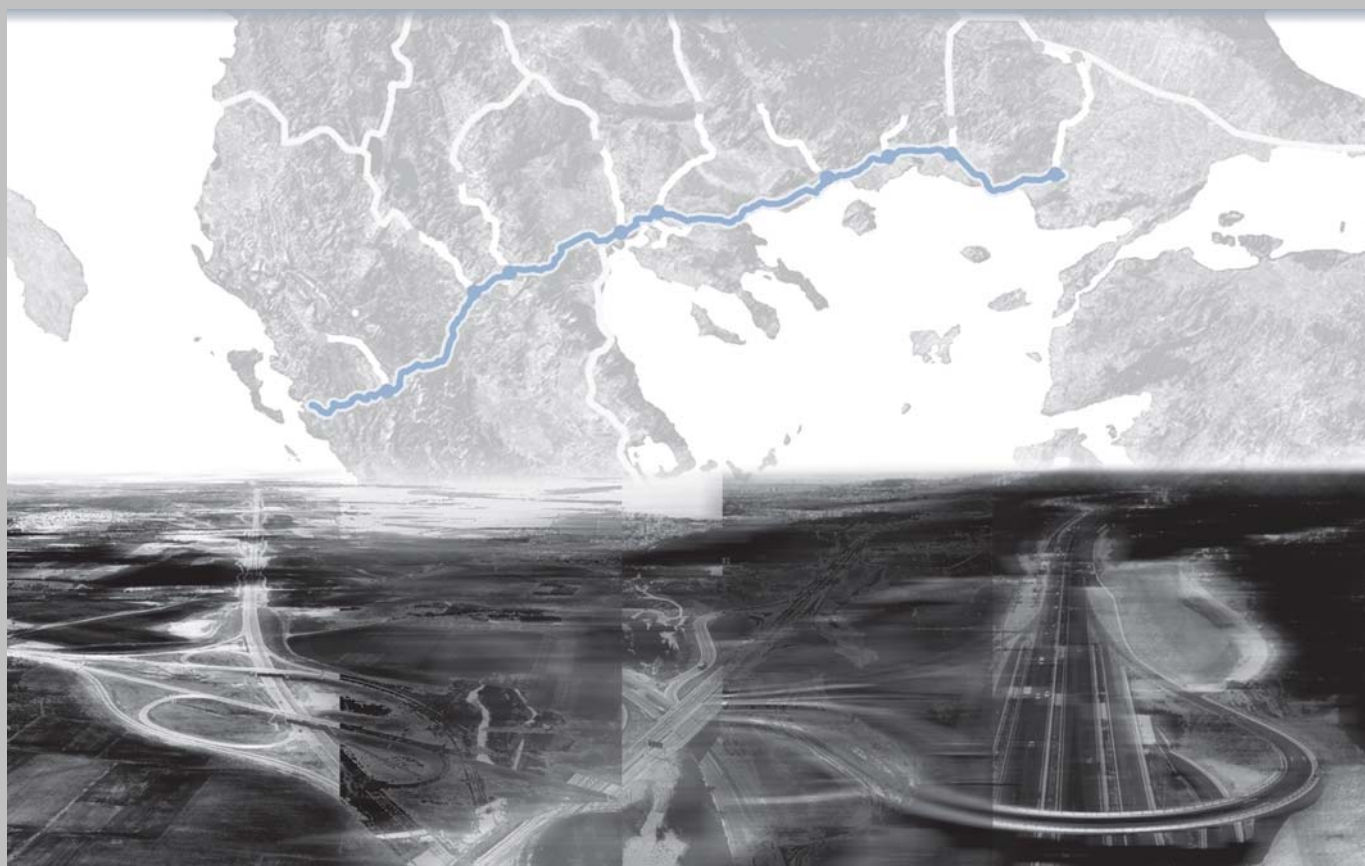


ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΟ ΒΟΡΕΙΟΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ



Μάρτιος 2008

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έκθεση μελετά την εδαφική συνοχή στους Νομούς των Περιφερειών διέλευσης της Εγνατίας Οδού. Με την χρήση κοινωνικοοικονομικών δεικτών και δεικτών προσπελασιμότητας που παρακολουθεί και καταγράφει το Παρατηρητήριο της Εγνατία Οδός ΑΕ, γίνεται μια προσπάθεια να προσδιοριστεί η συμβολή της Εγνατίας Οδού στην σύγκλιση των Νομών και στην εδαφική συνοχή του Βορειοελλαδικού χώρου.

Την παρούσα έκθεση σύνταξε και επιμελήθηκε ο επιστημονικός συνεργάτης του Παρατηρητηρίου, Σωκράτης Σεϊτανίδης, χωροτάκτης – πολεοδόμος.

Τα περιεχόμενα και οι τυχόν απόψεις που φιλοξενούνται στις εκθέσεις και τα κείμενα εργασίας του Παρατηρητηρίου δεν αντανakλούν απαραίτητα την σύμφωνη γνώμη της εταιρείας ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. Επιτρέπεται η αναπαραγωγή για μη εμπορικούς σκοπούς με την προϋπόθεση ότι θα αναφέρεται η πηγή (Παρατηρητήριο – ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.).

Internet:

<http://www.egnatia.gr>

<http://observatory.egnatia.gr>

© Εγνατία Οδός Α.Ε. 2007

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ χρηματοδοτείται από:



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΝΩΣΗ



ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΔΗΜΟΣΙΟ
(Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.)



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ



ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ
ΠΛΑΙΣΙΟ
ΣΤΗΡΙΞΗΣ
2000-2006

ΣΥΝΤΟΜΗ 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 πριν και μετά την Εγνατία Οδό είναι ιδιαίτερα σημαντική.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την εκπόνηση του παρόντος οφείλω να ευχαριστήσω την Δρ. Αθηνά Γιαννακού για τη συμβολή της στον εμπλουτισμό της αντίληψής μου πάνω στην εδαφική συνοχή και τον προϊστάμενο του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδός ΑΕ, Δρ. Βασίλη Φούρκα, για την βοήθεια που μου παρείχε ώστε να προσανατολιστώ πάνω στη βιβλιογραφία του θέματος.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ	4
2.1. ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΠΩΣ ΕΚΦΡΑΖΕΤΑΙ Η ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ	4
2.2. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ	5
3. ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΔΑΦΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ ΣΤΗ ΖΩΝΗ IV	6
3.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	6
3.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	7
3.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ - ΕΚΤΙΜΗΣΗ	10
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	10
ΑΕΠ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ	12
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΗ ΑΞΙΑ	14
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ	16
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ 1.000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ	16
ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	19
ΈΛΞΗ ΠΟΛΕΩΝ	22
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	25

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

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

1. Εισαγωγή

Σκοπός της παρούσας έκθεσης 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 Εγνατίας Οδός Α.Ε. για την περιοχή των Περιφερειών από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός (Ζώνη Επιρροής IV)¹. 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. Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και εδαφική συνοχή

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 αγαθών και πληθυσμού 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).

¹ Αναλυτική περιγραφή και τεκμηρίωση των δεικτών υπάρχει στην ιστοσελίδα του Παρατηρητηρίου: http://observatory.egnatia.gr/02_indicators/02_1_indicators.htm

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 την 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 Λισαβώνας 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 Εγνατίας Οδός ΑΕ, 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 χώρο².

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

² Συγκεκριμένα, η «1^η Έκθεση Επιδράσεων του άξονα»

(http://observatory.egnatia.gr/reports/1st_impact_report_03-05.pdf) παρακολουθεί τις επιδράσεις της Εγνατίας στους κεντρικούς στόχους της Ευρωπαϊκής πολιτικής: (α) κινητικότητα και προσπελασιμότητα, (β) οικονομική και κοινωνική συνοχή, (γ) ισορροπία και δικτύωση των οικισμών και (δ) ποιότητα περιβάλλοντος.

Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007α) και τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια, όπου οι εθνικοί αυτοκινητόδρομοι ταυτίζονται με τους άξονες ανάπτυξης. Ωστόσο, το φαινόμενο αυτό δεν φαίνεται να είναι συντονισμός της μεταφορικής πολιτικής με τον χωροταξικό σχεδιασμό, αλλά a priori αιτιολόγηση των επενδύσεων σε μεταφορικές υποδομές ως έργα περιφερειακής ανάπτυξης.

Συγκεκριμένα όσον αφορά την Εγνατία Οδό, σύμφωνα με το Σχέδιο ΚΥΑ για το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007) η Εγνατία Οδός όπως και τέσσερις κάθετοι άξονες, χαρακτηρίζονται ως κύριοι άξονες ανάπτυξης της Χώρας και ως «οδική υποδομή στρατηγικής σημασίας». Παρομοίως, το Σχέδιο ΚΥΑ για το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία, (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007β), θεωρεί ότι υπάρχει αναδυόμενος βόρειος άξονας ανάπτυξης (κατά μήκος της Εγνατίας) με παράλληλο ρόλο μετώπου προς τα Βαλκάνια. Το Σχέδιο ΚΥΑ του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό, (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007γ) αναφέρει την ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού σαν επιτακτική ανάγκη για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στην κατεύθυνση της διεύρυνσης των τουριστικών προορισμών. Επίσης, σε όλα τα Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Περιφερειών διέλευσης της Εγνατίας Οδού εκτός από αυτό της Θεσσαλίας, επισημαίνεται ιδιαίτερα ο ρόλος της Εγνατίας και των κάθετων αξόνων στην ανάπτυξη αυτών των περιφερειών. Σύμφωνα με το Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, ο ρόλος αυτός αφορά «την ενίσχυση της συνοχής του Βορειοελλαδικού Χώρου και την άρση απομόνωσης των περιμετρικών και των παραμεθόριων περιοχών και ιδιαίτερα της Θράκης, της Δυτικής Μακεδονίας και της Ηπείρου.» (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, 2000).

3. Εξέταση της εδαφικής συνοχής στη Ζώνη 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 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.

Σημαντικό κομμάτι της βιβλιογραφίας μελετά την εδαφική συνοχή μέσα από τη χωρική πολιτική. Παραδείγματος χάριν ο Faludi (2006) εξετάζει την προσέγγιση του ΣΑΚΧ για την εδαφική συνοχή, οι Meijers και Sandberg (2006) εξετάζουν κατά πόσο οι πολιτικές για την πολυκεντρικότητα μπορούν να ενισχύσουν την εδαφική συνοχή και οι Damers et. al (2005), διαμορφώνουν σενάρια μέσα από τα οποία η στρατηγική της Λισσαβώνας θα οδηγήσει σε πολυκεντρισμό και εδαφική συνοχή.

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 Sirioropoulos 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 ενίσχυσης 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 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. Εξάλλου, 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 Εγνατίας Οδός ΑΕ³. 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 παρακάτω δεικτών:

- Κοινωνικο-οικονομικοί δείκτες:
 - o Πληθυσμιακή μεταβολή
 - o Επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας (ΑΕΠ ανά κάτοικο)
 - o Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία και τομεακή διάρθρωσή της
 - o Απασχόληση στον τριτογενή τομέα
 - o Αριθμός οχημάτων ανά κάτοικο
- Δείκτες προσπελασιμότητας:
 - o Πυκνότητα οδικού δικτύου
 - o Μεταβολή χρονοαποστάσεων
 - o Δείκτης έλξης πόλεων

Ο κάθε δείκτης εξετάζεται ξεχωριστά και δεν γίνεται σύνθεση των δεικτών. Σε άλλες αναλύσεις υπάρχει και η χρήση σύνθετων δεικτών, π.χ. οι Πετράκος και Ψυχάρης (2004), οι οποίοι με τη χρήση ενός σύνθετου δείκτη ανάπτυξης καταλήγουν σε πιο ρεαλιστικά συμπεράσματα για το επίπεδο των περιφερειακών ανισοτήτων από αυτά που εκφράζει η ανάλυση μόνο με βάση το ΑΕΠ ανά κάτοικο. Στην παρούσα μελέτη δεν προτιμάται η χρήση σύνθετου δείκτη ανάπτυξης και λόγω των παραδοχών που ενέχει (οι οποίες θα μειώναν την εγκυρότητα της μεθοδολογίας), αλλά και γιατί με τον σύνθετο δείκτη δεν θα μπορούσε να εξεταστεί ξεχωριστά η προσπελασιμότητα, (που είναι άμεση επίδραση μιας μεταφορικής υποδομής) από τους κοινωνικοοικονομικούς δείκτες, οι οποίοι

³ (http://observatory.egnatia.gr/02_indicators/02_1_indicators.htm)

εξαρτώνται από πληθώρα παραγόντων και αποτελούν έμμεσες επιδράσεις της μεταφορικής υποδομής.

Η σύγκλιση μπορεί να εξεταστεί μόνο για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, γιατί αφορά αποκλειστικά τη μεταβολή μιας κατάστασης, ενώ η συνοχή μπορεί να εξεταστεί και για χρονική περίοδο και για συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Στην παρούσα ανάλυση, η εδαφική συνοχή εξετάζεται για χρονική περίοδο, ώστε να υπάρχει συσχετισμός της εδαφικής συνοχής με την επίδραση της Εγνατίας Οδού. Δηλαδή εξετάζεται η εδαφική συνοχή πριν την έναρξη κατασκευής της Εγνατίας Οδού και με την πλήρη λειτουργία της Οδού. Επειδή η κατασκευή δεν έχει ολοκληρωθεί, για τους κοινωνικοοικονομικούς δείκτες δεν υπάρχουν στοιχεία για την χρονική στιγμή της πλήρους λειτουργίας. 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)⁴. Συνοπτικά, με τη μέθοδο β-convergence, σύγκλιση έχουμε όταν οι ανεπτυγμένες περιοχές έχουν χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και οι λιγότερο ανεπτυγμένες τόσο υψηλότερους ώστε να γίνεται το επίπεδο ανάπτυξής τους να εξισωθεί στο μέλλον με αυτό των περισσότερο ανεπτυγμένων. Με τη μέθοδο σ-convergence, σύγκλιση έχουμε όταν η διασπορά του επιπέδου ανάπτυξης των περιοχών εμφανίζει τάσεις μείωσης, δηλαδή όταν μειώνεται η συνολική απόκλιση του επιπέδου ανάπτυξης των περιοχών ως προς τον μέσο όρο. Η β-convergence είναι ικανή αλλά όχι αναγκαία συνθήκη για τη σ-convergence (δηλαδή για να υπάρχει η σ πρέπει να υπάρχει η β, ενώ δεν ισχύει και το αντίστροφο). 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, για δύο χρονικές στιγμές (πριν Εγνατία οδό και κατά την πλήρη λειτουργία της ή την πιο πρόσφατη χρονιά για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία).

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 περίπτωση μας ενδιαφέρει η εξέλιξη των δεικτών στους Νομούς, εξετάζοντας και τη

⁴ Στους περισσότερους δείκτες επιλέγεται η εξέταση της σύγκλισης και με τις δύο μεθόδους ως εξής: Η εξέταση της β-σύγκλισης γίνεται με γραμμική παλινδρόμηση μεταξύ της αρχικής κατάστασης (1995) και του ποσοστού μεταβολής ενός δείκτη (1995-τελευταία διαθέσιμα στοιχεία). Η γραμμή τάσης της γραμμικής παλινδρομικής ενός δείκτη εκφράζει αν υπάρχει σύγκλιση. Εάν στην εξίσωση $y=ax+b$ της γραμμής τάσης (όπου x η τιμή του δείκτη το 1995 και y το ποσοστό μεταβολής του) το b είναι αρνητικό εμφανίζεται τάση σύγκλισης. Το πόσο είναι ισχυρή η ύπαρξη σύγκλισης εκφράζεται με τον συντελεστή προσδιορισμού της παλινδρόμησης R^2 . Όσο πιο κοντά είναι ο R^2 στο 1, τόσο πιο έγκυρη είναι η γραμμική παλινδρόμηση και επομένως πιο μεγάλη η τάση σύγκλισης.

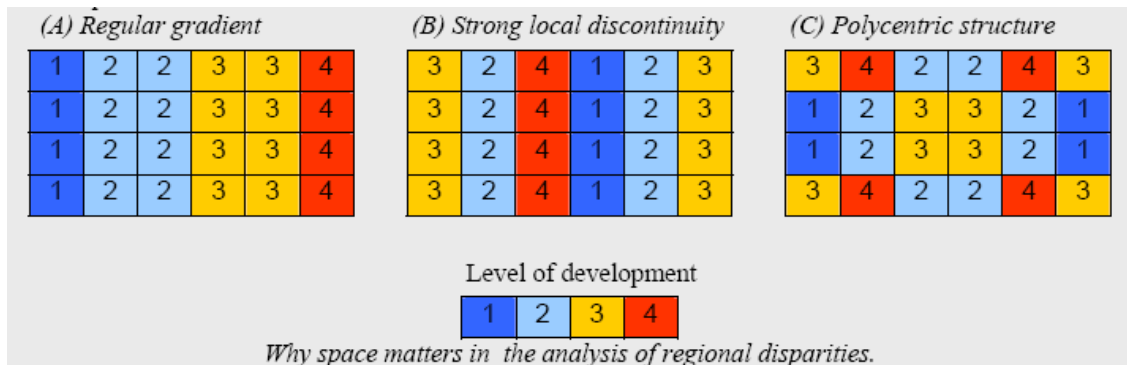
Η εξέταση της σ-σύγκλισης γίνεται με την μελέτη της τυπικής απόκλισης (σ) ή του συντελεστή μεταβλητότητας. Ο συντελεστής μεταβλητότητας (cv) ενός δείγματος ισούται με το πηλίκο της τυπικής απόκλισης δια της μέσης τιμής ($cv=\sigma/\mu$). Όσο πιο κοντά είναι ο συντελεστής μεταβλητότητας στο 0, τόσο πιο κοντά είναι μεταξύ τους οι τιμές ενός δείγματος. Επομένως όταν διαχρονικά ο συντελεστής μεταβλητότητας των τιμών ενός κοινωνικοοικονομικού δείκτη των Νομών μειώνεται, έχουμε τάσεις σύγκλισης.

Η εξέταση των ανισοτήτων γίνεται με τον δείκτη gini coefficient που συγκρίνει την κατανομή μιας μεταβλητής με την πλήρη ισοκατανομή. Παίρνει τιμές μεταξύ 0 (πλήρης ισοκατανομή) και 1 (πλήρης ανισότητα).

Επιπλέον, ως δείκτης για την εξέταση των ανισοτήτων χρησιμοποιείται και ο λόγος μέγιστης προς ελάχιστη τιμή (max/min ratio).

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



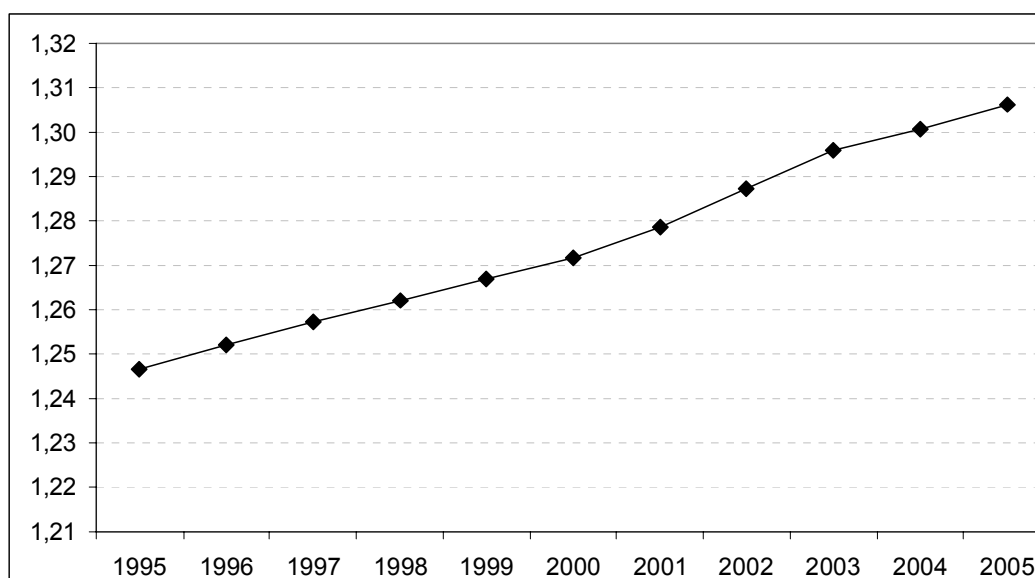
Πηγή: *Disparities and Cohesion: What strategies for the future* (Nordregio et al., 2007)

3.3 Αποτελέσματα - εκτίμηση

Πληθυσμός

Οι πολυπληθέστεροι Νομοί το 1995, είναι οι Νομοί Θεσσαλονίκης, Λάρισας, Μαγνησίας και Ιωαννίνων, δηλαδή αυτοί οι οποίοι έχουν και τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα. Οι μεγαλύτερες ποσοστιαίες πληθυσμιακές αυξήσεις κατά τη δεκαετία 1995-2005, εμφανίζονται στους Νομούς Ιωαννίνων (8,6%), Θεσσαλονίκης (8,1%), Χαλκιδικής (6,8%) και Ξάνθης (6,3%). 6 Νομοί, (Αρτας, Καρδίτσας, Τρικάλων, Γρεβενών, Σερρών και Πρεβέζης) εμφανίζουν μείωση του πληθυσμού τους. Σημαντικό είναι ότι στους πέντε από τους έξι αυτούς Νομούς, ο πληθυσμός είναι χαμηλότερος του μέσου όρου της Ζώνης IV. Παρατηρούμε δηλαδή ότι οι Νομοί οι οποίοι έχουν μικρό πληθυσμό είναι αυτοί οι οποίοι χάνουν πληθυσμό, ενώ ο κυρίαρχος Νομός ως προς το πληθυσμιακό μέγεθος, ο Νομός Θεσσαλονίκης, εμφανίζει τη δεύτερη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση πληθυσμού στη Ζώνη Επιρροής IV. Ακόμα, φαίνεται ότι η διασπορά και ο συντελεστής μεταβλητότητας του πληθυσμού αυξάνεται (Σχήμα 2). Τόσο βάση της σ όσο και βάση της β μεθόδου, δεν εμφανίζονται τάσεις σύγκλισης των Νομών της Ζώνης IV ως προς το πληθυσμιακό τους μέγεθος. 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.

Σχήμα 2: Συντελεστής μεταβλητότητας (cv) του πληθυσμού των Νομών της Ζώνης IV



Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Eurostat, Νοέμβριος 2007

Πίνακας 2: Πληθυσμός 1995 ως ποσοστό του μέσου όρου της Ζώνης IV και ποσοστό μεταβολής του κατά την περίοδο 1995-2005

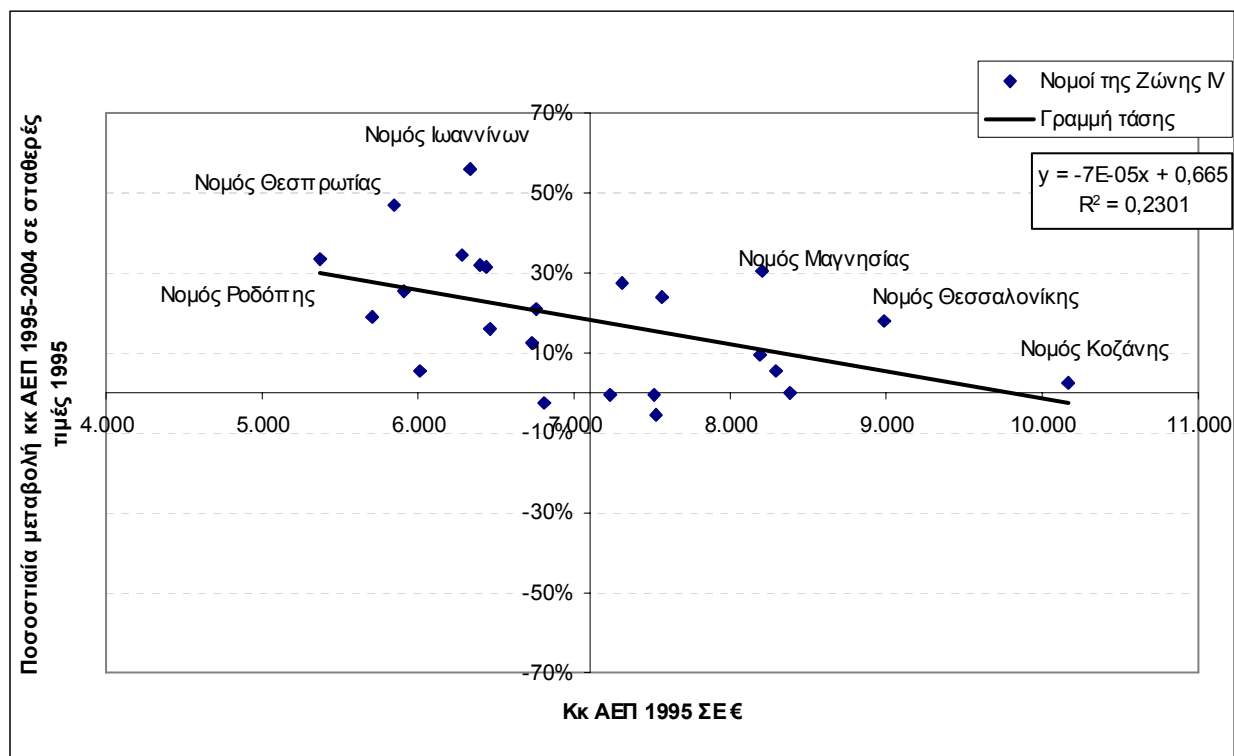
NUTS	ΝΟΜΟΙ	Πληθυσμός 1995 σε χιλ. κατοίκους	Πληθυσμιακή μεταβολή (%) 1995-2005
gr111	Έβρος	147,1	1,6
gr112	Ξάνθη	99,2	6,3
gr113	Ροδόπη	108,4	2,7
gr114	Δράμα	99,4	1,5
gr115	Καβάλα	137,8	2,1
gr121	Ημαθία	141,1	1,9
gr122	Θεσσαλονίκη	1.036,1	8,2
gr123	Κιλκίς	83	4,5
gr124	Πέλλα	141	3,0
gr125	Πιερία	121,5	5,3
gr126	Σέρρες	191,2	-0,3
gr127	Χαλκιδική	93,6	6,8
gr131	Γρεβενά	32,9	-3,3
gr132	Καστοριά	53,7	0,2
gr133	Κοζάνη	152,5	1,2
gr134	Φλώρινα	53,5	1,7
gr141	Καρδίτσα	122,5	-4,2
gr142	Λάρισα	280,2	1,5
gr143	Μαγνησία	201,8	1,1
gr144	Τρίκαλα	136,3	-3,6
gr211	Άρτα	75	-4,4
gr212	Θεσπρωτία	42,7	0,5
gr213	Ιωάννινα	157,7	8,6
gr214	Πρέβεζα	57,8	-0,3

Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Eurostat, Νοέμβριος 2007

ΑΕΠ ανά κάτοικο

Το 1995, το μεγαλύτερο κκ ΑΕΠ είχε ο Νομός Κοζάνης και ακολουθούσαν οι Νομοί Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Ημαθίας και Μαγνησίας. Τελευταίοι στην κατάταξη ήταν οι Νομοί Ροδόπης, Άρτας, Θεσπρωτίας και Γρεβενών. Οι περισσότεροι Νομοί της Ζώνης IV, είχαν κκ ΑΕΠ μικρότερο του μέσου όρου και εμφάνισαν αύξηση του κκ ΑΕΠ κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ο Νομός Κοζάνης, που είχε με σημαντική διαφορά μεγαλύτερο κκ ΑΕΠ από τους υπόλοιπους, εμφάνισε ελάχιστη αύξηση του κκ ΑΕΠ την περίοδο 1995-2004, συντελώντας στην σύγκλιση των Νομών. Μόνο ένας Νομός (Ν. Καρδίτσας) εμφάνισε μείωση του κκ ΑΕΠ και είχε μικρότερο κκ ΑΕΠ από το μέσο όρο της Ζώνης IV. Η γραμμική παλινδρόμηση (Σχήμα 2) μεταξύ κκ ΑΕΠ 1995 και ποσοστού μεταβολής του κατά την περίοδο 1995-2004, δείχνει ασθενείς τάσεις ($R^2=0,23$) β-σύγκλισης. Ιδιαίτερα σημαντικό ως προς τη συνοχή του χώρου, είναι το γεγονός ότι η σύγκλιση οφείλεται κατά μεγάλο βαθμό στην σημαντική αύξηση του κκ ΑΕΠ περιφερειακών και άλλοτε απομονωμένων Νομών όπως Ιωαννίνων (56,2%), Θεσπρωτίας (47%), Φλώρινας (34,3%), Ροδόπης (33,3%), Πρέβεζας (32,1%) και Έβρου (31,6%).

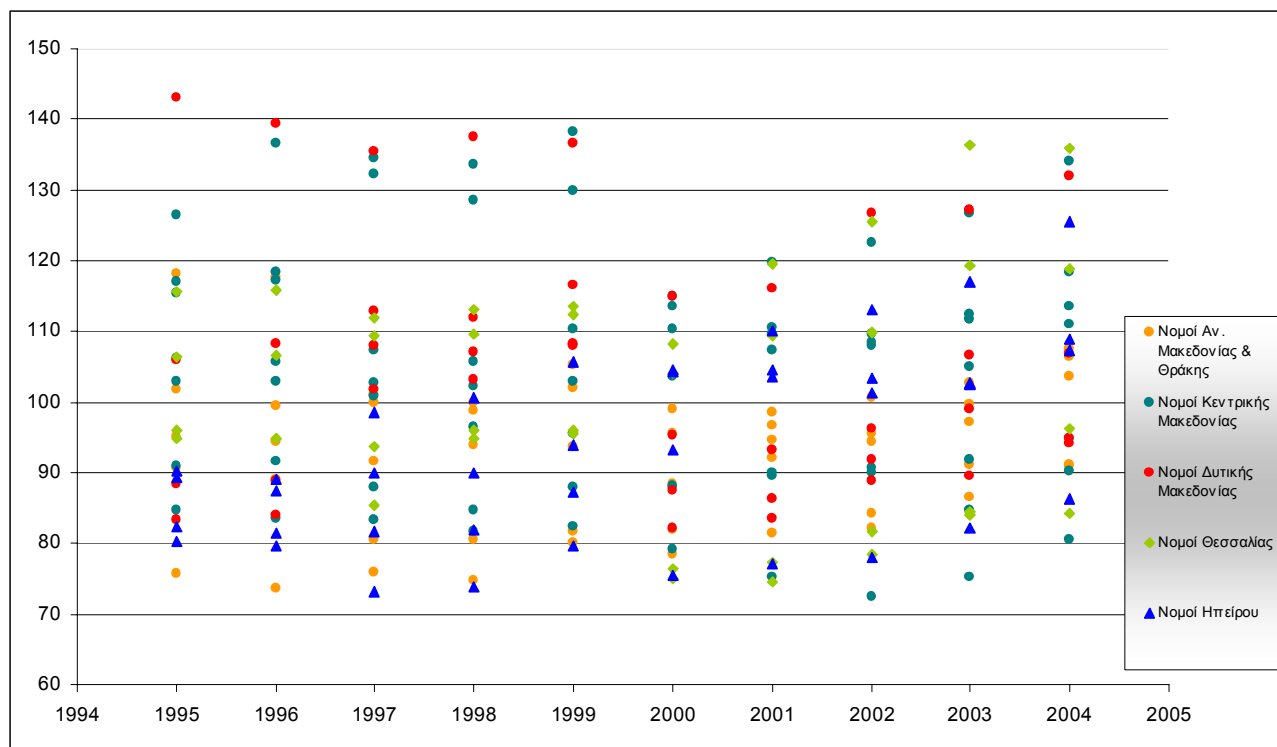
Σχήμα 3: Κκ ΑΕΠ των Νομών της Ζώνης Επιρροής IV



Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Eurostat, Μάρτιος 2008

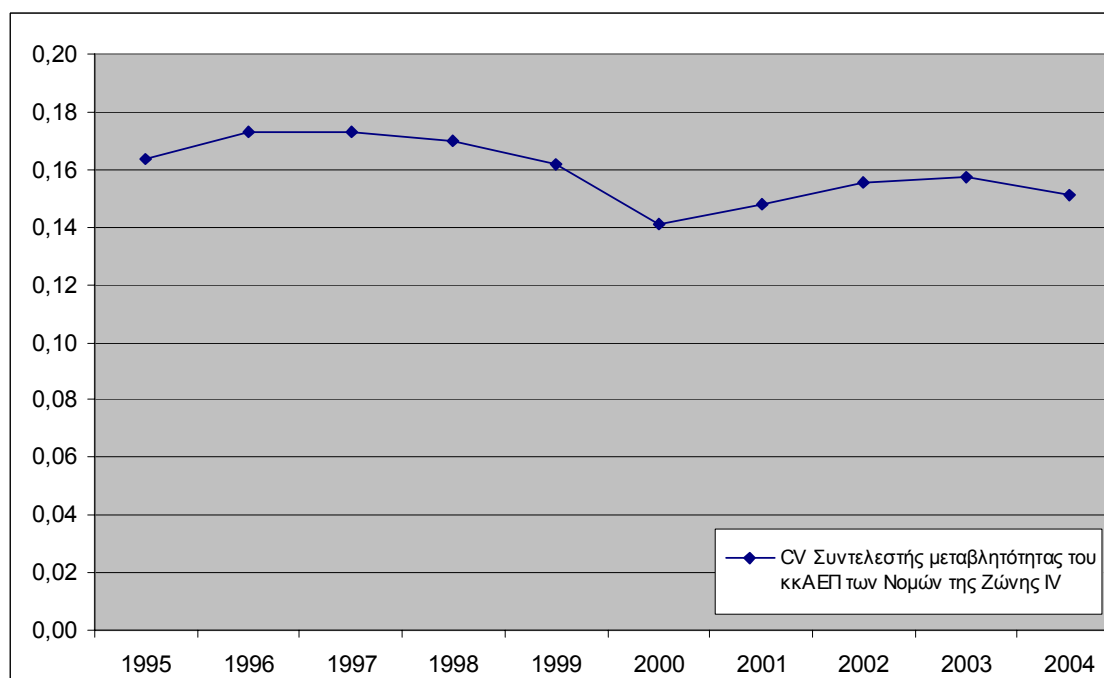
Σημαντική είναι η εξέλιξη της διασποράς του κκ ΑΕΠ των Νομών, που μελετάται με τον συντελεστή μεταβλητότητας (Σχήμα 5). Παρατηρούμε ότι σε σχέση με την προ Εγνατίας Οδού κατάσταση (1995), υπάρχει τάση σύγκλισης των Νομών, ωστόσο αυτή εμφανίζει σημαντικές διακυμάνσεις. Η μεγαλύτερη σ-σύγκλιση εμφανίστηκε το 2000 και οφείλεται στην απότομη πτώση του κκ ΑΕΠ την χρονιά 1999-2000. Η κρίση αυτή επηρέασε περισσότερο τους πιο πλούσιους Νομούς και λιγότερο ή καθόλου τους Νομούς με χαμηλό κκ ΑΕΠ (Σχήμα 4). Η εξέλιξη του κκ ΑΕΠ κατά την περίοδο 1995-2004 επιβεβαιώνει την άποψη του Berry (1998), η οποία αποδεικνύεται για την περίοδο 1970-1990 για την Ελλάδα με την έρευνα των Petrakos και Saratsis (2000). Η άποψη αυτή είναι ότι οι περιφερειακές ανισότητες αυξάνονται σε περιόδους οικονομικής μεγέθυνσης (2000-2004) και μειώνονται σε περιόδους οικονομικής ύφεσης (μεταβολή 1999-2000).

Σχήμα 4: Κκ ΑΕΠ των Νομών της Ζώνης IV ως ποσοστό του μέσου όρου της Ζώνης IV. Εξέλιξη 1995-2004



Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Eurostat, Νοέμβριος 2007

Σχήμα 5: Εξέλιξη του συντελεστή μεταβλητότητας του κκ ΑΕΠ την περίοδο 1995-2004



Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Eurostat, Νοέμβριος 2007

Παρατηρούμε επομένως ότι τα τελευταία χρόνια (2000-2004), υπάρχει τάση απόκλισης των Νομών ως προς το κκ ΑΕΠ σύμφωνα με τη μέθοδο της σ-σύγκλισης. Η απόκλιση αυτή, είναι αναμενόμενο να υπάρχει λόγω της οικονομικής μεγέθυνσης. Η απόκλιση δεν οφείλεται μόνο στην άνοδο των Νομών που παραδοσιακά έχουν υψηλό κκ ΑΕΠ (Θεσσαλονίκης και Μαγνησίας), αλλά και στην

άνοδο του κκ ΑΕΠ των Νομών της Ηπείρου και την ανόρθωση του κκ ΑΕΠ του Νομού Κοζάνης μετά το 1999. Το γεγονός αυτό εκφράζει μια τάση εξισορόπησης των περιφερειακών ανισοτήτων και ενίσχυσης της εδαφικής συνοχής, παρά την απουσία της σ-σύγκλισης.

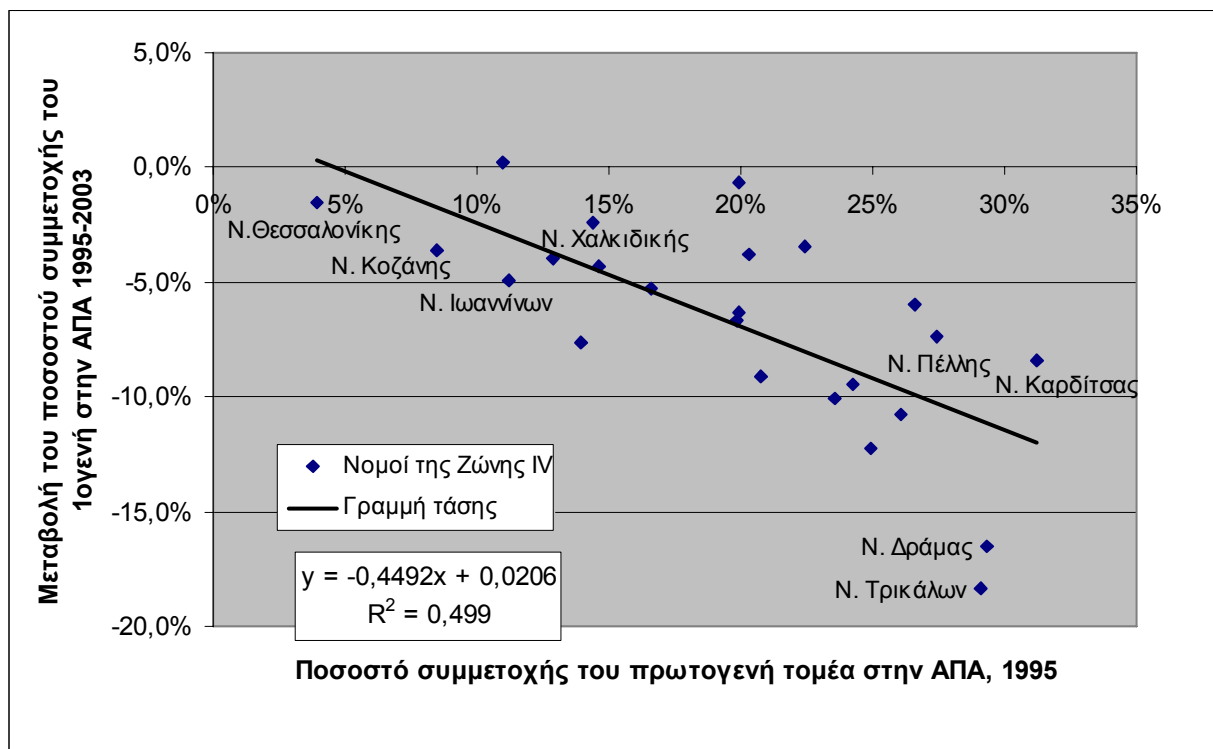
Ακαθάριστη Παραγόμενη Αξία

Κυρίαρχος στην Ακαθάριστη Παραγόμενη Αξία το 1995 είναι ο Νομός Θεσσαλονίκης, με σημαντική διαφορά από τους υπόλοιπους (το max/min ratio του 1995 ήταν 48). Η υπεροχή αυτή συνεχίζεται καθ' όλη την περίοδο 1995-2003 χωρίς σημαντικές μεταβολές. Η ανάλυση της Ακαθάριστης Παραγόμενης Αξίας για την περίοδο 1995-2003 με βάση την μέθοδο της β-σύγκλισης δεν δείχνει τάσεις σύγκλισης ή απόκλισης. Ωστόσο είναι ιδιαίτερα θετικό όσον αφορά την εδαφική συνοχή ότι οι μεγαλύτερες ποσοστιαίες αυξήσεις της ΑΠΑ παρατηρούνται μακριά από τον κυρίαρχο Νομό της Ζώνης IV ως προς την ΑΠΑ, (δηλαδή την Θεσσαλονίκη), στους Νομούς Ιωαννίνων (108,2%), Θεσπρωτίας (89,5%), Ροδόπης (86,1%) και Φλώρινας (85,2%).

Στο ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενή τομέα στην ΑΠΑ παρατηρείται ασθενής τάση σύγκλισης (Σχήμα 6) των Νομών. Συγκεκριμένα, Νομοί που έχουν παραδοσιακά αγροτικό προφίλ και μεγάλο ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενή τομέα στην ΑΠΑ (Καρδίτσας, Τρικάλων, Δράμας, Πέλλης) τείνουν να μειώσουν το ποσοστό αυτό κατά την περίοδο 1995-2003 αυξάνοντας τη συμμετοχή του τριτογενούς τομέα στην ΑΠΑ. Εξετάζοντας ξεχωριστά το ποσοστό συμμετοχής του δευτερογενή και τριτογενή τομέα στην ΑΠΑ, η ανάλυση με βάση την β-σύγκλιση δείχνει και πάλι τάσεις σύγκλισης αλλά πολύ ασθενέστερες από αυτές που παρατηρούνται στον πρωτογενή. Ο συντελεστής συσχέτισης της γραμμικής παλινδρόμησης μεταξύ ποσοστού συμμετοχής στην ΑΠΑ και μεταβολής του ποσοστού, είναι $R^2=0,06$ για τον δευτερογενή και $R^2=0,04$ για τον τριτογενή.

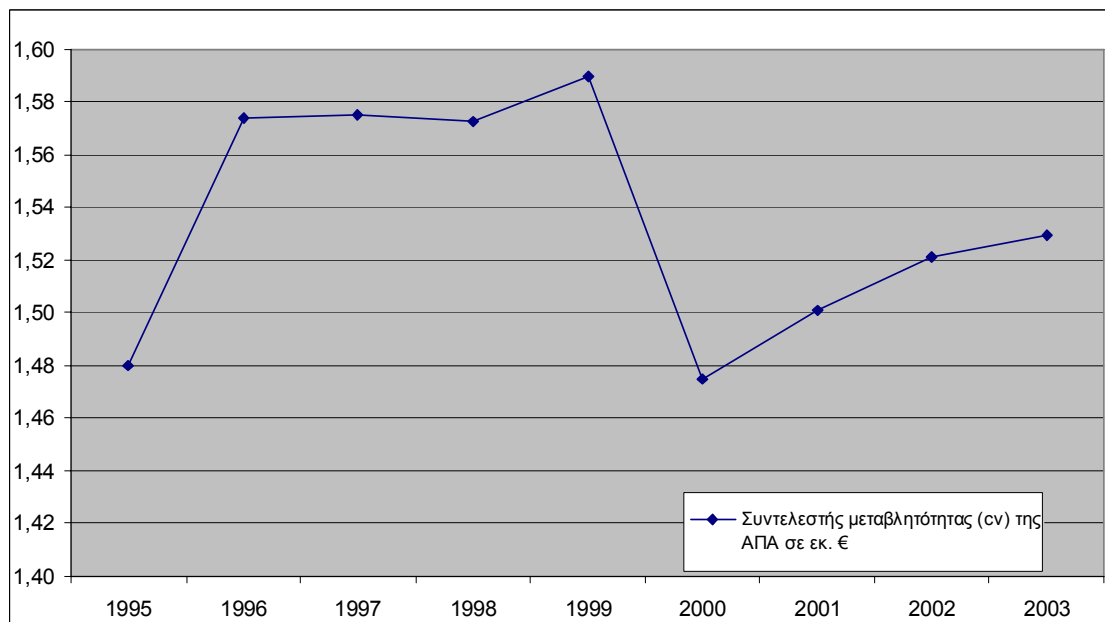
Με βάση την μέθοδο της σ-σύγκλισης υπάρχει τάση απόκλισης το 2003 σε σχέση με το 1995, αφού ο συντελεστής μεταβλητότητας αυξάνεται (Σχήμα 7). Χαρακτηριστική η σύγκλιση που εμφανίζουν οι Νομοί τη χρονιά της οικονομικής ύφεσης (1999-2000), ενώ την περίοδο 2000-2003 παρατηρείται τάση απόκλισης. Η απόκλιση μεταξύ των Νομών από τον μέσο όρο, όσον αφορά το μέγεθος της ΑΠΑ, είναι μεγαλύτερη της αντίστοιχης απόκλισης που υπάρχει για το πληθυσμιακό μέγεθος καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Π.χ. για το 2003 έχουμε $cv_{ΑΠΑ} = 1,5 > cv_{πληθυσμού} = 1,3$.

Σχήμα 6: Σύγκλιση ως προς το ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενή τομέα στην ΑΠΑ



Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Eurostat, Μάρτιος 2008

Σχήμα 7: Συντελεστής μεταβλητότητας της ΑΠΑ (σε εκ. €) των Νομών της Ζώνης Επιρροής IV

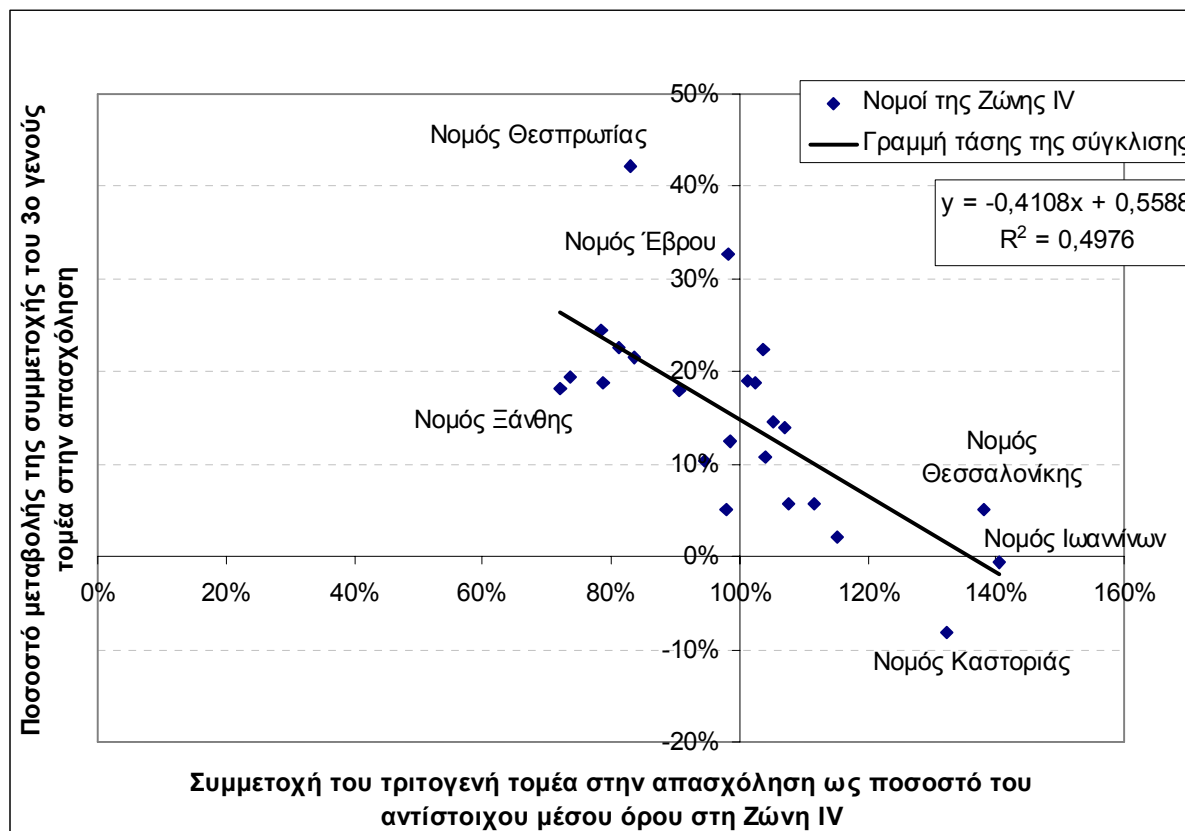


Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Eurostat, Μάρτιος 2008

Απασχόληση στον τριτογενή τομέα

Οι Νομοί με το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα το 1995 ήταν οι Ιωαννίνων, Θεσσαλονίκης και Καστοριάς. Από αυτούς μόνο ο Νομός Θεσσαλονίκης εμφάνισε αύξηση του ποσοστού των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα, η οποία ήταν χαμηλή σε σχέση με τους υπόλοιπους Νομούς. Τη μεγαλύτερη αύξηση εμφάνισαν οι δύο Νομοί που βρίσκονται στα άκρα της Εγνατίας Οδού (Ν. Θεσπρωτίας και Ν. Έβρου). Η σύγκλιση μάλιστα των Νομών θα ήταν ακόμα μεγαλύτερη αν αυτοί οι δύο Νομοί δεν εμφάνιζαν τόσο μεγάλη αύξηση της συμμετοχής του τριτογενούς τομέα στην απασχόληση. Επομένως οι Νομοί της Ζώνης IV κατευθύνονται προς μια κατάσταση ομοιογένειας της τομεακής διάρθρωσης στην απασχόληση, η οποία συντελείται με την αύξηση του ποσοστού των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα. Η σύγκλιση των Νομών όσον αφορά το ποσοστό απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα έχει παρατηρηθεί και σε παλιότερες μελέτες για το σύνολο της Ελλάδας (Christopoulos and Tsionas, 2003).

Σχήμα 8: Σύγκλιση ως προς την απασχόληση στον τριτογενή τομέα



Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Eurostat, Νοέμβριος 2007

Αριθμός Οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους

Η κατοχή οχημάτων έχει χρησιμοποιηθεί σε παλαιότερες έρευνες ως δείκτης ανάπτυξης για τους Νομούς της Ελλάδας (Petraikos and Saratsis, 2000 και Παρατηρητήριο - Εγνατία Οδός ΑΕ, 2007b). Η κατοχή οχημάτων παρουσιάζει σύγκλιση κατά την περίοδο 1995-2004, τόσο με βάση την “σ” όσο και με βάση την “β” μέθοδο εξέτασης της σύγκλισης. Τη μεγαλύτερη κατοχή οχημάτων το 1995, εμφάνίζουν οι Νομοί Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Ημαθίας, ενώ τη μικρότερη οι Νομοί Ξάνθης, Ροδόπης και Φλώρινας. Η υπεροχή του Νομού Θεσσαλονίκης, συνεχίζεται καθ’ όλη τη διάρκεια της

εξεταζόμενη περίοδο και σε γενικότερες γραμμές παρατηρείται ότι σε αυτόν τον δείκτη δεν υπάρχουν μεγάλες μεταβολές όσον αφορά την κατάταξη των Νομών (Σχήμα 10 και Πίνακας 3) όπως συμβαίνει συχνά σε άλλους κοινωνικοοικονομικούς δείκτες (π.χ. κκΑΕΠ).

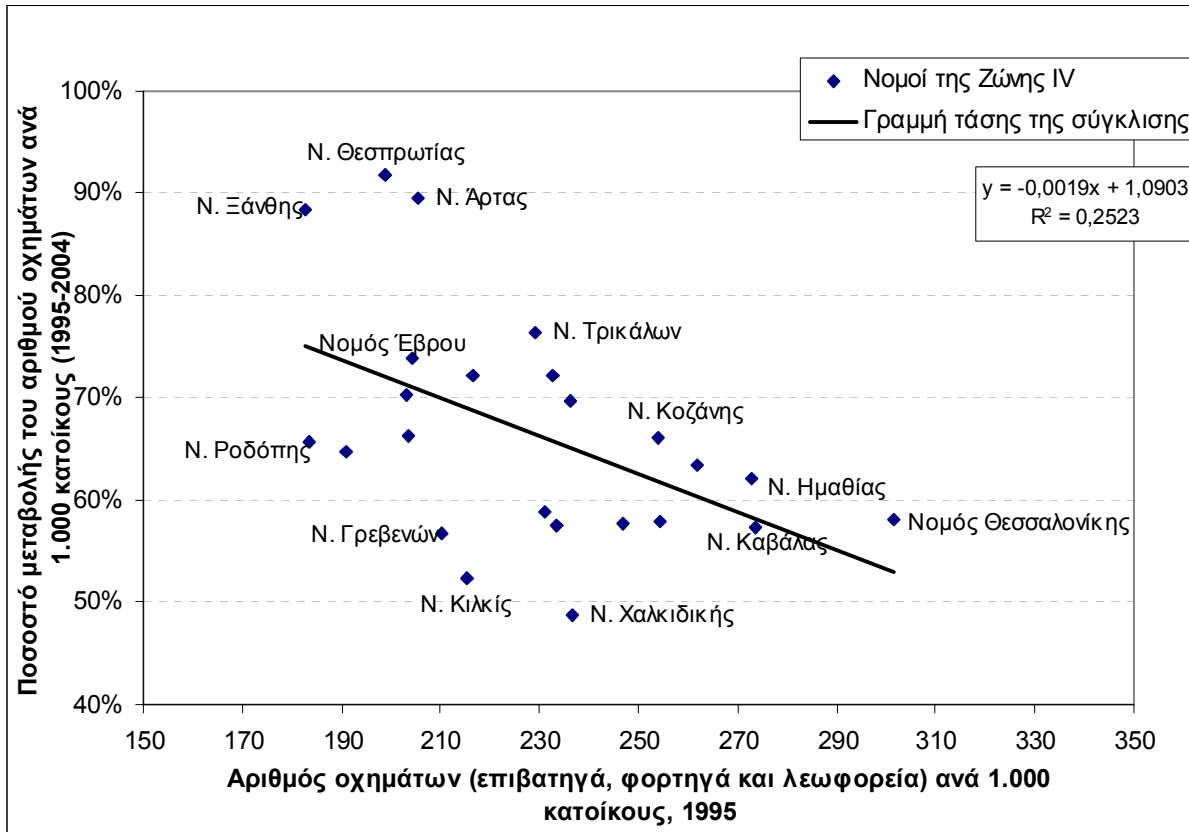
Πίνακας 2: Αριθμός οχημάτων (επιβατηγά-φορτηγά-λεωφορεία) ανά 1.000 κατοίκους

NUTS	ΝΟΜΟΣ	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
gr111	Έβρος	233	247	265	284	305	328	347	366	383	401
gr112	Ξάνθη	183	194	212	231	251	273	293	309	324	344
gr113	Ροδόπη	183	183	197	211	228	246	263	278	290	304
gr114	Δράμα	254	265	279	294	315	335	354	370	382	402
gr115	Καβάλα	273	284	299	315	336	359	378	397	412	430
gr121	Ημαθία	273	284	300	317	341	364	385	403	420	442
gr122	Θεσσαλονίκη	301	316	332	348	373	396	415	436	452	476
gr123	Κιλκίς	216	224	236	248	263	280	295	305	316	328
gr124	Πέλλα	231	241	254	269	288	308	323	336	350	367
gr125	Πιερία	234	245	258	271	289	307	323	338	352	368
gr126	Σέρρες	203	212	223	235	253	270	288	304	319	338
gr127	Χαλκιδική	237	246	258	269	284	302	316	328	339	352
gr131	Γρεβενά	210	225	236	248	261	278	293	305	315	330
gr132	Καστοριά	262	275	294	312	333	357	374	392	410	428
gr133	Κοζάνη	254	271	288	304	326	347	367	387	403	422
gr134	Φλώρινα	191	202	215	229	247	263	279	291	302	315
gr141	Καρδίτσα	203	210	221	233	251	269	289	308	326	346
gr142	Λάρισα	236	250	265	280	302	324	343	362	377	401
gr143	Μαγνησία	247	257	271	285	306	327	346	365	375	389
gr144	Τρίκαλα	229	243	257	275	297	323	344	365	383	404
gr211	Άρτα	206	217	235	252	277	303	325	347	368	389
gr212	Θεσπρωτία	199	211	227	244	266	293	318	340	359	381
gr213	Ιωάννινα	217	228	244	260	284	308	328	344	357	373
gr214	Πρέβεζα	204	214	229	243	266	288	308	324	338	356
znIV	Ζώνη Επιρροής IV	249	261	276	292	313	335	354	372	387	407
gr	Σύνολο Χώρας	293	306	323	341	366	392	414	435	453	475

Πηγές πρωτογενών δεδομένων: ΕΣΥΕ, Δεκέμβριος 2006 (αριθμός οχημάτων) και Eurostat, Σεπτέμβριος 2007 (μέσος ετήσιος πληθυσμός)

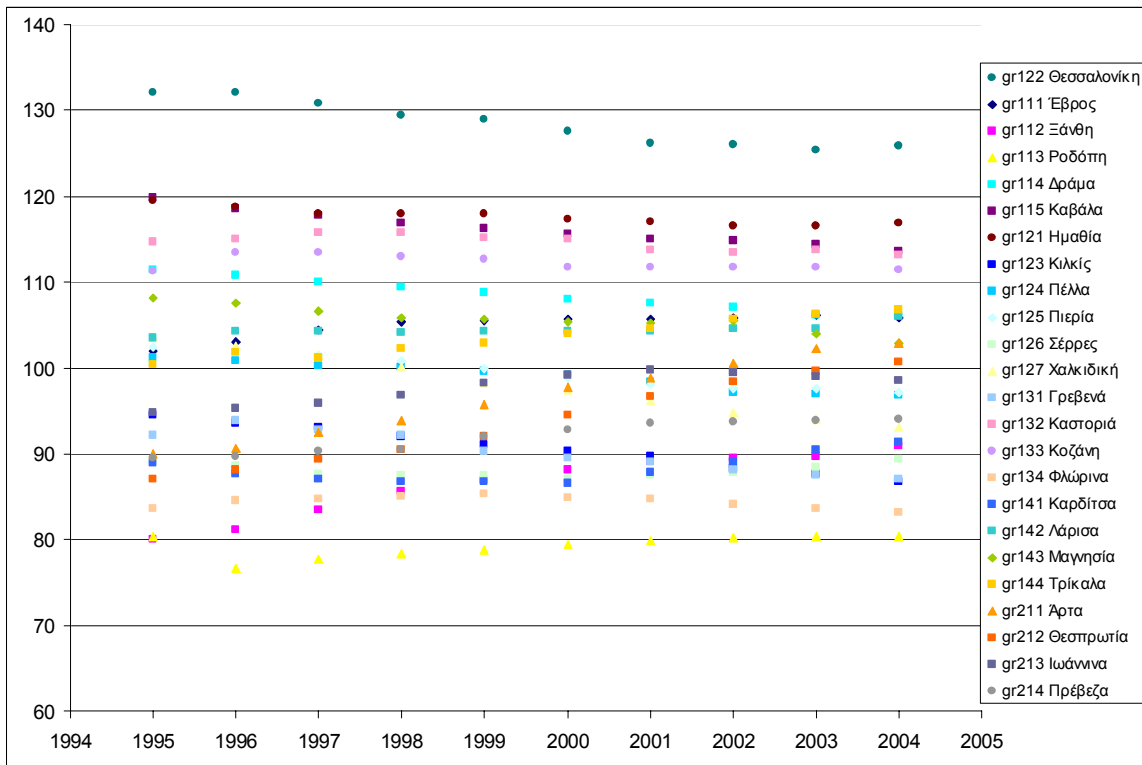
Ιδιαίτερο ενδιαφέρον όσον αφορά την εδαφική συνοχή έχουν οι μεταβολές της κατοχής οχημάτων. Οι Νομοί που εμφάνισαν την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξησή του δείκτη κατά την περίοδο 1995-2004 [Θεσπρωτίας (91,7%), Άρτας (89,4%), Τρικάλων (76,3%) και Έβρου (72,2%)], είναι Νομοί εμφάνιζαν χαμηλή κατοχή οχημάτων το 1995 και χωρικά βρίσκονται μακριά από τον κυρίαρχο Νομό και σε αυτόν τον δείκτη τον Ν. Θεσσαλονίκης. Η γραμμική παλινδρόμηση της κατοχής οχημάτων (Σχήμα 9) δείχνει ασθενείς τάσεις σύγκλισης.

Σχήμα 9: Σύγκλιση ως προς την κατοχή οχημάτων



Πηγές πρωτογενών δεδομένων: ΕΣΥΕ, Δεκέμβριος 2006 (αριθμός οχημάτων) και Eurostat, Σεπτέμβριος 2007 (μέσος ετήσιος πληθυσμός)

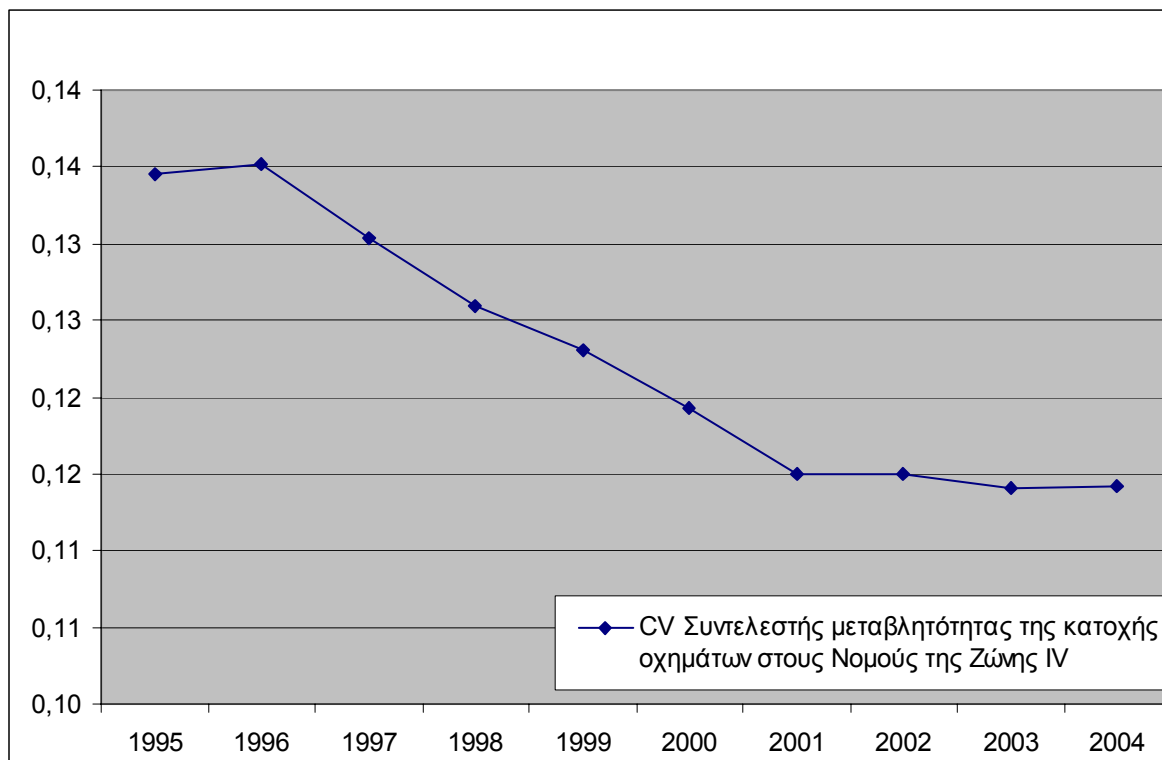
Σχήμα 10: Ποσοστό συμμετοχής της κατοχής οχημάτων στο μέσο όρο της Ζώνης IV (1995-2004)



Πηγές πρωτογενών δεδομένων: ΕΣΥΕ, Δεκέμβριος 2006 (αριθμός οχημάτων) και Eurostat, Σεπτέμβριος 2007 (μέσος ετήσιος πληθυσμός)

Ο συντελεστής μεταβλητότητας εμφανίζει συνεχώς μείωση κατά την περίοδο 1996-2004 (Σχήμα 11). Η σύγκλιση αυτή γίνεται και επειδή κατεβαίνουν προς τον μέσο όρο της Ζώνης οι Νομοί οι οποίοι έχουν υψηλή κατοχή οχημάτων αλλά και επειδή ανεβαίνουν προς τον μέσο όρο της Ζώνης IV οι Νομοί οι οποίοι είναι πολύ κάτω του μέσου όρου (Σχήμα 9).

Σχήμα 11: Συντελεστής μεταβλητότητας της κατοχής οχημάτων στους Νομούς της Ζώνης IV

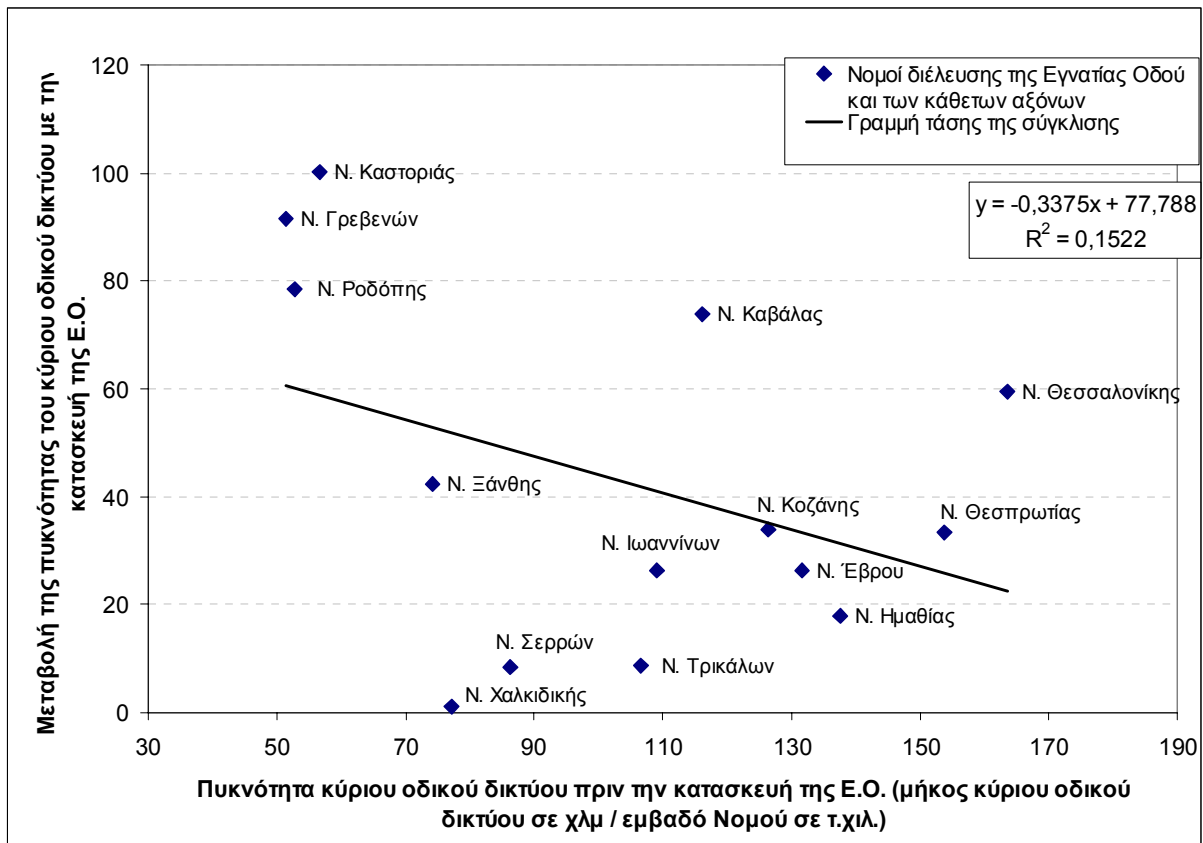


Πηγές πρωτογενών δεδομένων: ΕΣΥΕ, Δεκέμβριος 2006 (αριθμός οχημάτων) και Eurostat, Σεπτέμβριος 2007 (μέσος ετήσιος πληθυσμός)

Πυκνότητα οδικού δικτύου

Η πυκνότητα εξετάζεται ως το μήκος του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οδικού δικτύου ανά μονάδα επιφάνειας κάθε Νομού. Οι κατηγορίες οδικού δικτύου που εξετάζονται ξεπερνούν συνήθως τα όρια του Νομών, συντελούν στην σύνδεσή του με τους γειτονικούς και κατά συνέπεια η πυκνότητα αυτών των κατηγοριών οδικού δικτύου αποτελεί μια ένδειξη για το επίπεδο της εδαφικής συνοχής. Η μεγαλύτερη πυκνότητα οδικού δικτύου εμφανίζεται το 1995 στους Νομούς Θεσσαλονίκης, Θεσπρωτίας, Ημαθίας και η μικρότερη στους Νομούς Γρεβενών, Ροδόπης και Καστοριάς. Με την πλήρη λειτουργία της Εγνατίας Οδού υπάρχει ασθενής τάση σύγκλισης των Νομών ως προς την πυκνότητα του οδικού δικτύου. Αυτό που έχει σημασία ωστόσο είναι ότι με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, οι τρεις Νομοί που εμφανίζαν την μικρότερη πυκνότητα οδικού δικτύου, εμφανίζουν το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησής της.

Σχήμα 12: σ-σύγκλιση ως προς την πυκνότητα πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οδικού δικτύου



Πίνακας 3: Πυκνότητα κύριου οδικού δικτύου

NUTS	ΝΟΜΟΣ	προ Εγνατίας Οδού ανά τ.χιλ.	2006 Οκτ: Μήκος (σε χλμ) οδικού ανά επιφάνεια Νομού (σε τ.χιλ.)	Κατάσταση πλήρους λειτουργίας Ε.Ο.: Μήκος (σε χλμ) οδικού δικτύου ανά επιφάνεια Νομού (σε τ.χιλ.)	Κατάσταση προ Εγνατίας Οδού: Μήκος (σε χλμ) οδικού δικτύου ανά πληθυσμό Νομού (ανά 1000 κατ. Πραγματικού πληθυσμού ΕΣΥΕ 2001)	2006 Οκτ.: Μήκος (σε χλμ) οδικού δικτύου ανά πληθυσμό Νομού (ανά 1000 κατ. Πραγματικού πληθυσμού ΕΣΥΕ 2001)	Κατάσταση πλήρους λειτουργίας Ε.Ο.: Μήκος (σε χλμ) οδικού δικτύου ανά πληθυσμό Νομού (ανά 1000 κατ. Πραγματικού πληθυσμού ΕΣΥΕ 2001)
gr111	Έβρος	0,068	0,083	0,086	1,934	2,369	2,446
gr112	Ξάνθη	0,038	0,051	0,054	0,675	0,892	0,961
gr113	Ροδόπη	0,027	0,049	0,049	0,628	1,121	1,121
gr114	Δράμα	0,036	0,036	0,036	1,192	1,192	1,192
gr115	Καβάλα	0,060	0,080	0,104	0,877	1,163	1,526
gr121	Ημαθία	0,071	0,084	0,084	0,842	0,994	0,994
gr122	Θεσσαλονίκη	0,084	0,107	0,135	0,294	0,372	0,469
gr123	Κιλκίς	0,046	0,046	0,046	1,315	1,315	1,315
gr124	Πέλλα	0,033	0,033	0,033	0,560	0,560	0,560
gr125	Πιερία	0,070	0,070	0,070	0,825	0,825	0,825
gr126	Σέρρες	0,045	0,047	0,048	0,881	0,927	0,956
gr127	Χαλκιδική	0,040	0,040	0,040	1,240	1,254	1,254
gr131	Γρεβενά	0,027	0,038	0,051	1,604	2,283	3,072
gr132	Καστοριά	0,029	0,044	0,058	0,942	1,414	1,885
gr133	Κοζάνη	0,065	0,081	0,087	1,479	1,837	1,981
gr134	Φλώρινα	0,070	0,070	0,070	2,463	2,463	2,463
gr141	Καρδίτσα	0,020	0,020	0,020	0,398	0,398	0,398
gr142	Λάρισα	0,046	0,046	0,046	0,880	0,880	0,880
gr143	Μαγνησία	0,038	0,038	0,038	0,486	0,486	0,486
gr144	Τρίκαλα	0,055	0,056	0,060	1,349	1,363	1,466
gr211	Άρτα	0,015	0,015	0,015	0,302	0,302	0,302
gr212	Θεσπρωτία	0,079	0,100	0,106	2,616	3,282	3,486
gr213	Ιωάννινα	0,056	0,064	0,071	1,655	1,873	2,090
gr214	Πρέβεζα	0,121	0,121	0,121	2,115	2,115	2,115
Μέσος όρος Ζώνης IV		0,052	0,059	0,064	1,148	1,320	1,427

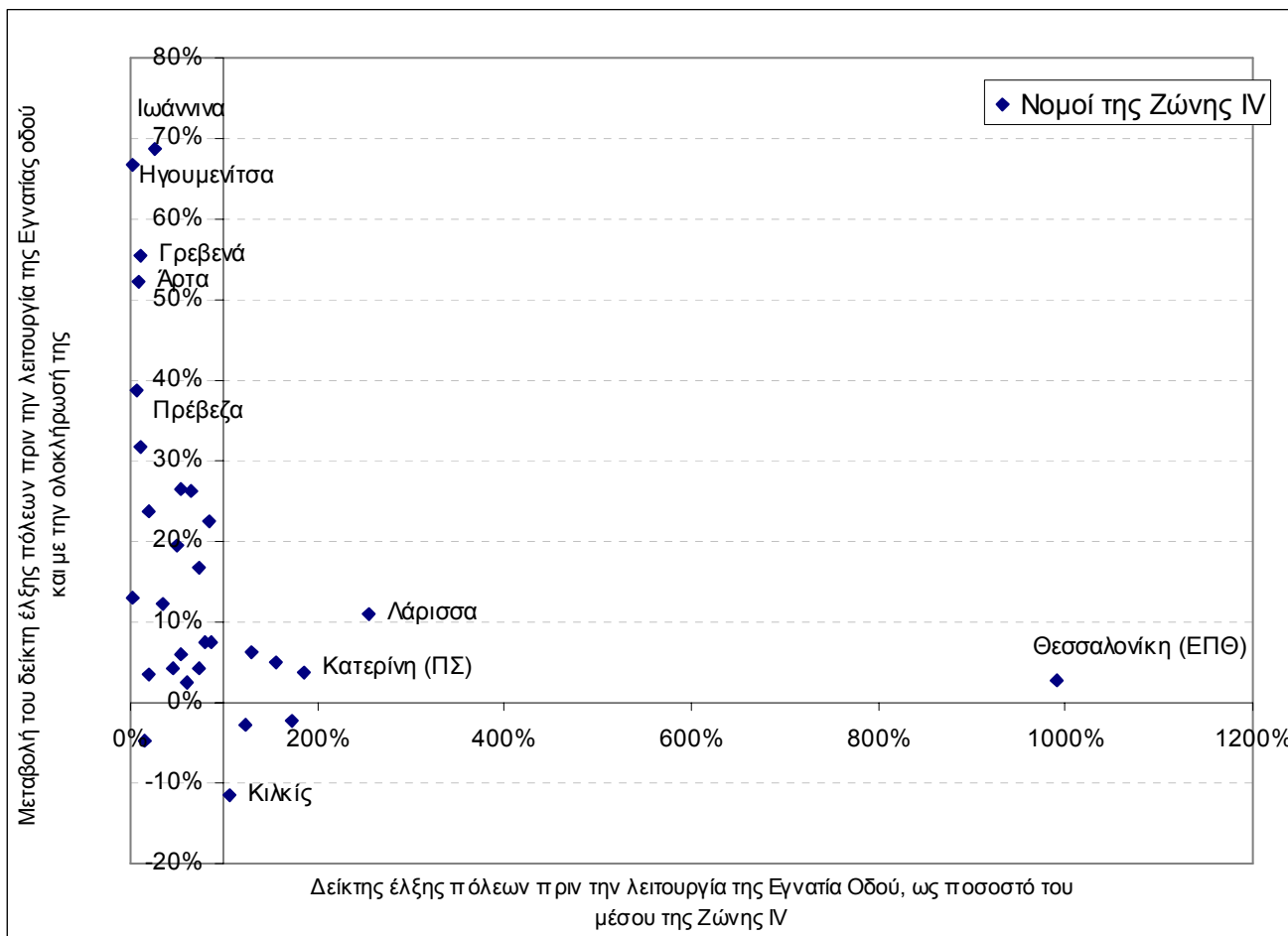
Έλξη πόλεων

Ο δείκτης προσδιορίζει, με τη χρήση ενός μοντέλου βαρύτητας, τη δυνητική έλξη ανάμεσα στα αστικά κέντρα και τις πρωτεύουσες Νομών της Ζώνης IV σε συνάρτηση (α) με τη χιλιομετρική απόστασή τους επί του οδικού δικτύου, (β) με τη χρονοαπόσταση μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, για τον υπολογισμό του δείκτη έλξης E_i της πόλης i εφαρμόζεται ο τύπος

$$E_i = \Pi_i \cdot \sum \frac{\Pi_j}{(A_{ij})^2}$$
, δηλαδή ο δείκτης έλξης ισούται με το γινόμενο του πληθυσμού της πόλης (Π_i) επί το άθροισμα των λόγων του πληθυσμού της πόλης Π_j δια του τετραγώνου της απόστασής τους A_{ij} . Ο δείκτης εκτιμάται σε συνάρτηση με τη χιλιομετρική απόσταση για την κατάσταση πριν και μετά τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Και στις δύο περιπτώσεις λαμβάνεται υπόψη ο πληθυσμός της Απογραφής ΕΣΥΕ του 2001, ώστε να καταγραφεί η μεταβολή της έλξης (βαρύτητας) που επέρχεται από τις βελτιώσεις της χιλιομετρικής απόστασης που επιφέρει η κατασκευή της Εγνατίας Οδού.

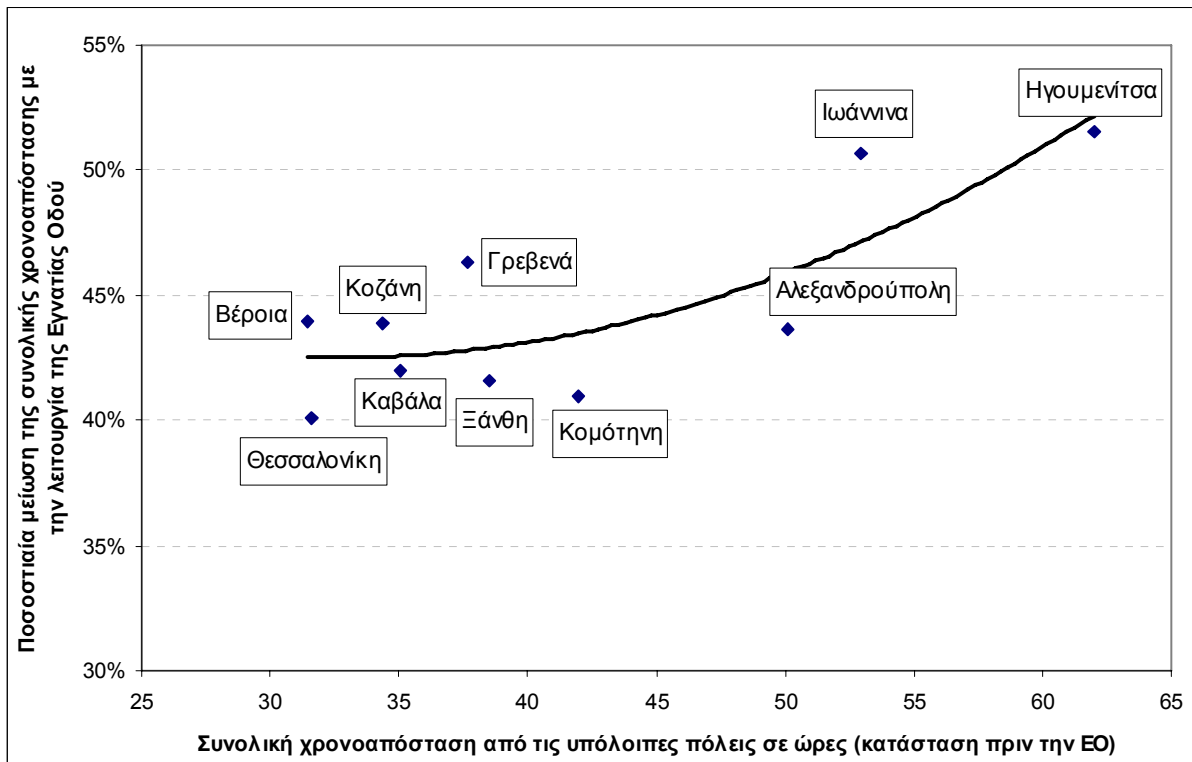
Πριν την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, η Θεσσαλονίκη, υπερτερεί σημαντικά όλων των άλλων πόλεων ως προς τον δείκτη, κυρίως λόγω του μεγάλου πληθυσμού του, αλλά και λόγω της κεντροβαρικής του θέσης στην Ζώνη IV. Η τιμή του δείκτη για την Θεσσαλονίκη είναι σχεδόν δεκαπλάσια από τον μέσο όρο της Ζώνης IV. Για 22 από τους 30 Νομούς της Ζώνης IV, η τιμή του δείκτη είναι κάτω του μέσου όρου. Με την πλήρη λειτουργία της Εγνατίας Οδού, η υπεροχή της Θεσσαλονίκης συνεχίζεται. Ωστόσο, οι πόλεις της Ζώνης IV εμφανίζουν ασθενείς τάσεις σύγκλισης ως προς την τιμή του δείκτη. Επιπλέον, παρατηρούμε και πάλι ότι οι πόλεις που εμφανίζουν τα μεγαλύτερα ποσοστά αύξησης του δείκτη (Ν. Ιωαννίνων, Ηγουμενίτσας, Γρεβενών, Άρτας και Πρέβεζας) ήταν αυτές που είχαν τις χαμηλότερες τιμές του. Βελτιώνεται δηλαδή κατά μεγαλύτερο ποσοστό, η έλξη των πόλεων που βρίσκονται μακριά από την Θεσσαλονίκη, που αποτελεί τον κύριο πόλο έλξης στην Ζώνη IV.

Σχήμα 13: Δείκτης έλξης πόλεων πριν την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και με την πλήρη λειτουργία της



Στον δείκτη αυτό εξετάζεται 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 αθροίσματος των χρονοαποστάσεων προς τις άλλες πόλεις, κατά 51% και 50% αντίστοιχα. Εκτός από αυτό, παρατηρούμε (Σχήμα 14) 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.

Σχήμα 14: Συνολική χρονοαπόσταση από τις υπόλοιπες πόλεις



Στον πίνακα 5 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.

Πίνακας 5: Αποτελέσματα σύγκλισης – οικονομετρικοί δείκτες

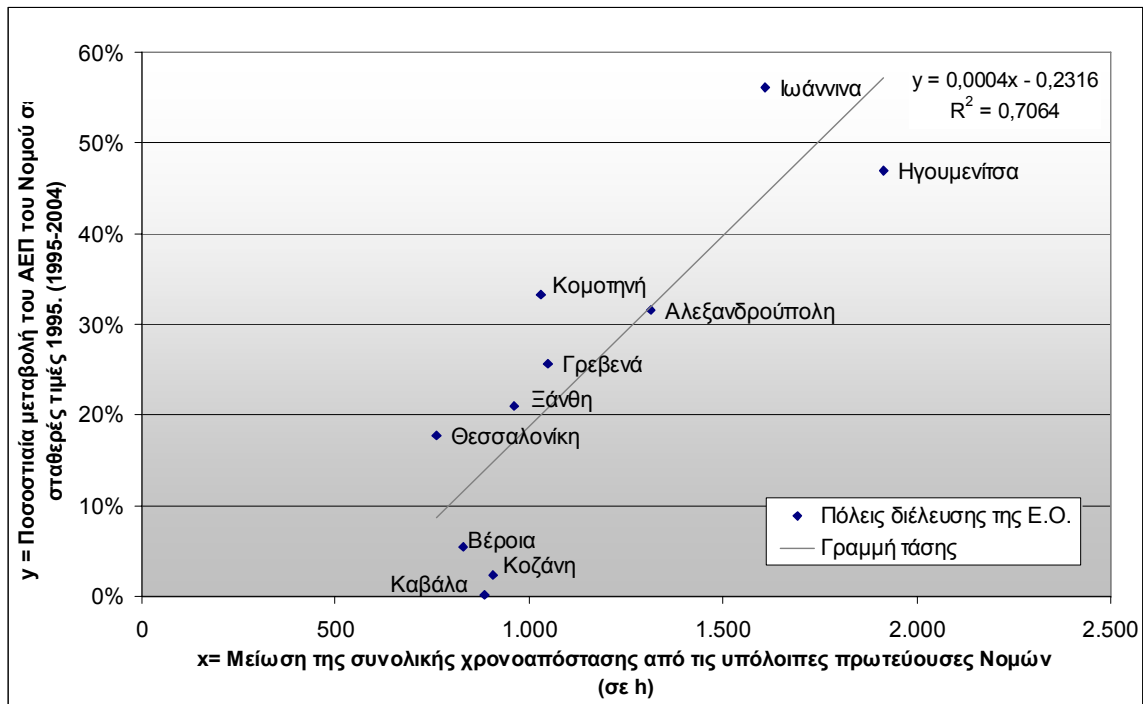
	Πληθυσμός 1995-2005 (Μέσος ετήσιος πληθυσμός, Eurostat, Νοέμβριος 2007)	ΑΕΠ ανά κάτοικο 1995-2004 (Eurostat, Νοέμβριος 2007)	ΑΠΑ 1995-2003, (Eurostat, Νοέμβριος 2007)	Απασχόληση (%) στον 3ογενή τομέα 2000-2004, (Eurostat, Νοέμβριος 2007)	Κατοχή οχημάτων 1995-2004, (ΕΣΥΕ, Δεκέμβριος 2006 και Eurostat, Νοέμβριος 2007)	Πυκνότητα οδικού δικτύου 1995-πλήρης λειτουργία ΕΟ	Μεταβολή χρονοαπόστασης 1995-πλήρης λειτουργία ΕΟ	Δείκτης έλξης πόλεων 1995-πλήρης λειτουργία ΕΟ
β-σύγκλιση	-	+	-	+	+	+	+	+
σ-σύγκλιση (cv)	-	+	-	+	+	+	+	+
gini coefficient	-	-	-	+	+	+	+	+
max/min	-	+	+	+	+	+	+	+

4. Συμπεράσματα

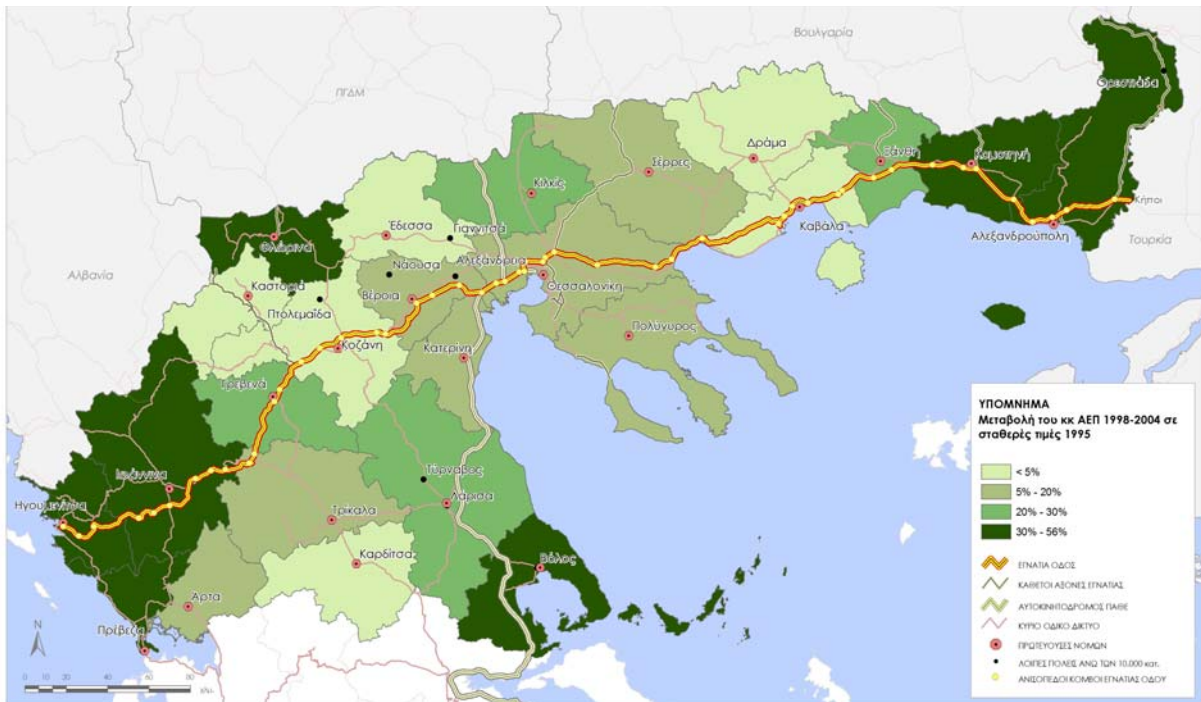
Σημασία για την εδαφική συνοχή, έχει όχι μόνο το αν υπάρχει οικονομική και κοινωνική σύγκλιση, αλλά κυρίως πως τοποθετείται αυτή στον χώρο. Όπως είναι γνωστό, στον Ελλαδικό Χώρο κυριαρχεί το μοντέλο κέντρου – περιφέρειας. Υπάρχει δηλαδή υπεροχή του κέντρου (Αττική) έναντι της περιφέρειας στο επίπεδο ανάπτυξης και αυτό είναι φαινόμενο που απαντάται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Σύμφωνα με την 4^η Έκθεση για την Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή της ΕΕ (EC, 2007), 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%. Παρόμοιο φαινόμενο παρατηρείται και στην Πολωνία, όπου παρά την σημαντική συγκέντρωση πληθυσμού σε Λοτζ και Κρακοβία, η περιφέρεια της Βαρσοβίας, εμφανίζει τον μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης και συμμετέχει κατά 16% στο εθνικό ΑΕΠ και μόλις κατά 7% στον συνολικό πληθυσμό.

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 συχνά 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 Tasoroulou, 2007). Ο ρόλος της Εγνατίας είναι σημαντικός σε αυτή την διαφοροποίηση, όπως δείχνουν τα συμπεράσματα που αφορούν την προσπελασιμότητα. Οι βελτιώσεις της προσπελασιμότητας λόγω Εγνατίας σημαίνουν από μόνες τους μία σαφή βελτίωση της εδαφικής συνοχής. Επιπλέον, οι περιοχές που ευνοούνται περισσότερο από την προσπελασιμότητα, (Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα) είναι συνήθως αυτές που εμφανίζουν και την μεγαλύτερη βελτίωση των δεικτών ανάπτυξης (Σχήμα 14, Χάρτες 1 και 2).

Σχήμα 14: Συσχέτιση μεταξύ μεταβολής χρονοαπόστασης και μεταβολής κκΑΕΠ



Χάρτης 1: Ποσοστιαία αύξηση του κκ ΑΕΠ 1998-2004.



Χάρτης 2: Ποσοστιαία αύξηση του αριθμού οχημάτων ανά χίλιους κατοίκους, 1998-2004



ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΑΝΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, 1995 - 2004

- < 40%
- 40% - 50%
- 50% - 60%
- 60% - 70%
- > 70%

- ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ
- ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ
- ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ
- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΠΑΦΕ
- ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΟΡΙΟ ΖΩΝΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ IV

Βιβλιογραφία:

- 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
- Dammers E., Evers D. and De Vries A. (Ruimtelijk Planbureau), “Spatial Scenarios and the Lisbon Strategy”, *Paper submitted for the ESRA Conference: session B Amsterdam*, 23-27 August 2005
- 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.
- ΕΕ (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 - Η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, της ανταγωνιστικότητας και της αειφόρου ανάπτυξης μέσω της καταβολής από κοινού προσπαθειών μεταξύ της κοινής πολιτικής μεταφορών και των διαρθρωτικών πολιτικών*”. Δελτίο ΕΕ 1/2-1999 Πολιτική Μεταφορών 1/23.
<http://www.europa.eu/bulletin/el/9901/p103165.htm>
- ΕΕ (2001): *Δεύτερη Έκθεση για την Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: Λουξεμβούργο, 2001.
- ΕΕ (2002): *Λευκή Βίβλος – Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με Ορίζοντα το Έτος 2010: η ώρα των επιλογών*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: Λουξεμβούργο.
- ΕΕ (2004): *Τρίτη Έκθεση για την Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπηρεσία Επισήμων 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 (2007): *European Spatial Planning Observatory Network*, <http://www.espon.eu>.

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.

Faludi A. (2006): "From European spatial development to territorial cohesion policy", *Regional Studies*, Vol. 40, Issue 6, pp 667-678

Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion (2007): *Territorial Agenda of the European Union – Towards a more competitive and sustainable Europe of diverse regions. Agreed on the occasion of the Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion*, Leipzig, 24/25 May 2007

Ινστιτούτο Περιφέρειας Ανάπτυξης (2000): *Χωροταξικές Διαστάσεις της Πολιτικής Μεταφορών στον Βαλκανικό Χώρο*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα, 2000.

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

Meijers E. and Krister S. (2006): "Polycentric Development to Combat Regional Disparities? The Relation Between Polycentricity and Regional Disparities in European Countries", *ERSA conference papers from European Regional Science Association*, Date: 2006-08

Monastiriotis 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

Παρατηρητήριο – Εγνατία Οδός Α.Ε. (2007): "4^η ετήσια έκθεση αποτελεσμάτων δεικτών", Εγνατία Οδός Α.Ε., 2007

Παρατηρητήριο – Εγνατία Οδός Α.Ε. (2007): "Τεχνική Έκθεση: Κατοχή Οχημάτων και Αναπτυξιακά Μεγέθη ανά Περιφέρεια και Νομό"
http://observatory.egnatia.gr/reports/vehicles_report_10-2007.pdf

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

ΥΠΕΧΩΔΕ (2007α): Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης <http://www.minenv.gr/4/42/00/xorotaksia/Geniko.Plaisio27.02.2008.pdf>

ΥΠΕΧΩΔΕ (2007β): Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία

<http://www.minenv.gr/4/42/00/kya%20viomixania/KYA%20viomixania%20teliko.doc>

ΥΠΕΧΩΔΕ (2007γ): Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό <http://www.minenv.gr/download/2008/kya.tourismos.esxaa.pdf>

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.

