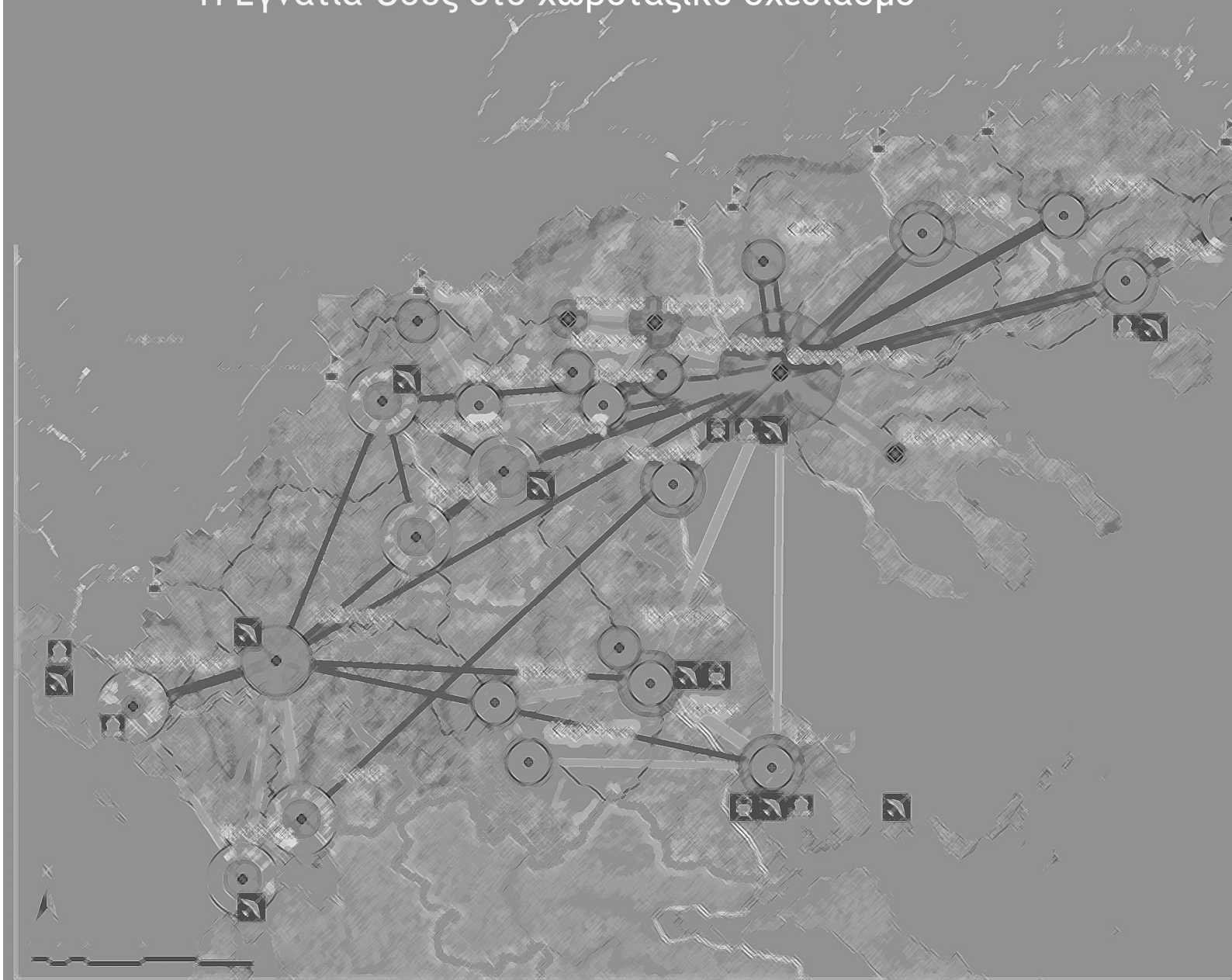


Κείμενο Εργασίας

Η Εγνατία Οδός στο χωροταξικό σχεδιασμό



ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Σεπτέμβριος 2013

Το κείμενο εργασίας επιχειρεί μια πρώτη εξέταση του ρόλου της Εγνατίας Οδού στο χωροταξικό σχεδιασμό με βάση: (α) τα υπό αναθεώρηση Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ), και (β) τα εγκεκριμένα χωροταξικά σχέδια σε Γενικό (εθνικό) και Περιφερειακό επίπεδο. Συμπληρωματικά, παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση των δεικτών χωρικών επιδράσεων που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού.

Το κείμενο εργασίας βασίζεται στο παραδοτέο ΠΕ-5 του Γραφείου Μελετών ΓΕΩΧΩΡΟΣ ΕΠΕ στο πλαίσιο της Σύμβασης «Παροχή υπηρεσιών Συμβούλου-Χωροτάκτη για τη συνθετική επεξεργασία & αξιολόγηση των χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων (αρ. αναφ. 5211) με υπεύθυνη την Αθηνά Γιαννακού (ΓΕΩΧΩΡΟΣ ΕΠΕ, χωροτάκτης-πολεοδόμος, PhD) και υπό την εποπτεία του Βασίλη Φούρκα (Τμ. Παρατηρητηρίου ΕΟΑΕ, PhD).

Το βιβλιογραφικό υλικό που εξετάστηκε είναι:

1. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.
2. Τα εγκεκριμένα και υπό αναθεώρηση Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ):
 - a. Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης,
 - b. Κεντρικής Μακεδονίας,
 - c. Δυτικής Μακεδονίας,
 - d. Ηπείρου,
 - e. Θεσσαλίας.

Τα περιεχόμενα και οι τυχόν απόψεις που φιλοξενούνται στις εκθέσεις και τα κείμενα εργασίας 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.).

Κείμενο Εργασίας

Η Εγνατία Οδός στο χωροταξικό σχεδιασμό

1. Εισαγωγή

Ο χωροταξικός σχεδιασμός της χώρας υπογραμμίζει εξ' αρχής το σημαντικό ρόλο της Εγνατίας Οδού στην περιφερειακή και εν γένει χωρική ανάπτυξη, αναδεικνύοντας τη συμβολή της στη διαμόρφωση αναπτυξιακών αξόνων, ζωνών, δικτύων και πόλων, καθώς και στη συνολική συγκρότηση του συστήματος μεταφορών της χώρας. Οι μελέτες για την αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) που εκπονούνται το τρέχον διάστημα αξιολογούν την Εγνατία Οδό ως καθοριστικό παράγοντα δραστηκής βελτίωσης της προσβασιμότητας όλων των Περιφερειών απ' όπου διέρχεται, και διαπιστώνουν την ανάγκη ανάπτυξης νέων συνδέσεων στην κατεύθυνση ολοκλήρωσης συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών.

Στις παρακάτω ενότητες του κειμένου εργασίας παρατίθεται αναλυτική αναφορά για το ρόλο της Εγνατίας Οδού στη χωρική ανάπτυξη με βάση (α) τον υπό αναθεώρηση και (β) τον εγκεκριμένο, χωροταξικό σχεδιασμό, τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Η ενότητα που αφορά στον υπό αναθεώρηση χωροταξικό σχεδιασμό των Περιφερειών προηγείται στην παρουσίαση λόγω της επικαιρότητας του την τρέχουσα περίοδο, κατά την οποία ολοκληρώνονται οι μελέτες για την αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ). Η ένταξη της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων στον περιφερειακό χωρικό σχεδιασμό για την περίοδο 2014-2020 θα προδιαγραφεί με την ολοκλήρωση και έγκριση του αναθεωρημένου σχεδιασμού των παραπάνω Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

Το παρόν κείμενο εργασίας εκδίδεται σε μια σημαντική περίοδο για τον χωροταξικό σχεδιασμό στη Βόρεια Ελλάδα και στη χώρα, στοχεύοντας ακριβώς στην υποστήριξη αυτού του σχεδιασμού και στην αποτελεσματική συνέργεια μεταξύ χωρικής ανάπτυξης και πολιτικής μεταφορών. Γι' αυτό το λόγο στην τρίτη, και τελευταία, ενότητα του κειμένου εργασίας παρατίθενται συνοπτικά και με συνθετικό τρόπο τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση των δεικτών χωρικών επιδράσεων που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού.

2. Η Εγνατία Οδός στα νέα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Οι μελέτες για την αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) για τις 12 από τις 13 Περιφέρειες της Χώρας (εξαιρείται η Αττική) αφορούν στην αξιολόγηση της εφαρμογής των θεσμοθετημένων Περιφερειακών Πλαισίων (Α' Φάση) και στην πρόταση αναθεώρησης – εξειδίκευσής τους (Β' Φάση). Επί του παρόντος έχει ολοκληρωθεί η Α' Φάση για κάθε μία από τις εν λόγω μελέτες και είναι υπό εκπόνηση η Β' Φάση. Οι βασικές διαπιστώσεις αξιολόγησης, καθώς και οι προοπτικές για το ρόλο της Εγνατίας Οδού που διατυπώνονται στα πορίσματα

αυτών των μελετών, σε ότι αφορά στις 5 Περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος και οι κάθετοι άξονες έχουν ανα Περιφέρεια ως εξής:

Η μελέτη για την **αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΑΜΘ)** θεωρεί πως η συμβολή της Εγνατίας Οδού δεν περιορίζεται στην εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου, αλλά συμβάλλει στην ενίσχυση ενός ευρύτερου δικτύου κοινωνικο-οικονομικών, εμπορικών, τουριστικών και άλλων δραστηριοτήτων. Παράλληλα, όμως, τονίζει ότι η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών της Περιφέρειας την τελευταία δεκαετία στηρίχθηκε σχεδόν μονοσήμαντα στην ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, παρουσιάζοντας σημαντικές ελλείψεις σε όλα τα υπόλοιπα δίκτυα, καθώς και στις διασυνδέσεις τους.

Η λειτουργία της Εγνατίας συντέλεσε στην άρση της περιφερειακότητας της ΑΜΘ, ενισχύοντας τόσο τις ενδοπεριφερειακές όσο και τις διαπεριφερειακές της συνδέσεις. Εντούτοις, η μη ολοκλήρωση των καθέτων αξόνων περιορίζει τη δυνατότητα ανάληψης του επιδιωκόμενου διακρατικού ρόλου του άξονα και απομειώνει, σε ευρύτερο επίπεδο, τις προοπτικές διασυνοριακής συνεργασίας. Επισημαίνεται ακόμη ότι η Εγνατία Οδός, παρέχοντας πλέον σημαντικά χαμηλότερες χρονοαποστάσεις, φαίνεται να συμβάλλει στην υποβάθμιση του ρόλου του σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο καταγράφει σημαντική πτώση της επιβατικής κίνησης. Το γεγονός αυτό, σύμφωνα με τη μελέτη, εγείρει την ανάγκη, μεταξύ άλλων, ανάπτυξης νέων συνδέσεων στην κατεύθυνση ολοκλήρωσης του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών της Περιφέρειας.

Σε σχέση με το οικιστικό δίκτυο, η μελέτη διαπιστώνει πως έχει παραχθεί ένας «διαφοροποιημένος αναπτυξιακός άξονας» (καλύτερα «δίκτυο», σ.σ), ως αποτέλεσμα της δυναμικής της Εγνατίας Οδού. Σε αυτόν περιλαμβάνονται τα αστικά κέντρα που αποτελούν τις έδρες των Περιφερειακών Ενοτήτων (Καβάλα, Δράμα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη), τα οποία έχουν αναλάβει τον ρόλο των αναπτυξιακών κέντρων μιας ευρύτερης ενδοχώρας. Επιπλέον, ισχυρό στοιχείο της χωρικής οργάνωσης της βιομηχανίας, σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο για τη Βιομηχανία, αποτελεί η ζώνη κατά μήκος της Εγνατίας Οδού που περιλαμβάνει ήδη υπάρχοντες βιομηχανικούς πόλους: ζώνες Καβάλας - Ξάνθης - Δράμας (περιοχή εντατικοποίησης) και Αλεξανδρούπολης - Κομοτηνής (περιοχή επέκτασης με πυρήνες εντατικοποίησης) αλλά δημιουργεί και νέες ευκαιρίες.

Γενικά, στα πορίσματα της μελέτης επισημαίνεται ότι η ισχυρή δομή που επιδιώχθηκε γύρω από τον άξονα της Εγνατίας Οδού, και δευτερευόντως επί των καθέτων της αξόνων, πριμοδότησε την ισχυροποίηση των κύριων αστικών κέντρων που ήταν και ένας από τους βασικούς στρατηγικούς στόχους του θεσμοθετημένου Περιφερειακού Πλαισίου, και βοήθησε στην ανάπτυξη του οικιστικού δικτύου στα πεδινά. Η μελέτη θεωρεί πως ο χωροταξικός σχεδιασμός της Περιφέρειας μέχρι σήμερα ενίσχυσε τη δομή γύρω από τον άξονα της Εγνατίας Οδού, ενισχύοντας τις αναπτυξιακές διαφορές μεταξύ ορεινών και πεδινών περιοχών: "Αυτό ενίσχυσε τα κύρια αστικά κέντρα και τις εξαρτήσεις από αυτά, αλλά δεν δημιούργησε βιώσιμες λειτουργικές ενότητες σε περιοχές εκτός του άξονα ανάπτυξης [και επομένως] αναδεικνύει την ανάγκη αναθεώρησης αυτής της δομής".

Στη Σύνοψη Πορισμάτων της Έκθεσης Αξιολόγησης του ΠΠΧΣΑΑ ο όρος «Εγνατία Οδός» βρίσκεται 20 φορές.

Η μελέτη για την **αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας** εκτιμά ότι, η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού είναι πολύ σημαντικό στοιχείο, αλλά οι προς Βορρά μετακινήσεις προϋποθέτουν την ολοκλήρωση και των καθέτων συνδέσεων, καθώς και την ανάπτυξη χερσαίων υποδομών στις βαλκανικές χώρες, ζητήματα που εκκρεμούν. Διαπιστώνεται, επίσης, ότι η Εγνατία Οδός και οι κάθετοι άξονες συμβάλλουν ή μπορεί να συμβάλλουν στην αναβάθμιση του ρόλου των αστικών κέντρων τα οποία εξυπηρετούν.

Η μελέτη διαπιστώνει πως “οι θέσεις του ΠΠΧΣΑΑ για το διεθνή ρόλο της ΠΚΜ απαιτούν σημαντική αναθεώρηση· αν και ήταν μερικώς εύλογες, γιατί το ΠΠΧΣΑΑ παραγνώρισε ορισμένους κρίσιμους παράγοντες: θεώρησε ότι η διεύρυνση της ΕΕ στη ΝΑ Ευρώπη θα είχε μόνο θετικές συνέπειες στην Ελλάδα (στην πραγματικότητα υπήρξε αυξημένος ανταγωνισμός σε ορισμένα πεδία), υπερτίμησε τον αναπτυξιακό ρόλο των οδικών υποδομών (και ταυτόχρονα υποτίμησε το χρόνο που θα απαιτούνταν για την πλήρη ολοκλήρωση της Εγνατίας)”.

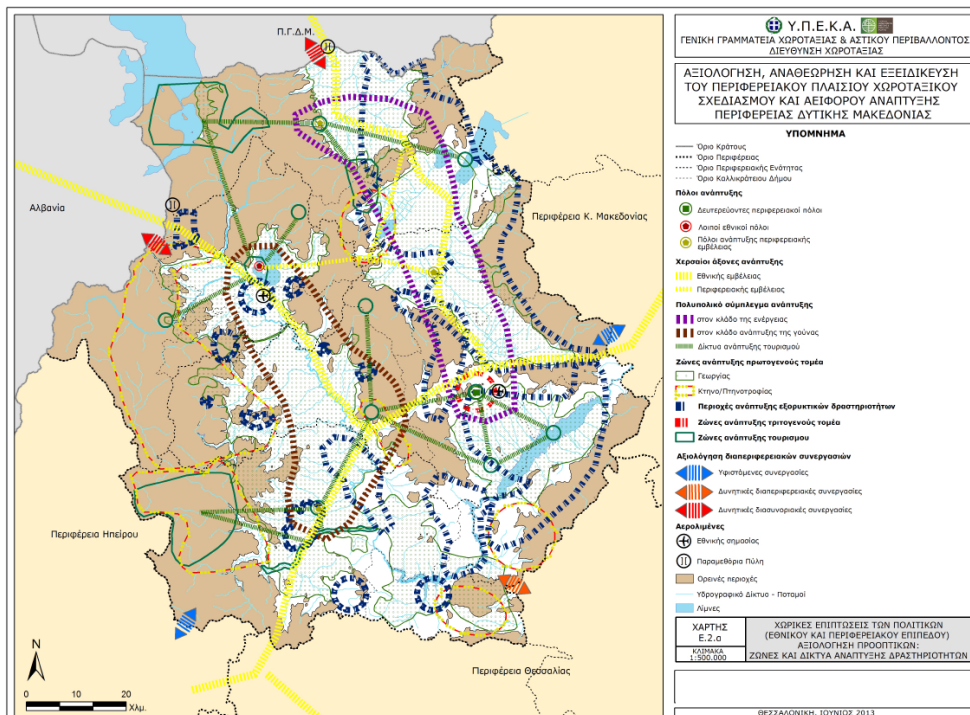
Στις συνολικές προοπτικές – προτάσεις της Α΄ Φάσης της μελέτης περιλαμβάνεται η πρόταση «ανάδειξη του ρόλου των συνδυασμένων μεταφορών, λειτουργική δημιουργία της Πύλης εισόδου των Βαλκανίων» με την ανάπτυξη υποδομών διατροπικότητας στους κόμβους των συστημάτων μεταφορών. Οι μεταφορές, μαζί με άλλες δραστηριότητες, όπως η διαμετακόμιση (και εμπόριο) και η έρευνα και καινοτομία, αποτελούν βασική συνιστώσα του διεθνούς ρόλου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Θεσσαλονίκης. Σημαντική είναι η διαπίστωση από τη μελέτη της ανάγκης να τεθούν προτεραιότητες για την επόμενη περίοδο, γιατί οι διαθέσιμοι και επιλέξιμοι πόροι θα είναι πιο περιορισμένοι (κανόνες νέας προγραμματικής περιόδου, κρίση), με βασικές κατευθύνσεις τις κάθετες προσβάσεις της Εγνατίας, την ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ και τις παρακάμψεις οικισμών στρατηγικής σημασίας. Διευκρινίζεται, ωστόσο, ότι δεν πρέπει να θεωρείται η προσβασιμότητα ως ο κύριος παράγοντας ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας και η σημασία της πρέπει να σχετικοποιηθεί.

Στη Σύνοψη Πορισμάτων της Έκθεσης Αξιολόγησης του ΠΠΧΣΑΑ ο όρος «Εγνατία Οδός» βρίσκεται 8 φορές.

Η μελέτη για την **αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας** διαπιστώνει ότι η μεγαλύτερη μεταβολή της δεκαετίας του 2000 στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας ήταν η δραστική αύξηση της προσβασιμότητάς της που επήλθε κυρίως από τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων. Ως αποτέλεσμα, όλοι οι τουριστικοί προορισμοί της Περιφέρειας ωφεληθήκαν δραστικά από τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Αυτή η δραστική βελτίωση της συνδεσιμότητας της Περιφέρειας από την κατασκευή και τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων συνέβαλε ώστε να αρθεί ο ακριτικός χαρακτήρας της και να μεταβληθεί σε μια περιοχή-πύλη εισόδου της Χώρας, μετασχηματίζοντας παράλληλα τη χωροταξική ένταξή της στο διαπεριφερειακό, το εθνικό και το διεθνές επίπεδο.

Με την ολοκλήρωση της υλοποίησης των καθέτων αξόνων (συμπεριλαμβανόμενου του Ε65), η Περιφέρεια θα διαθέτει πλήρες σύστημα αυτοκινητοδρόμων Κατηγορίας Ι που θα τη συνδέουν επαρκώς με τις γειτονικές Περιφέρειες, αλλά και τις γειτονικές χώρες υπό συνθήκες που θα πληρούν τις σύγχρονες προδιαγραφές

άνεσης και ασφάλειας. Η ολοκλήρωση του συστήματος αυτού προσδοκάται να έχει πολλαπλά συνδυαστικά οφέλη οικονομικής ανάπτυξης. Στις βασικές προτεραιότητες περιλαμβάνεται η εκμετάλλευση της κομβικής θέσης της Περιφέρειας ως προς τα δίκτυα διανομής και ως προς τους αναπτυξιακούς άξονες και τα διευρωπαϊκά δίκτυα, και η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που προσέφερε η κατασκευή της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων της (π.χ. δημιουργία προϋποθέσεων προσέλκυσης κατοίκων στην Περιφέρεια).



Συμπερασματικά, η μελέτη καταλήγει στην κρίσιμη επισήμανση πως “καθώς υλοποιήθηκαν ορισμένες κρίσιμες δράσεις και έργα (όπως για παράδειγμα η Εγνατία Οδός) απαιτείται επικαιροποίηση ορισμένων χωρικών στρατηγικών και συμπλήρωση νέων δράσεων και έργων προς την κατεύθυνση αξιοποίησης αυτών των αλλαγών στον ευρύτερο διαπεριφερειακό χώρο (εθνικό και ευρωπαϊκό). Απαιτείται επικαιροποίηση των δράσεων και των έργων που δεν υλοποιήθηκαν έτσι ώστε είτε να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες είτε να καθοριστούν νέες απαιτούμενες ενέργειες”.

Στη Σύνοψη Πορισμάτων της Έκθεσης Αξιολόγησης του ΠΠΧΣΑΑ ο όρος «Εγνατία Οδός» βρίσκεται 10 φορές.

Η μελέτη για την **αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Ηπείρου** τονίζει ότι η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού συνέβαλλε στην άρση της απομόνωσης σημαντικού τμήματος της Περιφέρειας και οδήγησε σε σημαντικές εξελίξεις σε σχέση με τις ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές σχέσεις και εξαρτήσεις της Ηπείρου. Η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, αλλά και η μη υλοποίηση των λοιπών μεγάλων μεταφορικών υποδομών είχε καθοριστική σημασία στην διαμόρφωση των χωρικών και αναπτυξιακών προοπτικών της Περιφέρειας. Η λειτουργία της Εγνατίας, που αναδεικνύεται σε βασικό αναπτυξιακό άξονα, φαίνεται να αποτελεί τη σημαντικότερη διαφοροποίηση σε σχέση με την ελκυστικότητα εγκατάστασης μεταποιητικών δραστηριοτήτων, αποθηκών και

χονδρεμπορίου. Παράλληλα, η μελέτη κρίνει πως συνολικά η τουριστική δραστηριότητα της Ηπείρου έχει ενισχυθεί και από τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού και τη βελτίωση της προσβασιμότητας των τουριστικών προορισμών της Περιφέρειας από τη Βόρεια και Κεντρική Ελλάδα, ενώ σημαντικοί πόροι της ενδοχώρας και των ακτών οι οποίοι θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στη χωρική, θεματική (εμπλουτισμός) και χρονική (επιμήκυνση τουριστικής περιόδου), διεύρυνση του τομέα παραμένουν αναξιοποίητοι.

Η Εγνατία Οδός, περαιτέρω, ευνοεί την ανάπτυξη συγκεκριμένων πόλων οικιστικής ανάπτυξης, με πρώτο τα Ιωάννινα, αλλά και ενισχύοντας δραστηριότητες που επηρεάζονται άμεσα από τη θεματική βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιοχών που έχουν ικανοποιητική σύνδεση με την Εγνατία. Στη μελέτη επισημαίνεται ακόμη ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού και η εξέλιξη των λιμενικών έργων, ενίσχυσε το βόρειο δίπολο Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας ενώ και αποδυναμώθηκε το λιγότερο προσπελάσιμο από την Εγνατία Οδό, νότιο δίπολο Άρτας-Πρέβεζας, λόγω των καθυστερήσεων στην υλοποίηση του Δυτικού Άξονα και του παραλιακού άξονα Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας (με δεδομένο ότι η βασική υπόθεση για την ισόρροπη ανάπτυξη της Περιφέρειας του ισχύοντος ΠΠΧΣΑΑ εδράστηκε στο δίδυμο των αναπτυξιακών αξόνων Ανατολής-Δύσης και Βορρά-Νότου, συνεπικουρούμενο από τον τρίτο άξονα της παράκτιας ανάπτυξης).

Επίσης, η μελέτη θεωρεί ότι υπάρχει περιορισμένη χρήση της Εγνατίας Οδού για μεταφορά αγαθών (και σχεδόν αποκλειστική χρήση για μετακίνηση επιβατών) με αποτέλεσμα να μην είναι βέβαιο ότι συντελεί στην [ισομερή] αναπτυξιακή τόνωση των επιμέρους χωρικών ενοτήτων. Για παράδειγμα, η μείωση της χρονοαπόστασης Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων μπορεί να συντελέσει στη συρρίκνωση της αγοράς αγαθών και υπηρεσιών της πρώτης αφού ο αστικός πόλος των Ιωαννίνων έλκει ευκολότερα αυτή τη ζήτηση. Σε αυτό το πλαίσιο, η μελέτη συμπεραίνει πως “είναι βάσιμος ο ισχυρισμός ότι η παγίωση της κατασκευασμένης Εγνατίας ως διαδρόμου μεταφοράς αγαθών προϋπέθετε σειρά παρεμβάσεων οι οποίες μάλιστα, έπρεπε να γίνουν έγκαιρα (σιδηροδρομική σύνδεση Ηγουμενίτσας, διάνοιξη και εκβάθυνση του διαύλου εισόδου στο λιμάνι ώστε να μπορούν να κινούνται ογκώδη πλοία σε αντίθετες κατευθύνσεις κλπ.)”.

Στη Σύνοψη Πορισμάτων της Έκθεσης Αξιολόγησης του ΠΠΧΣΑΑ ο όρος «Εγνατία Οδός» βρίσκεται 16 φορές.

Η μελέτη για την **αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Θεσσαλίας** επισημαίνει ότι στον τομέα της μεταφορικής υποδομής οι βασικές ανάγκες της Περιφέρειας, μετά τη θεσμοθέτηση του ΠΠΧΣΑΑ το 2003 δεν παρουσιάζουν αισθητή διαφοροποίηση. Σε υπερτοπικό επίπεδο ως κύριοι οδικοί άξονες παραμένουν οι ΠΑΘΕ και Ε65 και ως δευτερεύοντες αυτοί που εξασφαλίζουν την σύνδεση με τις όμορες περιφέρειες, ενώ ενδοπεριφερειακά επιβεβαιώνεται η σημασία της σύνδεσης μεταξύ ανατολικού και δυτικού τμήματος της Περιφέρειας. Ενίσχυση της συνοχής της ορεινής ενδοχώρας μπορεί επίσης να προκύψει από τη βελτίωση βασικών ορεινών οδικών αξόνων, που συνδέουν το δυτικό τμήμα της περιφέρειας με την περιφέρεια της Ηπείρου και της Δυτικής Ελλάδας.

Ειδικότερα για την Εγνατία Οδό, η μελέτη τονίζει πως, παρά το γεγονός ότι διέρχεται σε μικρό τμήμα της από το ΒΔ άκρο της Περιφέρειας, ωστόσο μετά την πλήρη λειτουργία της, “αναμένεται να προκύψει σημαντική βελτίωση της επικοινωνίας της Περιφέρειας με το βόρειο μέτωπο ανάπτυξης της Χώρας”.

Στη Σύνοψη Πορισμάτων της Έκθεσης Αξιολόγησης του ΠΠΧΣΑΑ ο όρος «Εγνατία Οδός» βρίσκεται 2 φορές.

3. Η Εγνατία Οδός στον εγκεκριμένο χωροταξικό σχεδιασμό

Ο εγκεκριμένος χωροταξικός σχεδιασμός τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο αναφέρεται άμεσα στο ρόλο της Εγνατίας Οδού στη χωρική ανάπτυξη.

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ, απόφαση με αρ. 6876/4871/2/7/2008, ΦΕΚ 128Α/3-7-2008) διαπιστώνει ότι «η γεωγραφική θέση της χώρας παρέχει πλεονεκτήματα συνεργασίας στους τομείς της οικονομίας, των μεταφορών, της ενέργειας κ.ά. με τις χώρες της ευρύτερης περιοχής (Βαλκάνια, Παρευξείνιες Χώρες – Ρωσία, Μέση Ανατολή)». Αναγνωρίζει ότι η Ελλάδα, υπό την προϋπόθεση ότι θα αξιοποιήσει τις προοπτικές που παρέχουν οι διεθνείς άξονες και οι πόλοι ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής και τις ευκαιρίες που αναδύονται για την ανάπτυξη της χώρας μέσα από την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής που έχουν προγραμματισθεί ή κατασκευάζονται, μπορεί να επιτελέσει σημαντικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές, στις συγκοινωνίες και τις επικοινωνίες, καθώς να αναδειχθεί σε πόλο διασυννοριακών και λοιπών συνεργασιών, ιδίως δε συνεργασιών που προωθούν την έρευνα, την τεχνολογία, την καινοτομία και τον τουρισμό. Στις ειδικές κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ για τις οδικές υποδομές και μεταφορές περιλαμβάνεται «η ολοκλήρωση και συνεχής αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των δύο διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού».

Το ΓΠΧΣΑΑ αναγνωρίζει τους ακόλουθους κύριους άξονες ανάπτυξης της χώρας: ανατολικός χερσαίος άξονας (κατά μήκος του ΠΑΘΕ), βόρειος άξονας (κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας και της Εγνατίας Οδού), δυτικός άξονας (διατρέχει την ηπειρωτική χώρα στα δυτικά του ορεινού συμπλέγματος της Πίνδου, των ορεινών σχηματισμών της Στερεάς Ελλάδος και της Πελοποννήσου), άξονας κεντρικής ενδοχώρας (κατά μήκος της Ε65 και του οδικού άξονα Λάρισα – Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη), διαγώνιος άξονας (κατά μήκος του οδικού άξονα Λαμία–Ιτέα / Άμφισσα–Αντίρριο – Πάτρα), άξονας Κεντρικής Πελοποννήσου και άξονας Κρήτης. Ο βόρειος άξονας ανάπτυξης αναπτύσσεται κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας και συγκεκριμένα της Εγνατίας Οδού, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά (Σαμοθράκη, Θάσος, Κέρκυρα). Περιλαμβάνει το Μητροπολιτικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, πρωτεύοντες εθνικούς πόλους (Ιωάννινα και το δίπολο Κομοτηνής – Αλεξανδρούπολης) και άλλους σημαντικούς σε εθνική κλίμακα πόλους ανάπτυξης (Κοζάνη, Καβάλα, Σέρρες, Ξάνθη και Δράμα), καθώς και τις διεθνείς πύλες της χώρας προς τα Βαλκάνια (Κακαβιά, Κρυσταλοπηγή / Ιεροπηγή, Νίκη, Εύζωνοι, Προμαχώνας, Ορμένιο), προς την Αδριατική/Ιταλία (Ηγουμενίτσα) και την Ευρωπαϊκή Τουρκία (Κήποι) και, κατ' επέκταση, προς τη Μικρά Ασία.

Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Ο ρόλος της Εγνατίας Οδού καταγράφηκε και αναδείχθηκε με ιδιαίτερη έμφαση από τα εγκεκριμένα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) των Περιφερειών της Ζώνης Διέλευσης της Εγνατίας Οδού, που εγκρίθηκαν το πρώτο μισό της δεκαετίας του 2000.

Σύμφωνα με το **ΠΠΧΣΑΑ Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης** (αρ. απόφ. 29310/21-7-2003, ΦΕΚ 1471Β/9-10-2003) τα υπό κατασκευή (τότε) και προγραμματιζόμενα έργα μεταφορικής υποδομής (κυρίως οδικά και λιμενικά) αποτελούν το κύριο σκέλος της αναπτυξιακής πολιτικής, ενώ παράλληλα δημιουργούν προϋποθέσεις για τη λειτουργία στην Περιφέρεια ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών. Στους γενικούς στόχους που καθορίζουν το πρότυπο χωρικής οργάνωσης της Περιφέρειας περιλαμβάνεται η «ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και πρόσβασης της γνώσης» και η «βελτίωση της προσπελασιμότητας της Περιφέρειας και της εσωτερικής της συνοχής». Οι αναπτυσσόμενες υποδομές μεταφορών και επικοινωνιών συμβάλλουν στη λειτουργική ολοκλήρωση του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οικιστικού δικτύου της Περιφέρειας, το οποίο αναπτύσσεται γραμμικά σε σχέση με τους εθνικής σημασίας άξονες μεταφορών, τα αεροδρόμια και τα λιμάνια. Σύμφωνα πάντα με το ΠΠΧΣΑΑ, τα ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών συμβάλλουν στη σύνδεση της Περιφέρειας με τις λοιπές Περιφέρειες της Χώρας (Β. Ελλάδα, Νότια Ελλάδα – Αττική, Νησιά) με τα κατά περίπτωση πρόσφορα μέσα, αλλά και με το ευρύτερο περιβάλλον της (Διευρωπαϊκά Δίκτυα, Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι). Η ιεραρχημένη ανάπτυξη των ολοκληρωμένων και διασυνδεδεμένων (διατροπικών) συστημάτων μεταφορών συμβάλλει, ταυτόχρονα και στην αύξηση της εσωτερικής συνοχής της Περιφέρειας και στη λειτουργική, κατά σταδιακό τρόπο, ολοκλήρωση του παραγωγικού της προτύπου. Επισημαίνεται ότι, θα πρέπει να ληφθεί ειδική πρόνοια «ώστε οι υπερτοπικής σημασίας άξονες να μην λειτουργήσουν ως άξονες διαχωρισμού της Περιφέρειας και ως άξονες διαυλισμού στην άμεση περιφέρεια των αστικών κέντρων φαινομένων αστικής διάχυσης». Όσον αφορά στην επίδραση του δικτύου Εγνατία – Κάθετοι Άξονες στη χωρική ανάπτυξη της Περιφέρειας καταγράφονται δύο διαστάσεις. Η πρώτη, η ευρύτερη χωρική διάσταση, αφορά τη θέση και το ρόλο της Περιφέρειας στον ευρύτερο Βαλκανικό και Κεντρο-Ευρωπαϊκό αλλά και Παρευξέινιο χώρο, δεδομένου ότι η παράκτια ζώνη της, με το σύστημα των λιμένων, θα μπορεί να αποτελεί, για τις χώρες αυτού του χώρου, διέξοδο προς νότο και το χώρο της Ανατολικής Μεσογείου. Αυτή η προοπτική προσδίδει στην Εγνατία αναπτυξιακό χαρακτήρα αναδεικνύοντάς την σε στοιχείο αναπτυξιακής υποδομής. Η δεύτερη διάσταση, η ενδοπεριφερειακή, αφορά σε «εσωτερικά» θέματα χωρικής οργάνωσης. Ως βασική διαπεριφερειακή σχέση εντοπίζεται η σχέση με το μεγάλο αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης. Αναφέρεται δε ότι το σχεδόν ολοκληρωμένο (ήδη από εκείνη την εποχή) έργο του κύριου άξονα είχε ήδη αρχίσει να λειτουργεί ως στοιχείο συνοχής του οικιστικού δικτύου με σημαντική επίδραση στις χρονοαποστάσεις των μετακινήσεων, το ημερήσιο σύστημα μετακινήσεων, τις σχέσεις τόπου κατοικίας / τόπου εργασίας και για τα πέντε κύρια αστικά κέντρα της Περιφέρειας. Τέλος, ειδική μνεία γίνεται στην αναγκαιότητα συνεργασίας του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού με το χωροταξικό σχεδιασμό, ιδιαίτερα για θέματα που αφορούν στον ενδοπεριφερειακό χώρο και τις επιπτώσεις στη χωρική οργάνωση αλλά και στον άμεσα συνοριακό χώρο.

Η Κεντρική Μακεδονία, σύμφωνα με το **ΠΠΧΣΑΑ της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας** (αρ. απόφ. 674/21-7-2003, ΦΕΚ 218Β/6-2-2004), αποτελεί μια Περιφέρεια στην οποία συνδυάζονται στοιχεία κεντρικότητας με στοιχεία συνοριακού χαρακτήρα, τόσο ως προς τη Χώρα, όσο και ως προς την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μέχρι την έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας Οδού, βασικό πρόβλημα ήταν η ανεπάρκεια των οδικών αξόνων που συνέδεαν τη Θεσσαλονίκη με τα τουρκικά σύνορα προς τα ανατολικά και, μέσω Ιωαννίνων και Ηγουμενίτσας, με την Ιταλία και τη Δυτική Ευρώπη προς τα δυτικά. Το ΠΠΧΣΑΑ υπογραμμίζει ότι η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού συμβάλλει στην περαιτέρω ενδυνάμωση της ολοκλήρωσης των νομών και των αστικών κέντρων της Περιφέρειας και στη διεύρυνση της ακτινοβολίας της μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, ενώ οι Κάθετοι προς την Εγνατία Οδό Άξονες αποτελούν καθοριστικής σημασίας συνδέσεις της Περιφέρειας και της Χώρας με τις προς βορρά περιοχές και χώρες. Η αναβάθμιση του ρόλου της Κεντρικής Μακεδονίας προϋποθέτει την αποκατάσταση της συνέχειας και συνοχής του ευρύτερου χωρικού συστήματος με την ανάπτυξη μεταφορικών – ενεργειακών – τεχνικών δικτύων και υποδομών, καθώς και τη διευκόλυνση της διακίνησης αγαθών, υπηρεσιών και ανθρώπινου δυναμικού. Στους γενικούς στόχους που καθορίζουν το πρότυπο χωρικής οργάνωσης της Περιφέρειας περιλαμβάνεται η «ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και πρόσβασης στη γνώση» και η «βελτίωση της προσπελασιμότητας της Περιφέρειας και της εσωτερικής της συνοχής». Επισημαίνεται ότι θα πρέπει να ληφθεί ειδική πρόνοια ώστε «οι υπερτοπικής σημασίας άξονες, όπως η Εγνατία και ο ΠΑΘΕ, να μην λειτουργήσουν ως άξονες διαχωρισμού της Περιφέρειας, συμβάλλοντας στην αναπαραγωγή πρόσθετων ανισοτήτων στις κλίμακες της Περιφέρειας και των νομών, αλλά να καταστούν άξονες έλξης στην άμεση περιφέρεια των φαινομένων αστικής διάχυσης». Όσον αφορά στην επίδραση του δικτύου Εγνατία – ΠΑΘΕ – Κάθετοι Άξονες στη χωρική ανάπτυξη της Περιφέρειας καταγράφονται και εδώ δύο διαστάσεις. Η πρώτη, η ευρύτερη χωρική διάσταση, αφορά στη θέση της Περιφέρειας σε έναν ευρύτερο Βαλκανικό και Κεντροευρωπαϊκό χώρο. Δια του συστήματος Εγνατία – ΠΑΘΕ – Κάθετοι Άξονες προσφέρεται εν δυνάμει η διέξοδος της ΠΓΔΜ αλλά και της Βουλγαρίας προς το νότο, το λιμένα της Θεσσαλονίκης και τον ευρύτερο χώρο της Ανατολικής Μεσόγειου. Η δεύτερη διάσταση, η ενδοπεριφερειακή, αφορά σε «εσωτερικά» θέματα χωρικής οργάνωσης: Το δίκτυο ΠΑΘΕ – Εγνατία – Κάθετοι Άξονες καλύπτει κεντρικά τους νομούς Κιλκίς, Πιερίας, Σερρών, ενώ οι νομοί Ημαθίας και Πέλλας εξυπηρετούνται κυρίως από δευτερεύοντα δίκτυα εθνικού επιπέδου αν και ο άξονας της Εγνατίας εξυπηρετεί το νότιο τμήμα του Νομού Ημαθίας. Η κάλυψη αυτή σε κάποιο βαθμό έχει επιπτώσεις στη διεύρυνση του ημερήσιου συστήματος μετακινήσεων και τις σχέσεις τόπου κατοικίας / τόπου εργασίας, ιδιαίτερα για τα οικιστικά κέντρα που βρίσκονται επί των αξόνων και σε γειτνίαση με τους ανισόπεδους κόμβους των κλειστών αυτοκινητοδρόμων. Σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής, το σύστημα της Εγνατίας και η λειτουργική διασύνδεσή του με τη μεταφορική υποδομή του Π.Σ. Θεσσαλονίκης, το Λιμένα, το Αεροδρόμιο και τη «διέξοδο» προς τη Χαλκιδική δημιουργεί ένα σύνθετο πλέγμα υποδομών που στην τελική τους μορφή ολοκληρώνουν ένα λειτουργικό και ιεραρχημένο οδικό δίκτυο. Τέλος, όπως και στην περίπτωση του ΠΠΧΣΑΑ της Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, ειδική μνεία γίνεται στην αναγκαιότητα συνεργασίας του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού με το χωροταξικό σχεδιασμό.

Την περίοδο έγκρισης του **ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Μακεδονίας** (αρ. απόφ. 26295/1-7-2003, ΦΕΚ 1472Β/9-10-2003) το εσωτερικό δίκτυο της Περιφέρειας παρουσίαζε δύο προβληματικά χαρακτηριστικά: α) Οι κύριοι, από πλευράς φόρτων, άξονες ήταν ανεπαρκείς για την κάλυψη των υφιστάμενων αναγκών, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής και β) το δευτερεύον δίκτυο χαρακτηριζόταν δαιδαλώδες. Έτσι κρίνονταν ότι η υλοποίηση των βασικών έργων, όπως αυτό της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων, θα βελτιώσει τη χωροταξική ένταξη της Περιφέρειας, τόσο στο διαπεριφερειακό όσο και το διεθνές επίπεδο. Στους γενικούς στόχους που καθορίζουν το πρότυπο χωρικής οργάνωσης της Περιφέρειας περιλαμβάνεται η «ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και πρόσβασης της γνώσης» και η «βελτίωση της προσπελασιμότητας της Περιφέρειας και της εσωτερικής της συνοχής». Όπως και στην περίπτωση της Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, διαπιστώθηκε ότι οι αναπτυσσόμενες υποδομές μεταφορών και επικοινωνιών συμβάλουν στη λειτουργική ολοκλήρωση του πρωτεύοντος οικιστικού δικτύου (γραμμική διάταξη). Η Εγνατία αποτελεί σημαντικό μηχανισμό λειτουργικής ολοκλήρωσης του δικτύου αυτού, το οποίο μορφολογικά αποτυπώνεται σε δύο παράλληλους σχεδόν άξονες στην κατεύθυνση βορρά - νότου. Τα ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών, σύμφωνα πάντα με το ΠΠΧΣΑΑ, συμβάλλουν στη σύνδεση της Περιφέρειας με τις λοιπές περιφέρειες της Χώρας (Κεντρική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, Ήπειρος, Θεσσαλία, Κεντρική Ελλάδα-Αττική) με τα κατά περίπτωση πρόσφορα μέσα, αλλά και με το ευρύτερο περιβάλλον της. Η προσπελασιμότητα και η εσωτερική συνοχή της Περιφέρειας πρέπει να διασφαλίζονται με την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου, ενώ πρέπει να ληφθεί ειδική προστασία ώστε οι υπερτοπικής σημασίας άξονες, όπως η Εγνατία, να μην λειτουργήσουν ως άξονες διαχωρισμού της Περιφέρειας και ως άξονες έλξης στην άμεση περιφέρεια των φαινομένων αστικής διάχυσης. Όπως και στην περίπτωση των δύο αναφερόμενων παραπάνω ΠΠΧΣΑΑ (Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης και Κεντρικής Μακεδονίας), καταγράφονται δύο διαστάσεις όσον αφορά στην επίδραση του δικτύου Εγνατία – Κάθετοι Άξονες στη χωρική ανάπτυξη της Περιφέρειας: ευρύτερη και ενδοπεριφερειακή χωροταξική διάσταση. Ως προς την πρώτη διάσταση, υπογραμμίζεται η διατήρηση του ρόλου του αυτοκινητόδρομου της Εγνατίας Οδού για τη διασύνδεση με την πύλη του Βοσπόρου, ενώ ως προς τη δεύτερη διάσταση ως βασική διαπεριφερειακή σχέση καταγράφεται αυτή με το μεγάλο αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης αλλά και με τη Λάρισα, καθώς και με το κέντρο της Ηπείρου, τα Ιωάννινα. Επισημαίνεται και εδώ η αναγκαιότητα συνεργασίας του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού με το χωροταξικό σχεδιασμό σε επίπεδο Περιφέρειας.

Σύμφωνα με το **ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου** (αρ. απόφ. 25301/25-6-2003, ΦΕΚ 1451Β/6-10-2003), η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, σε συνδυασμό με άλλα μεγάλα έργα (όπως η Ιόνια Οδός, ο λιμένας Ηγουμενίτσας, η ζεύξη Ακτίου κ.ά.), δημιουργούν ένα σύνολο προσβάσεων και αναπτυξιακών ευκαιριών που ανατρέπουν ριζικά την σχέση της Ηπείρου με το εγγύς και το ευρύτερο χωρικό και αναπτυξιακό της περιβάλλον. Την περίοδο έγκρισης του ΠΠΧΣΑΑ, το υπάρχον οδικό δίκτυο και γενικά οι συγκοινωνιακές υποδομές σε συνδυασμό με την ορεινή γεωμορφολογία και τις δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες αποτελούσαν το σοβαρότερο ίσως παράγοντα για την απομόνωση της Περιφέρειας της Ηπείρου από την Κεντρική Ελλάδα και τη Μακεδονία. Η σύνδεση της Περιφέρειας με την Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα αναμενόταν να βελτιωθεί καθοριστικά μετά την ολοκλήρωση του υπό κατασκευή τότε κλειστού αυτοκινητόδρομου «Εγνατία Οδός». Η Εγνατία Οδός και

ο Δυτικός Άξονας (Ιόνια Οδός) δημιουργούν ένα νέο δυναμικό ρόλο στην Ήπειρο: ανάδειξη της Περιφέρειας ως κόμβου μεταφορών με το συνδυασμένο σύστημα μεταφορών και ενίσχυση του ρόλου της Ηγουμενίτσας ως δυτικής πύλης με σιδηροδρομική σύνδεση για να αποδώσει πραγματικά η συνδυασμένη λειτουργία.

Τέλος, σύμφωνα με το **ΠΠΧΣΑΑ της Θεσσαλίας** (αρ. απόφ. 25292/25-6-2003, ΦΕΚ 1484Β/10-10-2003) το βασικό χωροταξικό χαρακτηριστικό της Περιφέρειας είναι η κεντροβαρική της θέση και η διάσχιση της από το βασικό μεταπολεμικό άξονα ανάπτυξης της Ελλάδας, τον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης, γεγονός που συνέβαλε ουσιαστικά στην ανάπτυξή της. Παράλληλα, η Περιφέρεια δεν είχε, κατά την εποχή έγκρισης του ΠΠΧΣΑΑ, άμεση επαφή με τους νεώτερους άξονες ανάπτυξης του ελληνικού χώρου: (α) το βόρειο άξονα της Χώρας, που αναμενόταν να ενισχυθεί και να αποκτήσει συνοχή με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού (ενώ ταυτόχρονα θα είχε και χαρακτήρα μετώπου διείσδυσης προς Βορρά) και (β) τον άξονα Ηγουμενίτσα-Πάτρα(-Αθήνα / Καλαμάτα). Επισημαίνεται το γεγονός ότι οι άξονες αυτοί διέρχονται σε σχετικά μικρή απόσταση από τα όρια της Περιφέρειας, με προοπτικές προέκτασής τους προς αυτή. Υπό την προϋπόθεση δημιουργίας της αναγκαίας μεταφορικής υποδομής που θα άρει τον «φραγμό» που αποτελούν οι ορεινές περιοχές προς τα δυτικά και δευτερευόντως προς τα βόρεια, δίνεται στην Περιφέρεια τη δυνατότητα μετασχηματισμού μεγάλης κλίμακας της ενδοπεριφερειακής της οργάνωσης: άρση της περιφερειακότητας του δυτικού τμήματός της, που από «όριο» προς τα δυτικά θα μπορούσε να γίνει πύλη της Περιφέρειας προς τη Δυτική Ευρώπη.

3. Χωρικές επιδράσεις της Εγνατίας Οδού: συνοπτική εκτίμηση

Η μελέτη της εξέλιξης των δεικτών δείχνει ότι, γενικά, η εκτίμηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και συνολικά του συστήματος Εγνατία Οδός και Κάθετοι Άξονες στο χωρικό σύστημα στο οποίο εντάσσεται δεν αποτελεί μια ευθεία σχέση βελτίωσης της μεταφορικής υποδομής και αποτελέσματος προς τη μια ή την άλλη κατεύθυνση, καθώς το ίδιο το υπό μελέτη χωρικό σύστημα υπόκειται συνολικά πολλές αλλαγές και ο τρόπος που αυτές αλληλεπιδρούν και επηρεάζουν κρίσιμες παραμέτρους ανάπτυξης και διάρθρωσής του είναι σύνθετος και πολυδιάστατος. Πολύ περισσότερο είναι εξαιρετικά δύσκολο να αναγνωστούν αυτές οι αλληλεπιδράσεις σε μια περίοδο βαθιών αλλαγών, αποτέλεσμα της μεγάλης χρηματοπιστωτικής κρίσης και οικονομικής ύφεσης που ξεκίνησε προς το τέλος της υπό μελέτη δεκαετίας του 2000.

Η αύξηση της κινητικότητας είναι μία από τις βασικές επιδράσεις που καταγράφονται από τη λειτουργία της Εγνατίας οδού. Μετά το 2004 οι μεγαλύτερες αυξήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην Εγνατία Οδό καταγράφονται, όπως είναι αναμενόμενο, στο δυτικό τμήμα της που ολοκληρώθηκε το 2009, το οποίο διασχίζει την περιοχή που στο παρελθόν χαρακτηριζόταν από σοβαρά προβλήματα προσβασιμότητας, αλλά και από απομόνωση. Ωστόσο, η αύξηση του κόστους μετακίνησης λόγω της λειτουργίας των διοδίων, αλλά κυρίως η οικονομική κρίση δείχνουν να έχουν επιδράσει σε μια μείωση της κυκλοφορίας στην Εγνατία Οδό χωρίς όμως να είναι δυνατόν, με τα διαθέσιμα στοιχεία, να εξαχθούν σαφή και ποσοτικά συμπεράσματα. Η μείωση που καταγράφεται το

διάστημα 2010-12 κυμαίνεται στα διάφορα τμήματα από 15% έως 35% (στο τμήμα Α/Κ Μετσόβου – Α/Κ Ανήλιου). Είναι ενδιαφέρον ότι η μείωση αυτή φαίνεται να επηρέασε λιγότερο την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων, δηλαδή τις εμπορευματικές μεταφορές. Μέχρι λίγο πριν την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης σημαντική αύξηση της κινητικότητας καταγράφεται και στις διασυνοριακές μετακινήσεις. Η έλλειψη ερευνών για τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων επί του άξονα της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων δεν επιτρέπει τη σε βάθος ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν την κινητικότητα, καθώς και τη μελέτη άλλων κρίσιμων στοιχείων όπως οι διαπεριφερειακές διασυνδέσεις.

Η βασική αλλαγή που επήλθε με την Εγνατία Οδό και συνολικά με το σύστημα Εγνατία Οδός και Κάθετοι Άξονες είναι η δραστική βελτίωση της προσβασιμότητας: α) των περισσότερο απομακρυσμένων περιοχών με αποτέλεσμα να έχει ουσιαστικά αρθεί ο όποιος «ακριτικός» χαρακτήρας προσδιόριζε ορισμένες από αυτές, β) όλων των σημαντικών αστικών κέντρων της Ζώνης Επιρροής IV¹ γ) πολύ σημαντικών αναπτυξιακών υποδομών με τη συχνά άμεση πρόσβαση σε αυτές, δ) των λιμανιών και ιδιαίτερα των δύο άκρων της εξεταζόμενης Ζώνης IV. Παράλληλα, διευκολύνθηκε δραστικά η πρόσβαση σε μια ποικιλία περιοχών προσέλκυσης τουρισμού και μάλιστα σε όλη την έκταση της Ζώνης IV.

Κρίσιμα ζητήματα στην παράμετρο της προσβασιμότητας παραμένουν, ωστόσο, οι συνδέσεις με βασικές μεταφορικές υποδομές, με πιο χαρακτηριστικό το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, καθώς και η σύνδεση με ΣΣ Σταθμούς η οποία παραμένει εν γένει υποβαθμισμένη. Αυτές οι συνδέσεις είναι επιθυμητές στο πλαίσιο της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών μέσα από την αξιοποίηση ενός πολυτροπικού συστήματος και στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας στο διαπεριφερειακό χώρο. Συνθήκες διατροφικότητας, βεβαίως, μπορούν να αναπτυχθούν περαιτέρω στα δύο άκρα του άξονα, με δεδομένο ότι υπάρχουν πολύ καλές συνδέσεις της Εγνατίας οδού με τα άλλα βασικά μέσα μεταφοράς των περιοχών αυτών και κυρίως με τα λιμάνια. Όμως σε άλλες κρίσιμες θέσεις/περιοχές, όπως στα μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη, δεν είναι εξασφαλισμένες αυτές οι συνδέσεις της Εγνατίας οδού με τα άλλα μέσα μεταφοράς και συνεπώς απαιτούνται και άλλες παρεμβάσεις για την προώθηση της διατροφικότητας και της βιώσιμης κινητικότητας.

Η βελτίωση της προσβασιμότητας φαίνεται να δημιουργεί συνθήκες χωρικής ολοκλήρωσης μιας μεγάλης ζώνης ανθρώπινου δυναμικού και αγοράς με δυνατότητες στενών διασυνδέσεων από όλα τα αστικά κέντρα της Ζώνης IV με πολύ μικρές χρονοαποστάσεις. Πολύ μεγάλος είναι ο πληθυσμός που μπορεί δυνάμει να ωφεληθεί ή να εξυπηρετηθεί με μικρές σχετικά χρονοαποστάσεις από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα - έδρες των Περιφερειών. Τάσεις αύξησης της κινητικότητας και δυνάμει διασύνδεσης και εδαφικής συνεργασίας καταγράφονταν πριν την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης σε ένα βαθμό και στο διασυνοριακό χώρο όπου βελτιώσεις στην οδική υποδομή από την ελληνική πλευρά των συνόρων είχαν επιφέρει σημαντική αύξηση στις διασυνοριακές μετακινήσεις και επηρέασαν σε αξιοσημείωτο βαθμό τα πρότυπά τους. Σήμερα δεν είναι γνωστό αν υπήρξαν αλλαγές σε αυτές τις τάσεις και προς ποια κατεύθυνση.

Πολύ πιο σύνθετη είναι η αποτίμηση της παραμέτρου συνοχής και ανάπτυξης. Γενικά σε όλη την περίοδο 2000-10 ο ρυθμός ανάπτυξης στη Ζώνη IV ήταν θετικός, μικρότερος του μέσου Χώρας. Στο πρώτο μισό της δεκαετίας του 2000 η

¹ Οι 5 Περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός: Ήπειρος, Θεσσαλία, Δυτική Μακεδονία, Κεντρική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη.

σύγκλιση με τη Χώρα ήταν σαφής καθώς ο ρυθμός ανάπτυξης διαμορφώθηκε χωρίς σοβαρές διαφορές από το μέσο Χώρας. Οι ρυθμοί ύφεσης μετά το 2007 και μέχρι το 2010 καταγράφονται με ρυθμό λίγο μεγαλύτερο σε σχέση με το μέσο Χώρας τόσο στο σύνολο της Ζώνης IV όσο και στις τέσσερις από τις πέντε Περιφέρειες (με εξαίρεση, δηλαδή, την Ανατολική Μακεδονία και Θράκη). Ως προς το επίπεδο ευημερίας, εκφρασμένο με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, ο ρυθμός μεταβολής ήταν επίσης θετικός στο διάστημα 2000-10, χαμηλότερος της Χώρας, αλλά μεγαλύτερος του μέσου της ΕΕ27. Επιπλέον, το εμπόριο στη Ζώνη IV φαίνεται να έχει περισσότερο εξαγωγικό προφίλ σε σύγκριση με τη Χώρα. Είναι σημαντικό ότι τρεις Περιφέρειες (Δυτική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία και Θεσσαλία) καταγράφουν το τελευταίο εξεταζόμενο έτος (2011) θετικό εμπορικό ισοζύγιο στοιχείο που ενισχύει και την ανθεκτικότητα των περιφερειών αυτών και τη σύγκλιση των Περιφερειών προς θετικότερη κατεύθυνση. Η Κεντρική Μακεδονία είναι ουσιαστικά η περιοχή απ' όπου εξάγεται ο μεγαλύτερος όγκος εμπορευμάτων της Ζώνης IV, καταγράφεται ωστόσο μαζί με την Ήπειρο στις Περιφέρειες με έλλειμμα εμπορικού ισοζυγίου. Η Δυτική Μακεδονία, από την άλλη μεριά, καταγράφει το μεγαλύτερο ποσοστό εξαγωγών σε τρίτες χώρες και ένα από τα μεγαλύτερα σε επίπεδο Χώρας, ένα ακόμη θετικό στοιχείο ανθεκτικότητας. Στο ποσοστό ανεργίας η Ζώνη IV καταγράφει συνολική αύξηση δυσμενέστερη της Χώρας, αν και μετά το 2008 η αύξηση της ανεργίας δείχνει να εξελίσσεται με σχετικά μικρότερους ρυθμούς σε σχέση με τη Χώρα. Εσωτερικά στη Ζώνη IV δεν προκύπτουν στοιχεία σύγκλισης. Για παράδειγμα, η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας καταγράφει υψηλότερα επίπεδα ανεργίας κατά δύο κλίμακες σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV σε όλη τη δεκαετία του 2000, ενώ η Περιφέρεια Ηπείρου βελτιώνει τη θέση της μεταξύ 2007 και 2010 πάντα ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV. Παρόλα αυτά οι επιδράσεις της Εγνατίας Οδού την δεκαετία 2000-2010 είναι, βάσει ερευνητικών ευρημάτων, άμεσες στην αύξηση των επιχειρήσεων που εγκατασταθήκαν στον περιφερειακό χώρο των μεγάλων αστικών κέντρων και σε σχετική εγγύτητα με αυτήν, την δεκαετία του 2000. Μάλιστα μπορεί εύκολα να υποθέσει κανείς ότι ο μεγαλύτερος αριθμός αυτών των επιχειρήσεων που εγκαταστάθηκαν σε εγγύτητα με τον άξονα ήταν είτε τελείως νέες επιχειρήσεις είτε επέκταση υφιστάμενων και όχι μόνον επανεγκατάσταση από άλλη περιοχή των πόλεων αυτών.

Στην παράμετρο ισορροπία και δικτύωση, η Ζώνη IV καταγράφει θετικούς δείκτες εξέλιξης του πληθυσμού σε όλη την εικοσαετία 1991-2011, στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα, ενώ ειδικότερα τη δεκαετία 2001-2011 καταγράφει θετικότερες τάσεις, καθώς οι πληθυσμός συνολικά μοιάζει να παραμένει στάσιμος σε μια περίοδο όπου καταγράφεται μείωση στο σύνολο Χώρας. Ως ιδιαίτερα θετικό πρέπει να καταγραφεί το γεγονός ότι τρεις Περιφέρειες, οι δύο στα άκρα της Ζώνης IV και η Κεντρική Μακεδονία, δεν καταγράφουν μείωση πληθυσμού τη δεκαετία 2001-2011, αν και η αύξηση είναι στα όρια της στασιμότητας του πληθυσμού. Ως αρνητικό στοιχείο πρέπει να καταγραφεί η μείωση του πληθυσμού της Δυτικής Μακεδονίας, της «εσωτερικής» δηλαδή Περιφέρειας διέλευσης του άξονα, τόσο την τελευταία δεκαετία όσο και τόσο στο σύνολο της εικοσαετίας 1991-2011. Αυτό που καταγράφεται ως ιδιαίτερα θετικό στοιχείο είναι η ανθεκτικότητα των ΟΤΑ μεγαλύτερων των 2.000 κατοίκων της Ζώνης IV όλων των μεγεθών. Οι μόνες περιοχές που δείχνουν σοβαρά προβλήματα με έντονες τάσεις μείωσης του πληθυσμού είναι οι πολύ μικρές Κοινότητες κάτω των 2.000 κατοίκων. Όλες οι πρωτεύουσες των Περιφερειών της Ζώνης IV καταγράφουν μεγάλη αύξηση του πληθυσμού στο σύνολο της εικοσαετίας, αλλά και σημαντική αύξηση και τη δεκαετία 2001-2011. Παρόμοιες είναι οι τάσεις και στα περισσότερα αστικά κέντρα.

Πολύ θετικές πρέπει να θεωρηθούν οι τάσεις αύξησης του πληθυσμού των αστικών κέντρων στα άκρα του άξονα (Αλεξανδρούπολη, Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα). Αρνητική εξέλιξη είναι η μείωση του πληθυσμού ορισμένων αστικών κέντρων στην εσωτερική ζώνη του άξονα (Καβάλα και η Βέροια). Η εκτίμηση της πολυκεντρικής χωρικής ανάπτυξης και η καταγραφή και αξιολόγηση των χωρικών διασυνδέσεων παραμένουν ακόμα ζητήματα που χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης. Η διερεύνηση αυτή πρέπει να ανιχνεύσει την πυκνότητα και το είδος των ροών μεταξύ των επιμέρους πόλεων ή περιοχών, ώστε να επισημανθούν τα πραγματικά στοιχεία λειτουργικής σύνδεσης και ως εκ τούτου λειτουργικής πολυκεντρικότητας.

Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή είναι περιορισμένες και συστηματικά ελεγχόμενες ως προς κρίσιμα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις μεταφορικές υποδομές και συγκεκριμένα: α) ως προς θόρυβο, όπου η επίδραση στον πληθυσμό μπορεί να κριθεί ελάχιστη και αντιμετωπίσιμη β) ως προς την αποκοπή οικισμών (άμεσες επιδράσεις στην ποιότητα ζωής) όπου οι επιδράσεις είναι ιδιαίτερα θετικές β) ως προς την αποκοπή φυσικών περιοχών (άμεσες επιδράσεις στους φυσικούς πόρους), όπου οι επιδράσεις είναι πολύ μικρές και αντιμετωπίσιμες. Μειωμένες πρέπει να θεωρηθούν οι επιδράσεις ως προς τη μετατροπή της φυσικής γης σε τεχνητή. Περισσότερο αρνητικές είναι οι ευρύτερες οι επιδράσεις στους φυσικούς πόρους ως αποτέλεσμα των αλλαγών στις χρήσεις γης, αφού τέτοιες αλλαγές καταγράφονται είτε με την ποσοτική αύξηση της αστικής γης είτε με τις μορφές που λαμβάνει αυτή η αύξηση της αστικής γης (γραμμική επέκταση, διάχυση). Σημαντικό μέρος των επιδράσεων αυτών οφείλονται όχι στον αυτοκινητόδρομο καθαυτό αλλά στην έλλειψη συνοδευτικών πολιτικών χρήσεων γης. Σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, που αποτελεί και τον κύριο δείκτη εκτίμησης της συμβολής στην κλιματική αλλαγή, οι περισσότεροι δείκτες δεν καταγράφουν αρνητική συμβολή. Υπερβάσεις παρατηρούνται στην περιοχή της Εξωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης που οφείλονται, όχι μόνο στους υψηλούς συγκριτικά φόρτους στον αυτοκινητόδρομο αλλά κυρίως στην ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκροτήματος και την ύπαρξη μεγάλου αριθμού βιοτεχνικών και βιομηχανικών μονάδων (π.χ. εργοστάσιο TITAN).

Τέλος, η ενδεχόμενη συμβολή της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων στην περιφερειακή ανθεκτικότητα δεν είναι εύκολο να εκτιμηθεί, καθώς η ανθεκτικότητα εξαρτάται από ένα σύνολο παραμέτρων που μπορούν να κάνουν μια Περιφέρεια περισσότερο ανθεκτική ή ευάλωτη απέναντι στην οικονομική κρίση. Η δραστική βελτίωση της προσβασιμότητας που επέρχεται με τη λειτουργία της Εγνατίας οδού και των Καθέτων Αξόνων άλλοτε μπορεί να εκθέσει μια περιφέρεια σε αυξημένο ανταγωνισμό με γειτονικές της και άλλοτε να συμβάλλει στην εξωστρέφεια της οικονομίας της. Και οι δύο κατευθύνσεις εξαρτώνται από μια ποικιλία αλληλοσυνδεόμενων παραγόντων και από τα προϋπάρχοντα χαρακτηριστικά της κάθε περιφέρειας, δηλαδή τα οικονομικά, κοινωνικά, θεσμικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά της (προϋπάρχουσα οικονομική βάση και διάρθρωσή της, χαρακτηριστικά του πληθυσμού και του εργατικού δυναμικού, κλίμα και τοπίο, ικανότητες των τοπικών θεσμικών παραγόντων κλπ.).

Συνολικά, η συνθετική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των δεικτών χωρικών επιδράσεων οδηγεί στη διαπίστωση ότι η απόδοση των Περιφερειών παρουσιάζεται διαφοροποιημένη. Οι αρνητικές τάσεις σε κρίσιμα μεγέθη όπως η μεταβολή του ΑΕΠ και η μεταβολή του κκΑΕΠ, με ρυθμούς μάλιστα αρνητικότερους της Χώρας,

αποτελεί ένα χαρακτηριστικό κοινό για τις περισσότερες Περιφέρειες (όπως και για το σύνολο της Ζώνης IV), ενώ στον αντίποδα, η εικόνα στις περισσότερες Περιφέρειες παρουσιάζεται θετικότερη της Χώρας σε δείκτες που αφορούν τη μεταβολή πληθυσμού και τον ενεργό πληθυσμό. Η εικόνα της οικονομικής δραστηριότητας (παράγοντας που σχετίζεται με την ικανότητα των περιφερειακών οικονομιών να ανακάμψουν διαφοροποιώντας την παραγωγική τους βάση) παρουσιάζει διαφοροποιήσεις μεταξύ των Περιφερειών, όπως αυτές εκφράζονται μέσα από μεγέθη όπως η τομεακή σύνθεση της απασχόλησης, η τομεακή σύνθεση της ΑΠΑ, ο τουρισμός, το εμπόριο κλπ. Τέλος, θετική εικόνα παρουσιάζει για την πλειονότητα των Περιφερειών η μεταβολή του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών, η οποία όμως θα πρέπει να αποδοθεί σε σημαντικό βαθμό τόσο στις συνθήκες που δημιουργεί η οικονομική κρίση, με τη μείωση του εισοδήματος και τη διαφοροποίηση των προτύπων κατανάλωσης, όσο και στην ίδια την προϋπάρχουσα παραγωγική βάση των περιφερειών.

Για την περαιτέρω αξιοποίηση του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων στον περιφερειακό χωρικό σχεδιασμό είναι απαραίτητη η συστηματική συνέχιση της παρακολούθησης των χωρικών επιδράσεων, με σκοπό να διερευνηθούν εξειδικευμένες συνθήκες και προοπτικές όσον αφορά στην συνολική χωρική ανάπτυξη και συνοχή.



<http://observatory.egnatia.gr>

Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού — ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ — observatory.egnatia.gr

αντικείμενο εργασιών και δραστηριοτήτων

- συλλογή δεδομένων από εξωτερικές πηγές
- αποκλειστικά δεδομένα από μετρήσεις, έρευνες και μελέτες
- πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης χωρικών δεδομένων και παρακολούθησης δεικτών
- υπολογισμός, επεξεργασία, ανάλυση και παρακολούθηση δεικτών
- δελτία και εκθέσεις αποτελεσμάτων
- εκθέσεις επιδράσεων
- ειδικές αναλύσεις και εκθέσεις για χωρικές ή θεματικές ενότητες
- προβολή και διάχυση παραγόμενου υλικού
- δικτύωση με άλλους φορείς και συνεργασίες

