

Διήμερο
«Real Estate Τάσεις και Προοπτικές –
Η συμβολή του Αγρονόμου Τοπογράφου Μηχανικού»

Εισηγήτρια:
Ζωή Παπασιώπη, Πολιτικός Μηχ., DEA Mgnt. Sc.,
Προϊσταμένη Τομέα Υποστήριξης της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Τίτλος εισήγησης:
**Το Παρατηρητήριο Επιπτώσεων της Εγνατίας Οδού:
Δείκτες παρακολούθησης επιπτώσεων στις χρήσεις και τις αξίες γης**

1. Το έργο της Εγνατίας Οδού και η σημασία του

Η Εγνατία Οδός είναι ο πρώτος υψηλών προδιαγραφών οδικός άξονας που διασχίζει «οριζόντια» την Ελλάδα, από την Ηγουμενίτσα έως και τους Κήπους Έβρου.

Με συνολικό μήκος 680 χλμ., αποτελεί ουσιαστικό μοχλό ανάπτυξης όλων των περιοχών που διασχίζει. Σε συνδυασμό με τους 9 κάθετους άξονες ανοίγει μεγάλες προοπτικές και αλλάζει τον τρόπο ζωής σε πολλές περιοχές της Ελλάδας, αλλά και ολόκληρης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Στην πορεία της συναντά περιοχές με εξαιρετικό φυσικό περιβάλλον (π.χ. ορεινοί σχηματισμοί της Βόρειας Πίνδου, υγροβιότοποι Αλιάκμονα, Στρυμόνα, Νέστου, Έβρου, Κορώνειας και Βόλβης) και μοναδικής ιστορικής σημασίας (π.χ. αρχαιολογική περιοχή της Δωδώνης).

Η Εγνατία Οδός αποτελεί το σημαντικότερο σύγχρονο έργο υποδομής για την ανάπτυξη και την επικοινωνίας της χώρας μας με την Ευρώπη, τα Βαλκάνια και τη Μικρά Ασία. Αποτελεί τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και είναι ένα από τα 14 έργα προτεραιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Εγνατία Οδός συνδέεται με

- 4 λιμάνια,
- 6 αεροδρόμια και
- 9 κάθετους άξονες,

που δημιουργούν πρόσβαση προς τις Βαλκανικές και τις άλλες χώρες της Ανατολικής Ευρώπης καθώς και το Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, μέσω των αξόνων IV, IX και X.

Η Εγνατία οδός αποτελεί τη βασικότερη επένδυση σε υποδομές για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας του βορειοελλαδικού χώρου στον ευρωπαϊκό και βαλκανικό χώρο και, επομένως, το βασικότερο εργαλείο για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την ενδυνάμωση του ρόλου των περιφερειών απ' όπου διέρχεται, καθώς και για την άρση της απομόνωσης ορισμένων από αυτές.

2. Οι επιδράσεις των μεταφορικών υποδομών στον χώρο

Ο ρόλος των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή και αστική ανάπτυξη είναι γενικώς αναγνωρισμένος. Γενικά, είναι αποδεκτό ότι ένα καλύτερο και σύγχρονο σύστημα μεταφοράς οδηγεί στη μείωση του κόστους μεταφοράς και σε μεγαλύτερες δυνατότητες επιλογής και, ως εκ τούτου, στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας μιας πόλης ή μιας περιφέρειας. Οι αλληλεπιδράσεις μεταφορικών υποδομών και αστικής και περιφερειακής ανάπτυξης μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες:

- Στις *άμεσες επιδράσεις* που αφορούν κυρίως αλλαγές στην προσπελασιμότητα μιας πόλης ή μιας περιφέρειας.
- Στις *έμμεσες επιδράσεις* που σχετίζονται με τη χωροθετική συμπεριφορά επιχειρήσεων και νοικοκυριών, καθώς και με την κινητικότητα των επιχειρήσεων και του ανθρώπινου δυναμικού. Αυτές οι επιδράσεις είναι τόσο κοινωνικο-οικονομικού όσο και περιβαλλοντικού χαρακτήρα.
- Στις *επιδράσεις διάχυσης*, δηλαδή στις επιδράσεις που είναι αποτέλεσμα των δύο προηγούμενων και αφορούν στη διάχυση των αποτελεσμάτων των μεταφορικών υποδομών στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη και στο περιβάλλον.

Εκτός από την περιφερειακή ανάπτυξη οι μεταφορικές υποδομές είναι ένας θεμελιώδης παράγοντας που επιδρά στην ίδια τη δομή των αστικών περιοχών, καθώς επηρεάζουν καθοριστικά τη χωροθέτηση των διαφόρων αστικών λειτουργιών. Η διέλευση ενός σημαντικού άξονα από μια περιοχή καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τη χωροθέτηση των επιχειρήσεων, καθώς και την επιλογή του τόπου κατοικίας για τα νοικοκυριά.

Η χωροθετική συμπεριφορά επιχειρήσεων και νοικοκυριών έχει με τη σειρά της επιπτώσεις στις αξίες γης, στους φυσικούς πόρους και στο περιβάλλον των αστικών περιοχών και της αγροτικής ενδοχώρας τους. Καθώς οι πόλεις λειτουργούν ως κόμβοι-κλειδιά στο μεταφορικό δίκτυο, δέχονται τις πιέσεις της αυξημένης κινητικότητας, ενώ η αυξημένη ζήτηση δημιουργεί προβλήματα στην ίδια τη χωρητικότητα των μεταφορικών υποδομών τους. Η διέλευση ενός μεγάλου αυτοκινητοδρόμου, ιδιαίτερα από τις ευρύτερες περιοχές αστικών κέντρων, δημιουργεί άμεσες πιέσεις αλλαγών χρήσεων γης όχι μόνον επειδή η εγγύτητα στον άξονα εξασφαλίζει εύκολη πρόσβαση στις αγορές, αλλά και επειδή μέσω αυτού επιτυγχάνεται καλύτερη προβολή των ίδιων των επιχειρήσεων. Αυτές οι αλλαγές λειτουργούν ενδεχομένως θετικά για τη μοναδιαία επιχείρηση ή την τοπική οικονομία, ωστόσο, έχουν και σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από την ενδεχόμενη μείωση πλουτοπαραγωγικών πόρων, την αυξημένη ρύπανση από την κυκλοφορία κλπ.

Οι αλληλεπιδράσεις μεταφορικών υποδομών και της ανάπτυξης μιας περιοχής δεν είναι ευθύγραμμες. Η εκτίμησή τους απαιτεί εμπειρική διερεύνηση, πράγμα που επιτρέπει όχι μόνον την κατανόησή τους, αλλά κυρίως την εκτίμηση, αξιολόγηση και επανεξέταση των εφαρμοζόμενων πολιτικών. Παρομοίως, ερωτήματα όπως ποιες είναι οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής και οι αναγκαίες προσαρμογές της ακολουθούμενης πολιτικής είναι, επίσης, ζητήματα προς παρατήρηση, έρευνα και μελέτη. Έτσι, η εκτίμησή των επιδράσεων των μεταφορικών υποδομών πρέπει να στηρίζεται σε ένα σύστημα

αξιόπιστων και συγκρίσιμων δεικτών για τις αλλαγές στα αναπτυξιακά δεδομένα των περιφερειών, το σύστημα των οικισμών, τις χρήσεις γης, το περιβάλλον κλπ.

3. Το Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων της Εγνατίας οδού

Το μεγάλο έργο της Εγνατίας Οδού επηρεάζει, όπως προαναφέρθηκε, δραστικά τις διεθνείς διασυνδέσεις και προσβάσεις της Ελλάδας στον ευρύτερο χώρο της Νοτιο – Ανατολικής Ευρώπης και δημιουργεί άμεσες και έμμεσες επιδράσεις στην ανάπτυξη και τη χωροταξική οργάνωση της Βόρειας Ελλάδας.

Η Εγνατία οδός διέρχεται από 4 Περιφέρειες που συνιστούν το σύνολο του βορειο-ελλαδικού χώρου, ενός χώρου με σημαντική ανθρωπο-γεωγραφική και τη φυσικο-γεωγραφική πολυμορφία. Από φυσικο-γεωγραφική άποψη το σύνολο των περιφερειών που διατρέχει η Εγνατία οδός χαρακτηρίζεται από μεγάλη πολυμορφία με αποτέλεσμα τη διάκρισή της σε διάφορες χωρικές ενότητες, όπως οι πεδινές ζώνες με εκτεταμένες καλλιεργούμενες εκτάσεις, οι ορεινές ζώνες, ορισμένες από τις οποίες κατατάσσονται στις απομονωμένες περιοχές, οι παραθεριστικές περιοχές (κορεσμένες και μη), οι διασυνωριακές ζώνες κλπ.

Η Εγνατία οδός διέρχεται, επίσης, από την ευρύτερη περιοχή 10 αστικών κέντρων (δηλαδή, κέντρων με πληθυσμό πάνω από 10.000 κατοίκους). Ο συνολικός πληθυσμός των πόλεων αυτών αντιπροσωπεύει το 35% του πληθυσμού των περιφερειών τους. Η Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης με σημερινό εκτιμώμενο πληθυσμό 1εκ. κατοίκους αποτελεί, βεβαίως, το μεγαλύτερο και σημαντικότερο αστικό κέντρο, το οποίο βρίσκεται περίπου στο μέσον του άξονα. Τα υπόλοιπα κέντρα κατατάσσονται μάλλον στα μικρά αστικά κέντρα.

Η ολοκληρωμένη προσέγγιση της διαχείρισης της Εγνατίας οδού και στο μέλλον των καθέτων αξόνων οδήγησε την ΕΟΑΕ στην προσπάθεια ανάπτυξης ενός Παρατηρητηρίου Χωρικών Επιπτώσεων το οποίο θα καταγράφει και θα μελετά τις επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του άξονα.

Το Παρατηρητήριο βασίζεται σε ένα σύστημα δεικτών παρακολούθησης, οι οποίοι χρησιμοποιούνται στην τρέχουσα ευρωπαϊκή πρακτική για την παρακολούθηση βασικών φαινομένων που σχετίζονται με την πρόσβαση στις αγορές προϊόντων και τις υπηρεσίες, τα επίπεδα ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας των περιφερειών, τη διάρθρωση του δικτύου των οικισμών και την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Με την προσπάθεια αυτή θα καταστεί εφικτό να αποτιμηθούν τόσο η θετική συμβολή και οι αναξιοποίητες ευκαιρίες όσο και οι τυχόν αρνητικές επιπτώσεις του αυτοκινητοδρόμου προκειμένου να αξιολογηθούν και να οδηγήσουν σε μια συνολική αποτίμηση της αλληλεπίδρασης του έργου με την αναπτυξιακή διαδικασία και τη χωροταξική οργάνωση της Βόρειας Ελλάδας.

Το Παρατηρητήριο επικεντρώνεται σε τρεις επιμέρους συνιστώσες, την κοινωνικο-οικονομική, την περιβαλλοντική και την παρακολούθηση της λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου, οι οποίες εξειδικεύονται σε συγκεκριμένους δείκτες που παρέχουν μετρήσιμες και συγκρίσιμες πληροφορίες για τις παραπάνω συνιστώσες και τις αλλαγές που συμβαίνουν.

Οι δείκτες που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο ομαδοποιούνται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες, τους *Κοινωνικο-Οικονομικούς*, τους *Περιβαλλοντικούς* και τους *δείκτες Αξιολόγησης Οδικής Υποδομής και Λειτουργίας Δικτύου*. Πρόκειται για ένα σύνολο περίπου 50 δεικτών, όπως για παράδειγμα, στα αναπτυξιακά δεδομένα των περιφερειών, τις χρήσεις γης γύρω από ευαίσθητα σημεία, τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, την επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από την κυκλοφορία στην Εγνατία οδό κλπ.

Πίνακας 1: Συνοπτικός Πίνακας Κοινωνικο-Οικονομικών Δεικτών

Κωδικός	Επίπεδο
ΚΟ-Β	Βασικοί Δείκτες
ΚΟ-Β-1	Ωφελούμενος Πληθυσμός
ΚΟ-Β-2	Μέγεθος Αγοράς
ΚΟ-Β-3	Έλξη Πόλεων
ΚΟ-Β-4	Επίπεδο Ανάπτυξης και Ευημερίας
ΚΟ-Β-5	Επίπεδο Ανεργίας
ΚΟ-Π	Δείκτες Πλαισίου
ΚΟ-Π-1	Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς (λιμάνια/αεροδρόμια/σιδηροδρομικοί σταθμοί)
ΚΟ-Π-2	Προσπελάσιμες ΒΙΠΕ
ΚΟ-Π-3	Προσπελάσιμοι Τόποι Τουριστικού Ενδιαφέροντος
ΚΟ-Π-4	Μεταβολή Πληθυσμού Ζωνών Επιρροής
ΚΟ-Π-5	Μεταβολή Πληθυσμού Αστικών Κέντρων
ΚΟ-Π-6	Ιεραρχία Αστικών Κέντρων
ΚΟ-Π-7	Πυκνότητα Πληθυσμού
ΚΟ-Ε	Ειδικό Δείκτης
ΚΟ-Ε-1	Κλαδική Σύθεση ΑΕΠ
ΚΟ-Ε-2	Εργατικό Δυναμικό
ΚΟ-Ε-3	Κλαδική Σύθεση Απασχόλησης
ΚΟ-Ε-4	Εγκατάσταση Επιχειρήσεων
ΚΟ-Ε-5	Εξωτερικό Εμπόριο

Πίνακας 2: Συνοπτικός Πίνακας Περιβαλλοντικών Δεικτών

Κωδικός	Επίπεδο
ΠΕ-Β	Βασικοί Δείκτες
ΠΕ-Β-1	Πληθυσμός που εκτίθεται σε θόρυβο
ΠΕ-Β -2	Ποιότητα ατμόσφαιρας σπράγγων-Επίπεδα CO
ΠΕ-Β-3	Περιορισμός συνοχής και βιωσιμότητας οικισμών λόγω αποκοπής τους από τον άξονα
ΠΕ-Π	Δείκτες Πλαισίου
ΠΕ-Π-1	Πληθυσμός που δεν εκτίθεται πλέον σε θόρυβο
ΠΕ-Π-2	Βαθμός εφαρμογής αποκατάστασης τοπίου
ΠΕ-Π-3	Αποκοπή επικοινωνίας δασών και τόπων φυσικού κάλλους
ΠΕ-Π-4	Πιέσεις μεταβολής χρήσεων γης
ΠΕ-Ε	Ειδικό Δείκτης
ΠΕ-Ε-1	Επιβάρυνση της ατμόσφαιρας σε CO, CO ₂ , HC, Nox, SOx
ΠΕ-Ε-2	Διασταυρώσεις με επιφανειακά νερά
ΠΕ-Ε-3	Ποσοστό χρήσης συνδυασμένων μεταφορών

Πίνακας 3: Συνοπτικός Πίνακας Δεικτών Αξιολόγησης Οδικής Υποδομής και Λειτουργίας Δικτύου

Κωδικός	Επίπεδο
ΟΔ-Β	Βασικοί Δείκτες
ΟΔ-Β-1	Κυκλοφοριακοί φόρτοι (Ε.Μ.Η.Κ)
ΟΔ-Β-2	Σύνθεση κυκλοφορίας
ΟΔ-Β-3	Μέση πλήρωση οχημάτων
ΟΔ-Β-4	Ταχύτητα διαδρομής στα οδικά τμήματα (links) - Ταχύτητα σημείου
ΟΔ-Β-5	Χρόνος διαδρομής στα οδικά τμήματα
ΟΔ-Β-6	Αριθμός μετακινουμένων προσώπων
ΟΔ-Β-7	Εμπορευματικές μετακινήσεις (Αριθ. φορητών, όγκος εμπορευμάτων κατά είδος)
ΟΔ-Β-8	Χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων και τερματικών σταθμών
ΟΔ-Β-9	Γενικευμένο κόστος μεταφοράς μεταξύ τμημάτων του δικτύου
ΟΔ-Β-10	Δείκτης οδικής ασφάλειας: Αριθμός ατυχημάτων και σοβαρότητα. Μελανά σημεία
ΟΔ-Π	Δείκτες Πλαισίου
ΟΔ-Π-1	Κυκλοφοριακή ικανότητα τμημάτων του δικτύου (σε οχήματα ανά ώρα)
ΟΔ-Π-2	Επίπεδο εξυπηρέτησης

ΟΔ-Π-3	Παράγωγες μετακινήσεις στα τμήματα του δικτύου
ΟΔ-Π-4	Κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς
ΟΔ-Π-5	Συνδυασμένες μεταφορές
ΟΔ-Π-6	Σταθμοί εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α)
ΟΔ-Π-7	Μεταβολή οικιστικής περιοχής στη ζώνη του άξονα
ΟΔ-Π-8	Μεταβολή βιομηχανικής ανάπτυξης στη ζώνη του άξονα
ΟΔ-Π-9	Μεταβολή αξίας γης των παρόδιων οικοπέδων στη ζώνη του άξονα
ΟΔ-Ε	Ειδικό Δείκτης
ΟΔ-Ε-1	Ρυθμοί γένεσης μετακινήσεων ειδικών χρήσεων γης
ΟΔ-Ε-2	Μεταβολή στην επιλογή τόπου εγκατάστασης (χώρος κατοικίας) και παραγωγής (χώρος εργασίας)
ΟΔ-Ε-3	Μεταβολή στον καταμερισμό των μετακινήσεων κατά μεταφορικό μέσο

Κάθε δείκτης έχει συγκεκριμένα χωρικά επίπεδα εφαρμογής που είναι οι ζώνες επιρροής της Εγνατίας. Έχουν προσδιοριστεί **πέντε ζώνες επιρροής** που καλύπτουν την ζώνη του ίδιου του άξονα σε ένα βάθος 500-1.000 μέτρων, τον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο των νομών και περιφερειών απ' όπου διέρχεται ο άξονας της Εγνατίας και οι κάθετοί άξονες, αλλά και την ευρύτερη περιοχή του Ελλαδικού και Βαλκανικού χώρου που επηρεάζεται λόγω των αλλαγών που επιφέρει ο άξονας στην οργάνωση του συνολικού συστήματος μεταφορών και της αύξησης του ειδικού βάρους του μεταφορικού δικτύου στο βορειοελλαδικό χώρο.

Σήμερα το Παρατηρητήριο διαθέτει ένα καλά οργανωμένο γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών όπου έχουν ενσωματωθεί επίσημα στοιχεία απογραφών της ΕΣΥΕ, στοιχεία του ΥΠΕΧΩΔΕ κλπ. Το γεωγραφικό σύστημα περιλαμβάνει βασικές στατιστικές και χαρτογραφικές πληροφορίες για τους νομούς, τις περιφέρειες και τους οικισμούς της άμεσης και ευρύτερης περιοχής επιρροής της Εγνατίας οδού και των καθέτων αξόνων. Εκπονείται μελέτη για την εκτίμηση της αρχικής κατάστασης (zero state) ανάπτυξης της ζώνης επιρροής της Εγνατίας.

4. Δείκτες επιπτώσεων στις χρήσεις και τις αξίες γης

Στο σύστημα δεικτών του Παρατηρητηρίου περιλαμβάνονται και ορισμένοι δείκτες που με τον έναν ή τον άλλο τρόπο σχετίζονται με το ευρύ αντικείμενο του Real Estate. Πρόκειται για δείκτες που παρακολουθούν αλλαγές που συμβαίνουν στην άμεση ζώνη επιρροής της Εγνατίας οδού και ειδικότερα αλλαγές στις χρήσεις γης και στην εγκατάσταση επιχειρήσεων, καθώς και μεταβολές στις αξίες γης. Η διερεύνηση των αλλαγών θα γίνει σε επιλεγμένες θέσεις, οι οποίες κρίνεται ότι θα δεχθούν και τις μεγαλύτερες πιέσεις, όπως τα τμήματα του άξονα και οι κόμβοι κοντά στα αστικά κέντρα.

Οι δείκτες που αφορούν μεταβολές που σχετίζονται με το Real Estate είναι οι ακόλουθοι:

Δείκτης ΟΔ-Π-7, Μεταβολή Οικιστικής Περιοχής στη Ζώνη του Άξονα: Αφορά τις διαχρονικές διαφοροποιήσεις της οικιστικής περιοχής γύρω από τον άξονα της Εγνατίας και αποσκοπεί στην εκτίμηση των επιπτώσεων του άξονα στην οικιστική ανάπτυξη, αλλά και των επιπτώσεων της οικιστικής ανάπτυξης στη λειτουργία του άξονα και ειδικότερα στην οδική ασφάλεια και την επάρκεια των προσβάσεων.

- Δείκτης ΟΔ-Π-8, Μεταβολή Βιομηχανικής Ανάπτυξης στη Ζώνη του Άξονα: Αφορά τις διαχρονικές διαφοροποιήσεις των βιομηχανικών χρήσεων γύρω από τη ζώνη του άξονα της Εγνατίας και αποσκοπεί στην εκτίμηση των επιπτώσεων του οδικού άξονα στη βιομηχανική παραγωγή και τις θέσεις εργασίας.
- Δείκτης ΠΕ-Π-4: Πιέσεις Μεταβολής Χρήσεων Γης: Ο δείκτης σχετίζεται με τους δύο προηγούμενους, αλλά έχει έμφαση τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, καθώς καταγράφει ειδικότερα τον βαθμό μετατροπής αγροτικής γης (καλλιεργούμενες εκτάσεις, δάση, βοσκότοποι κλπ.) σε αστική -για την ακρίβεια δομημένη- γη ως αποτέλεσμα των πιέσεων αστικοποίησης που αναμένεται να προκύψουν σε σημεία του άξονα (ιδιαίτερα κοντά σε οικισμούς, βιομηχανικές περιοχές κλπ.).
- Δείκτης ΟΔ-Π-9, Μεταβολή Αξίας Γης των Παρόδιων Οικοπέδων στη Ζώνη του Άξονα: Αφορά τις διαχρονικές διαφοροποιήσεις στις τιμές οικοπέδων και αγρών εκατέρωθεν του άξονα της Εγνατίας και σε εύρος 1 χλμ. από αυτόν με στόχο τη διερεύνηση των επιπτώσεων λειτουργίας του οδικού άξονα στο σύστημα αξιών / χρήσεων γης στην περιοχή επιρροής.
- ΚΟ-Ε-4, Εγκατάσταση Επιχειρήσεων: Ο δείκτης προσδιορίζει τον αριθμό των νέων επιχειρήσεων που εγκαθίστανται στην "παρόδια" ζώνη, ως αποτέλεσμα της σημασίας του άξονα στη χωροθετική συμπεριφορά των επιχειρήσεων. Με τον δείκτη επιδιώκεται να εκτιμηθούν οι επιδράσεις του άξονα στη χωροθετική συμπεριφορά των επιχειρήσεων και κατά συνέπεια στη χωρική κατανομή της οικονομικής δραστηριότητας.

Οι παραπάνω δείκτες δεν έχουν ακόμη εκτιμηθεί, ωστόσο, κατά το τρέχον διάστημα το Παρατηρητήριο εξειδικεύει περαιτέρω τις προδιαγραφές μέτρησής τους για να προχωρήσει σύντομα και στον υπολογισμό τους. Είναι προφανές ότι τα πορίσματα της Ημερίδας σας θα αποτελέσουν σημαντικό υλικό για την εργασία μας αυτή.

Ολοκληρώνοντας την παρούσα εισήγηση επισημαίνουμε ότι το υλικό του Παρατηρητηρίου θα είναι στη διάθεση των φορέων που χαράσσουν πολιτική για την ανάπτυξη των περιφερειών και του συνόλου του βορειοελλαδικού χώρου, αφού ένα μεγάλο μέρος των δεικτών δεν αφορά αυστηρά τη λειτουργία του άξονα για τον οποίο έχει ευθύνη η ΕΟΑΕ, αλλά την ευρύτερη περιοχή απ' όπου διέρχεται ο άξονας.

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ χρηματοδοτείται από:



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΝΩΣΗ



ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΔΗΜΟΣΙΟ
(Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.)



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ



ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ
ΠΛΑΙΣΙΟ
ΣΤΗΡΙΞΗΣ
2000-2006