

ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΔΕΙΚΤΗ

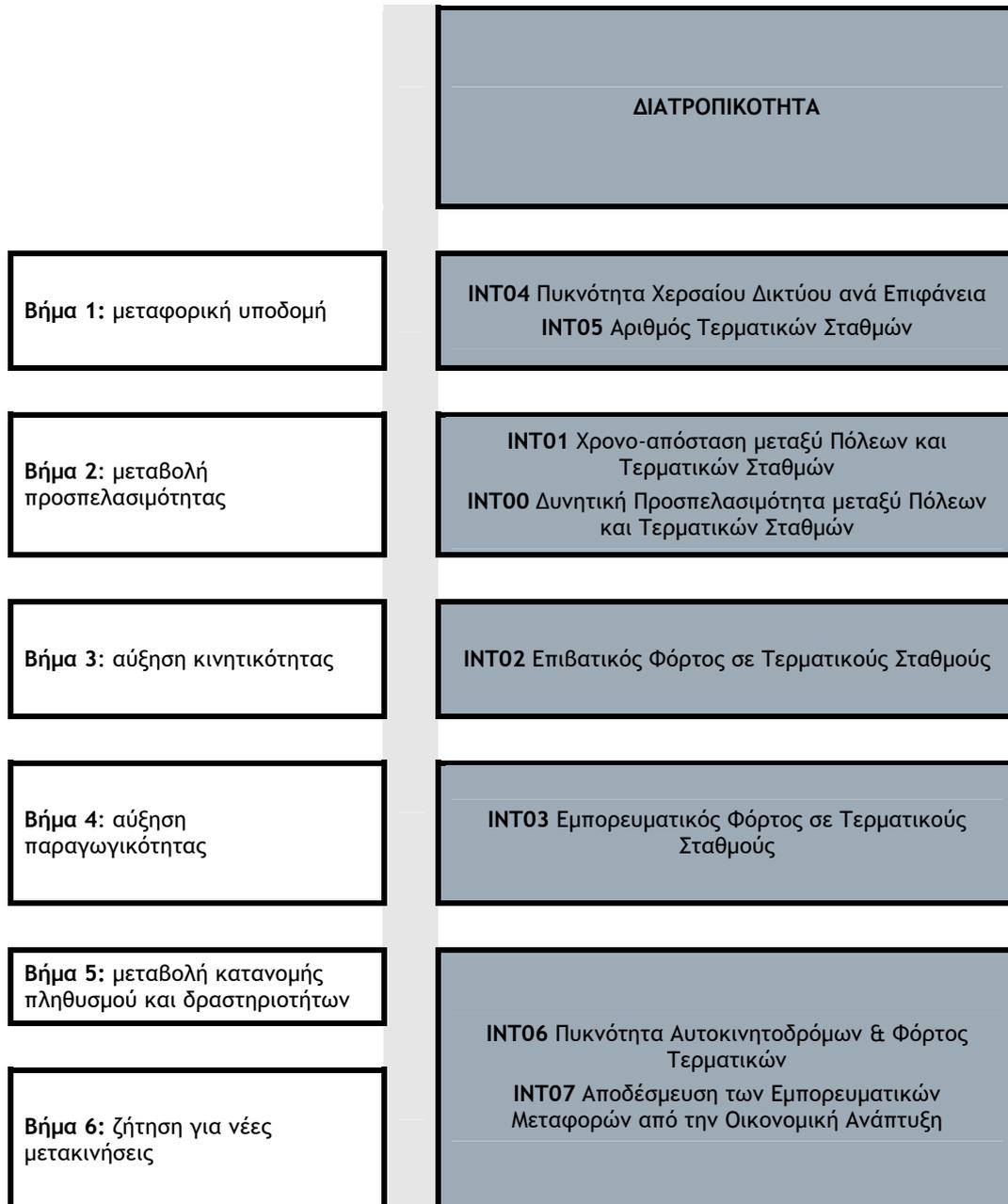
ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Μεθοδολογικά, η συνολική εκτίμηση των επιδράσεων προσεγγίζεται βάσει ενός θεωρητικού μοντέλου αξιολόγησης και ερμηνείας το οποίο ολοκληρώνεται με μια μέθοδο ποσοτικής αποτίμησης. Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει αφενός την εκτίμησης μιας συνολικής - τελικής τιμής μεταβολής της εδαφικής συνοχής, απόρροια της σύνθεσης των τριών συνιστωσών εστίασης, αλλά και τη διερεύνηση της ειδικότερης συμβολής των τριών σύνθετων δεικτών. Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα μέσω της συσχέτισης των επιμέρους βασικών δεικτών που οδηγούν στους σύνθετους δείκτες, με τα βήματα του θεωρητικού μοντέλου να διατυπώνονται ερμηνευτικές υποθέσεις για τη συμβολή τους στις παρατηρούμενες ποσοτικές και ποιοτικές μεταβολές. Κατά την ποσοτικοποίηση της μεθόδου, λαμβάνονται υπόψη οι βασικοί δείκτες ενώ για την εξαγωγή ποιοτικών και ερμηνευτικών συμπερασμάτων, λαμβάνεται υπόψη το σύνολο των προτεινόμενων δεικτών: βασικών και συμπληρωματικών.

Το **ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ** αναφέρεται σε ένα μοντέλο 7 βημάτων το οποίο ανταποκρίνεται στις συσχετίσεις μεταξύ συγκοινωνιακής υποδομής και χωρικής ανάπτυξης. Το μοντέλο αυτό αποτελεί προσαρμογή ενός μοντέλου που διατυπώθηκε αρχικά από τους Bruinsma κ.ά. (1997) και αναφέρεται στη σχέση μεταφορικής υποδομής και χωροθέτησης των οικονομικών δραστηριοτήτων, με βασική διαφορά ότι στο προτεινόμενο εδώ μοντέλο η προσπελασιμότητα δεν εκφράζεται χωριστά αλλά ενσωματώνεται στο γενικευμένο κόστος μεταφοράς. Συγκεκριμένα, η αλληλουχία των βημάτων του μοντέλου είναι η εξής:

- **Βήμα 1:** η νέα συγκοινωνιακή υποδομή ή η βελτίωση της υπάρχουσας μεταβάλλει (μειώνει)
- **Βήμα 2:** το κόστος μεταφοράς και προκαλεί τη βελτίωση της προσπελασιμότητας των ζωνών γεγονός που επιδρά
- **Βήμα 3:** στη ζήτηση για μετακινήσεις και οδηγεί
- **Βήμα 4:** σε αύξηση της παραγωγικότητας τόσο των παραγωγών (επιχειρήσεις) όσο και των καταναλωτών (νοικοκυριά) με συνέπεια
- **Βήμα 5:** τη μεταβολή της συγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων που με τη σειρά τους οδηγεί σε
- **Βήμα 6:** μεταβολή της ζήτησης για μετακινήσεις προκαλώντας πιέσεις για νέα συγκοινωνιακή υποδομή
- **Βήμα 7 (Βήμα 1):** επιστρέφει στο Βήμα 1 με την κατασκευή νέας συγκοινωνιακής υποδομής.

Η αλληλουχία των βημάτων του γενικού μοντέλου συνδέεται, μέσω της αντιστοίχισής τους με το σύστημα των προτεινόμενων δεικτών, με τις τρεις βασικές παραμέτρους ανάλυσης: πολυκεντρικότητα, διατροφικότητα των μεταφορών και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία. Αυτή η συσχέτιση βημάτων του θεωρητικού μοντέλου και συστήματος επιλεγμένων δεικτών παρουσιάζεται στη συνέχεια ανά συνιστώσα διερεύνησης.

Δείκτες διατροφικότητας στην εκτίμηση των επιδράσεων


Βήμα 1: Η διαθέσιμη μεταφορική υποδομή, η διαχρονική εξέλιξη της οποίας, ανάλογα με τα μέσα ή/και με το συνδυασμό των μέσων στα οποία αναφέρεται, διαμορφώνει το πολυτροπικό δίκτυο μετακινήσεων που επιδρά στη χωρική οργάνωση των δραστηριοτήτων μέσω της μεταβολής της δυνατότητας προσπέλασης σε αυτές.

Εξετάζοντας αυτές τις παραμέτρους της διατροπικότητας (δείκτες) για μια δεδομένη κατάσταση μεταφορικής υποδομής (χρονικό σημείο 0) των αρχών της τρέχουσας δεκαετίας (χρονική τοποθέτηση 2010 - 2013), προκύπτουν οι ακόλουθες διαπιστώσεις:

Αναφορικά με την πυκνότητα του χερσαίου δικτύου (δείκτης INT04):

- Οι μέσες τιμές πυκνότητας των χερσαίων δικτύων είναι σχετικά χαμηλές αν συγκριθούν με τις αντίστοιχες τιμές της ΕΕ27.
- Η πυκνότητα του σιδηροδρομικού δικτύου στη Ζώνη Επιδράσεων παρουσιάζει μεγάλη διακύμανση γεωγραφικά, με τις υποδομές σιδηροδρομικού δικτύου να συγκεντρώνονται προς τα βορειο-ανατολικά και νοτιο-δυτικά της περιοχής μελέτης ενώ ασυνέχειες στο δίκτυο εμφανίζονται από την Αλβανία και την ΠΓΔΜ προς την Ήπειρο και την Πελοπόννησο.
- Αντίστοιχα μεγάλη γεωγραφική διακύμανση παρατηρείται αναφορικά με την πυκνότητα αυτοκινητοδρόμων. Με δεδομένη την έλλειψη συμβατών δεδομένων για την Αλβανία, την ΠΓΔΜ και την Ελλάδα, οι χαμηλότερες τιμές στη Ζώνη Επιδράσεων παρουσιάζονται στα βόρεια και βορειο-ανατολικά της περιοχής μελέτης, σε αντίθεση με τη σχετικά υψηλή διαθεσιμότητα σιδηροδρομικού δικτύου στα βορειο-ανατολικά. Διαχρονικά, η πυκνότητα στις περιοχές αυτές αυξάνει λόγω της σταδιακής ολοκλήρωσης των Ευρωπαϊκών διαδρόμων. Επιπροσθέτως, όσον αφορά τον ελληνικό χώρο αξίζει να σημειωθεί η αύξηση της πυκνότητας του δικτύου αυτοκινητοδρόμων στις περιφέρειες διέλευσης του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες.
- Η πυκνότητα του ποτάμιου δικτύου, το οποίο εντοπίζεται στα βόρεια της περιοχής μελέτης, δεν μεταβάλλεται διαχρονικά.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική παρακολούθηση της πυκνότητας του χερσαίου δικτύου αφορούν:

- Στις ελλείψεις διασυνοριακών και διεθνών σιδηροδρομικών συνδέσεων μεταξύ Αλβανίας, ΠΓΔΜ και Ελλάδας.
- Στην έλλειψη έγκυρων και συμβατών δεδομένων για το μήκος του οδικού δικτύου στις παραπάνω χώρες, ειδικά δεδομένου του κρίσιμου ρόλου που έχει το οδικό δίκτυο λόγω των ελλιπών σιδηροδρομικών συνδέσεων.
- Στη συγκέντρωση σιδηροδρομικών αλλά και ποτάμιων υποδομών στα βόρεια και βορειο-ανατολικά, δηλαδή προς τη σύνδεση της Βουλγαρίας με το δίκτυο λιμένων της στη Μαύρη Θάλασσα και με τη Ρουμανία, στην περιοχή επιρροής της υπό διαμόρφωση ζώνης διατροπικών μεταφορών με επίκεντρο τις ποτάμιες οδούς του Δούναβη.
- Στη σταδιακή αύξηση της πολύ μικρής σήμερα πυκνότητας αυτοκινητοδρόμων στην ίδια περιοχή.

Αναφορικά με τον αριθμό τερματικών σταθμών (INT05):

- Υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση ανάμεσα στη γεωγραφική κατανομή των τερματικών σταθμών στη Ζώνη Επιδράσεων, με τους νομούς από όπου διέρχονται οι Διευρωπαϊκοί διάδρομοι να συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό των τερματικών.
- Η παραπάνω διαφοροποίηση εντοπίζεται σε επίπεδο ορίων των χωρών της Ζώνης Επιδράσεων με τα παλαιότερα κράτη-μέλη της ΕΕ (Ελλάδα και Ιταλία) να έχουν το μεγαλύτερο αριθμό τερματικών και τις χώρες που μέχρι πρόσφατα ακολουθούσαν ένα πιο εσωστρεφή τρόπο οργάνωσης των μεταφορών να έχουν μικρό αριθμό τερματικών σταθμών.
- Επίσης, υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση ανάμεσα στις περιφέρειες εντός των συνόρων της κάθε χώρας της Ζώνης Επιδράσεων, με τις περιφέρειες όπου εδρεύουν τα σημαντικότερα αστικά κέντρα να συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό τερματικών σταθμών.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική παρακολούθηση του αριθμού τερματικών αφορούν:

- Στο διαφορετικό τρόπο χωρικής οργάνωσης και γεωγραφικής κατανομής που παρουσιάζει το δίκτυο τερματικών σταθμών ανάλογα με το διαφορετικό τρόπο πολιτικο-οικονομικής οργάνωσης είτε στο παρελθόν είτε σήμερα.
- Στη συγκέντρωση σημαντικών τερματικών σε μεγάλα αστικά κέντρα ειδικά στην περίπτωση που αυτά εξυπηρετούνται από αυτοκινητοδρόμους ή άλλες υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου.

Βήμα 2: Η μεταβολή της προσπελασιμότητας του χώρου όπως αυτή προκύπτει από τη μεταβολή της προσφοράς της μεταφορικής υποδομής επηρεάζει του παράγοντες που διαμορφώνουν την εξέλιξη των χρονο-αποστάσεων μεταξύ του δικτύου πόλεων και του δικτύου τερματικών σταθμών αλλά και τη δυναμική προσπελασιμότητα μεταξύ τους.

Εξετάζοντας αυτές τις παραμέτρους της διατροπικότητας (δείκτες) για μια δεδομένη κατάσταση μεταφορικής υποδομής (χρονικό σημείο 0) των αρχών της τρέχουσας δεκαετίας (χρονική τοποθέτηση 2010 - 2013), προκύπτουν οι ακόλουθες διαπιστώσεις:

Αναφορικά με τη χρονο-απόσταση μεταξύ πόλεων και τερματικών σταθμών (δείκτης INT01):

- Οι Ελληνικές πόλεις και η διασυνοριακή ζώνη της Βουλγαρίας και ΠΓΔΜ έχουν τις μικρότερες χρονο-αποστάσεις λόγω της εγγύτητας σε ολοκληρωμένους ή σε προχωρημένο στάδιο ολοκλήρωσης αυτοκινητόδρομους του διευρωπαϊκού δικτύου. Σε αυτό συντελεί καθοριστικά η ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού και η σε μεγάλο βαθμό ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων Θεσσαλονίκη-Σέρρες- Προμαχώνας (απόληξη του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IV), Κομοτηνή - Νυμφαία (Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX), Αρδάνιο - Ορμένιο (Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX) και Κοζάνη - Φλώρινα - Νίκη (Πανευρωπαϊκός Διάδρομος X).

- Αντίθετα, οι πόλεις της Αλβανίας βρίσκονται αποκομμένες από τους αντίστοιχους διαδρόμους και εμφανίζουν μεγάλες τιμές χρονο-απόστασης προς τους τερματικούς σταθμούς.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική παρακολούθηση της χρονο-απόστασης πόλεων και τερματικών σταθμών αφορούν:

- Στην εξέλιξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου αυτοκινητόδρομων που διαμορφώνει ουσιαστικά τις χωρικές συσχετίσεις των πόλεων με τους τερματικούς σταθμούς.

Αναφορικά με τη **δυνητική προσπελασιμότητα μεταξύ πόλεων και τερματικών σταθμών (INT00):**

- Η απουσία αυτοκινητοδρόμων και η μεγάλη απόσταση από τους σημαντικότερους (με κριτήριο τον ετήσιο φόρτο) σταθμούς οδηγεί σε χαμηλά επίπεδα προσπελασιμότητας για τις πόλεις της Αλβανίας.
- Η προσπελασιμότητα μεταξύ πόλεων επηρεάζεται κυρίως από τη μεγάλη πληθυσμιακή διαφοροποίηση των πόλεων στη Ζώνη Επιδράσεων.
- Σε σχέση με την προσπελασιμότητα προς τους διεθνείς αερολιμένες, η λειτουργία στην περιοχή δύο διεθνών αερολιμένων με μεγάλη επιβατική κίνηση, δηλαδή της Αθήνας και της Κωνσταντινούπολης, αλλά και, δευτερευόντως, η λειτουργία των διεθνών αερολιμένων της Θεσσαλονίκης και της Σόφιας, οδηγούν σε συνθήκες υψηλότερης δυνητικής προσπελασιμότητας των εν λόγω πόλεων και των υπόλοιπων πόλεων που βρίσκονται στην περιοχή που περικλείεται από αυτές.
- Λόγω της ύπαρξης νησιών που αποτελούν απομακρυσμένους προορισμούς και πόλους έλξης τουριστών, η δυνητική προσπελασιμότητα προς τους επιβατικούς λιμένες εμφανίζεται υψηλή για τις Ελληνικές πόλεις.
- Σχετικά με τη δυνητική προσπελασιμότητα προς τους εμπορευματικούς λιμένες οι καλύτερες συνθήκες διαμορφώνονται στην κεντρική Ελλάδα λόγω της επιρροής των λιμένων στην περιφέρεια Αττικής, και στη βόρεια Ελλάδα και νότια Βουλγαρία λόγω της επιρροής του λιμένα της Θεσσαλονίκης και του Tekirdag. Μικρότερη επιρροή έχουν οι λιμένες του Μπουργκάς και της Βάρνας λόγω της απουσίας αυτοκινητόδρομων προς τα δυτικά.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική διάγνωση της προσπελασιμότητας αφορούν:

1. Στην εξέλιξη της επίδρασης που εκφράζεται από τη διαχρονική εξέλιξη των φόρτων των τερματικών σταθμών σε συνδυασμό με τη σταδιακή ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου αυτοκινητόδρομων που τους συνδέει με το δίκτυο των πόλεων.

Βήμα 3: Η αύξηση της κινητικότητας. Η βελτιωμένη προσπελασιμότητα επιδρά άμεσα στη ζήτηση των μετακινήσεων και στην κινητικότητα, η αύξηση της οποίας συνιστά είτε προϋπόθεση για την προτεραιότητα ενίσχυσης της διατροπικότητας είτε αποτέλεσμα της αποκατάστασης ενός αποδοτικού διατροφικού δικτύου, όπως εκφράζεται από την αύξηση της διαχείρισης ροών επιβατών στο δίκτυο των τερματικών σταθμών.

Αναφορικά με το επιβατικό φόρτο σε τερματικούς σταθμούς (INT02):

2. Σχετικά με το φόρτο αερολιμένων, οι αερολιμένες των Αθηνών και της Κωνσταντινούπολης παρουσιάζουν πολύ μεγάλη διαφορά από τους υπόλοιπους αερολιμένες της Ζώνης Επιδράσεων, ενώ σχετικά σημαντικοί είναι οι αερολιμένες της Θεσσαλονίκης, του Μπάρι και της Σόφιας. Έτσι, μπορεί να διαπιστωθεί ότι υπάρχει ένας αερολιμένας με σημαντική επιβατική κίνηση σε κάθε άκρο και στο μέσο της Ζώνης Επιδράσεων. Επίσης, είναι σημαντική η διαχρονική μείωση της επιβατικής κίνησης στους ηπειρωτικούς αερολιμένες της Ελλάδας μετά το 2008.
3. Σχετικά με το φόρτο των επιβατικών λιμένων, σημαντικές τιμές παρουσιάζονται μόνο εντός της Ελλάδας για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, ενώ πτώση παρατηρείται επίσης μετά το 2008.
4. Η επιβατική κίνηση μέσω των χερσαίων δικτύων στη Ζώνη Επιδράσεων γίνεται κατά κύριο λόγο μέσω του οδικού δικτύου.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική παρακολούθηση του επιβατικού φόρτου στους τερματικούς σταθμούς αφορούν:

5. Στην επίδραση της οικονομικής κρίσης στην εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στους τερματικούς σταθμούς
6. Στην ιδιαιτερότητα και κρισιμότητα εξυπηρέτησης του δικτύου επιβατικών λιμένων της Ελλάδας.
7. Στην κυριαρχία των οδικών μεταφορών στην επιβατική κινητικότητα στη Ζώνη Επιδράσεων και κυρίως στα κεντρικά και νότια αυτής.

Βήμα 4: Αύξηση της παραγωγικότητας, η οποία εκφράζεται στο σύστημα μεταφορών με την αύξηση της μετακίνησης εμπορευμάτων, ως αποτέλεσμα της οικονομικής μεγέθυνσης και της βελτίωσης του αγοραστικού δυναμικού του πληθυσμού.

Αναφορικά με τον εμπορευματικό φόρτο σε τερματικούς σταθμούς (δείκτης INT03):

- Οι θαλάσσιοι λιμένες του Πειραιά και των γύρω λιμένων, που χρήζει περαιτέρω διερεύνησης λόγω της έντονης διαχρονικής διακύμανσης των δεδομένων, και του Τάραντα είναι οι σημαντικότεροι λιμένες της Ζώνης Επιδράσεων, ενώ δευτερευόντως σχετικά υψηλούς φόρτους διαχειρίζονται οι λιμένες Βάρνα, Μπουργκάς, Θεσσαλονίκη, Άγιοι Θεόδωροι, Ελευσίνα, Μέγαρο, Μπρίντιζι και Τεκίρνταγκ. Έτσι, διαμορφώνεται ένα δίκτυο λιμένων που περικλείει τη Ζώνη Επιδράσεων με εξαίρεση την ακτογραμμή της Αλβανίας.

- Περιορισμένη είναι γενικά η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, που αποτελεί τον πιο διαδεδομένο τρόπο μοναδοποίησης φορτίου για τη διατροπική μετακίνηση στη σύγχρονη εφοδιαστική αλυσίδα.
- Η χερσαία διακίνηση εμπορευμάτων γίνεται κυρίως μέσω του οδικού δικτύου στα νότια και κεντρικά της Ζώνης Επιδράσεων, όπου υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, ενώ σημαντικό εμπορευματικό έργο παράγει ο σιδηρόδρομος στα βόρεια και βορειο-ανατολικά, περιοχή που συνδέεται, όπως προαναφέρθηκε, με τη διατροπική ζώνη του Δούναβη.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική παρακολούθηση εμπορευματικού φόρτου στους τερματικούς σταθμούς αφορούν:

8. Στη περιορισμένη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, ειδικά εκτός των μεγαλύτερων λιμένων της περιοχής.
9. Στο βαθμό που επιδρά η διατροπική ζώνη του Δούναβη στα βόρεια της Ζώνης Επιδράσεων σε σχέση με το οδικό δίκτυο που εκτείνεται προς τα νότια και νοτιο-δυτικά.

Βήμα 5: Μεταβολή της κατανομής πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Η αύξηση της παραγωγικότητας οδηγεί σε μέσο και μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα σε μεταβολή της συγκέντρωσης του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων γεγονός που προκαλεί αύξηση της ζήτησης για νέες μετακινήσεις. Η ενίσχυση της διατροπικότητας έχει ως στόχο τη βελτίωση της απόδοσης της αλυσίδας μεταφορών με το συνδυασμό των μέσων ώστε να αυξάνεται η αποτελεσματικότητα της κάθε μετακίνησης και να μειώνεται ο ρυθμός αύξησης του πλήθους των μετακινήσεων ώστε να περιορίζονται οι αντίστοιχες επιπτώσεις στο περιβάλλον και στον τρόπο ζωής. Δείκτες αξιολόγησης σε αυτό το επίπεδο είναι η αποτελεσματικότητα χωρικής οργάνωσης του διατροπικού δικτύου, όπως μπορεί να προσεγγιστεί εποπτικά μέσω της παράλληλης απεικόνισης της πυκνότητας αυτοκινητοδρόμων και του φόρτου τερματικών, και η αποδέσμευση των εμπορευματικών μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη.

Αναφορικά με την πυκνότητα αυτοκινητοδρόμων και τον φόρτο τερματικών σταθμών (INT06):

- Ο δείκτης δεν υπολογίστηκε λόγω έλλειψης στοιχείων.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, βασικός παράγοντας που μπορεί να αξιολογηθεί αναφορικά με τη διαχρονική διάγνωση της συσχέτισης της πυκνότητας αυτοκινητοδρόμων με τη λειτουργία των τερματικών σταθμών αφορά:

- Στην αποτύπωση και διαχρονική παρακολούθηση της πυκνότητας αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα και στην Αλβανία σε επίπεδο NUTS3.

Αναφορικά με την αποδέσμευση των εμπορευματικών μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη (INT07):

- Παρουσιάζονται ιδιόμορφες τάσεις αποδέσμευσης του εμπορευματικού έργου που παράγεται στο οδικό δίκτυο από την οικονομική ανάπτυξη των παλαιότερων κρατών-μελών της Ζώνης Επιδράσεων (Ιταλία και Ελλάδα) λόγω των τάσεων ύφεσης στην οικονομία που έχουν συνέπειες τόσο στη διακύμανση του κατά κεφαλή ΑΕΠ όσο και στο παραχθέν οδικό εμπορευματικό έργο.

- Το οδικό εμπορευματικό έργο της Βουλγαρίας αυξάνει με ρυθμό υψηλότερο της αύξησης του ΑΕΠ, ένδειξη μη αποδέσμευσης των μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική διάγνωση της αποδέσμευσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη αφορούν:

10. Στη διερεύνηση της επίδρασης της οικονομικής κρίσης και της κοινωνικο-οικονομικής σύγκλισης προς την ΕΕ στα επιμέρους στοιχεία που συνθέτουν το δείκτη, δηλαδή εμπορευματικό έργο στο οδικό δίκτυο και κατά κεφαλή ΑΕΠ.

Τα παραπάνω αποτελούν μέρος των παραδοτέων στο πλαίσιο της σύμβασης (Κωδικός αναφοράς 5265): ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗ ΝΑ ΕΥΡΩΠΗ: ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ, που εκπονήθηκε το 2014-2015, για το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΤΣΑΚΙΡΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ, Αρχ. Μηχ/κος - Χωροτάκτης - Πολεοδόμος

ΜΩΥΣΙΑΔΗ ΘΕΟΔΟΥΛΗ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

ΒΕΡΑΝΗ ΕΛΕΝΗ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

Δρ. ΓΑΒΑΝΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, Πολιτικός Μηχ/κος

ΗΛΙΑ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

Καθ. ΚΑΥΚΑΛΑΣ ΓΡΗΓΟΡΗΣ

Δρ. ΜΟΥΤΣΙΑΚΗΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ, Περιβαλλοντολόγος

Καθ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Καθ. ΠΙΤΣΙΑΒΑ ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ

Δρ. ΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

Τα πλήρη τεύχη των εκθέσεων και λοιπών παραδοτέων της Μελέτης διατίθενται από τον ιστότοπο του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού:

http://observatory.egnatia.gr/06_extras/6_4_reports.htm

Τα περιεχόμενα και οι τυχόν απόψεις που φιλοξενούνται στις εκθέσεις, στα κείμενα εργασίας και στους χάρτες του Παρατηρητηρίου δεν αντανakλούν απαραίτητα τη 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.).