

ΗΠΕΙΡΟΣ

ΕΞΠΡΕΣ ΜΑΪΟΣ 2009

ΕΤΟΣ 14



Συμπερασματικά επειδή η Ηγουμενίτσα είναι σημαντικότατος κόμβος στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα με τις υποδομές να ολοκληρώνονται μία - μία, στο άμεσο μέλλον θα υποδεχθεί και θα φιλοξενήσει επενδυτές και δραστηριότητες ανάλογων αντικειμένων. Σ' αυτές τις περιπτώσεις όσο πιο γρήγορα επενδύσει κανείς τόσο καλύτερα θα είναι.

Θετικές οι επιπτώσεις

Το ισοζύγιο των επιπτώσεων, είναι πρόδηλο ότι θα είναι θετικό. Πέραν των θετικών επιπτώσεων στις μεταφορές, το εμπόριο και την κτηματαγορά, θα υπάρξουν θετικές επιπτώσεις και στον Τουρισμό. Στην περιοχή σε όλη την ακτογραμμή της Ηπείρου, δεν υπάρχουν ρυπογόνες βιομηχανίες. Οι θάλασσες μας είναι πεντακάθαρές και προσέχουμε οι όποιες δραστηριότητες χωροθετούνται στις περιοχές μας, να μην διαταράσσουν την ισορροπία.

Η Ηπειρος επίσης έχει μια καταπληκτική ενδοχώρα, που κάνει το συνδυασμό βουνού - θάλασσας ελκυστικότατο. Η Μαρίνα που είναι στα άμεσα σχέδια μας, η αξιοποίηση του Δέλτα του Καλαμά θα βοηθήσουν σημαντικά. Η παραλία Δρεπάνου - Μακρυγυαλίου μήκους 6 χλμ. είναι ιδανική για οικογενειακές διακοπές. Έχει τα καθαρότερα αβαθή νερά της Ελλάδας, και οι γονείς μπορούν να αφήσουν άφοβα τα παιδιά τους να κολυμπήσουν. Βραβεύεται συνεχώς από το 1994 με τις Γαλάζιες Σημαίες. Πέρυσι δε, πήραμε ειδικό βραβείο για αυτό.

Είμαστε έτοιμοι για όσα έρχονται

Η Ηπειρος και η Ηγουμενίτσα επιτέλους βγήκαν από την απομόνωση. Προσπαθούμε να συνδυάσουμε την επερχό-

μενη αναπτυξιακή "έκρηξη", με σεβασμό στον άνθρωπο και το περιβάλλον, και το καταφέρνουμε. Την τετραετία 2002 - 2006 ολοκληρώσαμε τις υποδομές. Την τετραετία που διανύουμε δίνουμε βάρος στον αθλητισμό την υγεία, στον πολιτισμό και την ποιότητα ζωής. Έχοντας δουλέψει προγραμματισμένα, ο Δήμος Ηγουμενίτσας είναι τώρα έτοιμος. Έχει τις υποδομές, για την Ψηφιακή εποχή. Είναι ανοιχτός σε Υποψηφίους, αλλά σοβαρούς Επενδυτές, για κάθε είδους βοήθεια.



Εύχομαι στους αναγνώστες της «Εξπρές» καλό καλοκαίρι και προσκαλώ όσους δεν κολύμπησαν στις θάλασσές μας να το κάνουν φέτος. Μαζί με τις γεύσεις από τα παραδοσιακά μας προϊόντα να γνωρίσουν και τη ζεστή φιλοξενία των Θεσπρωτών.

Λιμάνι Ηγουμενίτσας & Εγνατία – Ιόνια οδός

Ευνοϊκό περιβάλλον για τη διεύρυνση των εμπορικών και τουριστικών αγορών

Ελευθέριος Βάσσο

Προέδρος Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας γεωγραφικά είναι το πλησιέστερο λιμάνι της Ελλάδος με την Ιταλία και τις Βαλκανικές χώρες της Αδριατικής Θάλασσας, αποτελώντας έτσι μία σημαντική γέφυρα ανθρώπων και εμπορευμάτων από και προς τη Δυτική Ευρώπη. Η κατασκευή και η συνεχής αναβάθμιση του νέου λιμένα Ηγουμενίτσας αποτελεί μία πραγματικά εθνική στρατηγική προτεραιότητα, καθώς πρόκειται για ένα κομβικό λιμάνι για την καλύτερη σύνδεση της χώρας με τη Δύση. Μετά την ολοκλήρωση της Α' Φάσης ανάπτυξης το 2003 και ύστερα από 5 χρόνια εύρυθμης και παραγωγικής λειτουργίας το λιμάνι συνεχίζει να αναπτύσσεται. Η Β' φάση των έργων κατασκευής του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας ξεκίνησε τον περασμένο Μάρτιο, έχει προϋπολογισμό 66,2 εκατ. ευρώ και προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του

γίσεως στην είσοδο του όρμου του λιμένα, καθώς και την κατασκευή υφάλου κυματοθραύστη μήκους 680m για την προστασία του ακρωτηρίου του Δρεπάνου από την διάβρωση λόγω κυματισμού.

Όσον αφορά την Γ' Φάση των έργων του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας οι εργασίες που προβλέπονται είναι η κατασκευή δύο προβλητών πλαγιοπρυμνοδέτησης, μίας δακτυλοειδούς προβλήτας, μίας προβλήτας πλοίων Ra-Ra καθώς και ενός νέου τερματικού σταθμού. Ο συνδυασμός των έργων ανάπτυξης του λιμένα Ηγουμενίτσας και η παράδοση της Εγνατίας Οδού θα δώσει ακόμη περισσότερη ώθηση στην αναπτυξιακή πορεία της Βορειοδυτικής Ελλάδας στον εμπορικό, τουριστικό και οικονομικό τομέα και πρόσφορο έδαφος για επενδύσεις στις μεταφορές, τη βιομηχανία και τον τουρισμό. Εξίσου σημαντικό έργο η κατασκευή της Ιονίας Οδού, ένα έργο που θα βελτιώσει την σύνδεση της Θεσπρωτίας και του λιμένα Ηγουμενίτσας με την Νότια και τη Στερεά Ελλάδα και θα διευκολύνει τόσο τη διακίνηση επιβατών όσο και εμπορευμάτων. Η βελτίωση που έχει επιδεχθεί τα τελευταία χρόνια στο οδικό δίκτυο της Δυτικής Ελλάδος δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης δράσεων πέραν από τον εμπορικό τομέα και στον τομέα του τουρισμού. Η Θεσπρωτία και η ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου προσφέρει τουριστικό ενδιαφέρον και αξιοθέατα τόσο ιστορικής όσο και θρησκευτικής φύσεως, τα οποία μέχρι στιγμής παρέμεναν άγνωστα λόγω του ότι δεν ήταν εύκολα προσβάσιμα για τον επισκέπτη. Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές που διαδραματίζονται και τα πλεονεκτήματα που αυτές προσφέρουν, αναπτύσσει σχετικές δράσεις προς διευκόλυνση του επιβατικού κοινού που επιλέγει την Θεσπρωτία και την Ήπειρο ως τουριστικό προορισμό. Μεταξύ των στρατηγικών στόχων της Ο.Λ.Η.Γ. Α.Ε. περιλαμβάνονται δράσεις ανάπτυξης υπηρεσιών και υποδομών υποστήριξης και εξυπηρέτησης του τουρισμού, όπως η δημιουργία δικτύου σύγχρονων μαρινών σκαφών αναψυχής, η ανάπτυξη εγκαταστάσεων και υποδομών σταθμού υποδοχής κρουαζιερόπλοιων και η ανάπλαση των παραλιακών χώρων δικαιοδοσίας της.

Προσαρμόζουμε τις υπάρχουσες υποδομές στις νέες, εξελιγμένες τεχνικές και λειτουργίες, τονώνουμε και αξιοποιούμε τα ανταγωνιστικά μας πλεονεκτήματα για να δημιουργήσουμε ευνοϊκό περιβάλλον για την προσέλκυση φορτίων και συνακόλουθα για τη διεύρυνση των εμπορικών και τουριστικών μας αγορών. Η συμμετοχή μας στην πορεία της γρήγορα εξελισσόμενης ανάπτυξης των υποδομών που συντελείται καθημερινά γύρω μας, επιφέρει πολλαπλά οφέλη για την τοπική και εθνική οικονομία.

2011. Αναλυτικά οι εργασίες και οι υποδομές που προβλέπονται στη Β' Φάση περιλαμβάνουν τα εξής:

1. Δύο νέους τερματικούς σταθμούς (ο ένας εκτός Schengen) με τα συναφή έργα υποδομής δηλ. οδοποιία, έργα ομβρίων κ.λπ.
2. Συνδετήριο κρηπίδωμα μεταξύ του Πορθμείου του Παλαιού Λιμένος και του Λιμένος εξωτερικού μήκους 372m με χερσαία ζώνη εμβαδού 35 στρεμμάτων.
3. Την κατασκευή δακτυλοειδούς προβλήτας πλαγιοπρυμνοδέτησης μήκους 198m.
4. Την εκβάθυνση και διαπλάτυνση του διαύλου προσε-





ATIAdvertising

Ποια να συγκριθεί μαζί της?

Στη ΔΩΔΩΝΗ εμπνεόμαστε από τη φύση. Μέσα στο ασύγκριτης καθαρότητας οικολογικό περιβάλλον της Ηπείρου δημιουργούμε τη μοναδική φέτα ΔΩΔΩΝΗ και σας την προσφέρουμε με τριπλή εγγύηση ποιότητας, γνησιότητας, γεύσης...

ΕΓΓΥΗΣΗ ΤΟ 100% ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟ ΓΑΛΛΑ
 χάρη στο οποίο η φέτα έγινε ταυτόσημη έννοια με τη λέξη ΔΩΔΩΝΗ και η ΔΩΔΩΝΗ γνωστή φέτα σε όλο τον κόσμο.

ΕΓΓΥΗΣΗ ΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΟΙ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ
 που ξέρουν να "αρμέγουν" από τη φύση όλα τα μυστικά της.

ΕΓΓΥΗΣΗ Η ΙΔΙΑ Η ΔΩΔΩΝΗ
 που ως σύγχρονη γαλακτοβιομηχανία, μέλος του ομίλου ΑΤΕbank, μπορεί να δημιουργεί με προτεραιότητα την ποιότητα και να καλλιεργεί σχέσεις εμπιστοσύνης.



Φέτα ΔΩΔΩΝΗ. Γνήσια Ηπειρώτικη Γεύση.

Ο αναπτυξιακός-χωροταξικός ρόλος της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο

Η Εγνατία Οδός είναι ένα από τα μεγαλύτερα οδικά έργα που κατασκευάζονται τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη και περιλαμβάνεται στα έργα “πρώτης προτεραιότητας” των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Βασίλειος Φούρκας

Προϊστάμενος Παρατηρητηρίου Εγνατίας Οδού

Το τμήμα που διασχίζει την Ήπειρο εκτείνεται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έως την Παναγιά, έχει μήκος 123 χλμ. και 12 ανισόπεδους κόμβους, ενώ περίπου το 30% του μήκους αποτελείται από μεγάλα τεχνικά έργα (σήραγγες και γέφυρες).

Από τη φάση σχεδιασμού του έργου, αποτελεί κοινή εκτίμηση πως η Εγνατία Οδός:

- **βγάζει** από την απομόνωση μερικές από τις λιγότερο προσπελάσιμες Περιφέρειες της χώρας και της Ευρώπης όπως η Ήπειρος (αλλά και η Δυτική Μακεδονία και η Θράκη) και έτσι,
- **συμβάλλει** στην άμβλυνση των περιφερειακών ανισοτήτων στο επίπεδο προσπελασιμότητας, και κατ’ επέκταση αναδεικνύει ένα νέο πολυκεντρικό πρότυπο χωρικής ανάπτυξης, όπως η προοπτική του δίπολου Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα, και η λειτουργική διασύνδεση και συνεργασία Ιωαννίνων-Γρεβενών-Κοζάνης, οπότε
- **δημιουργεί** άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στην ανάπτυξη και τη χωροταξική οργάνωση της Περιφέρειας Ηπείρου, αλλάζοντας ριζικά τα δεδομένα για την λειτουργία των μεταφορών, την προσέλκυση επενδύσεων, την χωροθέτηση δραστηριοτήτων και τον περιφερειακό προγραμματισμό, καθώς
- **επηρεάζει** άμεσα φαινόμενα που σχετίζονται με την πρόσβαση στις τοπικές και περιφερειακές αγορές προϊόντων και υπηρεσιών, τις μετακινήσεις και την δικτύωση πόλεων και οικισμών, καθώς και την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, και παράλληλα
- **αναβαθμίζει** τον ρόλο του λιμανιού της Ηγουμενίτσας ως διεθνή πύλη της χώρας, ενώ μέσω των κάθετων αξόνων λειτουργεί ως συλλεκτήριος άξονας των Δι-Ευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι άμεσες ωφέλειες για την Περιφέρεια Ηπείρου προκύπτουν από τη θεαματική βελτίωση της προσπελασιμότητας, από την εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων (ιδιαίτερα για τράνζιτ μετακινήσεις και εξωτερικό εμπόριο), από την επακόλουθη μείωση του μεταφορικού κόστους, και την οδική ασφάλεια που παρέχεται, καθώς και από τις συνέπειες της γενόμενης και παράγωγης κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της Περιφέρειας και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Ειδικότερα, η Εγνατία Οδός αποτελεί τον βασικό άξονα στην διευκόλυνση της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών και μεταποιητικών & εμπορικών δραστηριοτήτων στη ζώνη επιρροής της, καθώς μειώνονται σημαντικά οι διαφορές στη χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων, τερματικών σταθμών και διαμετακομιστικών κέντρων. Συγκεκριμένα εκτιμάται πως η διαδρομή Ιωάννινα – Θεσσαλονίκη μειώνεται περίπου 3 ώρες, η διαδρομή Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα κατά κάτι λιγότερο από μία ώρα και η διαδρομή Ιωάννινα-Αλεξανδρούπολη μειώνεται περισσότερο από 4 ώρες. Ταυτόχρονα, με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων αυξάνεται εντυπωσιακά ο πληθυσμός που έχει πρόσβαση στα Ιωάννινα σε χρόνο μεταξύ 2 και 3 ωρών, κυρίως λόγω της ένταξης σε αυτές τις ζώνες χρονοαποστάσεων του πληθυσμού της Κοζάνης, της Βέροιας και ιδιαίτερα της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης. Πιο συγκεκριμένα, πλέον σε δύο με δύομισι ώρες από τα Ιωάννινα έχουν πρόσβαση περισσότερο από 2,3 εκ. κάτοικοι, ενώ πριν την κατασκευή της αυτός ο πληθυσμός δεν ξεπερνούσε τους 381 χιλ. κατοίκους. Με

τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού όλος ο πληθυσμός της Βόρειας Ελλάδας, δηλαδή σχεδόν 4.000.000 κάτοικοι, έχει πρόσβαση στα Ιωάννινα σε λιγότερο από 6,5 ώρες.

Από την άλλη πλευρά, τα **συγκριτικά πλεονεκτήματα κόστους μεταφοράς, ταχύτητας και ποιότητας** του δι-αδρόμου της Αδριατικής μέσω Ηγουμενίτσας και Εγνατίας Οδού, έναντι των οδικών αξόνων μέσω Βουλγαρίας – Ρουμανίας προς το βορρά ή μέσω Βουλγαρίας – ΠΓΔΜ – Αλβανίας, τον έχουν καταστήσει ως τον σημαντικότερο άξονα μεταφορών σύνδεσης των νοτίων Βαλκανίων και της Τουρκίας με την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη. Έτσι, η Ηγουμενίτσα με το λιμάνι της ως πύλη της Εγνατίας Οδού έχει τη δυνατότητα να αποτελέσει τον κυριότερο κόμβο των συνδυασμένων μεταφορών στην Δυτική Ελλάδα.

Μέχρι τώρα, τα δεδομένα που προκύπτουν από τη μελέτη δεικτών κινητικότητας (φόρτοι, οχηματοχιλιόμετρα, αριθμός μετακινούμενων προσώπων κ.α.) δείχνουν ότι στα τμήματα της Εγνατίας Οδού παρατηρείται σημαντική αύξηση των μετακινήσεων. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις των φόρτων για την περίοδο 2004-2008 καταγράφονται στη διαδρομή Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων (220%) όπου τα τμήματα κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας τους είχαν πολύ χαμηλούς φόρτους καθώς εξυπηρετούσαν κυρίως την τοπική κυκλοφορία. Με την παράδοση όμως και των υπόλοιπων τμημάτων η διαδρομή μέσω της Εγνατίας Οδού προσέλκυσε υπερδιπλάσιες μετακινήσεις, ιδιαίτερα διαμπερούς κυκλοφορίας. Χαρακτηριστικό είναι, επίσης, πως σύμφωνα με τα αποτελέσματα της συγκριτικής επεξεργασίας δεδομένων μετακινήσεων για τα έτη 1993 και 2006 (σε κυκλοφορία τα 75 από τα 123 χλμ της Εγνατίας Οδού στην Ηπειρο) η προσέλκυση μετακινήσεων με περιορισμό την Περιφέρεια Ηπείρου από τις υπόλοιπες Περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός εκτιμάται πως αυξήθηκε κατά 151%. Για την ίδια περίοδο, οι ετήσιες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις μεταξύ Θεσσαλονίκης-Ηγουμενίτσας και Θεσσαλονίκης-Ιωαννίνων εκτιμάται πως αυξήθηκαν κατά 152% και 130% αντίστοιχα.

Γενικότερα, οι βελτιώσεις της προσπελασιμότητας και της κινητικότητας λόγω της Εγνατίας Οδού σημαίνουν από μόνες τους μια σαφή βελτίωση της εδαφικής συνοχής στον Βορειοελλαδικό χώρο. Ο δυναμικός ρόλος της Εγνατίας Οδού για την αναπτυξιακή προοπτική της Περιφέρειας Ηπείρου αποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι οι Νομοί Θεσπρωτίας και Ιωαννίνων, από τους οποίους διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος, δέχονται την μεγαλύτερη βελτίωση της προσπελασιμότητας και ταυτόχρονα παρουσιάζουν το μεγαλύτερο μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής του κατά κεφαλή ΑΕΠ (4,5% έναντι 3,2% του μέσου Χώρας, σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία της Eurostat) για την περίοδο 1995-2006. Ο τριτογενής τομέας αποτελεί το 70% της περιφερειακής οικονομίας (ΑΠΑ, 2005) ενώ οι υπόλοιπες Περιφέρειες διέλευσης της Εγνατίας Οδού εμφανίζουν χαμηλότερα ποσοστά. Ενδεικτικό είναι πως σε σχέση με την τουρι-

στική κίνηση, την περίοδο 2004-2007 η Ηπειρος παρουσιάζει αύξηση 20% στο ξενοδοχειακό δυναμικό, αύξηση 43% στις αφίξεις σε τουριστικά καταλύματα, και αύξηση κατά 40% στις διανυκτερεύσεις και την πληρότητα, με εξέχοντες του Νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης.

Συνολικά, και βάσει των δεικτών που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, για την Περιφέρεια Ηπείρου η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού εκτιμάται πως σηματοδοτεί:

- (α) **Αναβάθμιση** της υφιστάμενης δικτύωσης και σχέσης με την αγορά της Θεσσαλονίκης, αλλά και των πόλεων της Δυτικής Μακεδονίας.
- (β) **Δυναμική προοπτική** της, ελλιπούς για τα σύγχρονα δεδομένα, δικτύωσης και σχέσης με την Ανατολική Μακεδονία και Θράκη.
- (γ) **Βελτίωση** των συγκριτικών πλεονεκτημάτων για την προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων βιομηχανίας-βιοτεχνίας, διαμετακομιστικών υπηρεσιών και τουρισμού, που δύναται να συγκρατήσουν αλλά και να προσελκύσουν πληθυσμό.
- (δ) **Προοπτική βελτίωσης** της διασύνδεσης με τις αγορές των πόλεων στις γειτονικές χώρες.

Η **Εγνατία Οδός** συνεισφέρει στην **βελτίωση** της προσπελασιμότητας και δικτύωσης καθιστώντας το τοπικό παραγωγικό σύστημα περισσότερο **ανταγωνιστικό**, και έτσι η βελτίωση αυτή μπορεί να οδηγήσει στην αναβάθμιση της σχετικής θέσης της περιφερειακής οικονομίας. Δεν αποτελεί όμως τη μόνη και ικανή συνθήκη για την περιφερειακή ανάπτυξη. Οι προσδοκίες που γεννά η Εγνατία Οδός ως ραχοκοκαλιά περιφερειακής ανάπτυξης θέτουν επίσης επί τάπητος την **αναγκαιότητα** για συντονισμένες δράσεις και αποτελεσματικές συνεργασίες ανάμεσα σε δημόσιους και ιδιωτικούς αναπτυξιακούς φορείς, προκειμένου να υπάρξει **πλήρης εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν**.



Νέες ευνοϊκές συνθήκες για τις επιχειρήσεις

Θετικές αναμένονται οι επιδράσεις στο σύνολο σχεδόν των επιχειρήσεων από την παράδοση του έργου, οι οποίες εμφανίζονται είτε με την εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων λόγω της Εγνατίας οδού, είτε με την εκτίμηση πως ο οδικός άξονας επέδρασε και αναμένεται να επιδράσει θετικά στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Στις βραχυπρόθεσμες θετικές επιδράσεις της Εγνατίας οδού στις επιχειρήσεις εντάσσονται η μείωση της χρονοαπόστασης, που συνεπάγεται εξοικονόμηση του μεταφορικού κόστους, καθώς και η βελτίωση της προσπελασιμότητας της περιοχής. Να σημειωθεί ότι οι περιοχές που ευνοούνται περισσότερο από την προσπελασιμότητα (Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα) είναι αυτές που εμφανίζουν και τη μεγαλύτερη βελτίωση των δεικτών ανάπτυξης. Η μείωση της συνολικής χρονοαπόστασης μιας πόλης από τις υπόλοιπες αντανakλά τις δυνατότητες ανάπτυξης περαιτέρω δεσμών (π.χ. εμπορευματικές και πληθυσμιακές μετακινήσεις) μεταξύ των πόλεων και άρση της απομόνωσής τους.

Σύμφωνα με τα δεδομένα που έχει καταγράψει το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού Α.Ε. σχετικά με τις Βιομηχανικές Περιοχές και άλλες παραγωγικές υποδομές (ΒΕΠΕ, τεχνολογικά πάρκα κ.λπ.) προκύπτει ειδικά για την Περιφέρεια της Ηπείρου ότι τα ισχυρά δομικά στοιχεία της χωρικής οργάνωσης της βιομηχανίας θα είναι ο υφιστάμενος πόλος των Ιωαννίνων και ο δυτικός άξονας ανάπτυξης σε διάφορες θέσεις του οποίου μπορεί να αναπτυχθούν νέοι πόλοι βιομηχανίας μικρής κλίμακας. Ο ισχυρότερος δυνητικός τέτοιος πόλος είναι η ευρύτερη περιοχή της Ηγουμενίτσας.

Όσον αφορά τις μακροπρόθεσμες επιδράσεις αναμένονται ευνοϊκές καθώς η λειτουργία του οδικού άξονα αναμένεται να προσελκύσει και άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες στην περιοχή.

Μια σημαντική μακροπρόθεσμη μεταβολή αναμένεται να είναι και η επέκταση των περιοχών συναλλαγής ως αποτέλεσμα της οποίας αναμένεται να προκύψει αύξηση του όγκου των συναλλαγών, αύξηση των κερδών και τόνωση της τοπικής απασχόλησης.

Από τις βασικότερες αναπτυξιακές επιπτώσεις των μεταφορικών υποδομών είναι η αύξηση των ροών και άρα του διαπεριφερειακού και διασυνοριακού εμπορίου. Ο δείκτης «Εξωτερικό Εμπόριο» που παρακολουθεί η Εγνατία Οδός Α.Ε. αναλύει την εμπορική δραστηριότητα στην ζώνη των πέντε περιφερειών, από τις οποίες διέρχεται ο οδικός άξονας, κάτι που από πολλούς θεωρείται ταυτόσημο με το δυναμισμό της οικονομίας καθώς και ο προσανατολισμός των ροών.

Ο εξαγωγικός χαρακτήρας της ζώνης των πέντε περιφερειών είναι αρκετά έντονος, αφού οι εξαγωγές των περιφερειών αυτών αντιστοιχούν σε μεγάλο ποσοστό του ΑΕΠ τους. Ενώ κατά μέσο όρο οι περιφέρειες της χώρας εξάγουν το 9% του ΑΕΠ τους, η ζώνη των πέντε περιφερειών εξάγει το 11% του ΑΕΠ που τους αντιστοιχεί.

Το 53,7% του εξαγωγίμου προϊόντος της συγκεκριμένης περιοχής κατευθύνεται σε τρίτες χώρες. Λόγω της γεωγραφικής θέσης των συγκεκριμένων περιφερειών και λαμβάνον-



οντας υπόψη στοιχεία που αφορούν συνολικές εξαγωγές της χώρας, μπορούμε να συμπεράνουμε πως οι περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός εξάγουν κυρίως στις χώρες των Βαλκανίων. Είναι ευνόητο λοιπόν πως η ολοκλήρωση του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων θα συμβάλει στην αύξηση των ροών αυτών, μέσω της βελτίωσης της προσπελασιμότητας που θα επιφέρει.

Συμπερασματικά θα πρέπει να τονιστεί πως σε σχέση με τον αναπτυξιακό ρόλο της Εγνατίας Οδού εκτιμάται συνολικά πως θα συμβάλει καθοριστικά στην αύξηση της προσβασιμότητας των περιφερειακών αγορών και κατ' επέκταση στην διευκόλυνση της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών και των εμπορικών δραστηριοτήτων στη ζώνη επιρροής της, καθώς μειώνονται σημαντικά οι διαφορές στην χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων, τερματικών σταθμών και διαμετακομιστικών κέντρων. Το κατά πόσον αυτή η θετική μεταβολή θα οδηγήσει στην ανάπτυξη και στην περιφερειακή σύγκλιση εξαρτάται από την συνολική αναπτυξιακή και χωροταξική πολιτική και όχι αποκλειστικά από τη λειτουργία του άξονα. Οι επιπτώσεις του αναπτυξιακού άξονα της Εγνατίας θα είναι ανάλογες του επιπέδου ανάπτυξης και του υπάρχοντος αναπτυξιακού δυναμισμού των περιφερειακών και τοπικών παραγωγικών συστημάτων.

Η κατασκευή ενός τέτοιου άξονα δημιουργεί νέες συνθήκες και επιβάλλει την ένταξη των δραστηριοτήτων σε νέα κλίμακα. Ωστόσο δεν μπορεί να παραβλεφθεί η αναμενόμενη είσοδος ανταγωνιστών στην αγορά για παράδειγμα της Περιφέρειας της Ηπείρου, ιδιαίτερα από το οικονομικό κέντρο της Θεσσαλονίκης και όχι μόνο. Οι ανταγωνιστές λόγω μεγαλύτερης οικονομίας κλίμακας και έντασης κεφαλαίων, δεν αποκλείεται να δημιουργήσουν προβλήματα στις επιχειρήσεις της περιοχής, εάν αυτές δεν βγουν από τον τοπικό τους χαρακτήρα και δεν γίνουν πιο ανταγωνιστικές σε διαπεριφερειακό επίπεδο.

Κωδικοποιώντας τα συν και πλην

Κατερίνα Φιλίππου-Κεραμίδα

Διευθύντρια ΒΙC ΗΠΕΙΡΟΥ



Η ορεινή γεωμορφολογία της Ηπείρου, η γεωγραφική της θέση και η έλλειψη μεταφορικού δικτύου σταθερής τροχιάς - με το οδικό δίκτυο να καλείται να διαδραματίσει τον κύριο ρόλο στις υποδομές των μεταφορών-, συντέλεσαν στους χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης της Περιφέρειας στο παρελθόν.

Ο προγραμματισμός, η υλοποίηση και η δρομολόγηση μεγάλων έργων, όπως η Εγνατία Οδός, ο Δυτικός Άξονας, ο νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας, η υποθαλάσσια ζεύξη Ακτίου κλπ., δημιούργησαν νέες αναπτυξιακές προοπτικές για την περιοχή. Οι δε παράλληλοι και κάθετοι άξονες προς τους παραπάνω βασικούς, αναδεικνύουν την Ηπειρο σε σταυροδρόμι μεταξύ Βόρειας Ελλάδας, Ιταλίας και Βαλκανικών Χωρών.

Η **Εγνατία Οδός** αποτελεί το σημαντικότερο σύγχρονο έργο υποδομής για την ανάπτυξη και την επικοινωνία 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. Με συνολικό μήκος 680 χλμ., αποτελεί ουσιαστικό μοχλό ανάπτυξης όλων των περιοχών που διασχίζει και σε συνδυασμό με τους 9 κάθετους άξονες ανοίγει τεράστιες προοπτικές και αλλάζει τον τρόπο ζωής σε πολλές περιοχές της Ελλάδας. Για την Ηπειρο η Εγνατία Οδός δεν αποτέλεσε **μόνο σημαντικότατο έργο υποδομής** αλλά λειτούργησε και ως ένα άριστο εργατόζωο προσφέροντας πολλές θέσεις εργασίας. Ας δούμε όμως κάποιες από τις θετικές και τις αρνητικές επιπτώσεις του έργου.

Στις **θετικές επιπτώσεις** πιστώνονται μεταξύ άλλων η **μείωση** του χρόνου διαδρομής. Ο χρόνος διαδρομής από τη Θεσσαλονίκη στα Ιωάννινα μειώθηκε τον τελευταίο χρόνο, με την παράδοση πλέον του 70% της Εγνατίας οδού, κατά μιάμιση ώρα. Από την Ηγουμενίτσα μέχρι τους Κήπους του Έβρου ο χρόνος διαδρομής είναι μειωμένος κατά τρεις ώρες, ενώ, όταν αποδοθεί στην κυκλοφορία το σύνολο του αυτοκινητόδρομου η απόσταση Ηγουμενίτσας - Κήπων θα διανύεται σε 6 ώρες και 30 λεπτά. Άλλη σημαντική επίπτωση χαρακτηρίζεται η **αύξηση** της αξίας της γης & οι **μεταβολές χρήσεων**. Η χάραξη της Εγνατίας οδού την περίοδο από το 1998 μέχρι το 2007 έφερε αύξηση της έκτασης γης που καταλαμβάνεται από βιομηχανικές και εμπορικές χρήσεις, εγκαταστάσεις μεταφορών και λοιπές υπηρεσίες. Πιλοτική διερεύνηση των μεταβολών στις χρήσεις και αξίες γης σε περιοχές 3 κόμβων της Εγνατίας Οδού στα Ιωάννινα, στη Θεσσαλονίκη και στην Κομοτηνή, **κατέγραψε:**

α) Σημαντικές αυξήσεις στη δόμηση, στις βιομηχανικές και εμπορικές χρήσεις, καθώς και στις εγκαταστάσεις μεταφορών και λοιπών υπηρεσιών, και αναλόγως στον αριθμό νέων επιχειρήσεων και
β) Θεαματικές αυξήσεις των αξιών γης ιδιαίτερα στα κοντινότερα στα κοινοτικά παρόδια οικοπέδα και αγροτεμάχια. Η περιοχή των Ιωαννίνων παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δυναμική μεταβολή, η περιοχή Θεσσαλονίκης τα μεγαλύτερα απόλυτα μεγέθη, ενώ η περιοχή της Κομοτηνής κινείται σε πιο συγκρατημένο επίπεδο. Η ασφάλεια στις μετακινήσεις αποτελεί ίσως την σημαντικότερη προσφορά του έργου. Ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού είναι, κατά μέσο όρο, περίπου πέντε φορές ασφαλέστερος από το εναλλακτικό οδικό δίκτυο, δηλαδή από τα τμήματα των εθνικών οδών που προϋπήρχαν της Εγνατίας και εξυπηρετούν τις ίδιες μετακινήσεις με αυτήν. Όμως η μέση βαρύτητα των ατυχημάτων, δηλαδή ο αριθμός των νεκρών και των βαριά τραυματισμένων ανά ατύχημα, είναι υψηλότερη στην Εγνατία Οδό σε σχέση με το εναλλακτικό δίκτυο, γεγονός που οφείλεται κυρίως στις σημαντικά μεγαλύτερες ταχύτητες που αναπτύσσονται στον αυτοκινητόδρομο.

Στις **αρνητικές επιπτώσεις** χρεώνεται μεταξύ άλλων ο κυκλοφοριακός φόρτος. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι από τις μετρήσεις φόρτου που έκανε το Παρατηρητήριο της "Εγνατία Οδός Α.Ε." συνάγεται ότι οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφονται στο τμήμα της Εγνατίας οδού μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Ευκαρπίας και Σερρών, από το οποίο περνούν περισσότερα από 61.000 οχήματα ημερησίως. Σχετικά με την περιβαλλοντική επιβάρυνση και ηχορύπανση το πλέον επιβαρημένο τμήμα της Εγνατίας οδού σε θόρυβο, ρύπους και κυκλοφοριακό φόρτο είναι αυτό που διέρχεται από την περιστατική ζώνη της Θεσσαλονίκης. Σχετικά με τις επιπτώσεις στη **πανίδα** της περιοχής σημειώνουμε ότι η παρακολούθηση των επιπτώσεων του οδικού άξονα στα μεγάλα σαρκοφάγα κρίνεται ιδιαίτερα κρίσιμη εφόσον η τεράστια και απότομη όχληση από την κατασκευή (θόρυβοι, ριζική αλλοίωση τοπίου κλπ) μπορούν να επιφέρουν **μακροχρόνιες αρνητικές** συνέπειες στην κατάσταση των πληθυσμών και των βιοτόπων στα υπό μελέτη είδη. Κάποιοι θεωρούν ότι η χρήση της Εγνατίας Οδού θα επιφέρει μείωση τουριστικής επισκεψιμότητας της πόλης των Ιωαννίνων. Με κατάλληλες ενέργειες ευελπιστούμε ότι και αυτό το ενδεχόμενο θα εξαλειφθεί.

Από το Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας Ηπείρου προτείνεται:

- η σύνδεση ορεινών απομονωμένων περιοχών (πχ Τζουμέρκα) με τους δύο μεγάλους οδικούς άξονες της Περιφέρειας
- προβλέπεται ο χαρακτηρισμός ΠΕΧΠ στις ζώνες κατά μήκος των μεγάλων οδικών έργων, με στόχο:
 - 1) Τον έλεγχο της οικιστικής ανάπτυξης και τη ρύθμιση των συγκρούσεων χρήσεων γης
 - 2) Την **άμβλυνση** των επιπτώσεων από την κατασκευή των έργων
 - 3) Την **ενίσχυση** της ανάπτυξης των μειονεκτικών περιοχών
- Χωρικές ενότητες, ανάλογα με τη θέση και το χαρακτήρα τους
- Αναπτυξιακές διαδρομές κατά μήκος των οδικών αξόνων
- Δύο δίπολα, Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα και Άρτα – Πρέβεζα.

Η Εγνατία Οδός ολοκληρώνεται, οι απαραίτητες ενέργειες προγραμματίζονται και υλοποιούνται, στην τοπική κοινωνία επιφέρεται η εκμετάλλευση του μοναδικού πλεονεκτήματος που προσδίδει στη περιοχή η ύπαρξη ενός τέτοιου άξονα, ώστε να καταφέρει η Ηπειρος να γίνει μοχλός ανάπτυξης στην ΝοτιοΑνατολική Ευρώπη.

Χωρίς τους απαραίτητους κόμβους η Εγνατία, από μόνη της, δεν φτάνει



Ιουλία Μαρκούλα

Νομαρχιακή Σύμβουλος Ιωαννίνων της παράταξης «Απειρος Τόπος»

Έργα για την Ήπειρο, όπως η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, έγιναν στο παρελθόν και συνεχίζουν, με σαφώς μικρότερους ρυθμούς, να γίνονται. Δυστυχώς όμως η κάθε Εγνατία από μόνη της δεν αρκεί καθώς με αυτά τα έργα, τα οποία δε πραγματοποιούνται συνδυαστικά με άλλες ενέργειες και δράσεις, πετυχαίνουμε τη διέλευση από το νομό και όχι την έλευση στο νομό Ιωαννίνων.

Αργά ή γρήγορα, λοιπόν, η Εγνατία ολοκληρώνεται και στην Ήπειρο. Η αξιοποίησή της από τους κατοίκους των περιοχών που διασχίζει ο μεγάλος αυτός αυτοκινητόδρομος, ώστε να αποτελέσει δρόμο ανάπτυξης και όχι περαιτέρω απομόνωσης, είναι πολύ σημαντική υπόθεση, ιδιαίτερα στο νομό Ιωαννίνων όπου είναι πολύ δύσκολη η προσέλαση και μεγάλες οι χρονοαποστάσεις, λόγω της ορεινής γεωμορφολογίας του. Προϋπόθεση, λοιπόν, για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος δεν είναι άλλη από την πρόσβαση επί του άξονα με κόμβους.

Απαράδεκτος και επικίνδυνος χαρακτηρίζεται ο υπάρχων, ένας και μοναδικός, ισόπεδος κόμβος της Εγνατίας που σε οδηγεί στην πόλη των Ιωαννίνων, τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη σε μέγεθος από όπου περνάει η Εγνατία, και όταν μάλιστα πόλεις μικρότερες, όπως είναι η Κοζάνη, τα Γρεβενά και η Καβάλα, έχουν τουλάχιστον δύο κανονικούς κόμβους. Ο βασικός κόμβος σύνδεσης της πόλης με την Εγνατία και κατ' επέκταση με την Ιόνια οδό, σαφώς και δεν μπορεί να λειτουργήσει με τη μορφή που είναι σήμερα, καθώς τίθεται ζήτημα κυκλοφοριακής συμφόρησης αλλά και επικινδυνότητας. Θα πρέπει να απαιτήσουμε να κατασκευαστεί άμεσα ολοκληρωμένος κόμβος μεταξύ Εγνατίας και εθνικής οδού Ιωαννίνων-Αθηνών, να κατασκευαστεί ένας ανισόπεδος κυκλικός κόμβος για τη συνεχή ροή της κυκλοφορίας

Και σε όσους υποστηρίζουν ότι τα Ιωάννινα δεν έχουν ανάγκη από δεύτερο κόμβο, καθώς μέσω της παράκαμψης Ιωαννίνων μπορείς να φτάσεις στο βόρειο μέρος της, καλό είναι να τους θυμίσουμε ότι ο δρόμος της παράκαμψης Ιωαννίνων δεν εξυπηρετεί τις ανάγκες μίας σύγχρονης πόλης του μεγέθους των Ιωαννίνων. Υπάρχουν μία και μία λωρίδες κυκλοφορίας χωρίς εσωτερική νησίδα και μισή λωρίδα σε κάθε ρεύμα προκειμένου να λειτουργήσει ως δρόμος έκτακτης ανάγκης. Είναι δηλαδή ένας δρόμος που σου δίνει την ψευδαίσθηση ότι μπορείς να τρέξεις και οι οδηγοί τρέχουν σαν μανιασμένοι. Τα ατυχήματα, μικρά ή μεγάλα, είναι σχεδόν καθημερινά. Επιπλέον, η παράκαμψη Ιωαννίνων δεν έχει ανισόπεδους κόμβους και όπου διασταυρώνεται με το υπάρχον οδικό δίκτυο χρησιμοποιούνται φανάρια για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας με αποτέλεσμα, ειδικά στις ώρες αιχμής, να δημιουργούνται μεγάλες ουρές.

Κρίνεται λοιπόν **απαραίτητη η διεκδίκηση κατασκευής** ενός δεύτερου κόμβου στο λεκανοπέδιο που θα δίνει στους οδηγούς πρόσβαση, γρήγορη και ασφαλή, στο βόρειο μέρος της πόλης. Επίσης, η ύπαρξη κόμβου στο βόρειο μέρος του λεκανοπεδίου δίνει διέξοδο στην απομόνωση από την οποία κινδυνεύουν οι Δήμοι Περάματος, Κόνιτσας, Εκάλης, Πασσαρώνος, Εγνατίας, Άνω Καλαμά, Άνω Πωγωνίου, το Πωγωνί, τα Ζαχοροχώρια και γενικώς όλοι οι Δήμοι του Βορειοδυτικού Νομού. Με τη δημιουργία αυτού του

Το έργο της Εγνατίας είναι έργο με ιδιαίτερη εθνική και γεωστρατηγική σημασία και ταυτόχρονα αναπτυξιακό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό. Είναι το πιο μεγάλο δημόσιο έργο το οποίο κατασκευάστηκε στη χώρα μας.

κόμβου θα εξυπηρετούνται, μέσω της Εγνατίας Οδού, κάτοικοι και επισκέπτες των προαναφερθέντων δήμων, οι οποίοι με τον υφιστάμενο σχεδιασμό αποκόπτονται από τον υπερσύγχρονο δρόμο.

Να θυμίσουμε, βέβαια, την πρόσφατη κατηγορηματική αρνητική απάντηση που επεφύλαξε ο Υπουργός ΠΕΧΩ-ΔΕ Γ. Σουφλιάς για τους πέντε Δήμους του Νομού Ιωαννίνων που ζήτησαν μόνιμη είσοδο στην Εγνατία Οδό, στο ύψος της Γέφυρας του Αράχθου, επικαλούμενος λόγους τεχνικής φύσεως και συγκεκριμένα την ανάγκη διάνοιξης ορύγματος βάθους 35 μέτρων, ακριβώς στην αρχή της Γέφυρας του Αράχθου, χαρακτηριστικό που όπως επεσήμανε δεν θα επιτρέψει την έγκριση περιβαλλοντικών όρων για το έργο. Ο κ. Σουφλιάς ξεκαθάρισε πως το Υπουργείο εξέτασε και αποφάσισε να μην ικανοποιήσει το αίτημα των Δήμων Εγνατίας, Περάματος, Κεντρικού & Ανατολικού Ζαγορίου και Παμβώτιδος. Να αναφέρουμε, στο σημείο αυτό, ότι δε θα είναι η πρώτη φορά που θα φτιαχτεί στην Εγνατία ορύγμα 35 μέτρων και πως η περιβαλλοντική νομοθεσία επιτρέπει την κατασκευή ορύγματος πάνω από 30 μέτρα, με τον όρο να γίνει με την κατασκευαστική μέθοδο cut and cover.

Θεωρούμε, λοιπόν, άκρως απαραίτητη την κατασκευή δεύτερου κόμβου στο βόρειο τμήμα του Λεκανοπεδίου, τόσο για την αποσυμφόρηση της πόλης όσο και για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών με προορισμό το βορειοδυτικό τμήμα του νομού μας. Βγαίνοντας από τη σήραγγα Δρίσκου στην εθνική οδό προς τη Μπαλντούμα λειτουργεί έξοδος και μετά τη σύνδεση με την γέφυρα Αράχθου. Το αίτημα των δήμων Ανατολικού Ζαγορίου, Παμβώτιδος και Εγνατίας, έγινε αποδεκτό κατά το ήμισυ!

Σε ότι αφορά στον ημικόμβο στο Κουτσελιό, μέχρι τώρα υπάρχει έξοδος για οχήματα που έρχονται από Ηγουμενίτσα και είσοδος προς Μέτσοβο και Γρεβενά. Καμιά έξοδος στο σημείο αυτό για οχήματα που κινούνται από το Μέτσοβο προς τα Γιάννινα. Το πρόβλημα που επικαλείται η «Εγνατία οδός Α.Ε» είναι τεχνικό και συνδυάζεται και με την κυκλοφορία προς τα Γιάννινα, δεδομένου ότι η λεωφόρος Γεννηματά που θα αποτελέσει τον κύριο οδικό άξονα που θα «σηκώσει» το κυκλοφοριακό βάρος, σταματά εντός των ορίων του δήμου Ιωαννιτών. Επίσης, καλό είναι να θυμίσουμε, σε αυτούς που φέρουν την ευθύνη, ότι ο δήμος Παμβώτιδος που είχε μετατραπεί σε ένα απέραντο εργοτάξιο, δεν έχει ακόμη επανέλθει στην προηγούμενη κατάσταση, παρόλο που ο αυτοκινητόδρομος ολοκληρώθηκε στα όρια του. Αυτό συνέβη καθώς, μεταξύ άλλων, δεν έχει ολοκληρωθεί η παρέμβαση για την κατασκευή του παράλληλου οδικού δικτύου που θα εξυπηρετεί τις τοπικές μετακινήσεις και συνδέσεις μεταξύ δημοτικών διαμερισμάτων που αποκόπηκαν από την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου.

Η μεγάλη απόσταση από τον κόμβο Νεοχωρίου, οδήγησε το ΥΠΕΧΩΔΕ να αποδεχτεί εν μέρει, και πάλι, την

κατασκευή εισόδου-εξόδου στην περιοχή του Ελευθεροχωρίου για να εξυπηρετούνται τα χωριά της περιοχής (Δήμων Παραμυθιάς, Μολοσσών, Σελλών, κ.α). Μιλάμε για είσοδο-έξοδο από και προς Γιάννινα και μόνο έξοδο από Ηγουμενίτσα, δηλαδή για είσοδο θα πρέπει να χρησιμοποιούν οι κάτοικοι τον κόμβο Νεοχωρίου, επειδή τεχνικά, όπως χαρακτηριστικά ειπώθηκε, ήταν αδύνατο να κατασκευαστεί, λόγω και της κατασκευής σε εκείνο το σημείο του Σταθμού Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ). Σε αυτό



το σημείο μπορεί και πρέπει να συνδεθεί και η περιοχή του νομού Ιωαννίνων, όπως ζητούν οι δήμοι Μολοσσών και Σελλών.

Ας μη γελιόμαστε, δεν υπάρχουν αξεπέραστα τεχνικά προβλήματα. Στον 21^ο αιώνα ζούμε, όλα τα τεχνικά προβλήματα λύνονται. Αλλά χρησιμοποιούνται ως δικαιολογία για την αποφυγή επιπλέον δαπανών που συνεπάγεται η κατασκευή επιπλέον κόμβων. Ας μη μιλάμε άλλο υποκριτικά, δε τίθεται θέμα κατασκευαστικό αλλά χρηματοδοτικό. Για τα όποια τεχνικά προβλήματα υπάρχουν οι κατάλληλες λύσεις και για την ανάληψη του κόστους κατασκευής χρειάζεται κάτι ακόμη πιο απλό, η ύπαρξη πολιτικής βούλησης που δυστυχώς για την ώρα δε φαίνεται να υπάρχει.

Μόνο με συνδυασμένες επιλογές, κοινή φωνή και επίμονες προσπάθειες θα μπορέσουμε να διεκδικήσουμε αποδοτικά την κατασκευή και των άλλων άκρως απαραίτητων κόμβων, εισόδων και εξόδων για το νομό μας.

Μόνο έτσι θα μπορέσουμε να αντικρίσουμε το μέλλον μας, ως περιοχή, με αυτοπεποίθηση και αισιοδοξία καθώς ο καλύτερος τρόπος για να προβλέψουμε το μέλλον είναι να το δημιουργήσουμε!

Η Εγνατία οδός ανοίγει νέους ορίζοντες στον τομέα του τουρισμού

Μεγάλες προοπτικές και σημαντικές δυνατότητες δημιουργεί η Εγνατία οδός για την τουριστική ανάπτυξη της Ηπείρου, μια περιοχή με ιδιαίτερη τουριστική παράδοση. Οι αλλαγές που καταγράφονται τα τελευταία χρόνια είναι σημαντικές. Ορισμένες από αυτές καταγράφονται στην τελευταία μελέτη που έκανε το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού Α.Ε.

Σύμφωνα με την επεξεργασία σχετικών στοιχείων της ΕΣΥΕ για την τελευταία δεκαετία, η ζώνη των Περιφερειών διέλευσης της Εγνατίας οδού καλύπτει, περίπου, το 25% των αφίξεων στα συλλογικά τουριστικά καταλύματα και το 16% των αντίστοιχων διανυκτερεύσεων του συνόλου της χώρας.

Στην ίδια μελέτη καταγράφονται ακόμη:

- Πολύ μεγάλη αύξηση του ξενοδοχειακού δυναμικού στην Περιφέρεια της Ηπείρου. Αύξηση που φτάνει το 65% και έχει ως αιχμή τους νομούς Ιωαννίνων και Άρτας.
- Άνοδος της πληρότητας σε πολλούς Νομούς της ζώνης της Εγνατίας με μέσο όρο μεταβολών πάνω από 6%. Στους Νομούς με την μεγαλύτερη αύξηση περιλαμβάνεται και η Θεσπρωτία με μεταβολή που φτάνει μέχρι και 30%.
- Παρατηρείται αύξηση της πληρότητας που για την Ήπειρο φτάνει στο 2,3%.
- Η ζώνη της Εγνατίας Οδού παρουσίασε αύξηση των διανυκτερεύσεων σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας, όπου παρατηρήθηκε μείωση. Αξιοσημείωτη ποσοστιαία αύξηση (περίπου 22%) καταγράφει ο Νομός Άρτας.

Ωστόσο δεν αρκεί η ολοκλήρωση μόνο του νέου αυτοκινητόδρομου. Απαιτείται η ενεργοποίηση όλων εκείνων των μηχανισμών, που σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του λιμένα της Ηγουμενίτσας θα οδηγήσουν στην τουριστική ανάπτυξη της Περιφέρειας της Ηπείρου. Οι προϋποθέσεις υπάρχουν. Η ολοκλήρωση του οδικού άξονα σε συνδυασμό με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας βγάζουν από την απομόνωση την Ήπειρο, που λόγω της έλλειψης υποδομών έμοιαζε αποκομμένη από την υπόλοιπη Ελλάδα. Έτσι παρουσιάζονται σημαντικές ευκαιρίες για επενδύσεις και στον τουριστικό τομέα.

Οι πανέμορφοι ορεινοί όγκοι της Ηπείρου αλλά και οι παραλίες μοναδικής ομορφιάς που διαθέτει πρέπει να αξιοποιηθούν για να αποτελέσουν πόλο έλξης για τον τουρισμό.

Και σε αυτό η Εγνατία Οδός συμβάλει καθοριστικά, αποτελώντας έναν άξονα ανάπτυξης για την περιοχή, μία πύλη εισόδου προς την Ήπειρο και όχι δρόμος φυγής...



Θεσπρωτία

του Πράσινου & του Γαλάζιου

Θέλεις να ζήσεις μια αξέχαστη εμπειρία;
Διακοπές στη Θεσπρωτία και τις 4 εποχές
του χρόνου...

Κάνε ιππασία, ράφτινγκ, πεζοπορία...
Γεύσου το βουνό και τη θάλασσα...

Θεσπρωτία
του πράσινου και του γαλάζιου



ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

Π. Τσαλδάρη 18, Ηγουμενίτσα 46100
Τηλ.: 26650 99954, Fax: 26650 99921
e-mail: tourismos@thesprotia.gr
www.thesprotia.gr



Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης
Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
www.visitgreece.gr



Πέριξ του κόμβου Α/Κ 05 Ιωαννίνων

Αυξήσεις άνω του 500% στις αξίες των οικοπέδων

Σημαντική και η αλλαγή χρήσεων της γης στην περιοχή, όπου την δεκαετία 1998-2007 δημιουργήθηκαν 67 νέες επιχειρήσεις

Συρρίκνωση της αγροτικής γης, επέκταση της αστικής δόμησης και εκτίναξη στις αξίες των οικοπέδων έως και 533% φέρνει η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού σε περιοχές των Ιωαννίνων.

Οδού και του κόμβου (Α/Κ 05) Ιωαννίνων εκτοξεύθηκαν έως και 325%. Η μεταβολή σε τμήματα της γραμμικής ζώνης της Εθνικής Οδού κυμαίνεται από 314% έως 533%, όπου η μεγαλύτερη μεταβολή αφορά το τμήμα από τη διασταύρωση προς Πεδινή και Μπάφρα μέχρι τον κόμβο της Εγνατίας οδού.

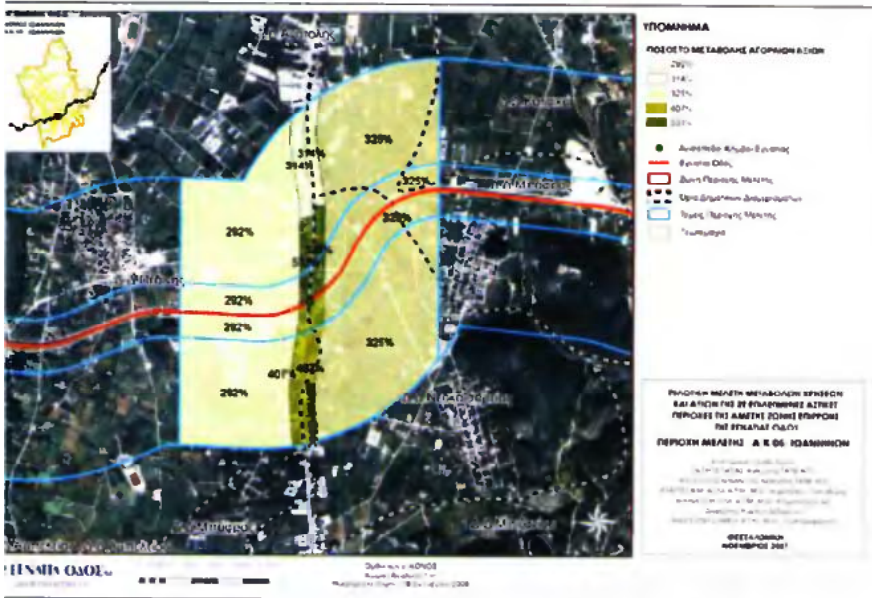
Όσον αφορά τις αντικειμενικές αξίες, στην επιφανειακή ζώνη του Δ.Δ. Πεδινής παρατηρείται μεταβολή της τάξης του 31% την περίοδο 1998-2007, ενώ από την άλλη πλευρά της Εθνικής Οδού, στα Δ.Δ. Μπάφρας και Νεοκαισάρειας η μεταβολή κυμαίνεται στο 26%. Στο Δ.Δ. Κασικιά υπήρξε πολύ μικρή μεταβολή, μόλις 4%, ενώ στην Εθνική Οδό κυμαίνεται από 40% έως 49%.

Η **εκρηκτική άνοδος** στην αξία των οικοπέδων πέριξ της Εγνατίας Οδού είναι μία παράμετρος των αλλαγών που φέρνει η ολοκλήρωση του οδικού άξονα, ενώ σημαντική είναι και η αλλαγή χρήσεων της γης και η μετατροπή σε αστική γη σημαντικών αγροτικών εκτάσεων καθώς και η αύξηση της έκτασης της γης που είναι εγκατεστημένες οικονομικές δραστηριότητες.

Ειδικά στην περιοχή πέριξ του κόμβου των Ιωαννίνων παρατηρείται αύξηση 17,2% της συνολικής αστικής δόμησης, όπως επίσης και εντυπωσιακή αύξηση 50,3% της έκτασης που καταλαμβάνεται από εμπορικές χρήσεις και 31,2% της χρήσης γης για βιομηχανική δραστηριότητα. Αναλυτικά η συνολική έκταση γης που είναι εγκατεστημένες βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες καθώς και εγκαταστάσεις μεταφορών και υπηρεσιών ανέρχεται σε 554 στρέμματα. Η **εμπορική χρήση** καταλαμβάνει έκταση 348 στρεμμάτων και ακολουθεί η βιομηχανική χρήση με 137 στρέμματα. Η **συνολική έκταση** της γης με οικονομικές δραστηριότητες **αυξήθηκε** κατά 28% την περίοδο 1998-2007.

Τέλος στην περιοχή γύρω από τον κόμβο των Ιωαννίνων, σύμφωνα με τα στοιχεία του Παρατηρητηρίου εγκαταστάθηκαν μέσα σε δέκα χρόνια 67 νέες επιχειρήσεις, αύξηση 36%, ανεβάζοντας το συνολικό αριθμό των επιχειρήσεων πέριξ του κόμβου στις 264. Οι νέες επιχειρήσεις που δημιουργήθηκαν απασχολούν συνολικά 426 εργαζόμενους από τους οποίους 52% ασχολείται στο εμπόριο, 22% σε ξενοδοχεία και εστιατόρια και το 13% σε μεταποιητικές βιομηχανίες. Όσον αφορά την κλαδική διάρθρωση, ο αριθμός των επιχειρήσεων χονδρικού και λιανικού εμπορίου **αυξήθηκε εντυπωσιακά** κατά 126%, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 48 νέες επιχειρήσεις.

Ανάλογες μεταβολές παρατηρούνται σε όλες τις περιοχές της «ζώνης επιρροής» της Εγνατίας Οδού.



Συγκεκριμένα σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει συλλέξει το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, το οποίο παρακολουθεί και καταγράφει τις επιπτώσεις της λειτουργίας του οδικού άξονα στην Βόρεια Ελλάδα, την τελευταία δεκαετία, οι **αξίες γης** σε ακίνητα που βρίσκονται σε απόσταση 1.000 μέτρων εκατέρωθεν του άξονα της Εγνατίας

Κατηγορία χρήσης	Απόλυτη μεταβολή της έκτασης γης σε τ.μ	Ποσοστό μεταβολής	Έκταση γης σε τ.μ.	
			1998	2007
Εμπορική χρήση	116.464	50,3%	231.396	347.860
Βιομηχανική χρήση	32.665	31,2%	104.729	137.394
Εγκαταστάσεις Μεταφορών	6.542	-	0	6.542
Υπηρεσίες	0	0,0%	1.647	1.647
Εγκαταστάσεις Αποθηκών	-34.056	-60,4%	56.343	22.287
Κοινωνικές Εξυπηρετήσεις	0	0,0%	38.167	38.167
Συνολική έκταση γης	121.618	28,1%	432.283	553.901