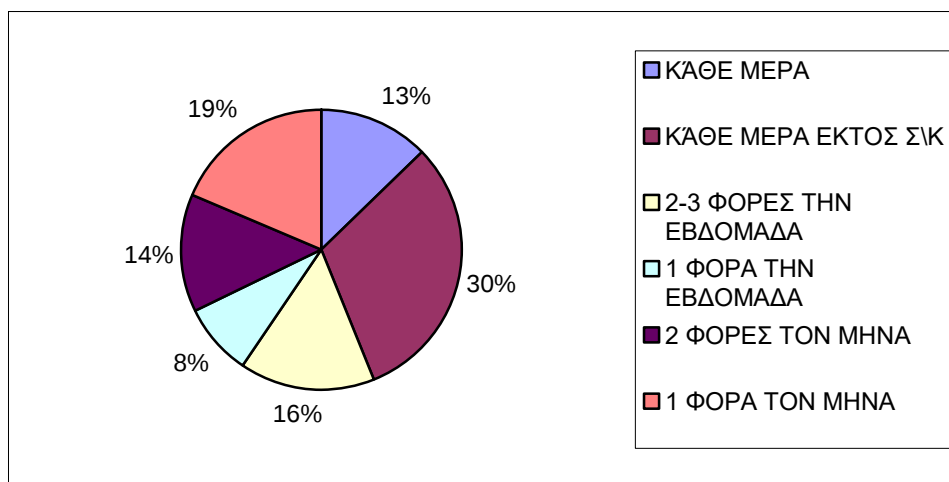
-Στην πρώτη ζώνη η πυκνότητα των επιβατών ανά μετακίνηση είναι ιδιαίτερα υψηλή (από 80%-100%) και σε σταθερή βάση δρομολογούνται παράλληλα δυο λεωφορεία, όπως πχ στο δρομολόγιο των 08.00' (βλ. Πίνακα Δρομολογίων στο τέλος του παρόντος κεφαλαίου).

-Όλα σχεδόν τα δρομολόγια διέρχονται από το Περιφερειακό Νοσοκομείο του Ρίου Πατρών και το Πανεπιστήμιο, με αποτέλεσμα, όπως φαίνεται από τα στοιχεία που ακολουθούν ένα σημαντικό τμήμα των μετακινούμενων να αφορά ασθενείς και φοιτητές.

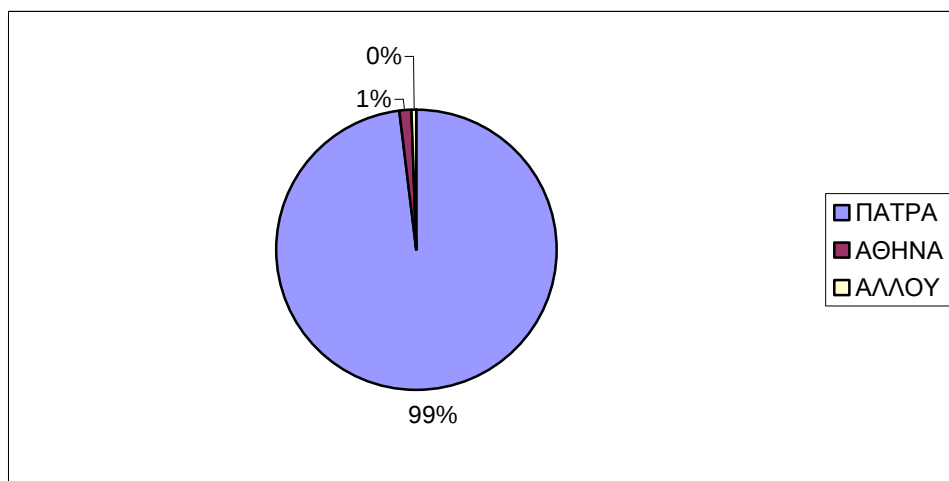
-Ένα πρόσθετο στοιχείο ποιοτικού χαρακτήρα είναι το γεγονός ότι το τοπικό γραφείο του ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας προβαίνει κατά καιρούς σε προσαρμογές των δρομολογίων σε απευθείας συνεννόηση με ομάδες επιβατών (πχ φοιτητές από την Πάτρα του ΤΕΙ Ναυπάκτου).

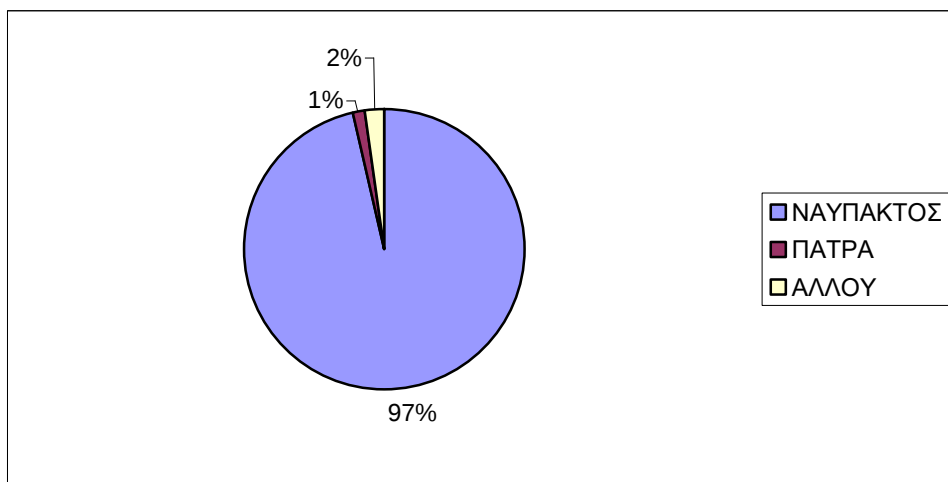
Από τις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια προκύπτει καταρχήν ότι η συχνότητα χρήσης, ο τόπος κατοικίας και ο τελικός προορισμός των επιβαινόντων στα λεωφορεία επιβεβαιώνει ότι πρόκειται, σε πολύ μεγάλο βαθμό, για τοπικούς χρήστες.

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



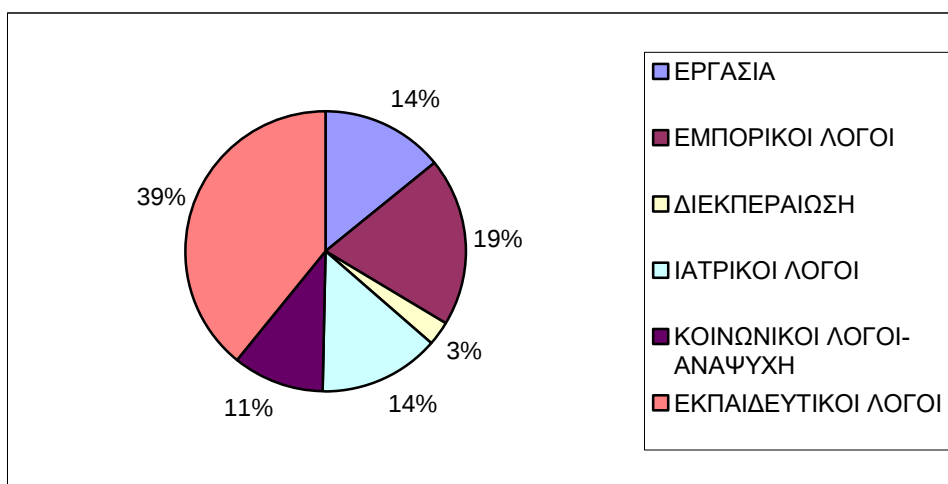
Η συντριπτική πλειοψηφία των μετακινουμένων έχει σαν κατάληξη την Πάτρα και ως τόπο μόνιμης κατοικίας την Ναύπακτο (βλ. τα επόμενα δυο κυκλικά διαγράμματα).





Δεδομένων των παραπάνω, αλλά και της συζήτησης στο προηγούμενο τμήμα της ενότητας αυτής, έχει ιδιαίτερη σημασία να διαπιστωθεί ο λόγος της μετακίνησης των επιβαινόντων στα λεωφορεία.

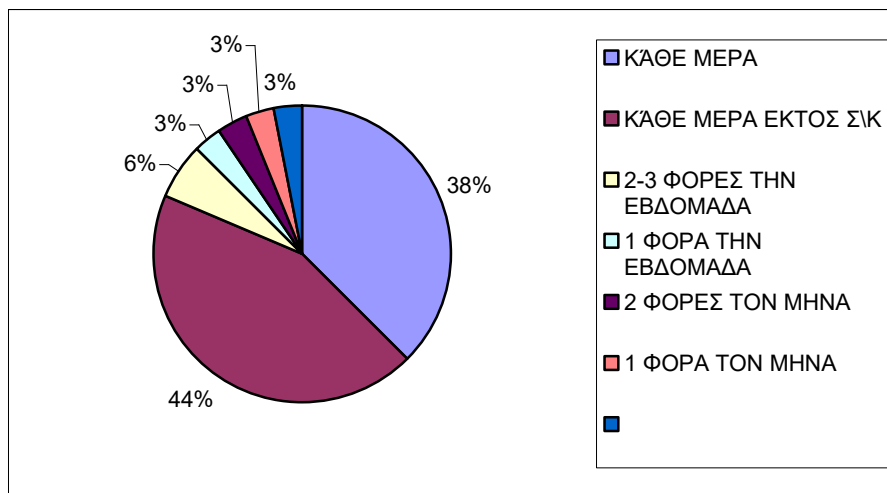
Όπως καταγράφεται από τις απαντήσεις σε σχετική ερώτηση, το μεγαλύτερο τμήμα των ερωτηθέντων ανέφεραν **εκπαιδευτικούς λόγους** (39%), ακολουθούμενοι από εκείνους που μετακινούνται για **καταναλωτικούς λόγους** (19.3%). Η **εργασία**, ως λόγος μετακίνησης, αποσπά το 14% των ερωτηθέντων, οι **ιατρικοί λόγοι** αποτελούν το 13.8% και οι **κοινωνικοί λόγοι-αναψυχή** το 11%.



Διαπιστώνεται ότι το λεωφορείο χρησιμοποιείται σε υψηλά ποσοστά από ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες αλλά και για κοινωνικούς λόγους. Έχει

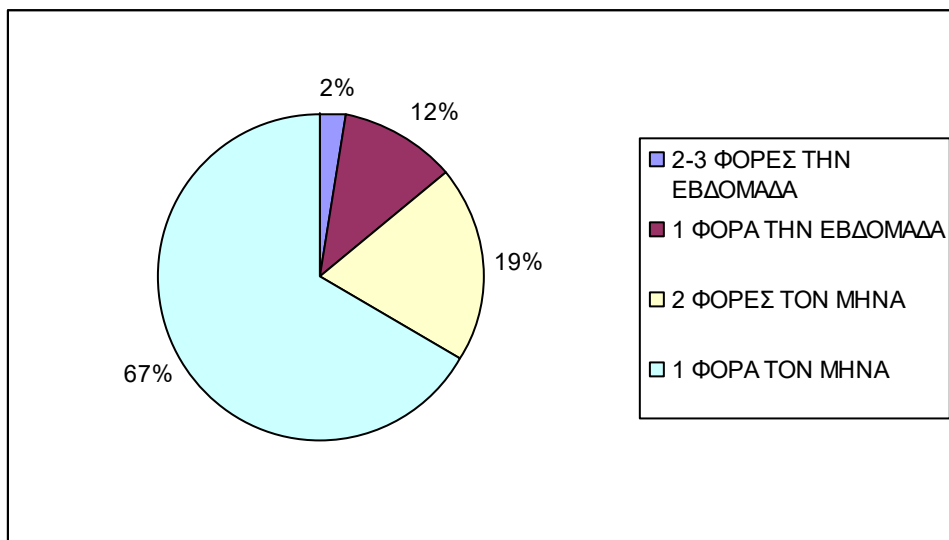
ιδιαίτερη σημασία να τονισθεί ότι στο λεωφορείο καταγράφεται μεγαλύτερο ποσοστό κίνησης για καταναλωτικούς λόγους από ότι είχε καταγραφεί από προηγούμενες έρευνες και ιδιαίτερα από την έρευνα επί της Γέφυρας (Νοέμβριος 2004).

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



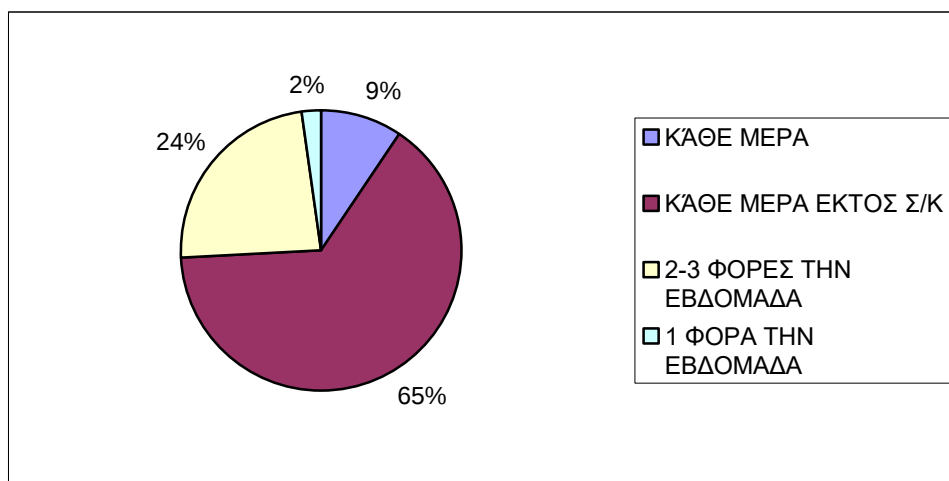
Από αυτούς ζουν από την πλευρά του Αντιρρίου ένα 71% και εργάζονται απέναντι θεωρεί ότι η εξεύρεση εργασίας στην Πάτρα είναι ευκολότερη όχι όμως και οι μισθοί υψηλότεροι (66%). Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι σε ποσοστό 83% δηλώνουν ότι δεν επιθυμούν να μετακομίσουν αλλά και σε ποσοστό 58% ότι δεν θα επιθυμούσαν να βρουν εργασία στον τόπο κατοικίας τους.

Σε αντίθεση με αυτούς που χρησιμοποιούν το λεωφορείο για να πάνε στην εργασία τους, η χρήση της διέλευσης με λεωφορείο είναι πιο σποραδική για αυτούς που το χρησιμοποιούν για καταναλωτικούς σκοπούς. Ωστόσο το ποσοστό των χρηστών που το χρησιμοποιούν τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα αποτελεί ένα αξιοπρόσεκτο 12%.



Σε σχέση με του παράγοντες που έλκουν τους καταναλωτές στην αγορά της Πάτρας αυτοί που σχετίζονται με διαφορές στις τιμές και στην ποικιλία φαίνεται να είναι πιο σημαντικοί σε σχέση με διαφορές στην ποιότητα.

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



10.4 Συμπεράσματα

Τα βασικότερα συμπεράσματα της έρευνας είναι τα εξής:

-Υψηλή ατομική συχνότητα χρήσης του μέσου: 67% του συνόλου χρησιμοποιούν τη γραμμή τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα και 43% σε καθημερινή βάση

-Συντριπτική υπεροχή των μονίμων κατοίκων της Περιοχής Ναυπάκτου: ποσοστό 97%

-Πολύ υψηλή συμμετοχή των μετακινούμενων για σοβαρούς, κοινωνικής σημασίας, λόγους: εκπαιδευτικοί 39%, εργασία 14%, ιατρικοί λόγοι 13.8%, κοινωνικοί λόγοι-αναψυχή το 11%.

-Περιορισμένη ζήτηση για εμπορικούς και καταναλωτικούς λόγους: 19%

Σε συνδυασμό με την προηγηθείσα έρευνα πεδίου των καταστημάτων της Ναυπάκτου (κεφάλαιο VI) προκύπτει ότι είναι υπερβολική η διαπιστωθείσα εκεί άποψη για αρνητική εξέλιξη της τοπικής εμπορικής κίνησης λόγω της Γέφυρας, αφού μόνο το ένα πέμπτο (1/5) των συνολικά μετακινούμενων το κάνει για αυτό το λόγο. Ωστόσο, θα πρέπει να αξιολογηθεί η ποιοτική σύνθεση του ποσοστού αυτού: η συντριπτική πλειοψηφία αυτού του 19% προσελκύεται από καταναλωτικά προϊόντα, είδη μόδας κλπ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ

Α. ΑΠΟ ΔΕΥΤΕΡΑ ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (ΕΚΤΟΣ ΑΡΓΙΩΝ)

1. ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ-ΠΑΤΡΑ

05.20´ (Μέσω Αντιρρίου μόνο)

06.30´ (Μέσω Αντιρρίου, Περιφερ. Νοσοκομείου Ρίου και Πανεπιστημίου)

07.20´ -----»----- -----»-----

08.00´ -----»----- -----»-----

11.00´ -----»----- -----»-----

13.20´ -----»----- -----»-----

16.30´ -----»----- -----»-----

18.00 -----»----- -----»-----

2. ΠΑΤΡΑ-ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ

07.15´

08.00´

10.15´ (Μέσω Πανεπιστημίου και Νοσοκομείου Ρίου)

13.45´ -----»----- -----»-----

14.50´ -----»----- -----»-----

17.15´ -----»----- -----»-----

20.35 -----»----- -----»-----

Β. ΣΑΒΒΑΤΟ

ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ-ΠΑΤΡΑ: 07.15´, 09.00´ (Μέσω Νοσοκομείου)

ΠΑΤΡΑ-ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ: 13.30´ -----»-----

Γ. ΚΥΡΙΑΚΗ

ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ-ΠΑΤΡΑ: 07.15

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

ΗΛΙΚΙΑ: _____

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: _____

ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: ΕΓΓΑΜΟΣ ∨ ΑΓΑΜΟΣ ∨

1. Που πηγαίνετε (ο τελικός προορισμός σας);

Πάτρα (ευρύτερη περιοχή)	Αθήνα	Άλλου (προσδιορίσετε)
--------------------------------	-------	--------------------------

2. Ποιος ο λόγος της μετακίνησής σας στην πόλη αυτή;

Για εργασία	Για εμπορικούς λόγους (ψώνια, κτλ.)	Για τη διεκπεραίωση ατομικής / οικογενειακής υπόθεσης (ιδιωτικές και δημόσιες υπηρεσίες)
Για ιατρικούς λόγους	Για κοινωνικούς λόγους και λόγους αναψυχής (επίσκεψη σε φίλους και συγγενείς, τουρισμός)	Για εκπαιδευτικούς (επιμορφωτικούς) λόγους

1. Πόσο συχνά μετακινείστε προς την απέναντι πλευρά γενικά (σε όλους τους προορισμούς – όχι μόνο η πόλη που επιλέχτηκε στο ερώτημα 1 – και για όλους τους πιθανούς λόγους μετακίνησής σας – όχι μόνο για το λόγο που επιλέχτηκε στο ερώτημα 2);

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15ήμερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

4. Που είναι η μόνιμη κατοικία (τόπος διαμονής) σας;

Ναύπακτος (γύρω περιοχή)	Πάτρα (Αχαΐα)	Άλλου (προσδιορίσετε)
-----------------------------	------------------	--------------------------

Αν μετακινείστε για **ΕΡΓΑΣΙΑ**:

5. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για το συγκεκριμένο σκοπό, δηλ. για εργασία;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

6. Από πότε το κάνετε αυτό (μετακίνηση για εργασία);

ΜΗΝΑΣ: _____ ΕΤΟΣ: _____

7. Είναι ευκολότερη η εξεύρεση εργασίας στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

8. Οι μισθοί είναι υψηλότεροι από ό,τι στην περιοχή σας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

9. Θα θέλατε να βρείτε εργασία στην πόλη σας και να σταματήσετε να μετακινείτε;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

10. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στον τόπο της εργασίας σας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

11. Αν η απάντησή σας στο ερώτημα 10 είναι ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να το κάνετε;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

12. Έχετε ιδιόκτητη κατοικία στην περιοχή (τόπο διαμονής) σας;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

13. Έχετε οικογένεια; ΕΓΓΑΜΟΣ ΧΩΡΙΣ ΠΑΙΔΙΑ ∇ ΕΓΓΑΜΟΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ ∇

Αν μετακινείστε για **ΕΜΠΟΡΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ**:

14. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για εμπορικούς λόγους (αγορές κτλ.);

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

15. Ποιες ημέρες της εβδομάδας συνήθως μετακινείστε για να κάνετε τις αγορές (ψώνια) σας στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1;

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο
---------	-------	---------	--------	-----------	---------

16. Τι είναι αυτό που αγοράζεται κυρίως;

Ρούχα, Παπούτσια	Είδη οικιακής χρήσης, Ηλεκτρικά	Τρόφιμα, Είδη Supermarket
Καλλυντικά	Επαγγελματικός εξοπλισμός και εργαλεία	Άλλο (προσδιορίσετε)

17. Τι σας προσελκύει στην απέναντι αγορά; (Ιεραρχείστε με 1, 2 και 3 κατά σειρά προτίμησης)

Τιμές	Ποιότητα	Ποικιλία
-------	----------	----------

18. Αγοράζετε κυρίως για σας ατομικά ή και για τα άλλα μέλη της οικογένειας;

Μόνο για μένα	Μόνο για τα άλλα μέλη	Για όλους
---------------	-----------------------	-----------

19. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

▽ ▽

20. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 19 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

Αν μετακινείστε για **ΛΟΓΟΥΣ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗΣ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ:**

21. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για το συγκεκριμένο λόγο, δηλ. για τη διεκπεραίωση ατομικής / οικογενειακής υπόθεσης;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

22. Η ατομική / οικογενειακή σας υπόθεση προς διεκπεραίωση σχετίζεται με ιδιωτικές ή δημόσιες υπηρεσίες;

Ιδιωτικές υπηρεσίες	Δημόσιες υπηρεσίες	Ιδιωτικές και δημόσιες
---------------------	--------------------	------------------------

23. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 22 ιδιωτικές υπηρεσίες, ποιες ακριβώς είναι αυτές;

Χρηματοοικονομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες (Τράπεζες, ασφάλειες, λογιστικές-φοροτεχνικές υπηρεσίες)	Συμβουλευτικές και επαγγελματικές υπηρεσίες (Δικηγόροι, συμβολαιογράφοι, μεσίτες, μεταφράσεις, κτλ.)	Άλλο (προσδιορίστε)
--	--	---------------------

24. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 22 δημόσιες υπηρεσίες, ποιες ακριβώς είναι αυτές;

Περιφέρεια Δυτ. Ελλάδος, Νομαρχία / Δήμος Πάτρας (όλες οι διευθύνσεις)	Δημόσια ιδρύματα και επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας	Δικαστήρια (δικαστική υπόθεση)
Αστυνομική διεύθυνση Αχαΐας (Ασφάλεια, Τροχαία)	Ελληνικός Στρατός (στρατιωτική υπόθεση)	Άλλο (προσδιορίσετε)

25. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 22 ιδιωτικές υπηρεσίες, για ποιο λόγο διεκπεραιώνεται την ατομική / οικογενειακή σας υπόθεση που σχετίζεται με ιδιωτικές υπηρεσίες στην πόλη που επιλέξατε στην ερώτηση 1 και όχι στην Ναύπακτο (τόπο διαμονής σας);

Επειδή δεν υπάρχουν οι συγκεκριμένες ιδιωτικές υπηρεσίες που χρειάζομαι στη Ναύπακτο (τόπο διαμονής μου)	Επειδή παρέχονται καλύτερες ιδιωτικές υπηρεσίες στην ____* από ό,τι στη Ναύπακτο (τόπο διαμονής μου)	Άλλο (προσδιορίστε)
--	--	---------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

26. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 22 δημόσιες υπηρεσίες, για ποιο λόγο διεκπεραιώνεται την ατομική / οικογενειακή σας υπόθεση που σχετίζεται με δημόσιες υπηρεσίες στην πόλη που επιλέξατε στην ερώτηση 1 και όχι στην Ναύπακτο (τόπο διαμονής σας);

Επειδή οι συγκεκριμένες αυτές δημόσιες υπηρεσίες υπάρχουν μόνο στην ____*	Επειδή η υπόθεσή μου προς διεκπεραίωση σχετίζεται με την περιοχή της ____*	Άλλο (προσδιορίστε)
---	--	---------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

27. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

28. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 27 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

Αν μετακινείστε για **ΙΑΤΡΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ**:

29. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για ιατρικούς λόγους;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

30. Μετακινείστε και σε άλλες πόλεις στην απέναντι πλευρά για ιατρικούς λόγους;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

31. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 30 ΝΑΙ, ποιες είναι αυτές οι πόλεις;

32. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 30 ΝΑΙ, πόσο συχνά πηγαίνετε εκεί;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

33. Πιστεύετε ότι στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 παρέχονται γενικά καλύτερες ιατρικές υπηρεσίες σχετικά με τη Ναύπακτο ή Μεσολόγγι;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

34. Εσείς για ποιο λόγο προτιμάτε να δέχεστε ιατρικές υπηρεσίες στην πόλη που επιλέξατε στην ερώτηση 1;

Επειδή στη Ναύπακτο / Μεσολόγγι δεν προσφέρονται οι συγκεκριμένες ιατρικές υπηρεσίες που έχω ανάγκη (δεν υπάρχουν οι ιατρικές ειδικότητες ή εξειδικευμένος εξοπλισμός)	Επειδή αν και υπάρχουν οι ιατρικές ειδικότητες στη Ναύπακτο / Μεσολόγγι, έχω περισσότερη εμπιστοσύνη στους Γιατρούς και τα Νοσοκομεία της ____*	Άλλο (προσδιορίστε)
--	---	---------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

35. Γνωρίζετε κάποιον από το κοινωνικό και συγγενικό σας περιβάλλον που μετακινείται στην απέναντι πλευρά για ιατρικούς λόγους;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

36. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

37. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 36 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

Αν μετακινείστε για **ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΚΑΙ ΛΟΓΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**:

38. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για κοινωνικούς λόγους και λόγους αναψυχής;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

39. Ποιες ημέρες της εβδομάδας συνήθως μετακινείστε για τους παραπάνω λόγους στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1; (ιεραρχήστε με 1, 2, 3 κατά σειρά προτίμησης)

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
---------	-------	---------	--------	-----------	---------	---------

40. Μετακινείστε και σε άλλες πόλεις στην απέναντι πλευρά για τους παραπάνω λόγους;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

41. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 40 ΝΑΙ, ποιες είναι αυτές οι πόλεις;

42. Ποιος ακριβώς είναι ο σκοπός της μετακίνησής σας στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1;

(Α) Επίσκεψη σε συγγενείς και φίλους που διαμένουν στην ____*	(Β) Ταξίδι αναψυχής στην ____* και ευρύτερη περιοχή	Άλλο (προσδιορίσετε)
---	--	----------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

43. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 42 (Α), οι συγγενείς και φίλοι που διαμένουν στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 σας επισκέπτονται στη Ναύπακτο (στον τόπο διαμονής σας);

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

44. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 43 ΝΑΙ, πόσο συχνά σας επισκέπτονται αυτοί οι συγγενείς και φίλοι στη Ναύπακτο (στον τόπο διαμονής σας);

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
-----------	---------------------	------------------------

1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά
---------------------	---------------------------------	--------------------------------------

45. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

46. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 45 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

Αν μετακινείστε για **ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ**:

47. Πόσο συχνά μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1 για εκπαιδευτικούς λόγους;

Κάθε μέρα	Κάθε μέρα εκτός Σ/Κ	2-3 φορές την εβδομάδα
1 φορά την εβδομάδα	2 φορές το μήνα (ανά 15μερο)	1 φορά το μήνα και λιγότερο συχνά

48. Ποιες ημέρες της εβδομάδας συνήθως μετακινείστε για τους παραπάνω λόγους στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1; (ιεραρχίστε με 1, 2, 3 κατά σειρά προτίμησης)

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
---------	-------	---------	--------	-----------	---------	---------

49. Για ποιο ακριβώς εκπαιδευτικό λόγο μετακινείστε στην πόλη που επιλέξατε στο ερώτημα 1;

Σπουδάζω στο ΑΕΙ / ΤΕΙ της ____*	Σπουδάζω σε σχολές ΟΕΑΔ / ΙΕΚ της ____*	Παρακολουθώ επαγγελματικά / επιμορφωτικά σεμινάρια στην ____*	Παρακολουθώ φροντιστήριο 2βάθμιας εκπαίδευσης	Άλλο (προσδιορίσε τε)
--	---	---	--	-----------------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

50. Γνωρίζεται πολλούς από το κοινωνικό και συγγενικό σας περιβάλλον που μετακινούνται στην απέναντι πλευρά για εκπαιδευτικούς λόγους;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

51. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 50 ΝΑΙ, ποιος είναι ο πιο συχνός και σημαντικός εκπαιδευτικός λόγος για τη μετακίνησή τους στην απέναντι πλευρά;

Σπουδές στο ΑΕΙ / ΤΕΙ της ____* απέναντι πλευρά γενικά	Σπουδές σε σχολές ΟΕΑΔ / ή ΙΕΚ της ____* ή απέναντι πλευρά γενικά	Παρακολούθησ η επαγγελματικώ φροντιστηρίου 2βάθμιας εκπαίδευσης στην ____* ή απέναντι πλευρά γενικά	Παρακολούθησ η επαγγελματικώ φροντιστηρίου 2βάθμιας εκπαίδευσης στην ____* ή απέναντι πλευρά γενικά	Άλλο (προσδιορίσε τε)
--	--	---	---	-----------------------------

*Πόλη που επιλέχτηκε στην ερώτηση 1.

52. Σκοπεύετε να μετακομίσετε στην απέναντι πλευρά;

ΝΑΙ ΟΧΙ

∇ ∇

53. Αν απαντήσατε στο ερώτημα 52 ΝΑΙ, τότε σκοπεύετε να μετακομίσετε απέναντι;

Άμεσα	Σε 2 με 5 χρόνια	Αργότερα
-------	------------------	----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Το αντικείμενο αυτής της επιμέρους μελέτης άπτεται του ρόλου της Ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου, (εφεξής και ως ΓΕΦΥΡΑ) στην τουριστική ανάπτυξη της Περιφέρειας και γενικότερα του τουρισμού και έχει πολλαπλό χαρακτήρα.

Πρώτον, αφορά τη γενική διάγνωση του δυναμικού της τουριστικής ανάπτυξης στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και του τύπου και των μορφών τουρισμού και του συνολικότερου τουριστικού προϊόντος στην περιοχή μελέτης. Δεύτερον, αφορά τη προσέγγιση του ρόλου της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, στην τουριστική ανάπτυξη της περιφέρειας αλλά και στη γενικότερη λειτουργία του ελληνικού τουρισμού. Τρίτον, προχωρεί στη διατύπωση συνοπτικών προτάσεων στρατηγικής πολλαπλών επιπέδων σε σχέση με τον ρόλο που εξ αντικειμένου παίζει πλέον η λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ και αφορούν τα ακόλουθα:

1. Τη στρατηγική της Περιφέρειας και των Νομών της με στόχο αφενός την αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών τουριστικών, ψυχαγωγικών και πολιτισμικών δυνατοτήτων των κατοίκων της περιφέρειας και αφετέρου την αναβάθμιση της περιφέρειας στο τουριστικό δυναμικό της χώρας και την ανάδειξη του ρόλου της «μεταβλητής» αυτής που αποτελεί η ΓΕΦΥΡΑ.
2. Τη στρατηγική των επιμέρους τουριστικά, ψυχαγωγικά και πολιτισμικά προσανατολισμένων επαγγελματικών φορέων της Περιφέρειας και των Νομών της και τη σημασία του ρόλου της «ΓΕΦΥΡΑΣ», στην αναβάθμιση της περιφέρειας στο τουριστικό δυναμικό της χώρας.
3. Την προτεινόμενη στρατηγική για το Κεντρικό Κράτος για την αναβάθμιση της Περιφέρειας στο τουριστικό δυναμικό της χώρας και

συνακόλουθα στον διεθνή χώρο ως τουριστικού προορισμού και το ρόλο της «ΓΕΦΥΡΑΣ».

4. Τη στρατηγική της ίδιας της ΓΕΦΥΡΑΣ, αφενός ως στοιχείο των προαναφερθεισών στρατηγικών του κεντρικού κράτους, της Περιφέρειας και των Νομών της και αφετέρου ως καθαυτό ανεξάρτητο σκοπό.

Ειδικότερα η μελέτη αποσκοπεί στην προσέγγιση της τουριστικής ανάπτυξης της Περιφέρειας Δ. Ελλάδας, μέσα από την παράλληλη οριοθέτηση και την αξιολόγηση ορισμένων μεθοδολογικών διαδικασιών αντιμετώπισης του τουρισμού ως μιας οικονομίας υποδοχής, όπως είναι οι εξής:

- Ο προσδιορισμός της οικονομικής φύσης του τουρισμού στην υπό μελέτη Περιφέρεια Δ. Ελλάδας και συνακόλουθα στην επιλογή μεθοδολογίας προσέγγισης της μελέτης.
- Η οριοθέτηση και αξιολόγηση των τουριστικών πόρων και συνακόλουθα του τύπου και της σύνθεσης του τουριστικού προϊόντος της περιφέρειας.
- Η αξιολόγηση του σημερινού επιπέδου τουριστικής ανάπτυξης της Περιφέρειας και ανάλυση των δυνατοτήτων και αδυναμιών της.
- Η διερεύνηση της εν δυνάμει τουριστικής ζήτησης υπό το πρίσμα της λειτουργίας της ΓΕΦΥΡΑΣ.
- Η διερεύνηση των δυνατοτήτων περεταίρω αξιοποίησης και αναβάθμισης του τουριστικού δυναμικού της Περιφέρειας, με βάση τα νέα δεδομένα της ΓΕΦΥΡΑΣ

Η βασική μεθοδολογία που ακολουθείται για την προσέγγιση του αντικειμένου της μελέτης κινείται σε δύο άξονες:

Αφενός, στον προσδιορισμό της οικονομικής φύσης και λειτουργίας του ενδοπεριφερειακού και του εισερχόμενου στην Περιφέρεια τουρισμού.

Αφετέρου, σε έναν καταρχήν γενικά αποδεκτό προσδιορισμό των εν δυνάμει τουριστικών ενοτήτων στο σύνολο του υπό μελέτη περιφερειακού χώρου, με βάση τους υφιστάμενους τουριστικούς πόρους και με έμφαση στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και αδυναμίες του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος που οι πόροι αυτοί παρέχουν σήμερα. Επίσης, στη μελέτη του ρόλου της ΓΕΦΥΡΑΣ, ως αναγκαίας συνθήκης για την προσπελασιμότητα και αξιοποίηση των τουριστικών πόρων και της γενικότερης παραγωγής και διάθεσης του τουριστικού προϊόντος της περιοχής.

11.1 Οικονομική φύση και λειτουργία του τουρισμού σε Εθνικό και Περιφερειακό επίπεδο

11.1.1 Η προβληματική για την οικονομικής φύσης του τουρισμού

Πριν ξεκινήσει μια παρουσίαση και ερμηνεία της οικονομικής φύσης του τουρισμού σε μια οικονομία υποδοχής, θα πρέπει να διευκρινιστούν ορισμένα προβλήματα τα οποία απορρέουν από τη μέχρι σήμερα πρακτική αντιμετώπιση του ως οικονομικοκοινωνικής δραστηριότητας και κατηγορίας.

Στα πλαίσια του παρόντος Κεφαλαίου θα διαπιστώσουμε ότι η προβληματική αυτή είχε και συνεχίζει να επιφέρει σοβαρότατα προβλήματα στην τουριστική πολιτική ως επιμέρους συνιστώσα της γενικότερης αναπτυξιακής πολιτικής σε μια συγκεκριμένη εθνική ή περιφερειακή οικονομία υποδοχής τουρισμού, όπως είναι η περιοχή μελέτης.

Βασική παραδοχή είναι ότι η φύση των οικονομικοκοινωνικών δρώμενων είναι αυτή που καθορίζει με τη σειρά της τις μεθόδους, τις τεχνικές και τα εργαλεία για την έρευνα, την ανάλυση και την ερμηνεία τους και τελικά το πολιτικό πλαίσιο αντιμετώπισής τους. Αυτό σημαίνει, ότι η ερμηνεία του ρόλου και της σημασίας του τουρισμού για τη διαμόρφωση της αναγκαίας πολιτικής για την ανάπτυξη του τουρισμού σε μια συγκεκριμένη χώρα ή περιφέρεια, δεν μπορεί να είναι αξιόπιστη, εάν δεν απορρέει πρωτίστως από έναν σαφή ορισμό του ως συγκεκριμένης αναλυτικής κατηγορίας στην οικονομία υποδοχής.

Εξαιτίας του ότι ο ορισμός αυτός δεν έχει, μέχρι σήμερα, επιτευχθεί, τουλάχιστον μέσα σε ένα ευρύτερο και γενικά αποδεκτό πλαίσιο, θεωρούμε απολύτως αναγκαία την προηγούμενη συστηματοποίηση της όλης συζήτησης και προβληματικής για έναν αξιόπιστο και ερευνητικά χρήσιμο ορισμό του τουρισμού ως διακριτής αναλυτικής κατηγορίας στην οικονομία υποδοχής.

Κατά τη μεταπολεμική περίοδο και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980 ο τουρισμός χαρακτηριζόταν, στα πλαίσια κυρίως της εφαρμοζόμενης πολιτικής, ως «κλάδος υπηρεσιών». Ο άκριτος αυτός προσδιορισμός, ο οποίος συνεχίζει και μέχρι σήμερα να χρησιμοποιείται συχνά, είτε εξαιτίας της άγνοιας του σύγχρονου επιπέδου συζήτησης είτε της αδυναμίας κατανόησης θεμελιωδών εννοιών της παραγωγής και αναπαραγωγής της οικονομίας, στερείται κάθε σαφούς εθνικολογιστικής υπόστασης και επομένως κάθε ερμηνευτικής δυνατότητας για την ύπαρξη και λειτουργία του τουρισμού σε μια οικονομία υποδοχής.

Έτσι, απόψεις περί του τουρισμού ως «κλάδου υπηρεσιών» ή «βιομηχανίας» δεν ήταν και δεν είναι μέχρι σήμερα σε θέση να προσφέρουν αξιόπιστο υπόβαθρο κλαδικής-παραγωγικής προέλευσης του ετήσιου αποτελέσματος του εισερχόμενου τουρισμού, σύμφωνα με τα ισχύοντα συστήματα ταξινόμησης των κλάδων παραγωγής μιας οικονομίας. Οι απόψεις αυτές αδυνατούν μέχρι σήμερα να αιτιολογήσουν αξιόπιστα το ετήσιο νομισματικό αποτέλεσμα σε μια οικονομία υποδοχής, δηλαδή το λεγόμενο «τουριστικό συνάλλαγμα», ως αποτέλεσμα εμπράγματης αγοράς και επομένως ως αποτέλεσμα παραγωγής και διάθεσης κλαδικά συγκεκριμένων προϊόντων (για αναλυτική κριτική με βάση το ελληνικό παράδειγμα, βλέπε Zacharatos G. 1984, Ζαχαράτος Γ.Α. 1986).

Αυτό σημαίνει, ότι ο σχεδιασμός και συνακόλουθα η εφαρμοζόμενη τουριστική πολιτική στερούνται του αναγκαίου, από άποψη παραγωγής και διάθεσης, κλαδικά προσδιορισμένου μεγέθους της ετήσιας τουριστικής δαπάνης. Δηλαδή στερούνται του αναγκαίου, για την στατιστική αντιμετώπιση και έρευνα, αντικειμένου. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν και συνεχίζει να είναι, η πλήρης αδυναμία για αξιόπιστες προσεγγίσεις και μετρήσεις σε ότι

αφορά τις γνωστές και συνεχώς επαναλαμβανόμενες απόψεις για τις επιπτώσεις του τουρισμού στο εισόδημα, στην απασχόληση και στο ισοζύγιο πληρωμών.

Η μόνη αντιμετώπιση για την επισήμανση της οικονομικής σημασίας του τουρισμού που προσέφερε το διαρκώς σε απόλυτους όρους αυξανόμενο μέγεθος του ετησίου τουριστικού συναλλάγματος (τουλάχιστον μέχρι το 2000) είναι η σύγκρισή του με μεγέθη του ισοζυγίου πληρωμών. Η συνήθης αυτή πρακτική συνίσταται επί δεκαετίες στη σύγκριση του τουριστικού συναλλάγματος είτε με το συναλλαγματικό έλλειμμα του ισοζυγίου πληρωμών, του εμπορικού ισοζυγίου, είτε με το συναλλαγματικό μέγεθος των εισαγωγών ως ποσοστό κάλυψής των και με τις συναλλαγματικές εισπράξεις από τις εξαγωγές ως ποσοστό σύγκρισης των.

Το συχνά χαρακτηριζόμενο «τουριστικό προϊόν», ενώ είναι σε ευρεία χρήση στο τουριστικό Μάρκετινγκ, την έρευνα της τουριστικής αγοράς και τις γενικότερες πολιτικές προώθησης και τουριστικής διαφήμισης παραμένει έννοια κενή από πλευράς παραγωγικού περιεχομένου.

Μελετώντας με προσοχή τη μέχρι σήμερα διεθνή βιβλιογραφία τόσο για ότι αφορά τις επιπτώσεις του τουρισμού στην οικονομική ανάπτυξη όσο και για το ρόλο και τους στόχους της τουριστικής πολιτικής των χωρών υποδοχής, εύκολα συγκλίνει κανείς σε ένα γενικότερο πλαίσιο, το οποίο, ακόμη και χωρίς την αναγκαία κατά περίπτωση τεκμηρίωση, αποδέχεται ότι οι βασικές επιδράσεις που ασκεί ο τουρισμός σ αυτές τις οικονομίες είναι grosso modo οι ακόλουθες:

- Η απόκτηση συναλλάγματος και συνακόλουθα η βελτίωση της συναλλαγματικής θέσης των οικονομιών υποδοχής.
- Η αύξηση του εισοδήματος τόσο άμεσα όσο και έμμεσα δια μέσου των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων που προκαλούνται από την αρχική πραγματοποίηση της τουριστικής δαπάνης στην οικονομία υποδοχής και

εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα της εγχώριας παραγωγής να ικανοποιήσει την ετησίως επιπρόσθετη τουριστική ζήτηση για υπηρεσίες και υλικά προϊόντα.

- Η αύξηση της απασχόλησης τόσο άμεσα όσο και έμμεσα δια μέσου των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων που προκαλούνται από την αρχική πραγματοποίηση της τουριστικής δαπάνης στην οικονομία υποδοχής και εξαρτώνται από την ικανότητα της εγχώριας παραγωγής να ικανοποιήσει την ετησίως επιπρόσθετη τουριστική ζήτηση για υπηρεσίες και υλικά προϊόντα.
- Η ενίσχυση της πολιτικής για την περιφερειακή ανάπτυξη και συνακόλουθα για την βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και παραμονής του τοπικού πληθυσμού στην περιφέρεια.

Η παρέμβαση του κράτους για την υποστήριξη της τουριστικής ανάπτυξης, δηλαδή η τουριστική πολιτική, στοχεύει ποικιλοτρόπως, επί δεκαετίες, σχεδόν αποκλειστικά στην εξισορρόπηση της τουριστικής προσφοράς, εκφρασμένης κυρίως σε δυναμικότητες κλινών, με την τουριστική ζήτηση, εκφρασμένης κατά πάγια πρακτική στα ετήσια μεγέθη των αφίξεων και των διανυκτερεύσεων. Στην εξισορρόπηση αυτή, βασικό ρόλο έπαιξε και συνεχίζει να παίζει η εφαρμογή της λογικής και της τεχνικής των προγνώσεων για τον προσδιορισμό της μελλοντικής μεσο- μακροπρόθεσμης εξέλιξης της τουριστικής ζήτησης, με τη μορφή των αφίξεων και των διανυκτερεύσεων.

Η ανυπαρξία μιας θεωρητικής και συνακόλουθα μιας μεθοδολογικής σύνδεσης μεταξύ του τουρισμού, προσδιοριζόμενου με αφίξεις και διανυκτερεύσεις, και, από την άλλη πλευρά, της τουριστικής δαπάνης και προϊόντων, για τα οποία αυτή ενεργοποιείται, δεν επέτρεψε καθ' όλη τη μεταπολεμική περίοδο στις περισσότερες χώρες υποδοχής, και ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, όπως η ελληνική, την πραγματοποίηση αξιόπιστων ερευνών για τις αναφερόμενες επιπτώσεις του τουρισμού.

Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν, στις περισσότερες από τις χώρες υποδοχής, η όποια παρέμβαση του κράτους για την υποστήριξη της τουριστικής ανάπτυξης να στηρίζεται σε αξιωματικά και άκριτα παγιωμένες απόψεις περί των θετικών επιπτώσεων του τουρισμού στο ισοζύγιο πληρωμών, στο εισόδημα και στην απασχόληση. Με τον τρόπο δε αυτό, η εκάστοτε πολιτικά επιθυμητή μεγέθυνση αυτών των επιπτώσεων να ταυτίζεται, σχεδόν αναλογικά, με την ανοδική, ανεξαρτήτως των όποιων διακυμάνσεων, εξέλιξη της τουριστικής ζήτησης εκφρασμένης στο ετήσιο μέγεθος των αφίξεων και του τουριστικού συναλλάγματος. Έτσι, το κατά κεφαλή (ανά άφιξη) εισρέον τουριστικό συνάλλαγμα να ανάγεται στο πλέον ενδεικτικό μέγεθος επιτυχίας ή μη επιτυχίας της τουριστικής πολιτικής.

Επιπλέον, θα πρέπει να αναφερθεί ότι μια προσεκτική παρατήρηση τόσο των βασικών τουριστικών μεγεθών, π.χ. αφίξεις, διανυκτερεύσεις και συνάλλαγμα όσο και των αναφερομένων επιπτώσεων του τουρισμού στις οικονομίες υποδοχής π.χ. ισοζύγιο πληρωμών, εισόδημα, απασχόληση, οδηγεί αναπόφευκτα σε μια οικονομικά αυτονόητη διαπίστωση που παραδόξως δεν τέθηκε ποτέ μέχρι σήμερα σε συζήτηση. Δηλαδή το προφανές και σε μεγάλο βαθμό θεωρητικά και εμπειρικά αυταπόδεικτο, ότι οι αναφερόμενες επιπτώσεις του τουρισμού στις οικονομίες υποδοχής δεν συνιστούν στην ουσία αμιγώς ξεχωριστές κατηγορίες οικονομικοκοινωνικών επιδράσεων, αλλά, είναι άρρηκτα εξαρτημένες μεταξύ τους. Ο βαθμός της λειτουργικά οργανικής σχέσης που υφίσταται μεταξύ των αναφερομένων οικονομικών επιπτώσεων του τουρισμού σε μια οικονομία υποδοχής είναι τόσο μεγάλος που θα μπορούσε με βεβαιότητα να υποστηρίξει κανείς ότι πρόκειται στην πραγματικότητα για διαφορετικές όψεις μιας και μόνον επίδρασης. Δηλαδή της συνολικής επίδρασης που ασκεί η τουριστική ζήτηση ως ετήσιο συναλλαγματικό μέγεθος (ή μέγεθος δαπάνης), επί της εγχώριας παραγωγής της οικονομίας υποδοχής (εθνικής ή περιφερειακής).

Τα μεγέθη όλων των αναφερόμενων επιπτώσεων του τουρισμού στην οικονομία υποδοχής (εθνική, περιφερειακή ή τοπική) εξαρτώνται άμεσα από το ποσοστό της προκαλούμενης από την τουριστική ζήτηση εγχώριας

παραγωγής σε σχέση με το σύνολο της ετήσια ενεργοποιούμενης τουριστικής δαπάνης στη χώρα υποδοχής.

11.1.2 Ο Τουρισμός ως μια ετησίως ιδιαίτερα διαμορφούμενη ιδιωτική κατανάλωση στην οικονομία υποδοχής και η αναγκαία μεθοδολογική επαναπροσέγγιση

Ο τουρισμός σε μια οικονομία υποδοχής δεν συνιστά «κλάδο υπηρεσιών» με βάση την γενικά ισχύουσα εθνικολογιστική θεωρία και ταξινομική πρακτική προσέγγισης των μακροοικονομικών κατηγοριών και κλάδων παραγωγής. Ο εισερχόμενος τουρισμός αποτελεί μια διαχρονικά ιδιαίτερα διαμορφούμενη ιδιωτική κατανάλωση στην οικονομία υποδοχής πράγμα που μπορεί εύκολα να κατανοηθεί και μέσα από την ακόλουθη συλλογιστική, η οποία έχει ήδη από το 1983 ενδελεχώς αναπτυχθεί στην ελληνική βιβλιογραφία (Ζαχαράτος 1986).

Εισερχόμενος σε μια χώρα ή τόπο της επιλογής του και για όλη τη διάρκεια της προσωρινής παραμονής του, ο μέσος τουρίστας είναι υποχρεωμένος να πραγματοποιήσει τις ακόλουθες λειτουργίες ή δραστηριότητες, ως βασικές προϋποθέσεις της τουριστικής διαμονής του, ως κοινωνικής διαβίωσης στον τόπο προορισμού ή υποδοχής:

1. να χρησιμοποιήσει μία ή και περισσότερες μορφές ή τύπους καταλύματος
2. να πραγματοποιήσει στα πλαίσια του 24ώρου τη διατροφή του, με τη συνολική έννοια του όρου, πράγμα που συμπεριλαμβάνει όλο το πλέγμα της αναγκαίας εστίασης
3. να μετακινηθεί εντός των ορίων του τόπου ή γενικότερα χώρου τουριστικής διαμονής χρησιμοποιώντας κάθε δυνατό μεταφορικό μέσο
4. να ικανοποιήσει επιθυμίες αναψυχής με την ευρεία έννοια του όρου, πράγμα που περιλαμβάνει από την επίσκεψη μουσείων, πολιτιστικών εκδηλώσεων, εκθέσεων μέχρι την είσοδο σε καφετέριες, ταβέρνες, μπαρ και συμμετοχή σε ενέργειες αθλητικού χαρακτήρα με ότι αυτά συνεπάγονται σε χρήση και κατανάλωση συναφών προϊόντων και υπηρεσιών.

5. να αγοράσει παντός είδους προϊόντα και υπηρεσίες, δηλαδή, από σουβενίρ και είδη λαϊκής τέχνης διαφόρων υλικών (μέταλλο, ξύλο, χαρτί, ύφασμα κ.α.) μέχρι ειδικά τρόφιμα και ποτά καθημερινής κατανάλωσης

Όλα τα πιο πάνω είναι προφανές, ότι διενεργούνται μέσα σε πλαίσια οργανωμένων συνθηκών σύγχρονης ασφάλειας και υγιεινής που προσφέρονται από διάφορους τομείς και λειτουργίες του κράτους υποδοχής.

Οι πιο πάνω λειτουργικές διακρίσεις συνιστούν τις βασικές καταναλωτικές κατηγορίες για την κοινωνικά αναγκαία διαβίωση του ατόμου – επομένως και του τουρίστα - στο χρόνο. Συγχρόνως οι πέντε αυτές καταναλωτικές κατηγορίες εκφράζουν λειτουργικά και την εκάστοτε ποιοτική και αξιακή κατανομή της τουριστικής δαπάνης στη χώρα (ή τόπο) παραμονής του τουρίστα ή άλλως την ακαθάριστη αξία παραγωγής των, δια μέσου της τουριστικής δαπάνης, ζητούμενων, αγοραζόμενων και καταναλισκόμενων υλικών καταναλωτικών προϊόντων και υπηρεσιών στη χώρα ή τόπο υποδοχής.

Παρά το ότι η κατανομή αυτή της τουριστικής δαπάνης στις πέντε λειτουργικές διακρίσεις αποτελεί, όπως ήδη αναφέραμε, θέμα συζήτησης από τη δεκαετία ήδη του 1960 (βλέπε, *Clement (Harry G. Clement, The Future of Tourism in the Pacific and Far East, Checchi and Company, Washington, D.C. June 1961*, Baretjie R. 1967 «La consommation touristique», Baretje R., 1978 «Le Compte Exterieur du Tourisme» που απετέλεσε τον πρόδρομο για την κατασκευή των χαρακτηριζόμενων σήμερα Δορυφόρων Λογαριασμών Τουρισμού – Δ.Λ.Τ. στη Γαλλία και σε διάφορες χώρες υποδοχής και αποστολής τουρισμού (βλέπε στη βιβλιογραφία τις αναφορές με το ακρωνύμιο T.S.A.), παραδόξως δεν βοήθησε να ξεπεραστεί το λογικό σφάλμα που περιγράψαμε πιο πάνω. Συνακόλουθο αποτέλεσμα είναι, να συνεχίζεται η αδυναμία προσδιορισμού του τουρισμού ως συγκεκριμένης αναλυτικής κατηγορίας στην οικονομία υποδοχής και η όλη προβληματική για την ύπαρξη και μεγέθυνσή του να περιστρέφεται ακόμη και σήμερα γύρω από την ασαφή προσέγγιση του τουρισμού ως «τομέα υπηρεσιών» ή ως «Εξαγωγές».

Εάν εξετάσει κανείς προσεκτικά τις αναφερόμενες πιο πάνω καταναλωτικές κατηγορίες, εύκολα διαπιστώνει, ότι τα βασικά χαρακτηριστικά που τις διαφοροποιούν μεταξύ τους καθορίζονται πρωτίστως από τις καταναλωτικές ανάγκες και τα καταναλωτικά κίνητρα του τουριστικού υποκειμένου, του τουρίστα και δευτερευόντως από τα είδη και τις εμπράγματα μορφές των προϊόντων που καταναλώνει ο τουρίστας.

Η αναφερόμενη κατανομή στις πέντε λειτουργικές διακρίσεις, παρά το ότι προέκυπτε και συνεχίζει να προκύπτει ως αποτέλεσμα εμπειρικών ερευνών σε διάφορες χώρες, εξαιρουμένης της Ελλάδας, δεν εκφράζει μια οργανική σύνδεση της τουριστικής καταναλωτικής δαπάνης με συγκεκριμένες εμπράγματα μορφές προϊόντων, δηλαδή με τη κλαδική προέλευση των προσφερομένων στην τουριστική ζήτηση υλικών προϊόντων και υπηρεσιών. Τα κριτήρια καθορισμού των πέντε λειτουργικών διακρίσεων, είναι αποκλειστικά γενικά κριτήρια βάση των οποίων καθορίζονται οι στοιχειώδεις καταναλωτικές ανάγκες των ανθρώπων γενικά, όπως, ύπνος, τροφή, πόση, μετακίνηση και αγορές και όχι κριτήρια συγκεκριμένης χρήσης και παραγωγικής διαδικασίας προϊόντων.

Για την διασύνδεση του οικονομικού αποτελέσματος, δηλαδή του ετήσιου εισρέοντος τουριστικού συναλλάγματος ή της τουριστικής δαπάνης, με την παραγωγική διάρθρωση της χώρας, θα ήταν αναγκαίο να ταξινομείται και να ομαδοποιείται το αξιακό μέγεθος της τουριστικής δαπάνης με κριτήρια κλαδικής συγκρότησης ή παραγωγικής προέλευσης για τα αγαθά και τις υπηρεσίες που συνθέτουν την τουριστική ζήτηση σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Από τα παραπάνω και χωρίς ιδιαίτερη επιπλέον αναφορά στο σημείο αυτό, εύκολα συνάγεται ότι σε μια οικονομία υποδοχής, η συνολική ετήσια εγχώρια ιδιωτική κατανάλωση συντίθεται τόσο από την εθνική ή περιφερειακή όσο και από την επιπρόσθετη τουριστική κατανάλωση η οποία, λόγω και του ιδιαίτερου σήμερα μεγέθους της, λειτουργεί από σημαντική έως καθοριστική αναλυτική κατηγορία για την βιωσιμότητα της εθνικής ή συγκεκριμένων περιφερειακών οικονομιών.

Επομένως για μια οικονομία όπως η ελληνική, στην οποία ενεργοποιείται ένας διαρκώς αυξανόμενος εισερχόμενος διεθνής τουρισμός, το ετήσια παραγόμενο και διατιθέμενο Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα και Προϊόν, επιβάλλει στην τυπική νεοκλασική εξίσωση του εισοδήματος μια σοβαρή αναθεώρηση, ώστε η τυπική μορφή της να είναι η ακόλουθη:

$$Y = C + I + X - M$$

$$\text{Με } C = C_{pr} + C_p \text{ και } C_{pr} = C_N + C_T$$

$$\text{Επομένως και } C = C_N + C_T + C_p$$

$$\text{Με } I = I_{pr} + I_p$$

$$\text{Επομένως και } I_{pr} = I_{Npr} + I_{Tpr}$$

$$\text{Και } I_p = I_{Np} + I_{Tp}$$

$$\text{Επομένως και } I = I_{Npr} + I_{Tpr} + I_{Np} + I_{Tp}$$

Συνακόλουθα η κλασική εξίσωση του εισοδήματος για μια οικονομία υποδοχής τουρισμού θα πρέπει, τηρουμένων των αναλογιών, να έχει την ακόλουθη δομή:

$$Y = C + I + X - M$$

$$Y = C_{pr} + C_p + I_{pr} + I_p + X - M$$

$$Y = C_N + C_T + C_p + I_{pr} + I_p + X - M$$

$$Y = C_N + C_T + C_p + I_{Npr} + I_{Tpr} + I_{Np} + I_{Tp} + X - M$$

Όπου

- ο C : η ετήσια εγχώρια κατανάλωση
- ο Cpr: η ετήσια εγχώρια ιδιωτική κατανάλωση
- ο CN : η ετήσια εθνική ιδιωτική κατανάλωση
- ο CT : η ετήσια τουριστική κατανάλωση
- ο CP : η ετήσια δημόσια κατανάλωση
- ο I : *οι ετήσιες επενδύσεις*
- ο INpr : *οι ετήσιες ιδιωτικές επενδύσεις*
- ο ITpr : *οι ετήσιες ιδιωτικές τουριστικές επενδύσεις*
- ο INp : *οι ετήσιες δημόσιες επενδύσεις*
- ο ITp : *οι ετήσιες δημόσιες τουριστικές επενδύσεις*
- ο X : *οι εξαγωγές*
- ο M : *οι εισαγωγές*

Εκ των πραγμάτων πλέον αυτή η ετήσια εξωγενώς προερχόμενη και εσωτερικά προσφερόμενη ιδιωτική κατανάλωση ως νέα και διακριτή μακροοικονομική κατηγορία θέτει σοβαρά προβλήματα προσέγγισης και ερμηνείας του όλου οικονομικού κυκλώματος και του αναπαραγωγικού συστήματος σε μια οικονομία υποδοχής, εθνική και ιδιαίτερα περιφερειακή όπου ο εσωτερικός για τη χώρα τουρισμός καθίσταται εισερχόμενος γι'αυτήν και προστίθεται στον εισερχόμενο εξωτερικό.

Το δεδομένο πλέον αυτό, χρήζει μιας αναγκαίας και ιδιαίτερης προσέγγισης τόσο για τη διαρθρωτική εξέλιξη του συνολικού εισερχόμενου τουρισμού και τη συνακόλουθη ενεργοποίηση της Τουριστικής Κατανάλωσης όσο και για όλες τις δυνατές εκφάνσεις και επιπτώσεις στο κύκλωμα παραγωγής σε μια συγκεκριμένη οικονομία υποδοχής.

Η εμφάνιση και συνεχής μεγέθυνση του συνολικού εισερχόμενου τουρισμού, θέτει σε νέα ερμηνευτική λογική το ζήτημα της ισορροπίας του οικονομικού κυκλώματος εκ του γεγονότος και μόνον της ύπαρξης της τουριστικής κατανάλωσης ως αυτόνομα και εξωγενώς μεν προερχομένης αλλά ενδογενώς λειτουργούσης μεταβλητής στην εξίσωση της δημιουργίας του εισοδήματος.

Από τα μέσα ήδη της δεκαετίας του 1980 η συγκρότηση και διαχρονική παρακολούθηση των χαρακτηριζομένων σήμερα διεθνώς ως *Tourism Satellite Accounts* -T.S.A. ή κατά την ελληνόγλωσση απόδοση του όρου ως *Δορυφόροι Λογαριασμοί του Τουρισμού* - Δ.Λ.Τ. (βλέπε την αντίστοιχη βιβλιογραφία στο παράρτημα με το ακρονύμιο T.S.A.), συνιστά την πλέον αξιόπιστη προσέγγιση των επιπτώσεων του τουρισμού σε μια οικονομία υποδοχής. Ο τρόπος αυτός προσέγγισης του τουρισμού αντιμετωπίζεται πλέον συχνά και μέσα από τα δημοσιεύματα των σημαντικότερων διεθνών οργανισμών με αναφορές σε ζητήματα διαφοροποιήσεων στις ακολουθούμενες μεθοδολογίες μεταξύ των χωρών που χρησιμοποιούν Δ.Λ.Τ. (βλέπε Ε.Σ.Λ. 1996, OECD 1998, WTO 1999).

Είναι φανερό ότι τα αναφερόμενα σημαίνουν την ανάδυση μιας νέας μακροοικονομικής κατηγορίας στην τελική ζήτηση των οικονομιών υποδοχής, της τουριστικής κατανάλωσης, ως διακριτής πλέον κατηγορίας. Η προσέγγιση αυτή επιβάλλει αφενός την αξιόπιστη επίσημη σύλληψη της όλης τουριστικής δραστηριότητας, ως παραγωγής και διάθεσης της ετήσια ενεργοποιούμενης τουριστικής κατανάλωσης, αφετέρου, διαμορφώνει το πλαίσιο εκείνο που επιτρέπει να γίνουν ευκολότερα αντιληπτές οι αναγκαίες μεταβολές στο ρόλο και στις λειτουργίες του κράτους υποδοχής για τη ρύθμιση και υποστήριξή της.

Ο ρόλος του κράτους, εθνικού, περιφερειακού ή τοπικού, δεν μπορεί να οριοθετείται, ως συνήθως, στην αποκατάσταση των όρων λειτουργίας – παραγωγής και αναπαραγωγής - ενός μονοδιάστατου τομέα ή κλάδου υπηρεσιών. Ο ρόλος της κρατικής παρέμβασης, στο επίπεδο της πολιτικής θα πρέπει να στοχεύει στη σωστή σύλληψη της παραγωγής και διάθεσης μιας ετησίως, ποσοτικά, ποιοτικά και χωρικά, ιδιαίτερης και ιδιάζουσας συνολικής ιδιωτικής τουριστικής κατανάλωσης. Μιας ιδιωτικής κατανάλωσης τυπικά παρεμφερούς με την εθνική ή περιφερειακή ιδιωτική κατανάλωση, με διαφορετική όμως εμπράγματη ποιότητα και διαφορετικά κλαδικά κέντρα βάρους στην παραγωγική και χωρική δομή της περιοχής υποδοχής.

Η παραδοχή αυτή, η μόνη σωστή που επιτρέπει να αντιμετωπίζεται αξιόπιστα η ύπαρξη του διεθνούς εισερχόμενου αλλά και του εσωτερικού τουρισμού,

επιβάλλει μια αναθεώρηση του στατιστικού και του εθνικού και περιφερειακού λογιστικού πλαισίου μέτρησής του, σύμφωνα τόσο με τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα όσο και με βάση τις εθνικές ή περιφερειακές οικονομικές και παραγωγικές ιδιαιτερότητες της οικονομίας υποδοχής.

Στην περίπτωση μελέτης του τουρισμού στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και ιδιαίτερα των επιπτώσεων από τη δημιουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ στην περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη της περιοχής, υπάρχουν οι ακόλουθες δυσκολίες για μια, κατά το δυνατόν, αξιόπιστη μέτρηση των επιδράσεων και ενός «μετρήσιμου» ρόλου της άρσης του μέχρι σήμερα σχετικού επικοινωνιακού και συγκοινωνιακού απομωνοτισμού.

Πρώτον, το χρονικό διάστημα από τη στιγμή της λειτουργίας της ΓΕΦΥΡΑΣ μέχρι σήμερα είναι μικρό για να εξαχθούν αξιόπιστα τουριστικά δεδομένα που να μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσες επιδράσεις.

Δεύτερον, το έλλειμμα περιφερειακών λογαριασμών και ιδιαίτερα Περιφερειακών Πινάκων Εισροών – Εκροών, δεν αφήνει περιθώρια αξιόπιστης προσέγγισης της παραγωγικής δομής της περιφέρειας και κυρίως της σχέσης της με το «εξωτερικό», όπου με τον όρο αυτόν θεωρείται όχι μόνον ο εκτός χώρας κόσμος, αλλά και η υπόλοιπη χώρα.

Τρίτον, η μη ύπαρξη μέχρι σήμερα, στο Εθνικολογιστικό Σύστημα της χώρας, Δορυφόρου Λογαριασμού Τουρισμού και πολύ περισσότερο Περιφερειακών Δορυφόρων Λογαριασμών Τουρισμού (υπάρχουν σχεδόν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες) δεν επιτρέπει αξιόπιστη διάγνωση της διαρθρωτικής εξέλιξης της παραγωγής και διάθεσης της ετήσιας τουριστικής κατανάλωσης σε εθνικό και πολύ περισσότερο σε περιφερειακό επίπεδο.

Οι παραπάνω ελλείψεις θα γίνει προσπάθεια στην παρούσα διερεύνηση να καλυφθούν με μεθοδολογικές πρακτικές και προσεγγίσεις που στηρίζονται στη μεθοδολογία και στα συμπεράσματα της όλης μελέτης (βλέπε Κεφάλαια 3, 6 και 7), κυρίως πάνω στα εξής βασικά θέματα ή μεγέθη: α) τη συνολική αύξηση της διακίνησης μεταξύ Ρίου – Αντιρρίου (Γέφυρα και F/B) β) την αύξηση της

προσπελασιμότητας ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών και γ) τη διαμορφούμενη, με την πραγματοποίηση της ζεύξης, φυσική και επικοινωνιακή ενιαιοποίηση της όλης γεωγραφικής και διοικητικής επιφάνειας της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και της άρσης του απομονωτισμού και κοινωνικού αποκλεισμού.

Σύμφωνα με τα πιο πάνω, για την ύπαρξη και ανάπτυξη της ετήσιας τουριστικής κατανάλωσης σε μια οικονομία υποδοχής του εισρέοντος εσωτερικού και διεθνούς τουρισμού, στην κάθε μια ξεχωριστή Χωρική Ενότητα Υποδοχής Τουρισμού – εφεξής *Τουριστικές Ενότητες* ή (ΤΕ) - θα ισχύουν τα ακόλουθα:

Α. Για ότι αφορά την ενεργοποιούμενη παραγωγή και διάθεση της ετήσιας Τουριστικής Κατανάλωσης:

[$Y = CN + CT + C_p + I_{pr} + I_p + X - M$]i, όπου i = ΤΕ1, ΤΕ2, ., ., ., ΤΕn ο αριθμός των προσδιορισμένων τουριστικών ενοτήτων της Περιφέρειας Δ. Ελλάδας.

Β. Για ότι αφορά την προκαλούμενη απασχόληση από την ενεργοποιούμενη παραγωγή και διάθεση της ετήσιας Τουριστικής Κατανάλωσης στις τουριστικές ενότητες, αυτή θα προέρχεται από και συνακόλουθα θα διαχέεται σε ευρύτερους των τουριστικών ενοτήτων χώρους της περιφέρειας.

Γ. Για ότι αφορά την προκαλούμενη πολλαπλασιαστική εισοδηματική επίδραση από την ενεργοποιούμενη παραγωγή και διάθεση της ετήσιας Τουριστικής Κατανάλωσης στις τουριστικές ενότητες, αυτή, θα ενεργοποιείται και συνακόλουθα θα διαχέεται σε ευρύτερους των τουριστικών ενοτήτων χώρους της Περιφέρειας.

Δ. Για ότι αφορά τις σε περιφερειακό επίπεδο προκαλούμενες εισαγωγές από την αύξηση της ενεργού τουριστικής καταναλωτικής ζήτησης, αυτή θα είναι συνάρτηση των παραγωγικών δυνατοτήτων της Περιφέρειας στο σύνολό της.

Ε. Για ότι αφορά την προκαλούμενη δια μέσου της λειτουργίας της ΓΕΦΥΡΑΣ, συνολική ετήσια αύξηση της Τουριστικής Κατανάλωσης αυτή θα είναι μεγέθους:

$(\gamma \text{ CT}) = \text{CT} - \chi \text{CT} = \text{CT} (1 - \chi)$, όπου χCT είναι το μέγεθος της Τουριστικής Κατανάλωσης στην περιοχή μελέτης πριν τη λειτουργία της Γεφυρας και $\gamma \text{ CT}$ το επιπρόσθετο μέγεθος της Τουριστικής Κατανάλωσης στην περιοχή μελέτης μετά τη λειτουργία της Γεφυρας.

Ε. Τέλος, η συνολική επίδραση της προκαλούμενης, από τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ, αύξησης του τουρισμού και συνακόλουθα της αύξησης της παραγωγής και διάθεσης της επιπρόσθετης τουριστικής κατανάλωσης, μπορεί να είναι:

- i. Μικρή και να αφορά κατά βάση τις αμοιβές των συντελεστών παραγωγής και τη φορολογία εάν τα καταναλωτικά προϊόντα της (γCT) συνιστούν εξολοκλήρου τμήμα των εισαγωγών στην περιοχή μελέτης.
- ii. Σχετικά μεγάλη σε σύγκριση με την προκαλούμενη από τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ αύξηση του τουρισμού και συνακόλουθα της αύξησης της παραγωγής και διάθεσης της επιπρόσθετης τουριστικής κατανάλωσης εάν τα καταναλωτικά προϊόντα της $(\gamma \text{ CT})$ μπορούν να ικανοποιηθούν κατά ένα μέρος από τις παραγωγικές δυνατότητες της Περιφέρειας στο σύνολό της.
- iii. Πολύ μεγάλη, σε σύγκριση με την προκαλούμενη από τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ αύξηση του τουρισμού και συνακόλουθα αύξηση της παραγωγής και διάθεση της επιπρόσθετης τουριστικής κατανάλωσης, εάν, τα καταναλωτικά προϊόντα της $(\gamma \text{ CT})$ τείνουν να ικανοποιηθούν εξολοκλήρου από τις παραγωγικές δυνατότητες της Περιφέρειας στο σύνολό της.

Οι μέχρι σήμερα εκτιμήσεις για την παραγωγική δομή και τη γενικότερη οικονομική κατάσταση της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας δείχνουν να παρατηρείται μια γενικότερη τάση αποβιομηχάνισης, έτσι που, η συνολική επίδραση (απασχόληση και εισόδημα) της προκαλούμενης από τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ αύξησης του τουρισμού και συνακόλουθα της αύξησης της

παραγωγής και διάθεσης της επιπρόσθετης τουριστικής κατανάλωσης, εκτιμάται ότι θα κινείται μελλοντικά μεταξύ των περιπτώσεων (i) και (ii).

11.2. Η Περιοχή μελέτης – Συνοπτική Επισκόπηση

Η περιοχή μελέτης είναι η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και συγκροτείται στο σύνολό της, γεωγραφικά και χωροταξικά από ιδιαίτερες χωρικές ενότητες με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Χωρικές ενότητες με ομοιογενή χωροταξική συμπεριφορά, δηλαδή, παραλιακές περιοχές, ορεινές περιοχές, αστικές περιοχές
- Χωρικές ενότητες με λειτουργική συμπεριφορά σε σχέση με τους πόλους ανάπτυξης και τους βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες
- Χωρικές τουριστικές ενότητες που διαμορφώνονται ως αποτέλεσμα της ύπαρξης των τουριστικών πόρων και της συνακόλουθης ανάπτυξης τουριστικών συγκεντρώσεων.

11.2.1 Βασική χωροταξική ένταξη και φυσιογνωμία της περιφέρειας Δ. Ελλάδας

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, υπάγεται από χωροταξική άποψη στο δυτικό άκρο του υφιστάμενου κεντρικού αναπτυξιακού άξονα εθνικής εμβέλειας, γνωστού ως «Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη και Αθήνα – Πάτρα (βλέπε δεδομένα από τη μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ΦΙΛΩΝ ΟΕ, 2001, και από το Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2.000-2006 Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας / Συμπλήρωμα Προγραμματισμού).

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει έδρα την πόλη των Πατρών, που συνιστά το τρίτο μητροπολιτικό κέντρο της χώρας και περιλαμβάνει σε επίπεδο Νομαρχιακής Διοίκησης τους Νομούς Αχαΐας και Ηλείας οι οποίοι βρίσκονται σε άμεση σχέση με το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και τον Νομό Αιτωλοακαρνανίας που μέχρι πρόσφατα ήταν γεωγραφικά και από άποψη μεταφορικής επικοινωνίας σχετικά αποκομμένος λόγω του διαχωριστικού φραγμού του Πατραϊκού Κόλπου.

Η κατάσταση όμως αυτή έχει πλέον εξαλειφθεί με βάση τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ, πράγμα που συνιστά νέο δεδομένο για κάθε αναπτυξιακό σχεδιασμό και γενικότερα λήψη αποφάσεων αναπτυξιακού χαρακτήρα.

Με βάση τα νέα δεδομένα της ΓΕΦΥΡΑΣ η περιοχή τείνει να ομογενοποιηθεί όσον αφορά τη μεταφορική επικοινωνία και να μετατραπεί ανεμπόδιστα σε σταυροδρόμι συνδυασμένων μεταφορών, εμπορικών και κοινωνικών, ως αποτέλεσμα του διαμορφούμενου γεωγραφικού κόμβου σύγκλισης των δύο εθνικών/διεθνών αξόνων ανάπτυξης.

Η Ζεύξη Ρίου–Αντίρριου αναβαθμίζει τον κεντρικό αναπτυξιακό άξονα μέχρι την Καλαμάτα με βάση το τμήμα Τρίπολη – Καλαμάτα και τον υπό εξέλιξη δυτικό άξονα με τη σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Αθηνών – Πατρών καθώς και με την Ιόνια Οδό και τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του λιμένα Πατρών.

Με βάση την προοπτική της χωροταξικής ολοκλήρωσης του ελληνικού χώρου μέσα από τα μεγάλα έργα υποδομών και την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και επικοινωνιών θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη κόμβων συνδυασμένων μεταφορών μεγάλης εμβέλειας. Έτσι, τα όποια μειονεκτικά στοιχεία της περιφέρειας παραμερίζονται και δίνουν τη θέση τους στη δυνατότητα εξέλιξης της περιοχής ως Δυτικής Πύλης και ως βασικού συντελεστή στον αναπτυξιακό άξονα της Αδριατικής – Ιονίου και στη σύνδεση της Ευρώπης με τη Μέση Ανατολή. Η νέα αυτή προοπτική μπορεί να επιτρέψει την ανάπτυξη της περιοχής αφενός ως εμπορευματικού/διαμετακομιστικού κόμβου μείζονος ευρωπαϊκής σημασίας, καθώς και ως σημαντικού τουριστικού/πολιτιστικού κόμβου των δικτύων διευρωπαϊκής παραγωγής και διάθεσης των ενδοευρωπαϊκών ταξιδιωτικών/τουριστικών μετακινήσεων στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης.

(αναλυτικότερα για το θέμα των μεγάλων έργων και δικτύων, βλέπε στο Κεφάλαιο 3).

11.2.2 Διοικητική διαίρεση – Οργάνωση

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας υποδιαιρείται διοικητικά:

Στους Νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλείας με έδρα την Πάτρα και περιλαμβάνει 74 Καποδιστριακούς ΟΤΑ με 1486 οικισμούς.

Αναλυτικότερη υποδιαίρεση:

1. Νομός Αιτωλοακαρνανίας με 29 ΟΤΑ/ Δήμους με 556 οικισμούς.
2. Νομός Αχαΐας με 23 ΟΤΑ ή 21 Δήμους και 2 Κοινότητες, με 526 οικισμούς.
3. Νομός Ηλείας με 22 ΟΤΑ/ Δήμους με 404 οικισμούς.

Η διοικητική οργάνωση της περιφέρειας διαρθρώνεται σε τρία επίπεδα, δηλαδή την Περιφερειακή Διοίκηση, τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση ή Τοπική Αυτοδιοίκηση Β βαθμού στους τρεις Νομούς και την Τοπική Αυτοδιοίκηση Α βαθμού που περιλαμβάνει 74 μονάδες δήμων και κοινοτήτων

11.2.3 Γεωγραφικά, Γεωμορφολογικά Χαρακτηριστικά και Κλίμα

Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας:

Χωρικά όρια: Δυτικό τμήμα του διαμερίσματος της Στερεάς Ελλάδας και το βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου.

Συνολική επιφάνεια: 11.350 τ.χ.ή 8,65% της συνολικής έκτασης της Χώρας (6^η σε έκταση περιφέρεια της χώρας).

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει προκύψει ως διοικητική διαίρεση με το Ν. 1122/86 και όχι ως διακριτό σύνολο στον ελληνικό χώρο, αποτέλεσμα γεωγραφικών και ιστορικών κριτηρίων.

Διαθέτει εκτεταμένα παράλια και βρέχεται από:

- τη θάλασσα του Ιονίου Πελάγους,

- τον Κορινθιακό,
- τον Πατραϊκό και
- τον Αμβρακικό Κόλπο.

Διαθέτει αξιόλογες ακτές με τουριστικό ενδιαφέρον που προσφέρονται για τουριστική ανάπτυξη όπως:

- τις ακτές του Αμβρακικού Κόλπου του Ν. Αιτωλοακαρνανίας
- τις ακτές κατά μήκος του Πατραϊκού,
- τις ακτές του Κορινθιακού Κόλπου.

Διαθέτει εκτεταμένες παραλίες, αμμώδεις με έντονη τουριστική ανάπτυξη π.χ. στον Νομό Ηλείας, όπως:

- τις ακτές από Κατάκολο μέχρι Δουνείκα
- τις ακτές στην παραθαλάσσια περιοχή του Κάστρου κοντά στην Κυλλήνη
- τις ακτές του Ιονίου Πελάγους του Ν. Αιτωλοακαρνανίας με απότομες καταλήξεις και έναν ορισμένο αριθμό κολπίσκων που διαθέτουν αμμώδεις ακτές.

Έδαφος ορεινό (45,1%), ημιορεινό (25,8 %) και πεδινό (29,1%. Ο Νομός με τις περισσότερες πεδινές εκτάσεις είναι ο Ν. Ηλείας, στον οποίο υπάρχει και η μεγαλύτερη πεδιάδα της χώρας, η πεδιάδα της Ηλείας, ενώ ο Νομός με τις περισσότερες ορεινές εκτάσεις είναι ο Νομός Αχαΐας.

Τα υψηλότερα όρη της περιφέρειας είναι:

1. Αροάνια με υψόμετρο 2.335 μ.,
2. Ερύμανθος με 2.222 μ.
3. Παναχαϊκό με 1.926 μ .

Οι κυριότερες φυσικές λίμνες είναι:

1. Τριχωνίδα με έκταση 95.840 τ.χλμ. – η μεγαλύτερη φυσική λίμνη της χώρας,
2. Αμβρακία με έκταση 14.447 τ.χλμ.,

3. Λυσιμαχία με έκταση 13.088 τ.χλμ.,
4. Οζερός με έκταση 9.450 τ.χλμ. και
5. Βουλκαρία με έκταση 9.207 χλμ.

Η περιφέρεια έχει επίσης και τέσσερες τεχνητές λίμνες:

1. Κρεμαστών
2. Στράτου
3. Καστρακίου και
4. Πηνειού.

Οι ποταμοί που διασχίζουν το έδαφός της είναι:

1. Αχελώος με μήκος 220 χλμ. – δεύτερος ποταμός σε μήκος της χώρας -,
2. Πηνειός,
3. Αλφειός,
4. Εύηνος,
5. Σελινούντας,
6. Βουραϊκός,
7. Πύρρος και
8. Γλαύκος.

Λιμνοθάλασσες:

1. του Μεσολογγίου με έκταση 15.000 εκτάρια που συνιστά τη μεγαλύτερη ενιαία λιμνοθάλασσα της Ευρώπης.
2. του Αιτωλικού,
3. του Κοτυχίου
4. του Πάππα
5. του Προκόπου

Κλίμα:

Στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας το κλίμα είναι ήπιο το χειμώνα και δροσερό το καλοκαίρι στα πεδινά με βαρείς χειμώνες και ηπειρωτικό κλίμα στις ορεινές περιοχές.

Στο Νομό Αχαΐας το κλίμα είναι μεσογειακό με ήπιους χειμώνες και θερμά και ξηρά καλοκαίρια.

Στο Νομό Ηλείας το κλίμα είναι μεσογειακό με ήπιους χειμώνες και θερμά καλοκαίρια.

Από τα δεδομένα της γεωγραφικής και γεωμορφολογικής δομής της περιφέρειας προκύπτει ότι το φυσικό ανάγλυφο και η μορφολογία της χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλομορφία και εναλλαγή τοπίου με συνδυασμό εκτεταμένων παραλιακών μετώπων, υψηλών ορέων και πλούσιου υδάτινου δυναμικού με μεγάλες φυσικές και τεχνητές λίμνες και σημαντικούς ποταμούς. Τα χαρακτηριστικά αυτά στοιχειοθετούν μια αξιόλογη γεωφυσική ενότητα, από τις πλέον πλούσιες σε φυσικούς πόρους και ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος της χώρας, χαρακτηριστικά τα οποία συνιστούν σημαντική παράμετρο ελκυστικότητας του χώρου ως περιοχής τουριστικών προορισμών. Στην ίδια κατεύθυνση λειτουργεί και το ήπιο μεσογειακό κλίμα της περιφέρειας με πλούσια ηλιοφάνεια και υψηλό δείκτη βροχοπτώσεων που έχει συντελέσει στη δημιουργία σημαντικών βιοτόπων και φυσικών οικοσυστημάτων (βλέπε αναλυτικότερα στο Παράρτημα «ΦΥΣΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ»).

11.2.4 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Κατά τη δεκαετία 1971-1981 ο πληθυσμός στην περιφέρεια αυξήθηκε κατά 3,4% σε σύγκριση με 11,08% για τη χώρα, ενώ τη δεκαετία 1981-1991 ο πληθυσμός στην περιφέρεια αυξήθηκε κατά 8% σε σχέση με 5,3% του συνόλου της χώρας, πράγμα που δείχνει μια θετική εξέλιξη σε σχέση με προηγούμενης δεκαετία.

Σύμφωνα με την πληθυσμιακή απογραφή της ΕΣΥΕ έτους 1991, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είχε, συνολικό πληθυσμό 707.687 κατοίκους ή το 6,9% του πληθυσμού της χώρας, ενώ τα απογραφικά στοιχεία της ΕΣΥΕ έτους 2001 δείχνουν τον πληθυσμό της περιφέρειας να αυξάνεται σε 742.419 κατοίκους, με χαμηλότερο όμως ρυθμό από την προηγούμενη δεκαετία. Η αύξηση αφορά

τους Νομούς Αχαΐας και Ηλείας, ενώ στην Αιτωλοακαρνανία διαπιστώθηκε μείωση (βλέπε Παράρτημα).

Οι αντίστοιχες μεταβολές σε επίπεδο Νομών ήταν:

Στον Νομό Αιτωλοακαρνανίας παρατηρείται μείωση στη δεκαετία 1971-1981, μικρή αύξηση στη δεκαετία 1981-1991 και μείωση το έτος 2001, όπου ο πληθυσμός του Νομού μειώθηκε σε απόλυτο μέγεθος στους 222.984 κατοίκους (ποσοστό μεταβολής – 2,1% σε σχέση με το 1991), με αποτέλεσμα να μην έχει ανακτηθεί ακόμα το πληθυσμιακό επίπεδο του 1971.

Στον Νομό Αχαΐας παρατηρείται αύξηση κατά τη δεκαετία 1971-1981 κατά πολύ μεγαλύτερη της περιφέρειας και της χώρας, λόγω του φαινομένου της αστικοποίησης της πόλης των Πατρών και, σχετική μείωση την επόμενη δεκαετία 1981-1991, ενώ τη δεκαετία 1991-2001, ο πληθυσμός του Νομού αυξήθηκε σε 323.794 κατοίκους (ποσοστό μεταβολής 7,9% σε σχέση με το 1991).

Στον Νομό Ηλείας παρατηρείται μείωση κατά την περίοδο 1971-1981 και σημαντική ποσοστιαία αύξηση κατά την επόμενη δεκαετία 1981-1991, που συνιστά την υψηλότερη της περιφέρειας και της χώρας. Τη δεκαετία 1991-2001 ο πληθυσμός του Νομού αυξάνεται σημαντικά, με το έτος 2001 να καταγράφει 192.340 κατοίκους (ποσοστό μεταβολής 7,2%, μεγαλύτερο του αντίστοιχου της χώρας).

Αξιολογώντας τις γενικότερες δημογραφικές εξελίξεις και τάσεις διαπιστώνεται ότι η περιφέρεια έχει καταγράψει θετική πληθυσμιακή εξέλιξη.

Οι παραπάνω δημογραφικές εξελίξεις, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι διαμορφώνονται κρίσιμες μάζες πληθυσμιακών μεγεθών στα παράκτια μέτωπα της περιφέρειας, γεγονός που ενθαρρύνει τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών και τη βελτίωση του αστικού εξοπλισμού, στοιχεία αναγκαία για την τουριστική ανάπτυξη στις περιοχές αυτές. Φαινόμενα όμως δυσλειτουργίας, εξαιτίας της μη σχεδιασμένης «αστικοποίησης» στις τουριστικές περιοχές επιβάλλουν την εξυγίανση των περιοχών αυτών ιδιαίτερα

στα παράλια μέτωπα. Παράλληλα η πληθυσμιακή μείωση στις ορεινές περιοχές δείχνει, για λόγους ενδοπεριφερειακής ισορροπίας, την επιτακτικότητα να υποστηριχθούν οι ορεινές περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος των οποίων η φέρουσα ικανότητα προσφέρει πολλά περιθώρια ανάπτυξης και τουριστικής αξιοποίησης.

11.2.5 Οικονομία – Κοινωνία - Απασχόληση (2001)

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας που περιλαμβάνει τους νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλεία, παράγει το 5,7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος και διαθέτει (2001) ΑΕΠ κατά κεφαλή 3,39 εκατ. δρχ. χαμηλότερο κατά 840 χιλ. δρχ. από το μέσο όρο της χώρας, γεγονός που την τοποθετεί τελευταία (13η) στην κατάταξη των Περιφερειών της Χώρας ως προς το Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ.

Με έδρα την Πάτρα, η Περιφέρεια συγκεντρώνει ποσοστό 6,8% του πληθυσμού και παράγει 5,7% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της χώρας που αντιστοιχεί μόνο στο 58% του μέσου κατά κεφαλή προϊόντος της ΕΕ, παρουσιάζοντας μαζί με την περιφέρεια Ήπείρου, τη χαμηλότερη αναλογία, σε σύγκριση με το συνολικό μέσο για την Ελλάδα, που φθάνει το 2001 περίπου στο 69% του μέσου κατά κεφαλή προϊόντος της ΕΕ.

Στην Περιφέρεια παράγεται το 11% της αγροτικής παραγωγής της χώρας με 9,5% των καλλιεργούμενων εκτάσεων, το 4% της μεταποίησης και το 5% των υπηρεσιών. Στις επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους στην περιοχή αναλογεί το 1,8% του κύκλου εργασιών των μεταποιητικών και κατασκευαστικών μονάδων της χώρας και 3,2% των εμπορικών. Η Περιφέρεια Δ. Ελλάδας είναι 2η (μετά την Κεντρική Μακεδονία) παραγωγός καπνού με 23% της συνολικής παραγωγής, η 3η παραγωγός εσπεριδοειδών (17% της συνολικής), τομάτας (17%), ελαιολάδου (12%) και τυριού (12%), προϊόντων δηλαδή που στο σύνολό τους σχεδόν υπεισέρχονται στην παραγωγή και διάθεση της τουριστικής κατανάλωσης.

Σε ότι αφορά τη σύνθεση του περιφερειακού προϊόντος, στον πρωτογενή τομέα παράγεται το 15%, στον δευτερογενή τομέα το 23%, με σημαντικότερη τη συμβολή του τριτογενούς τομέα στη διαμόρφωση του ΑΕΠ (62% του περιφερειακού ΑΕΠ (1998), Τα αντίστοιχα ποσοστά, όσον αφορά τη χώρα, διαμορφώθηκαν σε 7,8% για τον πρωτογενή τομέα, 23,6% για τον δευτερογενή και 68,6% για τον τριτογενή τομέα.

Τα τελευταία χρόνια η ανεργία στην περιφέρεια, στις διάφορες κατηγορίες ηλικιών εμφανίζει διακυμάνσεις σε σχέση με το σύνολο της χώρας. Τα βασικά χαρακτηριστικά της ηλικιακής διάρθρωσης είναι η έλλειψη εργασίας στις πρώτες ηλικίες των 15-19 με 27%, εμφανώς μικρότερη σε σχέση με το σύνολο της χώρας (36%), κατάσταση η οποία αντιστρέφεται στις επόμενες κατηγορίες ηλικιών με 37% στις ηλικίες 20-24 και 20% στις ηλικίες 25-29.

Γενικά τα ποσοστά ανεργίας παραμένουν σε διψήφιο νούμερο και για τα δύο φύλα μέχρι την ηλικία των 29 ετών, με συγκριτικά μεγαλύτερη ανεργία να παρατηρείται μεταξύ των ηλικιών 20-24. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στις ηλικίες 15-19, οι γυναίκες άνεργοι είναι υπερδιπλάσιες σχεδόν από τους άνδρες.

Τόσο στην περιφέρεια, όσο και στο σύνολο της χώρας, η ποσοστιαία αναλογία του εργατικού δυναμικού στο σύνολο του πληθυσμού άνω των 15 ετών, κυμαίνεται τα τελευταία χρόνια σε ποσοστά γύρω στο 45% και 48% αντίστοιχα. Στην κατά φύλο σύνθεση, οι άνδρες που είναι ενεργοί στην παραγωγική διαδικασία, στο σύνολο της Δυτικής Ελλάδος αποτελούν περίπου το 60%, ενώ οι γυναίκες υπολείπονται σημαντικά, με τη συμμετοχή τους να περιορίζεται στο 32% σε σχέση με το 37% για ολόκληρη τη χώρα.

11.2.6. Φυσικό Περιβάλλον

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας περιλαμβάνει έναν σημαντικό αριθμό περιβαλλοντικά ευαίσθητων και προστατευόμενων περιοχών και συνιστά από άποψη φυσικού περιβάλλοντος μια ιδιαίτερα προνομιούχο περιοχή.

Περιλαμβάνει σημαντικά και ποικίλα ευαίσθητα οικοσυστήματα τα οποία αφορούν δύο βασικές κατηγορίες:

α) Τους υγρότοπους με χαρακτηριστικό ότι από τους έντεκα υδροβιότοπους διεθνούς σημασίας της χώρας που έχουν ενταχθεί στη συνθήκη Ramsar, οι τρεις ανήκουν στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Οι κυριότεροι υγρότοποι της Περιφέρειας είναι:

1. το σύμπλεγμα των λιμνοθαλασσών Μεσολογίου
2. το σύμπλεγμα εκβολών Αχελώου
3. το σύμπλεγμα λιμνοθάλασσας Καλογριάς
4. το σύμπλεγμα λιμνοθάλασσας Κοτυχίου
5. Το έλος Λάμιας

β) Τους ορεινούς σχηματισμούς, με προστατευόμενα αισθητικά δάση και μνημεία της φύσης, καθώς και σημαντικά τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Οι κυριότεροι φυσικοί ορεινοί σχηματισμοί με πυκνή και ποικίλη βλάστηση και με σπάνια είδη δένδρων (μαύρη πεύκη, κουκουναριά) και σπάνια είδη πανίδας βρίσκονται στο βόρειο τμήμα της Αχαΐας και είναι:

1. όρος Χελμός
2. όρος Μάρμπας
3. όρος Κλώκος
4. όρος Παναχαϊκό
5. όρος Ερύμανθος
6. φαράγγι Σελινούντας
7. φαράγγι Βουραϊκού

γ) Αξιόλογα επίσης οικοσυστήματα αποτελούν οι παραλιακές ζώνες όπου στα παράκτια αμμοθινικά οικοσυστήματα και στις αξιόλογες δυτικές παραλιακές ζώνες των νομών Αχαΐας και Ηλείας συντελείται η ωοτοκία της θαλάσσιας χελώνας *Caretta caretta*.

Όπως αναφέρθηκε, περιοχές προστατευόμενες από τη Διεθνή Σύμβαση Ramsar έχουν καθοριστεί ο Αμβρακικός Κόλπος, η λιμνοθάλασσα του

Μεσολογγίου και η λίμνη Κοτύχι. Οι περιοχές αυτές έχουν μεγάλη οικολογική αξία, τόσο για τους τύπους των οικοτόπων που περιλαμβάνουν όσο και για την ποικιλότητα της χλωρίδας και της πανίδας που αναπτύσσονται σε αυτές.

Με βάση την ελληνική νομοθεσία τα Μνημεία της Φύσης των οποίων η διατήρηση έχει κριθεί αναγκαία στην Περιφέρεια Δ. Ελλάδας είναι τα ακόλουθα επτά:

1. ο αρχαίος Πλάτανος του Πausανία κοντά στην παραλία του Αιγίου
2. η Πηγή Δώδεκα Βρύσες κοντά στο πλατάνι του Πausανία
3. το κλήμα του Πausανία κοντά στα Καλάβρυτα στην αυλή της εκκλησίας του Αγ. Νικολάου του οικισμού Παγκράτι,
4. ο δρυς της Καλαμιάς στη θέση «Πέντε Δέντρα» στον οικισμό Καλαμιά Αιγίου
5. ο Πλάτανος της Πλατανιώτισσας με κούφιο κορμό όπου υπάρχει μικρή παλιά εκκλησία στον οικισμό Πλατανιώτισσα Καλαβρύτων,
6. το δάσος Φράξος του Λεσινιού, κατάλοιπο ελοχαρούς δάσους με πλούσια χλωρίδα και πανίδα κοντά στον οικισμό Λεσίνι Μεσολογγίου
7. ο Πλάτανος της Αγίας Λαύρας συνδεδεμένος με την Ελληνική Επανάσταση του 1821 στην αυλή της μονής της Αγίας Λαύρας δυτικά της πόλης των Καλαβρύτων

Με βάση αποφάσεις του Υπ. Γεωργίας έχουν καθοριστεί τα ακόλουθα Προστατευόμενα Τοπία στην περιοχή μελέτης:

1. το Αισθητικό Δάσος Πανεπιστημιούπολης Πατρών
2. το Αισθητικό Δάσος Εθνικής Ανεξαρτησίας στα Καλάβρυτα το οποίο περιλαμβάνει τα μοναστήρια τα Αγίας Λαύρας και Μεγάλου Σπηλαίου.

Ως υποψήφιες για ένταξη στο πανευρωπαϊκό δίκτυο προστατευόμενων περιοχών Φύση 2000, έχουν καθοριστεί πολλές περιοχές υγροτόπων – βιοτόπων και αφορούν εννέα συνολικά τύπους οικοτόπων όπως: 1) εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση, 2) δάση ορεινών κωνοφόρων με μαύρη πεύκη, 3) μεσογειακά εποχικά τέλματα, 4) λιμνοθάλασσες, 5) λόχμες των

παραλίων με άρκευθους, 6) δασώδεις φυτο -κοινότητες, 7) ασβεστούχοι βάλτοι, 8) ψευδοστέππα με αγροστώδη μονοετή φυτά και 9), αλατούχες στέππες. Οι περιοχές αυτές είναι οι πιο κάτω:

1. Παράκτια θαλάσσια ζώνη από Καλογριά έως Κυλλήνη,
2. Σπήλαιο Κάστρων
3. Όρος Ερύμανθος
4. Όρος Παναχαϊκό, Αλυκή Αιγίου
5. Όρος Μπάρμπας
6. Όρος Κλώκος
7. Όρος Χελμός
8. Όρος Αράκυνθος
9. Όρος Βαράσοβα
10. Όρος Παναιτωλικό
11. Όρη Ακάρνικα
12. φαράγγι Σελιννούντα
13. Αισθητικό Δάσος Καλαβρύτων
14. Φαράγγι Βουραϊκού
15. ύδατα Στυγός
16. Δάσος Στροφυλιάς
17. Έλος Λάμιας
18. Θίνες Κυπαρισσίας
19. Θαλάσσια περιοχή Κόλπου Κυπαρισσίας
20. Θίνες και παραλιακό δάσος Ζαχάρως
21. Ολύμπια
22. Οροπέδιο Φολόης
23. Τεχνητή Λίμνη Κρεμαστών
24. Στενά Κλεισούρας
25. Λίμνη Τριχωνίδα
26. Λίμνη Λυσιμαχία
27. Λίμνη Οζερός
28. Λίμνη Αμβρακία
29. Λίμνη Βουλκαρία
30. Λίμνη Σαλτίνη

31. Λιμνοθάλασσες Μεσολογίου
32. Δέλτα Αχελώου
33. Λιμνοθάλασσα Αιτωλικού
34. Λιμνοθάλασσα Κοτύχι
35. Λίμνη Καϊάφα
36. Λιμνοθάλασσα Καλογριάς
37. Λιμνοθάλασσες Στενού Λευκάδας (Παλιώνης – Αβλίων)
38. Εκβολές Εύηνου
39. Εκβολές Δέλτα Αλφειού
40. Εκβολές Δέλτα Πηνειού
41. Αλυκές Λευκάδας
42. Εσωτερικό Αρχιπέλαγος Ιονίου
43. Αμβρακικός Κόλπος
44. Δέλτα Λούρου και ευρύτερη περιοχή
45. Δέλτα Αράχθου και ευρύτερη περιοχή

11.2.7. Πολιτιστικές και κοινωνικές εκδηλώσεις

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η οριοθετημένη έκταση της περιφέρειας είναι αποτέλεσμα διοικητικοπολιτικών αποφάσεων και δεν συγκροτεί μια, από γεωγραφική και κοινωνικοπολιτισμική άποψη, παραδοσιακή ενότητα του ελληνικού χώρου. Η μεν Αιτωλοακαρνανία διατηρεί ιστορικούς δεσμούς και παραδοσιακές σχέσεις με την Ήπειρο, ενώ η Αχαΐα και η Ηλεία είναι παραδοσιακά ενταγμένες στην υπόλοιπη Πελοπόννησο. Το δεδομένο αυτό, δεν σημαίνει βέβαια ότι οι υπάρχουσες «διαφορές» αναιρούν το κοινωνικοπολιτιστικό ομοιογενές όλων των περιοχών, που βασίζεται και απορρέει από τις κοινές ελληνικές πολιτιστικές, κοινωνικές και θρησκευτικές παραδόσεις και τη γενικότερη ιστορία.

Ένα πλήθος εκδηλώσεων και επαναλαμβανόμενων δραστηριοτήτων, που διαμορφώνουν την ελληνική παράδοση και ιστορία και συγκροτούν τη σύγχρονη ζωή στην Ελλάδα, λαμβάνουν χώρα στις περισσότερες πόλεις και στους επιμέρους οικισμούς της Περιφέρειας Δ. Ελλάδας, όπως άλλωστε και στο σύνολο της χώρας. Οι εκδηλώσεις αυτές συνδέονται είτε με τις

παραδοσιακές απασχολήσεις (εκθέσεις αγροτικών προϊόντων, ζωοπανηγύρεις κ.ά.) είτε με τη θρησκεία και τις θρησκευτικές παραδόσεις, είτε τέλος με το ισχυρό μορφωτικό και πολιτιστικό περιεχόμενο της σύγχρονης ζωής (Πολιτικές δραστηριότητες οργανώσεις Συνεδρίων, Φεστιβάλ, Συναυλιών, ανταλλαγές εμπειριών και διοργάνωση κοινών εκδηλώσεων, που απορρέουν από τις αδελφοποιήσεις με ξένες πόλεις κ.α.).

Η υποδομή σε πολιτιστικά στοιχεία, θεσμούς και οργανισμούς της περιφέρειας είναι πλούσια και καταγράφεται ως εξής (βλέπε επίσης Παράρτημα):

Πολιτιστικοί θεσμοί και οργανισμοί

Πάτρα	1. Αχαιολογικό Μουσείο 2. Μουσείο Τύπου 3. Μέγαρο λόγου και τέχνης 4. Μουσείο λαϊκής τέχνης 5. Ζωολογικό Μουσείο 6. Βιβλιοθήκη στη Μονή Κοιμήσεως Θεοτόκου
Μεσολόγγι	1. Μουσείο Τρικούπη 2. Πινακοθήκη
Αγρίνιο	1. Αρχαιολογικό Μουσείο 2. Παπαστράτειος Δημοτική Βιβλιοθήκη
Βόνιτσα	1. Αρχαιολογικό Μουσείο στο χωριό Θύρι
Θέρμο	1. Βιβλιοθήκη Απόκουρου 2. Αρχαιολογικό Μουσείο
Ναύπακτο	1. Παπαχαραλάμπειος Βιβλιοθήκη
Αίγιο	1. Αρχαιολογικό Μουσείο, στην Κλειτορία 2. Μουσείο λαϊκής τέχνης
Πύργος	1. Βιβλιοθήκη 2. Πινακοθήκη
Αρχαία Ολυμπία	1. Αρχαιολογικό Μουσείο (με τους αρχαιολογικούς θησαυρούς της Ολυμπίας)
Ανδρίτσαινα	1. Βιβλιοθήκη με σπάνιες εκδόσεις και προσθήκες με αρχαιολογικά ευρήματα

Αρχαιολογικοί χώροι

Οι προστατευόμενοι από την αρχαιολογική νομοθεσία χώροι και μνημεία στη περιοχή μελέτης είναι:

1. Θέρμου Τριχωνίδας
2. Στράτου Αγρινίου

3. Πλευρώνας Μεσολογγίου
4. Οινειαδών Κατοχής στην Αιτωλοακαρνανία
5. Κλείτορος
6. Ψωφίδος
7. Ελίκης στην Αχαΐα
8. Αρχαία Ολυμπία,
9. Ήλιδα
10. Φυγάλειας στην Ηλεία.

Μεσαιωνικά και Βυζαντινά Κάστρα

1. Ναυπάκτου
2. Βόνιτσας
3. Αγγελόκαστρου
4. Αντίρριου στην Αιτωλοακαρνανία
5. Ρίου και Πατρών στην Αχαΐα
6. Χλεμούτσι Κυλλήνης στην Ηλεία

Τόποι ιστορικής σημασίας

2. Ηρώο Μεσολογγίου στην Αιτωλοακαρνανία
3. Μονή Αγίας Λαύρας
4. Μέγα Σπήλαιο στην Αχαΐα

Παραδοσιακοί Οικισμοί

1. Ναύπακτος
2. Αιτωλικό στην Αιτωλοακαρνανία
3. τμήματα του Μεσολογγίου στην Αιτωλοακαρνανία
4. Βεσίνι Καλαβρύτων στην Αχαΐα
5. Αλεποχώρι Πατρών στην Αχαΐα
6. Ταξιάρχης Ολυμπίας στην Ηλεία
7. Ανδρίτσaina στην Ηλεία

11.3. Η Εξέλιξη της τουριστικής ανάπτυξης στη περιφέρεια (Δυνατότητες και Περιορισμοί)

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας ενώ διακρίνεται από το πλήθος και την ποικιλομορφία των φυσικών και πολιτιστικών της πόρων και συνιστά τη βασική πύλη εισόδου τουριστικών ρευμάτων διακινουμένων με οχηματαγωγά, δεν έχει αναπτύξει μέχρι σήμερα ένα αξιόλογο επίπεδο τουρισμού και παραμένει κατά βάση τουριστικό πέρασμα.

Η συμμετοχή της περιφέρειας στο σχηματισμό του ΑΕΠ του τριτογενή τομέα σε επίπεδο χώρας αυξήθηκε, όμως η αύξηση αυτή ήταν αποτέλεσμα της αύξησης της συμβολής των κλάδων των μεταφορών – επικοινωνιών, των τραπεζών – ασφαλειών – διεκπεραιώσεων, της δημόσιας διοίκησης και άμυνας και της εκπαίδευσης – υγείας, η δε συμβολή των κλάδων του χονδρεμπορίου – λιανικού εμπορίου και των λοιπών υπηρεσιών μειώνεται από άποψη μονάδων και απασχόλησης.

Αναφορικά με τον τουρισμό, η μέχρι σήμερα μη ύπαρξη τουριστικής πολιτικής περιφερειακού χαρακτήρα και η συνακόλουθη μη αξιοποίηση και ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος δεν έχει οδηγήσει την περιοχή σε μια τουριστική ανάπτυξη ανάλογη των διαθέσιμων τουριστικών πόρων της.

Ειδικότερα το ξενοδοχειακό δυναμικό σε μονάδες, κλίνες και δωμάτια στην περιφέρεια και τους νομούς αυξήθηκε μεν κατά το χρονικό διάστημα 1971-2005 στα πλαίσια της γενικότερης τουριστικής ανάπτυξης αλλά με πολύ κατώτερους ρυθμούς από το ξενοδοχειακό δυναμικό της χώρας, όπως δείχνει και ο πιο κάτω συνοπτικός πίνακας (τη διαχρονικά αναλυτικότερη εξέλιξη βλέπε στο Παράρτημα)

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ 1971 – 2005

ΝΟΜΟΣ	ΕΤΟΣ 1971		ΕΤΟΣ 1981		ΕΤΟΣ 1991		ΕΤΟΣ 2001		ΕΤΟΣ 2005	
	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΚΛΙΝΕΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΚΛΙΝΕΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΚΛΙΝΕΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΚΛΙΝΕΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΚΛΙΝΕΣ
ΑΙΤ/ΑΝΙΑΣ	42	1259	54	1967	49	22476	56	3272	72	3990
ΑΧΑΪΑΣ	45	3144	84	5572	67	5917	89	5992	109	7752
ΗΛΕΙΑΣ	55	3205	73	4486	84	5588	78	5574	93	8248
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	2489	135158	4103	286160	6991	459297	8331	609110	9388	729341

Πηγές: ΕΣΥΕ & ΞΕΕ - Από Παράρτημα

Από την άλλη πλευρά η εξέλιξη των δυναμικοτήτων σε CAMPINGS έφθασε το 2004, όπως δείχνει και ο πιο κάτω πίνακας, τις 232 μονάδες και 15.138 θέσεις /άτομα, (Αναλυτικότερα βλέπε στο Παράρτημα), πράγμα που σημαίνει μια σχετικά υπερανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού χαμηλών εισοδημάτων στην Περιφέρεια με δείκτη αναλογίας μεταξύ ξενοδοχειακής / CAMPINGS πελατείας σχεδόν 1:2. Η εξέλιξη αυτή μαζί με την εξέλιξη στα αυτοεξυπηρετούμενα καταλύματα και τις παραθεριστικές κατοικίες, ωθεί στην ανάπτυξη του εμπορίου (λιανικού και χονδρικού) και στην ανάλογη συγκριτικά μείωση της απασχόλησης στα αντίστοιχα τμήματα της παραγωγής και διάθεσης του τουριστικού καταναλωτικού κυκλώματος (βλέπε στο μεθοδολογικό μέρος).

Περιφέρεια Δ. Ελλάδας και σύνολο χώρας, CAMPINGS, 2003

ΝΟΜΟΣ	ΤΑΞΗ						ΣΥΝΟΛΟ
	A	B	Γ	Δ	Ε	Λ	
ΑΧΑΙΑ ΜΟΝΑΔΕΣ	6	23	48	11	3		91
ΑΧΑΙΑ ΔΩΜΑΤΙΑ	706	1.052	1.239	196	25		3.218
ΑΧΑΙΑ ΚΛΙΝΕΣ	1.361	2.029	2.352	384	53		6.179
ΕΤ/ΝΙΑ ΜΟΝΑΔΕΣ	2	12	30	15	3		62
ΕΤ/ΝΙΑ ΔΩΜΑΤΙΑ	204	590	664	246	28		1.732
ΕΤ/ΝΙΑ ΚΛΙΝΕΣ	463	1.100	1.243	474	52		3.332
ΙΛΙΑ ΜΟΝΑΔΕΣ	9	10	41	9	9	1	79
ΙΛΙΑ ΔΩΜΑΤΙΑ	817	423	1.090	139	119	354	2.942
ΙΛΙΑ ΚΛΙΝΕΣ	1.558	780	2.066	300	258	665	5.627
Δ. ΕΛΛΑΔΑ ΜΟΝΑΔΕΣ	17	45	119	35	15	1	232
Δ. ΕΛΛΑΔΑ ΔΩΜΑΤΙΑ	1.727	2.065	2.993	581	172	354	7.892
Δ. ΕΛΛΑΔΑ ΚΛΙΝΕΣ	3.382	3.909	5.661	1.158	363	665	15.138
ΜΟΝΑΔΕΣ ΧΩΡΑΣ	859	1.581	4.334	1.116	560	100	8.550
ΔΩΜΑΤΙΑ ΧΩΡΑΣ	85.174	78.565	117.761	20.484	8.092	20.894	330.970
ΚΛΙΝΕΣ ΧΩΡΑΣ	161.909	149.517	221.336	39.006	16.080	40.322	628.170

Πηγή: ΕΟΤ

Παρατηρώντας την εξέλιξη των συνολικών διανυκτερεύσεων αλλοδαπών – παρά τη γενικά αναγνωρισμένη αναξιοπιστία αυτού του μεγέθους – γίνεται άμεσα φανερή η διαχρονική πτωτική τάση αυτών μεταξύ 1990 και 2000 σε όλους τους τύπους καταλυμάτων, ξενοδοχειακών και CAMPINGS, όπου από 783.212 το 1990 φθάνουν τις 804.163 το 2000, όπως δείχνει και ο πιο κάτω συνοπτικός πίνακας (αναλυτική διαχρονική εξέλιξη βλέπε Παράρτημα).

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ

ΣΕ CAMPING, 1990 – 2000

	1990	2000
Αιτωλοακαρνανίας	3.763	2.040
Αχαΐας	15.743	115.037
Ηλείας	89.440	36.698
ΣΥΝΟΛΟ	108.946	153.775
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ		
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	1.322.912	759.888

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ

ΣΕ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ, 1990 – 2000

	1990	2000
Αιτωλοακαρνανίας	17.145	30.617
Αχαΐας	312.254	294.809
Ηλείας	344.867	324.962
ΣΥΝΟΛΟ	674.266	650.388
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ		
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	35.612.137	46.636.293

ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ

ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ, 1990 – 2000

	1990	2000
Αιτωλοακαρνανίας	20.908	32.657
Αχαΐας	327.997	409.846
Ηλείας	434.307	361.660
ΣΥΝΟΛΟ	783.212	804.163
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ		
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	36.935.049	47.396.181

Παρατηρώντας παράλληλα την εξέλιξη των διανυκτερεύσεων ημεδαπών γίνεται άμεσα φανερή η διαχρονική μικρή ανοδική τάση αυτών μεταξύ 1990 και 2000 σε όλους τους τύπους καταλυμάτων, ξενοδοχειακών (αύξηση) και CAMPINGS (μείωση), όπου από 788.097 το 1990 φθάνουν τις 819.519 το 2000, όπως δείχνει και ο πιο κάτω συνοπτικός πίνακας (αναλυτική διαχρονική εξέλιξη βλέπε Παράρτημα).

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ

ΣΕ CAMPINGS, 1990 – 2000

	1990	2000
Αιτωλοακαρνανίας	541	7.262
Αχαΐας	12.816	8.249
Ηλείας	31.748	12.897
ΣΥΝΟΛΟ	45.105	28.408
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ		
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	527.654	500.146

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ
ΣΕ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ, 1990 - 2000

	1990	2000
Αιτωλοακαρνανίας	220.169	253.887
Αχαΐας	342.264	364.823
Ηλείας	180.559	172.401
ΣΥΝΟΛΟ	742.992	791.111
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ		
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	11.424.880	14.666.610

ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ
ΗΜΕΔΑΠΩΝ, 1990 - 2000

	1990	2000
Αιτωλοακαρνανίας	220.710	261.149
Αχαΐας	355.080	373.072
Ηλείας	212.307	185.298
ΣΥΝΟΛΟ	788.097	819.519
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ		
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	11.952.534	15.166.756

Συνακόλουθο αποτέλεσμα της εξέλιξης των διανυκτερεύσεων αλλοδαπών και ημεδαπών είναι η μεταξύ 1990 και 2000 εξέλιξη των ξενοδοχειακών πληροτήτων που, όπως δείχνει και ο πιο κάτω πίνακας, κινούνται για όλη την αναφερόμενη περίοδο πολύ πιο κάτω του μέσου δείκτη πληρότητας για όλη τη χώρα.

ΠΛΗΡΟΤΗΤΕΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ, 1990 - 2000								
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Αιτωλοακαρνανίας	26,74%	28,16%	31,57%	33,03%	42,76%	32,12%	36,43%	50,21%
Αχαΐας	36,14%	37,60%	42,86%	41,16%	44,15%	50,93%	70,61%	85,71%
Ηλείας	17,68%	22,00%	28,23%	35,02%	43,25%	41,04%	56,80%	66,43%
ΣΥΝΟΛΟ	27,86%	30,02%	33,77%	36,60%	43,46%	42,98%	57,06%	69,61%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ								
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	31,28%	33,81%	31,08%	38,58%	59,05%	70,24%	82,73%	91,11%

Λαμβάνοντας υπόψη την γενικότερη κατανομή της τουριστικής ζήτησης σε επίπεδο Νομού, εύκολα διαπιστώνεται ότι η τουριστική δραστηριότητα στην Αιτωλοακαρνανία βασίζεται περισσότερο στους ημεδαπούς και στην Ηλεία στους αλλοδαπούς, ενώ στην Αχαΐα η τουριστική δραστηριότητα ισορροπείται μεταξύ των δύο κατηγοριών, χωρίς αυτά βέβαια να αναιρούν τη φθίνουσα τάση του τουρισμού στην περιφέρεια. Το δεδομένο αυτό αντανακλάται και στη συμμετοχή της περιφέρειας στις ξενοδοχειακές κλίνες της χώρας που δείχνει μια συνεχή ποσοστιαία μείωση μέχρι σήμερα, πράγμα που εκφράζεται και με τη συμμετοχή της περιφέρειας στις συνολικές αφίξεις και τις αφίξεις αλλοδαπών, καθώς και σε όλες τις κατηγορίες των διανυκτερεύσεων.

Από άποψη χωροταξικής συγκέντρωσης, ο τουρισμός στην περιοχή μελέτης, παρουσιάζει ανισοκατανομές και τοπικές διαφοροποιήσεις ως προς τις τουριστικές μορφές, δραστηριότητες και αγορές.

Οι ακτές του Κορινθιακού (Ν. Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας) και του Πατραϊκού χαρακτηρίζονται από γραμμική ανάπτυξη παραθεριστικής κατοικίας και εσωτερικού τουρισμού–αναψυχής των αστικών πληθυσμών του Λεκανοπεδίου Αττικής και του αστικού συγκροτήματος των Πατρών. Σημειακά παρεμβάλλονται εγκαταστάσεις τουριστικής ανωδομής, κυρίως ξενοδοχειακές, όπως στην ευρύτερη περιοχή των Πατρών.

Στις δυτικές ακτές των Ν. Αχαΐας και Ηλείας (Καλογρηά – Κουνουπέλι, Κυλλήνη, Λουτρά Κυλλήνης, Γλύφα–Κατάκολο) έχει αναπτυχθεί περισσότερο μαζικός τουρισμός αλλοδαπών σε μεμονομένα μεγάλα τουριστικά συγκροτήματα αλλά και μικρότερα ξενοδοχειακά καταλύματα και ενοικιαζόμενα δωμάτια για την εξυπηρέτηση αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών.

Οι ΝΔ ακτές του Ν. Ηλείας είναι λιγότερο αναπτυγμένες τουριστικά, με σημειακές ή γραμμικές αναπτύξεις τουριστικών συγκεντρώσεων

προερχομένων από τα γύρω αστικά συγκροτήματα των πόλεων (Πύργος, Ζαχάρω).

Οι ακτές της Αιτωλοακαρνανίας, με σημειακές ή γραμμικές αναπτύξεις συγκεντρώσεων τουριστικών εγκαταστάσεων ανωδομής, που διαμορφώνει η ζήτηση που προέρχεται από τις τοπικές και υπερτοπικές αστικές πληθυσμιακές συγκεντρώσεις. Τέτοιες περιοχές είναι π.χ. οι ακτές Μεσολογγίου στα νότια, Αστακός, Μύτικας, Πάλαιρος, Βόνιτσα και ακτές Αμφιλοχίας στον Αμβρακικό μέχρι το Ανοιξιάτικο.

Οι ακτές της Ναυπακτίας χαρακτηρίζονται από έντονη τουριστική ανάπτυξη παραθεριστικού τύπου που ενισχύεται αφενός από τον οδικό άξονα Αντιρρίου – Δελφών και αφετέρου από την αστική συγκέντρωση του συγκροτήματος των Πατρών με δημιουργία 2^{ης} κατοικίας στη ζώνη Αντιρρίου – Ναυπάκτου. Η περιοχή αυτή, με βάση πλέον τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ, θα αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο τόσο με παραθεριστικού τύπου τουρισμού 2^{ης} κατοικίας όσο και με τουρισμό μαζικού τύπου και κυρίως αυτοεξυπηρετούμενων καταλυμάτων.

Η ενδοχώρα της Περιφέρειας Δ. Ελλάδας δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη τουριστική ανάπτυξη, από την άποψη πόλων συγκέντρωσης τουριστικών δραστηριοτήτων, παρά μόνο σε ορισμένα ορεινά σημεία όπως τα Καλάβρυτα, το Παναχαϊκό, την περιοχή Χελμού, Τσίβλου, Ζήρειας με την ανάπτυξη χιονοδρομικών κέντρων, την ορεινή Ναυπακτία και την Ολυμπία.

Τα οδικά τουριστικά κυκλώματα στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται σε δέκα διαδρομές, που αποτελούν και προσφερόμενα τουριστικά προϊόντα, όπως: Τα Κυκλώματα της Αρχαίας Ολυμπίας, η διαδρομή Ναυπάκτου – Δελφών, η ευρύτερη διαδρομή Δυτικής Αχαΐας – Ηλείας και Βουραϊκού – Καλαβρύτων, η ευρύτερη περιοχή Μεσολογγίου, η ευρύτερη περιοχή ορεινής Ναυπακτίας και δυτικών ακτών Αιτωλοακαρνανίας, η ευρύτερη περιοχή ορεινής Αχαΐας – Ηλείας, η Λίμνη Τριχωνίδας και και τα συγκροτήματα Τεχνητών Λιμνών.

Η προσπελασιμότητα και η σχετικά μικρή χρονοαπόσταση από τα αστικά συγκροτήματα της Αθήνας και της Πάτρας, τόπους προέλευσης παραθεριστών, διαμορφώνει μια γενικότερη τάση ανάπτυξης 2^{ης} κατοικίας στην Περιφέρεια Δ. Ελλάδας, με βάση τα πλεονεκτήματα του φυσικού περιβάλλοντος, την ποιότητα και την ποικιλομορφία των ακτών και των λοιπών φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων.

Στον Ν. Αχαΐας η ανάπτυξη 2^{ης} παραθεριστικής κατοικίας εμφανίζει μια περισσότερο οργανωμένη γραμμική ανάπτυξη, με τις ακτές του Κορινθιακού να εξυπηρετούν περισσότερο τις ανάγκες για αναψυχή του αστικού μητροπολιτικού συγκροτήματος των Αθηνών-Αττικής και λιγότερο των Πατρών που κατευθύνεται περισσότερο στις ακτές του Πατραϊκού και στις ακτές της Αιτωλοακαρνανίας. Στην ενδοχώρα παρουσιάζεται με σημειακή λογική μια περιορισμένη ανάπτυξη 2^{ης} παραθεριστικής κατοικίας και τουρισμού.

Στον Ν. Αιτωλοακαρνανίας εμφανίζεται περιορισμένη ανάπτυξη 2^{ης} παραθεριστικής κατοικίας, κυρίως στις νότιες ακτές με αποσπασματική γραμμική μορφή, ενώ σημειακά εμφανίζεται στην Τουρλίδα και στις εκβολές του Αχελώου, αποτέλεσμα των καταναλωτικών τάσεων των αστικών συγκεντρώσεων του Μεσολογγίου και του Αγρινίου. Οι βόρειες ακτές, του Αμβρακικού, των περιοχών Αμφιλοχίας – Ανοιξιάτικου – Μενιδίου και της Βόνιτσας παρουσιάζουν μικρές γραμμικές αναπτύξεις 2^{ης} παραθεριστικής κατοικίας ενώ μεγάλη ανάπτυξη εμφανίζεται στις δυτικές ακτές, κυρίως στην Πάλαιρο, στον Μύτικα και στον Αστακό. Η ανάπτυξη 2^{ης} παραθεριστικής κατοικίας στην ενδοχώρα του Ν. Αιτωλοακαρνανίας συγκεντρώνεται με σημειακή μορφή κυρίως στην ορεινή Ναυπακτία και στις όχθες των λιμνών Τριχωνίδας, Στράτου και Καστρακίου. Την τάση ανάπτυξης 2^{ης} παραθεριστικής κατοικίας, είναι προφανές ότι θα επιτείνει ο Παραϊόνιος Οδικός Άξονας.

Στον Ν. Ηλείας ανάπτυξη 2^{ης} παραθεριστικής κατοικίας με μεγάλη γραμμική μορφή και έντονα προβλήματα άναρχης δόμησης καθώς και πιέσεις επέκτασης των ορίων των σχηματιζόμενων παραθεριστικών οικισμών

παρουσιάζουν οι παραλιακές περιοχές της Κυλλήνης, των Λεχαινών, των Σαβαλίων, της Σκαφιδιάς και της Ζαχάρως. Η ορεινή ενδοχώρα του Νομού εμφανίζει πολύ μικρή -και με αποσπασματική λογική κατά μήκος διαπεριφερειακών ορεινών δρόμων- ανάπτυξη 2^{ης} κατοικίας.

Είναι απολύτως βέβαιο ότι με τη λειτουργία πλέον της ΓΕΦΥΡΑΣ οι μέχρι σήμερα περιορισμοί και κυρίως ο διαχωριστικός φραγμός του Πατραϊκού Κόλπου, ο οποίος διαιρούσε την περιφέρεια σε δύο διαφορετικά τμήματα με ανισομερή τουριστική ανάπτυξη, αίρονται. Με το δεδομένο αυτό η περιοχή της Αιτωλοακαρνανίας γεινιάζει πλέον, με πραγματικούς όρους φυσικής απόστασης, με τον κύριο αναπτυξιακό άξονα της χώρας Αθήνα – Πάτρα και με το τρίτο μητροπολιτικό κέντρο της χώρας που είναι η πόλη των Πατρών. Ο Πατραϊκός Κόλπος με τη σημερινή άμεση επικοινωνία μέσω Ρίου, συνδέει πλέον οργανικά το ενιαίο των πολιτιστικών διαδρομών και των τουριστικών κυκλωμάτων από το χώρο της Πελοποννήσου και με τον τρόπο αυτό προσφέρεται ως ενιαίο τουριστικό σύνολο και προϊόν, με συνακόλουθη σημαντική προοπτική ανάπτυξης τουριστικών δραστηριοτήτων στο σύνολο της περιφέρειας.

Οι συνέπειες αυτής της χωρικής αναδιάρθρωσης με την παράλληλη δημιουργία πιέσεων στο παράκτιο οικιστικό δίκτυο θα επιτείνουν ενδεχομένως την εγκατάλειψη των ορεινών ζωνών της περιφέρειας με την ελλιπή υποδομή και τη χαμηλή παραγωγικότητα της γεωργικής γης. Η προοπτική αυτή επιβάλλει την αναζήτηση μιας πολιτικής χωρικής ανάπτυξης με μια κατά το δυνατόν ισόρροπη σχέση πόλης – υπαίθρου με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη των ορεινών περιοχών και του αγροτικού χώρου. Στη πολιτική αυτή, η ανάπτυξη του τουρισμού και η αλληλοσύνδεση των τουριστικών δραστηριοτήτων με τον πολιτισμό, την αναψυχή και τα δίκτυα φυσικού περιβάλλοντος σε ενιαίο σύνολο, αποτελεί βασική παράμετρο.

Η επιτυχία μιας τέτοιας πολιτικής θα εξαρτηθεί:

- Από τη βελτίωση του αστικού εξοπλισμού των πόλεων και των οικισμών της περιφέρειας καθώς και από την κάλυψη των ελλείψεων

και τον έλεγχο για την περιβαλλοντική τεχνική υποδομή, της άναρχης δόμησης και των ασύμβατων χρήσεων γης.

- Από την ανάπτυξη ειδικών τουριστικών υποδομών και την τουριστική εξειδίκευση της πόλης των Πατρών που θα μπορούσε να λειτουργεί ως προωθητική δύναμη προσέλκυσης πλέον εξειδικευμένης τουριστικής δραστηριότητας για το σύνολο της περιφέρειας.

Η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Περιφέρειας συνδέεται με μια ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη της περιοχής, που θα περιλαμβάνει συστηματικά μέτρα για την τουριστική ανωδομή και υποδομή στην κατεύθυνση του εναλλακτικού τουρισμού με διαφοροποίηση, εξειδίκευση και ποιοτική βελτίωση.

11.4. Προσδιορισμός και αξιολογική προσέγγιση των τουριστικών ενοτήτων της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και η Γέφυρα

Για τον προσδιορισμό των χωρικών ενοτήτων τουριστικών συγκεντρώσεων στην Περιφέρεια χρησιμοποιήθηκαν ως βάση οι χωρικές ενότητες και υποενότητες τουριστικής ανάπτυξης της μελέτης του ΕΟΤ για την Τουριστική Ανάπτυξη της Περιφέρειας Δ. Ελλάδας, η οποία, όπως αναφέρεται σ' αυτήν, έλαβε υπόψη της τη μελέτη του Χωροταξικού Σχεδίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (ΥΠΕΧΩΔΕ / ΦΙΛΩΝ ΟΕ, 2000). Στις ενότητες αυτές έγιναν ορισμένες προσαρμογές σύμφωνα με τις ανάγκες της παρούσας μελέτης και τα σημερινά δεδομένα. Οι προτεινόμενες τουριστικές ενότητες προσδιορίζονται κατά νομό και διακρίνονται σε υποενότητες α) παράκτιων και β) ορεινών περιοχών.

11.4.1 Γενική αξιολογική προσέγγιση

Και η πλέον αδρομερής ανάλυση της οικονομικής και παραγωγικής διάρθρωσης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας δείχνει μια σταθερή μεταστροφή από τη μεταποίηση στις οικονομίες των υπηρεσιών. Στα πλαίσια αυτής της μεταστροφής η Περιφέρεια δεν έχει κατορθώσει μέχρι σήμερα να αποκτήσει μια αξιόλογη εξειδίκευση σε δραστηριότητες αιχμής του τριτογενή τομέα και ειδικότερα στην ανάπτυξη του τουρισμού. Η εξέλιξη αυτή συμβαίνει, παρά το γεγονός ότι διαθέτει τόσο σημαντικά στοιχεία ως προς το φυσικό και πολιτιστικό της περιβάλλον όσο και προσβάσεις σε διεθνείς και εθνικούς μεταφορικούς και αναπτυξιακούς άξονες, περιλαμβάνοντας ταυτόχρονα σε κεντρικό σημείο των ορίων της το τρίτο μητροπολιτικό κέντρο της χώρας, την πόλη των Πατρών και το λιμάνι.

Η Περιφέρεια αυτή εύκολα μπορεί να θεωρηθεί ως μια από τις προνομιούχες περιοχές της χώρας από την άποψη των υφιστάμενων φυσικών και πολιτιστικών τουριστικών πόρων. Η σημασία της στη λειτουργία του ελληνικού τουρισμού μειώνεται διαχρονικά, παρά την αφθονία σε αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία, σε παραδοσιακούς οικισμούς, και μνημεία της νεότερης ιστορίας (Αγία Λαύρα, το Μέγα Σπήλαιο και έναν σημαντικό αριθμό από καλά διατηρημένα κάστρα), σε ακτές και ιαματικές πηγές, ποτάμια, λίμνες, βιότοπους, αισθητικά δάση και τοπία φυσικού κάλλους (κοιλιάδα του Αλφειού, λίμνη Καϊάφα με τις ιαματικές της πηγές, υγρότοποι του Αχελώου και Αμβρακικού, αισθητικά δάση Καλαβρύτων, δάση Στροφυλιάς, Φολόης, φαράγγια του Βουραϊκού, κ.ά.).

Χαρακτηριστικό είναι ότι για περιοχές όπως η αρχαία Ολυμπία, παγκοσμίως γνωστό μνημείο του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού, ενώ εντάσσεται μέσα στα γνωστά τουριστικά κυκλώματα με μεγάλο αριθμό επισκεπτών, η διαδικασία αυτή μένει εκτός οργανικής σχέσης με την ευρύτερη περιοχή, δηλαδή υπάρχει ένα οίον κλειστό κύκλωμα, χωρίς αξιοποίηση για τη διαμόρφωση παραγώγων τουριστικών κυκλωμάτων στο χώρο της περιοχής της περιφέρειας.

Η κατάσταση αυτή είναι αποτέλεσμα της ανεπάρκειας ειδικών τουριστικών υποδομών και της ελλειμματικής αξιοποίησης σημαντικών τουριστικών, φυσικών και πολιτιστικών πόρων, καθώς και της ελλιπούς στήριξης και προώθησης ειδικών μορφών τουρισμού (χειμερινός, ιαματικός, αρχαιολογικός, συνεδριακός, οικοτουρισμός, αγροτουρισμός, κ.ά.).

Επίσης, ανεπάρκειες υποδομών του ευρύτερου περιβάλλοντος κοινωνικοοικονομικού μεταφορικού χαρακτήρα, συχνά αναξέλεγκτη ρύπανση, ατελής σχεδιασμός της οργάνωσης των κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, που στην πράξη συνδέονται και στηρίζουν την τουριστική δραστηριότητα με την ευρεία έννοια (ημεδαπών και αλλοδαπών), ως ανά πάσα στιγμή επιτόπια λειτουργία της κατανάλωσης, δεν βοηθούν στην κατεύθυνση εξειδίκευσης της τουριστικής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή.

Ειδικότερα, ως προς το φυσικό περιβάλλον, εύκολα διαπιστώνεται ότι η περιοχή διαθέτει ποικίλλα και σπάνια οικοσυστήματα και ευαίσθητες περιοχές, οι οποίες παρά το ότι χρήζουν προστασίας και από φυσική άποψη χρηστής διαχείρισης, υφίστανται δυσμενείς περιβαλλοντικές πρακτικές τόσο από τις ανθρωπογενείς δραστηριότητες όσο και από ελλείψεις σε υποδομές, δίκτυα και συστήματα πρόληψης παραγωγής αρνητικών επιδράσεων.

Ως προς το πολιτιστικό περιβάλλον της, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, περιλαμβάνει πλήθος κηρυγμένων αρχαιολογικών τόπων, μεσαιωνικών και βυζαντινών κάστρων, μνημείων και παραδοσιακών οικισμών διαθέτοντας έτσι πολύ αξιόλογα ίχνη του αρχαίου και του νεώτερου ελληνικού πολιτισμού, καθώς και μεγάλο πλήθος πολιτιστικών εκδηλώσεων. Παρά όμως αυτό το πλήθος των πολιτιστικών στοιχείων, δεν φαίνεται να ακολουθεί μια διαδικασία εξειδίκευσης σε πολιτιστικές δραστηριότητες ως παράγοντα προσέλκυσης ενδιαφερόμενου τουριστικού πλήθους, ανάλογης με την έκταση και τα πλεονεκτήματα της σε αυτόν τον τομέα. Τα πολιτιστικά δεδομένα της περιοχής, ανεξάρτητα αξιόλογων μεμονωμένων πρακτικών, δεν φαίνεται να εντάσσονται σε σχεδιασμένες πολιτιστικές διαδρομές

δικτυακού συντονιστικού χαρακτήρα σε συνδυασμό με τα πλεονεκτήματα του φυσικού της περιβάλλοντος.

Από τα προαναφερόμενα, εύκολα γίνεται αντιληπτή η ανάγκη απόδοσης ιδιαίτερου βάρους στο σχεδιασμό και τη θέσπιση κανόνων και στη λήψη μέτρων για μια περιβαλλοντικά και πολιτιστικά σωστή διαχείριση, προστασία και λειτουργία του συνόλου των τουριστικών πόρων, ως αναγκαίας προϋπόθεσης για την τουριστική εξειδίκευση της περιφέρειας.

Η πραγματοποίηση αυτών των στόχων προϋποθέτει την ανάληψη του σχεδιασμού -σε περιφερειακό, διανομαρχιακό και διαδημοτικό επίπεδο- μιας συγκροτημένης και συντονισμένης τουριστικής πολιτικής που θα στοχεύει στην αναβάθμιση της ποιότητας στο όλο κύκλωμα παραγωγής και διάθεσης της τουριστικής κατανάλωσης ημεδαπών και αλλοδαπών διακινουμένων τουριστών όλων των τύπων (ενδοπεριφερειακού, ημεδαπού και αλλοδαπού εισερχόμενου καθώς και παραθεριστικού 2^{ης} κατοικίας). Μόνο κάτω από αυτή την προϋπόθεση η Περιφέρεια μπορεί να αναπτύξει και να εξειδικεύσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα στο χώρο του τουρισμού.

Οι τουριστικού ενδιαφέροντος περιοχές της Περιφέρειας θα πρέπει αφενός να αποτελέσουν αντικείμενα προστασίας και βελτίωσης των συνθηκών της τουριστικής παραμονής σε αυτές, αφετέρου να σχεδιαστούν και ως σημεία (κέντρα) διάχυσης προγραμμάτων μορφών εναλλακτικού τουρισμού, αξιοποιώντας τα φυσικά και πολιτιστικά πλεονεκτήματα της ευρύτερης περιοχής (βλέπε επίσης τις προτάσεις και τις κατευθύνσεις του ΣΠΑ 2000-2006).

Τέτοιου είδους πρακτικές μπορούν να σχεδιαστούν και να πραγματοποιηθούν στα πλαίσια εταιρικών σχέσεων πόλης – υπαίθρου, σε δημόσια, συλλογική και ιδιωτική βάση, για την ανάδειξη των φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιφέρειας στην κατεύθυνση δημιουργίας ονομαστού τουριστικού προϊόντος της περιοχής ικανού να ανταποκριθεί τόσο στον εσωτερικό ανταγωνισμό του ελληνικού τουριστικού χώρου όσο και στην ευρωπαϊκή και διεθνή τουριστική αγορά.

Η διοργάνωση τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα ανέδειξε ακόμη περισσότερο την περιοχή της Αρχαίας Ολυμπίας σε πόλο έλξης μεγάλου αριθμού επισκεπτών, όπως επίσης και η πόλη των Πατρών είναι στο διεθνές προσκήνιο κατά την περίοδο που λειτουργεί ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης – 2006. Η αξιοποίηση των μεγάλων αυτών γεγονότων για την αναβάθμιση του γοήτρου της περιφέρειας και την ισχυροποίηση του διεθνούς της ρόλου, συνιστούν βασικά στοιχεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό της περιφερειακής τουριστικής πολιτικής.

Μετά την συνοπτική αυτή αξιολόγηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων της περιφέρειας ως απαραίτητων στοιχείων για την ανάπτυξη του τουρισμού της περιοχής, στο υπόλοιπο τμήμα του παρόντος Κεφαλαίου θα προσδιοριστούν οι γενικά αποδεκτές βασικές τουριστικές ενότητες και υποενότητες της περιοχής μελέτης και η ταυτότητα των χαρακτηριστικών τους, θα καταγραφούν τα βασικά συγκριτικά πλεονεκτήματά τους και θα επιχειρηθεί να ερμηνευτεί η προοπτική της τουριστικής ανάπτυξης τόσο αυτών όσο και της περιοχής υπό το πρίσμα του ρόλου της ΓΕΦΥΡΑΣ.

11.4.2. Προσδιορισμός και αξιολογική προσέγγιση των τουριστικών ενοτήτων ανά νομό

11.4.2.1 Το πλαίσιο προσέγγισης

Ο χαρακτηρισμός ενός χώρου ως τουριστικού προϋποθέτει την αξιολόγηση της όποιας τουριστικής ανάπτυξης σε αυτόν σε τρεις κατά βάση διαστάσεις:

- Την οικονομική διάσταση του χώρου, που περιλαμβάνει τη δυνατότητα διαδικασιών παραγωγής και διάθεσης της Τουριστικής Κατανάλωσης, δηλαδή των υπηρεσιών και αγαθών από διάφορους τομείς που διαμορφώνουν το γενικά ονομαζόμενο «τουριστικό προϊόν».

- Την κοινωνικό–πολιτιστική διάσταση του χώρου, που περιλαμβάνει διαδικασίες επικοινωνίας και ανταλλαγών μεταξύ διαφόρων κοινωνικών ομάδων, γηγενών και τουριστών, με ενδεχομένως διαφορετικά πολιτιστικά χαρακτηριστικά και απαιτήσεις.
- Την περιβαλλοντική διάσταση του χώρου, που περιλαμβάνει διαδικασίες ή κανόνες χρήσης, διαχείρισης και προστασίας των φυσικών και ανθρωπογενών του πόρων.

Ο χώρος, με την εκάστοτε επιλεγμένη υπόσταση του, (π.χ. Περιφέρεια, Νομός, παράκτια ζώνη, ορεινή ζώνη, νησιώτική ή αστική περιοχή) αποτελεί το χωρικό πλαίσιο αναφοράς, αφενός για την ανάλυση και αξιολόγηση των διαφόρων διαστάσεων και επιπτώσεων της τουριστικής δραστηριότητας και αφετέρου για τον χαρακτηρισμό του ως τουριστικής ενότητας.

Τόσο η Μελέτη Χωροταξικού Σχεδιασμού των Περιφερειών της Χώρας, 2001-2011, που εκπονήθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ, στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος “Περιβάλλον” (ΕΠ.ΠΕΡ) όσο και η Μελέτη του ΕΟΤ για την Τουριστική Ανάπτυξη της Δ. Ελλάδας, βασίστηκαν, για την αξιολόγηση των υφιστάμενων τουριστικών πόρων, καθώς και της σύνθεσης του τουριστικού προϊόντος της Περιφέρειας, σε κατά το δυνατόν απλές και εύχρηστες μεθόδους τις οποίες και αποδεχόμαστε εδώ εξαιτίας της τήρησης της συνέχειας των γενικά αποδεκτών κατ’ ανάθεση μελετών και ερευνών του κράτους προς τρίτους (βλέπε επίσης και άλλες μελέτες κατ’ ανάθεση του Δημοσίου όπως, α) ΥΠΕΧΩΔΕ – ΕΤΠΑ / ΦΙΛΩΝ Ο.Ε. Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Αθήνα, 2000, ΕΟΤ-ΕΤΠΑ / TEAM 4 Ε.Π.Ε. – ΟΜΑΣ Ε.Π.Ε., β) Σχεδιασμός αξιοποίησης με στόχο την ήπια οικολογική τουριστική ανάπτυξη, του τμήματος της ενδοχώρας που ορίζεται από τον άξονα της οροσειράς της Πίνδου και από τις Πρέσπες έως την Ναύπακτο και αναγνώριση ορεινών χιονοδρομικών όγκων, ΕΟΤ –ΥΠ. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ / Παγκόσμιο Ταμείο για τη Φύση (WWF-Ελλάς), γ) Σχεδιασμός δράσεων πολιτικού χαρακτήρα για την ανάπτυξη του Οικολογικού Τουρισμού. Αθήνα, 2000).

Επιπροσθέτως, οι παράγοντες που συγκροτούν την προσφορά ενός χωρικά προσδιοριζόμενου «τουριστικού προϊόντος» είναι:

1. Περιβαλλοντικοί (φυσικοί και ανθρωπογενείς) πόροι έλξης.
2. Ανωδομές, ως εγκαταστάσεις παραγωγής τουριστικών καταναλωτικών προϊόντων (Ξενοδοχεία, καταλύματα, επιχειρήσεις εστίασης και αναψυχής κ.λ.π.).
3. Υποδομές, ως εγκαταστάσεις παραγωγής κοινής χρήσης τουριστικών προϊόντων καθώς και υπηρεσίες ή εξυπηρετήσεις (γενικές και ειδικές τουριστικές)
4. Δίκτυα προσπέλασης και διακίνησης του τουριστικού πληθυσμού στους τόπους προορισμού.

Από την συνεξέταση όλων των ζητημάτων στις προαναφερόμενες μελέτες προτείνεται για την παρούσα μελέτη η μεθοδολογία και οι παραδοχές αξιολόγησης που ακολουθήθηκαν στην πολύ αξιόλογη μελέτη: «ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ Δ. ΕΛΛΑΔΑΣ – ΕΟΤ», Οκτώβριος 2003).

Με βάση την εφαρμοσθείσα στην ως άνω μελέτη μεθοδολογία, επιλέχθηκαν προς ανάλυση και αξιολόγηση γενικά ευρύτερες τουριστικές ενότητες, με συγκεκριμένη χωρική υπόσταση, όπως:

1. παραλιακές περιοχές
2. ορεινές περιοχές
3. αστικές περιοχές
4. νησιώτικες περιοχές

Οι ευρύτερες τουριστικές ενότητες με συγκεκριμένη χωρική υπόσταση διακρίνονται σε υποενότητες με αντίστοιχα χαρακτηριστικά χώρου, ενταγμένες στα διοικητικά όρια στα οποία εμπίπτουν (Περιφέρεια, Νομός, Δήμος). Οι τουριστικές ενότητες– υποενότητες αξιολογήθηκαν με ομάδες κριτηρίων διαφόρων κατηγοριών, στη βάση των στοιχείων της ανάλυσης και των προτάσεων του «Χωροταξικού Σχεδίου της Περιφέρειας».

Από τα ειδικά χαρακτηριστικά κάθε ενότητας/υποενότητας προσδιορίστηκε η «ταυτότητα» της ενότητας και ακολούθησε η κατηγοριοποίηση των περιοχών, με εξειδίκευση της σύνθεσης του τουριστικού προϊόντος, το βαθμό ανάπτυξης και τις προοπτικές βιωσιμότητας του τουρισμού, με παράλληλη αναζήτηση δυνατοτήτων ανάπτυξης νέων μορφών και δραστηριοτήτων τουριστικής ανάπτυξης.

Τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν είναι κατά κατηγορία: οι τουριστικοί πόροι, φυσικοί και πολιτιστικοί, τα γενικά χαρακτηριστικά της τοπικής οικονομίας, οι τουριστικές εγκαταστάσεις – υποδομές (γενικές και ειδικές), η τουριστική κίνηση, τα δίκτυα προσπέλασης.

Η αξιολόγηση των τουριστικών ενοτήτων ως προς τις ανωτέρω κατηγορίες κριτηρίων επέτρεψε τη σύγκριση μεταξύ των περιοχών και την κατάταξη τους σε διάφορες βαθμίδες τουριστικής ανάπτυξης, ως ακολούθως:

- Α - Δυνητικές ή αναξιοποίητες περιοχές
 - Β - Δυναμικά αναπτυσσόμενες περιοχές
 - Γ - Υπερανπτυγμένες ή ώριμες περιοχές
 - Δ - Με δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- Τουριστικής Ενότητας Αμβρακικού

11.4.2.2. Οι τουριστικές ενότητες**11.4.2.2.1. ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Αμβρακικού)**

Ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Αμβρακικού

1	Τουριστική Ενότητα Αμβρακικού
Παράκτια περιοχή	
Δήμοι	Ανακτορίου Μεδεώνος Αμφιλοχίας Μενιδίου
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Αμφιλοχία Βόνιτσα Μενίδι
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί διεθνούς σημασίας (Υγροβιότοπος Αμβρακικού -Ramsar) ακτές τοπικής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	τοπικής σημασίας
Βασική προσπέλαση	Δυτικός Άξονας, Παραϊόνια Οδός ΠΑΘΕ-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(7) Δυτικών Ακτών
Ορεινή περιοχή	
Δήμοι	Ινάχου
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Χαλκιόπουλο
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	
▪ Πολιτιστικοί	
Βασική προσπέλαση	Δυτικός Άξονας μέχρι Αμφιλοχία και τοπικό δίκτυο + ΠΑΘΕ-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	
Συγκριτικό πλεονέκτημα της Τουριστικής Ενότητας 1	Περιβάλλον και Πολιτισμός
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	➤ Ήπιες μορφές τουρισμού στα πλαίσια προστατευόμενης διαχείρισης των φυσικών πόρων, με ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή. ➤ Σχεδιασμένη και ελεγχόμενη ανάπτυξη τουρισμού στην παράκτια περιοχή.

Η Τουριστική Ενότητα Αμβρακικού οριοθετείται από γεωγραφική και γεωμορφολογική άποψη σε διακριτές υποενότητες, την Παράκτια και την Ορεινή Περιοχή.

Η Παράκτια Περιοχή συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται λογικά από κέντρα υποστήριξης στις πόλεις Αμφιλοχία, Βόνιτσα και Μενίδι.

Ορισμένοι από τους φυσικούς πόρους που περιλαμβάνει η περιοχή, εκτός από τις ενδιαφέρουσες ακτές, τα Ακαρνανικά Όρη, τη λίμνη Αμβρακία και την ιαματική πηγή Τρύφων, συνιστούν περιβαλλοντικά στοιχεία διεθνούς σημασίας, όπως η λιμνοθάλασσα του Αμβρακικού Κόλπου η οποία έχει ενταχθεί στη διεθνή συνθήκη Ramsar που προστατεύει τους υδροβιοτόπους, τις φυσικές περιοχές που είναι ενταγμένες στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Φύση 2000 (Natura). Στα αρχαιολογικά στοιχεία της περιοχής, περιλαμβάνονται ο Αρχαιολογικός Χώρος στο Αρχαίο Θύριο, το Κάστρο της Βόνιτσας, ο παραδοσιακός οικισμός της Βόνιτσας και το Αρχαιολογικό Μουσείο Θυρίου.

Η Ορεινή Περιοχή, συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται λογικά από το οικιστικό κέντρο στο Χαλκιόπουλο, ενώ στους φυσικούς και τεχνητούς περιβαλλοντικούς πόρους περιλαμβάνονται οι τεχνητές λίμνες Καστρακίου – Κρεμαστών, καθώς και περιοχές δασικής προστασίας ενταγμένες στο πρόγραμμα CORINE.

Οι προοπτικές προσπελασιμότητας και διασύνδεσης με το Δυτικό Αναπτυξιακό Άξονα της Χώρας δια μέσου της Ιόνιας Οδού θα διευκολύνουν τα μέγιστα την όλη περιοχή της τουριστικής αυτής ενότητας με τη λειτουργία πλέον της ΓΕΦΥΡΑΣ, πράγμα που θα της επιτρέψει να αποκτήσει ένα ισχυρό πλεονέκτημα πρόσβασης τόσο σε σχέση με την σημερινή σχετική απομόνωσή της από τον κεντρικό αναπτυξιακό άξονα της χώρας όσο και με τον διεθνή προσανατολισμό της τουριστικής ανάπτυξης. Η προοπτική αυτή θα συντελέσει επιπλέον και στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση των τουριστικών πόρων που διαθέτει.

Το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της τουριστικής ενότητας Αμβρακικού είναι το περιβάλλον με τον συνδυασμό ακτών και ορεινού όγκου, πράγμα που οδηγεί σε επιθυμητούς άξονες τουριστικής ανάπτυξης για ήπιες μορφές τουρισμού στα πλαίσια προστατευόμενης διαχείρισης των φυσικών πόρων, καθώς και ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή και ελεγχόμενη ανάπτυξη τουρισμού στην παράκτια περιοχή.

11.4.2.2.2. ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστικής Ενότητα Δ.

Ακτών Αιτωλοακαρνανίας)

Ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Δ. Ακτών Αιτωλοακαρνανίας

2.	Τουριστική ενότητα Δ. Ακτών Αιτωλοακαρνανίας
Παράκτια περιοχή	
Δήμοι	Κεκρωπίας, Αλυζίας, Αστακού
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Αστακός Πάλαιρος Μύτικας
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί τοπικής σημασίας ακτές περιφερειακής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	τοπικής σημασίας
Βασική προσπέλαση	Παραϊόνια Οδός – Αεροδρόμιο Ακτίου ΠΑΘΕ-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(7) Δυτικών Ακτών
Συγκριτικό πλεονέκτημα	ακτές, θάλασσα, νησίδες και γειτνίαση με αεροδρόμιο Ακτίου.
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	➤ Οργανωμένη ανάπτυξη τουρισμού ➤ Ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού Υλοποίηση προγραμματισμένης ΠΟΤΑ (Περιοχής Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης) στον Μύτικα

Η Παράκτια Περιοχή συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται λογικά από κέντρα υποστήριξης στις πόλεις από τις πόλεις του Αστακού, του Πάλαιρου και του Μύτικα.

Οι φυσικοί πόροι που περιλαμβάνει η περιοχή Τουριστικής Ενότητας Μεσολογίου – Αιτωλικού είναι εξαιρετικές ακτές και λίμνες, όπως η Σαλτίνη και Βουλκαρία που είναι ενταγμένες στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Φύση 2000, τα Ακαρνανικά Όρη που επίσης είναι ενταγμένα στο Δίκτυο Φύση 2000, καθώς και μέρος των περιοχών του Αμβρακικού Κόλπου που είναι ενταγμένες στη Διεθνή Σύμβαση Ramsar. Οι πολιτιστικοί της πόροι περιλαμβάνουν τους Αρχαιολογικούς Χώρους Αλυζία και Μύτικας, καθώς και ιδιαίτερα πολιτιστικά στοιχεία, όπως κάστρα Διαύλου Λευκάδας, Αγίας Μαύρας και Λάμιας.

Τα πλεονεκτήματα της τουριστικής ενότητας των Δυτικών Ακτών της Αιτωλοακαρνανίας είναι κυρίως το μεγάλο ανάπτυγμα των ακτών της και οι συστάδες των παραπλήσιων νησίδων.

Οι προοπτικές προσπελασιμότητας και διασύνδεσης με το Δυτικό Αναπτυξιακό Άξονα της Χώρας δια μέσου της Παραϊόνιας Οδού και το Αεροδρόμιο Ακτίου, θα διευκολύνονται τα μέγιστα και με τη λειτουργία πλέον της ΓΕΦΥΡΑΣ. Τα δεδομένα αυτά θα της επιτρέψουν να αποκτήσει ένα ακόμη ισχυρό πλεονέκτημα πρόσβασης τόσο σε σχέση με την σημερινή σχετική απομόνωσή της από τον κεντρικό αναπτυξιακό άξονα της χώρας όσο και σε σχέση με το διεθνή προσανατολισμό της τουριστικής ανάπτυξης. Η προοπτική αυτή θα συντελέσει επιπλέον και στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση των τουριστικών πόρων που διαθέτει.

Οι βασικοί επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού στην περιοχή είναι η οργανωμένη ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων, η έμφαση στην ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού σε σύνδεση με το πλέγμα των Ιονίων Νήσων. Η δε πραγματοποίηση της προγραμματισμένης ΠΟΤΑ (Περιοχή Οργανωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης) στο Μύτικα θα λειτουργήσει ως προωθητική δύναμη τουριστικής ζήτησης για την περιοχή γενικότερα.

11.4.2.2.3. ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα**Μεσολογγίου – Αιτωλικού)**

Ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Μεσολογγίου – Αιτωλικού

3.	Τουριστική Ενότητα Μεσολογγίου – Αιτωλικού
Παράκτια περιοχή	
Δήμοι	Δήμοι: Οινιάδων Αιτωλικού Μεσολογγίου Χάλκειας
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Μεσολόγγι Αιτωλικό
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
Φυσικοί	- Περιβαλλοντικοί διεθνούς σημασίας (λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου–Αιτωλικού, Δέλτα ποταμού Αχελώου, εκβολές Εύηνου, νησίδες Εχινάδες – Ramsar) - ακτές τοπικής σημασίας
Πολιτιστικοί	εθνικής σημασίας (ιστορικός τόπος Μεσολογγίου)
Βασική προσπέλαση	Δυτικός άξονας ΠΑΘΕ-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(5) Ευρύτερης περιοχής Μεσολογγίου
Συγκριτικό πλεονέκτημα	περιβάλλον – πολιτισμός
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	Ήπιες μορφές τουρισμού στα πλαίσια προστατευόμενης διαχείρισης των φυσικών πόρων.

Η Τουριστική Ενότητα Μεσολογγίου – Αιτωλικού οριοθετείται από γεωγραφική και γεωμορφολογική άποψη από την Παράκτια Περιοχή.

Η Παράκτια Περιοχή συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται λογικά από κέντρα υποστήριξης στις πόλεις του Μεσολογγίου και του Αιτωλικού.

Οι προοπτικές προσπελασιμότητας και διασύνδεσης με το Δυτικό Αναπτυξιακό Άξονα της Χώρας διαμέσου της Ιόνιας Οδού και η λειτουργία πλέον της ΓΕΦΥΡΑΣ, θα διευκολύνουν την περιοχή της τουριστικής αυτής

ενότητας, να αποκτήσει ένα ισχυρό πλεονέκτημα πρόσβασης προς τον κεντρικό αναπτυξιακό άξονα της χώρας ισχυροποιώντας και το διεθνή προσανατολισμό της τουριστικής ανάπτυξης.

Οι φυσικοί πόροι της περιοχής περιλαμβάνουν, εκτός των εξαιρετικών ακτών, και περιβαλλοντικά στοιχεία διεθνούς σημασίας, όπως το Δέλτα του Αχελώου, τη λιμνοθάλασσα του Μεσολογγίου – Αιτωλικού, τις εκβολές του Εύηνου και τις νήσους Εχινάδες, τα οποία προστατεύονται από τη Διεθνή Σύμβαση Ramsar και είναι ενταγμένα στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Φύση 2000, όπως επίσης και το όρος Βαράσοβα, Αράκυνθος και τα Στενά της Κλεισούρας. Επίσης το Δάσος του Φράξου αποτελεί διατηρητέο μνημείο της Φύσης, καθώς και οι ιαματικές πηγές Λέλαβα – Μανιώτη και Μούρτανου. Οι πολιτιστικοί πόροι περιλαμβάνουν τους Αρχαιολογικούς Χώρους Πλευρώνας Μεσολογγίου, Οινειαδών Κατοχής, ενώ οι παραδοσιακοί οικισμοί του Αιτωλικού και τμήματος του Μεσολογγίου, καθώς και οι ιστορικοί τόποι του Ηρώου του Μεσολογγίου, το Μουσείο Τρικούπη και η Πινακοθήκη Μεσολογγίου συνιστούν πολιτιστικά στοιχεία ολόκληρης της νεώτερης Ελλάδας.

Το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της τουριστικής ενότητας είναι το εξαιρετικό περιβάλλον και τα πολιτιστικά στοιχεία της, δεδομένα που οδηγούν σε επιθυμητούς άξονες τουριστικής ανάπτυξης για ήπιες μορφές τουρισμού στα πλαίσια προστατευόμενης διαχείρισης των φυσικών πόρων και ιδιαίτερα της παράκτιας ζώνης.

11.4.2.2.4 ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Ναυπακτίας)

Η ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Ναυπακτίας

4.	Τουριστική Ενότητα Ναυπακτίας
Παράκτια περιοχή	
Δήμοι	Αντιρρίου

	Ναυπάκτου
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Ναύπακτος Αντίρριο
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	Περιβαλλοντικοί τοπικής σημασίας, ακτές τοπικής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	περιφερειακής σημασίας
Βασική προσπέλαση	Εθνική Οδός Αντιρρίου – Ιτέας - Δελφών ΠΑΘΕ-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(2) Αντιρρίου – Ιτέας – Δελφών
Ορεινή περιοχή	
Δήμοι	Πυλλήνης Πλατάνου Αποδοτίας
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Άνω Χώρα Πλάτανος Πυλλήνη
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί περιφερειακής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	
Βασική προσπέλαση	Εθνική Οδός Αντιρρίου – Ιτέας – Δελφών μέχρι Ναύπακτο και επαρχιακό οδικό δίκτυο. ΠΑΘΕ-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(6) Ορεινής Ναυπακτίας
Συγκριτικό πλεονέκτημα	Περιβάλλον – πολιτισμός
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	➤ Οργανωμένη ανάπτυξη τουρισμού και θαλάσσιου τουρισμού στην παράκτια περιοχή ➤ ☐ Ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού στην

	ορεινή περιοχή
--	----------------

Η Τουριστική Ενότητα Ναυπακτίας οριοθετείται από γεωγραφική και γεωμορφολογική άποψη σε διακριτές υποενότητες, την Παράκτια και την Ορεινή Περιοχή.

Η Παράκτια Περιοχή συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται λογικά από κέντρα υποστήριξης στις πόλεις Ναύπακτου και Αντιρρίου, η δε βασική προσπέλαση της περιοχής πραγματοποιείται μέχρι πρόσφατα από την Εθνική Οδό Αντιρρίου – Ιτέας – Δελφών, πράγμα που με τη λειτουργία πλέον της ΓΕΦΥΡΑΣ, θα της επιτραπεί να αποκτήσει ένα πολύ ισχυρό πλεονέκτημα πρόσβασης σε σχέση με τη μέχρι σήμερα σχετική απομόνωσή της από τον κεντρικό αναπτυξιακό άξονα της χώρας.

Οι φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι της περιοχής, περιφερειακής και τοπικής σημασίας, με τις αξιόλογες ακτές και τα Κάστρα της Ναυπάκτου και του Αντιρρίου, τον παραδοσιακό οικισμό της Ναυπάκτου με το Μουσείο και τη Συλλογή κειμηλίων και τη Βιβλιοθήκη, προσφέρουν έναν εξαιρετικής σημασίας προορισμό.

Η Ορεινή Περιοχή διαθέτει ως κέντρα εξυπηρέτησης τους οικισμούς της Άνω Χώρας, Πλατάνου και Πυλλήνης και έχει δυνατότητα βασικής προσπέλασης από την Εθνική Οδό Αντιρρίου – Ιτέας – Δελφών, πράγμα που οδηγεί σε επιθυμητούς άξονες τουριστικής ανάπτυξης για ήπιες μορφές τουρισμού στα πλαίσια προστατευόμενης διαχείρισης των φυσικών πόρων καθώς και ανάπτυξης ειδικών μορφών τουρισμού.

Οι προοπτικές προσπελασιμότητας και διασύνδεσης της περιοχής με τον Δυτικό Αναπτυξιακό Άξονα της Χώρας δια μέσου της Ιόνιας Οδού διαφαίνονται, μετά τη Ζεύξη Ρίου – Αντίρριου, ευχερέστες και διευκολύνουν τα μέγιστα την πρόσβαση προς τον Κεντρικό Αναπτυξιακό Άξονα.

Οι φυσικοί πόροι της περιοχής, εκτός της ωραιότητας του τοπίου, αποτελούνται από τις ιαματικές πηγές Στάχτης, Πόριαρη και Λιτσέκι.

Τα βασικά πλεονεκτήματα της συνολικής περιοχής της Τουριστικής Ενότητας Ναυπακτίας με το πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, ωθούν σε μια οργανωμένη ανάπτυξη τουρισμού στην παράκτια περιοχή και στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων συμπλεγμάτων ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή.

11.4.2.2.5 ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Ενδοχώρας Λιμνών)

Ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Ενδοχώρας Λιμνών Αιτωλοακαρνανίας

5.	Τουριστική Ενότητα Ενδοχώρας Λιμνών Αιτωλοακαρνανίας
Πεδινή περιοχή	
Δήμοι	Θεσπιέων Αγρινίου Νεάπολης Στράτου Φυτειών Αγγελοκάστρου Αρακύνθου Μακρυνείας
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Αγρίνιο Στράτος Γαβαλού
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί εθνικής σημασίας (λίμνες Τριχωνίδα και Λυσιμαχία – Natura)
▪ Πολιτιστικοί	Περιφερειακής σημασίας
Βασική προσπέλαση	Δυτικός άξονας μέχρι Αγρίνιο-επαρχ. οδός ΠΑΘΕ-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(9) Τριχωνίδας
Ορεινή περιοχή	
Δήμοι	Θέρμου Παραβόλας Παναιτωλικού Παρακαμπυλίων
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Θέρμο Αγ. Βλάσιος
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί εθνικής σημασίας (Λίμνες Τριχωνίδα, Στράτου, Καστρακίου, Κρεμαστών, Όρος Παναιτωλικό – Natura)
▪ Πολιτιστικοί	Περιφερειακής σημασίας
Βασική προσπέλαση	επαρχιακή οδός από Ναύπακτο ή Αγρίνιο ΠΑΘΕ-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(9) Τριχωνίδας, (10) Τεχν. Λιμνών
Συγκριτικό	περιβάλλον – πολιτισμός, αστικό κέντρο.

πλεονέκτημα	
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	➤ ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού στην πεδινή παραλίμνια περιοχή και στην ορεινή περιοχή ανάπτυξη αστικού τουρισμού στο Αγρίνιο

Η τουριστική ενότητα Ενδοχώρας Λιμνών Αιτωλοακαρνανίας οριοθετείται από γεωγραφική και γεωμορφολογική άποψη σε διακριτές υποενότητες, την Πεδινή και την Ορεινή Περιοχή.

Η Πεδινή Περιοχή, εξυπηρετείται από το αστικό κέντρο του Αγρινίου και τους οικισμούς του Στράτου και του Γαβαλού, με βασική μέχρι σήμερα προσπέλαση τον Δυτικό Άξονα μέχρι το Αγρίνιο και την επαρχιακή οδική σύνδεση.

Από άποψη αποθέματος φυσικών πόρων η περιοχή διαθέτει περιβαλλοντικούς πόρους διεθνούς σημασίας, όπως τις λίμνες Τριχωνίδας και Λυσιμαχίας, ενταγμένες στο Ευρωπαϊκό δίκτυο Φύση 2000 και στο πρόγραμμα Corine καθώς και την τεχνητή λίμνη Στράτου εθνικής σημασίας. Στο πολιτιστικό απόθεμα της περιοχής περιλαμβάνονται ο αρχαιολογικός χώρος Στράτου, το Μνημείο του Αγγελόκαστρου και το Αρχαιολογικό Μουσείο του Αγρινίου.

Η Ορεινή Περιοχή, εξυπηρετείται, από άποψη οικιστικών κέντρων υποστήριξης, από τους οικισμούς Θέρμου και Αγ. Βλάσιου και η βασική προσπέλαση της περιοχής που ήταν μέχρι πρόσφατα οι επαρχιακές οδοί από Ναύπακτο ή Αγρίνιο διευκολύνονται τα μέγιστα από τη Ζεύξη Ρίου-Αντιρίου με τη σημαντική μείωση μεταφορικού χρόνου και κόστους που αυτή επιφέρει.

Από πλευράς φυσικών και πολιτιστικών πόρων η περιοχή διαθέτει περιβαλλοντικούς πόρους εθνικής και διεθνούς σημασίας, όπως τις τεχνητές λίμνες Καστρακίου και Κρεμαστών, ενταγμένες στο πρόγραμμα Corine, το όρος Παναιτωλικό που είναι ενταγμένο στο Ευρωπαϊκό δίκτυο Φύση 2000,

καθώς και την ιαματική πηγή Χούμνη Ναυπάκτου και πολιτιστικούς, όπως, τον αρχαιολογικό χώρο και το Αρχαιολογικό Μουσείο του Θέρμου.

Βασικά πλεονεκτήματα της τουριστικής ενότητας Ενδοχώρας Λιμνών Αιτωλοακαρνανίας είναι το εξαιρετικό φυσικό και σημαντικό πολιτιστικό περιβάλλον καθώς και η λειτουργία του αστικού κέντρου του Αγρινίου. Οι επιθυμητοί άξονες τουριστικής ανάπτυξης για την περιοχή επικεντρώνονται στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων συμπλεγμάτων ειδικών μορφών τουρισμού τόσο στην πεδινή παραλίμνια περιοχή όσο και στην ορεινή περιοχή με παράλληλη ανάπτυξη αστικού τουρισμού στο Αγρίνιο.

11.4.2.2.6. ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ (Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων)

Ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων

6.	Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων
Παράκτια περιοχή	☐
Δήμοι	Αιγείρας Ακράτας Διακοπτού Αιγίου Συμπολιτείας
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Ακράτα Διακοπτό Αίγιο ☐
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί περιφερειακής σημασίας (φαράγγια Σελινούντα, Βουραϊκού) ακτές περιφερειακής σημασίας ☐
▪ Πολιτιστικοί	
Βασική προσπέλαση	ΠΑΘΕ, Δυτικός Άξονας-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	ΠΑΘΕ, (4) Βουραϊκού – Καλαβρύτων
Ορεινή περιοχή	
Δήμοι	Καλαβρύτων

	Λευκασίου Παίων Αροανίας□
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Καλάβρυτα Κλειτορία Δάφνη Ψωφίς□
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί εθνικής σημασίας: φαράγγια Σελινούντα Βουραϊκού αισθητικό δάσος Καλαβρύτων όρος Χελμός ύδατα Στυγός σπήλαιο Καστριών – Natura
▪ Πολιτιστικοί	Εθνικής σημασίας: ιστορικοί τόποι Μονής Αγ. Λαύρας, Μέγα Σπηλαίου
Βασική προσπέλαση	Επαρχιακή οδός από Διακοπτό Δυτικός Άξονας-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	Βουραϊκού – Καλαβρύτων (4), οδοντωτός σιδηρόδρομος από Διακοπτό
Συγκριτικό πλεονέκτημα της Τουριστικής Ενότητας 1	περιβάλλον – πολιτισμός
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	□οργανωμένη ανάπτυξη τουρισμού στην παράκτια περιοχή ανάπτυξη ολοκληρωμένων συμπλεγμάτων ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή έλεγχος τουριστικής ανάπτυξης στην παράκτια και στην ορεινή περιοχή

Η Παράκτια Περιοχή συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται λογικά από κέντρα υποστήριξης στις πόλεις του Αιγίου, της Ακράτας και του Διακοπτού, με βασική προσπέλαση της περιοχής τον ΠΑΘΕ που υπάγεται στον Κεντρικό Άξονα Ανάπτυξης της χώρας.

Ορισμένοι από τους φυσικούς πόρους που περιλαμβάνει η περιοχή αποτελούν περιβαλλοντικούς πόρους διεθνούς σημασίας, όπως τα φαράγγια του Σελινούντα και του Βουραϊκού, το όρος Μπάρμπα και Κλώκος και οι αλυκές του Αιγίου που είναι ενταγμένα στο Ευρωπαϊκό δίκτυο Φύση 2000. Επίσης η περιοχή περιλαμβάνει ακτές περιφερειακής σημασίας καθώς και το

φαράγγι του Βουραϊκού, κηρυγμένο ως διατηρητέο μνημείο της Φύσης. Οι πολιτιστικοί πόροι περιλαμβάνουν τον αρχαιολογικό χώρο της Ελίκης και το Αρχαιολογικό Μουσείο του Αιγίου.

Η Ορεινή Περιοχή, συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται λογικά από τα Καλάβρυτα και τους οικισμούς της Κλειτορίας, της Δάφνης και της Ψωφίδος, με κύρια προσπέλαση από την επαρχιακή οδό του Διακοφτού.

Η περιοχή διαθέτει μεγάλο πλούτο φυσικών πόρων, όπως είναι τα διεθνούς σημασίας και ενταγμένα στο ευρωπαϊκό δίκτυο NATURA 2000 φυσικά τοπία και φαράγγια του Βουραϊκού και του Σελινούντα, καθώς και το αισθητικό δάσος Καλαβρύτων, το όρος Χελμός, τα ύδατα Στυγός και το Σπήλαιο Καστρίας – Καλαβρύτων. Το πολιτιστικό απόθεμα της περιοχής περιλαμβάνει ιστορικούς τόπους, όπως η Μονή Αγίας Λαύρας, το Μέγα Σπήλαιο και ο υπό θεσμοθετημένη προστασία χώρος στην Καστρία, μεταξύ των διοικητικών ορίων του Δήμου Καλαβρύτων με το Δήμο Αιγείρας.

Βασικά πλεονεκτήματα της τουριστικής ενότητας Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων είναι το πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, που χρήζει ιδιαίτερης διαχείρισης και προστασίας. Οι επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού στην περιοχή επικεντρώνονται στην οργανωμένη και ελεγχόμενη ανάπτυξη του τουρισμού στην παράκτια περιοχή, καθώς και στην ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή.

11.4.2.2.7. ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ (Τουριστική Ενότητα Πατρών – Ορεινής Αχαΐας)

Η ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Πατρών – Ορεινής Αχαΐας

7. Ενότητα	Τουριστική Ενότητα Πατρών – Ορεινής Αχαΐας
Παράκτια/ Αστική περιοχή	
Δήμοι	Ερινεού Ρίου Πατρέων Μεσσήτιδος Παραλίας Βραχναϊκών
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Λαμπίρι Ρίο Πάτρα
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί πόροι τοπικής σημασίας ακτές περιφερειακής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	περιφερειακής σημασίας
Βασική προσπέλαση	ΠΑΘΕ, Λιμάνι Πατρών □ Δυτικός Άξονας-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	ΠΑΘΕ
Ορεινή περιοχή	
Δήμοι	Λεοντίου Φαρρών Τριταίας Καλεντζίου
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Χαλανδρίτσα Σταυροδρόμι Καλέντζι
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί περιφερειακής σημασίας: όρος Παναχαϊκό Ερύμανθος–Natura
▪ Πολιτιστικοί	περιφερειακής σημασίας (Καλέντζι)
Βασική προσπέλαση	επαρχιακό δίκτυο □
Τουριστικό Κύκλωμα	ορεινής Αχαΐας (8)

Συγκριτικό πλεονέκτημα	Πάτρα, δυτική πύλη χώρας – διαπεριφερειακό κέντρο
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	☐ Αναβάθμιση, εμπλουτισμός, συμπλήρωση τουριστικής προσφοράς Πατρών Ανάπτυξη αστικού τουρισμού Εξυπηρέτηση αναγκών και οργάνωση περιοχών μαζικού τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή Πάτρας – Ρίου Έλεγχος και οργάνωση τουρισμού στην παράκτια περιοχή Ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή

Η Παράκτια Περιοχή της παρούσας ενότητας συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται λογικά από κέντρα υποστήριξης στις πόλεις των Πατρών, του Ρίου και από τον οικισμό Λαμπίρι με κύρια προσπέλαση της περιοχής τον οδικό άξονα ΠΑΘΕ ο οποίος υπάγεται στον Κεντρικό Άξονα Ανάπτυξης της χώρας.

Η περιοχή διαθέτει φυσικούς πόρους διεθνούς και εθνικής σημασίας, όπως το όρος Παναχαϊκό που είναι ενταγμένο στο Ευρωπαϊκό δίκτυο Φύση 2000, το αισθητικό δάσος Σελέμνου Χαράδρου Πατρών καθώς και ακτές περιφερειακής σημασίας. Στο πολιτιστικό απόθεμα της περιοχής περιλαμβάνονται τα Μνημεία/Κάστρα του Ρίου και των Πατρών, ο παραδοσιακός οικισμός Αλεποχώρι καθώς και μουσεία όπως το αρχαιολογικό, το ιστορικό, το εθνομολογικό, το ζωολογικό και το μουσείο λαϊκής τέχνης των Πατρών.

Η Ορεινή Αχαΐα, συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται λογικά από τους οικισμούς Χαλανδρίτσα, Σταυροδρόμι και Καλέντζι, με κύρια προσπέλαση της περιοχής από επαρχιακό οδικό δίκτυο.

Η περιοχή διαθέτει περιβαλλοντικούς φυσικούς πόρους διεθνούς σημασίας, όπως είναι το όρος Παναχαϊκό και το όρος Ερύμανθος που είναι ενταγμένο στο Ευρωπαϊκό δίκτυο Φύση 2000.

Τα βασικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η τουριστική ενότητα Πατρών – Ορεινής Αχαΐας είναι η ύπαρξη της Πάτρας, του τρίτου μητροπολιτικού κέντρου της χώρας και έδρα της περιφέρειας, η οποία αποτελεί και τη Δυτική Πύλη της χώρας.

Οι επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού στην περιοχή επικεντρώνονται στην αναβάθμιση, εμπλουτισμό και συμπλήρωση της τουριστικής προσφοράς των Πατρών και στην ανάπτυξη τουρισμού πόλεων, στην ανάπτυξη και εξορθολογισμό των περιοχών μαζικού τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή Πάτρας – Ρίου και τον έλεγχο των τουριστικών δραστηριοτήτων στην παράκτια περιοχή, καθώς και στην ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού στην πεδινή παραλίμνια και στην ορεινή περιοχή.

11.4.2.2.8. ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ (Τουριστική Ενότητα Κάτω Αχαΐας – Καλογρηάς)

Η ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Κάτω Αχαΐας – Καλογρηάς

8.	Τουριστική Ενότητα Κάτω Αχαΐας – Καλογρηάς
Παράκτια περιοχή	
Δήμοι	Δύμης Ωλενίας Μόβρης Λαρισσού □
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Κάτω Αχαΐα Μετόχι
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί εθνικής σημασίας: λιμνοθάλασσα Καλογρηάς δάσος Στροφυλιάς – Natura ακτές εθνικής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	
Βασική προσπέλαση	Εθνική Οδός Πατρών – Πύργου. Αεροδρόμιο Αράξου, Δυτικός Άξονας-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(3) Δυτ. Αχαΐας – Ηλείας
Συγκριτικό πλεονέκτημα	περιβάλλον, γειτνίαση με αεροδρόμιο Αράξου και δυτ. Πύλη Πατρών
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	□ Ελεγχόμενη ανάπτυξη τουρισμού Εξυπηρέτηση αναγκών και οργάνωση μαζικού τουρισμού στην περιοχή Καλογρηάς

Η Τουριστική Ενότητα Κάτω Αχαΐας – Καλογρηάς οριοθετείται κυρίως από την Παράκτια Περιοχή οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται από τους οικισμούς Κάτω Αχαΐας και Μετόχι, με βασική προσπέλαση από την Εθνική Οδό Πατρών – Πύργου.

Οι φυσικοί πόροι της περιοχής περιλαμβάνουν περιβαλλοντικούς φυσικούς πόρους εθνικής και διεθνούς σημασίας, όπως είναι η λιμνοθάλασσα της Καλογρηάς και το αισθητικό δάσος της Στροφυλιάς, ενταγμένα στο Ευρωπαϊκό δίκτυο Φύση 2000.

Βασικά πλεονεκτήματα της τουριστικής ενότητας Κάτω Αχαΐας – Καλογρηάς είναι το πλούσιο φυσικό περιβάλλον, η γειτνίαση με αεροδρόμιο (υπό ανάπτυξη για υποδοχή οργανωμένου μαζικού τουρισμού) και την πόλη των Πατρών, Δυτική Πύλη της χώρας. Οι επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού στην περιοχή επικεντρώνονται στην ανάπτυξη και οργάνωση υπηρεσιών εξυπηρέτησης για τις ανάγκες των περιοχών μαζικού τουρισμού στην περιοχή Καλογρηάς και της ευρύτερης παράκτιας περιοχής.

11.4.2.2.9. ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Β.Δ. Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης)

Ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Β.Δ. Ακτών Ηλείας - Κυλλήνης

9.	Τουριστική Ενότητα Β.Δ. Ακτών Ηλείας - Κυλλήνης
Παράκτια περιοχή	
Δήμοι	Βουπρασίας Λεχαινών Ανδραβίδας Τραγανού Κάστρου – Κυλλήνης Βαρθολομιού Γαστούνης Αμαλιάδος□
Κέντρα υπηρεσιών	Λεχαινά

στήριξης	Γαστούνη Αμαλιάδα ☐
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί διεθνούς σημασίας, λιμνοθάλασσα Κοτύχι – Ramsar ιαματικές πηγές εθνικής σημασίας, Κυλλήνη ακτές εθνικής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	περιφερειακής σημασίας (Κάστρο Χλεμούτσι, Αρχαία Ήλιδα)
Βασική προσπέλαση	Εθνική Οδός Πατρών – Πύργου, Δυτικός Άξονας-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(3) Δυτ. Αχαΐας – Ηλείας
Συγκριτικό πλεονέκτημα	περιβάλλον, ιαματικές πηγές
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	➤ ☐ Αξιοποίηση ιαματικών πηγών Κυλλήνης στα πλαίσια ειδικού ολοκληρωμένου προγράμματος ανάπτυξης θεραπευτικού τουρισμού ➤ ήπιες μορφές τουρισμού στα πλαίσια ολοκληρωμένης διαχείρισης των φυσικών πόρων ➤ έλεγχος και οργάνωση τουρισμού στην παράκτια περιοχή

Η Τουριστική Ενότητα περιορίζεται, από γεωγραφική και γεωμορφολογική άποψη, στην Παράκτια Περιοχή

Η Παράκτια Περιοχή συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται από τις πόλεις Λεχαινά, Γαστούνη και Αμαλιάδα, με βασική προσπέλαση από την Εθνική Οδό Πατρών – Πύργου.

Το απόθεμα φυσικών πόρων της περιοχής συνίσταται από περιβαλλοντικά στοιχεία εθνικής και διεθνούς σημασίας, όπως η λιμνοθάλασσα Κοτύχι ενταγμένη στη Διεθνή Σύμβαση Ramsar, η θαλάσσια ζώνη από Καλογρηά έως Κυλλήνη και οι εκβολές του Πηνειού ενταγμένα στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Φύση 2000. Επίσης, η περιοχή περιλαμβάνει την τεχνητή λίμνη του Πηνειού και τις ιαματικές πηγές της Κυλλήνης, καθώς και αξιόλογες ακτές εθνικής σημασίας, ενώ τα πολιτιστικά στοιχεία αυτής της ενότητας είναι το Μνημείο – Κάστρο Χλεμούτσι, ο Αρχαιολογικός Χώρος της Ήλιδας, ο αρχαιολογικός χώρος της Γλαρέντζας κ.α.

Βασικά πλεονεκτήματα της τουριστικής ενότητας ΒΔ Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης είναι το πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον και οι ιαματικές πηγές της Κυλλήνης. Οι κατευθύνσεις τουριστικής ανάπτυξης επικεντρώνονται στην ανάπτυξη θεραπευτικού τουρισμού με την ολοκληρωμένη αξιοποίηση των ιαματικών πηγών της Κυλλήνης, στην ανάπτυξη ήπιων μορφών τουρισμού με προστασία και ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων, καθώς και στην ελεγχόμενη ανάπτυξη μαζικού τουρισμού στην παράκτια περιοχή.

11.4.2.2.10. ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας)

Η ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας.

10.Τουριστική Ενότητα	Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας ☐
Παράκτια και πεδινή περιοχή	
Δήμοι	Πύργου Ιαρδάνου Αρχαίας Ολυμπίας ☐
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Πύργος Αρχαία Ολυμπία
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί εθνικής σημασίας (Ολυμπία, κοιλάδα - εκβολές Αλφειού - Natura) ακτές τοπικής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	διεθνούς σημασίας (Αρχαία Ολυμπία)
Βασική προσπέλαση	Εθνική Οδός Πατρών – Πύργου Δυτικός Άξονας-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(1) Αρχαίας Ολυμπίας
Ορεινή περιοχή ☐	
Δήμοι	Ωλένης Πηνείας Λασιώνος Φολόης Λαμπείας
Κέντρα υπηρεσιών	Σιμόπουλο

στήριξης	Πανόπουλο Λάλας Λάμπεια
Κύριοι τουριστικοί πόροι	□
▪ Φυσικοί	Τοπικής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	Τοπικής σημασίας
Βασική προσπέλαση	ΠΑΘΕ, Επαρχιακό οδικό δίκτυο Δυτικός Άξονας-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	(1) Αρχαίας Ολυμπίας Συγκριτικό πλεονέκτημα Τουριστικής ενότητας
Συγκριτικό πλεονέκτημα	Αρχαία Ολυμπία, διεθνούς ακτινοβολίας πολιτιστικός πόλος
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	➤ Αναβάθμιση, εμπλουτισμός, συμπλήρωση τουριστικής προσφοράς Πύργου - Ολυμπίας ➤ Ανάδειξη Αρχαίας Ολυμπίας και ευρύτερης περιοχής της στα πλαίσια ειδικού αναπτυξιακού προγράμματος ➤ Έλεγχος και οργάνωση τουρισμού στην παράκτια περιοχή ➤ Ανάπτυξη ολοκληρωμένων συμπλεγμάτων ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή

Η Τουριστική Ενότητα Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας, οριοθετείται από γεωγραφική και γεωμορφολογική άποψη σε διακριτές υποενότητες, την Παράκτια και Πεδινή καθώς και την Ορεινή Περιοχή

Η Παράκτια και Πεδινή Περιοχή συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται από το αστικό κέντρο του Πύργου και από την Αρχαία Ολυμπία με βασική προσπέλαση από την Εθνική Οδό Πατρών – Πύργου.

Το απόθεμα φυσικών πόρων περιλαμβάνει περιβαλλοντικά στοιχεία εθνικής και διεθνούς σημασίας, όπως την κοιλάδα και τις εκβολές του Αλφειού και την Ολυμπία που εντάσσονται στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Φύση 2000, και το ιδιαίτερου φυσικού κάλλους Κατάκολο, που είναι και ακτές τοπικής σημασίας. Από άποψη πολιτιστικών πόρων η περιοχή διαθέτει τον διεθνούς εμβέλειας και φήμης Αρχαιολογικό Χώρο και το Μουσείο της Αρχαίας Ολυμπίας, όπως και τον παραδοσιακό οικισμό του Ταξιάρχη.

Η Ορεινή υποενότητα εξυπηρετείται και υποστηρίζεται από τους οικισμούς Σιμόπουλο, Πανόπουλο, Λάλα και Λάμπειας, με κύρια προσπέλαση το επαρχιακό οδικό δίκτυο και περιλαμβάνει φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους τοπικής σημασίας.

Βασικό πλεονέκτημα της τουριστικής ενότητας Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας είναι ο διεθνούς ακτινοβολίας πολιτιστικός πόλος της Αρχαίας Ολυμπίας.

Οι επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού συνίστανται στην αναβάθμιση, εμπλουτισμό και συμπλήρωση της τουριστικής προσφοράς Πύργου – Ολυμπίας, στην ανάδειξη της Αρχαίας Ολυμπίας και της ευρύτερης περιοχής με βάση ειδικό αναπτυξιακό πρόγραμμα που θα πρέπει να προστατεύει αυτόν τον χώρο, στην ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή, καθώς και στον έλεγχο και την οργάνωση τουρισμού στην παράκτια περιοχή.

11.4.2.2.11. ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ (Τουριστική Ενότητα Ν. Δ. Ηλείας – Καϊάφα)

Η ταυτότητα των χαρακτηριστικών της Τουριστικής Ενότητας Ν. Δ. Ηλείας – Καϊάφα

11.	Τουριστική Ενότητα Ν. Δ. Ηλείας – Καϊάφα
Παράκτια περιοχή	
Δήμοι	Βώλακος Σκιλλούντος Ζαχάρως
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Επιτάλιο Κρέστενα Ζαχάρω
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	περιβαλλοντικοί εθνικής σημασίας (θίνες και παραλιακό δάσος Ζαχάρως, λίμνη Καϊάφα – Natura) Ιαματικές πηγές εθνικής σημασίας (Καϊάφα), ακτές τοπικής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	
Βασική προσπέλαση	Εθνική Οδός Πατρών – Πύργου – Κυπαρισσίας, Δυτικός Άξονας-ΓΕΦΥΡΑ

Τουριστικό Κύκλωμα	(1) Αρχαίας Ολυμπίας
Ορεινή περιοχή	
Δήμοι	Αλιφείρας Φιγαλείας Ανδριτσάινης
Κέντρα υπηρεσιών στήριξης	Καλλιθέα Ν. Φιγάλεια Ανδρίτσaina□
Κύριοι τουριστικοί πόροι	
▪ Φυσικοί	Τοπικής σημασίας
▪ Πολιτιστικοί	περιφερειακής σημασίας (Ανδρίτσaina, Αρχ. Φιγάλεια)
Βασική προσπέλαση	ΠΑΘΕ,επαρχιακό οδικό δίκτυο, Δυτικός Άξονας-ΓΕΦΥΡΑ
Τουριστικό Κύκλωμα	Αρχαίας Ολυμπίας
Συγκριτικό πλεονέκτημα	περιβάλλον, ιαματικές πηγές
Επιθυμητοί άξονες ανάπτυξης τουρισμού	➤ □Αξιοποίηση ιαματικών πηγών Καϊάφα στα πλαίσια ειδικού ολοκληρωμένου προγράμματος ανάπτυξης θεραπευτικού τουρισμού ➤ Έλεγχος και οργάνωση τουρισμού στην παράκτια περιοχή ➤ Ανάπτυξη ολοκληρωμένων συμπλεγμάτων ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή

Η Τουριστική Ενότητα Ν. Δ. Ηλείας – Καϊάφα οριοθετείται από γεωγραφική και γεωμορφολογική άποψη σε διακριτές υποενότητες, την Παράκτια και την Ορεινή Περιοχή.

Η Παράκτια Περιοχή συνιστά τουριστική υποενότητα, οι δραστηριότητες της οποίας εξυπηρεούνται από τις πόλεις Επιτάλιο, Κρέστενα και Ζαχάρω, με βασική προσπέλαση της περιοχής από την Εθνική Οδό Πατρών – Πύργου - Κυπαρισσίας.

Οι περιβαλλοντικοί φυσικοί πόροι εθνικής και διεθνούς σημασίας της περιοχής είναι, οι θίνες και το παραλιακό δάσος της Ζαχάρως και η λίμνη Καϊάφα, τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, που είναι ενταγμένα στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Φύση 2000, ενώ στη λίμνη υπάρχουν οι εθνικής

εμβέλειας ιαματικές πηγές Καϊάφα ιδιοκτησίας του ΕΟΤ. Τέλος η περιοχή περιλαμβάνει επίσης ακτές εθνικής σημασίας.

Η τουριστική υποενοότητα της Ορεινής Περιοχής υποστηρίζεται διοικητικά από τους οικισμούς Καλλιθέα, Νέα Φυγάλια και Ανδρίτσαινα, με βασική προσπέλαση της περιοχής από το επαρχιακό οδικό δίκτυο.

Από άποψη φυσικών πόρων η περιοχή διαθέτει τοπικής σημασίας περιβαλλοντικά στοιχεία, ενώ το πολιτιστικό της απόθεμα συνίσταται από τον Αρχαιολογικό Χώρο της Αρχαίας Φυγάλιας (ναός Επικούρειου Απόλλωνα), τον παραδοσιακό οικισμό της Ανδρίτσαινας και το Μουσείο της Ανδρίτσαινας.

Τα βασικά πλεονεκτήματα αυτής της τουριστικής ενότητας είναι το πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον και ιδιαίτερα οι ιαματικές πηγές, πράγμα που προσδιορίζει τις κατευθύνσεις της τουριστικής ανάπτυξης στην αξιοποίηση των ιαματικών πηγών του Καϊάφα στα πλαίσια συγκεκριμένου σχεδίου για την ανάπτυξη του θεραπευτικού τουρισμού, στον έλεγχο και την οργάνωση του μαζικού τουρισμού στην παράκτια περιοχή και στην ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού στην ορεινή περιοχή.

11.5 Συγκριτική αξιολόγηση των τουριστικών ενοτήτων και προσδιορισμός του τουριστικού προϊόντος της περιοχής Δυτικής Ελλάδας

Με βάση την καταγραφή και τη συνοπτική αξιολόγηση των βασικών φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων και συγκριτικών πλεονεκτημάτων των 11 τουριστικών ενοτήτων και υποενοτήτων της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, επισημάνθηκαν οι κύριες κατευθύνσεις για την τουριστική ανάπτυξη αυτών. Με τον τρόπο αυτό, παρέχεται μια αξιόπιστη διαδικασία για να καταστεί δυνατή η μεταξύ τους συγκριτική αξιολόγηση και να προσδιοριστεί με τη σειρά του το γενικότερο τουριστικό προϊόν του συνολικού χώρου της Περιφέρειας.

Στο σύνολο των τουριστικών ενοτήτων με βάση την υφιστάμενη κατάσταση σε φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους και υποδομές καθώς και τις δυνατότητες μεταφορικής προσπέλασης και τεχνικής και διοικητικής υποστήριξης που οι χωρικές αυτές ενότητες λαμβάνουν ανάλογα με την εγγύτητα τους στα οικιστικά κέντρα υποστήριξης, διαπιστώνονται τα εξής:

I. Ως προς τη διάκριση και συνακόλουθα τη γεωγραφική και τη γεωμορφολογική δομή των 11 (1 έως 11) Τουριστικών Ενοτήτων σε Υποενότητες (Παράκτια, Πεδινή και Ορεινή Περιοχή) ισχύουν τα εξής:

Ενότητες/ Διακριτές Υποενότητες	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Παράκτια περιοχή	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
Πεδινή περιοχή					X					X	
Ορεινή περιοχή	X			X	X		X				X

Από τον πιο πάνω σχηματικό πίνακα, διαπιστώνεται ότι από τις 11 τουριστικές ενότητες, 10 περιλαμβάνουν παράκτιες περιοχές, δύο περιλαμβάνουν μόνο πεδινές και 5 περιλαμβάνουν και ορεινές περιοχές, ως εξής:

1. Τουριστική Ενότητα Αμβρακικού /Παράκτια περιοχή
2. Τουριστική ενότητα Δ. Ακτών Αιτωλοακαρνανίας
3. Τουριστική Ενότητα Μεσολογγίου – Αιτωλικού /Παράκτια περιοχή
4. Τουριστική Ενότητα Ναυπακτίας
6. Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων /Παράκτια και Ορεινή περιοχή
7. Τουριστική Ενότητα Πατρών – Ορεινής Αχαΐας /Ορεινή περιοχή
8. Τουριστική Ενότητα Κάτω Αχαΐας – Καλογρηάς /Παράκτια Περιοχή
9. Τουριστική Ενότητα ΒΔ Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης /Παράκτια περιοχή
10. Τουριστική Ενότητα Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας /Παράκτια και πεδινή περιοχή
11. Τουριστική Ενότητα ΝΔ Ηλείας – Καιάφα / Παράκτια περιοχή.

II. Ως προς τη σημασία (Διεθνή, Εθνική, Περιφερειακή και Τοπική) των φυσικών πόρων στις 11 (1 έως 11) Τουριστικές Ενότητες ισχύουν τα εξής:

Φυσικοί Πόροι/Σημασία	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Διεθνής	X		X		X	X	X	X	X	X	X
Εθνική	X		X		X	X	X	X	X	X	X
Περιφερειακή											
Τοπική											

Από τον πιο πάνω σχηματικό πίνακα, διαπιστώνεται ότι από τις 11 τουριστικές ενότητες, εκείνες που διαθέτουν φυσικούς περιβαλλοντικούς πόρους με εθνική και διεθνή σημασία είναι οι ακόλουθες εννέα (9):

1. Τουριστική Ενότητα Αμβρακικού /Παράκτια περιοχή
3. Τουριστική Ενότητα Μεσολογγίου – Αιτωλικού /Παράκτια περιοχή
5. Τουριστική Ενότητα Ενδοχώρας Λιμνών Αιτωλοακαρνανίας /Πεδινή και Ορεινή περιοχή
6. Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων /Παράκτια και Ορεινή περιοχή
7. Τουριστική Ενότητα Πατρών – Ορεινής Αχαΐας /Ορεινή περιοχή
8. Τουριστική Ενότητα Κάτω Αχαΐας – Καλογρηάς /Παράκτια Περιοχή
9. Τουριστική Ενότητα ΒΔ Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης /Παράκτια περιοχή
10. Τουριστική Ενότητα Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας /Παράκτια και πεδινή περιοχή
11. Τουριστική Ενότητα ΝΔ Ηλείας – Καιάφα / Παράκτια περιοχή.

III. Ως προς τη σημασία (διεθνής, εθνική και περιφερειακή) των πολιτιστικών πόρων στις 11 (1 έως 11) Τουριστικές Ενότητες ισχύουν τα εξής:

Πολιτ. Πόροι/Σημασία	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Διεθνής			X	X	X	X	X		X	X	X
Εθνική			X	X	X	X	X		X	X	X
Περιφερειακή			X	X	X	X	X		X	X	X

Από τον πιο πάνω σχηματικό πίνακα, διαπιστώνεται ότι από τις 11 τουριστικές ενότητες, εκείνες που διαθέτουν πολιτιστικούς πόρους με διεθνή, εθνική και περιφερειακή σημασία είναι οι ακόλουθες οκτώ (8):

3. Τουριστική Ενότητα Μεσολογγίου – Αιτωλικού /Παράκτια περιοχή, 4. Τουριστική Ενότητα Ναυπακτίας /Παράκτια περιοχή
5. Τουριστική Ενότητα Ενδοχώρας Λιμνών Αιτωλοακαρνανίας /Πεδινή και Ορεινή περιοχή
6. Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων /Ορεινή περιοχή
7. Τουριστική Ενότητα Πατρών – Ορεινής Αχαΐας /Παράκτια και Ορεινή περιοχή
9. Τουριστική Ενότητα ΒΔ Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης /Παράκτια περιοχή
10. Τουριστική Ενότητα Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας /Παράκτια και πεδινή περιοχή
11. Τουριστική Ενότητα ΝΔ Ηλείας – Καϊάφα / Ορεινή περιοχή.

IV. Ως προς τη σημασία (Διεθνής και Εθνική) του συνδυασμού φυσικού περιβάλλοντος και του πολιτιστικού αποθέματος Διεθνούς και Εθνικής σημασίας στις 11 (1 έως 11) Τουριστικές Ενότητες, ισχύουν τα εξής:

Φυσικοί Πόροι/Σημασία	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Διεθνής	X		X		X	X	X	X	X	X	X
Εθνική	X		X		X	X	X	X	X	X	X
Πολιτιστ. Πόροι/Σημασία	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Διεθνής			X	X	X	X	X		X	X	X
Εθνική			X	X	X	X	X		X	X	X

Ο συνδυασμός των κριτηρίων του φυσικού περιβάλλοντος και του πολιτιστικού αποθέματος διεθνούς και εθνικής σημασίας στις 11 τουριστικές ενότητες οδηγεί, όπως δείχνει και ο πιο πάνω σχηματικός πίνακας, στις ακόλουθες ενότητες:

3. Τουριστική Ενότητα Μεσολογγίου – Αιτωλικού /Παράκτια περιοχή
5. Τουριστική Ενότητα Ενδοχώρας Λιμνών Αιτωλοακαρνανίας /Πεδινή και Ορεινή περιοχή
6. Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων /Ορεινή περιοχή
7. Τουριστική Ενότητα Πατρών – Ορεινής Αχαΐας /Ορεινή περιοχή
9. Τουριστική Ενότητα ΒΔ Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης /Παράκτια περιοχή
- 10.Τουριστική Ενότητα Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας /Παράκτια και πεδινή περιοχή
- 11.Τουριστική Ενότητα ΝΔ Ηλείας – Καϊάφα / Παράκτια περιοχή.

V. Ως προς την ένταξή των 11 (1 έως 11) Τουριστικών Ενοτήτων σε υπάρχοντα τουριστικά κυκλώματα, ισχύει η παρακάτω καταγραφή:

Τουριστικά Κυκλώματα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7. Δυτικών Ακτών	X	X									
5. Περιοχή Μεσολογγίου			X								
2.Αντιρρίου – Ιτέας – Δελφών				X							
6. Ορεινής Ναυπακτίας				X							
9. Τριχωνίδας					X						
10.Τεχν. Λιμνών					X						
4.Βουραϊκού/ Καλαβρύτων - ΠΑΘΕ						X					
4.Οδοντωτός Σιδηρόδρομος./ Διακοπτό ΠΑΘΕ						X					
8.Ορεινής Αχαΐας							X				
3.Δυτ. Αχαΐας – Ηλείας								X	X		
1.Αρχαίας Ολυμπίας										X	X

VI. Ως προς την κύρια προσπελασιμότητα των 11 (1 έως 11) Τουριστικών Ενοτήτων, ισχύουν τα εξής:

Κύρια προσπελασιμότητα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Δυτικός Άξονας	X		X		X						
Παραϊόνια Οδός	X	X									
Επαρχιακό/Τοπικό δίκτυο					X	X	X			X	X
Αεροδρόμιο Ακτίου											
Αεροδρόμιο Αράξου								X			
Εθνική Οδός Αντιρρίου – Ιτέας – Δελφών				X							
Εθνική Οδός Πατρών – Πύργου									X	X	
Εθνική Οδός Πατρών – Πύργου – Κυπαρισσίας								X			X
ΠΑΘΕ						X	X				
Λιμάνι Πατρών											
ΠΑΘΕ –ΓΕΦΥΡΑ	X	X	X	X	X						
Δυτ. Άξονας /ΓΕΦΥΡΑ						X	X	X	X	X	X

Από τα στοιχεία του ως άνω σχηματικού πίνακα, διαπιστώνει κανείς το ρόλο της ΓΕΦΥΡΑΣ να συνδέει πλέον και να ολοκληρώνει κάθε δίοδο προσπέλασης, τόσο στις αναφερόμενες 11 Τουριστικές Ενότητες όσο και στο σύνολο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

Λαμβάνοντας υπόψη, από τη μια πλευρά το κριτήριο της μέχρι πρόσφατα προσπελασιμότητας από κύριους μεταφορικούς και αναπτυξιακούς άξονες στις παραπάνω περιοχές και την ριζική μεταβολή που επιφέρει και θα

επιφέρει ακόμη περισσότερο στο εγγύς μέλλον η λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ, και από την άλλη, τη λογική της μεθοδολογίας που ακολουθήσαμε, *οι προοπτικές για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής και των συνακόλουθων επιπτώσεων διαγράφονται άκρως ευνοϊκές.*

Η προοπτική αυτή θέτει τα ζητήματα σχεδιασμού και διοίκησης του τουρισμού στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας σε νέα προβληματική, που συνίσταται αφενός στην αναζήτηση νέων εργαλείων προσέγγισης και παρακολούθησης της τουριστικής ανάπτυξης και νέων πλαισίων διαχείρισης, ελέγχου και διοίκησης της μεγέθυνσης και της συγκέντρωσης τουριστικών δραστηριοτήτων. Με απλά λόγια, η διαφαινόμενη προοπτική απαιτεί τη συγκρότηση και εφαρμογή διακριτής τουριστικής πολιτικής σε τοπικό (Δήμοι), Νομαρχιακό και Περιφερειακό επίπεδο με συνεκτική λογική στην επάλληλη λειτουργία της.

Επιπλέον, παρατηρώντας την ποιότητα της τουριστικής ανωδομής και υποδομής στις ως άνω Τουριστικές Ενότητες εξάγονται τα εξής αξιολογικά συμπεράσματα:

Οι τουριστικές ενότητες με αριθ. 2.Δυτ. Ακτών – Αιτωλοακαρνανίας, 7.Πατρών, 8.Κ. Αχαΐας – Καλογρηάς, 9.ΒΔ ακτών Ηλείας – Κυλλήνης και 10.Πύργου – Αρχ. Ολυμπίας διαθέτουν ευρύτατο φάσμα τουριστικών καταλυμάτων, από μεσαίου έως και μεγάλου μεγέθους και σχετικά υψηλής ποιότητας. Οι τουριστικές ενότητες 4.Ναυπακτίας, 6.Ακράτας –Αιγίου – Καλαβρύτων καθώς και 3.Μεσολογγίου – Αιτωλικού και 5.Ενδοχώρας Αιτωλοακαρνανίας (Αγρίνιο), διαθέτουν ευρύ φάσμα από μικρού έως μεσαίου μεγέθους, μέσης ποιότητας καταλύματα, ενώ η παράκτια περιοχή Αμβρακικού διαθέτει περιορισμένου φάσματος, μικρού μεγέθους και χαμηλής ποιότητας καταλύματα.

Η ειδική τουριστική υποδομή στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας άρχισε να δημιουργείται από τον ΕΟΤ από την 10ετία του '70 και επικεντρώθηκε στη στήριξη τριών βασικών μορφών τουρισμού, θεραπευτικού, χιονοδρομικού, θαλάσσιου. Φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, του ευρύτερου Δημόσιου

Τομέα καθώς και η ιδιωτική πρωτοβουλία συνέχισαν και συμπλήρωσαν, με την δημιουργία νέων έργων, την ειδική τουριστική υποδομή της Περιφέρειας.

Η ανάπτυξη του Θεραπευτικού τουρισμού με το υφιστάμενο (νέο) υδροθεραπευτήριο Κυλλήνης που προβλέπεται να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο, το αντίστοιχο ολοκληρωμένο πρόγραμμα για την αναβάθμιση της υποδομής της Λουτροπόλεως Καϊάφα Ηλείας, οι τοπικής σημασίας λουτρικές εγκαταστάσεις που λειτουργούν στον Νομό Αιτωλοακαρνανίας στην περιοχή Τρύφου (ΤΕ 1.Αμβρακικού), Λουτρών Στάχτης (ΤΕ 4.Ορεινής Ναυπακτίας) και Μυρτιάς Τριχωνίδας (ΤΕ 5.Ενδοχώρας Λιμνών), καθώς και το Κέντρο θαλασσοθεραπείας στο ξενοδοχειακό συγκρότημα Olympian Village στη Σκαφιδιά (ΤΕ 10.Πύργου Ολυμπίας), συναποτελούν τις βασικές προϋποθέσεις για τη περαιτέρω ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού.

Η ανάπτυξη του χιονοδρομικού τουρισμού θα στηριχθεί στην περιοχή Καλαβρύτων Αχαΐας που λειτουργεί το οργανωμένο χιονοδρομικό κέντρο στον Χελμό, σε υψόμετρο 1650 - 2340 μ. (εθνικής σημασίας).

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού θα υποστηριχτεί με την ανάπτυξη της Μαρίνας Πατρών, στο Β.Α. άκρο του λιμανιού, των Μαρινών στο Μεσολόγγι, στη Ναύπακτο Αιτωλοακαρνανίας, στο Αρκούδι, στο Κατάκολο Ηλείας, που επιπλέον αποτελεί λιμάνι προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων και κόμβο διασύνδεσης με το τουριστικό κύκλωμα Αρχαίας Ολυμπίας (εθνικής σημασίας), καθώς και με τις δυνατότητες ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών στη Βόνιτσα, Πάλαιρο, Αστακό, Άκτιο, Αμφιλοχία, Αντίρριο Αιτωλοακαρνανίας, Ρίο, Ακράτα, Αίγιο, Διακοφτό Αχαΐας.

Σύμφωνα με τη Μελέτη Ανάπτυξης Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής οι προτεινόμενες θέσεις που ενδείκνυται να δημιουργηθούν λιμένες σκαφών αναψυχής (ΛΙΣΑ) και ζώνες σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις (ΖΩΣΑΥΛΕ) είναι για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας κατά Νομό οι εξής (Τη μελέτη συνέταξε για λογαριασμό του ΕΟΤ η εταιρία GLOBAL VIEW σε συνεργασία με το Εργαστήριο Λιμενικών Έργων του

Τομέα Υδατικών Πόρων, Υδραυλικών και Θαλάσσιων Έργων του ΕΜΠ (Οκτ. 99):

- □Ν. Αιτωλοακαρνανίας: (ΛΙΣΑ) Ναύπακτος / (ΖΩΣΑΥΛΕ) Βόνιτσα, Πάλαιρος, Μύτικας, Αστακός, Όρμος Καλυδώνας Μεσολογγίου
- □Ν. Αχαΐας: (ΖΩΣΑΥΛΕ) Διακοφτό, Αίγιο, Αλυκές Κάτω Αχαΐας
- □Ν. Ηλείας: (ΖΩΣΑΥΛΕ) Γλύφα, Σκαφιδιά, Κατάκολο

Πρέπει να σημειωθεί ότι 9 ακόμη θέσεις ΖΩΣΑΥΛΕ προτείνονται στα Ιόνια Νησιά, απέναντι από τις δυτικές ακτές της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, πράγμα που προβλέπεται να ευνοήσει μελλοντικά ακόμη περισσότερο τον θαλάσσιο τουρισμό μεταξύ ακτών Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και Ιόνιων Νησιών.

Για την ανάπτυξη Συνεδριακού Τουρισμού, το □Συνεδριακό Κέντρο Αχαΐα Clauss στην Πάτρα, το □Ολυμπιακό Συνεδριακό Κέντρο Ηλείας, το □Συνεδριακό Κέντρο του Πανεπιστημίου Πατρών, καθώς και οι διάφορες αίθουσες συνεδρίων σε ξενοδοχεία και των τριών νομών, συνιστούν τις σοβαρές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη τουρισμού συνεδρίων.

Τέλος, το πλέγμα των υπάρχοντων Ορειβατικών Καταφυγίων και μονοπατιών πεζοπορίας – ορειβασίας, στο Χελμό, στο □Παναχαϊκό, και στη Ζήρια, συνδεδεμένα με το Ευρωπαϊκό μονοπάτι μεγάλων διαδρομών Ε4 (διεθνούς σημασίας), επιτρέπουν, κάτω από σωστό σχεδιασμό, την ανάπτυξη αυτών των εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Οι μορφές αυτές εναλλακτικού τουρισμού σε συνδυασμό με ακόμη ειδικότερες μορφές, όπως Rafting στον ποταμό Εύηνο και τον Αχελώο, □Kayak στον ποταμό Ερύμανθο, □Canyoning στα φαράγγια Βουραϊκού Αχαΐας, Κλεισούρα, Βαράσοβα Αιτωλοακαρνανίας, Ιστιοπλοΐα στις Δυτ. Ακτές Αιτωλοακαρνανίας, στον Πατραϊκό και Κορινθιακό Κόλπο, □Ποδηλασία στο

Μεσολόγγι, □Θαλάσσια σπορ σε όλες τις ακτές, θα επιτρέψουν έναν αναπροσανατολισμό του τουριστικού προϊόντος της περιοχής μελέτης και θα παρέχουν τις δυνατότητες παραγωγής και διάθεσης νέων τουριστικών προϊόντων με οργανωμένες διαδρομές εκδρομών και περιηγήσεις σε όλες τις προσδιορισμένες και τις εν δυνάμει Τουριστικές Ενότητες. Είναι προφανές ότι η σημασία της λειτουργίας της ΓΕΦΥΡΑΣ στην ανάπτυξη όλων αυτών θα είναι καθοριστική, πράγμα που ο σχεδιασμός της περιφερειακής τουριστικής πολιτικής θα πρέπει να το λαμβάνει συνεχώς υπόψη του, τόσο στη λήψη μέτρων όσο και στο Μάρκετινγκ και τη διαφήμιση της «Τουριστικής Περιφέρειας».

Πρόταση Πολιτικής

Ως επικρατέστερες περιοχές για άμεση τουριστική αξιοποίηση με επαύξηση και εξειδίκευση του τουριστικού προϊόντος κρίνονται κατ' αρχήν οι Τουριστικές Ενότητες:

Αριθ. 6 Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων / Ορεινή περιοχή,

Αριθ. 6 Τουριστική Ενότητα Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων / Πεδινή περιοχή,

Αριθ. 9 Τουριστική Ενότητα ΒΔ Ακτών Ηλείας – Κυλλήνης / Παράκτια περιοχή,

Αριθ. 11 Τουριστική Ενότητα ΝΔ Ηλείας – Καϊάφα / Παράκτια περιοχή.

Στις περιοχές αυτές κρίνεται σκόπιμο να προστεθεί και η Τουριστική Ενότητα Αριθ. 1 των Ακτών του Αμβρακικού, λόγω του σπάνιου και διεθνούς ακτινοβολίας φυσικού περιβάλλοντος που διαθέτει σε συνδυασμό με την άμεση προοπτική ενσωμάτωσής της στο Δυτικό Αναπτυξιακό Άξονα της χώρας.

Οι πέντε αυτές περιοχές οι οποίες εξετάζονται λεπτομερέστερα σε επόμενο κεφάλαιο της μελέτης διαθέτουν ήδη κάποια τουριστική αξιοποίηση, όμως είναι δυνατή η περαιτέρω ανάπτυξή τους χωρίς να παραβλάπτεται η φέρουσα ικανότητά τους. Οι λοιπές περιοχές συνιστούν επίσης περιοχές προτίμησης για ολοκληρωμένες δράσεις τουριστικής ανάπτυξης στο πλαίσιο διαφόρων χρηματοδοτήσεων και πρωτοβουλιών του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

11.6. Η Γέφυρα στο ευρύτερο εθνικό μεταφορικό δίκτυο και ο ρόλος της στις προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού

Η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου θα επηρεάσει και άλλες περιοχές της χώρας που μέσω των μεταφορικών δικτύων θα συνδεθούν άμεσα ή έμμεσα, με τη Γέφυρα και συνακόλουθα με την περιοχή. Περιοχές όπως, η Στερεά Ελλάδα (Θήβα-Λιβαδειά, Λαμία), η παράκτια περιοχή από Αστακό έως Πρέβεζα, η Ήπειρος (Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα, Άρτα), η Θεσσαλία (Βόλος-Λάρισα) και η ευρύτερη περιοχή της Πελοποννήσου (Καλαμάτα, Τρίπολη), θα καταστούν ευκολότερα προσπελάσιμες από και προς την περιοχή μελέτης και θα παρέχουν τη δυνατότητα δημιουργίας «διαπεριφερειακών τουριστικών διαδρομών» και «διαπεριφερειακών τουριστικών προϊόντων».

Με βάση τα συμπεράσματα και τις πληροφορίες της παρούσας μελέτης τόσο για την αύξηση της προσπελασιμότητας όσο και για τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ (βλέπε προηγούμενα κεφάλαια), είναι προφανές ότι δημιουργούνται προϋποθέσεις και προοπτικές για την ανάπτυξη νέων ή την ενίσχυση υφιστάμενων τουριστικών «αναπτυξιακών αξόνων» ή «διαδρόμων προορισμών», όπως:

Το δυτικό τμήμα της χώρας, κάτω από τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ θα αποκτήσει μεγάλες δυνατότητες αξιοποίησης της γειννίας της με τη Δυτική Ευρώπη και τα Δυτικά Βαλκάνια, τόσο με τους άξονες, Πύργος-Αμαλιάδα-Πάτρα, και Αστακός-Ναύπακτος στη Ζώνη Δυτικής Ελλάδας I και II, όσο και με τους άξονες, Ναύπακτος-Ιτέα και Πάτρα-Ρίο, της ευρύτερης περιοχής του Κορινθιακού Κόλπου στη Ζώνη Βόρειου και Νότιου Κορινθιακού.

Στα πλαίσια αυτής της προοπτικής, η ευρύτερη περιοχή αστικής ανάπτυξης Ναυπάκτου-Πάτρας αποκτά κομβική σημασία ως στοιχείο της παραγωγής και διάθεσης των τουριστικών διακοπών, γιατί επιτρέπει πλέον, ως σημείο αλληλοτομίας των τεσσάρων κύριων «διαδρόμων τουριστικών προορισμών»,

την ένταξη των ζωνών Ναύπακτος-Ιτέα, Πάτρα-Ρίο, Πύργος-Αμαλιάδα-Πάτρα και Αστακός-Ναύπακτος, καθώς και των αντίστοιχων τουριστικών ενοτήτων, ως συστατικών στοιχείων ενός ενιαίου «τουριστικού προϊόντος της Περιφέρειας».

Η ανάπτυξη του τουρισμού κατά μήκος των «διαδρόμων τουριστικών προορισμών» θα ωθήσει εξ αντικειμένου την αύξηση της παραγωγής και διάθεσης της Τουριστικής Κατανάλωσης, ημεδαπής και αλλοδαπής, πράγμα που θα δώσει τη δυνατότητα σε μια κλαδική αναδιάρθρωση είτε με την προσέλκυση νέων είτε με την περαιτέρω ενίσχυση επιχειρήσεων για προϊόντα που συνθέτουν την τουριστικά προκαλούμενη αύξηση της ενεργού καταναλωτικής ζήτησης στον εν λόγω χώρο. Προϊόντα και συνακόλουθα επιχειρήσεις που υπεισέρχονται στην παραγωγή και διάθεση της ημεδαπής και αλλοδαπής Τουριστικής Κατανάλωσης είναι εισαγωγικές-εξαγωγικές επιχειρήσεις, διαμετακομιστικό εμπόριο, επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών, επιχειρήσεις οικοδομικών προϊόντων, δραστηριότητες αθλητισμού και αναψυχής, υπηρεσίες υγείας, εκθεσιακοί και χώροι πολιτισμικών δραστηριοτήτων και κυρίως εμπορευματικές ή παραγωγικές μεταποιητικές μονάδες του κλάδου τροφίμων, για τον οποίον η ευχερής πρόσβαση στις προοπτικές σημαντικές τουριστικές καταναλωτικές αγορές αποτελεί κρίσιμο κριτήριο εγκατάστασης.

Η λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ και η συνακόλουθη δημιουργία προϋποθέσεων για την ανάπτυξη νέων ή την ενίσχυση υφιστάμενων «τουριστικών ενοτήτων» ή «προορισμών», θα προκαλέσει την επέκταση της τουριστικής και της παραθεριστικής δραστηριότητας σε νέες περιοχές. Οι περιοχές αυτές, παράκτιες ή ορεινές, που έως σήμερα ήταν εκτός εμβέλειας διαχείρισης του τουριστικού προϊόντος της περιοχής, λόγω του χρόνου μετακίνησης (βόρειο τμήμα του Κορινθιακού και δυτικό τμήμα από Ναύπακτο έως Αστακό), θα έχουν τη δυνατότητα να ενταχθούν σε νέα ή στην επέκταση παλαιών τουριστικών κυκλωμάτων της τουριστικής παραγωγής και διάθεσης.

Με την ανάδειξη της ευρύτερης αστικής περιοχής της Πάτρας σε μεγάλο μητροπολιτικό κέντρο και πόλο ανάπτυξης διεθνούς σημασίας, σε «πύλη

εισόδου», «κόμβο συνδυασμένων μεταφορών» και επιστημονικό κέντρο μεγάλης εμβέλειας με την ύπαρξη ΑΕΙ, ΤΕΙ, Ερευνητικών Ιδρυμάτων και του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου, δημιουργούνται πολυεπίπεδες προοπτικές για την ανάπτυξη του τουρισμού της πόλης της Πάτρας και αναβάθμισης αυτής σε δυναμικό κέντρο διάχυσης του τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή.

Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, ως τμήμα του Δυτικού Άξονα, θα έχει καθοριστική επίδραση στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας και ιδιαίτερα της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Θα επιτρέψει τη φυσική και οικονομική ενοποίηση της Δυτικής Πελοποννήσου, της Στερεάς Ελλάδας και της Ηπείρου. Θα εξαλείψει το φαινόμενο της διακοπής των ταξιδιών, των πολύωρων ή και πολυήμερων αναμονών στις περιπτώσεις κακοκαιρίας, μειώνοντας σημαντικά το χρόνο ταξιδιού προς αυτούς τους προορισμούς, παρέχοντας έτσι την ενσωμάτωσή τους στα διατιθέμενα τουριστικά προϊόντα.

Η λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ, σε συνδυασμό και με το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο μεταφορών θα έχει μεν θετικές επιδράσεις σε ότι αφορά τη μεγέθυνση του τουρισμού και της συνακόλουθης αύξησης της ενεργού καταναλωτικής ζήτησης στην περιοχή μελέτης, θα έχει όμως και επιδράσεις που θα λειτουργήσουν αρνητικά τόσο γενικά στο περιβάλλον όσο και σε ιδιαίτερα ευαίσθητες περιοχές καθώς και επιδράσεις στο φυσικό και κοινωνικό χώρο. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι αποτέλεσμα της συγκέντρωσης πληθυσμού και παραγωγικών/καταναλωτικών δραστηριοτήτων στα οικιστικά και τουριστικά κέντρα που είναι ενταγμένα κατά το μάλλον ή ήττον στους βασικούς οδικούς άξονες, με άμεση συνέπεια φαινόμενα πληθυμιακής συρρίκνωσης των εσωτερικών και των ορεινών περιοχών. Συνακόλουθες επιπτώσεις αυτών των φαινομένων θα είναι οι δυσμενείς επιδράσεις σε παραδοσιακούς κλάδους παραγωγής κυρίως λόγω αδυναμίας προσαρμογής στις νέες συνθήκες ζήτησης.

Η συγκέντρωση πληθυσμού και παραγωγικών/καταναλωτικών δραστηριοτήτων στα οικιστικά και τουριστικά κέντρα των βασικών οδικών αρτηριών με ενδεχόμενη αδυναμία λειτουργικής ενσωμάτωσης στους αναπτυξιακούς άξονες και ορθολογικής διασύνδεσης με τα δίκτυα των

αστικών και οικιστικών κέντρων, θα δημιουργεί προβλήματα εύρυθμης λειτουργίας στην παραγωγή και διάθεση της χωροχρονικά συγκεντρωμένης ετήσιας τουριστικής κατανάλωσης, με άμεσο κίνδυνο της υποβάθμισης του τουριστικού προϊόντος.

11.7 Προτάσεις στρατηγικής

Στην Ενότητα αυτή γίνεται μια συνοπτική διατύπωση προτάσεων στρατηγικής πολλαπλών επιπέδων με συγκλίνοντα σκοπό την προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας σε σχέση με τον ρόλο που εξ αντικειμένου θα παίζει η λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ και αφορά:

1. Τη στρατηγική της Περιφέρειας και των Νομών
2. Τη στρατηγική των επαγγελματικών φορέων της Περιφέρειας και των Νομών
3. Τη στρατηγική του Κεντρικού Κράτους
4. Τη στρατηγική της ίδιας της ΓΕΦΥΡΑΣ ΑΕ που έχει για τις επόμενες δεκαετίες τη διαχείριση του έργου

α) Η στρατηγική της Περιφέρειας και των Νομών:

Η στρατηγική της Περιφέρειας για τη τουριστική ανάπτυξη της περιοχής μελέτης θα πρέπει να βασίζεται σε ένα επιτελικού χαρακτήρα Σχέδιο Τουριστικής Ανάπτυξης της περιοχής με τα ακόλουθα βασικά στοιχεία.

Πρώτον, την περιβαλλοντική και πολιτιστική σημασία και ποικιλία των τουριστικών πόρων του χώρου.

Δεύτερον, τη «Νέα Προσπελασιμότητα» προς όλα τα περιβαλλοντικά και πολιτιστικά στοιχεία του χώρου, που απορρέει από τη λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ.

Τρίτον, με βάση τα προηγούμενα, την ανάδειξη ενός ομοιογενούς Περιφερειακού Τουριστικού Προϊόντος, ικανού να αναδείξει την Περιφέρεια εν συνόλω ως τουριστικό προορισμό.

Τέταρτον, τη διαμόρφωση *περιφερειακής τουριστικής πολιτικής με γενική αποδοχή και αναγνώριση των αναφερόμενων συστατικών της στοιχείων, μη επιδεχόμενων για μεγάλο χρονικό διάστημα μεταβολών συγκυριακού χαρακτήρα.*

Πέμπτον, τη διατύπωση της βασικής αρχής ότι, σε κάθε ενέργεια ή έργο τουριστικού χαρακτήρα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών τουριστικών, ψυχαγωγικών και πολιτισμικών δυνατοτήτων των κατοίκων της περιφέρειας.

Έκτο, τον πολιτικό χειρισμό του διαμορφωμένου, σύμφωνα με τα προηγούμενα, Περιφερειακού Τουριστικού Προϊόντος, ως συστατικού στοιχείου του συνολικού Ελληνικού Τουριστικού Προϊόντος.

Με σχετικά ανάλογο τρόπο η στρατηγική ενός εκάστου νομού για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής του θα πρέπει να βασίζεται σε ένα αναλυτικού χαρακτήρα *Σχέδιο Τουριστικής Ανάπτυξης* που θα συγκροτεί ταυτόχρονα τόσο τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα του νομού έναντι των άλλων περιοχών, αναδεικνύοντας το τουριστικό προϊόν του, όσο και τον χαρακτήρα ενσωμάτωσης στο Περιφερειακό Τουριστικό Προϊόν. Αυτό σημαίνει ότι αυτός ο σχεδιασμός θα πρέπει ειδικότερα να λαμβάνει υπόψη του όλα τα αναφερθέντα παραπάνω βασικά στοιχεία (πρώτον μέχρι έκτο).

β) Η στρατηγική των επαγγελματικών φορέων της Περιφέρειας και των Νομών.

Η στρατηγική των τουριστικά, ψυχαγωγικά και πολιτισμικά προσανατολισμένων επαγγελματικών φορέων της Περιφέρειας και των Νομών με στόχο την αναβάθμιση των τουριστικών προϊόντων της Περιφέρειας και των Νομών στο τουριστικό δυναμικό της χώρας, θα πρέπει

πλέον να περιέχει τη δια μέσου της ΓΕΦΥΡΑΣ «Νέα Προσπελασιμότητα» ως βασικό πλεονέκτημα και να σχεδιάζεται στη βάση συνεργειών Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα.

γ) Η στρατηγική του Κεντρικού Κράτους

Η στρατηγική του Κεντρικού Κράτους θα πρέπει πλέον να λαμβάνει υπόψη της το στόχο της αναβάθμισης της περιφέρειας στο τουριστικό δυναμικό της χώρας και συνακόλουθα στον διεθνή χώρο ως τουριστικού προορισμού. Αυτό απαιτεί επανασχεδιασμό της εθνικής τουριστικής πολιτικής προκειμένου να συμπεριληφθούν τα νέα δεδομένα προσπελασιμότητας και ο ρόλος της μεταβλητής «ΓΕΦΥΡΑ» - μεγάλο και υψηλής αισθητικής αξίας τεχνικό επίτευγμα- τόσο ως συστατικά στοιχεία του Περιφερειακού Τουριστικού Προϊόντος όσο και ως συστατικά στοιχεία του Ελληνικού Τουριστικού Προϊόντος. Το ίδιο ισχύει και για όλα τα άλλα δεδομένα προσπελασιμότητας που έχουν τα τελευταία χρόνια μεταβληθεί – και συνεχώς μεταβάλλονται λόγω των συνεχιζόμενων μεγάλης σημασίας συγκοινωνιακών έργων και οδικών αξόνων εθνικής και ευρωπαϊκής εμβέλειας, όπως είναι ο ΠΑΘΕ, η Εγνατία Οδός κλπ. Επομένως, οι διαρκείς αλλαγές της προσπελασιμότητας όλων σχεδόν των σημαντικών ιστορικών, αρχαιολογικών, περιβαλλοντικών και πολιτισμικών προορισμών της χώρας λόγω των τεράστιων νέων συγκοινωνιακών υποδομών, ανάμεσα στις οποίες η ΓΕΦΥΡΑ κατέχει κυρίαρχο ρόλο, επιβάλλουν *τη συγκρότηση μιας νέας, ευέλικτης, σύγχρονης και διαρκώς προσαρμοζόμενης, στα νέα ευρωπαϊκά, παγκόσμια και ελληνικά δεδομένα, εθνικής τουριστικής πολιτικής, που θα παρέχει τις κατευθυντήριες γραμμές και τάσεις για την εξειδίκευση των άλλων, κατώτερης διοικητικής και γεωγραφικής βαθμίδας, πολιτικών, ώστε συνολικά να διαμορφώνονται συνθήκες προώθησης του εθνικού και περιφερειακού τουριστικού προϊόντος σε πλαίσια ανταγωνιστικότητας και ομοιογενούς κάλυψης της εγχώριας και διεθνούς ζήτησης των σχετικών υπηρεσιών τουρισμού. Οι νέες αυτές συνθήκες ενισχύουν και την αναγκαιότητα ανάπτυξης διεπιστημονικών και τεχνολογικών μηχανισμών και συνεργασιών για την έγκυρη και έγκαιρη παρακολούθηση και καταγραφή όλων των παραπάνω μεταβολών, ιδιαίτερα αυτών που σχετίζονται με τις μεταβαλλόμενες συνθήκες προσπελασιμότητας*

των τουριστικών προορισμών, που αποτελούν σοβαρή βάση διαμόρφωσης της τουριστικής πολιτικής της χώρας σε όλα τα επίπεδα (βλέπε ειδικότερα στο επόμενο Κεφάλαιο 12 την πρόταση για ίδρυση Παρατηρητηρίου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και του Δυτικού Άξονα κατά το πρότυπο του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού).

δ) Η στρατηγική της ίδιας της Εταιρείας ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ

Η στρατηγική της ίδιας της Εταιρείας ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ , θα μπορούσε να επικεντρωθεί στο χώρο της πολιτιστικής προβολής, του σημαντικού αυτού τεχνικού έργου στη χώρα και ιδιαίτερα στην Περιφέρεια, αφενός ως στοιχείου των στρατηγικών τουριστικής προώθησης του κεντρικού κράτους, της Περιφέρειας και των Νομών της και αφετέρου ως καθ' αυτού στόχου προβολής ενός έργου με μοναδικότητα εθνική, αλλά και πανευρωπαϊκή σε επίπεδο ιδιωτικοοικονομικό. Η πρώτη λογική συνίσταται στη συγκεκριμένη και συνειδητή αξιοποίηση της ΓΕΦΥΡΑΣ στη διαφημιστική προβολή του ελληνικού τουρισμού στα πλαίσια δράσεων συνέργειας. Η δεύτερη λογική, συνίσταται στην ανάπτυξη κοινωνικοπολιτισμικής δραστηριότητας με τη μορφή γνωστοποίησης των παραμέτρων του έργου από την Εταιρεία, δηλαδή από το φορέα που έχει κάθε λόγο να προβάλλει στο διηνεκές την τεχνολογική, οικονομική και κοινωνική συμβολή του έργου στην ανάπτυξη του τόπου και ειδικά της περιφέρειας. Βέβαια, από την αρχή της λειτουργίας της Γέφυρας η Εταιρεία προχώρησε σ' αυτή την κατεύθυνση με τη λειτουργία Μουσείου, παραγωγή υλικού διαφήμισης και προβολής του έργου κλπ (βλέπε σχετικά Κεφάλαιο 2).

Όμως, είναι ώριμες πλέον οι συνθήκες για μια συνολική επανατοποθέτηση και των δυο παραπάνω αναγκαίων πολιτικών, τόσο σε ανεξάρτητη βάση, όσο και, στα μέτρα του δυνατού, σε συνδυασμένη.

Βιβλιογραφία

- Αραπατζή, Χρ., & Συνεργάτες “Περιφερειακό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης [Ν. 2742/99]”, Εισηγητική Έκθεση για τη θεσμοθέτηση του πλαισίου από το ΥΠΕΧΩΔΕ”, Αθήνα Δεκέμβριος 2002.
- Αραπατζή, Χρ., & Συνεργάτες: “Χωροταξικό Σχέδιο Πελοποννήσου” Μελέτη του ΥΠΕΧΩΔΕ Α΄, Β΄, Γ΄ φάση, Αθήνα 1999.
- Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Πελοποννήσου, “Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου 2000-2006”, 2000.
- Ε.Μ.Π., Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, “Χωροταξική Μελέτη Πελοποννήσου”, Αθήνα 1967.
- Ε.Π. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο, “Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000 - 2006”, Αθήνα, Δεκέμβριος 1998.
- Ε.Π.Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο, “Σ.Π.Α. 2000-2006 : Περιφερειακό Σκέλος”, Πρώτο Σχέδιο, ΥΠ.ΕΘ.Ο., Αθήνα, 1999.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή “ΣΑΚΧ-Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου, προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης”, Υιοθετήθηκε στην άτυπη συνάντηση των αρμοδίων για τη χωροταξία υπουργών της Ε.Ε. στο Πότσταμ, στις 10 και 11 Μαΐου 1999.
- Eurostat (1998), “Tourism Satellite Accounts and the Community Eurostat Methodology on Tourism Statistics – General Features”, Document S3/98/17 (Working group on tourism statistics 10-12 February 1998), elaborated by Mara Manente, CISET – University of Venice.
- Eurostat (1998), “Tourism Satellite Accounts and the ESA 95 context”, Document S3/98/18 (Working group on tourism statistics 10-12 February 1998), elaborated by Mrs Biffignandi, University of Bocconi.
- Eurostat, Tourism Satellite Account (TSA): Methodological References, 1999, Luxembourg.
- ΕΟΤ Περιοχή Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης «Παλιούρι» Προκαταρκτική Μελέτη, Τεύχος Α, Ομάδα Εργασίας ΕΟΤ, Αθήνα, 1995
- G. A. Zacharatos, Tourismus und Wirtschaftsstruktur - Dargestellt am Beispiel Griechenlands (μετ. Τουρισμός και οικονομική δομή: Το παράδειγμα της Ελλάδας), Frankfurt/M.1983, Europaeische Hochschulschriften: Reihe 10, Bd 7, (σελ.381).
- Γ. Α. Ζαχαράτος, Τουριστική κατανάλωση. Η μέθοδος υπολογισμού και η χρησιμότητά της για την έρευνα των επιδράσεων του τουρισμού στην Εθνική οικονομία, Αθήνα 1986, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών . Επιστημονικές Μελέτες 25, (σελ.118).
- Ζαχαράτος, Πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης για την περιοχή της λίμνης Ν. Πλαστήρα (Μέγδοβα), Αθήνα 1986, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Θέματα. Προγραμματισμού 23, (σελ. 159).
- Γ. Α. Ζαχαράτος, "Τουρισμός, Λειτουργία και Οικονομική" Εγχειρίδιο για το Ελεύθερο Ανοικτό Πανεπιστήμιο, 2000.
- Γ. Α. Ζαχαράτος Η Μέτρηση του Τουρισμού – Στατιστικές και Εθνικολογιστικές Προσεγγίσεις και το Ελληνικό Παράδειγμα – (1925 – 2005), Αθήνα, 2005. (υπό έκδοση).
- Γ. Α. Ζαχαράτος, Δορυφόρος λογαριασμός τουρισμού και η περίπτωση του νησιωτικού χώρου, Δεκέμβριος 2000 Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου του

Πανεπιστημίου Αιγαίου στη Χίο, με θέμα «Τουρισμός σε νησιωτικές περιοχές και ειδικούς προορισμούς».

- Γ. Α. Ζαχαράτος, Ξενοδοχία. και Παραξενοδοχία – Συγκριτική ανάλυση δύο διαφορετικών προτύπων τουριστικής κατανάλωσης, στο: Τουρισμός και Οικονομία, Τεύχος 66, Αθήνα 1984, σελ.67-69 και 80.
- G. A. Zacharatos, The Accommodation Sector in the Greek Economy, Μελέτη μετά εντολή και με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το ΚΕΠΕ,- Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Γ.Α. Ζαχαράτος,Τουρισμός, κεφάλαιο 5, στο: Γενική Μελέτη – Πλαίσιο για τις συνοριακές περιφέρειες της Ελλάδας (πρόγραμμα Κοινοτικής Πρωτοβουλίας Interreg), Α΄ φάση. Αθήνα, Μάιος 1991.
- Γ.Α. Ζαχαράτος, "Διαστάσεις και περιεχόμενο της τουριστικής πολιτικής σήμερα" στο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τεύχος 77, Αύγουστος 1994, σελ. 28-31.
- Γ. Ζαχαράτος, "Φύση, λειτουργία και προβλήματα πολιτικής του ελληνικού τουρισμού" στο ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΘΕΜΑΤΑ τεύχος 55, 1995, σελ. 72-76.
- G.A. Zacharatos, P. Tsartas "The Contribution of Agrotourism in local and regional development στα Πρακτικά του συνεδρίου" L'agroturism et sa contribution au sauvegarde de l'heritage culturel des pays Europeens, Lesvos/Plomari 1 -7 /6/1997 (υπό έκδοση).
- Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων Παυλόπουλος Π. «Το Πανόραμα του Παγκόσμιου Τουρισμού» Μελέτες 2, Αθήνα, 1998.
- Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων Παυλόπουλος Π./Κουζέλης Α. «Περιφερειακή Ανάπτυξη της Ελλάδος και Τουρισμός» Μελέτες 3, Αθήνα, 1998.
- Ινστιτούτο Τουριστικών Μελετών και Προβλέψεων «Ελληνική Οικονομία και Τουρισμός» Τεύχος 4, Ιανουάριος 1998.
- Ινστιτούτο Τουριστικών Μελετών και Προβλέψεων «Ελληνική Οικονομία και Τουρισμός» Τεύχος 5, Ιούνιος 1998.
- Ινστιτούτο Τουριστικών Μελετών και Προβλέψεων «Ελληνική Οικονομία και Τουρισμός» Τεύχος 6, Νοέμβριος 1998
- Ινστιτούτο Τουριστικών Μελετών και Προβλέψεων «Ελληνική Οικονομία και Τουρισμός» Τεύχος 2, Ιανουάριος 1997.
- Ινστιτούτο Τουριστικών Μελετών και Προβλέψεων «Ελληνική Οικονομία και Τουρισμός» Τεύχος 3, Μάιος 1997
- Ινστιτούτον Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Μπονάτης Κ. - Οικιακός Εξοπλισμός, Κλαδική Έκθεση 1986, Επαγγελματικά Σκάφη Αναψυχής- Σεπτέμβριος 1986
- Καυκαλάς, Γρ., Ανδρικοπούλου, Ε., "Χωρικές Επιπτώσεις των Ευρωπαϊκών Πολιτικών, η Ελληνική εμπειρία 1989 - 1999", ΥΠΕΧΩΔΕ – Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Δ/ση Χωροταξίας, Α.Π.Θ.- Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη 2000.
- ΚΕΠΕ 1986 Ζαχαράτος Γ.Α. Πρόγραμμα Τουριστικής Ανάπτυξης για την περιοχή της λίμνης Ν.Πλαστήρα (Μέγδοβα), Θέματα Προγραμματισμού 23, Αθήνα 1986.
- ΚΕΠΕ 1989 Ομάδα Εργασίας Αμβρακικού, Πρόγραμμα Αμβρακικού Τόμος 2, Β΄ φάση: Πενταετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης Τελική Έκθεση, Εκθέσεις 1, Αθήνα 1989.

- ΚΕΠΕ 1990 Ομάδα Εργασίας Αμβρακικού, Πρόγραμμα Αμβρακικού Τόμος 3, Β΄ φάση: Πενταετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης Τομεακή Ανάλυση, Εκθέσεις 1, Αθήνα 1990.
- ΚΕΠΕ 1990 Ομάδα Εργασίας Αμβρακικού, Πρόγραμμα Αμβρακικού Τόμος 5, Επισκόπηση της Παγκόσμιας Αγοράς Χελιών, Εκθέσεις 1, Αθήνα 1990.
- ΚΕΠΕ 1990 Ομάδα Εργασίας Αμβρακικού, Πρόγραμμα Αμβρακικού Τόμος 4, Ειδικές Μελέτες, Εκθέσεις 1, Αθήνα 1990.
- ΚΕΠΕ 1990 Πρόγραμμα Αμβρακικού Τόμος 1, Α΄ φάση: Η Προγραμματική Σύμβαση, Εκθέσεις 1, Αθήνα 1990.
- Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών Κομίλης Π. «Συμπλέγματα Τουριστικών Δραστηριοτήτων», Μάιος 1983.
- Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Έκθεση Τμήματος Τουρισμού «Τουρισμός», Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως, Αθήνα, 1981.
- Κόνσολας, Ν., “Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική”, Αθήνα 1997.
- Konsolas, N., Papadaskalopoulos, Ath., Plaskovitis, Il., “Regional Development in Greece”, Springer 2002.
- Nicolas Konsolas and Gerassimos Zacharatos, Regionalisation of Tourism Activity in Greece - Problems and Policies, στο Tourism and Environment Ed. Helen Brianoulis and Jan van des Straaten KLUWER ACADEMIC PUBLISHERS 1992.
- Λαμπρινίδης, Μ., “Στρατηγική υποδομών για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας”, Εμπειρογνωμοσύνη για το Ι.Π.Α. στο πλαίσιο RIS, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, Μάρτιος 1999.
- Λογοθέτης Μ. «Τουρισμός & Βιώσιμη Ανάπτυξη», Επιμελητήριο Δωδεκανήσου 1997.
- Λογοθέτης Μ. «Τουριστική Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1982.
- Λουκάκης Π. : “Χωροταξικός Σχεδιασμός και Οργάνωση Υποδομών”, Μελέτη για το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Δεκέμβριος 2001.
- Λουκάκης Π., “Σύγχρονη Ελληνική Πόλη: τάσεις μεταλλαγών στη χωρική διάχυση της αστικοποίησης”, Τριμηνιαίο Περιοδικό “Αρχαιολογία”, τεύχος 65, Αθήνα, Δεκέμβριος 1997.
- Λουκάκης Π.: “Χωρικά Επίπεδα Συσχέτισης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού & Χωροταξικού Σχεδιασμού, Οι περιφέρειες ως πεδίο Σύγκλισης και Σύνθεσης”, Μελέτη για το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Νοέμβριος 2002.
- Λουκάκης Π.: “Νέες τάσεις στην αστική ανάπτυξη”, Εμπειρογνωμοσύνη για το Ι.Π.Α. στο πλαίσιο RIS, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, Δεκέμβριος 1999.
- Λουκάκης, Π., “Επανελέγχος των “Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Βιώσιμης Ανάπτυξης” με σκοπό την προώθηση της θεσμοθέτησης του “Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού” της χώρας”, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης, Αθήνα, Οκτώβριος, 2005.

- Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων «Η Θέση του Τουρισμού και η συμβολή του στην Εθνική Οικονομία», Αθήνα, Ιανουάριος 1992
- Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων/ Horwath Consulting (Hellas) Σχέδιο Δράσης για την ποιοτική Αναβάθμιση του Ελληνικού Τουρισμού, Αθήνα 1995
- Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, *“Ανταγωνιστικότητα και συνοχή: οι τάσεις στις περιφέρειες – Πέμπτη και Έκτη Περιοδική Έκθεση για την Κοινωνική και Οικονομική κατάσταση και την ανάπτυξη των Περιφερειών της Κοινότητας”*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λουξεμβούργο 1994, 1999.
- Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, *“Ευρώπη 2000+: Συνεργασία για τη Χωροταξία στην Ευρώπη”*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λουξεμβούργο 1995.
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος - Δ/ση Χωροταξίας, *“Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο”*, Αθήνα, 2003.
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., *“Χωροταξικός Σχεδιασμός & Αειφόρος Ανάπτυξη. Κατευθύνσεις - Στόχοι - Προγράμματα - Προτεραιότητες”*, Αθήνα, 2000.
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας, *“Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου”*, Αθήνα, 2003
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας, *“Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας”*, Αθήνα, 2003.
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας, *“Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας”*, Αθήνα, 2003α.
- ΥΠΕΧΩΔΕ – Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος - Δ/ση Χωροταξίας, ΕΠΠΕΡ: *“Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης”*.
- Αναπτυξιακή Καρδίτσας Α.Ε. *«Διαδρομές στην Πίνδο, Πιλοτική εφαρμογή στα Άγραφα»*, Πρόταση στα πλαίσια του προγράμματος ορεινός τουρισμός του Ε.Ο.Τ.
- Δήμος Χίου *«Πεζοπορικές Διαδρομές στη Χίο»*, Έκδοση Γραφείο Τουρισμού Δήμου Χίου
- Πανεπιστήμιο Αιγαίου Μελέτη Περιβαντολογικών Επιπτώσεων Α.Σ.Π.-Δ.Ε.Η. νήσου Μήλου, Χερσαίο και Θαλάσσιο Οικοσύστημα, Επιτροπή Ερευνών, Δεκέμβριος 1994.
- Πανεπιστήμιο Αιγαίου *«Ανάπτυξη Οικο-Τουρισμού στην Ελλάδα με την δημιουργία Περιβαλλοντικών πακέτων-Διαδρομών»* Επιτροπή Ερευνών.
- Παπακωνσταντινίδης Λ. *«Αγροτουρισμός σταθμός στο δρόμο για την τοπική ανάπτυξη»* Ε.Ο.Κ/Λ.Ε.Α.Δ.Ε.Ρ., Απρίλιος 1992.
- Πρακτικά Διάσκεψης *«Τουρισμός 88»* Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού 17-19 Μαρτίου 1988, Θέμα : *«Τουρισμός Παραχείμασης σε Ήπια Κλίματα»*.
- Σφήκας Γ. / Τσούνης Γ. *«Οικοτουριστικός Οδηγός της Ελλάδας»*, Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς - Ελλ. Εταιρία Προστασίας της Φύσης, Αθήνα 1993.

- Σφήκας Γ./ Τσούνης Γρ. «Οικοτουριστικός Οδηγός της Ελλάδας», Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς-Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης, Αθήνα 1993.
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ΧΥΓΕΝ.Δ/ΣΗ Περιφερειακής Πολιτικής «Αναγκαίες Δράσεις για την Προστασία του Περιβάλλοντος στην Ελλάδα» Τόμος 2 Αθήνα,, Ιούνιος 1993.
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ΧΥΓΕΝ.Δ/ΣΗ Περιφερειακής Πολιτικής «Αναγκαίες Δράσεις για την Προστασία του Περιβάλλοντος στην Ελλάδα» Τόμος 1 Αθήνα,, Ιούνιος 1993.
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος - Μόνιμη Επιτροπή Θεμάτων Προστασίας Περιβάλλοντος «Επιπτώσεις στο Περιβάλλον από την Τουριστική Ανάπτυξη», Αθήνα 1993.
- Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος Τμήμα Κεντρικής και Δυτικής Θεσσαλίας, «Η Ανάδειξη του Ολύμπου ως Φυσικού- Πολιτιστικού και Τουριστικού Πόλου της Χώρας» Πρακτικά διημέρου συνεδρίου για τον Ολυμπο, Λάρισα 13 & 14 Μαρτίου 1993.
- Τεχνικόν Επιμελητήριον της Ελλάδος, Νόμιμη Επιτροπή Χωροταξικού Σχεδιασμού, Ομάδα Εργασίας Τουριστικών Χωρητικότητων, «Τουριστική Χωρητικότητα», Αθήνα, Αύγουστος 1978.
- Υπουργείο Γεωργίας Παλαιολόγου Ι.Ε. «Ανάπτυξις Οικονομίας Ορεινών Περιοχών», Αθήναι, Μάιος 1964.
- Υπουργείο Εσωτερικών/ ΥΠΕΧΩΔΕ/ Ελληνική Εταιρία Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης Α.Ε. «Οδηγός για τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης», Η Διαχείριση των Απορριμμάτων στην Ελληνική Περιφέρεια, Ιανουάριος 87.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πρακτικά, Διεθνής Συνάντηση «Επιπτώσεις του Τουρισμού στους Παραδοσιακούς και Ιστορικούς Οικισμούς των Χωρών της Μεσογείων και της Νότιας Ευρώπης», Θεσσαλονίκη 22-24 Οκτωβρίου 1993.
- Υπουργείο Συντονισμού Διεύθυνση Χωροταξίας Κομνηνίδης Ν. «Χωροταξικά Σημειώματα 1977-1982», Αθήνα, 1982.
- Υπουργείο Συντονισμού, Υπηρεσία Χωροταξίας και Περιβάλλοντος Δ/ση Υδάτινου Δυναμικού Φυσικών Πόρων, Δωρικός Στ. «Βασικοί Υγρότοποι της Χώρας», Αθήνα Μάρτιος 1981.
- Φαλαρας Π. «Ψαρότοποι στην Ελλάδα», Εκδόσεις Χριστάκη, Αθήνα 1992.
- Ψωινός Π.Δ. «Έρευνα για τον Προσδιορισμό των Χαρακτηριστικών των Αλλοδαπών Τουριστών», Θεσσαλονίκη 1994

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ: ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ: ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΙΔΡΥΣΗΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ

12.1 Η μεγάλη αναπτυξιακή επίδραση της Γέφυρας Ρ-Α και του δυτικού άξονα στα αναπτυξιακά μεγέθη της δυτικής Ελλάδας και της χώρας

Με βάση την προηγηθείσα ανάλυση θεωρούμε ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ένα μεγάλης αναπτυξιακής εμβέλειας έργο, του οποίου οι επιπτώσεις σε μεσομακροχρόνιο επίπεδο θα είναι βαθιές και εκτεταμένες, κυρίως για τη δυτική Ελλάδα, γενικότερα όμως και για ολόκληρη τη χώρα. Η συμβολή του έργου στην ανάπτυξη της περιοχής, όπως ήδη καταγράφηκε στην παρούσα έρευνα, ήταν χρονικά άμεση, αναμένεται όμως διαχρονικά μια διαρκής επίδραση των επιπτώσεων της γέφυρας στην προσπελασιμότητα των περιοχών που επηρεάζει, τόσο αυτόνομα, όσο και σε συνδυασμό με τους βασικούς οδικούς άξονες της χώρας με τους οποίους βρίσκεται σε σχέση αλληλεξάρτησης.

Τέτοιοι βασικοί άξονες είναι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, κυρίως η Ιόνια οδός καθώς και το νότιο τμήμα του δυτικού άξονα (Πάτρα-Καλαμάτα), των οποίων η Γέφυρα αποτελεί κομβικό κέντρο, και πρόκειται από κοινού να αποτελέσουν τον ολοκληρωμένο δυτικό οδικό άξονα της χώρας. Ο άξονας αυτός συνδεόμενος με την Εγνατία Οδό θα εξασφαλίσει την άνετη σύνδεση της νότιας και δυτικής Ελλάδας με τη βαλκανική και την ανατολική Ευρώπη, ενώ αναμένεται να αυξήσει το ρόλο της περιοχής και κυρίως της Πάτρας ως κομβικού σημείου και πύλης της χώρας προς την κεντρική και δυτική Ευρώπη. Παράλληλα, η ολοκλήρωση της Π.Α.Θ.Ε. (νότιο τμήμα), ο εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Κορίνθου με την Πάτρα, η ολοκλήρωση και λειτουργία του νέου λιμανιού της Πάτρας και της ελεύθερης ζώνης Πλατυγιαλίου Αστακού και μία σειρά άλλων μικρότερων έργων, θα διαφοροποιούν σε συνεχή χρονική βάση, στα επόμενα έτη, τα δεδομένα

προσπελασιμότητας στη δυτική Ελλάδα και θα δημιουργούν νέες συνθήκες οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

Ειδικότερα, η οριστική αλλαγή τοπίου με την άρση της γεωφυσικής απομόνωσης της Δυτικής Ελλάδας είναι το αναμφισβήτητο συνδυασμένο αποτέλεσμα του Δυτικού Άξονα και της Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου. Η παράκαμψη της Πίνδου και η υπέρβαση του θαλάσσιου συνόρου του Πατραϊκού Κόλπου επιτυγχάνεται κατά τρόπο καθοριστικό για τις μελλοντικές οικονομικές, κοινωνικές, δημογραφικές συνθήκες του δυτικού τμήματος της χώρας που αντιπροσωπεύει το 15% της συνολικής έκτασης της Ελλάδας. Ο μειωμένος χρόνος – μείωση χρόνου στη διαδρομή Πάτρα – Ιωάννινα κατά 45%, η ασφάλεια και η άνεση στη μετακίνηση, ο τερματισμός της αβεβαιότητας λόγω καιρικών συνθηκών είναι οι παράγοντες που επηρεάζονται άμεσα από τα έργα αυτά.²⁶

Επιπλέον, σημαντικό ρόλο θα παίξουν στην κατεύθυνση αυτή οι μικρότεροι κάθετοι άξονες προς τον κύριο δυτικό άξονα, που θα συνδέουν τα σημεία της ενδοχώρας με το δυτικό άξονα. Η ένταξη του έργου της ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου σε αυτό το δυναμικά μεταβαλλόμενο πλαίσιο που περιλαμβάνει την κατασκευή ενός οδικού δικτύου άνω των 460 χιλιομέτρων στη δυτική πλευρά της χώρας, θα ωθεί διαρκώς, στα επόμενα χρόνια, στην ανάγκη νέων εκτιμήσεων και αναθεωρήσεων των δεδομένων των χωρικών επιπτώσεων της γέφυρας, καθώς και του συνολικού οδικού δικτύου της δυτικής Ελλάδας. Όπως συνέβη και με την Εγνατία Οδό, η δυτική Ελλάδα θα είναι για πολλά χρόνια ένα τεράστιο εργοτάξιο (ήδη αυτό πραγματοποιήθηκε με την επταετή κατασκευή της γέφυρας και τα γνωστά ευνοϊκά αποτελέσματα για τις γύρω περιοχές), του οποίου οι επιπτώσεις στο «άνοιγμα» των γειτονικών περιοχών θα είναι συνεχείς και σημαντικές.

Ειδικότερα, στην κλαδική ανάλυση του Τουρισμού (Κεφάλαιο 11), καταδείχθηκε με μεγάλη σαφήνεια και διεξοδική ανάλυση (11 χωρικές

²⁶ Βλ. Εισήγηση του ΤΕΕ από τον κ Παύλο Λουκάκη, Ομότιμο Καθηγητή του Παντείου Πανεπιστημίου, Αρχιτέκτονα – Πολεοδόμο, σε ημερίδα με θέμα «Η Σημασία των Κόμβων στο Σύστημα Αξόνων Ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας», 2002.

τουριστικές ενότητες κλπ) η διαχρονική εξέλιξη των επιπτώσεων της Γέφυρας και των άλλων συναφών έργων στο οικονομικό και κοινωνικό «γίνεσθαι» της περιοχής, καθώς και η αλληλεπίδραση των πολιτικών και της στρατηγικής που πρέπει να εφαρμοστούν για την ανάπτυξη του κλάδου στα επόμενες δεκαετίες. Επιπλέον, στο Κεφάλαιο αυτό (11) όπως και στο Κεφάλαιο 3 αναλύθηκε ικανοποιητικά ο έντονος διατομεακός χαρακτήρας των εξελίξεων και η αλληλεξάρτηση κλάδων, πολιτικών, διοικητικών μέτρων, και επενδυτικών δραστηριοτήτων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στη διαδικασία ανάπτυξης της δυτικής Ελλάδας σε συνάρτηση με τη νέα προσπελασιμότητα που προκάλεσαν η Γέφυρα και τα άλλα συγκοινωνιακά έργα.

Επομένως, η εκτίμηση των επιπτώσεων από τη λειτουργία του μεγάλου αυτού έργου, όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα, δεν αφορά την καταγραφή μιας στατικής κατάστασης, αλλά αναγκαστικά εκτείνεται δυναμικά στο χρόνο και πρέπει να αποτελέσει μια συνεχή, μεθοδική και επιστημονικά τεκμηριωμένη διαδικασία αποτίμησης των χωρικών επιδράσεων τόσο της Γέφυρας, όσο και, σταδιακά, του υπόλοιπου μέρους του δυτικού άξονα, ανάλογα με την πρόοδο κατασκευής του. Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και ο δυτικός άξονας συνδέονται άρρηκτα σε ένα ενιαίο οδικό υπερσύνολο που η συνεχής, εναρμονισμένη και αδιάσπαστη λειτουργία τους θα προσφέρει τις απαραίτητες συνθήκες άνετης προσπέλασης των γεωγραφικών τμημάτων της περιοχής της δυτικής Ελλάδας. Ιδιαίτερα αυτό ισχύει για το βόρειο διαμέρισμα της περιοχής (Αιτωλοακαρνανία, Ήπειρος) που λόγω της χρόνιας έλλειψης προσπελασιμότητας και του υφιστάμενου κοινωνικού αποκλεισμού, όπως καταγράφηκε στην έρευνα αυτή, θα καταγράφει επί σειρά ετών στο μέλλον, και ανάλογα με την πρόοδο των οδικών έργων, ριζικές μεταβολές από αναπτυξιακή και κοινωνική άποψη. Οι εξελίξεις δεν θα είναι γραμμικές, αλλά πολυσύνθετες και με έντονα δυναμικά χαρακτηριστικά. Δεν περιλαμβάνουν μικρές περιοχές της χώρας, αλλά ολόκληρα γεωγραφικά διαμερίσματα με σημαντικά ποσοστά συμμετοχής στη συνολική έκταση και το συνολικό πληθυσμό της χώρας.

12.2 Ο ρόλος των Παρατηρητηρίων στην παρακολούθηση των μεγεθών και την παροχή διαρκούς ενημέρωσης στο κράτος και τους ιδιώτες για σχεδιασμό και λήψη μέτρων

Όλες αυτές οι εξελίξεις θα πρέπει να παρακολουθούνται συστηματικά σε συνεχή χρονική βάση και όχι αποσπασματικά και να καταγράφονται οι χωρικές επιπτώσεις κατά περιοχή (πχ νομό) και κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, καθώς και οι επιδράσεις στον κοινωνικό ιστό των περιοχών. Τέτοιου είδους μεγάλης εμβέλειας έργα με σημαντικές μεταβολές στον κοινωνικό και οικονομικό τομέα, αντιμετωπίζονται στη διεθνή πρακτική με τη δημιουργία παρατηρητηρίων που μέσω του κατάλληλου τεχνολογικού εξοπλισμού τους και της στελέχωσης τους με εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό κατορθώνουν να παράγουν διαρκώς εκτιμήσεις των χωρικών επιπτώσεων των έργων και τα στοιχεία τους να αποτελούν τη βάση για άσκηση, από την πολιτεία, ορθολογικής οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής και τη χάραξη μεσομακροχρόνιου σχεδιασμού. Η διεθνής βιβλιογραφία και εμπειρία για τα παρατηρητήρια είναι ιδιαίτερα πλούσια και καταγράφει όλες τις πτυχές και παραμέτρους της επιστημονικής, τεχνικής, τεχνολογικής και οργανωτικής συγκρότησής τους. Στην Ελλάδα, τέτοια αποστολή επιτελεί **το Παρατηρητήριο της «Εγνατία Οδός» ΑΕ**, το οποίο ιδρύθηκε το έτος 2004 και ήδη λειτουργεί συστηματικά και αποδοτικά παρέχοντας με τις εκτιμήσεις, αναλύσεις και μελέτες του, που παράγει σε διαρκή χρονική βάση, σοβαρή πληροφόρηση για τις χωρικές επιπτώσεις της Εγνατίας Οδού σε όλο το εύρος του βόρειου οδικού άξονα. Σύμφωνα με τις απόψεις του επιστημονικού δυναμικού του,

«το Παρατηρητήριο αποτελεί μια καινοτόμο δράση της Εγνατία Οδός Α.Ε προκειμένου να ανταποκριθεί έμπρακτα στην αναγκαιότητα εκτίμησης και παρακολούθησης των χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού, σε πλήρη εναρμόνιση με τις προσπάθειες για την αποτίμηση των επιδράσεων των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην ανάπτυξη και συνοχή του Ευρωπαϊκού Χώρου. Το Παρατηρητήριο είναι ένα επιχειρησιακό εργαλείο το οποίο, με τεκμηριωμένες επιστημονικές μεθόδους και σύγχρονη υποδομή πληροφοριακών συστημάτων, συγκεντρώνει, επεξεργάζεται και παρέχει έγκυρα και ενημερωμένα δεδομένα και πληροφορίες για την κατάσταση των

περιοχών που επηρεάζονται από την κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Τα δεδομένα και οι πληροφορίες αποτελούν τη βάση για την εκτίμηση των επιδράσεων του άξονα και αφορούν θέματα όπως:

- το επίπεδο ανάπτυξης, ο βαθμός συνοχής, η ανταγωνιστικότητα και οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες στις περιοχές επίδρασης του άξονα,
- η ευκολία πρόσβασης στις περιφέρειες και στα αστικά κέντρα, και ειδικότερα η πρόσβαση σε αγορές προϊόντων και υπηρεσίες,
- η οικιστική ανάπτυξη και η δικτύωση των αστικών κέντρων και άλλων τόπων ειδικού ενδιαφέροντος,
- τα χαρακτηριστικά του συστήματος μεταφορών, το επίπεδο της συγκοινωνιακής υποδομής και η λειτουργία του οδικού δικτύου, και
- η ποιότητα του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος και οι επιπτώσεις από τη λειτουργία του άξονα.

Μέσω του Παρατηρητηρίου, δηλαδή, καθίσταται δυνατή η καταγραφή στοιχείων κυκλοφορίας, περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κοινωνικο-οικονομικών, χωροταξικών και πολεοδομικών μεταβολών, και στη συνέχεια η επιστημονική ανάλυση και αξιολόγηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στις περιοχές που επηρεάζει η κατασκευή και λειτουργία της. Μια τέτοια διαδικασία είναι πλήρως εναρμονισμένη με τις πολιτικές μεταφορών και συνοχής και τις απαιτήσεις των προγραμμάτων και χρηματοδοτικών μέσων περιφερειακής ανάπτυξης της Ε.Ε., και έτσι αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τον ορθολογικό προγραμματισμό των αναπτυξιακών δράσεων στη Βόρεια Ελλάδα». ²⁷

Το Παρατηρητήριο χωρικών επιπτώσεων της Εγνατίας Οδού ουσιαστικά διαμεσολαβεί καταγράφοντας, μέσω του συστήματος δεικτών που χρησιμοποιεί, μεγέθη τα οποία αντανakλούν αφενός τις σχέσεις της χωρικής ανάπτυξης με τις μεταφορικές υποδομές και αφετέρου την αποτελεσματικότητα των πολιτικών.

²⁷ βλέπε «Νομός Κοζάνης και Εγνατία Οδός: Κατάσταση και Επιδράσεις», Εγνατία Οδός ΑΕ-Παρατηρητήριο, Απρίλιος 2005

Όπως αναφέρεται στην αρχική έκθεση σκοπιμότητας του Παρατηρητηρίου (Καυκαλάς, 1999), με αναφορά στην ευρωπαϊκή εμπειρία, λειτουργούν ήδη αρκετά παρατηρητήρια γενικού ή/και ειδικού χαρακτήρα ενώ μια σειρά από σημαντικά ερευνητικά προγράμματα διεθνικού χαρακτήρα αντιμετωπίζουν από διαφορετικές πλευρές σχετικά ζητήματα (π.χ. από την άποψη τους συνολικού κόστους-οφέλους ενός οδικού άξονα, από την άποψη της ανταποδοτικότητας της επένδυσης, από την άποψη της στρατηγικής συμβολής του στο πλαίσιο ευρύτερων προγραμμάτων, κλπ.).

Για παράδειγμα, τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν στο ερευνητικό πρόγραμμα ASSEMBLING της ΕΕ, επιτρέπουν τη λήψη αποφάσεων με τη χρήση μιας ομάδας δεικτών. Στα πλαίσια της χρήσης αυτής της ομάδας δεικτών απαντιούνται συγκεκριμένες ερωτήσεις μέσω εύχρηστων εργαλείων που έχουν στόχο την ικανοποίηση συγκεκριμένων πολιτικών. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά των δεικτών αυτών είναι η σχέση τους με συγκεκριμένους στόχους. Οι δείκτες αυτοί παρέχουν στο χρήστη τη δυνατότητα να πληροφορείται για ένα μεγάλο εύρος θεμάτων και όχι απλώς να αποθηκεύει στατικά δεδομένα.

Η κατασκευή του δυτικού άξονα, συμπεριλαμβανομένης και της Γέφυρας Ρ-Α, βρίσκεται, από πλευράς οικονομικού κόστους, αλλά και εύρους δικτύου, σε συγκρίσιμα επίπεδα με την Εγνατία Οδό, της οποίας το συνολικό κόστος προβλέπεται να φτάσει τα 4.600 εκατ. Ευρώ περίπου (ήδη μόνο το κόστος της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, που έφτασε τα 800 εκατ. ευρώ, αντιπροσωπεύει το 20% περίπου αυτού του μεγέθους). Επομένως και οι αντίστοιχες χωρικές επιπτώσεις του δυτικού άξονα αναμένεται να είναι εξίσου ή ανάλογα σημαντικές.

Είναι εύλογο, λοιπόν, και προκύπτει αβίαστα η ανάγκη **να δημιουργηθεί και στην περίπτωση του δυτικού άξονα ένα Παρατηρητήριο** σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, αλλά και την στο μεταξύ αποκτηθείσα εμπειρία από τη λειτουργία του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού.

12.3 Οργάνωση και Λειτουργία του Παρατηρητηρίου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου

Προτείνεται το Παρατηρητήριο να οργανωθεί και να λειτουργεί ως μονάδα της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. Ο τίτλος του Παρατηρητηρίου προτείνεται να είναι: **«ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ»**. Την οργάνωση και λειτουργία του Παρατηρητηρίου προτείνεται να αναλάβει επιστημονική ομάδα του Πανεπιστημίου Πατρών.

Οι δραστηριότητες του Παρατηρητηρίου θα πρέπει να ενταχθούν σε ένα πενταετές Πρόγραμμα Δράσης (2006-2010), που θα καταρτιστεί για το σκοπό αυτό και θα περιλαμβάνει τις εξής βασικές δράσεις:

- Συγκέντρωση, καταγραφή και επεξεργασία πληροφοριών και μετρήσεων σχετικά με μια ποικιλία κοινωνικο-οικονομικών και περιβαλλοντικών μεγεθών και στοιχείων οδικής υποδομής και λειτουργίας της οδού.
- Σύνταξη εκθέσεων, ερευνών και γνωμοδοτήσεων για την υποστήριξη αναπτυξιακών πολιτικών και προγραμμάτων.
- Προβολή και διάχυση των αποτελεσμάτων με την έκδοση εκθέσεων, ενημερωτικών δελτίων και φυλλαδίων, διάθεση υλικού μέσω του Ίντερνετ,

Επίσης, το Παρατηρητήριο θα πρέπει να ασχολείται και με τα εξής:

- τη διοργάνωση ενημερωτικών και επιστημονικών εκδηλώσεων για την συμβολή της Γέφυρας στην αναπτυξιακή διαδικασία.
- τη δικτύωση και συνεργασία με το Παρατηρητήριο της Εγνατία ΑΕ, καθώς και με Παρατηρητήρια Χωροταξίας και Μεταφορών σε διεθνές επίπεδο,
- την προώθηση της σταθερής και συγκροτημένης δικτύωσης με τις Περιφέρειες, άλλες Εθνικές και Τοπικές Αρχές, καθώς και με δημόσιους και ιδιωτικούς αναπτυξιακούς φορείς.

Η παρακολούθηση και αποτίμηση των χωρικών επιδράσεων από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου θα βασίζεται σε ένα σύστημα δεικτών, το οποίο λαμβάνει υπόψη την τρέχουσα Ευρωπαϊκή πρακτική για την παρακολούθηση ανάλογων έργων. Το σύστημα δεικτών θα αποτελείται αρχικά από ένα σύνολο 20-30 δεικτών, οι οποίοι με συγκεκριμένα και

μετρήσιμα μεγέθη δίνουν ένα μέτρο της κατάστασης των αναπτυξιακών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και συγκοινωνιακών χαρακτηριστικών των περιοχών που επηρεάζονται από τη Γέφυρα . Για επιχειρησιακούς λόγους και σε αντιστοιχία με τις κατηγορίες των επιδράσεων ενός οδικού άξονα, οι δείκτες ταξινομούνται σε τρεις μεγάλες ομάδες: *κοινωνικοοικονομικοί, περιβαλλοντικοί και δείκτες λειτουργίας οδικού δικτύου*.

Κάθε δείκτης έχει συγκεκριμένα χωρικά επίπεδα εφαρμογής που είναι οι ζώνες επιρροής της γέφυρας και της δυτικής οδού. Με βάση το θεωρητικό πλαίσιο για τις αλληλεπιδράσεις μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης, το υφιστάμενο προγραμματικό πλαίσιο του περιφερειακού και χωροταξικού σχεδιασμού και γενικότερα την εφαρμοζόμενη κατά κανόνα μεθοδολογία, θα πρέπει να προσδιοριστούν ζώνες επιρροής. Ο καθορισμός ζωνών επιρροής μπορεί να ακολουθήσει την προσέγγιση του Κεφαλαίου 3. Για την αρχική φάση, δηλαδή μέχρι να κατασκευαστούν και να λειτουργήσουν κάποια σημαντικά τμήματα της Ιόνιας Οδού και του υπόλοιπου δυτικού άξονα, προτείνεται να προσδιοριστούν, σύμφωνα και με τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας, οι εξής τέσσερις ζώνες επιρροής, οι οποίες περιγράφονται στον Πίνακα 1 .

Πίνακας 1. Οι Ζώνες Επιρροής της Γέφυρας Ρ/Α-Δυτικού άξονα: Α΄ ΦΑΣΗ

ΖΩΝΗ Ι	<u>Ευρύτερης Αστικής Ανάπτυξης Πάτρας</u> [Κάτω Αχαΐα, Πάτρα, Ρίο, Αίγιο, Ναύπακτος, Αντίρριο]
ΖΩΝΗ ΙΙ	<u>Βόρειου Πατραϊκού</u> [Αστακός, Αιτωλικό, Μεσολόγγι, Αντίρριο]
ΖΩΝΗ ΙΙΙ	<u>Νότιου Κορινθιακού</u> [Αίγιο, Κόρινθος]
ΖΩΝΗ ΙV	<u>Βορειοδυτικής Πελοποννήσου</u>

[Κάτω Αχαΐά, Αμαλιάδα, Πύργος, Ολυμπία]

Στη συνέχεια και αφού αποδοθούν σε κυκλοφορία, όπως αναφέρεται παραπάνω, τμήματα του δυτικού άξονα και των κάθετων σε αυτόν αξόνων (πχ Αγρίνιο-Λαμία Βόλος κλπ), τότε, σταδιακά, θα διευρυνθεί ο αριθμός των ζωνών επιρροής σύμφωνα με τον Πίνακα 2 που ακολουθεί:

Πίνακας 2. Οι Ζώνες Επιρροής της Γέφυρας Ρ/Α-Δυτικού άξονα: Β΄ΦΑΣΗ

ΖΩΝΗ Ι **Ευρύτερης Αστικής Ανάπτυξης Πάτρας”**

[Κάτω Αχαΐα, Πάτρα, Ρίο, Αίγιο,
Ναύπακτος, Αντίρριο]

ΖΩΝΗ ΙΙ **Βόρειου Πατραϊκού**

[Αστακός, Αιτωλικό, Μεσολόγγι,
Αντίρριο]

ΖΩΝΗ ΙΙΙ **Νότιου Κορινθιακού**

[Αίγιο, Κόρινθος]

ΖΩΝΗ ΙV **Βορειοδυτικής Πελοποννήσου**

[Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Πύργος,
Ολυμπία]

ΖΩΝΗ V **Ιόνιας Οδού**

[Αιτωλικό, Αγρίνιο, Αμφιλοχία, Άρτα,
Ιωάννινα]

ΖΩΝΗ VI **Βόρειου Κορινθιακού**

[Ναύπακτος, Γαλαξίδι, Ιτέα, Άμφισσα,
Δελφοί]

Αναγκαίος Εξοπλισμός

Το Παρατηρητήριο της Γέφυρας P-A, Δυτ. Άξονα θα πρέπει να διαθέτει οργανωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Τεκμηρίωσης και Διαχείρισης Δεδομένων, που να βασίζεται στη λειτουργία ειδικά προσαρμοσμένου Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών (GIS) και να περιλαμβάνει επεξεργασμένες στατιστικές και χαρτογραφικές πληροφορίες για τους Νομούς, τις Περιφέρειες και τους οικισμούς της άμεσης και ευρύτερης περιοχής επιρροής της Γέφυρας του κύριου οδικού άξονα και των κάθετων αξόνων. Η λειτουργία και παραγωγή του Πληροφοριακού Συστήματος του Παρατηρητηρίου είναι απαραίτητο να βασίζεται σε μια συνεχώς ανανεούμενη υποδομή και Δίκτυο Ηλεκτρονικών Υπολογιστών υποστηριζόμενο από Μηχανισμό Διαχείρισης Γεωγραφικών Δεδομένων.

Το Παρατηρητήριο θα συντάσσει Ετήσιες Εκθέσεις Αποτελεσμάτων για την εξέλιξη των βασικών μεγεθών που παρακολουθούνται μέσω του συστήματος δεικτών. Σε περιοδική βάση θα συντάσσονται οι Εκθέσεις Επιδράσεων της Γέφυρας και της Δυτικής Οδού, με τις οποίες θα παρουσιάζεται μια περίληψη της κατάστασης και της εξέλιξης των ζωνών επιρροής, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον στη Ζώνη των Περιφερειών απ' όπου θα διέρχονται η Ιόνια Οδός και οι κάθετοι άξονες. Σε περιοδική βάση θα συντάσσονται, επίσης, ειδικές Εκθέσεις Επιδράσεων για επιμέρους περιοχές.

Το υλικό του Παρατηρητηρίου θα πρέπει να είναι στη διάθεση των φορέων που χαράσσουν πολιτική για την ανάπτυξη των περιφερειών και του συνόλου του δυτικοελλαδικού χώρου, αφού ένα μεγάλο μέρος των δεδομένων που θα διαχειρίζεται δεν αφορά αυστηρά τη λειτουργία της Γέφυρας και του άξονα για τον οποίο θα έχει ευθύνη η Γέφυρα Α.Ε., αλλά την ευρύτερη περιοχή απ' όπου θα διέρχεται ο άξονας.

Για την ίδρυση του Παρατηρητηρίου θα απαιτηθεί η κατάρτιση **Μελέτης Σκοπιμότητας** με την οποία θα διερευνηθούν και θα καταγραφούν συστηματικά και αναλυτικά τόσο η σκοπιμότητα και η αποστολή της Μονάδας

αυτής, όσο και όλες οι λειτουργικές και οργανωτικές παράμετροι, με βάση τις απαιτήσεις της επιστήμης και τη σύγχρονη ευρωπαϊκή και ελληνική εμπειρία. Πάντως, σημαντική συμβολή μπορεί να έχουν στην ταχύτερη και αποτελεσματικότερη διεκπεραίωση αυτού του έργου, αφενός τα πορίσματα της παρούσας έρευνας και αφετέρου το πλούσιο πληροφοριακό ερευνητικό και στατιστικό υλικό που συγκεντρώθηκε για την κατάρτιση της παρούσας έρευνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η παρούσα έρευνα κατέδειξε ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ένα σημαντικό έργο για τη δυτική Ελλάδα και τη χώρα γενικότερα, τόσο από οικονομική και αναπτυξιακή άποψη, όσο και από κοινωνική. Καταρχήν, η συστηματική διερεύνηση της παγκόσμιας θεωρητικής και εμπειρικής έρευνας κατέδειξε ότι τέτοιας εμβέλειας συγκοινωνιακά έργα συμβάλλουν, λόγω της μεταβολής της προσβασιμότητας των διαφόρων όμορων, αλλά και γεωγραφικά απώτερων, περιοχών, 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. Οι επιπτώσεις αυτές μεταβάλλουν τις εισοδηματικές και εργασιακές συνθήκες των περιοχών αλλά και τις συνθήκες κοινωνικού αποκλεισμού, με αποτέλεσμα να απελευθερώνονται νέες αναπτυξιακές δυνάμεις, οι οποίες με κατάλληλα μέτρα και πολιτικές δίνουν περαιτέρω αναπτυξιακή ώθηση στις περιφερειακές οικονομίες.

Ωστόσο, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου είναι δυνατόν να αντιμετωπιστεί ως ένα συγκοινωνιακό έργο που εντάσσεται στο πλαίσιο του εθνικού και ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ο λόγος για μια τέτοια αντιμετώπιση είναι η ιδιαίτερη σημασία που έχουν οι μεγάλοι οδικοί άξονες στην περιφερειακή ανάπτυξη μιας χώρας και στην επίτευξη των στόχων της αειφόρου ανάπτυξης, ιδιαίτερα σήμερα που η χώρα μας εντάσσεται στο κοινοτικό πλαίσιο πολιτικών και σχεδιασμών για το συγκοινωνιακό και μεταφορικό δίκτυο της. Για το λόγο αυτό, αλλά και εξαιτίας της έλλειψης σε μερικές περιπτώσεις απαραίτητων εθνικών και περιφερειακών στοιχείων και πινάκων ως προς τις εμπορευματικές ροές και την χρονική πορεία ολοκλήρωσης των νέων οδικών έργων, επιλέχθηκε η εκτίμηση των επιπτώσεων της Γέφυρας να γίνει στο κοινό πλαίσιο περισσότερων έργων και ιδιαίτερα του δυτικού οδικού άξονα ή της Ιόνιας Οδού στα οποία γεωγραφικά και διαρθρωτικά εντάσσεται.

Στην ανάλυση που ακολούθησε αναζητήθηκαν οι χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας, τόσο σε άμεση χρονική βάση, όσο και σε μεσομακροχρόνιο ορίζοντα. Οι δείκτες που κατασκευάστηκαν για το σκοπό αυτό στόχευαν κυρίως στην εκτίμηση των επιπτώσεων στο ΑΕΠ και την απασχόληση των ζωνών επιρροής που αρχικά προσδιορίστηκαν ότι περιλαμβάνουν τους τρεις νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (Αχαΐα, Αιτωλοακαρνανία και Ηλεία). Βέβαια, είναι γεγονός ότι οι επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, καθώς και του υπό κατασκευή δυτικού άξονα, δεν μπορεί παρά να είναι ανάλογες του επιπέδου ανάπτυξης και του υπάρχοντος αναπτυξιακού δυναμισμού των περιφερειακών και τοπικών παραγωγικών συστημάτων των νομών που επηρεάζονται από τη λειτουργία τους. Όπως διαπιστώνεται από την παρακολούθηση των δεικτών στις τελευταίες δεκαετίες, κάποιες περιοχές εμφανίζουν θετικές τάσεις, όπως αύξηση πληθυσμού, υψηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ και χαμηλό ποσοστό ανεργίας, ενώ άλλες έχουν αρνητικούς δείκτες. Ωστόσο, τα αποτελέσματα της έρευνας ήταν σαφή. τόσο ως προς τις άμεσες επιπτώσεις, όσο και τις μελλοντικές, για όλες τις περιοχές επιρροής, αλλά και για περιοχές όμορες αυτών ή και γεωγραφικά απομακρυσμένες. Παρά το γεγονός ότι οι επιτόπιες έρευνες, που διεξήχθησαν συμπληρωματικά με τις οικονομικές και οικονομετρικές αναλύσεις, έδειξαν τάσεις βαρυτικής έλξης και κινητικότητας από τις περιοχές κοινωνικού αποκλεισμού προς τις εντονότερα αστικοποιημένες, τα διεθνή υποδείγματα που εφαρμόστηκαν έδειξαν ότι η Γέφυρα –και το δίκτυο στο οποίο εντάσσεται- προκαλεί τα εξής θετικά αποτελέσματα:

Πρώτον, επηρεάζει θετικά (αυξητικά) την απασχόληση και το ΑΕΠ, τόσο στην κατασκευαστική περίοδο, όσο και μετά την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας, σε όλες τις ζώνες επιρροής, βραχυχρόνια και μακροχρόνια.

Δεύτερον, διαφοροποιείται αυτή η επίδραση ασκώντας μεγαλύτερη ένταση, δηλαδή προκαλώντας μεγαλύτερα οφέλη, στις λιγότερο αναπτυγμένες και κοινωνικά αποκλεισμένες περιοχές (Αιτωλοακαρνανία) και μικρότερα οφέλη στις αστικοποιημένες και πλουσιότερες (Αχαΐα). Ως προς τις μακροχρόνιες επιπτώσεις διαπιστώθηκε ότι η εμβέλεια των επιδράσεων φθάνει μέχρι τη Μακεδονία και τη Θεσσαλία, ενώ αρνητική επίδραση δημιουργείται από τα έργα

πάνω στα μεγέθη των μέγιστων αστικών συγκεντρώσεων της Αττικής (Αθήνα) και του Ν. Θεσσαλονίκης.

Πέρα από την παραπάνω οικονομική ανάλυση και τις επιτόπιες έρευνες που σχολιάζονται παρακάτω, στην παρούσα μελέτη πραγματοποιήθηκε και μια κλαδική έρευνα στον τομέα του τουρισμού λόγω της μεγάλης σημασίας του για την περιοχή, αλλά και τις μεγάλες ανεκμετάλλευτες δυνατότητες και προοπτικές που συγκεντρώνει με βάση τον τεράστιο τοπικό φυσικό πλούτο και τις καλλονές που διαθέτει η δυτική Ελλάδα (θαλάσσιες ακτές, υδάτινοι πόροι, λίμνες, ποτάμια, δάση κλπ) και τη μοναδική της θέση ως πύλη εισόδου από τη Δύση και σταυροδρόμι προς τους μεγάλους αρχαιολογικούς χώρους της Ολυμπίας και των Δελφών. Η έρευνα του τουρισμού, περα από τις γενικότερες καταγραφές της εξέλιξης του και του δυναμικού που διέθετε μέχρι σήμερα, προχώρησε στην εξειδίκευση περιοχών (χωρικών ενοτήτων) τουριστικής ανάπτυξης με βάση τα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά και τα προωθούμενα συγκοινωνιακά και άλλα αναπτυξιακά έργα, έθεσε τις βάσεις καθιέρωσης σύγχρονων συστημάτων συνεχούς παρακολούθησης της εξέλιξης του σε περιφερειακό, αλλά και εθνικό επίπεδο (Δορυφόρος Λογαριασμός κλπ) και προσδιόρισε με σαφήνεια την αναγκαιότητα και τις κατευθύνσεις απαραίτητων μέτρων, παρεμβάσεων και πολιτικών για την τουριστική αναβάθμιση της δυτικής Ελλάδας, την ανάπτυξη των πόρων της και την οργάνωση μηχανισμών έλξης του εσωτερικού και εξωτερικού τουριστικού ρεύματος σε συνεργασία και παραλληλότητα με τον ιδιωτικό τομέα και τις ιδιωτικές επενδύσεις. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο καταδείχθηκε ότι οι προοπτικές της τουριστικής ανάπτυξης της δυτικής Ελλάδας τα επόμενα χρόνια, με βάση τις νέες συνθήκες προσβασιμότητας της Γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου και τα προωθούμενα νέα συγκοινωνιακά έργα, είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές.

Οι επιτόπιες έρευνες, που διεξήχθησαν στη βόρεια της Γέφυρας περιοχή με ερωτηματολόγια και σε αντιπροσωπευτικά δείγματα του πληθυσμού και των επιχειρήσεων, κατέδειξαν ενδιαφέρουσες τάσεις ως προς τις τιμές και τις συναλλαγές της κτηματαγοράς, την εμπορική και καταναλωτική αγορά και την κινητικότητα των κατοίκων προς τη νότια περιοχή. Εδώ, προέκυψαν αποτελέσματα μικτού χαρακτήρα. Καταρχήν, επαληθεύτηκαν σε κάποιο βαθμό

οι θεωρητικές θέσεις της διεθνούς βιβλιογραφίας και τα συνήθη ευρήματα των εμπειρικών ερευνών που υποστηρίζουν ότι τα συγκοινωνιακά έργα αυξάνουν την προσβασιμότητα και την κινητικότητα των αποκλεισμένων περιοχών ασκώντας έλξη στα εισοδήματα τους και τις άλλες οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες τους προς τις αναπτυσσόμενες και αστικοποιημένες περιοχές. Σε αυτή την κατεύθυνση παρατηρήθηκε, με βάση τα στοιχεία της επιτόπιας έρευνας, ένα ρεύμα κινητικότητας προς τη νότια περιοχή για καταναλωτικά είδη, αλλά και υπηρεσίες εκπαίδευσης υγείας και για εργασία.

Όμως η αρνητική αυτή, για τη βόρεια περιοχή, τάση συνοδεύτηκε από άλλες αντίρροπες, θετικές τάσεις σε άλλους τομείς, όπως στην αγορά ακινήτων, όπου καταγραφικαν σοβαρές αυξήσεις τιμών και αυξημένη οικοδομική δραστηριότητα, καθώς και κινητικότητα αντίστροφη, δηλαδή από τη νότια περιοχή προς τη βόρεια, για υπηρεσίες τουρισμού, αναψυχής και μαζικής εστίασης, εντοπισμένη βέβαια χωρικά στις περιοχές με μεγαλύτερες υποδομές και φυσικά πλεονεκτήματα, αλλά και χρονικά, όπως πχ σαββατοκύριακα και ημέρες εορτών, αργιών και διακοπών. Η μικτή αυτή εικόνα αποτελεσμάτων αφήνει περιθώρια, όπως ενδεικτικά καταδείχθηκε στην κλαδική έρευνα του τουρισμού της παρούσας μελέτης, για την επαύξηση του θετικού ρεύματος προς τη βόρεια περιοχή μέσα από κατάλληλες παρεμβάσεις πολιτικής, κατασκευής και συμπλήρωσης των υποδομών, αξιοποίησης νέων ευκαιριών και γενικά κλαδικών παρεμβάσεων που στοχεύουν σε νέες επενδύσεις και νέες δραστηριότητες.

Γενικότερα η ανάλυση τεκμηριώνει το γεγονός ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και γενικότερα ο δυτικός άξονας δεν αποτελεί μόνον έναν σημαντικό άξονα μεταφορών που συνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα και αναπτύσσει τον δυτικοελλαδικό χώρο, αλλά αναμένεται να παίξει έναν πολύ ευρύτερο αναπτυξιακό ρόλο ως άξονας διασύνδεσης της χώρας με τους άλλους άξονες της χώρας, τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο αλλά και τη Μεσόγειο και τις χώρες της Μέσης Ανατολής. Για το σκοπό αυτό αντιμετωπίζεται ενταγμένη στο πλαίσιο του σχεδιασμού του ευρύτερου ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών της χώρας αλλά και των διευρωπαϊκών και πανευρωπαϊκών αξόνων.

Από την άλλη πλευρά, η ανάγκη συγκρότησης ενός ισόρροπου και πολυκεντρικού δικτύου αστικών κέντρων, η ενδυνάμωση και βελτίωση των αστικών κέντρων των περιφερειών σε συνδυασμό με την ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και η βελτίωση της προσβασιμότητας και της συνοχής αποτελούν κεντρικούς στόχους της εθνικής και ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής. Σύμφωνα με τα στοιχεία φόρτου και μετακινήσεων διαπιστώνεται ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί κεντρική συνιστώσα της διαμόρφωσης συγκεκριμένων αστικών και οικονομικών δικτυώσεων συμβάλλοντας καθοριστικά στη δομή ανάπτυξης της περιοχής.

Η έρευνα κατέδειξε ότι από την πρώτη μέρα λειτουργίας της Γέφυρας (ακόμη και αρκετά χρόνια πριν, για μερικά μεγέθη όπως οι τιμές των ακινήτων) υπήρξαν άμεσες χωρικές επιπτώσεις στην προσβασιμότητα και την κινητικότητα της περιοχής σε πολλούς τομείς της τοπικής οικονομίας, της αγοράς εργασίας, του κυκλοφοριακού φόρτου και των μεταφορών. Τα μεγέθη αυτά θα μεταβάλλονται διαρκώς σε δυναμική βάση στα επόμενα χρόνια, καθώς οι επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας θα επεκτείνονται και θα διευρύνονται, τόσο αυτόνομα, όσο και σε συνδυασμό με τα συμπληρωματικά έργα του δυτικού άξονα, της ολοκλήρωσης της Εγνατίας Οδού και του ΠΑΘΕ και σειράς άλλων σημαντικών συγκοινωνιακών έργων. Οι μεταβολές θα είναι πολλές, σύνθετες και πολυμερείς. Η μέτρηση, ο εντοπισμός και η αξιολόγηση τους θα πρέπει να είναι συνεχής, συστηματική και επιστημονικά άρτια. Για να επιτευχθεί αυτό χρειάζονται σύγχρονα συστήματα παρακολούθησης με κατάλληλη σύγχρονη τεχνολογία και υποδομή, καθώς και εξειδικευμένο προσωπικό. Με βάση την ανάλογη διεθνή εμπειρία, αλλά και την πρόσφατη εθνική της Εγνατίας Οδού, προτείνουμε την ίδρυση ενός *Παρατηρητηρίου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και του Δυτικού Άξονα*, ώστε να διαμορφωθεί ένα υπεύθυνο, επιστημονικά έγκυρο και εξειδικευμένο όργανο συνεχούς παρακαλούθησης των μεταβολών των χωρικών επιπτώσεων της Γέφυρας, που θα αποτελέσει και την πηγή συσσώρευσης στοιχείων, δεδομένων και ενεργού πληροφόρησης για την οικονομική και κοινωνική διάρθρωση και τις εξελίξεις στην περιοχή.

Οι προτάσεις αυτές, εφόσον υιοθετηθούν, θα οδηγήσουν στη συστηματοποίηση των εκτιμήσεων των χωρικών επιπτώσεων της Γέφυρας και τη δυνατότητα, μέσω του εργαλείου του Παρατηρητηρίου, λήψης νέων διορθωτικών μέτρων, όπου απαιτείται, για την καλύτερη αξιοποίηση των νέων συνθηκών προσβασιμότητας που δημιουργούν τα νέα συγκοινωνιακά έργα στη δυτική Ελλάδα και ολόκληρη τη χώρα. Η ικανότητα της χώρας, σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο, να παρακολουθήσει τα επόμενα χρόνια με κατάλληλα μέσα τις χωρικές επιπτώσεις των συγκοινωνιακών έργων και να διαμορφώσει ένα διαρκώς βελτιούμενο πλαίσιο προσαρμογών, νέων παρεμβάσεων και συμπληρωματικών έργων, θα κρίνει αποφασιστικά και την ετοιμότητα της να λειτουργήσει αρμονικά στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής και συνεργασίας των διευρωπαϊκών δικτύων και αξόνων που στοχεύουν στην αειφόρο ανάπτυξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παραρτήματα Κεφαλαίου 3

- **Παράρτημα 1 : Χάρτες**

- **Χάρτης :** “Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης”

ΠΗΓΗ : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., “Χωροταξικός Σχεδιασμός & Αειφόρος Ανάπτυξη. Κατευθύνσεις - Στόχοι - Προγράμματα - Προτεραιότητες”, Αθήνα, 2000. [Χάρτης 9α, και 9β]

- **Χάρτες :** Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου

ΠΗΓΗ : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/νση Περιβάλλοντος-Δ/νση Χωροταξίας, “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας”, Αθήνα, 2003α. [Χάρτης Δ.1.1., Δ.1.2. και Δ.1.3.]

- **Χάρτης :** Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου στο άμεσο διαπεριφερειακό επίπεδο : “Αναπτυξιακές Ζώνες”

Παράρτημα 2 : Σ.Α.Κ.Χ. - Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου

ΠΗΓΗ : Ευρωπαϊκή Επιτροπή “ΣΑΚΧ - Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου, προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης”, Υιοθετήθηκε στην άτυπη συνάντηση των αρμοδίων για τη χωροταξία υπουργών της Ε.Ε. στο Πότσταμ, στις 10 και 11 Μαΐου 1999.

- **Παράρτημα 3 : Επανελέγχος “Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού & Βιώσιμης Ανάπτυξης”**

ΠΗΓΗ : Λουκάκης, Π., “Επανελέγχος των “Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού & Βιώσιμης Ανάπτυξης” με σκοπό την προώθηση της θεσμοθέτησης του “Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού” της χώρας”, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης, Αθήνα, Οκτώβριος, 2005 : [σελ. : 17-22 και 27-41].

- **Παράρτημα 4 :** *“Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου”*

ΠΗΓΗ : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας, *“Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου”*, Αθήνα, 2003β. [σελ. : 12-13 και 27-28,], [σελ. : 7-8 και 15-16,]

- **Παράρτημα 5 :** *Μεγάλα οδικά έργα σε εθνικό επίπεδο*

ΠΗΓΗ : Τα Νέα, 6-7/5/2006 : 21.

- **Παράρτημα 6 :** *Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας – ΙΠΑ 1999, ΣΠΑ 2000-2006 Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας – Προσχέδιο*

Παραρτήματα Κεφαλαίου 11

ΑΓΡΟΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ

Νομός Αχαΐας: Περιοχή Όρος Χελμός, Ύδατα Στυγός, φαράγγι Βουραϊκού

Νομός Αχαΐας και Ηλείας: Περιοχή Δάσος Στροφυλιάς & λιμνοθάλασσα
Κοτυχίου

Νομός Αιτωλοακαρνανίας: Περιοχή Λιμνοθάλασσες Μεσολογγίου και
Αιτωλικού

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΕΣ ΑΚΤΕΣ - ΠΛΑΖ ΕΟΤ

ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΟΤ

ΟΡΕΙΝΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

MARINEΣ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ, 1998 – 2003

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΜΟΥΣΕΙΩΝ, 1998 – 2004

ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ, 1998 – 2003 (σε ευρώ)

ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΜΟΥΣΕΙΩΝ, 1998 – 2004 (σε ευρώ)

ΟΡΕΙΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

ΥΓΡΟΤΟΠΟΙ

ΔΑΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ

ΣΠΗΛΑΙΑ

ΦΑΡΑΓΓΙΑ

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΑ ΤΟΠΙΑ: ΑΙΣΘΗΤΙΚΑ ΔΑΣΗ

ΜΝΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΑ ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

ΤΥΠΟΙ ΟΙΚΟΤΟΠΩΝ ΣΤΙΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΣΕ ΑΚΤΕΣ ΚΑΙ MARINEΣ, 2005

ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ, 2005

ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΝΟΜΟΥ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ, 2005

ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΝΟΜΟΥ ΗΛΕΙΑΣ, 2005

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ

ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ

ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ CAMPING, 2003

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΣΕ CAMPING, 1990 – 2000

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΣΕ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ, 1990 – 2000

ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ, 1990 – 2000

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ ΣΕ CAMPING, 1990 – 2000

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ ΣΕ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ, 1990 - 2000

ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ , 1990 - 2000

ΠΛΗΡΟΤΗΤΕΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ, 1990 – 2000

ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΕΙΣ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ,
2000 – 2003

ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ ΠΛΗΝ CAMPINGS

ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΕΙΣ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ,
2000 – 2003

ΣΥΝΟΛΟ ΣΕ CAMPINGS

ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΕΙΣ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΑΧΑΪΑΣ, 2000 – 2003

ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ ΠΛΗΝ CAMPINGS

ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΕΙΣ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΑΧΑΪΑΣ, 2000 – 2003

ΣΥΝΟΛΟ ΣΕ CAMPINGS

ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΕΙΣ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΗΛΕΙΑΣ, 2000 – 2003

ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ ΠΛΗΝ CAMPINGS

ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΕΙΣ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΗΛΕΙΑΣ, 2000 – 2003

ΣΥΝΟΛΟ ΣΕ CAMPINGS

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΥΠΑΧΘΕΙΣΕΣ ΣΤΟ Ν.2601/98 - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

Δ.ΕΛΛΑΔΑΣ (από Μάιο 1998 έως 26.2.2004) 1.ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ

2. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΜΠΙΝΓΚ

3. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΕ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ

4. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΑΝΕΓΕΡΣΗΣ/ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ

5. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

6. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Ιαματικές Πηγές Τοπικής Σημασίας

Ιαματικές Πηγές Τουριστικής Σημασίας

Πίνακας Περιαστικών Δασών γύρω από οικισμούς με πληθυσμό Μεγαλύτερο των 5.000 κατοίκων εκτός Αθήνας και Θεσσαλονίκης

ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ 1971 – 2005