

ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗ ΝΑ ΕΥΡΩΠΗ: ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Κωδικός αναφοράς 5265

**ΠΕ1: Ορισμός και χωροταξικά - αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της ζώνης
επιδράσεων**

ΠΕ2: Ανάλυση του συστήματος μεταφορών της ζώνης επιδράσεων

ΕΚΤΕΝΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

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

ΑΘΗΝΑ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Σκοπός και αντικείμενο του έργου - εισαγωγή στα ΠΕ 1 και 2	3
2. Ορισμός και χωροταξικά - αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων.....	5
2.1. Καταρχήν αναγνώριση και οριοθέτηση της περιοχής μελέτης.....	5
2.2. Πληθυσμιακές τάσεις και ροές.....	5
2.3. Αγορά εργασίας και δομή απασχόλησης.....	6
2.4. Οικονομία και παραγωγικό σύστημα.....	8
2.5. Δίκτυο οικισμών.....	10
2.6. Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία	11
2.7. Συγκριτική θεώρηση διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων και ζώνης επιδράσεων IV της Εγνατίας οδού.....	12
3. Ανάλυση του συστήματος μεταφορών της διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων	14
3.1. Περιγραφή του συστήματος μεταφορών και βασικά χαρακτηριστικά.....	14
3.2. Ανάδειξη της θέσης και λειτουργίας της Εγνατίας οδού στο σύστημα μεταφορών της ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου.....	16
4. Οριστικοποίηση διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων.....	23

1. Σκοπός και αντικείμενο του έργου - εισαγωγή στα ΠΕ 1 και 2

Το έργο αφορά στη "Μελέτη των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη: διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία". Σκοπός του έργου είναι η μελέτη των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη με βάση τρεις παραμέτρους που σχετίζονται με το διεθνή ρόλο της Εγνατίας οδού και των κάθετων αξόνων της, τόσο στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων (TENs-T και TINA) όσο και σε σχέση με τη χωρική ανάπτυξη/συνοχή και τη βιώσιμη κινητικότητα στον διαπεριφερειακό και διακρατικό χώρο. Οι τρεις αυτές παράμετροι είναι: διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική οργάνωση και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία.

Η διερεύνηση της σχέσης αυτών των παραμέτρων συνιστά τον πυρήνα της παρούσας μελέτης και υιοθετεί ως κεντρική υπόθεση εργασίας ότι: η προώθηση της διατροφικής λειτουργίας των μεταφορικών υποδομών οδηγεί στην ενίσχυση της πολυκεντρικής οργάνωσης του χώρου ενώ παράλληλα προσανατολίζει τη διασυνοριακή εδαφική συνεργασία σε δράσεις ενδυνάμωσης του ρόλου τους.

Η παρούσα εκτενής περίληψη αναφέρεται στην ανάλυση των πακέτων εργασίας 1 και 2, (ΠΕ1 και ΠΕ2), δηλαδή στην αναγνώριση των χωροταξικών και αναπτυξιακών χαρακτηριστικών της ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου και στη διάγνωση του συστήματος μεταφορών της περιοχής. Ως καταρχήν περιοχή διερεύνησης λαμβάνεται η συμβατικά καθοριζόμενη η οποία περιλαμβάνει τις ιταλικές περιφέρειες της νότιας Αδριατικής, την Αλβανία, την ΠΓΔΜ, το Κόσοβο, τη νότια Σερβία, τη Βουλγαρία και την Ευρωπαϊκή Τουρκία. Ειδικότερος στόχος είναι η ακριβής οριοθέτηση της ζώνης των διασυνοριακών επιδράσεων μέσα από την κατανόηση των αναπτυξιακών δεδομένων και των εξαρτήσεων/ροών που δημιουργούνται από τη λειτουργία και περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή της χώρας.

Σε αυτήν ειδικότερα την επιδίωξη, βασική προτεραιότητα αποτέλεσε η αναλυτική κατανόηση των αναπτυξιακών δεδομένων την διασυνοριακής ζώνης πλην της ελληνικής επικράτειας και αυτό διότι οι σχετικές κατανοήσεις βρίσκονται, στην παρούσα φάση, σε πολύ γενικό επίπεδο και απαιτείται συστηματική αποσαφήνιση. Ωστόσο κατά τη διακρίβωση των ροών ανθρώπων, υλικών και πόρων σε αυτή τη μακρο-περιφέρεια της ΝΑ Ευρώπης, προσεγγίζεται το ζήτημα των αλληλεπιδράσεων συνθετικά, τόσο στη βάση κατανόησης των χωρών και περιοχών της διασυνοριακής ζώνης όσο και του ελληνικού χώρου. Ανάλογη είναι η προσέγγιση και για το πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών της διασυνοριακής ζώνης όπου η θεώρηση περιλαμβάνει το σύνολο της γεωγραφικής εμβέλειας των δικτύων μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή αλλά και στην ελληνική επικράτεια. Κύρια αστικά κέντρα και διαμετακομιστικοί κόμβοι ολοκληρώνουν ως απολήξεις το δίκτυο μεταφορών της μακρο-περιφέρειας μελέτης.

Το πρώτο πακέτο εργασίας (ΠΕ1) ενσωματώνει τρεις δράσεις. Η δεύτερη και τρίτη δράση αναφέρονται στη χωροταξική - αναπτυξιακή διάγνωση της περιοχής και στη σύγκριση αυτής με τα δεδομένα του βορειοελλαδικού τόξου, δηλαδή των περιφερειών διέλευσης του άξονα της Εγνατίας και των καθέτων. Η πρώτη δράση αναφέρεται στον τελικό καθορισμό της διασυνοριακής ζώνης των επιδράσεων η οποία όμως μεθοδολογικά προσεγγίζεται στο τέλος και του ΠΕ2 με δεδομένο ότι αντλεί εισροές και από τα δυο πακέτα εργασίας. Σε ένα πρώτο στάδιο όμως, γίνεται αποδεκτή η καταρχήν οριοθέτηση αυτής της περιοχής στη βάση των συμβατικά καθοριζόμενων. Το δεύτερο πακέτο εργασίας (ΠΕ2) ενσωματώνει δυο δράσεις. Η πρώτη αφορά στην περιγραφή του συστήματος μεταφορών στη ζώνη των επιδράσεων ενώ η δεύτερη σχετίζεται με τη

διάγνωση της θέσης του οδικού πλέγματος της Εγνατίας οδού στο σύστημα μεταφορών της διασυνοριακής ζώνης.

Το παρόν κείμενο της συνοπτικής περίληψης διαρθρώνεται σε τρία κεφάλαια. Το κεφάλαιο 2 συνοψίζει τα συμπεράσματα των Δράσεων 1.2 και 1.3 του ΠΕ1. Το κεφάλαιο 3 συνοψίζει τα συμπεράσματα των Δράσεων 2.1 και 2.2 του ΠΕ2. Τέλος, το κεφάλαιο 4 συνοψίζει την προσέγγιση τελικής οριοθέτησης της διασυνοριακής ζώνης των επιδράσεων αποτυπώνοντας την ανάλυση της Δράσης 1.1 του ΠΕ1.

Στα πακέτα εργασίας που θα ακολουθήσουν, η περιοχή μελέτης ορίζεται πλέον ως η μακρο-περιφέρεια της ΝΑ Ευρώπης που περιλαμβάνει τη διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων του οδικού συστήματος της Εγνατίας και των καθέτων καθώς και το σύνολο του ελληνικού χώρου. Η συλλογή και επεξεργασία των δεικτών αποτίμησης των επιδράσεων εφαρμόζεται στο σύνολο αυτής της περιοχής - ανάλογα βέβαια με το είδος και την γεωγραφική αναφορά ανάλυσης του κάθε δείκτη.

2. Ορισμός και χωροταξικά - αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων

2.1. Καταρχήν αναγνώριση και οριοθέτηση της περιοχής μελέτης

Στο κεφάλαιο της καταρχήν αναγνώρισης και οριοθέτησης της περιοχής μελέτης, επιχειρείται η γεωγραφική, πολιτικο-διοικητική και φυσική διακρίβωση της διασυνοριακής ζώνης διερεύνησης των επιδράσεων, όπως αυτή λαμβάνεται και θεωρείται προκαταρκτικά. Βάση αυτής της θεώρησης αποτελεί η διακρίβωση των δυνητικών περιοχών επίδρασης του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες καθώς και η κατανόηση των ευρύτερων προσπαθειών ενίσχυσης της εδαφικής συνοχής αυτού του χώρου. Πιο συγκεκριμένα:

Το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών για την ευρύτερη περιοχή της ΝΑΕ συμβαδίζει σήμερα με τη γενική στρατηγική σταδιακής σύγκλισης της περιοχής στην ΕΕ επιδιώκοντας την αποκατάσταση της εδαφικής συνοχής της περιοχής των Βαλκανίων και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του πολυτροπικού συστήματος μεταφορών. Οι γενικές στρατηγικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών εστιάζουν στα πεδία της ενίσχυσης των δικτύων συνεργασιών, της ολοκλήρωσης των υποδομών, της αναβάθμισης στοιχείων λειτουργικότητας και αλληλεπίδρασης των μέσων, της βελτίωσης της κινητικότητας και σε επιμέρους παρεμβάσεις ενίσχυσης της ελκυστικότητας της περιοχής.

Σύμφωνα με το φάκελο του έργου και σε συνέχεια των ειδικότερων διαπιστώσεων για την περιοχή, ο διασυνοριακός χώρος που αναγνωρίζεται καταρχήν ως διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων περιλαμβάνει τις εξής περιοχές (από τα ανατολικά προς τα δυτικά): Τουρκία - το ευρωπαϊκό τμήμα (περιφέρειες Istanbul, Tekirdag - Edirne - Kirklareli, Balikesir-Canakkale), Βουλγαρία - το σύνολο της χώρας, ΠΓΔΜ - το σύνολο της χώρας, Σερβία - οι περιφέρειες Beograd, Juzne i Istocne Srbije και το Κόσοβο, Αλβανία - το σύνολο της χώρας και Ιταλία - οι περιφέρειες νότιας Αδριατικής (Basilicata, Calabria, Campania και Puglia).

Η διοικητική αναγνώριση των περιοχών αυτών περιλαμβάνει την κατηγοριοποίησή τους κατά NUTS II και NUTS III (Nomenclature of Territorial Units for Statistics) με δεδομένο ότι αυτές οι διοικητικές οντότητες επιλέγονται ως οι βασικές χωρικές μονάδες συλλογής δεδομένων και κατανόησης της αναπτυξιακής κατάστασης και του συστήματος μεταφορών στη διασυνοριακή ζώνη των επιδράσεων.

Επιπρόσθετα, η φυσική αναγνώριση του χώρου περιλαμβάνει την αποτύπωση βασικών στοιχείων της γεωγραφίας, της μορφολογίας, της υδρογραφίας και του κλίματος των αντίστοιχων χωρών με εστίαση στις περιοχές ενδιαφέροντος. Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη έκδοση του Corine, στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης, οι καλλιέργειες καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό της κάλυψης γης περίπου το 40% ενώ εξίσου υψηλό είναι και το ποσοστό των μεταβατικών συστημάτων από αγροτική σε φυσική βλάστηση. Τα φυσικά χερσαία οικοσυστήματα (δάση και θαμνώνες) καταλαμβάνουν το 23% περίπου της έκτασης ενώ ο δομημένος χώρος αντιστοιχεί στο 4% της συνολικής έκτασης.

2.2. Πληθυσμιακές τάσεις και ροές

Η διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης εμφανίζει τάσεις πληθυσμιακής σταθεροποίησης γεγονός που οφείλετε στις περιφέρειες της Τουρκίας. Με εξαίρεση τα τμήματα της Τουρκίας, η τάση είναι μάλλον αρνητική αφού σε όλες σχεδόν τις περιφέρειες ο πληθυσμός μειώνεται. Εξαίρεση αποτελούν οι περιοχές των σημαντικών

αστικών κέντρων της περιοχής και ειδικά των πρωτευουσών όπου η εντοπιζόμενη τάση προβάλλει γενικά μια κατάσταση πληθυσμιακής ενδυνάμωσης.

Σε σχέση με τη *συγκέντρωση του πληθυσμού*, μπορεί να σημειωθεί ότι περιοχές με σημαντικές πληθυσμιακές συσσωρεύσεις αφορούν κυρίως στα σημαντικά αστικά κέντρα (Κωνσταντινούπολη, Βελιγράδι, Νάπολη - Μπάρι) όπου και εντοπίζονται οι μεγαλύτερες πληθυσμιακές πυκνότητες. Από την άλλη πλευρά, η περιοχή Σόφιας - Σκοπίων - Τιράνων και Κοσόβου συνιστά μια ζώνη μεσαίων πληθυσμιακών πυκνοτήτων σε άμεση εγγύτητα με τον ελλαδικό χώρο και το οδικό πλέγμα της Εγνατίας οδού ειδικότερα.

Όσον αφορά στο *δημογραφικό δυναμισμό* της περιοχής, η διασυννοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης εμφανίζεται δημογραφικά αρκετά δυναμική αφού ο ρυθμός φυσικής πληθυσμιακής αύξησης είναι εμφανώς θετικός αν και μειωμένος σε σχέση με μια δεκαετία πριν. Ωστόσο αυτή η εικόνα διαμορφώθηκε σε σημαντικό βαθμό από τα μεγέθη των τουρκικών περιφερειών όπου η εκεί περιοχή μελέτης εμφάνισε μεγάλο ρυθμό ετήσιας πληθυσμιακής αύξησης. Ειδικότερα για τις περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων και πρωτευουσών, η διερεύνηση της κατάστασης σε επίπεδο NUTS III κατέδειξε ότι αυτές ακολουθούν τις τάσεις σε εθνικό επίπεδο με εξαίρεση τις ιταλικές επαρχίες. Ειδικότερο δυναμισμό εμφανίζει η επαρχία της Κωνσταντινούπολης.

Ειδικότερα για τη *διαμόρφωση της πυραμίδας ηλικιών*, η παρατηρούμενη τάση είναι μάλλον σταθεροποιητική με κάποια επιδείνωση της νεαρής ηλικιακής ομάδας. Αυτή η τάση διαμορφώνεται από το σύνολο των επιμέρους εθνικών περιοχών μελέτης όπου παρατηρείται υποχώρηση των νεαρών ηλικιών, αύξηση των ηλικιών 65+ και σταθεροποίηση ή αύξηση των ηλικιών 15 - 64. Ωστόσο οι περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων και των πρωτευουσών εμφανίζουν τις πλέον δυναμικές πληθυσμιακές συσχετίσεις όπου ο νεαρός πληθυσμός εμφανίζει αυξημένα ποσοστά, το ποσοστό των 65+ είναι από τους μικρότερους ενώ επίσης το ποσοστό του παραγωγικού πληθυσμού είναι σαφώς ενισχυμένο σε σχέση με την αντίστοιχη εθνική τιμή. Από αυτά τα μεγέθη μπορεί να θεωρηθεί ότι οι δείκτες εξάρτησης αυτών των περιοχών προβάλλουν ένα δημογραφικό πλέγμα με στοιχεία ανθεκτικότητας, γεγονός που μπορεί να ενισχύσει τη θέση τους ως ζώνες κοινωνικού και παραγωγικού δυναμισμού.

Αναφορικά τέλος με το *ζήτημα των μεταναστευτικών ροών* (ενδο-ζωνικά), η διασυννοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων προβάλλει μια ετεροβαρή εικόνα ως προς την προσέλκυση τέτοιων ροών. Από τη μια πλευρά η Ελλάδα (ζώνη IV επιδράσεων της Εγνατίας οδού) και η Ιταλία (περιοχή μελέτης) έλκουν σημαντικούς μεταναστευτικούς πληθυσμούς ενώ από την άλλη πλευρά, οι υπόλοιπες χώρες και περιοχές εμφανίζονται με μικρή ελκυστικότητα. Ξεχωρίζουν οι μεταναστευτικές κινήσεις πληθυσμών της Αλβανίας και της Βουλγαρίας προς την Ελλάδα και την Ιταλία. Οι ανωτέρω διαπιστώσεις μπορούν να αποτυπωθούν στο δείκτη μεταναστευτικής εξάρτησης των χωρών και περιοχών μελέτης από τις ροές που δημιουργεί το σύνολο της ζώνης. Περισσότερο εξαρτώμενες εμφανίζονται η Ελλάδα (ζώνη IV επιδράσεων) και η Αλβανία ενώ λιγότερο εξαρτώμενες παρουσιάζονται η Ιταλία και η Τουρκία.

2.3. Αγορά εργασίας και δομή απασχόλησης

Το *ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού* (ή ποσοστό οικονομικής δραστηριότητας) αποτελεί μέτρο έκφρασης της επιτυχίας μιας οικονομίας στο να εμπλέξει τη διαθέσιμη εργασία σε κάποιο είδος παραγωγικής δραστηριότητας. Στο σύνολό της, η διασυννοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων σημείωσε μικρή επιδείνωση του δείκτη κατά 1,5% μεταξύ των ετών 2008 και 2011. Έτσι το ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού βρέθηκε στο 54,6% από 56,1%. Η εικόνα του δείκτη παρουσιάζει

σημαντική διακύμανση από περιοχή σε περιοχή και ερμηνεύεται για κάθε περίπτωση με διαφορετικό τρόπο.

Η σημαντική μετανάστευση των παραγωγικών ηλικιών σε Αλβανία και Βουλγαρία διατηρεί το δείκτη συμμετοχής του εργατικού δυναμικού σε υψηλά επίπεδα ενώ αντίστροφα, η μεγάλη εισροή μεταναστών στην Ιταλία διαμορφώνει το δείκτη σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Επίσης, το χαμηλό επίπεδο του δείκτη για την Τουρκία εκφράζει τη σταθερή πληθυσμιακή μεγέθυνση της χώρας γεγονός που διαμορφώνει σημαντικές μάζες παραγωγικών ηλικιών. Με ανάλογο τρόπο λειτουργεί και η παρατηρούμενη τάση δημογραφικής ενδυνάμωσης στο Κόσοβο. Αντίθετα, ο δείκτης στην περίπτωση της Σερβίας φαίνεται να εκφράζει την τάση της γενικότερης δημογραφικής συρρίκνωσης που επηρεάζει τόσο τις παραγωγικές ηλικίες όσο και τον ενεργό πληθυσμό.

Αναφορικά με το *επίπεδο ανεργίας*, στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων, το ποσοστό ανεργίας επί του ενεργού πληθυσμού (15-64) αυξήθηκε μεταξύ 2008 και 2011 κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες και διαμορφώθηκε κοντά στο 14,4% από 11,7%. Όλες οι περιοχές σημείωσαν αύξηση της ανεργίας με εξαίρεση την ΠΓΔΜ, το Κόσοβο και περιφέρειες της Τουρκίας όπου παρατηρήθηκε ελάττωση. Η γενική βελτίωση των ποσοστών ανεργίας που παρατηρήθηκε στην ΠΓΔΜ, στο Κόσοβο και στην περιοχή μελέτης της Τουρκίας, φαίνεται ότι προβάλλεται και στα επιμέρους ποιοτικά χαρακτηριστικά. Σε αυτές τις περιοχές παρατηρείται γενικά υποχώρηση της γυναικείας, της νεανικής και της μακροχρόνια ανεργίας. Στην Αλβανία, τα αντίστοιχα ποσοστά είναι σχετικά μικρά ενώ οι ιταλικές και οι βουλγαρικές περιφέρειες εμφανίζουν παραπλήσια ποσοστά σε αυξημένα ωστόσο επίπεδα. Περιπτώσεις που ξεχωρίζουν είναι οι περιφέρειες της Σόφιας και του Balikesir - Canakkale στην Τουρκία όπου παρατηρούνται εξαιρετικά χαμηλά ποσοστά γυναικείας και νεανικής ανεργίας. Ξεχωρίζουν επίσης τα μικρά ποσοστά της μακροχρόνιας ανεργίας σε Αλβανία και Σερβία.

Στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων παρατηρείται ότι οι κλάδοι των υπηρεσιών ευθύνονται για τη *δέσμευση* περίπου του 59% των *απασχολούμενων*, με τους κλάδους της μεταποίησης και των κατασκευών να δεσμεύουν το 29% περίπου και τον πρωτογενή τομέα να ακολουθεί με το 13% περίπου των απασχολούμενων. Οι πλέον αγροτικές περιοχές της ζώνης εντοπίζονται στην Αλβανία, στην περιφέρεια Balikesir - Canakkale της Τουρκίας και στην περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije της Σερβίας. Οι πλέον βιομηχανικές περιοχές της ζώνης εντοπίζονται στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης, στην περιφέρεια Tekirdag - Edirne - Kirklareli της Τουρκίας και σε κάποιες περιφέρειες της Βουλγαρίας. Οι πλέον τριτογενοποιημένες περιοχές εντοπίζονται στις περιφέρειες των πρωτευουσών και των μεγάλων αστικών κέντρων όπως η περιφέρεια Yugozaarden της Βουλγαρίας, η περιφέρεια Campania της Ιταλίας και η περιφέρεια του Βελιγραδίου.

Οι *ημερήσιες και ολιγόχρονες μετακινήσεις εργαζομένων* μεταξύ των γειτονικών κυρίως χωρών με σκοπό την εργασία αναπροσαρμόζουν σε κάποιο βαθμό την εικόνα της αγοράς εργασίας της διασυνοριακής ζώνης, ενσωματώνοντας στοιχεία και χαρακτηριστικά που υπερβαίνουν τα εθνικά όρια. Η Ελλάδα και ειδικότερα η Ζώνη IV επιδράσεων της Εγνατίας οδού, "ζητάει" από τις γειτονικές χώρες (Αλβανία, Βουλγαρία και ΠΓΔΜ) εποχικό εργατικό δυναμικό χαμηλής σχετικά εξειδίκευσης για την υποστήριξη των κλάδων της αγροτικής παραγωγής, του τουρισμού και των κατασκευών με τις ετήσιες ανάγκες να διαμορφώνονται σε αρκετές δεκάδες χιλιάδες. Αντίθετα, "προσφέρει" εξειδικευμένο προσωπικό και στελέχη για την επάνδρωση των επιχειρήσεων ελληνικών κυρίως συμφερόντων, αριθμός που εκτιμάται σε μερικές εκατοντάδες. Ειδικότερα, από στοιχεία των συστηματικών μετακινήσεων με σκοπό την εργασία (commuting) προκύπτει η ορατή αύξησή τους για τη Βουλγαρία και τη ΠΓΔΜ - δυο χώρες που συνορεύουν με την Ελλάδα, γεγονός που συνάδει με τις ειδικότερες διαπιστώσεις των σχέσεων που αναπτύσσει η

χώρα με τις γειτονικές της. Αντίθετα, οι συστηματικές μετακινήσεις μεταξύ των νότιων Ιταλικών περιφερειών και ειδικά της Puglia εμφανίζονται ιδιαίτερα μικρές και με τάσεις μείωσης.

2.4. Οικονομία και παραγωγικό σύστημα

Το μέγεθος αγοράς (ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές) στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων διαμορφώθηκε το 2011 κοντά στα 480 δις ευρώ, αυξημένο κατά 6,3% σε σχέση με αυτό του 2009. Για το 2011, τη μεγαλύτερη συνεισφορά στη διαμόρφωση αυτού του μεγέθους την έχουν οι περιοχές μελέτης της Ιταλίας και Τουρκίας, σχεδόν ισόποσα - λίγο πάνω από τα 200 δις ευρώ. Ακολουθούν η Βουλγαρία και η Σερβία (με το Κόσοβο) με 38 και 21 δις ευρώ περίπου αντίστοιχα, ενώ Αλβανία και ΠΓΔΜ συνιστούν τις δυο μικρότερες οικονομίες με αγορά κάτω από τα 10 δις ευρώ η κάθε μια. Με τον συνυπολογισμό της Ελλάδας, το μέγεθος αγοράς της περιοχής αυξάνεται κατά 208 δις ευρώ περίπου καθώς η χώρα, παρά τις συνθήκες ύφεσης, αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομίες της ΝΑ Ευρώπης. Πέραν της Ελλάδας, όλες οι χώρες και περιοχές μελέτης σημείωσαν αύξηση του ονομαστικού ΑΕΠ με εξαίρεση την ιταλική περιοχή μελέτης η οποία κατέγραψε μείωση - σε αντίθεση με το σύνολο της Ιταλίας.

Σε όλες τις περιπτώσεις, οι περιοχές των πρωτευουσών και των σημαντικών αστικών κέντρων συμβάλλουν με σημαντικά ποσοστά στη διαμόρφωση του ΑΕΠ (2011) των αντίστοιχων χωρών και περιοχών μελέτης, προβάλλοντας έτσι εθνικά οικονομικά - παραγωγικά συστήματα με ισχυρά στοιχεία χωρικής πόλωσης. Σε όρους πραγματικής αύξησης ωστόσο, η κατάσταση καταγράφεται κάπως διαφορετική. Με εξαίρεση την Αλβανία και το Κόσοβο παρατηρείται το 2009 μια σημαντική πτώση του πραγματικού ΑΕΠ, η οποία όμως φαίνεται ότι αντιστρέφεται το 2011. Είναι χαρακτηριστικό ότι η πτώση σε Βουλγαρία, Ιταλία και Τουρκία κινήθηκε κοντά στο 5%. Από τους θετικούς ρυθμούς που καταγράφηκαν το 2011, ξεχωρίζει η Τουρκία με αύξηση κοντά στο 9% αλλά και το Κόσοβο με ανάπτυξη κοντά στο 4,5%.

Την περίοδο 2007 - 2011 και με εξαίρεση τις ιταλικές περιφέρειες, παρατηρείται αύξηση της κατά κεφαλήν ονομαστικής αγοραστικής δύναμης σε όλες τις υπόλοιπες περιφέρειες της διασυνοριακής ζώνης. Συνθετικά, οι περιφέρειες με το μικρότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ βρίσκονται στην Αλβανία ενώ αυτές με το υψηλότερο εντοπίζονται στην τουρκική περιοχή μελέτης καθώς και στην ιταλική περιοχή μελέτης. Η Σερβία (πλην Κόσοβο), η ΠΓΔΜ και κάποιες Βουλγαρικές περιφέρειες παρουσιάζουν κατά κεφαλήν ΑΕΠ κάτω από τα 10.000 ευρώ - υψηλότερα ωστόσο από την Αλβανία. Μια βασική παρατήρηση επίσης αφορά στη θέση των σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων ως προς τα μεγέθη του κατά κεφαλήν εισοδήματος. Πλην της Ιταλίας όπου η κατάσταση είναι σχετικά ομογενοποιημένη, όλες οι περιφέρειες των σημαντικών αστικών κέντρων (Κωνσταντινούπολη, Σόφια, Τίρανα) εμφανίζουν κατά κεφαλήν εισόδημα πολύ μεγαλύτερο από την υπόλοιπη χώρα. Επιβεβαιώνεται έτσι η ισχυρή και δεσπόζουσα θέση αυτών των περιοχών στα εθνικά τους συστήματα.

Η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία παραγωγής εκφράζει τη συνεισφορά κλάδων και τομέων της οικονομίας στη διαμόρφωση του ετήσιου αποτελέσματος. Εξετάζοντας τα ποσοστά ανά περιφέρεια, περιοχή μελέτης και χώρα μεταξύ των ετών 2007 και 2011, η πρώτη βασική διαπίστωση αφορά στην κυριαρχία του τριτογενούς τομέα στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης με μικρές τάσεις ενδυνάμωσης αλλά και τα σχετικά υψηλά ποσοστά του δευτερογενούς τομέα. Κάποια χαρακτηριστικά μεγέθη αναγνωρίζονται ως εξής: Η μεγαλύτερη συμβολή του πρωτογενούς τομέα καταγράφεται στην περιφέρεια South Albania με 32,6% και η μικρότερη στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης με 0,2%. Η μεγαλύτερη συμβολή του δευτερογενούς τομέα καταγράφεται στην περιφέρεια

Yugoiztochen της Βουλγαρίας με 43,5% και η μικρότερη στην περιφέρεια Calabria της Ιταλίας με 13,6%. Η μεγαλύτερη συμβολή του τριτογενούς τομέα καταγράφεται στην περιφέρεια Calabria της Ιταλίας με 82,1% και η μικρότερη στην περιφέρεια South Albania με 45,6%. Γενικά οι περιφέρειες των πρωτευουσών και μεγάλων αστικών κέντρων (Central Albania: Τίρανα, Yugozapaden: Σόφια, Campania: Νάπολη, Istanbul: Κωνσταντινούπολη) εμφανίζονται πιο τριτογενοποιημένες από τις υπόλοιπες.

Η ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων μιας περιφέρειας ή μιας χώρας, εξαρτάται από το ρυθμό συγκέντρωσης παραγωγικού κεφαλαίου και μετριέται με βάση τις επενδύσεις κεφαλαίου αυτής της χώρας ή περιοχής. Στο σύνολο των χωρών της διασυνοριακής ζώνης οι ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου ως ποσοστό του ΑΕΠ εμφανίζουν διαχρονικά (2007 - 2011) μια ποικίλη εικόνα με τιμές που κυμαίνονται μεταξύ 17% και 39% περίπου. Η Αλβανία, το Κόσοβο και δευτερευόντως η Βουλγαρία εμφανίζουν διαχρονικά τις ισχυρότερες τάσεις αξιοποίησης του παραγόμενου ΑΕΠ για επενδυτικούς σκοπούς καταγράφοντας τιμές δείκτη αρκετά πάνω από το 20%. Στις υπόλοιπες χώρες η τάση ποικίλει με μικρές αυξομειώσεις κοντά ή κάτω από το 20%. Για το 2011, η Αλβανία κατέγραψε την υψηλότερη τιμή δείκτη με 31,2% ακολουθούμενη από το Κόσοβο με 28,8%. Η Σερβία (πλην Κόσοβο) κατέγραψε την μικρότερη τιμή με 18,5% ενώ η αμέσως μικρότερη καταγράφηκε στην Ιταλία με 19,1%.

Η διάγνωση των επενδυτικών ροών στις χώρες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης συμβάλει στην κατανόηση της περιοχής ως επενδυτικού προορισμού, γεγονός που συνδέεται με την ελκυστικότητα, το δυναμισμό και τις προοπτικές του οικονομικού και παραγωγικού της συστήματος. Εξετάζοντας τις σχέσεις σημαντικότητας των χωρών της διασυνοριακής ζώνης ως δεξαμενές επενδυτικών κεφαλαίων προκύπτει ότι η Ελλάδα και η Ιταλία αποτελούν τους σημαντικότερους επενδυτές της ζώνης με υψηλή δραστηριοποίηση σε όλες τις χώρες. Η μεταξύ τους σχέση όμως είναι ασθενική. Από την άλλη πλευρά η Τουρκία αναπτύσσει σταδιακά επενδυτική παρουσία στην περιοχή, ωστόσο συγκαταλέγεται στις χώρες που κατά βάση υποδέχονται κεφάλαια. Ενδιαφέρον τέλος έχουν οι επενδυτικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ χωρών με κοινό πολιτισμικό - εθνοτικό υπόβαθρο: ΠΓΔΜ από Βουλγαρία και Κόσοβο από Τουρκία - Αλβανία.

Σε όλες τις χώρες, πλην Αλβανίας, παρατηρείται μεταξύ 2007 - 2012 σημαντική επιβράδυνση των ετήσιων εισροών ΑΞΕ. Αναφορικά με το απόθεμα των επενδεδυμένων κεφαλαίων, στην Ελλάδα παρατηρήθηκε μείωση (φυγή κεφαλαίων) ενώ σε Βουλγαρία, Αλβανία, Ιταλία και ΠΓΔΜ παρατηρήθηκε αύξηση. Σημαντική είναι η θέση της Ιταλίας και της Τουρκίας ως προς τον όγκο του ξένου επενδεδυμένου κεφαλαίου. Η σχέση της κάθε χώρας με το σύνολο των υπολοίπων της ζώνης προβάλλει και το βαθμό εξάρτησης από τα επενδυτικά κεφάλαια που εισρέουν στη χώρα με προέλευση το σύνολο της ζώνης (ποσοστό αποθέματος ΑΞΕ στο σύνολο). Βάσει αυτού του δείκτη, οι περισσότερο εξαρτώμενες χώρες είναι η Αλβανία και η ΠΓΔΜ ενώ οι λιγότερο εξαρτώμενες είναι η Ιταλία και η Ελλάδα.

Η διάγνωση των εμπορικών ροών συμβάλει στην κατανόηση του παραγωγικού και οικονομικού τους δυναμισμού και προσανατολισμού. Βασικός δείκτης για την αξιολόγηση των δεδομένων αποτελεί η παρακολούθηση του εμπορικού ισοζυγίου όγκου συναλλαγών (εξαγωγές - εισαγωγές αγαθών σε αξία). Με εξέταση της κατάστασης ανά χώρα της διασυνοριακής ζώνης ξεχωριστά, σημειώνεται η σαφής αύξηση των εμπορικών συναλλαγών τόσο ενδοζωνικά όσο και με τον υπόλοιπο κόσμο. Κύριοι εμπορικοί εταίροι σχεδόν όλων των χωρών της ζώνης είναι η Ιταλία και η Ελλάδα, ακολουθούμενες από την Βουλγαρία και την Τουρκία. Ως ποσοστό επί του συνόλου των εμπορικών συναλλαγών, οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης αποτελούν σημαντικούς εμπορικούς εταίρους για την Αλβανία, το Κόσοβο και τη ΠΓΔΜ. Μικρότερη σημασία φαίνεται ότι έχει η ζώνη για την

Τουρκία και την Ιταλία. Αυτό το στοιχείο εκφράζει και τον βαθμό "εμπορικής εξάρτησης" αυτών των χωρών από τη διασυνοριακή ζώνη.

Τέλος, η διάγνωση των *τουριστικών ροών* συμβάλει στην κατανόηση της εμβάθυνσης σχέσεων που δημιουργούνται μεταξύ των πληθυσμών της ζώνης - απόρροια των προσωρινών και περιστασιακών μετακινήσεων για λόγους τουρισμού, περιήγησης και αναψυχής. Σ' αυτό το πλαίσιο ο δείκτης που μελετάται αναφέρεται στην παρακολούθηση της εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης. Με εξαίρεση την Ελλάδα, σε όλες τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης σημειώθηκε αύξηση των τουριστικών αφίξεων η οποία σε κάποιες περιπτώσεις ήταν εντυπωσιακή (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Τουρκία). Ανάλογη υπήρξε η αύξηση και των αφίξεων από τις χώρες της ζώνης γεγονός που καταδεικνύει την αύξηση της κινητικότητας των κατοίκων εντός ζώνης με σκοπό την αναψυχή. Κυριότερες τουριστικές αγορές (χώρες προέλευσης) αναδεικνύονται η Ιταλία και η Ελλάδα με την Τουρκία να σημειώνει σημαντική δυναμική. Το ποσοστό των αφίξεων από τις χώρες της ζώνης στο σύνολο των αφίξεων της κάθε χώρας ξεχωριστά αποτελεί ένδειξη του βαθμού εξάρτησης του τουριστικού κλάδου των χωρών της ζώνης από την αγορά του συνόλου αυτής. Βάσει αυτού του δείκτη, οι περισσότερο τουριστικά εξαρτημένες χώρες από τη συνολική αγορά της ζώνης είναι η Αλβανία, η ΠΓΔΜ και η Βουλγαρία ενώ οι λιγότερο εξαρτημένες είναι η Ιταλία και η Τουρκία.

2.5. Δίκτυο οικισμών

Αναγνωρίζονται τα κύρια αστικά κέντρα στη διασυνοριακή ζώνη, η πληθυσμιακή τους εξέλιξη και προσδιορίζονται οι βασικές μητροπολιτικές περιοχές. Παράγονται συμπεράσματα για το δυναμισμό τους βάσει της πληθυσμιακής τους εξέλιξης καθώς και για τη θέση τους στο αστικό πλέγμα της διασυνοριακής ζώνης. Η κατάσταση των σημαντικών αστικών κέντρων ανά χώρα και περιοχή μελέτης αναγνωρίζεται ως εξής:

Στην Αλβανία παρατηρείται μια ποικίλη εικόνα πληθυσμιακής μεταβολής μεταξύ 2001 και 2011 με κάποια αστικά κέντρα να παρουσιάζουν σημαντική πτώση και κάποια άλλα μικρή άνοδο - σταθεροποίηση. Ξεχωρίζει η δυναμική των Τιράνων τα οποία σημείωσαν αύξηση του πληθυσμού κατά 20% περίπου. Γενικά η εξέλιξη των αστικών κέντρων ακολουθεί τις τάσεις της χώρας όπου παρατηρείται συρρίκνωση του πληθυσμού.

Παρόμοια είναι η κατάσταση στη Βουλγαρία όπου σε όλα σχεδόν τα αστικά κέντρα σημειώνεται σαφής μείωση του πληθυσμού. Εξαίρεση αποτελεί η Σόφια η οποία αύξησε τον πληθυσμό της κατά 14% περίπου. Ανάλογη είναι η ενδυνάμωση και της μητροπολιτικής της περιοχής.

Στην Ιταλία η εικόνα της πληθυσμιακής μεταβολής των αστικών κέντρων είναι μικτή με μικρές αυξομειώσεις. Γενικά η τάση φανερώνει σταθεροποίηση των πληθυσμιακών μεγεθών. Σε Νάπολη και Μπάρι ο πληθυσμός μειώθηκε ελαφρά.

Παρόμοια με την Ιταλία είναι η εικόνα και στη Σερβία (πλην Κόσοβο). Σημειώνονται μικρές αυξομειώσεις του πληθυσμού των σημαντικών αστικών κέντρων ενώ στο Βελιγράδι η τάση είναι κάπως διαφορετική όπου σημειώνεται μικρή αύξηση.

Εντελώς διαφορετική είναι η εικόνα της τουρκικής περιοχής μελέτης. Η αύξηση του πληθυσμού σε όλα τα αστικά κέντρα είναι σημαντική ενώ στην Κωνσταντινούπολη ξεπέρασε το 50%. Τα αστικά κέντρα της τουρκικής περιοχής μελέτης είναι τα πλέον δυναμικά στη διασυνοριακή ζώνη από την άποψη της πληθυσμιακής μεγέθυνσης.

Σε σχέση λοιπόν με τις μητροπολιτικές περιοχές και με πληθυσμιακά δεδομένα του 2011, προκύπτει ότι η μεγαλύτερη περιοχή είναι αυτή της Κωνσταντινούπολης με πληθυσμό

κοντά στα 13,5 εκ. κατοίκους. Ακολουθεί η Νάπολη με πληθυσμό κοντά στα 4,0 εκ. κατοίκους και η Αθήνα με πληθυσμό κοντά στα 3,0 εκ. Η Κωνσταντινούπολη συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες μητροπολιτικές συγκεντρώσεις του κόσμου ενώ η Νάπολη, στις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις της Ευρώπης. Οι μητροπολιτικές περιοχές Βελιγραδίου, Σόφιας και Μπάρι μπορούν να ομαδοποιηθούν σε μια δευτερεύουσα κλάση με πληθυσμό μεταξύ 1,0 και 2,0 εκ. κατοίκους, ενώ Τίρανα και Σκόπια συνιστούν μητροπολιτικές συγκεντρώσεις κάτω του 1,0 εκ. κατοίκων μαζί με τη Θεσσαλονίκη και μπορούν να θεωρηθούν ότι αποτελούν μια τριτεύουσα κλάση κατάταξης.

Ως γενικό συμπέρασμα μπορεί να θεωρηθεί ότι τα αστικά κέντρα της διασυνοριακής ζώνης βρίσκονται σε μια κατάσταση πληθυσμιακής συρρίκνωσης έως σταθεροποίησης - σε σύμπλευση με τις παρατηρούμενες εθνικές τάσεις. Εξαίρεση αποτελεί το αστικό σύστημα της τουρκικής περιοχής όπου καταγράφεται σημαντική πληθυσμιακή αύξηση. Εξαίρεση επίσης αποτελούν οι πρωτεύουσες των χωρών όπου οι τάσεις είναι θετικές καταδεικνύοντας την ισχυρή τοποθέτηση αυτών των κέντρων στα εθνικά τους συστήματα. Κωνσταντινούπολη και Νάπολη αποτελούν συγκεντρώσεις διεθνούς εμβέλειας.

2.6. Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία

Πραγματοποιείται καταγραφή, ανάλυση και παρουσίαση των έργων ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και λοιπών περιοχών της καταρχήν ζώνης επιρροής της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη, στο πλαίσιο των σχετικών Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων. Μελετώνται συγκεκριμένα τα Διμερή Διασυνοριακά Προγράμματα και τα Πολυμερή Προγράμματα.

Η συγκεκριμένη προσέγγιση θεωρείται ότι αποτελεί «ένδειξη» για την εδαφική συνεργασία (σε επίπεδο προγραμμάτων) και δίνει εισροή, συμπληρώνοντας τα πορίσματα της κοινωνικο-οικονομικής/χωροταξικής προσέγγισης και της προσέγγισης του συστήματος μεταφορών, στην οριστικοποίηση της ζώνης επιδράσεων του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες στη ΝΑ Ευρώπη.

Για κάθε Πρόγραμμα καταγράφονται οι επιλέξιμες περιοχές, οι προτεραιότητες και οι στόχοι του, εντοπίζονται τα έργα στα οποία συνεργάζονται εταίροι από την Ελλάδα και από τις χώρες/περιφέρειες της περιοχής μελέτης και περαιτέρω τα έργα συνεργασίας που είναι προσανατολισμένα σε ζητήματα μεταφορών, προσπελασιμότητας/προσβασιμότητας, κινητικότητας, καταγράφονται οι προϋπολογισμοί των έργων, ο άξονας προτεραιότητας/μέτρο στο οποίο εντάσσεται κάθε έργο κλπ. Επιχειρείται η συνθετική ανάλυση και παρουσίαση των αποτελεσμάτων με τρόπο που να καταδεικνύει την ένταση/διασπορά των επιμέρους συνεργασιών, τόσο στο επίπεδο κάθε Προγράμματος όσο και συνολικά.

Η Ελλάδα συμμετέχει σε συνολικά 378 Πολυμερή Προγράμματα συνεργασίας, και ακολουθούν σε αριθμό η Βουλγαρία (188) και οι Περιφέρειες της περιοχής μελέτης της Ιταλίας (121). Αυτές είναι και οι δύο περιοχές της περιοχής μελέτης με τα υψηλότερα ποσοστά όσον αφορά τα έργα συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η Ελλάδα. Τα μεγαλύτερα ποσοστά όσον αφορά τα έργα συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η άλλη χώρα / περιοχή αντιστοιχούν στην ΠΓΔΜ (88%), τις Περιφέρειες της Ιταλίας (68%) και της Βουλγαρίας (63%), ενώ η μικρότερη εξάρτηση/ένταση αντιστοιχεί στις περιφέρειες της περιοχής μελέτης της Τουρκίας.

2.7. Συγκριτική θεώρηση διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων και ζώνης επιδράσεων IV της Εγνατίας οδού

Η σύγκριση της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης με τη ζώνη IV των επιδράσεων του άξονα στο βορειοελλαδικό τόξο κινήθηκε σε δυο κατευθύνσεις:

Η πρώτη κατεύθυνση αφορά στη διακρίβωση των ροών ανθρώπων, υλικών και πόρων μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών της διασυνοριακής ζώνης όπου και προέκυψαν κατανοήσεις για τη θέση της χώρας και της ζώνης IV κατ'επέκταση στο εγγύς γεωγραφικό πλαίσιο οικονομικών και παραγωγικών εξαρτήσεων. Αναλυτική προσέγγιση πραγματοποιήθηκε στο κεφάλαιο της κοινωνικοοικονομικής αναγνώρισης της περιοχής που προηγήθηκε ενώ η εστίαση ενσωματώνει τις διαστάσεις της μετανάστευσης, των μετακινήσεων με σκοπό την εργασία, τις εμπορικές ροές, τις ροές επενδύσεων και τον τουρισμό.

Η δεύτερη κατεύθυνση αφορά στη σύγκριση των βασικών κοινωνικών και οικονομικών μεγεθών, όπως αυτά τέθηκαν μέσα από την ανάλυση των πληθυσμιακών τάσεων και ροών, της αγοράς εργασίας και της δομής της απασχόλησης, της οικονομίας και του παραγωγικού συστήματος και του δικτύου των οικισμών. Ακολουθούν βασικά συμπεράσματα.

Αναφορικά με το μέγεθος του πληθυσμού, η ζώνη IV συγκεντρώνει το 7,7% του πληθυσμού του συνόλου διασυνοριακή ζώνη+ζώνη IV (ή το 8,3% του πληθυσμού της διασυνοριακής ζώνης). Η ζώνη IV χαρακτηρίζεται από πληθυσμιακή σταθεροποίηση, όπως και η διασυνοριακή ζώνη συνολικά. Λαμβανομένου υπόψη, ωστόσο, ότι η πληθυσμιακή δυναμική στο εκτός Τουρκίας και Ιταλίας τμήμα της διασυνοριακής ζώνης είναι συνήθως αρνητική, η ζώνη IV παρουσιάζει με σχετικούς όρους καλύτερη (ή μάλλον λιγότερο δυσμενή) εικόνα από το προς βορράν αυτής τμήμα της διασυνοριακής ζώνης. Στο εσωτερικό της ζώνης IV υπάρχουν αρκετές έντονες διαφοροποιήσεις της πληθυσμιακής δυναμικής, συχνά και σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο. Συνεπώς, οι εξελίξεις σε επίπεδο NUTS III αντανakλούν λιγότερο από ό,τι (συνήθως) στη διασυνοριακή ζώνη, την εθνική τάση. Κοινό στοιχείο των πληθυσμιακών εξελίξεων και στις δύο εξεταζόμενες εδώ ζώνες (διασυνοριακή και IV) είναι η θετική εικόνα της πλειονότητας των αστικών κέντρων. Φαίνεται ότι υπάρχει σαφής συσχέτιση μεταξύ αστικής συγκέντρωσης και πληθυσμιακής δυναμικής – που δεδομένης της συνολικής σταθεροποίησης του πληθυσμού υποδηλώνει ότι η αστικοποίηση συνεχίζεται και οδηγεί ακόμα σε μετατοπίσεις από τον αγροτικό προς τον αστικό χώρο. Σχετικά με την πυκνότητα του πληθυσμού, η ζώνη IV κατατάσσεται στη χαμηλότερη κατηγορία του σχήματος 6 (<80 κατ./τ.χλμ.) πλην της Κεντρικής Μακεδονίας που τοποθετείται στην αμέσως υψηλότερη κατηγορία. Συνολικά, η πληθυσμιακή πυκνότητα είναι χαμηλότερη της συνήθους στη διασυνοριακή ζώνη.

Το ποσοστό συμμετοχής του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού στον πληθυσμό της ζώνης IV (2012) είναι χαμηλότερο από το μέσο όρο της διασυνοριακής ζώνης (2011): 49,3% έναντι 54,6%. Το φαινόμενο πρέπει να συνδίδεται και με την προϊούσα γήρανση του πληθυσμού αλλά και με την γενική οικονομική δυσπραγία στη μετά την οικονομική κρίση (2008+) περίοδο στην Ελλάδα. Σημειώνεται, πάντως, ότι λαμβάνοντας υπόψη τις επιμέρους χώρες (τμήματά τους εντός διασυνοριακής ζώνης) η εικόνα είναι πιο σύνθετη, και το αρχικό συμπέρασμα ισχύει κυρίως για τις όμορες προς βορρά χώρες (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία).

Όσον αφορά στην ανεργία, η εικόνα στη ζώνη IV μέχρι το 2010 ήταν συγκρίσιμη με αυτή στη διασυνοριακή ζώνη. Πρέπει να σημειωθεί ωστόσο ότι έκτοτε η εικόνα άλλαξε δραματικά, με ραγδαία και γεωγραφικά γενικευμένη αύξηση της ανεργίας στη ζώνη IV λόγω της οξυτάτης κρίσης στην Ελλάδα, μέχρι και διπλασιασμού του προγενέστερου

ποσοστού. Χαρακτηριστικά, το 2011, οπότε και υπάρχουν διαθέσιμα μεγέθη και για τις δύο εξεταζόμενες περιοχές, το ποσοστό ανεργίας στη μεν Ζώνη IV ανήλθε σε 19,08%, στη δε διασυνοριακή ζώνη σε 14,4%. Συνεπώς, σήμερα υπάρχει μια πολύ έντονη τομή στο χώρο μεταξύ των δύο ζωνών, ως προς το συγκεκριμένο φαινόμενο, με εξαίρεση την ΠΓΔΜ και, λιγότερο, τη Σερβία που και αυτές παρουσίαζαν το 2011 πολύ υψηλή ανεργία.

Συνολικά ως προς τη διασυνοριακή ζώνη, η ζώνη IV είναι πιο τριτογενοποιημένη, ενώ ταυτόχρονα έχει και υψηλότερη συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα, επιδεικνύοντας κάπως αντιφατική συμπεριφορά. Λαμβάνοντας υπόψη τις επιμέρους χώρες υπάρχουν διαφορές, κυρίως με υψηλότερο πρωτογενή στην Αλβανία και την ΠΓΔΜ, αλλά η γενική εικόνα σε σημαντικό βαθμό ισχύει. Ίσως αυτό που θα μπορούσε να παρατηρηθεί συνολικά για τη ζώνη IV (και τον ελληνικό χώρο) είναι η αδυναμία των δραστηριοτήτων πιο άμεσα παραγωγικού χαρακτήρα ή/και υψηλότερης παραγωγικότητας, αλλά αυτό είναι προς το παρόν μια υπόθεση εργασίας προς περαιτέρω διερεύνηση (που απαιτεί ανάλυση σε επίπεδο κλάδου, τουλάχιστον). Όπως και στη διασυνοριακή ζώνη, εξάλλου, η παρουσία των μεγαλύτερων αστικών κέντρων (στην περίπτωση της ζώνης IV της Θεσσαλονίκης) οδηγεί σε αισθητά υψηλότερη συμμετοχή του τριτογενούς στη συνολική απασχόληση.

Η ζώνη IV συγκεντρώνει το 10,4% του ΑΕΠ του συνόλου διασυνοριακή ζώνη+ζώνη IV (ή το 11,7% του ΑΕΠ της διασυνοριακής ζώνης). Όπως και στη διασυνοριακή ζώνη, η παρουσία του πολύ μεγάλου, συγκριτικά, αστικού κέντρου της Θεσσαλονίκης οδηγεί σε πολύ μεγάλη συμβολή της αντίστοιχης περιφέρειας (Κεντρικής Μακεδονίας) στο συνολικό ΑΕΠ. Ενώ στη διασυνοριακή ζώνη η εξέλιξη κατά τα τελευταία χρόνια του ΑΕΠ είναι αμφίσημη, με γεωγραφικές και χρονικές διαφοροποιήσεις, στη ζώνη IV παρατηρήθηκε σε όλες τις επιμέρους περιφέρειες αύξηση μεταξύ 2005 και 2007 και μείωση από το 2007 και έκτοτε στην πλειονότητα των Περιφερειών, με μεγαλύτερη ένταση την περίοδο 2009-2011, λόγω της κρίσης. Με όρους ΑΕΠ κατά κεφαλή, η ζώνη IV είναι συγκρίσιμη με τα ιταλικά και τουρκικά τμήματα της διασυνοριακής ζώνης, και σε υψηλότερη (συνήθως σαφώς υψηλότερη) θέση από τα υπόλοιπα (προς βορράν) τμήματα της τελευταίας. Συνολικά τοποθετείται στη δεύτερη εκ των άνω ζώνη του σχήματος 15. Με όρους προστιθέμενης αξίας παραγωγής, η ζώνη IV όπως και η διασυνοριακή ζώνη χαρακτηρίζεται από κυριαρχία του τριτογενούς τομέα, αλλά πιο έντονη από ό,τι στα επιμέρους «εθνικά» τμήματα της διασυνοριακής ζώνης με εξαίρεση το ιταλικό. Η εικόνα είναι πιο σύνθετη, με διακυμάνσεις + ή -, ως προς τους δύο άλλους τομείς. Παρατηρείται και στη ζώνη IV η θετική συσχέτιση τριτογενούς και αστικοποίησης. Διαχρονικά και στις δύο ζώνες παρατηρείται ενίσχυση του τριτογενούς, και σχετική σταθεροποίηση (υπαρκτές αλλά μικρές θετικές ή αρνητικές μεταβολές) του δευτερογενούς.

Αναφορικά τέλος με το δίκτυο οικισμών, στη ζώνη IV παρατηρήθηκε μεταξύ 2001 και 2011 αύξηση πληθυσμού στην πλειονότητα των αστικών κέντρων, σε αντίθεση με τη πιο μικτή αντίστοιχη εικόνα στη διασυνοριακή ζώνη (μόνο στο τουρκικό τμήμα της τελευταίας υπάρχει γενική αύξηση πληθυσμού στις πόλεις). Υπάρχει, με αυτή την έννοια, ένα είδος αστικού δυναμισμού (αν και η αυξητική τάση σε σχέση με προγενέστερες δεκαετίες έχει μειωθεί). Η μεγαλύτερη πόλη της ζώνης IV, η Θεσσαλονίκη, με περίπου 1 εκ. κατοίκους το 2011, τοποθετείται στην 6^η θέση των μεγάλων αστικών κέντρων του συνόλου των δύο ζωνών (διασυνοριακής και IV), σε πολύ μεγάλη απόσταση από τις μεγαλύτερες διεθνείς μητροπόλεις (Κωνσταντινούπολη και Νάπολη) στα δύο άκρα της συνολικής περιοχής, αλλά με συγκρίσιμο μέγεθος προς τα υπόλοιπα κέντρα στο φάσμα 1±0,5 εκατ. κάτοικοι (κατά σειράν: μεγαλύτερα το Βελιγράδι, η Σόφια, το Μπάρι, μικρότερα τα Τίρανα και τα Σκόπια).

3. Ανάλυση του συστήματος μεταφορών της διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων

3.1. Περιγραφή του συστήματος μεταφορών και βασικά χαρακτηριστικά

Για την περιγραφή και κατανόηση του συστήματος μεταφορών της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων επιλέχθηκε η εξέταση της κατάστασης της ευρύτερης περιοχής της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης (NAE) ώστε να αναδειχθεί από τη δομή του πολυτροπικού δικτύου μεταφορών μία σειρά κοινών σημείων και συμπερασμάτων που θα οδηγήσουν στην ακριβή οριοθέτηση της υπό διερεύνηση ζώνης. Δεδομένα που προσεγγίστηκαν αφορούν στην περιγραφή των βασικότερων δικτύων διασυνοριακής/διεθνούς εμβέλειας, στην ανάλυση βασικών δεικτών υποδομής και ζήτησης και στη συνθετική αξιολόγηση των παραπάνω για την εξαγωγή κύριων συμπερασμάτων, στρατηγικών και τάσεων για το πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών.

Η ανάλυση του συστήματος μεταφορών περιλαμβάνει το σύνολο της NAE, δηλαδή τις χώρες Αλβανία (AL), Βοσνία & Ερζεγοβίνη (BA), Κόσοβο(KS), Βουλγαρία (BG), Ελλάδα (EL), Κροατία (HR), Μαυροβούνιο (ME), Ουγγαρία (HU), Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας-ΠΓΔΜ (MK), Ρουμανία (RO), Σερβία (RS) και Σλοβενία (SI), καθώς και τις περιφέρειες (NUTS II) στα Βορειοδυτικά της Τουρκίας: Terkidag-Edirne-Kerklareli, Istanbul στην Ευρωπαϊκή Τουρκία και Balkesir-Canakkale, αλλά και τις περιφέρειες (NUTS II) στα Νότια και Κεντρικά της Ιταλίας: Marche, Abruzzo, Molise, Basilicata, Puglia, Calabria, Campania. Με αυτό τον τρόπο καλύπτεται η δυνητική περιοχή επιδράσεων του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες καθώς και οι συμπληρωματικοί και ανταγωνιστικοί διάδρομοι μεταφορών Ευρωπαϊκής και διαπεριφερειακής εμβέλειας στην ευρύτερη περιοχή.

Η ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Εγνατία και η εξέλιξη των έργων στις κάθετες οδούς έχει σημαντική επίδραση στη διαθεσιμότητα δικτύου αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα βελτιώνοντας τις συνθήκες κινητικότητας στην ηπειρωτική χώρα και αναπληρώνοντας το έλλειμμα προσπελασιμότητας ή χαμηλής εξυπηρέτησης του σιδηροδρομικού δικτύου. Σε διασυνοριακό επίπεδο, συνδέει την Ελλάδα με τις όμορες χώρες, αλλά και τις χώρες αυτές μεταξύ τους με έναν ενιαίο διάδρομο που διασυνδέει τα σημαντικότερα αστικά κέντρα, τους κύριους εμπορικούς λιμένες και τους διεθνείς επιβατικούς αερολιμένες των νότιων και κεντρικών Βαλκανίων. Επιπρόσθετα, η διατροπική σύνδεση με το ανεπτυγμένο δίκτυο λιμένων και αυτοκινητόδρομων στη νότια και κεντρική Ιταλία παίζει ένα διαχρονικό ρόλο στην προσπελασιμότητα της περιοχής από και προς τη δυτική Ευρώπη.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι παρατηρείται μια ορατή τάση αύξησης της κίνηση των οδικών μεθοριακών περασμάτων της χώρας τα τελευταία 10 χρόνια, τόσο σε σχέση με τα οχήματα όσο και με τα διακινούμενα πρόσωπα. Μεγάλο ποσοστό των αφίξεων έχει ως προέλευση τις όμορες χώρες (Βουλγαρία, ΠΓΔΜ, Αλβανία και δευτερευόντως Τουρκία). Αυτές οι χώρες επίσης είναι και ο βασικός προορισμός των μετακινήσεων με προέλευση την Ελλάδα. Τα δεδομένα αυτά ανάπτυξης της διασυνοριακής οδικής κινητικότητας προβάλλουν τον αυξημένο ρόλο του οδικού πλέγματος της Εγνατίας στην εξυπηρέτηση αυτής της ζήτησης - ίσως δε να είναι και μια από τις αιτίες διαμόρφωσης αυτής της τάσης με δεδομένο το υψηλό επίπεδο άνεσης και ασφάλειας που προσφέρει στους χρήστες του οδικού συστήματος του βορειοελλαδικού χώρου.

Ο ρόλος αυτός είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία και Βορειοδυτική Τουρκία), καθώς οι χώρες αυτές δεν έχουν σήμερα υψηλή διαθεσιμότητα σε αυτοκινητοδρόμους, ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο της

περιοχής παρουσιάζει ασυνέχειες που οδηγούν σε σχετικά χαμηλά ποσοστά χρήσης του μέσου. Ανάλογα μειονεκτήματα παρατηρούνται στα δίκτυα της Σερβίας, του Μαυροβουνίου και της Βοσνίας και Ερζγοβίνης. Αντίθετα, στα βόρεια της περιοχής μελέτης, το σύστημα σιδηροδρομικών και ποτάμιων μεταφορών είτε διατηρεί είτε αυξάνει διαχρονικά το μερίδιο του εμπορευματικού έργου που αναλαμβάνει ενώ στα βορειοδυτικά (κεντρική Ευρώπη) παρατηρείται υψηλή διαθεσιμότητα στο οδικό δίκτυο και στους αυτοκινητόδρομους. Παρόλα αυτά, η προοδευτική ένταξη στην ΕΕ σε συνδυασμό με την επένδυση στην ανάπτυξη των δικτύων αυτοκινητοδρόμων Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας ως έργα πρώτης προτεραιότητας για την εδαφική συνοχή, έχει ως αποτέλεσμα τη διαχρονική αύξηση του επιβατικού και εμπορευματικού οδικού φόρτου κατά την προηγούμενη δεκαετία σχεδόν στο σύνολο της περιοχής μελέτης.

Μελλοντικά, οι *προτεραιότητες* για την ανάπτυξη των μεταφορών στην περιοχή μελέτης αφορούν στην *ενίσχυση της πολυτροπικότητας* για την υλοποίηση διαδρόμων Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας καθώς και στην *ολοκλήρωση του δικτύου μεταφορών στα δυτικά Βαλκάνια*. Ως προς την πρώτη προτεραιότητα, οι πολυτροπικοί διάδρομοι του Δικτύου Πυρήνα TEN-T στην περιοχή της Μεσογείου και της Αδριατικής διαμορφώνονται παρακάμπτοντας τα δυτικά Βαλκάνια από το βορρά χωρίς να αξιοποιούν έτσι το δυτικό τμήμα του άξονα της Εγνατίας. Επίσης, προωθείται σημαντικά ο ρόλος του διαδρόμου του Δούναβη και του Ρήνου που εκτείνεται από τη Μαύρη Θάλασσα και την Ανατολική Ευρώπη προς τα Δυτικά, παράλληλα με τον άξονα της Εγνατίας, συνδέοντας μέσω ποτάμιων διόδων τα παράλια και τους μεγάλους λιμένες της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας με την υπόλοιπη Ευρώπη. Τέλος, οι κάθετες συνδέσεις της Βόρειας Ευρώπης (από τις περιοχές της Βαλτικής και της Σκανδιναβίας) με τη Μεσόγειο και την Αδριατική αφορούν στη σύνδεση με τη Σλοβενία και την Ιταλία χωρίς να φτάνουν στα νότια Βαλκάνια. Συνολικά, η στρατηγική ανάπτυξης του TEN-T επικεντρώνεται στη σύνδεση της δυτικής και βόρειας Ευρώπης με την ανατολική Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα και την ανατολική Μεσόγειο με ενδιάμεσο κόμβο την κεντρική Ευρώπη.

Παράλληλα, η ολοκλήρωση του πολυτροπικού δικτύου SEETO σε συνδυασμό με τους Πανευρωπαϊκούς διαδρόμους αναμένεται να ενισχύσει τη διασύνδεση του συστήματος Εγνατία και κάθετοι άξονες με την κεντρική και δυτική Ευρώπη καθώς και με τους πόλους έλξης και παραγωγής επιβατικών και εμπορευματικών ροών στα Βαλκάνια. Από την άλλη πλευρά, αναμένεται να προωθήσει την ανάπτυξη παράλληλων διαδρόμων που συνδέουν τους λιμένες της Αδριατικής με τους λιμένες της Μαύρης Θάλασσας, διερχόμενοι από τα αστικά και διαμετακομιστικά κέντρα της ενδοχώρας και παρακάμπτοντας τη διέλευση από τον Ελληνικό χώρο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο Πανευρωπαϊκός διάδρομος VIII και η Διαδρομή 4 του SEETO.

Το σύστημα μεταφορών της ευρύτερης περιοχής μελέτης δεν μπορεί να θεωρηθεί ένα ολοκληρωμένο πολυτροπικό δίκτυο. Αντίθετα, αποτελεί ένα σύστημα υπό διαμόρφωση όπου δεν έχει αποκατασταθεί η ισορροπία ούτε ως προς την εσωτερική συνοχή και διαλειτουργικότητα, αλλά ούτε ως προς τη διεθνή προσπελασιμότητα. Σε αυτό το υπό εξέλιξη δίκτυο, ο αυτοκινητόδρομος Εγνατία αποτελεί μία από τις κύριες ολοκληρωμένες υποδομές. Παρά τη δυναμική του συστήματος μεταφορών της περιοχής, η παραπάνω ανάλυση υποδεικνύει τη σταδιακή διαμόρφωση των εξής *κύριων αξόνων διεθνούς εμβέλειας στην περιοχή*:

- Με διεύθυνση ανατολή - δύση για τη σύνδεση της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης με την ανατολική Ευρώπη και τη Μαύρη Θάλασσα.
- Με διεύθυνση βορράς - νότος για τη σύνδεση της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης με την ανατολική Μεσόγειο.

Στη διεύθυνση ανατολή - δύση αναγνωρίζονται οι ακόλουθοι Διάδρομοι ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας:

- Ο πολυτροπικός Πανευρωπαϊκός Διάδρομος VII με πυρήνα το ποτάμιο δίκτυο του Δούναβη (Περιφέρεια του Δούναβη), που περιλαμβάνεται στο Διάδρομο Ρήνος – Δούναβη του δικτύου πυρήνα TEN-T.
- Ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος VIII από τους λιμένες του Bari και Brindisi στην Περιφέρεια της Puglia (νότια Ιταλία) μέσω Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου με το Δυρράχιο της Αλβανίας και στη συνέχεια μέσω ΠΓΔΜ στους Βουλγαρικούς λιμένες του Burgas και της Varna στη Μαύρη Θάλασσα.
- Ο Διάδρομος της Νότιας Αδριατικής (E763) που συνδέει τον λιμένα του Bari στην Περιφέρεια της Puglia (Νότια Ιταλία) μέσω Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου με τον λιμένα του Bar στο Μαυροβούνιο και στη συνέχεια μέσω Σερβίας με τη Ρουμανία. Τμήματα του Διαδρόμου στα Δυτικά Βαλκάνια υλοποιούνται στο πλαίσιο του δικτύου πυρήνα του SEETO.

Στη διεύθυνση βορρά - νότου αναγνωρίζονται οι ακόλουθοι Διάδρομοι ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας:

- Ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX που αποτελεί τον αυτοκινητόδρομο για τη σύνδεση από τη Φινλανδία και τη Ρωσία μέσω Ρουμανίας και Βουλγαρίας έως τη Βορειο-Ανατολική Ελλάδα και τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης.
- Ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV από την κεντρική Ευρώπη μέσω Ρουμανίας και Βουλγαρίας προς τη βόρεια Ελλάδα (Θεσσαλονίκη) και την Κωνσταντινούπολη, που περιλαμβάνεται στον Διάδρομο Ανατολικός/Αν/κή Μεσόγειος του δικτύου πυρήνα TEN-T.
- Ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος X που συνδέει την κεντρική Ευρώπη μέσω Σερβίας με τη βόρεια Ελλάδα (Θεσσαλονίκη). Ο Διάδρομος συνδέεται κάθετα στο βορρά με τον Διάδρομο TRACECA με κατεύθυνση κεντρική Ευρώπη – περιοχή Καυκάσου και Μαύρη Θάλασσα.
- Ο Διάδρομος Σκανδιναβικός - Μεσόγειος του δικτύου πυρήνα TEN-T από την βόρεια και ανατολική Ευρώπη προς την κεντρική Ευρώπη και έως τη νότια Ιταλία.

3.2. Ανάδειξη της θέσης και λειτουργίας της Εγνατίας οδού στο σύστημα μεταφορών της ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου

Εξετάστηκε ο τρόπος που το σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες εντάσσεται χωρικά και λειτουργεί στο πλαίσιο της στρατηγικής διάρθρωσης του μεταφορικού δικτύου μίας ευρύτερης διασυνοριακής ζώνης, η οποία αποτελεί τμήμα της ευρύτερης ζώνης της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Σε αυτό το πλαίσιο αναλύθηκαν: η περιγραφή του υφιστάμενου συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες, τα υπό εξέλιξη έργα στο σύστημα αλλά και τα υπόλοιπα έργα που έχει αναλάβει η ΕΟΑΕ στη διασυνοριακή ζώνη, η ανάλυση των στρατηγικών πλαισίων για την ανάπτυξη του χώρου και του συστήματος μεταφορών στις χώρες και περιφέρειες της περιοχής μελέτης, η ανάλυση του βαθμού ολοκλήρωσης και σχεδιασμού των βασικών οδικών διαδρόμων διεθνούς εμβέλειας και τέλος η σύνθεση των παραπάνω με σκοπό την ανάδειξη της στρατηγικής θέσης και λειτουργίας του συστήματος στην υπό διερεύνηση ζώνη επιδράσεων.

Η κεντροβαρική σημασία του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες είναι εμφανής σε τρεις κλίμακες ανάλυσης του Ελληνικού πλαισίου χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού, δηλαδή στη διεθνή, στη διαπεριφερειακή και στην ενδοπεριφερειακή κλίμακα. Συγκεκριμένα:

- Στη διεθνή κλίμακα, η συμβολή του συστήματος εντοπίζεται πρώτα στο επίπεδο άμεσης σύνδεσης με τη νοτιοανατολική Ευρώπη και στη συνέχεια, στο επίπεδο διασύνδεσης με τα δίκτυα του ευρύτερου Ευρωπαϊκού χώρου. Σε αυτή την κλίμακα ανάλυσης, τονίζεται η συνέργια του συστήματος με τον άξονα ΠΑΘΕ και η ανάγκη ενίσχυσης της διασυνοριακής συνεργασίας κατά μήκος του άξονα της Εγνατίας

- Στη διαπεριφερειακή κλίμακα, εντοπίζεται η λειτουργική ταύτιση του άξονα της Εγνατίας με το βόρειο άξονα ανάπτυξης της χώρας και δίνεται βάρος στην ουσιαστική άρση της απομόνωσης των περιφερειών της Ηπείρου, της Δυτικής Μακεδονίας και της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης που έχει επέλθει με την ολοκλήρωση της Εγνατίας. Παρόλα αυτά, τονίζεται ότι η λειτουργία του άξονα έχει μεταθέσει το βάρος του στρατηγικού σχεδιασμού στο οδικό υποσύστημα σε βάρος του σιδηρόδρομου και της διατροφικότητας.
- Στην ενδοπεριφερειακή κλίμακα, η επίδραση της Εγνατίας αναφέρεται στην ενίσχυση των προϋποθέσεων ανάπτυξης του αστικού συστήματος που επωφελείται άμεσα από τη λειτουργία του άξονα, όπως το δίπολο Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα στην περιφέρεια της Ηπείρου, τόσο λόγω της βελτίωσης της συνδεσιμότητας μεταξύ των πόλεων του συστήματος όσο και λόγω της αύξησης της προσπελασιμότητας προς τις υπόλοιπες περιφέρειες διέλευσης της Εγνατίας. Παράλληλα, εκφράζεται ο προβληματισμός σχετικά με την ενίσχυση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων ανάμεσα στις άμεσα ωφελούμενες πόλεις και στην υπόλοιπη περιφέρεια.

Ο παραπάνω προβληματισμός συνδέεται και με την απουσία ή καθυστέρηση της ανάπτυξης άλλων υποδομών αυτοκινητοδρόμου που θα ολοκληρώσουν το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της Ελλάδας. Το εθνικό πλαίσιο χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού σημειώνει ότι η απουσία των συγκεκριμένων υποδομών σε συνδυασμό με την ανάγκη τόνωσης της διασυνοριακής συνεργασίας συνδέονται και με το σχετικά περιορισμένο εμπορικό ρόλο του συστήματος της Εγνατίας που έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην ουσιαστική υλοποίηση της αναπτυξιακής προοπτικής του συστήματος σε διαπεριφερειακό και διεθνές επίπεδο.

Από την άλλη πλευρά, η συνθετική ανάλυση των εθνικών και περιφερειακών πλαισίων για την χωρική ανάπτυξη και τις μεταφορές των χωρών της υπό διερεύνησης ζώνης επιδράσεων καταλήγει στις εξής προτεραιότητες που σχετίζονται άμεσα με την ένταξη του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες σε ένα διεθνές πολυτροπικό δίκτυο:

Ολοκλήρωση του οδικού δικτύου

Η συγκεκριμένη προτεραιότητα αναφέρεται τόσο στην ενδοπεριφερειακή ολοκλήρωση του δικτύου μέσω της αποκατάστασης των υπεραστικών οδών όσο και στη διασυνοριακή διασύνδεση μεταξύ των χωρών, αλλά και με την πρόσβαση τους άξονες ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας μέσω του δικτύου αυτοκινητοδρόμων. Ανεξάρτητα από τη διαθεσιμότητα του οδικού δικτύου σε επίπεδο περιφέρειας, στο σύνολο των υπό εξέταση πλαισίων αναφέρονται συγκεκριμένες ανάγκες για την ολοκλήρωση του ενδοπεριφερειακού και διαπεριφερειακού δικτύου της κάθε χώρας. Σε σχέση με τη διασύνδεση με τους άξονες ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας, στο επίκεντρο βρίσκονται η ολοκλήρωση των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων VIII, IV, IX και X, αλλά και του άξονα της νότιας Αδριατικής (για τις χώρες που συμμετέχουν στο SEETO), ενώ η συμβολή του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες εντοπίζεται κυρίως στη λειτουργία του ως συλλεκτήρια οδός προς τα σημαντικά αστικά κέντρα της χώρας και τους λιμένες της ανατολικής Μεσογείου (Θεσσαλονίκη και Αλεξανδρούπολη).

Πρώθηση της διατροφικότητας

Η προτεραιότητα αναφέρεται: α) στην ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων, β) στην αναβάθμιση της χωρητικότητας και των υπηρεσιών ολοκληρωμένης διαχείρισης του δικτύου θαλάσσιων και ποτάμιων λιμένων και γ) στη σταδιακή ενίσχυση του σιδηροδρομικού συστήματος ως βασικό μεταφορέα αγαθών.

- Οι στρατηγικές της ενίσχυσης της διαλειτουργικότητας σιδηρόδρομου και λιμενικού δικτύου στην περιοχή των Βαλκανίων στοχεύουν στην αποτελεσματική διασύνδεση της περιοχής με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VII, ενώ στη νότια Ιταλία με τον Διάδρομο Σκανδιναβικός – Μεσόγειος του Δικτύου Πυρήνα TEN-T.

Από την άλλη πλευρά, τονίζεται ο υφιστάμενος χαμηλός βαθμός εκσυγχρονισμού και αξιοποίησης του σιδηροδρομικού συστήματος στα Νότια Βαλκάνια, η απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης στον άξονα Αλβανία - ΠΓΔΜ - Βουλγαρία, η στρατηγικής σημασίας σιδηροδρομική σύνδεση Σόφιας - Θεσσαλονίκης καθώς και η ελλιπής ενδοπεριφερειακή και διαπεριφερειακή σιδηροδρομική σύνδεση της Νάπολης στη νότια Ιταλία.

- Η ανάπτυξη διαμετακομιστικών κόμβων περιλαμβάνει την ανάπτυξη υποδομών ολοκληρωμένης διαχείρισης εμπορευμάτων και τη διασύνδεσή τους μέσω πολυτροπικών χερσαίων δικτύων (οδικών και σιδηροδρομικών) με το δίκτυο διεθνών λιμένων της περιοχής. Στη νότια Ιταλία ξεχωρίζει η δικτύωση του μεγαλύτερου αστικού κέντρου της περιοχής (Νάπολη) με τους λιμένες του Μπάρι, Μπρίντζι, Τάραντο και Gioia Tauro, ως βασικός διαμετακομιστικός κόμβος. Στην Αλβανία δίνεται έμφαση στο ρόλο της πρωτεύουσας (Τίρανα) σε συνδυασμό με τους λιμένες του Δυρραχίου και Vlore ενώ τονίζεται η απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης Τίρανα - Δυρράχιο. Στη Βουλγαρία ο σημαντικότερος διαμετακομιστικός κόμβος είναι η πρωτεύουσα (Σόφια) σε συνδυασμό με το λιμενικό δίκτυο της ΝΑΕ και με τους σταθμούς διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων: α) στους λιμένες Burgas και Varna στη Μαύρη Θάλασσα, β) στις πόλεις Φιλιπούπολη (Plovdiv) και Dimitrograd και γ) στους ποτάμιους λιμένες της Rouse και Lom. Στην ΠΓΔΜ η προτεραιότητα ανάπτυξης διαμετακομιστικών κόμβων αναφέρεται κυρίως στις κανονιστικές ρυθμίσεις για την προσέλκυση επενδύσεων προς την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων. Στις υπό εξέταση περιφέρειες της Σερβίας ο βασικός διαμετακομιστικός κόμβος είναι το Βελιγράδι (σε συνδυασμό και με το λιμένα του Bar στο Μαυροβούνιο), αλλά και το Nis ενώ σε κοντινή απόσταση από τις περιφέρειες αυτές βρίσκεται το Novi Sad. Στις υπό εξέταση περιφέρειες της Τουρκίας δίνεται προτεραιότητα στην ανάπτυξη του λιμενικού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή της θάλασσας του Μαρμαρά και της Σμύρνης ώστε, σε συνδυασμό με την Κωνσταντινούπολη, να λειτουργήσει ως διεθνής διαμετακομιστικός κόμβος.

Ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας

Δίνεται έμφαση: α) Στην ανάπτυξη διακρατικών εμπορικών συμφωνιών, β) στην κανονικοποίηση των διασυνοριακών διαδικασιών για τη μείωση των καθυστερήσεων και γ) στη δημιουργία διασυνοριακών διαδρόμων που διέρχονται από τους σημαντικότερους κόμβους μεταφορών (λιμένες και αερολιμένες), εμπορευματικούς σταθμούς και αστικά κέντρα. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η προτεραιότητα ενίσχυσης των δικτύων διασυνοριακής συνεργασίας μεταξύ των χωρών Αλβανία - ΠΓΔΜ - Μαυροβούνιο, Σερβία - Μαυροβούνιο, Σερβία - ΠΓΔΜ - Ελλάδα, Βουλγαρία - Ελλάδα και Αλβανία - Ελλάδα.

Τόνωση των επιβατικών μεταφορών

Στις υπό εξέταση περιφέρειες και χώρες των Βαλκανίων, το οδικό σύστημα παίζει σήμερα τον πρωταρχικό ρόλο στις επιβατικές μετακινήσεις τόσο σε εθνικό όσο και σε διασυνοριακό επίπεδο. Για τις διεθνείς μετακινήσεις μεγαλύτερων αποστάσεων κεντρικό ρόλο έχει το δίκτυο αερολιμένων. Η ενίσχυση του δικτύου έχει ως κύριο σκοπό την εξυπηρέτηση της αναπτυσσόμενης διαπεριφερειακής και διασυνοριακής κινητικότητας, αλλά και την αύξηση της ελκυστικότητας για τουρισμό. Για τον σκοπό αυτό επιχειρείται η ολοκλήρωση του οδικού δικτύου που συνδέει τα αστικά κέντρα σε ενδοπεριφερειακό και διαπεριφερειακό/διασυνοριακό επίπεδο, η αναβάθμιση του δικτύου αερολιμένων τόσο διεθνούς όσο και περιφερειακής εμβέλειας, η διασύνδεση των τουριστικών προορισμών με τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους και η αποκατάσταση των διασυνοριακών σιδηροδρομικών συνδέσεων μεταξύ του δικτύου των σημαντικότερων πόλων έλξης επιβατικών μετακινήσεων. Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται η στρατηγική ενίσχυσης του σιδηροδρομικού συστήματος εθνικών και διεθνών επιβατικών μετακινήσεων για τη Βουλγαρία.

Η συνολική προσέγγιση των πλαισίων χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού που μελετήθηκαν αναφέρεται στην προσπάθεια ενδοπεριφερειακής, διαπεριφερειακής, διασυνοριακής και διεθνούς δικτύωσης των βασικών πόλων ανάπτυξης (αστικά κέντρα, λιμένες, εμπορευματικά κέντρα) με τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους και τους άξονες του Διευρωπαϊκού Δικτύου που διέρχονται από την χώρα όπου αναφέρεται το κάθε πλαίσιο, είτε με διεύθυνση βορράς - νότος είτε με διεύθυνση ανατολή - δύση. Η δικτύωση αυτή αφορά σε πρωταρχικό στάδιο τις οδικές υποδομές, σε επόμενο στάδιο στο σιδηρόδρομο (και τις ποτάμιες μεταφορές, όπου είναι διαθέσιμες) και σε τελικό στάδιο στη διατροπικότητα. Έτσι, τα πλαίσια ακολουθούν τις γενικότερες κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής πολιτικής σε συνδυασμό με τα ειδικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει το δίκτυο κάθε χώρας, π.χ. ανάδειξη της Σόφιας ως σιδηροδρομικό και του Βελιγραδίου ως ποτάμιο hub, δικτύωση της Νάπολης και της Κωνσταντινούπολης με τους λιμένες της νότιας Ιταλίας και της βορειοδυτικής Τουρκίας αντίστοιχα κτλ. Η εξασφάλιση πολυτροπικών και αποδοτικών διασυνοριακών διελεύσεων, που σε ορισμένες περιπτώσεις ειδικά στο σιδηροδρομικό δίκτυο απουσιάζουν, αποτελεί πάγια προτεραιότητα προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση. Από την άλλη πλευρά, το σύνολο των προαναφερθέντων Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων και αξόνων του Διευρωπαϊκού Δικτύου στην περιοχή μελέτης παρουσιάζουν διαφορετικούς βαθμούς ολοκλήρωσης.

Παρά το γεγονός ότι στα υπό εξέταση πλαίσια η αναφορά στο σύστημα Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες είναι περιορισμένη, πρέπει να αναφερθεί ότι το σύστημα αποτελεί σήμερα από τα πιο ολοκληρωμένα χερσαία δίκτυα της περιοχής που μπορεί να εξυπηρετήσει πλήρως τις ανάγκες κινητικότητας στη διεύθυνση ανατολή - δύση με διασυνοριακές συνδέσεις με το σύνολο των βασικών πόλων ανάπτυξης καθώς και με τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους κατά τη διεύθυνση βορράς - νότος.

Συγκεκριμένα, το υπό εξέταση σύστημα εντάσσεται με κατεύθυνση ανάλυσης από ανατολικά προς τα δυτικά ως εξής:

- Ο άξονας της Εγνατίας συνδέεται απευθείας με το μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Κωνσταντινούπολη (περιφέρεια Istanbul - Τουρκία) από το αστικό κέντρο/λιμένα Tekirdag (περιφέρεια Tekirdag - Edirne - Kerkireli, Τουρκία) μέσω του υπό αναβάθμιση αυτοκινητοδρόμου Tekirdag - Ελληνο-Τουρκικά σύνορα και της γέφυρας των Κήπων. Ο παραπάνω αυτοκινητόδρομος αποτελεί κλάδο του διαδρόμου που ξεκινάει από την περιφέρεια Balıkesir - Canakkale (Τουρκία) μέσω της περιφέρειας Tekirdag - Edirne - Kerkireli (Τουρκία), ενώ ο άλλος κλάδος συνδέεται με τα Βουλγαρο-Τουρκικά σύνορα προς το δίκτυο Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων που διασχίζει την χώρα (IV - ανατολικός κλάδος, VIII και IX). Κομβικό σημείο στην παραπάνω σύνδεση αποτελεί η Κωνσταντινούπολη, η οποία συνδέεται πολυτροπικά με την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, την ενδοχώρα της Τουρκίας και την ανατολική Μεσόγειο.
- Ο κάθετος άξονας Αρδάνιο - Ορμένιο και ο πρόσφατα ολοκληρωμένος κάθετος άξονας Κομοτηνή - Νυμφαία με τα Ελληνο-Βουλγαρικά σύνορα αποτελούν τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IX και συνδέουν το αστικό κέντρο/λιμένα της Αλεξανδρούπολης και το αστικό κέντρο της Κομοτηνής (περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Ελλάδα) με τη Βουλγαρία. Κομβικό σημείο στη σύνδεση αποτελεί το Dimitrograd (περιφέρεια Yuzhen Tsentralen, Βουλγαρία), όπου διασταυρώνονται οι Διάδρομοι IV, VIII και IX. Από εκεί ο Διαδρόμος IX διέρχεται από τα ανατολικά της Βουλγαρίας μέσω Ρουμανίας προς την ανατολική και βόρεια Ευρώπη και οι Διάδρομοι IV και VIII συνδέουν το μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Σόφια (περιφέρεια Yugozapaden, Βουλγαρία), τους λιμένες/διαμετακομιστικά κέντρα Burgas (περιφέρεια Yugoiztochen, Βουλγαρία), Varna (περιφέρεια Severoiztochen, Βουλγαρία) και το

- μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Κωνσταντινούπολη (περιφέρεια Istanbul, Τουρκία).
- Ο κάθετος άξονας Ξάνθη - Εχίνος - Ελληνο-Βουλγαρικά σύνορα έχει σημαντικό διασυνοριακό χαρακτήρα δημιουργώντας την προοπτική ανάπτυξης του διπόλου των αστικών κέντρων Ξάνθη (περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Ελλάδα) και Φιλιπούπολη (περιφέρεια Yuzhen Tsentralen, Βουλγαρία).
 - Ο κάθετος άξονας Δράμα - Νευροκόπι - Εξοχή είναι επίσης διασυνοριακού χαρακτήρα συνδέοντας το αστικό κέντρο Δράμα (περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Ελλάδα) με τη Βουλγαρία.
 - Ο κάθετος άξονας Θεσσαλονίκη - Σέρρες - Προμαχώνας αποτελεί τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IV – δυτικός κλάδος και συνδέει το μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Θεσσαλονίκη (περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Ελλάδα) και το αστικό κέντρο Σέρρες (περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Ελλάδα) με το μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Σόφια (περιφέρεια Yugozaarden, Βουλγαρία). Κομβικό σημείο στη σύνδεση αποτελεί η Σόφια, όπου διασταυρώνονται οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV προς τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VII (Δούναβης) στα βόρεια και προς το μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Κωνσταντινούπολη (περιφέρεια Istanbul, Τουρκία) στα νοτιοδυτικά και X – ανατολικός κλάδος προς το αστικό/διαμετακομιστικό κέντρο Nis (περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije, Σερβία) και το μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Βελιγράδι (περιφέρεια Beogradski, Σερβία) και VIII προς το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (περιφέρεια FYROM, ΠΓΔΜ) στα ανατολικά και τους λιμένες/διαμετακομιστικά κέντρα Burgas (περιφέρεια Yugoiztochen, Βουλγαρία), Varna (περιφέρεια Severoiztochen, Βουλγαρία) δυτικά.
 - Το τμήμα του ΠΑΘΕ που αποτελεί τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου X – κεντρικός κλάδος και λειτουργεί ως κάθετος άξονας της Εγνατίας προς το μεθοριακό σταθμό των Ευζώνων στα σύνορα της Ελλάδας με την ΠΓΔΜ. Ο άξονας συνδέει το μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Θεσσαλονίκη (περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Ελλάδα) καθώς και την Αθήνα, τη Λάρισα και το Βόλο με το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (περιφέρεια FYROM, ΠΓΔΜ), το αστικό/διαμετακομιστικό κέντρο Nis (Περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije, Σερβία) και το μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Βελιγράδι (περιφέρεια Beogradski, Σερβία). Κομβικό σημείο στη σύνδεση είναι τα Σκόπια, όπου διασταυρώνονται ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος X – κεντρικός και δυτικός κλάδος με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VIII προς το μητροπολιτικό κέντρο Τίρανα και το αστικό/διαμετακομιστικό κέντρο/λιμένα Δυρράχιο (περιφέρεια Central Albania, Αλβανία) στα δυτικά και προς το μητροπολιτικό/διαμετακομιστικό κέντρο Σόφια (περιφέρεια Yugozaarden, Βουλγαρία) στα ανατολικά.
 - Ο υπό ανάπτυξη κάθετος άξονας Φλώρινα - Νίκη που αποτελεί τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου X – δυτικός κλάδος και υλοποιεί την απευθείας σύνδεση του αστικού κέντρου Ιωάννινα και του λιμένα/διαμετακομιστικού κόμβου Ηγουμενίτσα (περιφέρεια Ηπείρου, Ελλάδα) με το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (περιφέρεια FYROM, ΠΓΔΜ), τη σύνδεση των αστικών κέντρων της Κοζάνης και της Πτολεμαΐδας (περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, Ελλάδα), όπου είναι η έδρα της βιομηχανικής ζώνης παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, αλλά και της Λάρισας, καθώς και τη διασυνοριακή εμβέλεια σύνδεση των αστικών κέντρων Φλώρινα (περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, Ελλάδα) – Veles (περιφέρεια FYROM, ΠΓΔΜ) με την προοπτική ανάπτυξης διπόλου των εν λόγω αστικών κέντρων. Το κομβικό σημείο στις τρεις παραπάνω κάθετες συνδέσεις του άξονα της Εγνατίας με τα τμήματα των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων X αποτελεί το Βελιγράδι, όπου ο Διάδρομος X διασταυρώνεται με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VII (Δούναβης) και με τον Διάδρομο της νότιας Αδριατικής προς το διαμετακομιστικό κέντρο/λιμένα

του Bar στο Μαυροβούνιο στα ανατολικά και το αστικό/διαμετακομιστικό κέντρο της Timisoara στη Ρουμανία.

- Ο κάθετος άξονας Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή με τα Ελληνο-Αλβανικά σύνορα έχει ιδιαίτερη σημασία για τη σύνδεση του αστικού κέντρου της Καστοριάς, αλλά και του συνόλου της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (Γρεβενά, Κοζάνη κτλ) συμπεριλαμβανομένης και της βιομηχανικής ζώνης παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VIII προς το μητροπολιτικό κέντρο Τίρανα και το αστικό/διαμετακομιστικό κέντρο/λιμένα Δυρράχιο (περιφέρεια Central Albania, Αλβανία) στα δυτικά και προς το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (περιφέρεια FYROM, ΠΓΔΜ) στα ανατολικά.
- Ο κάθετος άξονας Ιωάννινα – Κακαβιά με τα Ελληνο-Αλβανικά σύνορα συνδέει το αστικό κέντρο Ιωάννινα και το λιμένα/διαμετακομιστικό κόμβο Ηγουμενίτσα (περιφέρεια Ηπείρου, Ελλάδα) με το λιμένα/διαμετακομιστικό κόμβο Vlore (περιφέρεια South Albania, Αλβανία) και μέσω του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου VIII, με το μητροπολιτικό κέντρο Τίρανα και το αστικό/διαμετακομιστικό κέντρο/λιμένα Δυρράχιο (περιφέρεια Central Albania, Αλβανία) στα δυτικά και με το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (περιφέρεια FYROM, ΠΓΔΜ) στα ανατολικά καθώς και με το διασυνωριακό διάδρομο North – South από το Μαυροβούνιο έως την Ελλάδα. Στις δύο παραπάνω συνδέσεις κομβικό σημείο είναι το Δυρράχιο λόγω της σύνδεσης με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VIII και με τον Διάδρομο της νότιας Αδριατικής μέσω της διασύνδεσης με το Μαυροβούνιο
- Ο άξονας της Εγνατίας συνδέεται μέσω του λιμενικού δικτύου του Ιονίου και κυρίως του λιμένα/διαμετακομιστικού κέντρου Ηγουμενίτσα (περιφέρεια Ηπείρου, Ελλάδα), που αποτελεί τη δυτική απόληξη του αυτοκινητοδρόμου, με τους λιμένες/διαμετακομιστικά κέντρα της Ιταλίας στην Αδριατική: Venice, Ancona, Bari, Brindisi. Στο σύνολο των λιμένων αυτών ιδιαίτερη σημασία έχουν οι λιμένες/διαμετακομιστικά κέντρα Bari και Brindisi (περιφέρεια Puglia, Ιταλία) λόγω της διασύνδεσής τους με την ενδοχώρα και το λιμενικό δίκτυο της νότιας Ιταλίας και τη λειτουργία του συγκεκριμένου δικτύου ως νότια απόληξη του Διευρωπαϊκού άξονα Σκανδιναβικός – Μεσόγειος. Κομβικά σημεία στη σύνδεση αυτή αποτελούν το Bari και το Brindisi, που διαμορφώνουν την πύλη εισόδου/εξόδου της χώρας από/προς τα νότια Βαλκάνια.

Συμπερασματικά, το σύστημα Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες λειτουργεί ή έχει την προοπτική να λειτουργήσει συμπληρωματικά ή ανταγωνιστικά με τους παράλληλους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους IV – ανατολικός κλάδος, VII και VIII ενώ τροφοδοτείται από/τροφοδοτεί τους κάθετους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους IV (εκτός του ανατολικού κλάδου), IX και X καθώς και τον Διευρωπαϊκό άξονα Σκανδιναβικός – Μεσόγειος. Μέσω της συνέργειας των προαναφερθέντων κομβικών σημείων, αλλά και των κύριων διαμετακομιστικών κόμβων η επίδραση του συστήματος μπορεί να επεκταθεί ως εξής:

- Σύνδεση από ανατολικά με την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, την ανατολική Ευρώπη και την Ασία μέσω θαλάσσιων, οδικών και σιδηροδρομικών διαδρόμων.
- Σύνδεση κεντρικά με την ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή και τη βόρεια Αφρική μέσω του λιμενικού δικτύου προς το νότο και από την ανατολική έως τη δυτική Ευρώπη, μέσω του ποτάμιου δικτύου του Δούναβη, καθώς και με τη βόρεια Ευρώπη μέσω οδικών και σιδηροδρομικών διαδρόμων
- Σύνδεση από δυτικά με την κεντρική και δυτική Ευρώπη μέσω οδικών και σιδηροδρομικών διαδρόμων και μέσω του λιμενικού δικτύου, με την ευρύτερη περιοχή της νότιας και δυτικής Μεσογείου.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η ζώνη δυνητικών επιδράσεων του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες είναι σκόπιμο να οριοθετηθεί σε μία περιοχή που ορίζεται από τα προαναφερθέντα κομβικά σημεία και τα κύρια διαμετακομιστικά κέντρα, λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις τους με τα δίκτυα που συνδέουν. Πρέπει ωστόσο να ληφθεί

υπόψη ότι το πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών της ευρύτερης περιοχής βρίσκεται σήμερα σε πλήρη εξέλιξη και σημαντικά τμήματα και κόμβοι του δικτύου δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη.

4. Οριστικοποίηση διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων

Πραγματοποιείται η οριστικοποίηση της διασυνοριακής ζώνης των επιδράσεων του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστώσεις και κατανοήσεις που προέκυψαν από τη διεκπεραίωση της παρούσας φάσης του έργου (ΠΕ1 και ΠΕ2). Ειδικότερα λαμβάνονται υπόψη και αξιολογούνται συνθετικά οι εξής συνιστώσες: ροές και συνεργασίες, αναπτυξιακός δυναμισμός και μεταφορές.

Η συνιστώσα των ροών και των συνεργασιών

Έχοντας υπόψη την ανάλυση των εντοπιζόμενων ροών ανθρώπων, υλικών και πόρων αλλά και των διαμορφούμενων συνεργασιών στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών προγραμμάτων εδαφικής συνεργασίας, με πυρήνα τον ελληνικό χώρο και τη ζώνη IV επιδράσεων του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες, διακρίνονται:

- Μια ζώνη αυξημένων εξαρτήσεων, σχέσεων και επιδράσεων που οριοθετείται από την Αλβανία, τη ΠΓΔΜ, τη Βουλγαρία και προεκτείνεται προς τις μητροπολιτικές συγκεντρώσεις του Μπάρι, του Βελιγραδίου και της Κωνσταντινούπολης.
- Μια ζώνη δυνητικής διάχυσης των επιδράσεων που περιλαμβάνει τις περιφέρειες της νότιας Ιταλίας πλην Puglia, την περιφέρεια Balikesir - Canakkale στην Τουρκία και το Κόσοβο.

Η συνιστώσα του αναπτυξιακού δυναμισμού

Έχοντας υπόψη την ανάλυση της αναπτυξιακής δυναμικής, μπορεί να διακριθεί μια σχετικά συμπαγής ζώνη αυξημένων δυνατοτήτων διαμόρφωσης συνεργιακών και προσθετικών φαινομένων των διαφόρων αναπτυξιακών διαδικασιών, πάντα με πυρήνα το σύστημα Εγνατία και κάθετοι άξονες. Αυτή η ζώνη μπορεί να οριστεί γενικά ως το "πολύγωνο" που οριοθετείται από τις σημαντικές αστικές συγκεντρώσεις των Τιράνων, του Βελιγραδίου, της Σόφιας και της Κωνσταντινούπολης. Σε αυτή τη χωρική αναγνώριση, το σύστημα της ιταλικής περιοχής εμφανίζει χαρακτηριστικά απόκλισης - απόρροια ίσως της διαφορετικής ιστορικής φάσης ανάπτυξης αλλά και της φυσικής ασυνέχειας με τη βαλκανική περιοχή.

Η συνιστώσα των μεταφορών

Έχοντας υπόψη την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των προοπτικών του πολυτροπικού συστήματος μεταφορών της ευρύτερης περιοχής, φαίνεται ότι το υπό εξέταση σύστημα εντάσσεται στο Ευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων των νότιων Βαλκανίων δημιουργώντας ένα πλέγμα που οριοθετείται από μία σειρά διαμετακομιστικών κόμβων, οι οποίοι διοχετεύουν τις κυκλοφοριακές ροές είτε προς διεθνή και περιφερειακά/τοπικά δίκτυα είτε προς τους διαδρόμους που βρίσκονται στην περιοχή επιρροής της περιφέρειας του Δούναβη. Οι διαμετακομιστικοί αυτοί κόμβοι είναι οι εξής: Τουρκία (Κωνσταντινούπολη, Terkidag), Βουλγαρία (Σόφια, Burgas, Varna), Ελλάδα (Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη, Ηγουμενίτσα), ΠΓΔΜ (Σκόπια), Σερβία (Βελιγράδι, Νις), Αλβανία (δίπολο Τίρανα - Δυρράχιο), Ιταλία (Bari, Brindisi). Η περιοχή που οριοθετείται από τους προαναφερθέντες κόμβους αποτελεί τη διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων.

Τέλος, από την εξέταση του πλαισίου στρατηγικού σχεδιασμού σχετικά με την εξέλιξη του συστήματος μεταφορών στην περιοχή της ΝΑΕ αναδεικνύονται οι περιοχές που ενδέχεται να στελεχώσουν μία διευρυμένη ζώνη επιδράσεων του πλέγματος της Εγνατίας οδού στο μέλλον. Οι περιοχές αυτές περιλαμβάνουν την περιφέρεια Balikesir-Canakkale (Τουρκία), τη νότια Ρουμανία μετά την αναβάθμιση των χερσαίων διελεύσεων του Δούναβη και την ολοκλήρωση του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IX, οο Μαυροβούνιο μετά την ολοκλήρωση των διασυνοριακών συνδέσεων του λιμένα του Bar με το Βελιγράδι (Σερβία) και με το δίπολο Δυρράχιο - Τίρανα (Αλβανία), οι Περιφέρειες Campania και Calabria (νότια Ιταλία)

μετά την αναβάθμιση των συνδέσεων της Νάπολη και του λιμένα Gioia Tauro με το λιμενικό δίκτυο της Puglia.

Οριστικοποίηση της ζώνης

Με βάση τις χωρικές διαπιστώσεις από την ανάλυση των ροών, της αναπτυξιακής δυναμικής της περιοχής και της δομής του συστήματος μεταφορών αναφορικά με την επίδραση που ασκεί ή μπορεί να ασκήσει το οδικό πλέγμα Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες, η διασυνοριακή ζώνη διερεύνησης των επιδράσεων αυτών καθορίζεται ως εξής:

- Δυτική απόληξη της ζώνης ορίζεται η περιφέρεια της Puglia στην ιταλική περιοχή μελέτης, ως η περιοχή πύλη των ροών που εξυπηρετεί ο άξονας προς την ιταλική και ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Ως συνέχεια και προέκταση αυτής μπορεί να θεωρηθούν οι υπόλοιπες περιφέρειες της ιταλικής περιοχής χωρίς όμως αυτές να διαμορφώνουν ένα εμφανές και άμεσο χωρικό πεδίο αναγνώρισης των επιδράσεων.
- Ανατολική απόληξη της ζώνης ορίζεται η περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης αναγνωρίζοντας τον οικονομικό και παραγωγικό δυναμισμό αυτής της περιοχής και των προοπτικών της ως αγορά για την ελληνική και βαλκανική επιχειρηματική δραστηριοποίηση. Η περιφέρεια Balikesir - Canakkale δεν φαίνεται να εμπίπτει στο άμεσο χωρικό πεδίο αναγνώρισης των επιδράσεων αφού τόσο αναπτυξιακά όσο και λειτουργικά εντάσσεται με λιγότερο σαφή τρόπο στο πλέγμα των διασυνοριακών επιδράσεων με τη βαλκανική περίμετρο.
- Βόρεια απόληξη της ζώνης ορίζεται η περιοχή του Βελιγραδίου αναγνωρίζοντας τον κομβικό ρόλο της στη διοχέτευση ροών και μεταφορικών φορτίων μεταξύ βορά και νότου. Για τον ίδιο λόγο εμπίπτει στη ζώνη διερεύνησης των επιδράσεων και η περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije. Το Κόσοβο ωστόσο εισέρχεται με δευτερεύοντα τρόπο στη διαδικασία αναγνώρισης των επιδράσεων καθώς βρίσκεται εκτός των σημαντικών μεταφορικών συνδέσεων ενώ και στο ζήτημα των εξαρτήσεων κατέχει μια περιφερειακή σημασία.
- Πυρήνας της διασυνοριακής ζώνης ορίζεται το γεωγραφικό πλαίσιο των χωρών Αλβανία, ΠΓΔΜ και Βουλγαρία καθώς όλα τα μεγέθη ανάπτυξης, εξαρτήσεων και συνδέσεων συνηγορούν στην ένταξη αυτής της περιοχής στο χώρο εξυπηρέτησης του συστήματος Εγνατία και κάθετοι άξονες και άρα αναγνώρισης των επιδράσεων.

Συνεπώς, ως διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων του συστήματος Εγνατία και κάθετοι άξονες προτείνεται να οριστεί ο χώρος που περιλαμβάνει τις χώρες Αλβανία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία, τις περιφέρειες Istanbul και Tekirdag - Edirne - Kırklareli στην Τουρκία ως ανατολική απόληξη, την περιφέρεια Puglia στην Ιταλία ως δυτική απόληξη και τις Σερβικές περιφέρειες Beograd και Juzne i Istocne Srbije ως βόρεια απόληξη (βλ. επισυναπτόμενο Χάρτη).

Προτεινόμενη ζώνη διασυνοριακών επιδράσεων

