

**ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.
ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ**

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ Ν. ΗΜΑΘΙΑΣ

Δεκ. 2005

Η παρούσα Ενημερωτική Έκθεση αποτελεί μια συνοπτική θεώρηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στον Νομό Ημαθίας, και ειδικότερα σε παραμέτρους όπως η κινητικότητα, η προσπελασιμότητα, το επίπεδο ανάπτυξης και η δικτύωση. Σκοπός της Έκθεσης είναι να καταγράψει τα νέα δεδομένα που προκύπτουν από τη βελτίωση της μεταφορικής υποδομής στον βόρειο-ελλαδικό χώρο με τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού, και τα οφέλη που συνεπάγεται για την τοπική ανάπτυξη. Η Έκθεση αυτή υποβάλλεται, κατόπιν αιτήματος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας ως μια συμβολή της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. στη συζήτηση για την αναπτυξιακή προοπτική ειδικότερα της περιοχής της Νάουσας.

Η ανάλυση που ακολουθεί στηρίζεται στα αποτελέσματα των δεικτών που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού. Το Παρατηρητήριο, με βάση ένα σύστημα 50 δεικτών, συγκεντρώνει, επεξεργάζεται και παρέχει έγκυρα και ενημερωμένα δεδομένα και πληροφορίες για την κατάσταση των περιοχών που επηρεάζονται από την κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Με τον τρόπο αυτόν παρακολουθεί τις επιδράσεις του άξονα στις διάφορες Ζώνες Επιρροής. Οι σημαντικότερες από τις Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού είναι η Ζώνη II, που αποτελείται από τους 11 Νομούς (Έβρου, Ροδόπης, Ξάνθης, Καβάλας, Σερρών, Θεσσαλονίκης, Ημαθίας, Κοζάνης, Γρεβενών, Ιωαννίνων, Θεσπρωτίας) από τους οποίους διέρχεται η Εγνατία Οδός, και η Ζώνη IV που αποτελείται από τις 5 περιφέρειες από τις οποίες διέρχονται η Εγνατία Οδός και οι κάθετοι άξονες (Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Ήπειρος και Θεσσαλία).

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ χρηματοδοτείται από:



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΝΩΣΗ



ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΔΗΜΟΣΙΟ
(Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.)



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ



ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ
ΠΛΑΙΣΙΟ
ΣΤΗΡΙΞΗΣ
2000-2006

1. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ Ν. ΗΜΑΘΙΑΣ

Ο Ν. Ημαθίας αποτελεί έναν από τους 11 Νομούς της Ζώνης Επιρροής II, δηλαδή της Ζώνης των Νομών διέλευσης της Εγνατίας Οδού. Με συνολικό πληθυσμό 143.618 κατοίκους (απογραφή 2001), ο Ν. Ημαθίας κατέχει την 6^η θέση ανάμεσα στους 11 Νομούς της Ζώνης II και την 8^η ανάμεσα στους 22 Νομούς της Ζώνης IV.

Ο Νομός εντάσσεται στο εθνικό δίκτυο μέσω της Εγνατίας Οδού μέσω της οποίας συνδέεται και με τον ΠΑΘΕ. Στο θεσμοθετημένο «Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας» ο άξονας Θεσσαλονίκη – Βέροια κατατάσσεται στους σημαντικότερους άξονες της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ σημαντικός διανομαρχιακός άξονας θεωρείται αυτός της Βέροιας - Έδεσσας που εξυπηρετεί το δυτικό τμήμα του Νομού.

Η Εγνατία Οδός άρχισε να τίθεται τμηματικά σε λειτουργία από το τέλος της δεκαετίας του 1990. Το συνολικό μήκος της Εγνατίας Οδού που διέρχεται από τον Ν. Ημαθίας είναι 61,5 km. Όλα τα τμήματα της Εγνατίας Οδού που διέρχονται από το Ν. Ημαθίας έχουν ολοκληρωθεί. Το τμήμα Βέροια-Κουλούρα τέθηκε σε λειτουργία τον Ιούλιο του 2003, ενώ η παράκαμψη της Καστανιάς, της οποίας η λειτουργία θα επηρεάσει καθοριστικά τη διαπεριφερειακή σύνδεση του Νομού ειδικότερα και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας γενικότερα, τέθηκε σε λειτουργία στο τέλος του 2004 (Πίνακας 1 και Χάρτης 1).

Πίνακας 1. Πρόοδος των έργων της Εγνατίας Οδού στο Νομό Ημαθίας

Τμήμα Έργου	Χλμ. Παράδοσης	Ημερομηνία Παράδοσης
Πολύμυλος-Κουλούρα	35	
Πολύμυλος-Βέροια (Διάβαση Καστανιάς)	26	Δεκ. 2004
Βέροια-Κουλούρα	9	Ιούλ. 2003
Κουλούρα - Κλειδί	26	
Κουλούρα - Κλειδί	26	Ιούλιος 2003

Από τεχνική άποψη το τμήμα της Εγνατίας Οδού που διέρχεται από τον Νομό Ημαθίας έχει 4 ανισόπεδους κόμβους (Α/Κ Βέροιας, Α/Κ Κουλούρας, Α/Κ Νησελίου, Α/Κ Κλειδίου), 30 τεχνικά (γέφυρες και άνω-κάτω διαβάσεις) και 14 σήραγγες (τμήμα Α/Κ Βέροιας- Α/Κ Πολυμύλου). Το συνολικό κόστος του έργου για το τμήμα που διέρχεται από τον Ν. Ημαθίας ήταν κατά προσέγγιση 519 εκ. € (με ΦΠΑ).

Χάρτης 1. Εγνατία Οδός και Νομός Ημαθίας



2. Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ ΚΑΙ ΤΑ ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η μελέτη των δεικτών που σχετίζονται με την κινητικότητα δείχνει ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού έχει ως αποτέλεσμα τη μεγάλη αύξηση της κυκλοφορίας, η οποία σε μεγάλο βαθμό είναι συνέπεια της νέας ζήτησης για μετακινήσεις που δημιουργείται από τη βελτίωση της μεταφορικής υποδομής. Η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου λόγω της νέας ζήτησης είναι ιδιαίτερα έντονη σε τμήματα όπου αλλάζουν δραστικά τα

γεωμετρικά χαρακτηριστικά του μεταφορικού δικτύου. Τέτοια είναι, βεβαίως, η περίπτωση της παράκαμψης της Καστανιάς (Βέροια – Πολύμυλος).

Στον Πίνακα 2 φαίνεται ο μέσος ημερήσιος φόρτος που έχει μετρηθεί για τα τμήματα που διέρχονται από τον Ν. Ημαθίας. Το 2004 ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στα τμήματα Α/Κ Βέροιας – Α/Κ Κουλούρας και Α/Κ Νικελίου-Α/Κ Κλειδίου ήταν 13.000 και 13.600 οχήματα αντιστοίχως. Το πρώτο εξάμηνο του 2005, διάστημα κατά το οποίο λειτουργούσε η παράκαμψη της Καστανιάς, παρατηρείται μεγάλη αύξηση του μέσου φόρτου μέχρι και 30% (τμήμα Α/Κ Βέροιας-Α/Κ Κουλούρας).

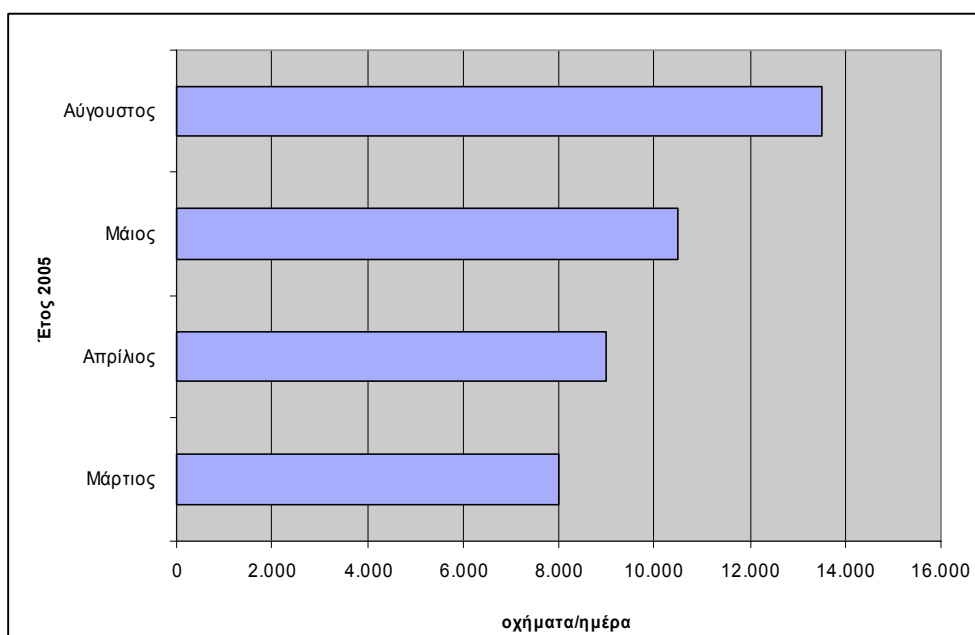
Πίνακας 2. Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία στα τμήματα της Εγνατίας Οδού που διέρχονται από τον Ν. Ημαθίας (πηγή: Τμ. Κυκλοφορίας & Τηλεματικής, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.)

Όνομασία Τμήματος	Ε.Μ.Η.Κ* 2003 (οχήματα / ημέρα)	Ε.Μ.Η.Κ. 2004 (οχήματα / ημέρα)	Μ.Η.Κ** 2005 (Ιανουάριος – Ιούνιος, οχήματα / ημέρα)
Α/Κ ΠΟΛΥΜΥΛΟΥ-Α/Κ ΒΕΡΟΙΑΣ		-	9.700
Α/Κ ΒΕΡΟΙΑΣ-Α/Κ ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ	12.430	13.000	17.000
Α/Κ ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ-Α/Κ ΝΙΣΣΕΛΙΟΥ			18.000
Α/Κ ΝΙΣΣΕΛΙΟΥ-Α/Κ ΚΛΕΙΔΙΟΥ		13.600	15.600

* Ε.Μ.Η.Κ.: Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία, **Μ.Η.Κ.: Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία

Ειδικότερα, οι μετρήσεις που έγιναν εντός του 2005 στο τμήμα Α/Κ Πολυμύλου – Α/Κ Βέροιας (παράκαμψη Καστανιάς), δείχνουν συνεχή αύξηση του μέσου ημερήσιου κυκλοφοριακού φόρτου (Διάγραμμα 1). Το γεγονός αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη της αύξησης των μετακινήσεων λόγω της νέας ζήτησης που δημιουργεί η δραστική βελτίωση της σύνδεσης μεταξύ Ημαθίας και Κοζάνης.

Διάγραμμα 1. Μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην παράκαμψη Καστανιάς, 2005 (πηγή: Τμ. Κυκλοφορίας & Τηλεματικής, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.)



Η μεγάλη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου ουσιαστικά αντανακλά την αύξηση της κινητικότητας προσώπων αλλά και εμπορευμάτων στο σύνολο του βορειο-ελλαδικού χώρου γεγονός που επιδρά θετικά στην οικονομία όλης αυτής της ευρύτερης ζώνης.

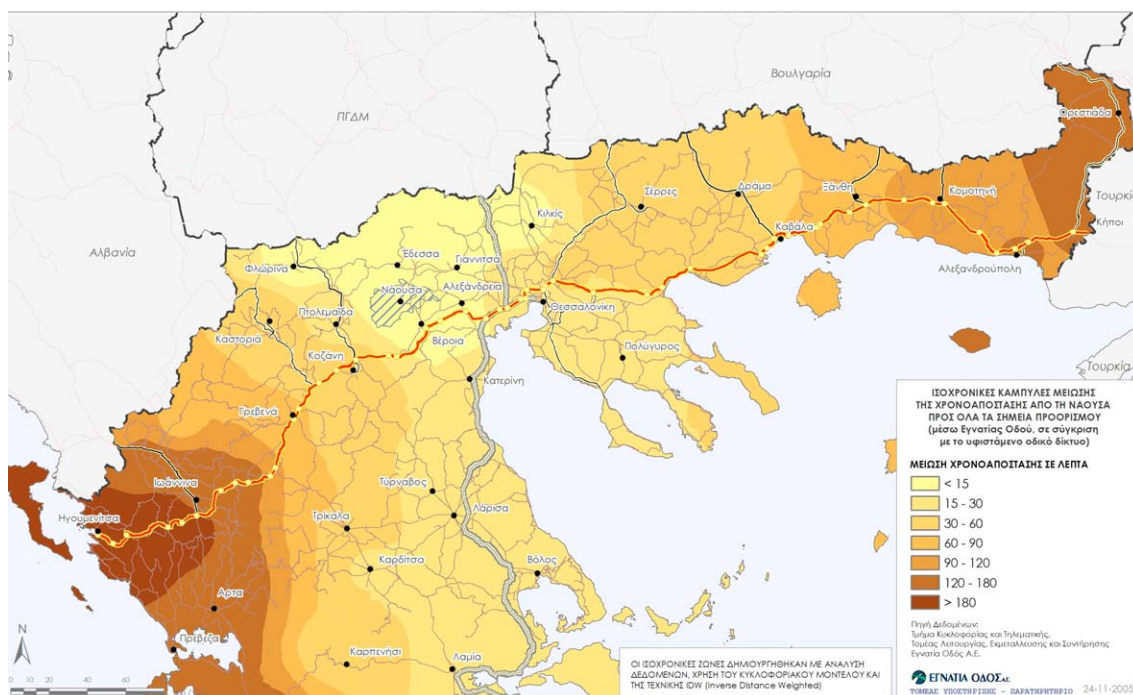
3. ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Οι παραπάνω αλλαγές είναι αποτέλεσμα της μεγάλης εξοικονόμησης χρόνου διαδρομής που επιτυγχάνεται με την Εγνατία Οδό. Λαμβάνοντας ως αφετηρία για παράδειγμα τη Νάουσα, ο χρόνος διαδρομής από τη Νάουσα προς τη Θεσσαλονίκη και τα λοιπά περιφερειακά κέντρα μειώνεται δραστικά (Χάρτης 2):

- 15'-30' για τη διαδρομή Νάουσα-Θεσσαλονίκη),
- περισσότερο από 2 ώρες για τη διαδρομή Νάουσα-Κήποι,
- περισσότερο από 3 ώρες για τη διαδρομή Νάουσα-Ηγουμενίτσα.

Αυτή η μείωση των χρονοαποστάσεων βελτιώνει δραστικά την προσπελασιμότητα των περιοχών που επηρεάζει η Εγνατία Οδός γεγονός που με τη σειρά του δημιουργεί νέα δεδομένα για τις τοπικές οικονομίες τους. Εξάλλου, η βελτίωση της προσπελασιμότητας των διαφόρων περιοχών αποτελεί βασική επιδίωξη των νέων μεταφορικών υποδομών.

Χάρτης 2. Μείωση της χρονοαπόστασης με κέντρο τη Νάουσα (πλήρης λειτουργία της Εγνατίας Οδού)



Ως μια ένδειξη των νέων δεδομένων που δημιουργεί η Εγνατία Οδός, το Παρατηρητήριο μελέτησε έναν δείκτη «ωφελομένου πληθυσμού». Ο δείκτης αυτός προσδιορίζει τον πληθυσμό που δυνητικά ωφελείται από τον άξονα σε συνάρτηση,

καταρχήν, με την απόσταση επί του οδικού δικτύου, ενώ μόλις ολοκληρωθούν οι μετρήσεις των χρονοαποστάσεων μεταξύ πόλεων και κόμβων ο δείκτης θα εκτιμηθεί και με βάση τη χρονοαπόσταση. Με τον δείκτη αυτόν εκτιμάται ο πληθυσμός που ζει σε απόσταση α) 50 km από τις έδρες των Νομών, απόσταση που εκφράζει μια περιοχή όπου δυνητικά γίνονται καθημερινές μετακινήσεις και επομένως μια χωρικά λειτουργική ενότητα και β) 150 km από τα κέντρα των περιφερειών, απόσταση που εκφράζει μια ευρύτερη περιοχή δυνητικά συχνών μετακινήσεων και επομένως μια περιοχή με αυξημένες πιθανότητες λειτουργικών διασυνδέσεων.

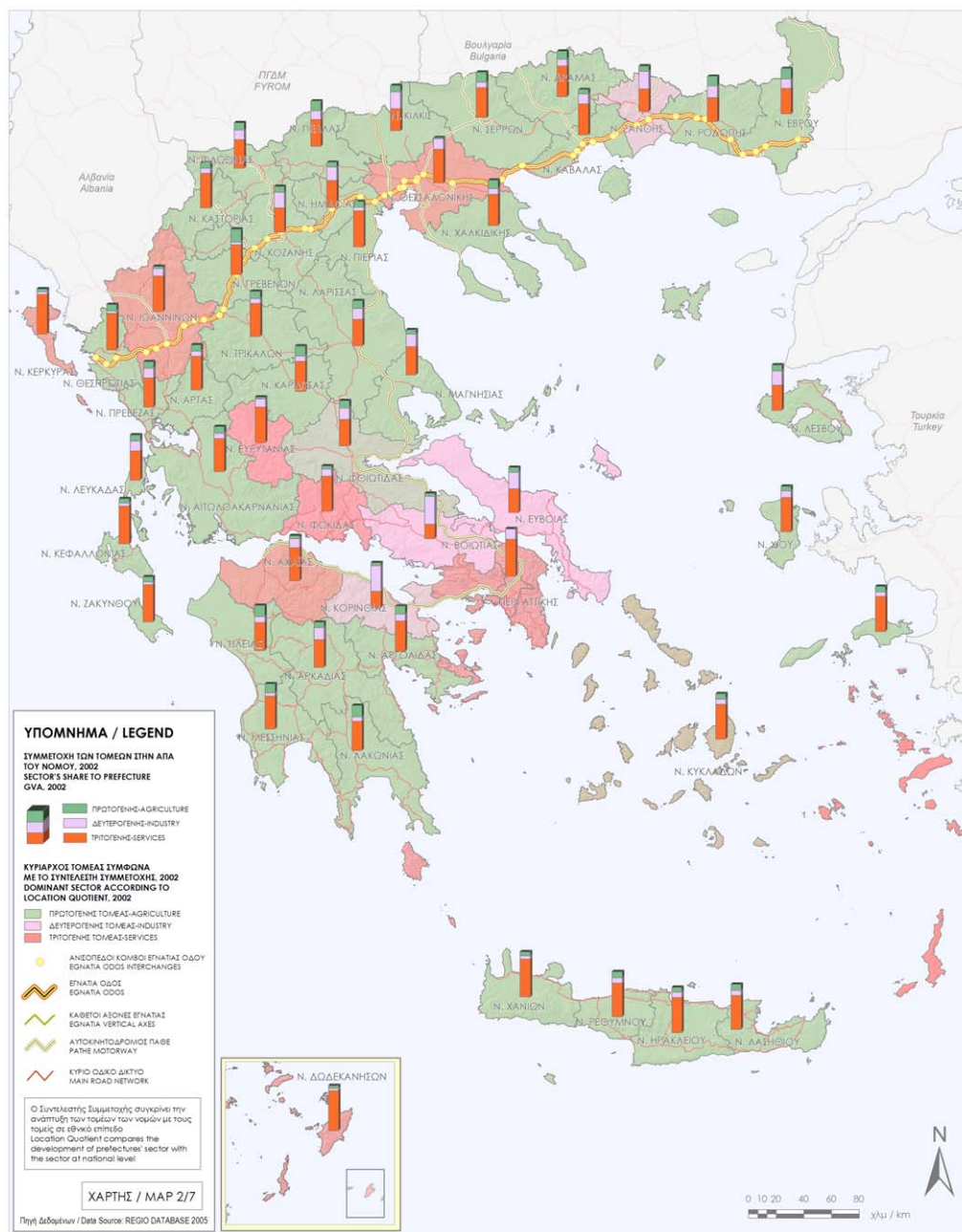
Ο πληθυσμός που ζει σε απόσταση 50 km επί του οδικού δικτύου από την έδρα του Νομού Ημαθίας, την πόλη της Βέροιας, ανέρχεται 390.603 κατοίκους. Με άλλα λόγια, η πόλη της Βέροιας σε απόσταση «καθημερινής μετακίνησης» έχει πρόσβαση σε πληθυσμό πάνω από 2,5 φορές μεγαλύτερο από το μέγεθος του πληθυσμού του Νομού και ίσο με το 1/5 του πληθυσμού της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Η Βέροια λόγω της σχετικά κεντρικής θέσης στον άξονα σε απόσταση 50 km έχει πρόσβαση στο δεύτερο μεγαλύτερο πληθυσμό μετά τη Θεσσαλονίκη σε σύγκριση με τα άλλα κέντρα των Νομών.

Σε σχέση με το προσπελάσιμο «μέγεθος αγοράς» διαπιστώνεται καταρχήν πως το 2002, το ΑΕΠ που παρήχθη συνολικά στον Ν. Ημαθίας ήταν 1.544,4 εκ.€ και αντιπροσώπευε το 1,1% του ΑΕΠ της Χώρας. Στο σύνολο της Ζώνης II (11 Νομοί διέλευσης του άξονα) ο Ν. Ημαθίας κατέχει τη έβδομη θέση σε ό,τι αφορά το παραγόμενο ΑΕΠ. Την πενταετία 1996-2000 το ΑΕΠ του Ν. Ημαθίας μειώθηκε κατά 0,7% ετησίως ενώ την τριετία 2000-2002 το Νομαρχιακό ΑΕΠ παρουσίασε μέση ετήσια αύξηση 3,7%, λίγο μικρότερη από τη μέση αύξηση της Περιφέρειας (3,9%) και της Χώρας (4%).

Το 2002 το κατά κεφαλήν ΑΕΠ του Ν. Ημαθίας ήταν 10.807,9 € μικρότερο από το μέσο Χώρας και το μέσο Περιφέρειας και ίσο με το 65% του Ευρωπαϊκού μέσου όρου (ΕΕ25). Την πενταετία 1996-2000 παρουσίασε μείωση κατά 0,9% ετησίως ενώ την τριετία 2000-2002 η μέση ετήσια αύξηση ήταν 3,5% λίγο μικρότερη του μέσου της Περιφέρειας και της Χώρας.

Το 2002, η σύνθεση της παραγωγής ήταν 10% στον πρωτογενή, 30% στον δευτερογενή και 60% στον τριτογενή (Χάρτης 3). Έτσι, ανάμεσα στους Νομούς της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ο Νομός Ημαθίας κατείχε την προτελευταία θέση στον πρωτογενή τομέα μετά το Ν. Θεσσαλονίκης, τη δεύτερη θέση στον δευτερογενή μετά το Ν. Κιλκίς και την προτελευταία στον τριτογενή, επίσης, μετά το Ν Κιλκίς. Η μεγάλη εξάρτηση της οικονομίας του Νομού από τον δευτερογενή τομέα είναι προφανής, όπως επίσης και τα προβλήματα που προκύπτουν από την κρίση των τελευταίων χρόνων ιδιαίτερα του κλάδου της κλωστοϋφαντουργίας.

Χάρτης 3. Σύνοψη και τομεακή εξειδίκευση της παραγωγής ανά Νομό της Χώρας (Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία – ΑΠΑ)



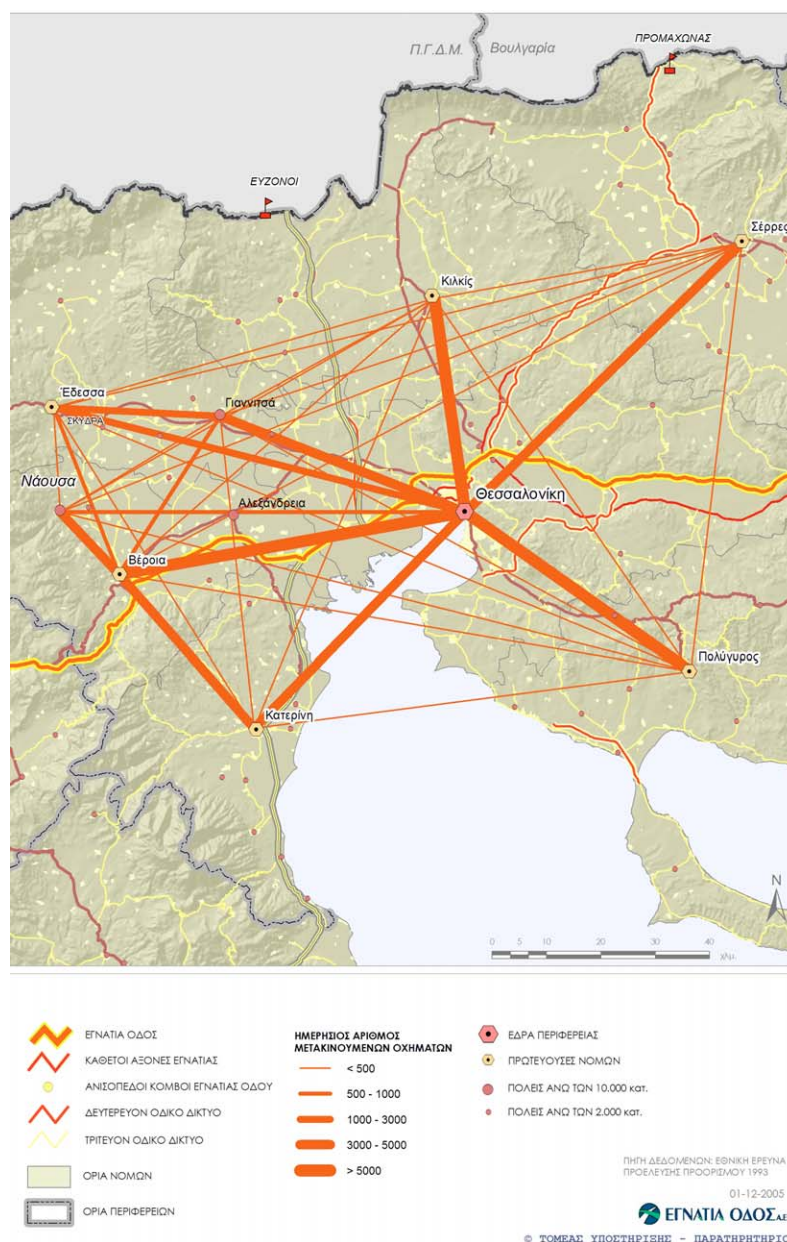
ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.
ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ - ΜΟΝΑΔΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ

Τη δεκαετία 1991-2001 η πληθυσμιακή αύξηση του Νομού ήταν μικρή (2,7%), η μικρότερη στην Περιφέρεια (αύξηση Περιφέρειας 9,5% και αύξηση Χώρας 6,9%). Την ίδια δεκαετία περισσότερο δυναμικός εμφανίζεται ο άξονας Βέροια-Αλεξάνδρεια. Η Βέροια αυξήθηκε σε ποσοστό μεγαλύτερο του μέσου της Περιφέρειας (13%) και η Αλεξάνδρεια, περίπου, ίσο με το μέσο της Περιφέρειας (9,2%). Αντίθετα στάσιμη παρέμεινε η πόλη της Νάουσας (0,4%), η περισσότερο στάσιμη πόλη σε όλη της Ζώνη II με δεύτερη την πόλη της Καβάλας (3,7%). Σημειωτέον ότι η μέση αύξηση των πόλεων της Κεντρικής Μακεδονίας ήταν 12,2% και των πόλεων της Ζώνης IV 12%.

Στην ταξινόμηση των 28 αστικών κέντρων της Ζώνης IV με βάση το πληθυσμιακό μέγεθος, η Βέροια κατέχει τη 12^η, η Νάουσα τη 18^η και η Αλεξάνδρεια την 26^η θέση.

Οι νέες υποδομές μεταφορών μπορούν να συνεισφέρουν στην ενοποίηση του εθνικού χώρου εξασφαλίζοντας την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων περιφερειών. Η Εγνατία Οδός αναμένεται να τονώσει τις διασυνδέσεις ανάμεσα στις περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται καθώς και τα αστικά κέντρα που επηρεάζει διευκολύνοντας της επικοινωνία μεταξύ τους. Από τα στοιχεία της Εθνικής Έρευνας Προέλευσης-Προορισμού 1993 προκύπτει ότι η Επαρχία Ημαθίας όπου εντάσσονται οι δύο πόλεις του Νομού Βέροια και Αλεξάνδρεια έχει σημαντική διασύνδεση με τη Θεσσαλονίκη και με το νομό Πιερίας. Σε ό,τι αφορά την επαρχία Νάουσας με κέντρο της πόλη της Νάουσας η συντριπτική πλειονότητα των μετακινήσεων ήταν από και προς της επαρχία Ημαθίας.

Χάρτης 4. Οδικές μετακινήσεις μεταξύ των αστικών κέντρων της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ημερήσιος αριθμός οχημάτων), 1993



Το 2002 οπότε διενεργήθηκε η τελευταία Εθνική Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού, και με βάση ορισμένα προσωρινά στοιχεία που είναι διαθέσιμα, παρατηρείται αύξηση των μετακινήσεων του Νομού Ημαθίας από και προς Θεσσαλονίκη της τάξης του 18%. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα κυκλοφοριακά δεδομένα που παρατίθενται παραπάνω μετά το 2003, και τη σταδιακή απόδοση σε λειτουργία όλων των τμημάτων της Εγνατίας που διέρχονται από το Ν. Ημαθίας, οι μετακινήσεις αυτές και η διασύνδεση του Νομού με άλλα κέντρα της περιφέρειας αλλά και γειτονικών περιφερειών έχουν αυξηθεί σημαντικά.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Οι βελτιωμένες μεταφορικές υποδομές αποτελούν έναν από τους βασικότερους παράγοντες ελκυστικότητας μιας περιοχής ή μιας πόλης, καθώς καθορίζουν την προσπελασιμότητα των αγορών, των πλουτοπαραγωγικών πόρων και του ανθρώπινου δυναμικού. Το σύστημα της Εγνατίας Οδού με τους κάθετους άξονες αποτελεί ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό έργο που δημιουργεί νέες προοπτικές σε όλο τον βορειοελλαδικό χώρο ενισχύοντας τη συνοχή του και τη δυνατότητά του να ανταγωνιστεί με καλύτερους όρους στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον.

Η βελτίωση των απαιτούμενων συνδέσεων με την Εγνατία Οδό, όπως είναι η περίπτωση της συνδετηρίου Βέροια – Νάουσα – Έδεσσα, θα συμβάλλει στην περαιτέρω βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιοχών που βρίσκονται στην ενδοχώρα διέλευσης του κυρίως άξονα της Εγνατίας Οδού. Αυτή η σύνδεση θα δώσει τη δυνατότητα να προσλάβει έναν αναπτυξιακό χαρακτήρα όλος ο άξονας Βέροια – Νάουσα – Έδεσσα και να αξιοποιηθούν καλύτερα τα πλεονεκτήματα της δικτύωσης της περιοχής με τον υπόλοιπο βορειοελλαδικό χώρο.

Συνολικά, η μελέτη των δεικτών του Παρατηρητηρίου αναδεικνύει την πραγματική δυνατότητα της Εγνατίας Οδού να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης και δικτύωσης για το Νομό Ημαθίας. Ως μεταφορική υποδομή και κυρίως ως διαπεριφερειακό οδικό δίκτυο έχει δυνατότητες να συμβάλλει ουσιαστικά και περαιτέρω στη συνολική βελτίωση της οικονομίας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Νομού. Παράλληλα, όμως, αποδεικνύεται πως η κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού, όπως και γενικότερα η υλοποίηση έργων αναβάθμισης των μεταφορικών υποδομών, θα πρέπει να συνδέεται με συμπληρωματικά μέτρα πολιτικών τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης που θα ενισχύουν την παραγωγική δομή, τη χωροταξική οργάνωση και την προστασία του περιβάλλοντος των περιοχών που εξυπηρετεί, ιδιαίτερα των πιο αδύναμων όπως η Νάουσα, οι οποίες είναι και οι πλέον εκτεθειμένες στο έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης.