

Title: **TRANSPORT POLICY AND TERRITORIAL COHESION - THE
CASE OF THE EGNATIA MOTORWAY IN NORTHERN GREECE**

Author: **Sokratis Seitaniadis**

Urban and regional planner, Egnatia Odos SA - Observatory

Egnatia Odos SA

6th km Thermi - Thessaloniki

Thessaloniki 57001

tel: 00302310 470 507

fax: 00302310 475 937

email: sseitaniadis@egnatia.gr

URL: <http://observatory.egnatia.gr> & <http://www.egnatia.gr>

ABSTRACT

European transport policy has acquired a clear development dimension, and is directly linked to the policies for the social, economic and territorial cohesion of Europe. According to the renewed “Lisbon strategy”, basic transport infrastructures and services should be created, upgraded, and widened, in order to be available to regional and local economies, functioning as tools of development and spatial rearrangement. Therefore, in the context of determining the overall benefit expected from such investments, the environmental, territorial and socio-economic consequences of transport infrastructure projects should be monitored. In Greece, the recently launched spatial planning framework emphasizes the role of transport infrastructure in territorial cohesion, setting the development axes in full correspondence to motorways alignment. The aim of this research paper is to investigate the Egnatia Motorway spatial impacts in territorial cohesion. This is done by examining a set of socio-economic and accessibility indicators. The results of the socio-economic indicators examined show that convergence is rather weak, but the operation of the motorway has a more clear and positive impact on territorial cohesion.

Key words: Territorial cohesion, Egnatia Odos, indicators, accessibility, transportation policy, regional convergence.

**Τίτλος εργασίας: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ –
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ
ΣΤΟ ΒΟΡΕΙΟΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ**

Συγγραφέας: Σεϊτανίδης Σωκράτης

Χωροτάκτης – πολεοδόμος, Παρατηρητήριο, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Εγνατία Οδός Α.Ε.

6ο χμλ Θέρμης – Θεσσαλονίκης

Θεσσαλονίκη 57001

τηλ. 2310 470 507

fax: 2310 475 937

email: sseitanidis@egnatia.gr

URL: <http://observatory.egnatia.gr> & <http://www.egnatia.gr>

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών έχει σαφή αναπτυξιακή διάσταση και συνδέεται άμεσα με τις πολιτικές για την εδαφική συνοχή του Ευρωπαϊκού χώρου. Η πολιτική μεταφορών και οι μεταφορικές υποδομές θεωρούνται σημαντικά εργαλεία για την εδαφική συνοχή του Ευρωπαϊκού Χώρου. Αυτό ισχύει και στην Ελλάδα, όπου ο χωροταξικός σχεδιασμός δίνει έμφαση στην αναπτυξιακή διάσταση των μεταφορικών υποδομών, γεγονός που ισχύει ακόμα περισσότερο για τους δύο μεγαλύτερους οδικούς άξονες της χώρας, ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό. Σκοπός της παρούσας εισήγησης είναι να διερευνήσει τις χωρικές επιδράσεις της Εγνατίας Οδού μέσα από το πρίσμα της εδαφικής συνοχής που υιοθετεί η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ). Τα αποτελέσματα στο πεδίο των κοινωνικο-οικονομικών δεικτών καταδεικνύουν ότι παρότι η κοινωνικοοικονομική σύγκλιση είναι ασθενής, η βελτίωση της εδαφικής συνοχής μετά τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού είναι ιδιαίτερα σημαντική.

Λέξεις κλειδιά: Εδαφική συνοχή, Εγνατία Οδός, κοινωνικοοικονομικοί δείκτες, δείκτες προσπελασιμότητας, πολιτική μεταφορών, σύγκλιση Νομών.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εισήγησης είναι να διερευνήσει τις χωρικές επιδράσεις της Εγνατίας Οδού μέσα από το πρίσμα της εδαφικής συνοχής που υιοθετεί η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ). Η εδαφική συνοχή είναι παλιά έννοια, αλλά καινούριος όρος, που παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο ως στόχος στις Ευρωπαϊκές πολιτικές. Σχετίζεται με το σύνολο της πολιτικής μεταφορών στην ΕΕ και με τις μεταφορικές υποδομές. Προκειμένου να τροφοδοτήσουν τις πολιτικές, οι επιδράσεις των μεταφορικών υποδομών αξιολογούνται, τόσο σε Ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και στην Ελλάδα, στην οποία οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν βασικό εργαλείο της χωρικής πολιτικής. Αυτό αντικατοπτρίζεται και από τις αναφορές του χωροταξικού σχεδιασμού στην Εγνατία Οδό. Η παρούσα έρευνα βασίζεται στη χρήση κοινωνικοοικονομικών δεικτών και δεικτών προσπελασιμότητας που καταγράφει το Παρατηρητήριο της Εγνατία Οδός Α.Ε. για την περιοχή των Περιφερειών από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός (Ζώνη Επιρροής IV). Η χρήση των δεικτών γίνεται με τρόπο ώστε να εξετάζεται η εδαφική συνοχή και η σύγκλιση των Νομών πριν την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και κατά την πλήρη λειτουργία της ή την πιο κοντινή κατάσταση στην σημερινή, ανάλογα με τα διαθέσιμα στοιχεία. Η ανάλυση δείχνει σαφή βελτίωση της προσπελασιμότητας με τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού, η οποία είναι βασικός παράγοντας για την ενίσχυση της εδαφικής συνοχής. Οι κοινωνικοοικονομικοί δείκτες δεν δείχνουν το ίδιο σαφή αποτελέσματα, φαίνεται όμως ότι υπάρχει η τάση διάχυσης της ανάπτυξης προς ένα χωρικό πρότυπο που δεν έχει τον χαρακτήρα κέντρου-περιφέρειας.

2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ

2.1. Τι είναι και πως εκφράζεται η Εδαφική Συνοχή

Η έννοια της εδαφικής συνοχής έχει τις ρίζες της στο Ευρωπαϊκό κοινωνικό μοντέλο (Davoudi, 2005), ωστόσο σαν όρος πρωτοεμφανίζεται στη δεύτερη έκθεση οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της ΕΕ (ΕΕ, 2001) και ουσιαστικά αποτελεί στόχο και αντικείμενο μελέτης στην τρίτη έκθεση οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της ΕΕ (ΕΕ, 2004). Εκεί ορίζεται ότι:

«Η έννοια της εδαφικής συνοχής επεκτείνεται πέρα από αυτήν της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής τόσο με το να την εμπλουτίζει όσο και με το να την ενισχύει. Από τη σκοπιά της πολιτικής, ο στόχος είναι να διευκολυνθεί η επίτευξη μιας πιο ισόρροπης ανάπτυξης, μειώνοντας έτσι τις υφιστάμενες ανισότητες, αποτρέποντας τις εδαφικές ανισοροπίες και καθιστώντας πιο συνεκτικές τόσο τις τομεακές πολιτικές που έχουν μια χωρική επίπτωση, όσο και την περιφερειακή πολιτική. Το μέλημα είναι, επίσης, να βελτιωθεί η εδαφική ολοκλήρωση και να ενθαρρυνθεί η συνεργασία μεταξύ των περιφερειών» (ΕΕ, 2004).

Η οικονομική συνοχή υποδηλώνει τη σύγκλιση του εισοδήματος (συνήθως του ΑΕΠ ανά κάτοικο) μεταξύ περιοχών. Ωστόσο, η μείωση της απόστασης ανάμεσα στο μέσο εισόδημα δύο περιοχών δεν σημαίνει απαραίτητα ότι έχει μειωθεί και η απόσταση ανάμεσα στα ποσοστά ανεργίας, φτώχειας, κοινωνικού αποκλεισμού κλπ. σε αυτές τις δύο περιοχές. Η σύγκλιση σε τέτοιου είδους κοινωνικά ζητήματα αφορά την κοινωνική συνοχή. Η εδαφική συνοχή αφορά εκτός από τα παραπάνω και την πύκνωση των σχέσεων μεταξύ των περιοχών, τις ροές μεταξύ των περιοχών, την άρση της απομόνωσης και βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους. Πιο συνοπτικά, η εδαφική συνοχή μπορεί να οριστεί ως η «ισορροπημένη κατανομή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση» (ESPON and EC, 2004).

Η ιδέα της εδαφικής συνοχής κέρδισε περισσότερο ενδιαφέρον μετά την προσθήκη της στο μη θεσμοθετημένο ακόμα Ευρωπαϊκό Σύνταγμα, όπου αναφέρεται ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να αναπτύξει δράσεις προς την εδαφική συνοχή και τη μείωση των ανισοτήτων. Παρά τη μη θεσμοθέτηση του Ευρωπαϊκού Συντάγματος, το πολιτικό ενδιαφέρον για εδαφική συνοχή εξακολούθησε να είναι υψηλό (Davoudi, 2005). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 2005, ανακοίνωσε ότι η εδαφική συνοχή είναι «θεμελιώδης στόχος της χωροταξικής οργάνωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δίνει νόημα στην πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης» (ΕΚ, 2005).

2.2. Πολιτική μεταφορών και εδαφική συνοχή

Τόσο οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ, 1999 και ΕΚ, 2004) όσο και ερευνητές (Vickerman, 1995) έχουν δώσει έμφαση στην ανάγκη για αλληλοσυμπλήρωση και συντονισμό της περιφερειακής πολιτικής με την πολιτική μεταφορών. Η πολιτική μεταφορών θεωρείται ότι μπορεί να παίξει ουσιαστικό ρόλο στην εδαφική συνοχή, προωθώντας την ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της επικράτειας της ΕΕ και βελτιώνοντας τη δυνατότητα πρόσβασης και την κατάσταση των άκρως απομακρυσμένων ή μειονεκτικών περιφερειών. Δηλαδή η πολιτική μεταφορών διαθέτει εργαλεία «για τη συνέχιση των προσπαθειών σε τομείς όπως η συνοχή μεταξύ των πολιτών και των περιφερειών» (ΕΚ, 2006).

Η κυρίαρχη πολιτική της ΕΕ όσον αφορά στις μεγάλες μεταφορικές υποδομές, είναι η πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (Trans European Transport Network), η οποία καθιερώθηκε θεσμικά με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ (1992) και θεωρείται ένα στοιχείο κλειδί στη στρατηγική της Λισαββόνας για ανταγωνιστικότητα και εργασία στην Ευρώπη (ΕΚ, 2005) και κατ' επέκταση για την εδαφική συνοχή. Η Territorial Agenda της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion, 2007) που έχει στόχο την ενίσχυση της εδαφικής συνοχής, θέτει ως προτεραιότητα, την ενίσχυση και επέκταση των Trans European Networks. Μαζί με την αναβάθμιση του ΠΑΘΕ, η Εγνατία συμπεριλαμβάνεται στο δίκτυο Trans European Transport Network στον άξονα προτεραιότητας Νο7. Ως επιδράσεις των αξόνων αυτών αναφέρονται «η επιτάχυνση της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης και η ώθηση στον τουρισμό και το εμπόριο στην περιφέρεια» (ΕΚ, 2005).

Για τη μελέτη τέτοιου είδους επιδράσεων, που συνεισφέρουν στην εδαφική συνοχή, το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) θέτει για πρώτη φορά το εργαλείο των Territorial Impact Assessment (ΤΙΑ) σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Προτείνει την εφαρμογή των ΤΙΑ σαν εργαλείο αξιολόγησης της χωρικής επίδρασης των μεγάλων υποδομών. Στην Ελλάδα, η μοναδική μεγάλη υποδομή της οποίας οι χωρικές επιδράσεις καταγράφονται και αξιολογούνται συστηματικά, είναι η Εγνατία Οδός. Το Παρατηρητήριο της Εγνατία Οδός Α.Ε., καταγράφει μεταξύ άλλων και τις χωρικές επιδράσεις της Εγνατίας οδού όσον αφορά την εδαφική συνοχή στις Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού και κυρίως στον Βορειοελλαδικό χώρο (Παρατηρητήριο – Εγνατία Οδός Α.Ε., 2005).

Στην Ελλάδα, η χωρική πολιτική, το σύνολο δηλαδή των τομεακών πολιτικών που αφορούν τον χώρο, είναι άμεσα συνυφασμένη με την πολιτική των μεταφορικών υποδομών. Αυτό φαίνεται ξεκάθαρα στον χωροταξικό σχεδιασμό, που αποτελεί πλέον σημαντικό εργαλείο της χωρικής πολιτικής. Χαρακτηριστική περίπτωση είναι το Σχέδιο ΚΥΑ για το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007) και τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια, όπου οι εθνικοί αυτοκινητόδρομοι ταυτίζονται με τους άξονες ανάπτυξης. Συγκεκριμένα όσον αφορά την Εγνατία Οδό, ο αναπτυξιακός της ρόλος τονίζεται στα Σχέδια ΚΥΑ του 2007 του ΥΠΕΧΩΔΕ για το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και για τη Βιομηχανία, καθώς και σε όλα τα Πλαίσια

Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Περιφερειών διέλευσης της Εγνατίας Οδού εκτός από αυτό της Θεσσαλίας.

3. ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΦΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ ΣΤΗ ΖΩΝΗ IV

3.1. Συμπεράσματα προηγούμενων ερευνών σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό Επίπεδο

Η πιο σχετική δημοσίευση με το παρόν θέμα είναι το Project 1.2.1 «Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion» (2004) του ESPON. Η έκθεση καταλήγει σε συμπεράσματα για τις υπάρχουσες περιφερειακές ανισορροπίες και σε προτάσεις για τις πολιτικές που αφορούν τις μεταφορές και την εδαφική συνοχή. Στο ίδιο πλαίσιο κυμαίνεται η «Ενδιάμεση Έκθεση για την εδαφική» του ESPON συνοχή (ESPON and EC, 2004), στην οποία το κυριότερο συμπέρασμα είναι ότι οι εδαφικές ανισορροπίες είναι σημαντικές στην Ευρωπαϊκή Ένωση και θα επιδεινωθούν με την διεύρυνση, η οποία θα ενισχύσει επιπλέον το Κέντρο (πεντάγωνο), σε σχέση με την περιφέρεια. Η πιο πρόσφατη σχετική έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η 4η έκθεση για την οικονομική και κοινωνική συνοχή (EC, 2007). Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις της έκθεσης, υπάρχει τάση σύγκλισης των Ευρωπαϊκών χωρών και οι μεταξύ τους ανισότητες αμβλύνονται. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο και σε επίπεδο χώρας, αφού στις περισσότερες χώρες της ΕΕ27, διογκώνονται οι ανισότητες μεταξύ των Περιφερειών και κυρίως οι ανισότητες μεταξύ πρωτεύουσας και περιφέρειας.

Το τμήμα της βιβλιογραφίας το οποίο μπορεί να τροφοδοτήσει την παρούσα έρευνα με συμπεράσματα και μεθοδολογία είναι αυτό που εξετάζει αν υπάρχει σύγκλιση στην Ελλάδα (convergence hypothesis). Η εδαφική συνοχή είναι καινούριος όρος και οι επιδράσεις των μεταφορικών υποδομών στην εδαφική συνοχή δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο της βιβλιογραφίας στην Ελλάδα. Ωστόσο υπάρχουν πολλές έρευνες που εξετάζουν αν υπάρχει τάση για ισόρροπη ανάπτυξη, οι οποίες εστιάζονται στην έννοια της περιφερειακής σύγκλισης. Η περιφερειακή σύγκλιση στην Ελλάδα αποτελεί εδώ και πολλά χρόνια πεδίο έρευνας και τα αποτελέσματα ποικίλουν. Οι περισσότεροι από τους ερευνητές π.χ. Konsolas et al. (2002), Λιαργκόβας κ.ά. (2003), Petrakos and Saratsis (2000), Christopoulos and Tsionas (2003), καταλήγουν στο ότι υπάρχουν ασθενείς τάσεις σύγκλισης και μείωσης των ανισοτήτων. Οι Sirigiopoulos and Asteriou (1998) και οι Πετράκος και Ψυχάρης (2004) βρίσκουν τάσεις απόκλισης. Ο Monastiriotis (2006), δεν μελετά τις τάσεις αλλά τις υφιστάμενες περιφερειακές ανισότητες στον ελληνικό χώρο. Δείχνει τον διχοτομημένο χαρακτήρα του ελληνικού χώρου και υποστηρίζει ότι δεν υπάρχει διάχυση της ανάπτυξης από τους πόλους-κέντρα. Στην πόλωση του ελληνικού χώρου εστιάζουν και οι Tsionas (2001) και Φωτόπουλος κ.α. (2002), οι οποίοι δείχνουν ότι υπάρχουν τάσεις περαιτέρω ενίσχυσής της. Οι Petrakos and Saratsis (2000), σχετίζουν τις τάσεις σύγκλισης ή απόκλισης με την οικονομική μεγέθυνση και δείχνουν ότι οι περιφερειακές ανισότητες αυξάνονται σε περίοδο έντονης ανάπτυξης και μειώνονται σε περίοδο ύφεσης.

3.2 Μεθοδολογία

Εξετάζοντας την παραπάνω βιβλιογραφία προκύπτει ότι σε μια έρευνα που εξετάζει την σύγκλιση (ή τη συνοχή) πρέπει να οριστούν τα εξής στοιχεία: α) η γεωγραφική ενότητα στην οποία εξετάζεται αν υπάρχει σύγκλιση (σε όλες τις παραπάνω έρευνες είναι η Ελλάδα), β) «η χωρική μονάδα» της οποίας εξετάζεται η σύγκλιση (συνήθως Νομοί ή Περιφέρειες), γ) οι κοινωνικοοικονομικοί δείκτες με βάση τους οποίους καταγράφεται η σύγκλιση, δ) η χρονική περίοδος που εξετάζεται και ε) η μέθοδος η οποία χρησιμοποιείται. Ο στόχος της παρούσας ανάλυσης έχει δύο σημαντικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις έρευνες που έχουν γίνει

μέχρι τώρα για την Ελλάδα. Η μία είναι ότι εξετάζει αν υπάρχει εδαφική συνοχή και όχι οικονομική-κοινωνική και η δεύτερη ότι την εξετάζει ως επίδραση της Εγνατίας Οδού. Οι διαφοροποιήσεις αυτές, καθοδηγούν την επιλογή των παραπάνω τεσσάρων στοιχείων που πρέπει να έχει η έρευνα κατά τον τρόπο που περιγράφεται παρακάτω.

Η γεωγραφική ενότητα στην οποία εξετάζεται η εδαφική συνοχή είναι οι περιφέρειες διέλευσης της Εγνατίας Οδού, που αναφέρεται σαν Ζώνη Επιρροής IV της Εγνατίας Οδού. Αποτελεί την κυριότερη Ζώνη Επιρροής για την οποία καταγράφονται οι επιδράσεις της οδού από το Παρατηρητήριο της Εγνατία Οδός ΑΕ. Οι «χωρικές μονάδες» οι οποίες εξετάζεται αν συγκλίνουν είναι οι Νομοί της Ζώνης αυτής, αφού αποτελούν τη μικρότερη γεωγραφική και διοικητική ενότητα του χώρου για την οποία υπάρχουν τα απαραίτητα στοιχεία για την εξέταση της εδαφικής συνοχής (π.χ. ΑΕΠ ανά κάτοικο). Για συγκεκριμένους δείκτες η χωρική μονάδα η οποία εξετάζεται είναι οι πόλεις διέλευσης της Εγνατίας Οδού.

Εκτός από τους κοινωνικοοικονομικούς δείκτες με τους οποίους καταγράφεται η συνοχή, στην παρούσα ανάλυση προστίθενται και οι δείκτες προσπελασιμότητας. Η προσθήκη αυτή είναι απαραίτητη δεδομένου ότι μελετάμε την επίδραση μιας οδικής υποδομής. Επίσης, εφόσον μελετάμε την εδαφική συνοχή και όχι μόνο την οικονομική και κοινωνική, είναι απαραίτητο να εξεταστεί η προσπελασιμότητα, όπως ορίζουν και οι απαιτήσεις των ΤΙΑ (Schindegger and Tatzberger, 2004). Τα επιπλέον πεδία έρευνας που αντιστοιχούν στην εξέταση της εδαφικής συνοχής έναντι της οικονομικής και κοινωνικής φαίνονται στον πίνακα 1. Στον πίνακα φαίνεται ότι εκτός από την προσπελασιμότητα, θα έπρεπε να εξετάζονται και οι σχέσεις και ανταλλαγές μεταξύ των περιφερειών (εμπορευματικές, μεταναστευτικές κ.α.) στοιχεία τα οποία δεν καταγράφονται ακόμα για τις Ελληνικές περιφέρειες.

Πίνακας 1: Αντιστοίχιση μεταξύ συνοχής και δεικτών

GDP per capita	(> cohesion)
Employment	(> economic/social cohesion)
Income	
Male/female employment	
Population change	
Educational level	
Specific relations/exchanges between territories, eg migration, commercial links, cultural relationships, institutional relations, accessibility	(> territorial cohesion)

Πηγή: (Schindegger and Tatzberger, 2004)

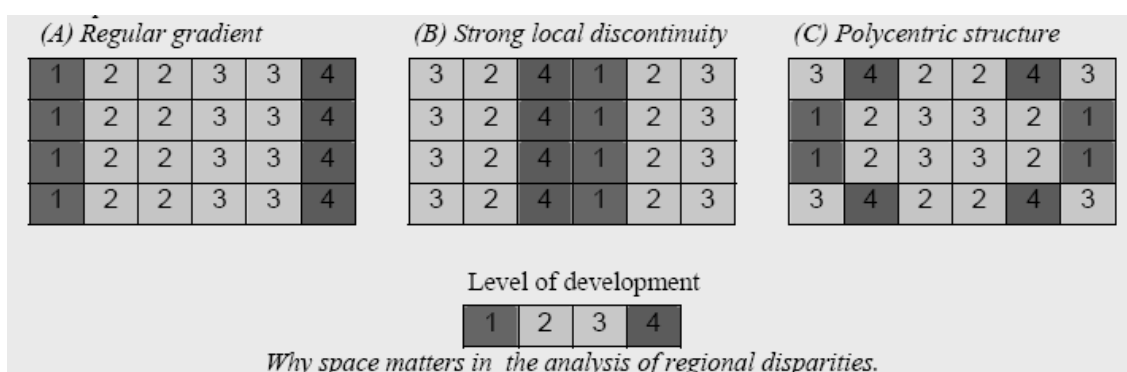
Η ανάλυση στηρίζεται στους δείκτες που καταγράφει το Παρατηρητήριο της Εγνατία Οδός ΑΕ. Επειδή η παρούσα έκθεση αφορά την επίδραση της Εγνατίας Οδού στην εδαφική συνοχή, χρησιμοποιούνται μόνο οι παράμετροι εξέτασης της εδαφικής συνοχής που σχετίζονται με τις χωρικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορικών υποδομών. Δεν λαμβάνονται υπόψη παράμετροι εξέτασης της εδαφικής συνοχής που έχουν εξεταστεί από άλλες έρευνες, όπως το επίπεδο εκπαίδευσης, πρόσβαση στο διαδίκτυο, καταναλώσεις ηλεκτρικού ρεύματος και νερού, ποσοστό απασχόλησης σε υψηλές τεχνολογίες κ.α., οι οποίες θεωρείται ότι σχετίζονται λιγότερο με τις επιπτώσεις των οδικών μεταφορικών υποδομών. Συγκεκριμένα η ανάλυση βασίζεται στη χρήση των δεικτών: πληθυσμιακή μεταβολή, ΑΕΠ ανά κάτοικο, κατοχή οχημάτων, πυκνότητα οδικού δικτύου και μεταβολή χρονοαποστάσεων. Στην παρούσα ανάλυση εξετάζεται η εδαφική συνοχή πριν την έναρξη κατασκευής της Εγνατίας Οδού και με την πλήρη λειτουργία της Οδού. Επειδή η κατασκευή δεν έχει ολοκληρωθεί, δεν

υπάρχουν στοιχεία για την χρονική στιγμή της πλήρους λειτουργίας για κάποιους κοινωνικοοικονομικούς δείκτες. Σε αυτές τις περιπτώσεις, εξετάζεται η εδαφική συνοχή από το 1995, μέχρι την τελευταία χρονιά για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία του δείκτη.

Οι πιο συνηθισμένες μέθοδοι στη βιβλιογραφία του «convergence hypothesis» είναι η μέθοδος της ταχύτητας σύγκλισης (b-convergence) και η διαχρονική ανάλυση της διασποράς (σ-convergence). Οι διαφοροποιήσεις που παρατηρούνται στα συμπεράσματα των ερευνών που έχουν γίνει, οφείλονται κατά σημαντικό βαθμό στη χρήση διαφορετικής μεθόδου. Σε γενικές γραμμές, οι έρευνες που χρησιμοποιούν τη μέθοδο β-convergence, δείχνουν ασθενείς τάσεις σύγκλισης για τους Νομούς της Ελλάδας. Εκτός από την εξέταση της σύγκλισης, μελετάται και το επίπεδο των ανισοτήτων στους Νομούς της Ζώνης IV πριν και μετά τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού.

Τα οικονομετρικά μεγέθη που αναφέρονται παραπάνω, δεν αρκούν για να καλύψουν την εξέταση της εδαφικής συνοχής, γιατί δεν λαμβάνουν υπόψη τους την παράμετρο του χώρου. Δηλαδή αυτό που έχει ιδιαίτερη σημασία για την εδαφική συνοχή είναι η θέση των Νομών όπου παρατηρούνται οι διάφορες μεταβολές σύγκλισης ή απόκλισης. Στις τρεις θεωρητικές καταστάσεις που παρουσιάζονται στο σχήμα 1, φαίνονται τρία παραδείγματα όπου η κατάσταση ως προς την οικονομική και κοινωνική συνοχή είναι ίδια αλλά ως προς την εδαφική διαφορετική. Στην συγκεκριμένη έρευνα μας ενδιαφέρει η εξέλιξη των δεικτών στους Νομούς, εξετάζοντας και τη θέση τους ως προς τον Νομό Θεσσαλονίκης και την περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, που είναι οι κυρίαρχες εδαφικές ενότητες στην Ζώνη IV όσον αφορά τους κοινωνικοοικονομικούς δείκτες.

Σχήμα 1: Η σημασία του χώρου στην εξέταση των περιφερειακών ανισοτήτων



Πηγή: *Disparities and Cohesion: What strategies for the future* (Nordregio et al., 2007)

3.3 Αποτελέσματα - εκτίμηση

Στον πίνακα 2 φαίνονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα για κάθε δείκτη όσον αφορά την σύγκλιση-απόκλιση με 4 διαφορετικούς τρόπους εκτίμησής της. Με « + » εκφράζονται τα αποτελέσματα που δείχνουν τάσεις σύγκλισης και με « - » αυτά που δείχνουν τάσεις απόκλισης.

Όσον αφορά το πληθυσμιακό μέγεθος, υπάρχουν τάσεις απόκλισης των Νομών και μείωση του πληθυσμού σε 5 Νομούς που ο πληθυσμός τους είναι κάτω του μέσου όρου της Ζώνης IV. Ωστόσο είναι θετικό ότι σημαντικές πληθυσμιακές αυξήσεις εμφανίζουν οι Νομοί Ιωαννίνων (8,6%) και Ξάνθης (6,3%), που βρίσκονται σχεδόν στα άκρα του άξονα της Εγνατίας Οδού και σύμφωνα με τη μεταβολή αυτή κατατάσσονται στην 1^η και 4^η θέση της Ζώνης IV αντίστοιχα.

Πίνακας 2: Αποτελέσματα σύγκλισης – οικονομικοί δείκτες

	Πληθυσμός 1995-2005 (Μέσος ετήσιος πληθυσμός, Eurostat, Νοέμβριος 2007)	ΑΕΠ ανά κάτοικο 1995-2004 (Eurostat, Νοέμβριος 2007)	Κατοχή οχημάτων 1995-2004, (ΕΣΥΕ, Δεκέμβριος 2006 και Eurostat, Νοέμβριος 2007)	Πυκνότητα οδικού δικτύου 1995-πλήρης λειτουργία ΕΟ	Μεταβολή χρονοαπόστασης 1995-πλήρης λειτουργία ΕΟ
β-σύγκλιση	-	+	+	+	+
σ-σύγκλιση (cv)	-	+	+	+	+
gini coefficient	-	-	+	+	+
max/min	-	+	+	+	+

Όσον αφορά το ΑΕΠ ανά κάτοικο, υπάρχουν ασθενείς τάσεις σύγκλισης, αν και η απόσταση της κατανομής του δείκτη από την τέλεια ισοκατανομή έχει εμφανίσει μικρή αύξηση. Η σύγκλιση οφείλεται κατά μεγάλο βαθμό στην σημαντική αύξηση του ΑΕΠ ανά κάτοικο περιφερειακών και άλλοτε απομονωμένων Νομών όπως Ιωαννίνων (65,1%), Θεσπρωτίας (53,6%), Πρέβεζας (37,7%), Έβρου (27,6%), Ροδόπης (27,5%).

Η κατοχή οχημάτων (αριθμός επιβατηγών φορτηγών και λεωφορείων ανά 1.000 κατοίκους), εμφανίζει σύγκλιση με κάθε μέθοδο μέτρησης και οι μεταβολές της κατοχής οχημάτων έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον όσον αφορά την εδαφική συνοχή: Οι Νομοί που εμφάνισαν την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση του δείκτη κατά την περίοδο 1995-2004 [Θεσπρωτίας (91,7%), Άρτας (89,4%), Τρικάλων (76,3%) και Έβρου (72,2%)], είναι Νομοί οι οποίοι εμφάνιζαν χαμηλή κατοχή οχημάτων το 1995 και χωρικά βρίσκονται μακριά από τον κυρίαρχο Νομό και σε αυτόν τον δείκτη τον Ν. Θεσσαλονίκης.

Η πυκνότητα οδικού δικτύου, εξετάζεται ως το μήκος του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οδικού δικτύου ανά μονάδα επιφάνειας κάθε Νομού διέλευσης της Εγνατίας Οδού ή των κάθετων αξόνων. Οι κατηγορίες οδικού δικτύου που εξετάζονται ξεπερνούν συνήθως τα όρια του Νομών, συντελούν στη σύνδεσή του με τους γειτονικούς και κατά συνέπεια η πυκνότητα αυτών των κατηγοριών οδικού δικτύου αποτελεί μια ένδειξη για το επίπεδο προσπελασιμότητας και εδαφικής συνοχής. Οι Νομοί Γρεβενών, Ροδόπης και Καστοριάς εμφάνιζαν την μικρότερη πυκνότητα οδικού δικτύου το 1995 και το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησής της.

Στον δείκτη των χρονοαποστάσεων, εξετάστηκε το άθροισμα των χρονοαποστάσεων από κάθε πόλη προς όλες τις υπόλοιπες, για όλες τις πρωτεύουσες Νομών από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός. Η μείωση της συνολικής χρονοαπόστασης μιας πόλης από τις υπόλοιπες αντανακλά τις δυνατότητες ανάπτυξης περαιτέρω δεσμών (π.χ. εμπορευματικές και πληθυσμιακές μετακινήσεις) μεταξύ των πόλεων και την άρση της απομόνωσής τους. Πριν την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, την μικρότερη συνολική χρονοαπόσταση είχαν η Βέροια (32h) και η Θεσσαλονίκη (32h) και την μεγαλύτερη η Ηγουμενίτσα (62h) και τα Ιωάννινα (53h). Η Ηγουμενίτσα και τα Ιωάννινα εμφάνισαν την μεγαλύτερη μείωση του δείκτη, κατά 51% και 50% αντίστοιχα. Εκτός από αυτό, παρατηρούμε ότι όσο αυξάνεται η συνολική χρονοαπόσταση τόσο μεγαλύτερη είναι η ποσοστιαία μείωσή της, ακολουθώντας μια σχέση που η βέλτιστη περιγραφή της είναι με καμπύλη εκθετικής μορφής.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σημασία για την εδαφική συνοχή, έχει όχι μόνο το αν υπάρχει οικονομική και κοινωνική σύγκλιση, αλλά κυρίως πως τοποθετείται αυτή στον χώρο. Όπως είναι γνωστό, στον

Ελλαδικό Χώρο κυριαρχεί το μοντέλο κέντρου – περιφέρειας. Υπάρχει δηλαδή υπεροχή του κέντρου (Αττική) έναντι της περιφέρειας στο επίπεδο ανάπτυξης και αυτό είναι φαινόμενο που απαντάται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Σύμφωνα με την 3^η Έκθεση για την Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή, κατά μέσο όρο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα επίπεδα παραγωγής στις περιφέρειες των πρωτευουσών είναι κατά 25% υψηλότερα από τα εθνικά επίπεδα και από το 1995 έως το 2004, οι περιφέρειες των πρωτευουσών, αύξησαν την οικονομική τους θέση στη χώρα. Κατά μέσο όρο, το ποσοστό συμμετοχής τους στο εθνικό ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 9%, ενώ ο πληθυσμός τους μόλις κατά 2%. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο, όπου Παρίσι και Λονδίνο συμμετέχουν στο εθνικό ΑΕΠ σχεδόν κατά 30%, ενώ οι υπόλοιπες πόλεις κατά λιγότερο από 3–4%.

Η ύπαρξη του μοντέλου κέντρο-περιφέρεια επομένως, είναι έντονη στην Ευρώπη και στην Ελλάδα. Για την Ελλάδα έχει διαπιστωθεί ότι υπάρχουν «ενδείξεις διάχυσης της ανάπτυξης από την Αττική και τη Θεσσαλονίκη σε γειτονικές περιφέρειες ή νομούς», όπως αναφέρεται στο Σχέδιο ΚΥΑ για το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (2007). Με την παρούσα έρευνα ωστόσο, παρατηρούμε ότι οι σημαντικότερες μεταβολές στα αναπτυξιακά μεγέθη, δεν οφείλονται σε διάχυση της ανάπτυξης από την Θεσσαλονίκη προς τους γειτονικούς Νομούς. Για παράδειγμα, ο Νομός Κιλκίς, που φιλοξενεί τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερες δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα που έχουν σαν έδρα την Θεσσαλονίκη, δεν είναι αυτός που εμφανίζει και τις μεγαλύτερες αυξήσεις στους κοινωνικοοικονομικούς δείκτες. Αντιθέτως, οι εντυπωσιακές αυξήσεις των δεικτών παρατηρούνται σε Νομούς μακριά από την Θεσσαλονίκη και συχνότερα στις Περιφέρειες Ηπείρου και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Άρα η ασθενής τάση σύγκλισης που εμφανίζουν τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά κατά την περίοδο λειτουργίας της Εγνατίας Οδού, είναι ιδιαίτερα σημαντική αν λάβουμε υπόψη την χωρική της διάσταση. Δεν πρόκειται για διάχυση γύρω από την περιοχή της Θεσσαλονίκης, αλλά για σταδιακή «διαφοροποίηση του μονοπολικού προτύπου χωρικής οργάνωσης» (Yiannakou and Tasoulou, 2007). Οι βελτιώσεις της προσπελασιμότητας λόγω Εγνατίας συνιστούν βελτίωση της εδαφικής συνοχής και επιπλέον, οι περιοχές που ευνοούνται περισσότερο στην προσπελασιμότητα, είναι συνήθως αυτές που εμφανίζουν και τη μεγαλύτερη βελτίωση των δεικτών ανάπτυξης.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Christopoulos K. and Tsionas G. (2003): “Convergence and regional productivity differences: Evidence from Greek prefectures”, *The annals of regional science*, Vol.38, pp 387-396
- Davoudi S. (2005): “Understanding territorial cohesion”, *Planning, Practice and Research*, Vol. 20, No.4, pp 433-441
- Διάσκεψη των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών 2004, (2004): *Η Συνθήκη για την ίδρυση συντάγματος στην Ευρώπη*, (CIG 87/2/04), Βρυξέλλες.
- EC (2005): *Trans European Transport Network - Ten-T Priority Axes and projects 2005*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2005
- EC (2007): *Growing Regions, growing Europe - Fourth Report on Economic and Social Cohesion*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- EE (1999): Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο “Συνοχή και μεταφορές”. Δελτίο ΕΕ 1/2-1999 Πολιτική Μεταφορών 1/23.
<http://www.europa.eu/bulletin/el/9901/p103165.htm>
- EE (2001): *Δεύτερη Έκθεση για την Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: Λουξεμβούργο, 2001.
- EE (2002): *Λευκή Βίβλος – Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με Ορίζοντα το Έτος 2010: η*

- ώρα των επιλογών, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: Λουξεμβούργο.
- ΕΕ (2004): *Τρίτη Έκθεση για την Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο, 2004.
- ΕΚ (2004): *Περιφερειακή πολιτική - το κλειδί για το μέλλον της ΕΕ*; <http://www.europarl.europa.eu/highlights/el/809.html>
- ΕΚ (2005): *Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τον ρόλο της εδαφικής συνοχής στην περιφερειακή ανάπτυξη (2004/2256(INI), 28/9/2005*, Στρασβούργο, 2005.
- ΕΚ (2006): *Σχέδιο Έκθεσης σχετικά με την ανακοίνωση «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας»* Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 2006.
- ESPON (2004): *Project 1.2.1 Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion* (2004)
- ESPON and EC (2004): *Interim territorial cohesion report - Preliminary results of ESPON and EU Commission studies*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion (2007): *Territorial Agenda of the European Union*, Leipzig, 24/25 May 2007
- Konsolas N., Papadaskalopoulos A. and Plaskovitis I. (2002): *Regional Development in Greece*, Berlin: Springer
- Λιαργκόβας Π., Γιαννιάς Δ. και Φωτόπουλος Γ. (2003): “Συγκλίσεις και αποκλίσεις της ποιότητας ζωής στην Ελλάδα”, *Αειχώρος*, Τομ. 2, σελ. 114-129
- Monastiriotes V. (2006): “Greece and its Regions: exploring spatial patterns and their similarity across socio-economic indicators”, *ERSA conference papers from European Regional Science Association*, Date: 2006-08
- Nordregio, UMS RIATE, RRG Spatial Planning and Geoinformation, Eurofutures Finland and LIG (2007): *Regional Disparities and Cohesion: What strategies for the future*, European Parliament, Brussels, 2007.
- Petrakos G. and Saratsis Y. (2000): “Regional inequalities in Greece”, *Papers in Regional Science*, Vol.79, pp 57-74
- Παρατηρητήριο – Εγνατία Οδός Α.Ε. (2005): “1^η Έκθεση Επιδράσεων - Κατάσταση των Περιφερειών Διέλευσης της Εγνατίας Οδού: Συνοχή - Κινητικότητα - Ισορροπία - Περιβάλλον”, Εγνατία Οδός Α.Ε., 2005
- Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Γ. (2004): *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*. Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
- Schindegger F. and Tatzberger G. (2004): *Territorial Impact Assessment (TIA): A certain tool or a whole kind of tools?* ESPON: Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning (OIR).
- Siriopoulos C. and Asteriou D. (1998): “Testing for convergence across the Greek regions” *Regional Studies*, Vol. 32, Issue 6, pp 537-546
- Tsionas E. (2001): “Another look at regional convergence in Greece”, *Regional Studies*, Vol.36, Issue 6, pp 603-609
- Vickerman R. (1995): “Location, accessibility and regional development: the appraisal of trans-European networks”, *Transport Policy*, Vol. 2, Issue 4, pp 225-234
- Φωτόπουλος Γ., Γιαννιάς Δ. και Λιαργκόβας Π. (2002): “Οικονομική ανάπτυξη και σύγκλιση στους Νομούς της Ελλάδας 1970-1994 Εναλλακτικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις”, *Αειχώρος* Τομ.1 σελ. 60-91
- Yiannakou, A. and Tasopoulou, A. (2007): “The spatial impacts of transport: main component and policy relevance”, *paper presented in SIMCODE-IGT Final Conference*, Thessaloniki.