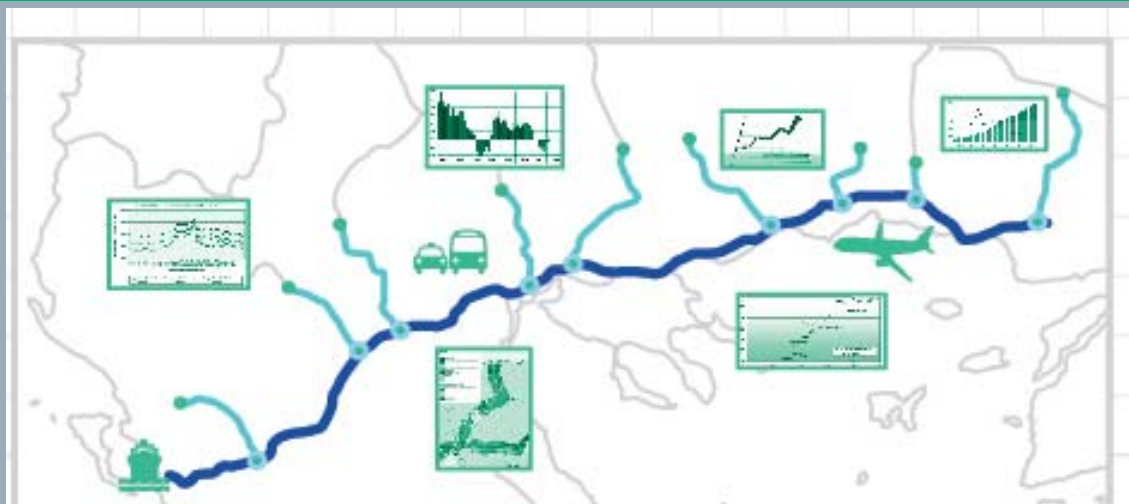




παρατηρητήριο εγνατίας οδού

παρακολούθηση των χωρικών επιδράσεων του αυτοκινητόδρομου

3^η Έκθεση Χωρικών Επιδράσεων



Η 3η Έκθεση Χωρικών Επιδράσεων αφορά στη συνθετική ανάλυση και παρουσίαση των επιδράσεων συνολικά του συστήματος Εγνατία Οδός και Κάθετοι Άξονες και επικεντρώνεται κυρίως στα δεδομένα της περιόδου 2007-2014. Επισημαίνεται ότι αναπόσπαστο τμήμα της ανάλυσης και της αξιολόγησης των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού αποτελεί η τρέχουσα οικονομική κρίση, η οποία επηρέασε σημαντικά το σύνολο της Χώρας.

Επιλέγονται έξι παράμετροι βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των δεικτών και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους: (α) Κινητικότητα – Προσβασιμότητα, (β) Συνοχή – Ανάπτυξη, (γ) Ισορροπία – Δικτύωση, (δ) Περιβάλλον - Κλιματική αλλαγή, (ε) Περιφερειακή ανθεκτικότητα, (στ) Διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία στη διασυνοριακή περιοχή επιρροής.

Η Έκθεση αποτελεί το σχετικό παραδοτέο της ΓΕΩΧΩΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΑΕ, στο πλαίσιο της Σύμβασης «Παροχή υπηρεσιών Συμβούλου-Χωροτάκτη για τη συνθετική επεξεργασία & αξιολόγηση των χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων (κωδ. αναφ. 5140).

Στην επεξεργασία της 3ης Έκθεσης Χωρικών Επιδράσεων συμμετείχαν οι:

ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ ΑΘΗΝΑ, Αρχιτέκτων Μηχανικός, Χωροτάκτης-Πολυεodός

ΕΠΠΑΣ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ, Μηχ. Χωροταξίας, Πολυεodομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΖΕΚΑ ΔΗΜΗΤΡΑ, Μηχ. Χωροταξίας, Πολυεodομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΒΛΑΧΟΣ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ, Τελειόφοιτος Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης ΑΠΘ

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-κερδοσκοπικούς και μη-εμπορικούς σκοπούς με την προϋπόθεση ότι θα αναφέρεται η πηγή (Παρατηρητήριο – ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., 2013).



Internet:

<http://www.egnatia.eu>

<http://observatory.egnatia.gr>

© ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚΤΕΝΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
1. Η Εγνατία Οδός	7
2. Το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού	7
3. Το πλαίσιο ανάλυσης της 3 ^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων	8
4. Κινητικότητα – Προσβασιμότητα	9
5. Συνοχή – Ανάπτυξη	12
6. Ισορροπία – Δικτύωση	15
7. Περιβάλλον – Κλιματική αλλαγή	16
8. Περιφερειακή ανθεκτικότητα	17
9. Διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυννοριακή εδαφική συνεργασία	18
10. Συνθετική αξιολόγηση Ζώνης IV – Γενικά συμπεράσματα	20
1. Η Εγνατία Οδός	23
1.1. Βασικά χαρακτηριστικά	23
1.2. Η Εγνατία Οδός στο χωροταξικό σχεδιασμό	24
2. Το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού	29
2.1. Αντικείμενο του Παρατηρητηρίου	29
2.2. Το σύστημα δεικτών	30
2.3. Οι Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού	31
3. Το πλαίσιο ανάλυσης της 3^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων	34
3.1. Αρχικές παράμετροι ανάλυσης	34
3.2. Παράμετροι αξιολόγησης των χωρικών επιδράσεων	37
3.2.1. Επιλογή των παραμέτρων αξιολόγησης	37
3.2.2. Μεθοδολογία μελέτης των δεικτών ανά παράμετρο αξιολόγησης	42
4. Κινητικότητα – Προσβασιμότητα	47
4.1. Κινητικότητα	47
4.1.1. Βασικά στοιχεία κινητικότητας	47
4.1.1.1. Κυκλοφοριακός φόρτος	47
4.1.1.2. Σύνθεση κυκλοφορίας	50
4.1.1.3. Αριθμός μετακινούμενων προσώπων	50
4.1.1.4. Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα	51
4.1.1.5. Επίπεδο εξυπηρέτησης	52
4.1.2. Πυκνότητα οδικού δικτύου	52
4.1.3. Στοιχεία χρονοαποστάσεων	53
4.1.3.1. Χρόνος διαδρομής	53
4.1.3.2. Χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων	53
4.1.4. Εμπορευματικές μετακινήσεις	53
4.1.5. Κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς - Αφίξεις αλλοδαπών	54
4.1.5.1. Κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς	54
4.1.5.2. Αφίξεις αλλοδαπών	55
4.2. Προσβασιμότητα και αναπτυξιακά μεγέθη	56
4.2.1. Ωφελούμενος πληθυσμός	56
4.2.2. Μέγεθος αγοράς	57
4.2.3. Εργατικό δυναμικό	59
4.3. Προσπελάσιμες περιοχές - Ζώνες ειδικού ενδιαφέροντος	61
4.3.1. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς	61
4.3.1.1. Αεροδρόμια	61
4.3.1.2. Λιμάνια	63
4.3.1.3. Σιδηροδρομικοί Σταθμοί	64

4.3.2. Προσπελάσιμες αναπτυξιακές ζώνες.....	65
4.3.3. Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος.....	65
4.3.3.1. Διανυκτερεύσεις στα τουριστικά καταλύματα	65
4.3.3.2. Αριθμός τουριστικών καταλυμάτων	67
4.3.3.3. Ποσοστά πληρότητας.....	69
4.3.3.4. Κίνηση των επισκεπτών στα μουσεία και στους αρχαιολογικούς χώρους	70
5. Συνοχή – Ανάπτυξη	72
5.1. Επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας	72
5.2. Επίπεδο απασχόλησης και ανεργίας	74
5.2.1. Επίπεδο ανεργίας.....	74
5.2.2. Επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας.....	76
5.2.3. Επίπεδο απασχόλησης (ηλικίες 20-64 ετών).....	78
5.2.4. Νέοι (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση	80
5.3. Διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της παραγωγής και της απασχόλησης ..	81
5.3.1. Σύνθεση της παραγωγής.....	81
5.3.2. Σύνθεση της απασχόλησης.....	85
5.4. Εξωτερικό εμπόριο	89
5.5. Επίπεδο φτώχειας.....	91
5.5.1. Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας.....	91
5.5.2. Πληθυσμός σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης	92
5.5.3. Πληθυσμός (ηλικίας 0-59 ετών) που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας.....	94
5.5.4. Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού	95
5.6. Εγκατάσταση επιχειρήσεων	97
5.7. Μεταβολή βιομηχανικής και εμπορικής γης	97
5.8. Αξίες γης	97
5.9 Οικοδομική δραστηριότητα	98
6. Ισορροπία – Δικτύωση	100
6.1. Χωρική κατανομή και εξέλιξη του πληθυσμού	100
6.1.1. Πυκνότητα πληθυσμού	100
6.1.2. Πληθυσμός και πληθυσμιακή μεταβολή	100
6.1.2.1. Ανάλυση σε επίπεδο Ζώνης IV, Περιφερειών και Νομών	101
6.1.2.2. Ανάλυση σε επίπεδο ΟΤΑ και Δημοτικών/Τοπικών Κοινοτήτων	101
6.1.2.3. Ανάλυση σε επίπεδο αστικών κέντρων.....	102
6.2. Ταξινόμηση αστικών κέντρων - Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη ...	102
6.2.1. Ταξινόμηση αστικών κέντρων	102
6.2.2. Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη.....	102
6.3. Μεταβολή αστικής γης.....	103
7. Ποιότητα περιβάλλοντος	104
7.1. Επιδράσεις στους οικισμούς.....	104
7.1.1. Θόρυβος	104
7.1.2. Συνοχή – Αποκοπή οικισμών	105
7.1.3. Ποιότητα των υδάτων.....	106
7.1.4. Διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων	107
7.2. Ατμοσφαιρική ρύπανση – Συμβολή στην κλιματική αλλαγή	109
7.3. Επιδράσεις στους φυσικούς πόρους.....	110

7.3.1. Αποκοπή επικοινωνίας φυσικών περιοχών – Εγγύτητα σε προστατευόμενες περιοχές	110
7.3.2. Μεταβολή χρήσεων γης	110
7.3.3. Αποκατάσταση τοπίου	110
8. Περιφερειακή ανθεκτικότητα.....	111
9. Διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία	114
9.1. Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη	115
9.2. Διατροφικότητα των μεταφορών	119
9.3. Διασυνοριακή εδαφική συνεργασία.....	121
10. Συνθετική αξιολόγηση Ζώνης IV – Γενικά συμπεράσματα	123
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ..	128
Ι. Πολιτικές για τις μεταφορές.....	129
ΙΙ. Πολιτικές για τη συνοχή και την εδαφική συνοχή.....	132
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ IV	144

Χάρτες

Χάρτης 1.1. Κόμβοι και τμήματα της Εγνατίας Οδού.....	24
Χάρτης 2.1. Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού	33
Χάρτης 4.1. Κυκλοφοριακός φόρτος στην Εγνατία Οδό, 2014	49
Χάρτης 4.2. Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα στην Εγνατία Οδό, 2014 ...	52
Χάρτης 4.3. Ωφελούμενος πληθυσμός με κέντρο την Ηγουμενίτσα.....	57
Χάρτης 4.4. Μεταβολή τουριστικών καταλυμάτων ανά Νομό της Ζώνης IV,	69
2007-2012	69
Χάρτης 5.1. Συνολικός αριθμός νέων κατοικιών ανά 1.000 κατοίκους, 2009-2012	99
Χάρτης 7.1. Χαρτογράφηση οδικού κυκλοφοριακού θορύβου, 2014 ...	105
Χάρτης 7.2. Διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων, 2006-2014.....	108
Χάρτης 9.1. Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών στη διασυνοριακή ζώνη διερεύνησης των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού	114
Χάρτης 9.2. Ωφελούμενος πληθυσμός σε χρονοαπόσταση 90 min από τις έδρες των Περιφερειών NUTS 2, 2011	118

Πίνακες

Πίνακας 2.1. Το Σύστημα Δεικτών του Παρατηρητηρίου	30
Πίνακας 2.2. Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού	32
Πίνακας 3.1. Ταξινόμηση των δεικτών ανά παράμετρο αξιολόγησης	44
Πίνακας 4.1. Κυκλοφοριακός φόρτος, Απεικόνιση κυριότερων τάσεων ..	49
Πίνακας 4.2. Αφίξεις αλλοδαπών μέσω των οδικών πυλών, Απεικόνιση τάσεων	56
Πίνακας 4.3. Μέγεθος αγοράς, ΑΕΠ σε εκ. € (σταθερές τιμές έτους 2005)	58
Πίνακας 4.4. Μέγεθος αγοράς: ΜΕΡΜ ΑΕΠ (στ	
θερές τιμές), Απεικόνιση τάσεων	58

Πίνακας 4.5. Εργατικό δυναμικό: Μεταβολή οικονομικώς ενεργού πληθυσμού, Απεικόνιση τάσεων	60
Πίνακας 4.6. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς: Επιβατική κίνηση αερολιμένων, Απεικόνιση τάσεων	62
Πίνακας 4.7. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς: Εμπορευματική κίνηση αερολιμένων, Απεικόνιση τάσεων	63
Πίνακας 4.8. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς: Διακινούμενοι επιβάτες ανά λιμένα, Απεικόνιση τάσεων	63
Πίνακας 4.9. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς: Διακινούμενα εμπορεύματα ανά λιμένα, Απεικόνιση τάσεων	63
Πίνακας 4.10. Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος: Διανυκτερεύσεις στα τουριστικά καταλύματα, Απεικόνιση τάσεων	66
Πίνακας 4.11. Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος: Αριθμός τουριστικών καταλυμάτων, Απεικόνιση τάσεων	68
Πίνακας 5.1. Επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας: ΜΕΡΜ κκΑΕΠ, Απεικόνιση τάσεων	73
Πίνακας 5.2. Επίπεδο ανεργίας: Μεταβολή ποσοστού ανεργίας, Απεικόνιση τάσεων	75
Πίνακας 5.3. Επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας: Μεταβολή ποσοστού μακροχρόνιας ανεργίας, Απεικόνιση τάσεων	77
Πίνακας 5.4. Επίπεδο απασχόλησης (ηλικίες 20-64 ετών): Μεταβολή ποσοστού απασχόλησης, Απεικόνιση τάσεων	79
Πίνακας 5.5. Νέοι (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση: Μεταβολή ποσοστού, Απεικόνιση τάσεων	80
Πίνακας 5.6. Σύνθεση της παραγωγής: ΜΕΡΜ ΑΠΑ, Απεικόνιση τάσεων	84
Πίνακας 5.7. Σύνθεση της απασχόλησης: Ποσοστιαία μεταβολή απασχόλησης, Απεικόνιση τάσεων	86
Πίνακας 5.8. Εξωτερικό εμπόριο: ΜΕΡΜ εισαγωγών-εξαγωγών, Απεικόνιση τάσεων	90
Πίνακας 5.9. Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας: Μεταβολή ποσοστού πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας, Απεικόνιση τάσεων	92
Πίνακας 5.10. Πληθυσμός σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης: Μεταβολή ποσοστού πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης, Απεικόνιση τάσεων	93
Πίνακας 5.11. Πληθυσμός που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας: Μεταβολή ποσοστού πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας, Απεικόνιση τάσεων	95
Πίνακας 5.12. Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού: Μεταβολή ποσοστού πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού, Απεικόνιση τάσεων	96
Πίνακας 8.1. Δείκτες που εκφράζουν ή σχετίζονται με την περιφερειακή ανθεκτικότητα, Απεικόνιση τάσεων	113

Εικόνες

Εικόνα 7.1. Άραχθος	106
Εικόνα 7.2. Εξοπλισμός δειγματοληψίας	107

ΕΚΤΕΝΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

1. Η Εγνατία Οδός

Η Εγνατία Οδός εκτείνεται από την Ηγουμενίτσα έως τους Κήπους του Νομού Έβρου, σε συνολικό μήκος 670 χλμ. Συνδέεται άμεσα με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και με τα σύνορα με την Τουρκία, ενώ μέσω εννέα ολοκληρωμένων ή υπό κατασκευή καθέτων αξόνων συνδέεται με τα σύνορα της Αλβανίας, της ΠΓΔΜ και της Βουλγαρίας. Η Εγνατία Οδός είναι ένα από τα μεγαλύτερα οδικά έργα που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 2000 στην Ευρώπη και είχε περιληφθεί στα έργα πρώτης προτεραιότητας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Συνδέει την Ελλάδα με τον Ευρωπαϊκό χώρο και τη Μέση Ανατολή και μέσω των κάθετων αξόνων λειτουργεί ως συλλεκτήριο άξονας των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων Μεταφορών που διατρέχουν τη Νότιο-Ανατολική Ευρώπη από Βορρά προς Νότο.

Την Εγνατία Οδό τροφοδοτούν εννέα Κάθετοι Άξονες, οι οποίοι, ως τμήματα του Διευρωπαϊκού Δικτύου και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων, εξασφαλίζουν τη σύνδεση της Ελλάδας με τις Βαλκανικές χώρες και την Ευρώπη. Οι Κάθετοι αυτοί Άξονες οδηγούν από την Εγνατία Οδό προς την Αλβανία (προς Τίρανα), τη Δυτική Βουλγαρία (προς Σόφια), την Ανατολική Βουλγαρία (προς Μπουργκάς) και την ΠΓΔΜ (προς Σκόπια).

Ο ελληνικός χωροταξικός σχεδιασμός αναφέρεται στο ρόλο της Εγνατίας Οδού στη χωρική ανάπτυξη και αναδεικνύει τη συμβολή της στη διαμόρφωση αναπτυξιακών αξόνων 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 που εκπονούνται το τρέχον διάστημα (έχει παραδοθεί το Β1 Στάδιο και έχει τεθεί σε διαβούλευση το Σχέδιο Υπουργικής Απόφασης) αξιολογούν την Εγνατία Οδό ως καθοριστικό παράγοντα ανάπτυξης διαπεριφερειακών σχέσεων και δραστηκής βελτίωσης της προσβασιμότητας όλων των Περιφερειών απ' όπου διέρχεται και επισημαίνουν την ανάγκη ανάπτυξης νέων συνδέσεων στην κατεύθυνση ολοκλήρωσης συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών. Η ένταξη της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων στο μελλοντικό περιφερειακό χωρικό σχεδιασμό θα προδιαγραφεί με την ολοκλήρωση και έγκριση του αναθεωρημένου σχεδιασμού των παραπάνω Περιφερειακών Πλαισίων.

2. Το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού

Αντικείμενο του «Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού» είναι η καταγραφή και μελέτη των αναπτυξιακών, χωροταξικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιδράσεων από την κατασκευή και λειτουργία του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων. Το Παρατηρητήριο εφαρμόζει τους κανόνες της διεθνούς πρακτικής για την παρακολούθηση βασικών φαινομένων που σχετίζονται με τη λειτουργία μεγάλων αυτοκινητοδρόμων και διαθέτει οργανωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Τεκμηρίωσης και Διαχείρισης Δεδομένων.

Η διαχρονική καταγραφή, παρακολούθηση και μελέτη των χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού βασίζεται σε ένα σύστημα δεικτών, οι οποίοι ομαδοποιούνται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: κοινωνικο-οικονομικοί και χωροταξικοί δείκτες, περιβαλλοντικοί

δείκτες και δείκτες λειτουργίας οδικού δικτύου (συγκοινωνιακοί). Το σύστημα δεικτών δεν είναι στατικό, αλλά υπόκειται σε συνεχή επισκόπηση και προσαρμογή στις νέες συνθήκες. Οι δείκτες είναι συμβατοί και συγκρίσιμοι με δείκτες που χρησιμοποιούν βασικά σχετικά Ευρωπαϊκά προγράμματα της ΕΕ. Κάθε δείκτης έχει συγκεκριμένα χωρικά επίπεδα εφαρμογής, που είναι οι Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού. Συνεκτιμώντας το θεωρητικό πλαίσιο για τις αλληλεπιδράσεις μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης, το υφιστάμενο προγραμματικό πλαίσιο σχεδιασμού και γενικότερα παραδείγματα από την ισχύουσα μεθοδολογία και πρακτική, εξ αρχής προσδιορίστηκαν πέντε ζώνες επιρροής. Από την άποψη των βασικών μακροσκοπικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού, η βασικότερη ζώνη στην οποία επικεντρώνεται η μελέτη της εξέλιξης των μεγεθών που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο είναι η Ζώνη IV, δηλαδή η Ζώνη των Περιφερειών απ' όπου διέρχονται η Εγνατία Οδός και οι Κάθετοι Άξονες: Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Ήπειρος και Θεσσαλία.

3. Το πλαίσιο ανάλυσης της 3^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων

Σύμφωνα με το πλαίσιο που θέτει το Παρατηρητήριο, οι Εκθέσεις Επιδράσεων της Εγνατίας Οδού επικεντρώνονται στη Ζώνη IV και στοχεύουν στην ανάδειξη βασικών ζητημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Η 3^η Έκθεση Χωρικών Επιδράσεων αφορά στη συνθετική ανάλυση και παρουσίαση των επιδράσεων συνολικά του συστήματος Εγνατία Οδός και Κάθετοι Άξονες και καλύπτει τα τέλη της δεκαετίας του 2000 (που είχαν αρχίσει να φαίνονται τα πρώτα σημάδια της οικονομικής κρίσης) και τις αρχές της δεκαετίας του 2010. Επισημαίνεται ότι αναπόσπαστο τμήμα της ανάλυσης και της αξιολόγησης των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού αποτελεί η τρέχουσα οικονομική κρίση, η οποία επηρέασε σημαντικά το σύνολο της Χώρας.

Η 3^η Έκθεση Επιδράσεων βασίζεται στη μελέτη των αποτελεσμάτων των 38 δεικτών του Παρατηρητηρίου που είχαν εξεταστεί στα πλαίσια της 2^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων. Διευκρινίζεται ότι σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, νεότερα διαθέσιμα δεδομένα (τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν με ασφάλεια ως προς την εκτίμηση των χωρικών επιδράσεων) υπάρχουν μόνο για 15 δείκτες. Όσον αφορά τους υπόλοιπους δείκτες, για τους οποίους είτε δεν υπάρχουν νεότερα στοιχεία είτε βασίζονται σε άπαξ μετρήσεις, παρουσιάζεται μια σύντομη περίληψη των δεδομένων της 2^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων. Επιπλέον, στην 3^η Έκθεση Επιδράσεων ενσωματώνονται και εξετάζονται και δέκα νέοι δείκτες, οι οποίοι μελετήθηκαν στα πλαίσια διαφόρων Εκθέσεων και Κειμένων Εργασίας του Παρατηρητηρίου.

Η 3^η Έκθεση Επιδράσεων ακολουθεί σε γενικές γραμμές το πλαίσιο αξιολόγησης της 2^{ης} Έκθεσης. Μελετώντας τις Ευρωπαϊκές πολιτικές και συνεκτιμώντας τις ιδιαίτερες συνθήκες της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας, στην 3^η Έκθεση Επιδράσεων επιλέγονται **έξι παράμετροι** βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των δεικτών και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους.

- Κινητικότητα - Προσβασιμότητα
- Συνοχή - Ανάπτυξη
- Ισορροπία - Δικτύωση
- Περιβάλλον - Κλιματική αλλαγή
- Περιφερειακή ανθεκτικότητα
- Διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία.

Για κάθε μία από τις πρώτες τέσσερις παραμέτρους επιλέγονται συγκεκριμένοι δείκτες με τους οποίους επιχειρείται η ανάλυση των χωρικών επιδράσεων ως προς αυτές τις παραμέτρους. Η 3^η Έκθεση Επιδράσεων επικεντρώνεται κυρίως στα δεδομένα της περιόδου 2007-2014. Όσον αφορά στην πέμπτη παράμετρο, την περιφερειακή ανθεκτικότητα, η αξιολόγησή της βασίζεται σε δείκτες που μελετώνται για κάποια από τις πρώτες τέσσερις παραμέτρους, ενώ στην παράμετρο αυτή χρησιμοποιείται ως έτος-βάσης το 2009, καθώς συμπίπτει με την επίσημη έναρξη της έντονης οικονομικής ύφεσης που επηρέασε και εξακολουθεί να επηρεάζει τη Χώρα. Η έκτη παράμετρος, αυτή της διατροφικότητας των μεταφορών, της πολυκεντρικής χωρικής ανάπτυξης και της διασυνοριακής εδαφικής συνεργασίας, περιλαμβάνει διαπιστώσεις-συμπεράσματα που προέκυψαν από τη μελέτη της εξέλιξης διαφόρων δεικτών, οι οποίοι εξετάστηκαν στα πλαίσια της Μελέτης του Παρατηρητηρίου «Μελέτη επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη: Διατροφικότητα των μεταφορών, Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και Διασυνοριακή συνεργασία» και δεν ταυτίζονται στο σύνολό τους με τους δείκτες του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού. Στη συνθετική αξιολόγηση επιχειρείται μια συνολική ποιοτικού χαρακτήρα εκτίμηση των επιδράσεων στις επιμέρους παραμέτρους λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική εξέλιξη κρίσιμων μεγεθών, τη σχέση με τη μέση εξέλιξη αυτών των μεγεθών σε επίπεδο Χώρας και τη σχέση με τη μέση εξέλιξή τους στο σύνολο της Ζώνης IV.

4. Κινητικότητα – Προσβασιμότητα

Στην κινητικότητα μελετώνται τα βασικά στοιχεία κινητικότητας (κυκλοφοριακός φόρτος, σύνθεση κυκλοφορίας, αριθμός μετακινούμενων προσώπων, επίπεδο εξυπηρέτησης, διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα), η πυκνότητα οδικού δικτύου, στοιχεία χρονοαποστάσεων, οι εμπορευματικές μετακινήσεις και η κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς. Σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, νεότερα διαθέσιμα δεδομένα αφορούν τον κυκλοφοριακό φόρτο, τη σύνθεση της κυκλοφορίας, το επίπεδο εξυπηρέτησης, τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα, το χρόνο διαδρομής και την κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς-αφίξεις αλλοδαπών και παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω.

Γενικά, οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφηκαν στα τμήματα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Καλοχωρίου και Σερρών που λειτουργούν και ως εξωτερική περιφερειακή οδός για την πόλη της Θεσσαλονίκης και εξυπηρετούν, εκτός της διαμπερούς κυκλοφορίας, μεγάλο ποσοστό αστικών μετακινήσεων της μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης. Από τα υπόλοιπα τμήματα της Εγνατίας Οδού, την περίοδο 2009-2014, η μεγαλύτερη ΕΜΗΚ αντιστοιχούσε στο τμήμα Α/Κ Μαλγάρων – Α/Κ Αξιού, το οποίο βρίσκεται σε σχετική εγγύτητα με την πόλη της Θεσσαλονίκης. Στην πλειονότητα των τμημάτων της Εγνατίας Οδού, η κυκλοφορία οχημάτων παρουσίασε συνεχή πτωτική τάση από το 2009 μέχρι το 2013, με τις μεγαλύτερες ετήσιες μειώσεις κυκλοφοριακού φόρτου να καταγράφονται τη διετία 2011-2012 (κατά μέσο όρο περίπου 15%). Η κατάσταση αυτή αντιστράφηκε το 2014, καθώς η κυκλοφορία οχημάτων στην πλειονότητα των τμημάτων της Εγνατίας Οδού εμφάνισε θετική μεταβολή, με τη μεγαλύτερη αύξηση κυκλοφοριακού φόρτου να καταγράφεται στο τμήμα μεταξύ των δύο ανισόπεδων κόμβων Α/Κ Βασιλικού και Νεοχωρίου στο Νομό Θεσπρωτίας.

Η ποσοστιαία κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου κατά κατηγορία οχήματος, γίνεται με τη διάκριση των οχημάτων στις κατηγορίες ελαφρά (δίκυκλα, επιβατικά, ημιφορτηγά) και βαρέα (φορτηγά, λεωφορεία) οχήματα. Την περίοδο 2009-2014, το

ποσοστό των βαρέων οχημάτων σημείωσε σημαντική αύξηση στα τμήματα του αυτοκινητόδρομου μεταξύ Κοζάνης και Βέροιας, γεγονός που αναδεικνύει τον κρίσιμο ρόλο του στη λειτουργική διασύνδεση της Δυτικής Μακεδονίας με την Κεντρική Μακεδονία. Αύξηση του ποσοστού των βαρέων οχημάτων καταγράφηκε επίσης στα τμήματα μεταξύ των Α/Κ που εξυπηρετούν δύο περιφερειακές πόλεις: τα Γρεβενά και την Αλεξανδρούπολη (μέχρι τον Α/Κ Αρδανίου). Η αύξηση αυτή στο ποσοστό βαρέων οχημάτων δε σημαίνει απαραίτητα και αύξηση του απόλυτου αριθμού τους, αλλά φανερώνει ότι το ύψος της μείωσης στην κυκλοφορία τους ήταν μικρότερο από το αντίστοιχο των επιβατικών οχημάτων, γεγονός που κρίνεται απολύτως λογικό καθώς οι μετακινήσεις φορτηγών είναι περισσότερο «ανελαστικές» σε σχέση με τις μετακινήσεις επιβατικών οχημάτων. Από την άλλη, σημαντική μείωση του ποσοστού των βαρέων οχημάτων σημειώθηκε στο τμήμα Α/Κ Λαγκαδά-Σερρών - Α/Κ Προφήτη στο Νομό Θεσσαλονίκης, καθώς και στο τμήμα μεταξύ Ξάνθης και Κομοτηνής, η οποία μπορεί να αποδοθεί στο αρκετά υψηλότερο (σε σύγκριση με τα επιβατικά οχήματα) ποσοστό φορτηγών που εκτράπηκαν για να αποφύγουν τους σταθμούς διοδίων Ανάληψης και Ιάσμου που λειτουργούν σε αυτά τα τμήματα.

Στο σύνολο της περιόδου 2009-2014, τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα σε ολόκληρη την Εγνατία Οδό μειώθηκαν κατά 29%, με τις μεγαλύτερες μειώσεις να καταγράφονται στα τμήματα της Εγνατίας Οδού στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης. Η μεγαλύτερη κάμψη της κινητικότητας από πλευράς διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων σημειώθηκε το διάστημα 2010-2012 οπότε και ξεπερνούσε το 20% σε όλες τις Περιφέρειες, ενώ το διάστημα 2012-2014 τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα παρουσίασαν μικρή αύξηση στα τμήματα της Εγνατίας Οδού στην Περιφέρεια Ηπείρου και μείωση στις υπόλοιπες Περιφέρειες.

Στη συντριπτική πλειονότητα των τμημάτων της Εγνατίας Οδού, το επίπεδο εξυπηρέτησης (όπως εκτιμήθηκε το 2015) κατά τις ώρες αιχμής μιας τυπικής μέρας είναι Α, με εξαίρεση το τμήμα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων (Α/Κ) Μαλγάρων και Αξιού στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, όπου γίνεται Β.

Τον Μάρτιο του 2015, ο συνολικός χρόνος διαδρομής από την Ηγουμενίτσα έως τους Κήπους (670 χλμ.) εκτιμήθηκε σε 6 ώρες (360 λεπτά). Σε σχέση με την κατάσταση του οδικού δικτύου χωρίς την Εγνατία Οδό, ο χρόνος διαδρομής μεταξύ Ηγουμενίτσας και Κήπων μειώθηκε κατά πεντέμισι ώρες. Ενδεικτικά, η διαδρομή Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη μειώθηκε περίπου 2,5 ώρες, η διαδρομή Καστοριά-Θεσσαλονίκη κατά 1 ώρα και 10 λεπτά, η διαδρομή Ορεστιάδα-Θεσσαλονίκη περίπου κατά 1 ώρα και 40 λεπτά και η διαδρομή Ορεστιάδα-Ηγουμενίτσα κατά 6 ώρες.

Το 2013, στους μεθοριακούς σταθμούς για τους οποίους διατίθενται στοιχεία, τα περισσότερα διερχόμενα οχήματα παρατηρήθηκαν στο σταθμό του Προμαχώνα (σύνορα Βουλγαρίας), ενώ στη δεύτερη θέση ήταν ο σταθμός των Ευζώνων (σύνορα ΠΓΔΜ) και στην τρίτη θέση ο σταθμός του Ορμενίου (σύνορα Βουλγαρίας). Την περίοδο 2007-2013, η συνολική κίνηση πολλαπλασιάστηκε σε όλους τους μεθοριακούς σταθμούς (για τους οποίους υπάρχουν συγκρίσιμα δεδομένα), με τις μεγαλύτερες αυξήσεις να καταγράφονται στους σταθμούς Νίκης και Καστανιών. Σημαντικές αυξήσεις παρουσίασαν, επίσης, οι σταθμοί Κρυσταλλοπηγής και Κήπων.

Όλες οι οδικές και σιδηροδρομικές αφίξεις αλλοδαπών στην Ελλάδα πραγματοποιούνται στη Ζώνη IV λόγω της ύπαρξης σε αυτήν όλων των χερσαίων

συνοριακών σταθμών και συνδέονται είτε άμεσα (Κήποι Έβρου), είτε μέσω Καθέτου Άξονα με την Εγνατία Οδό. Μεταξύ της περιόδου 2008-2014 όλες οι οδικές πύλες (για τις οποίες υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για τη συγκεκριμένη περίοδο) κατέγραψαν αύξηση των αφίξεων αλλοδαπών, με την εντυπωσιακότερη μεταβολή να καταγράφεται στον σταθμό Κήπων. Ειδικότερα, το σύνολο των οδικών αφίξεων αποκλειστικά αλλοδαπών παρουσίασε σταδιακή αύξηση το διάστημα 2008-2011 και στη συνέχεια κατέγραψε μικρή μείωση το διάστημα 2011-2012 και μεγάλη αύξηση το διάστημα 2012-2014.

Στην προσβασιμότητα μελετώνται ο ωφελούμενος πληθυσμός, το μέγεθος αγοράς (ΑΕΠ), το μέγεθος του εργατικού δυναμικού, τα προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς, οι προσπελάσιμες αναπτυξιακές υποδομές και οι προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος. Σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, νεότερα διαθέσιμα δεδομένα αφορούν το μέγεθος αγοράς (ΑΕΠ) και το μέγεθος του εργατικού δυναμικού και παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω.

Το 2013, το μέγεθος της αγοράς, το οποίο εκτιμάται βάσει του ΑΕΠ, ανερχόταν συνολικά στις 5 Περιφέρειες της Ζώνης IV σε 49.763 εκ.€, λίγο μεγαλύτερο από το 1/4 του συνολικού εθνικού ΑΕΠ. Συνολικά, την περίοδο 2007-2013 το ΑΕΠ στη Ζώνη IV μειώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό παρόμοιο με το μέσο Χώρας. Παρομοίως, όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV παρουσίασαν αρνητικό ρυθμό μεταβολής, με τη μεγαλύτερη μείωση να καταγράφεται στη Δυτική Μακεδονία και τη μικρότερη στην Ήπειρο. Ειδικότερα, την τριετία 2007-2009, το ΑΕΠ της Ζώνης IV μειώθηκε με ρυθμό ελαφρώς υψηλότερο από τον αντίστοιχο αρνητικό ρυθμό της Χώρας. Οι Περιφέρειες Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας παρουσίασαν τη μεγαλύτερη μείωση, ενώ το ίδιο διάστημα μόνο στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης καταγράφηκε ρυθμός μείωσης του ΑΕΠ χαμηλότερος του μέσου Χώρας. Το διάστημα 2009-2013 ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ στη Ζώνη IV εξακολούθησε να είναι αρνητικός, αλλά λίγο χαμηλότερος από τον αντίστοιχο αρνητικό ρυθμό της Χώρας. Σε περιφερειακό επίπεδο, οι μεγαλύτερες αρνητικές μεταβολές καταγράφηκαν στη Δυτική Μακεδονία και την Κεντρική Μακεδονία, οι οποίες μάλιστα παρουσίασαν αρνητικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα.

Το 2014, το σύνολο του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού της Ζώνης IV ήταν 1.616.400 άτομα, 33,6% του συνολικού οικονομικώς ενεργού πληθυσμού της Χώρας, η δε κατανομή του στις 5 Περιφέρειες ακολουθούσε σε μεγάλο βαθμό την πληθυσμιακή κατανομή. Την περίοδο 2007-2014, ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός της Ζώνης IV σημείωσε μείωση, η οποία ήταν λίγο μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μείωση της Χώρας. Παρομοίως, ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός μειώθηκε σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, όπως και στην πλειονότητα των Περιφερειών της Χώρας, με τη μεγαλύτερη μείωση να καταγράφεται στην Κεντρική Μακεδονία. Ειδικότερα, μεταξύ των ετών 2007-2009 ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός της Ζώνης IV αυξήθηκε οριακά (αύξηση μικρότερη από την αντίστοιχη μεταβολή της Χώρας), ενώ το διάστημα 2009-2014 μεταβλήθηκε αρνητικά (μείωση ελαφρώς μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μεταβολή της Χώρας).

Εντός της Ζώνης IV ως βασικές υποδομές των άλλων μέσων μεταφοράς, πλην των οδικών, καταγράφονται 9 αεροδρόμια, 9 λιμάνια και 26 Σιδηροδρομικοί Σταθμοί. Συνολικά, την περίοδο 2005-2013 η επιβατική κίνηση στα εξεταζόμενα λιμάνια της Ζώνης IV σημείωσε μικρή μείωση. Αξιόλογες μειώσεις του αριθμού επιβατών καταγράφηκαν στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης (-78,01% και -23,76%, αντίστοιχα), ενώ αντιθέτως τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της

Αλεξανδρούπολης παρουσίασαν θετικές μεταβολές. Όλα τα εξεταζόμενα λιμάνια παρουσίασαν αύξηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης την περίοδο 2005-2008 και μείωση την περίοδο 2008-2013.

Στην τουριστική δραστηριότητα, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό διανυκτερεύσεων, συνολικά την περίοδο 2007-2013 η Ζώνη IV παρουσίασε αύξηση των διανυκτερεύσεων, η οποία ήταν μικρότερη όμως από την αντίστοιχη αύξηση σε επίπεδο Χώρας. Σε περιφερειακό επίπεδο, οι διανυκτερεύσεις αυξήθηκαν στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και την Κεντρική Μακεδονία, ενώ στις υπόλοιπες τρεις Περιφέρειες σημείωσαν μείωση. Σε επίπεδο Νομών, η μεγαλύτερη αύξηση αφορούσε το Νομό Πιερίας, ενώ η μεγαλύτερη μείωση το Νομό Γρεβενών. Ειδικότερα, το διάστημα 2007-2009, η Ζώνη IV κατέγραψε αύξηση των διανυκτερεύσεων, με τη σημαντικότερη μεταβολή να αντιστοιχεί στην Κεντρική Μακεδονία, ενώ αξιοσημείωτη ήταν και μεταβολή της Ηπείρου που μπορεί να συσχετιστεί με τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Στη συνέχεια, οι διανυκτερεύσεις στη Ζώνη IV και τις επιμέρους Περιφέρειές της (όπως και στο σύνολο της Χώρας) παρουσίασαν πτωτική τάση το διάστημα 2009-2012 και αύξηση τη διετία 2012-2013. Λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό τουριστικών καταλυμάτων, σε όλη την περίοδο 2007-2013 στη Ζώνη IV παρατηρήθηκε αύξηση, λίγο μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση σε επίπεδο Χώρας. Η Περιφέρεια Ηπείρου παρουσίασε τη μεγαλύτερη αύξηση τουριστικών καταλυμάτων, με το Νομό Ιωαννίνων να σημειώνει τη σημαντικότερη αύξηση σε επίπεδο Νομών. Σχετικά με τον απόλυτο αριθμό καταλυμάτων, κυριαρχούσε η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, με το Νομό Χαλκιδικής φυσικά να διαθέτει τα περισσότερα καταλύματα. Αναλυτικότερα, το διάστημα 2007-2010 τη μεγαλύτερη αύξηση τουριστικών καταλυμάτων παρουσίασαν οι Περιφέρειες Ηπείρου και Δυτικής Μακεδονίας, τάσεις για τις οποίες μπορεί να θεωρηθεί ότι συνέβαλε καθοριστικά η βελτίωση της προσπελασιμότητας αυτών των Περιφερειών και ειδικότερα των ορεινών τουριστικών περιοχών, λόγω της πλήρους λειτουργίας της Εγνατίας Οδού. Μάλιστα, η Περιφέρεια Ηπείρου αποτελεί τη μοναδική Περιφέρεια της Ζώνης IV που κατέγραψε αύξηση τουριστικών καταλυμάτων και την περίοδο 2010-2013.

5. Συνοχή – Ανάπτυξη

Η συνοχή και ανάπτυξη μελετάται (όπως και στη 2^η Έκθεση Επιδράσεων) ως προς το επίπεδο ευημερίας και ανάπτυξης (με βάση το κατά κεφαλή ΑΕΠ), το επίπεδο ανεργίας, τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της παραγωγής και απασχόλησης (σύνθεση παραγωγής και σύνθεση απασχόλησης) και το εξωτερικό εμπόριο καθώς και ως προς τρεις δείκτες που επικεντρώνονται σε ζώνη γύρω από την Εγνατία Οδό: εγκατάσταση επιχειρήσεων, μεταβολή της βιομηχανικής και εμπορικής γης και αξίες γης. Επιπλέον, προστίθενται και μελετώνται και νέοι δείκτες, οι οποίοι σχετίζονται με το επίπεδο απασχόλησης και ανεργίας (μακροχρόνια ανεργία, απασχόληση των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών, νέοι ηλικίας 15-24 ετών που δεν εργάζονται και δεν συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση), το επίπεδο φτώχειας (πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας, πληθυσμός σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης, πληθυσμός που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας, πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού) και την οικοδομική δραστηριότητα. Οι περισσότεροι δείκτες που εκτιμούν τη συνοχή και ανάπτυξη, σχετίζονται μόνον έμμεσα με τις επιδράσεις του υπό μελέτη συστήματος μεταφορών. Παρακάτω, παρουσιάζονται συνοπτικώς μόνο οι δείκτες για τους οποίους υπάρχουν νεότερα διαθέσιμα δεδομένα, σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, καθώς και οι πρόσθετοι νέοι δείκτες.

Το 2013 το ΑΕΠ ανά κάτοικο της Ζώνης IV ήταν 12.737€, χαμηλότερο από το μέσο κκΑΕΠ της Χώρας (16.500€), ενώ σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης (ΜΑΔ) αντιστοιχούσε στο 56,10% του μέσου κκΑΕΠ της ΕΕ28. Σε περιφερειακό επίπεδο, το μεγαλύτερο κκΑΕΠ εμφάνισε η Δυτική Μακεδονία και ακολουθούσαν η Κεντρική Μακεδονία, η Θεσσαλία, η Ήπειρος και η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, η οποία μάλιστα παρουσίασε το μικρότερο κκΑΕΠ σε επίπεδο Χώρας. Συνολικά, την περίοδο 2007-2013 η Ζώνη IV και η Χώρα παρουσίασαν παρόμοιους μέσους ετήσιους ρυθμούς μείωσης του κκΑΕΠ, οι οποίοι ήταν σημαντικά υψηλότεροι από το μέσο ρυθμό μείωσης της ΕΕ28. Παρομοίως, όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV εμφάνισαν αρνητικό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής του κκΑΕΠ, με τις μεγαλύτερες μειώσεις να καταγράφονται στη Δυτική Μακεδονία και την Κεντρική Μακεδονία.

Ως προς το επίπεδο ανεργίας, το 2014 το ποσοστό ανεργίας στη Ζώνη IV ανήλθε σε 27,10% και ήταν υψηλότερο από τα αντίστοιχα ποσοστά της Χώρας και της ΕΕ28. Το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας καταγράφηκε στην Κεντρική Μακεδονία, ενώ το μικρότερο στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη. Στο σύνολο της περιόδου 2007-2014, το ποσοστό ανεργίας στη Ζώνη IV υπερδιπλασιάστηκε, παρουσιάζοντας όμως θετικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα. Παρομοίως, το ποσοστό ανεργίας σημείωσε πολύ μεγάλη αύξηση σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, με τη μεγαλύτερη μεταβολή να καταγράφεται στη Θεσσαλία.

Ως προς το επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας, το 2014 το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στη Ζώνη IV ήταν 19,83%, ελαφρώς υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας και κατά πολύ υψηλότερο από το μέσο όρο της ΕΕ28. Τα μεγαλύτερα ποσοστά μακροχρόνιας ανεργίας παρατηρήθηκαν στην Κεντρική Μακεδονία και την Ήπειρο, ενώ το μικρότερο στη Δυτική Μακεδονία. Την περίοδο 2007-2014 το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στη Ζώνη IV αυξήθηκε υπερβολικά, παρουσιάζοντας όμως θετικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα. Παρομοίως, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας σημείωσε κατακόρυφη αύξηση σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, με τη Θεσσαλία να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη και εντυπωσιακότερη μεταβολή.

Ως προς το επίπεδο απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών, το 2014 το ποσοστό απασχόλησης στη Ζώνη IV ανερχόταν σε 51,04% και ήταν χαμηλότερο από τα αντίστοιχα ποσοστά της Χώρας και της ΕΕ28. Σε επίπεδο Περιφερειών, η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και η Θεσσαλία παρουσίασαν τα μεγαλύτερα ποσοστά απασχόλησης. Συνολικά, την περίοδο 2007-2014, το ποσοστό απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών στη Ζώνη IV και στη Χώρα σημείωσε μείωση. Παρομοίως, όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV κατέγραψαν μείωση του αντίστοιχου ποσοστού, με τη μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή να παρατηρείται στην Κεντρική Μακεδονία.

Το 2014, το ποσοστό των νέων (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση στη Ζώνη IV ανερχόταν σε 19,42% και ήταν υψηλότερο από τα αντίστοιχα ποσοστά της Χώρας και της ΕΕ28. Το μεγαλύτερο ποσοστό εμφάνισε η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και ακολουθούσαν η Ήπειρος και η Θεσσαλία, ενώ το μικρότερο ποσοστό παρουσίασε η Δυτική Μακεδονία. Στο σύνολο της περιόδου 2007-2014, το ποσοστό νέων (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση στη Ζώνη IV αυξήθηκε σημαντικά, με σχετικά μικρότερους ρυθμούς όμως σε σύγκριση με τη Χώρα. Το ποσοστό αυτό επίσης αυξήθηκε σε όλες τις Περιφέρειες της

Ζώνης IV, με την Ήπειρο να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μεταβολή και την Ανατολική Μακεδονία & Θράκη τη μικρότερη.

Σε ό,τι αφορά τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της παραγωγής και της απασχόλησης, το 2012 ο τριτογενής τομέας αντιπροσώπευε περίπου το 75,63% της συνολικής ΑΠΑ της Ζώνης IV, ο δευτερογενής τομέας το 17,64% και ο πρωτογενής τομέας το 6,74%. Το 2012, στη Θεσσαλία και την Ήπειρο η συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα ήταν υπερδιπλάσια του αντίστοιχου εθνικού δείκτη, ενώ και στις υπόλοιπες Περιφέρειες η συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα ήταν υψηλότερη του μέσου Χώρας. Σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV το ποσοστό του δευτερογενούς τομέα στο συνολικό προϊόν ήταν υψηλότερο από το αντίστοιχο εθνικό. Η Δυτική Μακεδονία ειδικότερα είχε την υψηλότερη συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα σε εθνικό επίπεδο. Στον τριτογενή τομέα, τα μεγαλύτερα ποσοστά καταγράφηκαν στην Κεντρική Μακεδονία και την Ήπειρο, όμως καμία Περιφέρεια της Ζώνης IV δεν ξεπέρασε το αντίστοιχο εθνικό ποσοστό. Συνολικά, την περίοδο 2007-2012 η Ζώνη IV και οι επιμέρους Περιφέρειές της, όπως και η Χώρα, παρουσίασαν αρνητικούς ρυθμούς μεταβολής και στους τρεις τομείς παραγωγής.

Στη σύνθεση της απασχόλησης, το 2012 ο τριτογενής τομέας αντιπροσώπευε το 66,33% των απασχολούμενων και ακολουθούσαν ο πρωτογενής τομέας με 18,07% και ο δευτερογενής τομέας με 15,61%. Σε σχέση με το σύνολο της Χώρας, η Ζώνη IV παρουσίαζε αρκετά υψηλότερο ποσοστό απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα, ελαφρώς υψηλότερο στο δευτερογενή τομέα και σημαντικά χαμηλότερο στον τριτογενή τομέα. Τα μεγαλύτερα ποσοστά απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα καταγράφηκαν στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και τη Θεσσαλία, ενώ στο δευτερογενή τομέα το μεγαλύτερο ποσοστό παρατηρήθηκε στη Δυτική Μακεδονία. Ο τριτογενής τομέας σε όλες τις Περιφέρειες αντιπροσώπευε πάνω από το 50% των απασχολούμενων, με την Κεντρική Μακεδονία να εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό και την Ανατολική Μακεδονία & Θράκη το μικρότερο. Την περίοδο 2007-2012 ο αριθμός των απασχολούμενων και στους τρεις τομείς παραγωγής σημείωσε μείωση, τόσο στη Ζώνη IV και τις επιμέρους Περιφέρειές της όσο και στο σύνολο της Χώρας. Μάλιστα, η Ζώνη IV παρουσίασε και στους τρεις τομείς παραγωγής δυσμενέστερη εικόνα σε σύγκριση με τη Χώρα.

Το 2013 οι εισαγωγές και οι εξαγωγές στη Ζώνη IV αντιπροσώπευαν το 15,10% και το 24,98%, αντίστοιχα των συνολικών εισαγωγών και εξαγωγών της Χώρας. Σε επίπεδο Περιφερειών, η Δυτική Μακεδονία, η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και η Θεσσαλία κατέγραψαν θετικό εμπορικό ισοζύγιο, καθώς ο λόγος εξαγωγών προς εισαγωγές ήταν μεγαλύτερος της μονάδας. Το μεγαλύτερο τμήμα των εισαγωγών και εξαγωγών της Ζώνης IV είχε προορισμό ή προέλευση την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Συνολικά, για την περίοδο 2007-2013, στη Ζώνη IV καταγράφηκε μείωση των εισαγωγών και οριακή αύξηση των εξαγωγών.

Οι δείκτες καταγραφής της φτώχειας, λόγω μη διαθεσιμότητας στοιχείων σε επίπεδο NUTS 2, δεν μπορούν να μελετηθούν σε επίπεδο Ζώνης IV. Από τις εδαφικές μονάδες επιπέδου NUTS 1, για τον σκοπό της παρούσας Έκθεσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν κυρίως οι τάσεις της Βόρειας Ελλάδας και της Κεντρικής Ελλάδας. Το 2014, η Κεντρική Ελλάδα και η Βόρεια Ελλάδα παρουσίασαν υψηλότερα ποσοστά πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας σε σχέση με το μέσο Χώρας. Το ίδιο έτος, μεταξύ των εδαφικών μονάδων επιπέδου NUTS 1, η Κεντρική Ελλάδα παρουσίασε το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης, το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση

εργασίας και το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού, ποσοστά τα οποία ήταν υψηλότερα από τα αντίστοιχα ποσοστά της Χώρας. Την περίοδο 2007-2013, ο πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας σημείωσε μικρή μείωση στη Βόρεια Ελλάδα και την Κεντρική Ελλάδα, ενώ στο σύνολο της Χώρας παρουσίασε αύξηση. Αντιθέτως, ο πληθυσμός σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης, ο πληθυσμός που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας και ο πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού παρουσίασαν αύξηση στη Βόρεια Ελλάδα και την Κεντρική Ελλάδα, όπως ακριβώς και στο σύνολο της Χώρας.

Ως προς την οικοδομική δραστηριότητα, την περίοδο 2009-2012 οι νέες οικοδομές στη Ζώνη IV αντιστοιχούσαν στο 34% των νέων οικοδομών της Χώρας, ενώ ο όγκος των νέων οικοδομών της Ζώνης IV αντιστοιχούσε στο 32% του συνολικού οικοδομικού όγκου της Χώρας. Για την περίοδο αυτή, η Ζώνη IV παρουσίασε αρνητικό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής του αριθμού νέων οικοδομών, ο οποίος ήταν λίγο υψηλότερος από τον αντίστοιχο ρυθμό της Χώρας. Παρομοίως, ο ρυθμός μεταβολής του όγκου νέων οικοδομών στη Ζώνη IV ήταν αρνητικός, αλλά χαμηλότερος από τον αντίστοιχο ρυθμό της Χώρας. Σε περιφερειακό επίπεδο, επίσης καταγράφηκε σημαντική μείωση του αριθμού και του όγκου νέων οικοδομών, φαινόμενο που συνδέεται και επηρεάζεται άμεσα από την έντονη οικονομική ύφεση που επηρέασε και εξακολουθεί να επηρεάζει τη Χώρα από το 2009 και έπειτα. Η εξέλιξη του αριθμού νέων κατοικιών κατά την περίοδο 2009-2012 ήταν παρόμοια με την εξέλιξη του αριθμού νέων οικοδομών. Μεταξύ των Περιφερειών της Ζώνης IV, σε όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, η Κεντρική Μακεδονία συγκέντρωνε το μεγαλύτερο αριθμό νέων κατοικιών και ακολουθούσε η Θεσσαλία. Σε επίπεδο Νομών, ο μεγαλύτερος αριθμός νέων κατοικιών καταγράφηκε στους πληθυσμιακά μεγαλύτερους Νομούς, καθώς και στους τουριστικούς Νομούς (Νομοί Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής, Ιωαννίνων, Μαγνησίας).

6. Ισορροπία – Δικτύωση

Η ισορροπία και η δικτύωση είναι φαινόμενα που διαμορφώνονται από σύνθετες και κατά κανόνα μακροχρόνιες εξελίξεις. Η κινητικότητα και η βελτίωση της προσβασιμότητας έχουν το μερίδιό τους σε αυτές τις εξελίξεις, χωρίς όμως οι επιδράσεις τους να είναι άμεσες, γραμμικές και πάντα προς όφελος των μειονεκτικών περιοχών. Στην παράμετρο αυτή εξετάζονται η χωρική κατανομή και εξέλιξη του πληθυσμού (πυκνότητα, πληθυσμός και πληθυσμιακή μεταβολή σε επίπεδο Ζώνης IV, Περιφερειών, Νομών, Δήμων, Δημοτικών ή Τοπικών Κοινοτήτων και αστικών κέντρων), η ταξινόμηση των αστικών κέντρων και ορισμένα στοιχεία σχετικά με την πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και τέλος, η μεταβολή της αστικής γης. Σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, για το σύνολο των παραπάνω δεικτών δεν υπάρχουν

νεότερα στοιχεία (καθώς στην πλειονότητά τους βασίζονται στα αποτελέσματα της απογραφής του 2011). Επισημαίνεται όμως ότι όσον αφορά τον πληθυσμό και την πληθυσμιακή μεταβολή σε επίπεδο Ζώνης IV και Περιφερειών, εξετάζονται επιπλέον ο πληθυσμός την 1η Ιανουαρίου του έτους 2014 και η μεταβολή της περιόδου 2011-2014 που παρουσιάζονται συνοπτικώς παρακάτω.

Βάσει στοιχείων της Eurostat (Ιούλιος 2015) που αφορούν τον πληθυσμό την 1^η Ιανουαρίου κάθε έτους, το 2014 ο συνολικός πληθυσμός της Ζώνης IV αντιστοιχούσε στο 35,40% του συνολικού πληθυσμού της Χώρας (ποσοστό ελάχιστα μειωμένο σε σχέση με το 2011). Μεταξύ των Περιφερειών της Ζώνης IV, η Κεντρική Μακεδονία είχε τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο συνολικό πληθυσμό της Ζώνης IV και ακολουθούσαν η Θεσσαλία, η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και η Ήπειρος, ενώ η Δυτική Μακεδονία διέθετε τη μικρότερη συμμετοχή. Το διάστημα 2011-2014, ο πληθυσμός της Ζώνης IV σημείωσε οριακή αύξηση, η οποία ήταν μικρότερη από την αντίστοιχη οριακή αύξηση της Χώρας. Οι Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης παρουσίασαν πληθυσμιακή μείωση, ενώ στις υπόλοιπες Περιφέρειες ο πληθυσμός σημείωσε αύξηση, η οποία στην περίπτωση της Κεντρικής Μακεδονίας και της Ηπείρου ήταν μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας.

7. Περιβάλλον – Κλιματική αλλαγή

Οι δείκτες που μελετούν την παράμετρο της ποιότητας του περιβάλλοντος αναφέρονται στις άμεσες επιδράσεις στους οικισμούς και εν γένει (θόρυβος, συνοχή-αποκοπή οικισμών) στη συμβολή στην ατμοσφαιρική ρύπανση και έμμεσα στην κλιματική αλλαγή και στις άμεσες επιδράσεις στους φυσικούς πόρους (αποκοπή επικοινωνίας φυσικών περιοχών και εγγύτητα σε προστατευμένες περιοχές, μεταβολή χρήσεων γης, αποκατάσταση τοπίου). Επιπλέον, στην παρούσα Έκθεση Επιδράσεων εξετάζονται και δύο νέοι δείκτες που σχετίζονται με την ποιότητα των υδάτων και τη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων. Παρακάτω, παρουσιάζονται συνοπτικώς μόνο οι δείκτες για τους οποίους υπάρχουν νεότερα διαθέσιμα δεδομένα, σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, καθώς και οι πρόσθετοι νέοι δείκτες.

Όσον αφορά τον θόρυβο, η συστηματική παρακολούθηση του δείκτη, από το 2007 και μετά, κατέληξε στο γενικό συμπέρασμα ότι η κατασκευή και απόδοση σε κυκλοφορία του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού οδήγησε εξ αρχής στην παράκαμψη των υφιστάμενων οικισμών και των θεσμοθετημένων ορίων τους, διαμορφώνοντας μια κατάσταση σημαντικά ευνοϊκότερη, σε σχέση με το παρελθόν, ως προς τον πληθυσμό που εκτίθεται σε θόρυβο από τη διερχόμενη κυκλοφορία. Παράλληλα, με βάση αποτελέσματα μετρήσεων που πραγματοποιηθήκαν το 2014, προκύπτει ότι στο σύνολο των οικισμών που βρίσκονται κοντά στη ζώνη διέλευσης του αυτοκινητοδρόμου, η στάθμη θορύβου για τους δείκτες L_{den} (70dB(A)) & L_{night} (60dB(A)) ήταν κάτω από τα θεσμοθετημένα όρια, με εξαίρεση περιορισμένες θέσεις στην περιοχή μεταξύ Α/Κ Ιωνίας – Α/Κ Ευκαρπίας – Α/Κ Γηροκομείου, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, όπου οι χρήσεις είναι κυρίως μη οικιστικές. Αντίστοιχα, στα πλαίσια της επικαιροποίησης της χαρτογράφησης θορύβου στις κατοικημένες περιοχές πέριξ της Εγνατίας Οδού διαπιστώθηκε ότι δεν εκτίθεται πληθυσμός σε στάθμη θορύβου πέραν των θεσμοθετημένων ορίων.

Ως προς την ποιότητα των υδάτων, οι απορροές των υδάτων από αυτοκινητοδρόμους είναι μια σημαντική, μη σημειακή πηγή ρύπανσης. Οι πιο συνηθισμένοι ρύποι κατά την απορροή υδάτων σε αυτοκινητοδρόμους είναι τα βαρέα

μέταλλα, τα ανόργανα άλατα, οι αρωματικοί υδρογονάνθρακες και τα αιωρούμενα στερεά τα οποία συσσωρεύονται στην επιφάνεια του δρόμου, ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου και των δραστηριοτήτων συντήρησής του. Σύμφωνα με δειγματοληψίες και μετρήσεις/αναλύσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο Δεκέμβριος 2014-Ιούνιος 2015 σε 150 σημεία σε υδάτινους αποδέκτες στην εγγύτητα της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων της, καθώς και στα φρεάτια υδατοσυλλογής και στις Μονάδες Ελέγχου Ρύπανσης (ΜΕΡ) του αυτοκινητοδρόμου, παρατηρείται γενικώς ότι όλες σχεδόν οι τιμές των μετρούμενων παραμέτρων βρίσκονται εντός ορίων, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Αναφορικά με τη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων, ο κύριος όγκος των συλλεγόμενων (από οποιοδήποτε τμήμα του άξονα της Εγνατίας Οδού καθώς και από τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησής της) απορριμμάτων αποτελείται κυρίως από συσκευασίες διαφόρων υλικών (ανακυκλώσιμα), ελαστικά απόβλητα, οργανικά απόβλητα (νεκρά ζώα) και ορυκτέλαια. Τα ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά των απορριμμάτων επηρεάζονται από παράγοντες όπως ο κυκλοφοριακός φόρτος στα διάφορα τμήματα της οδού, η εγγύτητα του εκάστοτε τμήματος σε αστικά κέντρα κλπ., το έτος παράδοσης του τμήματος στην κυκλοφορία, καθώς και το έτος ανάθεσης της συντήρησης και λειτουργίας στην ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. Ο μέγιστος αριθμός καταγραφών συλλεγόμενων απορριμμάτων εντοπίζεται στο Νομό Ιωαννίνων και πιο συγκεκριμένα στα τμήματα Πεδινή – Δροσοχώρι, Δροσοχώρι – Άραχθος, Γκρίκα – Κρυσταλλοπηγή, Άραχθος – Περιστέρι και Λαδοχώρι – Λυκοπόδι. Επίσης, υψηλές τιμές καταγράφονται και στα τμήματα της Εγνατίας Οδού που διέρχονται από το Νομό Θεσσαλονίκης, ειδικά στα τμήματα Δερβένι – Ανάληψη και μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Κ2-Κ4 που λειτουργεί και ως εξωτερική περιφερειακή οδός της πόλης. Γενικά, από το 2006 οπότε και ξεκίνησε η συστηματική συλλογή στοιχείων έως και το 2014 παρατηρήθηκε αύξηση στις καταγραφές συλλεγόμενων απορριμμάτων κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου και ταυτόχρονα σημειώθηκε μεγάλη βελτίωση στις μεθόδους διαχείρισης των απορριμμάτων από τη μεριά της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε, όσον αφορά είτε επικίνδυνα απορρίμματα (υγρά απόβλητα, πετρελαιοειδή, λασπώδη κ.ά.) είτε μη επικίνδυνα (πλαστικά, χαρτί, ξύλο, λάστιχα/ελαστικά κλπ.).

8. Περιφερειακή ανθεκτικότητα

Στην παράμετρο αυτή αναλύονται για την περίοδο 2009 έως 2014 (ανάλογα με τη διαθεσιμότητα στοιχείων) συγκεντρωτικά και συνθετικά δείκτες που εκφράζουν ή σχετίζονται με την περιφερειακή ανθεκτικότητα και απεικονίζονται έτσι οι καταγραφόμενες τάσεις από την έναρξη της τρέχουσας οικονομικής ύφεσης και μετά.

Ειδικότερα, διαπιστώνεται ότι όσον αφορά στη μεταβολή του ΑΕΠ και του κκΑΕΠ, θετικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα παρουσιάζουν οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Θεσσαλίας και Ηπείρου. Ως προς τη μεταβολή του ποσοστού ενεργού πληθυσμού, μόνο δύο Περιφέρειες (Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και Κεντρική Μακεδονία) παρουσιάζουν θετικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα. Ως προς τη μεταβολή του ποσοστού ανεργίας, οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου παρουσιάζουν θετικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα, ενώ η Περιφέρεια Θεσσαλίας παρουσιάζει παρόμοια εικόνα με τη Χώρα. Αναφορικά με τη μεταβολή του πληθυσμού, μόνο οι Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Ηπείρου παρουσιάζουν εικόνα θετικότερη της Χώρας. Στην τομεακή σύνθεση της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα και στην τομεακή σύνθεση της

ΑΠΑ στον πρωτογενή και στο δευτερογενή τομέα, όλες οι Περιφέρειες παρουσιάζουν θετικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα. Στην τομεακή σύνθεση της απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα, μόνο η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης παρουσιάζει αρνητικότερη εικόνα από τη Χώρα. Όσον αφορά στην τουριστική κίνηση (από πλευράς διανυκτερεύσεων) όλες οι Περιφέρειες παρουσιάζουν δυσμενέστερη εικόνα σε σύγκριση με τη Χώρα, ενώ στον κλάδο εμπόριο-μεταφορές-αποθήκευση, μόνο οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Ηπείρου παρουσιάζουν θετικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα. Τέλος, όσον αφορά στη μεταβολή του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών, θετικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα παρουσιάζουν μόνο οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Θεσσαλίας.

9. Διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία

Ως μια διακριτή παράμετρος που συμβάλλει στην αξιολόγηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού είναι η διάσταση της διατροφικότητας των μεταφορών, της πολυκεντρικότητας της χωρικής ανάπτυξης και της διασυνοριακής εδαφικής συνεργασίας στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης που αποτελεί τη Ζώνη Επιδράσεων V, σε άμεση ή έμμεση συσχέτιση με τη Ζώνη IV, όπου αυτό είναι εφικτό. Η διατροφικότητα των μεταφορών αναφέρεται στον ευέλικτο συνδυασμό διαφορετικών μέσων μεταφοράς από πλευράς επιβατών και εμπορευματικών φορτίων (ή εμπορευματοκιβωτίων). Η πολυκεντρικότητα της χωρικής ανάπτυξης έχει να κάνει με τα χαρακτηριστικά, τις αλληλεξαρτήσεις και τη δομή του οικιστικού δικτύου. Η διασυνοριακή εδαφική συνεργασία αναφέρεται στη συνεργατική δράση τοπικών φορέων ή ιδιωτών που βρίσκονται εκατέρωθεν κάποιων συνόρων ώστε να επιλύσουν τα κοινά τους προβλήματα.

Όσον αφορά την πολυκεντρικότητα της χωρικής ανάπτυξης, καταγράφεται αύξηση του ωφελούμενου πληθυσμού (ιδίως στη ζώνη εξυπηρέτησης των 3 ωρών), αύξηση της ελκτικότητας (δυναμικής έλξης) των αστικών συγκεντρώσεων στη διεύθυνση βορρά-νότου και αύξηση της ευκολίας διασύνδεσης (χρονοαπόσταση) των αστικών κέντρων. Τα ζεύγη Π-Π (δείκτης μετακινήσεων) μεταξύ αστικών κέντρων που παρουσίαζαν μη αμελητέα μεγέθη, εντοπίζονται κυρίως ανάμεσα στη Βόρεια Ελλάδα και τα νότια τμήματα της ΠΓΔΜ, της Βουλγαρίας και της Αλβανίας και καταλαμβάνουν περίπου το ¼ του συνόλου των ημερήσιων μετακινήσεων. Το μέγεθος της αγοράς αυξήθηκε σε επίπεδο χωρών, Περιφερειών, Περιφερειακών Ενοτήτων και ΟΤΑ, αλλά στις ελληνικές και τις ιταλικές περιοχές η αύξηση αυτή μετριάστηκε λόγω της κρίσης. Το ποσοστό αυτών που δεν είναι ούτε εργαζόμενοι ούτε άνεργοι (συμμετοχή μη ενεργού πληθυσμού) ήταν σχετικά μικρό στην Περιφέρεια της ΠΓΔΜ, την Tekirdag-Edirne-Kirklareli και τη Yugozapaden, μέτριο στη Yuzhen tsentralen, την Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, την Κεντρική Μακεδονία και τη Θεσσαλία και υψηλό στη Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο. Ως προς την ανεργία, με εξαίρεση την Περιφέρεια Yugozapaden, το 2011 όλες οι υπόλοιπες Περιφέρειες της Ζώνης V-B βρίσκονταν πάνω από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο, ενώ οι τάσεις ήταν αυξητικές την περίοδο 2009-2011 (πλην ΠΓΔΜ). Η ΑΠΑ παραγωγής σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV (πλην της Δυτικής Μακεδονίας), καθώς και σε αυτές της Ζώνης V-B, κυριαρχούνταν από τον τριτογενή τομέα. Οι μεταβολές της κατανομής των απασχολούμενων την περίοδο 2009-2011 ανά τομέα παραγωγής σε εθνικό επίπεδο κινήθηκαν κατά μέσο όρο ελαφρώς ανοδικά στον τριτογενή τομέα, ελαφρώς καθοδικά στο δευτερογενή τομέα και κατά περίπτωση στον πρωτογενή τομέα. Ο δείκτης πληθυσμού των αστικών κέντρων για το 2011 δεν μεταβλήθηκε ιδιαίτερα σε σχέση με το 2001, καθώς οι περισσότερες πόλεις συνέχισαν να κατέχουν περίπου την ίδια θέση που κατείχαν και τότε. Ως προς το δείκτη εγκατάστασης

ενεργών επιχειρήσεων στη Ζώνη V, το 30% των επιχειρήσεων της Αλβανίας συγκεντρωνόταν στις περιοχές πλησίον των ελληνικών συνόρων, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στη Βουλγαρία άγγιζε το 28%. Τέλος, ως προς το δείκτη αστικής διάχυσης οι μεγαλύτερες αστικές καλύψεις (ως ποσοστό της συνολικής έκτασης των περιφερειών) εντοπίστηκαν στις περιοχές της Σόφιας, της Κωνσταντινούπολης και του Βελιγραδίου.

Αναφορικά με τη διατροπικότητα των μεταφορών, στη Ζώνη V οι υψηλότερες τιμές δυνητικής προσπελασιμότητας προς τους διεθνείς αερολιμένες καταγράφονται στην Κωνσταντινούπολη και την Αθήνα και έπονται η Θεσσαλονίκη και η Σόφια. Η δυνητική προσπελασιμότητα των πόλεων προς τους επιβατικούς θαλάσσιους λιμένες παρουσιάζει τη μέγιστη τιμή της στην Αθήνα, ενώ και στις πόλεις σε εγγύτητα με την Αθήνα επίσης καταγράφονται υψηλές τιμές. Γενικά, οι πόλεις της Βόρειας αλλά και της Κεντρικής Ελλάδας παρουσιάζουν μικρές χρονοαποστάσεις από τους τερματικούς σταθμούς και ακολουθούν οι πόλεις της Δυτικής Ελλάδας, της Βόρειας Πελοποννήσου και της Νότιας Βουλγαρίας. Ο ετήσιος επιβατικός φόρτος που διαχειρίζονται οι τερματικοί σταθμοί της Ζώνης V, ήταν ιδιαίτερα σημαντικός το 2012 για τους διεθνείς αερολιμένες Αθηνών και Κωνσταντινούπολης που ανήκουν στη Ζώνη V, ενώ σημαντική κίνηση καταγράφηκε επίσης στους αερολιμένες της Θεσσαλονίκης, της Σόφιας και του Μπάρι. Κατά την περίοδο 2008-2012 παρατηρήθηκε πτώση της επιβατικής κίνησης τόσο στα ελληνικά αεροδρόμια (σε αντίθεση με τα υπόλοιπα που καταγραφόταν άνοδος) όσο και σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ελλάδας, γεγονός που πιθανότατα συνδέεται με την οικονομική κρίση. Αναφορικά με τον εμπορευματικό φόρτο και τα εμπορευματοκιβώτια στους θαλάσσιους και ποτάμιους λιμένες της Ζώνης V, το διάστημα 2008-2012 το λιμάνι της Ηγουμενίτσας που αποτελεί το δυτικό άκρο της Εγνατίας Οδού παρουσίασε σημαντική πτώση, ενώ και άλλα λιμάνια της Ζώνης IV (όπως η Θεσσαλονίκη και η Καβάλα) παρουσίασαν πτώση των ετήσιων εμπορευματικών φόρτων τους. Πτώση παρατηρήθηκε και στα νοητά άκρα της Εγνατίας Οδού εντός της Ζώνης V: Κωνσταντινούπολη και Τάραντας. Εξαίρεση αποτελεί το Μπάρι όπου την περίοδο αυτή σημειώθηκε αύξηση του εμπορευματικού φόρτου.

Σε ό,τι αφορά τη διασυνοριακή εδαφική συνεργασία, από το δείκτη έντασης της εδαφικής συνεργασίας προκύπτει ότι συνολικά η Ελλάδα εμπλέκεται σε περίπου 400 δράσεις συνεργασίας με τις λοιπές χώρες/περιφέρειες της Ζώνης V, εκ των οποίων το 10,5% έχει να κάνει με ζητήματα που άπτονται του τομέα των μεταφορών. Κύριες τουριστικές αγορές στις οποίες απευθύνονται οι χώρες της Ζώνης V αναδείχθηκαν οι εξής: ΠΓΔΜ για την Αλβανία, Ελλάδα και Τουρκία για τη Βουλγαρία, ΠΓΔΜ, Ιταλία, Σερβία και Τουρκία για την Ελλάδα, Ελλάδα για την Ιταλία, Τουρκία, Ελλάδα και Σερβία για την ΠΓΔΜ, Ιταλία, Βουλγαρία και ΠΓΔΜ για τη Σερβία και Βουλγαρία, Ιταλία και Ελλάδα για την Τουρκία. Από την Ελλάδα και την Ιταλία προήλθε το μεγαλύτερο ύψος επενδυτικών ροών προς τις λοιπές χώρες της Ζώνης V, ενώ ο δείκτης επενδυτικής εξάρτησης αναδεικνύει την Αλβανία και την ΠΓΔΜ ως τις περισσότερο εξαρτώμενες από επενδυτικά κεφάλαια χωρών της Ζώνης V και την Ιταλία και την Ελλάδα ως τις λιγότερο εξαρτώμενες. Ως προς τις εμπορικές συναλλαγές, οι τάσεις έβαιναν μειούμενες σε όλες τις χώρες της Ζώνης V, πλην της Σερβίας όπου σταθεροποιήθηκαν και της Ιταλίας για την οποία δε διατέθηκαν στοιχεία. Κύριοι εμπορικοί εταίροι αναδείχθηκαν οι εξής: Ιταλία και Ελλάδα για την Αλβανία, Ιταλία, Ελλάδα και Τουρκία για τη Βουλγαρία, Ιταλία, Τουρκία και Βουλγαρία για την Ελλάδα, Ελλάδα και Τουρκία για την Ιταλία, Ελλάδα, Βουλγαρία και Σερβία για την ΠΓΔΜ, Ιταλία, Βουλγαρία και ΠΓΔΜ για τη Σερβία και Ιταλία και

Ελλάδα για την Τουρκία. Τέλος, ως προς τις μεταναστευτικές ροές, η Ζώνη IV αναδείχθηκε ως σημαντικός τόπος εγκατάστασης μεταναστών, ιδίως από την Αλβανία και τη Βουλγαρία. Σύμφωνα με το δείκτη μεταναστευτικής εξάρτησης, η εξάρτηση της Ελλάδας το 2011 έφτασε το 62,7% και ήταν μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες εξαρτήσεις των λοιπών χωρών της Ζώνης V.

10. Συνθετική αξιολόγηση Ζώνης IV – Γενικά συμπεράσματα

Η συνθετική αξιολόγηση είναι περισσότερο ποιοτική και επικεντρώνεται στη συγκριτική εξέλιξη κρίσιμων μεγεθών που αφορούν μόνο τη βασική Ζώνη που μελετάται (δηλαδή τη Ζώνη IV) και τις επιμέρους Περιφέρειές της. Επιπλέον, στη συνθετική αξιολόγηση μελετώνται μόνο εκείνες οι παραμετροί για τις οποίες υπάρχουν νεότερα δεδομένα σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων. Έτσι, αποτιμάται η εξέλιξη κρίσιμων δεικτών των παραμέτρων κινητικότητα-προσβασιμότητα, συνοχή-ανάπτυξη, περιβάλλον-κλιματική αλλαγή, περιφερειακή ανθεκτικότητα και διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία.

Όσον αφορά την παραμέτρο κινητικότητα-προσβασιμότητα, παρατηρείται ότι την περίοδο από το 2009 έως το 2014, η κυκλοφορία οχημάτων σε όλα τα τμήματα της Εγνατίας Οδού σημείωσε μείωση, η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις ήταν ιδιαίτερα μεγάλη. Η μείωση της κυκλοφορίας αποτελεί χαρακτηριστικό που συναντάται και σε εθνικό επίπεδο και αποδίδεται στην οικονομική κρίση και στη σημαντική αύξηση της τιμής των καυσίμων και των διοδίων. Ειδικά στην Εγνατία Οδό, η σταδιακή έναρξη λειτουργίας νέων διοδίων συνέβαλε επιπλέον στη μείωση της κυκλοφορίας στα τμήματα όπου αυτά λειτούργησαν, με αποτέλεσμα είτε τη μη πραγματοποίηση κάποιων μετακινήσεων που πραγματοποιούνταν πριν τη λειτουργία των σταθμών (ιδιαίτερα στα τμήματα σταθμών διοδίων της δυτικής Εγνατίας, όπως τα τμήματα που σχετίζονται με τον σταθμό διοδίων Πολυμύλου) είτε την εκτροπή μέρους της κυκλοφορίας στο ελεύθερο διοδίων εναλλακτικό δίκτυο (ιδιαίτερα στα τμήματα των σταθμών διοδίων Ανάληψης και Ιάσμου). Είναι ενδιαφέρον ότι η κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων που αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, μειώθηκε μεν αλλά σε μικρότερα ποσοστά, γεγονός που κρίνεται απολύτως λογικό καθώς οι μετακινήσεις φορτηγών είναι περισσότερο «ανελαστικές» σε σχέση με τις μετακινήσεις επιβατικών οχημάτων. Μάλιστα, την περίοδο αυτή το ποσοστό των βαρέων οχημάτων σημείωσε αύξηση σε κάποια τμήματα της Εγνατίας Οδού, με πιο σημαντική την αύξηση στα τμήματα μεταξύ Κοζάνης και Βέροιας, γεγονός που αναδεικνύει τον κρίσιμο ρόλο που αυτή διαδραματίζει στη λειτουργική διασύνδεση της Δυτικής Μακεδονίας με την Κεντρική Μακεδονία.

Πολύ πιο σύνθετη είναι η αποτίμηση της παραμέτρου συνοχής και ανάπτυξης. Ειδικότερα, ως προς το επίπεδο ευημερίας, η Δυτική Μακεδονία, σε όλα τα εξεταζόμενα έτη κατέγραψε την υψηλότερη θετική απόκλιση σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV. Γενικά, μεταξύ 2007 και 2009 τα επίπεδα σύγκλισης των Περιφερειών ήταν ίδια, ενώ το 2013 η Ήπειρος διαφοροποιήθηκε και βελτίωσε τη θέση της κατά μία κλίμακα, εντασσόμενη στην κλίμακα της μέσης τιμής της Ζώνης IV. Ως προς το επίπεδο ανεργίας, η Δυτική Μακεδονία κατέγραψε υψηλότερα επίπεδα ανεργίας κατά δύο κλίμακες το 2007 και κατά μία κλίμακα το 2009 και το 2014, σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV, κατέχοντας πάντα τη

δυσμενέστερη θέση. Από την άλλη, η Θεσσαλία σε όλες τις εξεταζόμενες χρονιές, κατέγραψε χαμηλότερα επίπεδα ανεργίας σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV και κατατάσσεται πάντα στην καλύτερη θέση στη Ζώνη IV. Ως προς το επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας, η Δυτική Μακεδονία κατέγραψε υψηλότερα επίπεδα μακροχρόνιας ανεργίας κατά δύο κλίμακες το 2007 και κατά μία κλίμακα το 2009, ενώ το 2014 βελτίωσε τη θέση της και κατατάσσεται μια κλίμακα καλύτερη σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV. Ως προς τους νέους (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση, η Κεντρική Μακεδονία διατήρησε την θέση της, μία κλίμακα πάνω από τη μέση τιμή, σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο (2007-2014), ενώ οι υπόλοιπες Περιφέρειες μεταβλήθηκαν, με πιο χαρακτηριστική τη Δυτική Μακεδονία, η οποία βελτίωσε κατά δύο κλίμακες τη θέση της σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV. Στη διάρθρωση της παραγωγής, διαπιστώνεται ότι πέρα του γεγονότος ότι η Κεντρική Μακεδονία κατέχει και στους τρεις τομείς την καλύτερη θέση ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV, το οποίο οφείλεται κυρίως στη μεγάλη πληθυσμιακή διαφορά σε σχέση με τις άλλες Περιφέρειες, η Θεσσαλία παρουσιάζει μια σχετική εξειδίκευση στον πρωτογενή τομέα. Τέλος, ως προς το εξωτερικό εμπόριο, από τη μελέτη του λόγου των εξαγωγών προς τις εισαγωγές διαπιστώνεται το περισσότερο εξαγωγικό προφίλ του εμπορίου στη Ζώνη IV σε σύγκριση με τη Χώρα. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι οι Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Θεσσαλίας κατέγραψαν το 2013 θετικό εμπορικό ισοζύγιο, στοιχείο που ενισχύει και την ανθεκτικότητα των Περιφερειών αυτών αλλά και τη σύγκλιση των Περιφερειών προς θετικότερη κατεύθυνση.

Οι επιδράσεις στο περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή κρίνονται θετικές ως προς κρίσιμα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις μεταφορικές υποδομές, όπως ο θόρυβος και η ποιότητα των υδάτων. Σε ότι αφορά τη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων, οι αυξημένες καταγραφές συλλεγόμενων απορριμμάτων οφείλονται κυρίως στη γειτνίαση με αστικά κέντρα, με λιμάνια και με αεροδρόμια, καθώς και στον κυκλοφοριακό φόρτο που επικρατεί σε κάποια τμήματα του αυτοκινητόδρομου. Γενικά, την περίοδο 2006-2014 παρατηρήθηκε αύξηση στις καταγραφές συλλεγόμενων απορριμμάτων κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου αλλά ταυτόχρονα σημειώθηκε και μεγάλη βελτίωση στις μεθόδους διαχείρισης των απορριμμάτων (επικίνδυνων και μη). Σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, που αποτελεί και τον κύριο δείκτη εκτίμησης της συμβολής στην κλιματική αλλαγή, οι περισσότεροι δείκτες δεν ξεπερνούν τα επιτρεπόμενα όρια κατά μήκος του άξονα της Εγνατίας Οδού όπου μετρήθηκαν. Υπερβάσεις παρατηρούνται στα αιωρούμενα σωματίδια σε περιοχές υψηλών φόρτων. Η γνώση και ο υπολογισμός του ανθρακικού αποτυπώματος των αυτοκινητόδρομων, αλλά και των φορέων διαχείρισής τους, αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τη διαμόρφωση συγκεκριμένης στρατηγικής μείωσης ή/και εξισορρόπησης, με απώτερο στόχο τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής. Ο έλεγχος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και βασικών μετεωρολογικών παραμέτρων είναι ένας από τους σημαντικότερους περιβαλλοντικούς όρους που καλύπτουν τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού.

Όσον αφορά την περιφερειακή ανθεκτικότητα διαπιστώνεται ότι η απόδοση των Περιφερειών ως προς τους συγκεκριμένους δείκτες που επιλέχθηκαν παρουσιάζεται διαφοροποιημένη. Οι αρνητικές τάσεις σε κρίσιμα μεγέθη όπως η μεταβολή του ΑΕΠ, η μεταβολή του κκΑΕΠ και η μεταβολή του ποσοστού ανεργίας, με ρυθμούς όμως θετικότερους της Χώρας, αποτελεί κοινό χαρακτηριστικό των περισσότερων Περιφερειών. Από την άλλη, η εικόνα στις περισσότερες Περιφέρειες παρουσιάζεται αρνητικότερη της Χώρας σε δείκτες που αφορούν τη μεταβολή πληθυσμού και του

ποσοστού ενεργού πληθυσμού. Η εικόνα της οικονομικής δραστηριότητας (παράγοντας που σχετίζεται με την ικανότητα των περιφερειακών οικονομιών να ανακάμψουν διαφοροποιώντας την παραγωγική τους βάση) παρουσιάζει ορισμένες 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. Στους ευαίσθητους τομείς (τουρισμός, εμπόριο-μεταφορές-αποθήκευση), η πλειονότητα των Περιφερειών καταγράφει αρνητικές τάσεις και παρουσιάζει δυσμενέστερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα. Τέλος, θετικές τάσεις (με ρυθμούς όμως δυσμενέστερους της Χώρας) παρουσιάζει για την πλειονότητα των Περιφερειών η μεταβολή του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών, η οποία ωστόσο 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.

Τέλος, όσον αφορά την παράμετρο διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία, στη Ζώνη IV παρατηρείται αύξηση του ωφελούμενου πληθυσμού (ιδίως στη ζώνη εξυπηρέτησης των 3 ωρών), με τη ζώνη εξυπηρέτησης της Θεσσαλονίκης (2,8 εκ. κάτ.) να καλύπτει εκτός από μεγάλο μέρος του ελληνικού χώρου και περιοχές της Βουλγαρίας και της ΠΓΔΜ. Επίσης, καταγράφεται αύξηση της ελκτικότητας (δυναμικής έλξης) των αστικών συγκεντρώσεων στη διεύθυνση βορρά-νότου, όπου εντάσσονται μεταξύ άλλων η Θεσσαλονίκη και η Λάρισα, και αύξηση της ευκολίας διασύνδεσης (χρονοαπόσταση), ιδίως για τα αστικά κέντρα της Ζώνης IV που εδράζονται γεωγραφικά στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης και Δυτικής Μακεδονίας. Στη Ζώνη IV οι υψηλότερες τιμές δυναμικής προσπελασιμότητας (προς τους διεθνείς αερολιμένες και τους επιβατικούς θαλάσσιους λιμένες) καταγράφονται στη Θεσσαλονίκη, ενώ και οι πόλεις σε εγγύτητα με τη Θεσσαλονίκη που επηρεάζονται από το αεροδρόμιο και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (π.χ. Κατερίνη, Καβάλα, Λάρισα, Σέρρες) παρουσιάζουν επίσης υψηλές τιμές. Επιπλέον, η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει τη μικρότερη χρονοαπόσταση (4,47 ώρες) σε σχέση με τους τερματικούς σταθμούς, ενώ οι υπόλοιπες πόλεις της Ζώνης IV με μέση τιμή χρονοαπόστασης περίπου σε αυτά τα επίπεδα είναι οι: Κατερίνη, Λάρισα, Βέροια, Σέρρες, Βόλος και Καβάλα.

1. Η Εγνατία Οδός

1.1. Βασικά χαρακτηριστικά

Η Εγνατία Οδός εκτείνεται από την Ηγουμενίτσα έως τους Κήπους του Νομού Έβρου, σε συνολικό μήκος 670 χλμ. Εξυπηρετεί άμεσα τους Νομούς Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Γρεβενών, Κοζάνης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου, διέρχεται από 11 αστικά κέντρα (Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα, Μέτσοβο, Γρεβενά, Κοζάνη, Βέροια, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη) και συνδέεται άμεσα με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και με τα σύνορα με την Τουρκία, ενώ μέσω εννέα ολοκληρωμένων ή υπό κατασκευή καθέτων αξόνων συνδέεται με τα σύνορα της Αλβανίας, της ΠΓΔΜ και της Βουλγαρίας.

Η Εγνατία Οδός είναι ένα από τα μεγαλύτερα οδικά έργα που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 2000 στην Ευρώπη και είχε περιληφθεί στα έργα πρώτης προτεραιότητας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Συνδέει την Ελλάδα με τον Ευρωπαϊκό χώρο και τη Μέση Ανατολή και μέσω των κάθετων αξόνων λειτουργεί ως συλλεκτήριο άξονας των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων Μεταφορών που διατρέχουν τη Νότιο-Ανατολική Ευρώπη από Βορρά προς Νότο. Σε αυτήν καταλήγουν οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV (Βερολίνο – Σόφια – Θεσ/νίκη), IX (Ελσίνκι με κατάληξη την Αλεξανδρούπολη) και X (Βιέννη – Βελιγράδι – Θεσσαλονίκη).



Σε επίπεδο Χώρας, αποτελεί το βόρειο αναπτυξιακό άξονα και συνδέεται με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω του Οδικού Άξονα Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (ΠΑΘΕ) και του δυτικού άξονα της Ιόνιας Οδού, ενώ με τους θαλάσσιους διαδρόμους μέσω Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Θεσσαλονίκης και Ηγουμενίτσας συνδέεται με τα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου. Άμεσα συνδεδεμένες με την Εγνατία Οδό είναι οι

τέσσερις από τις έξι Διεθνείς πύλες της Χώρας (Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη). Έτσι, η Εγνατία Οδός, ο ΠΑΘΕ και ο αερολιμένας «Ελευθέριος Βενιζέλος» αποτελούν τις πύλες και τις συνδέσεις της Χώρας με τον ευρωπαϊκό χώρο. Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (απόφαση με αρ. 6876/4871/2/7/2008, ΦΕΚ 128Α/3-7-2008), η Εγνατία Οδός μπορεί να επιτελέσει σημαντικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές, στις συγκοινωνίες και τις επικοινωνίες.

Την Εγνατία Οδό τροφοδοτούν εννέα Κάθετοι Άξονες, οι οποίοι εξασφαλίζουν τη σύνδεση της Ελλάδας με τις Βαλκανικές χώρες και την Ευρώπη, ως τμήματα του Διευρωπαϊκού Δικτύου και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων. Οι Κάθετοι αυτοί Άξονες οδηγούν από την Εγνατία Οδό προς την Αλβανία (προς Τίρανα), τη Δυτική Βουλγαρία (προς Σόφια), την Ανατολική Βουλγαρία (προς Μπουργκάς) και την ΠΓΔΜ (προς Σκόπια). Με την ολοκλήρωση των αξόνων αυτών μειώνεται σημαντικά η απόσταση και ο χρόνος απόκρισης.

Τα ειδικότερα χαρακτηριστικά της Εγνατίας Οδού, όπως και η πορεία υλοποίησής του έργου, παρουσιάστηκαν αναλυτικά στη 2^η Έκθεση Επιδράσεων.

Χάρτης 1.1. Κόμβοι και τμήματα της Εγνατίας Οδού



1.2. Η Εγνατία Οδός στο χωροταξικό σχεδιασμό

Ο ελληνικός χωροταξικός σχεδιασμός αναφέρεται στο ρόλο της Εγνατίας Οδού στη χωρική ανάπτυξη και αναδεικνύει τη συμβολή της στη διαμόρφωση αναπτυξιακών αξόνων και στη συνολική συγκρότηση του συστήματος μεταφορών της χώρας.

Κατά το τρέχον διάστημα εκπονούνται 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). Οι μελέτες αυτές συνίσταται αφενός στην αξιολόγηση της εφαρμογής των θεσμοθετημένων Περιφερειακών Πλαισίων (Α΄ Φάση) και αφετέρου στην πρόταση αναθεώρησης – εξειδίκευσής τους (Β΄ Φάση). Επί του παρόντος έχει ολοκληρωθεί το Β1 Στάδιο για κάθε μία από τις εν λόγω μελέτες. Στα πλαίσια του Β1 Σταδίου, έχουν συνταχθεί οι σχετικές Εισηγητικές Εκθέσεις και τα Σχέδια Υπουργικής Απόφασης που κατά το τρέχον διάστημα έχουν τεθεί υπό διαβούλευση. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι βασικές διαπιστώσεις αξιολόγησης και οι προοπτικές που διατυπώνονται στις εν λόγω μελέτες που αφορούν στην Εγνατία Οδό, καθώς και τα τυχόν συμπεράσματα για την επίδραση του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων στις Περιφέρειες της Ζώνης IV.

Στη **Μελέτη για την Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (Εισηγητική Έκθεση και Σχέδιο Υ.Α.)**, αναγνωρίζεται η συμβολή της Εγνατίας Οδού στην ανάπτυξη διαπεριφερειακών σχέσεων κυρίως με την όμορη Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας και η θετική της επίδραση στη βελτίωση της επικοινωνίας με τη Δυτική Μακεδονία και με την Ήπειρο, χωρίς όμως, προς το παρόν, την εγκαθίδρυση σημαντικών σταθερών οικονομικών ροών. Στο εσωτερικό της Περιφέρειας, εντοπίζεται ένας διαφοροποιημένος αναπτυξιακός άξονας, ως αποτέλεσμα της δυναμικής της Εγνατίας Οδού, στον οποίο περιλαμβάνονται τα αστικά κέντρα που αποτελούν τις έδρες των Περιφερειακών Ενοτήτων (Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη –και σε μικρότερο βαθμό η, ευρισκόμενη εκτός της ζώνης άμεσης επιρροής του άξονα, πόλη της Δράμας) και έχουν αναλάβει τον ρόλο αναπτυξιακών πόλων μιας ευρύτερης ενδοχώρας. Σε διαπεριφερειακό και ενδοπεριφερειακό επίπεδο, η συμβολή της Εγνατίας Οδού δεν περιορίζεται μόνο στην εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου, αλλά ενισχύει και ένα ευρύτερο δίκτυο κοινωνικο-οικονομικών, εμπορικών, τουριστικών και άλλων δραστηριοτήτων, κυρίως όμως στη ζώνη επιρροής της Εγνατίας Οδού. Τέλος, επισημαίνεται ότι η ένταξη της Περιφέρειας στα διεθνή δίκτυα μεταφορών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και τονίζεται ότι η καθυστέρηση στην ανάπτυξη των κάθετων αξόνων και των συνδυασμένων μεταφορών μειώνει αρκετά τα αναμενόμενα θετικά αποτελέσματα –ιδίως από τη στιγμή που τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης δεν είναι επαρκώς αξιοποιημένα και στερούνται κατάλληλων υποδομών.

Όσον αφορά τις κατευθύνσεις της μελέτης που σχετίζονται με την Εγνατία Οδό, κρίνεται σημαντική η ολοκλήρωση του Κάθετου Άξονα της Εγνατίας Οδού Ξάνθη-Ελληνοβουλγαρικά σύνορα μέσω Εχίνου με παράκαμψη της πόλης, η ολοκλήρωση του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού: Αρδάνιο - Καστανιές (Ελληνοτουρκικά σύνορα) - Ορμένιο (Ελληνοβουλγαρικά σύνορα) και η βελτίωση του κάθετου άξονα Καβάλα - Δράμα – Εξοχή με λειτουργική αναβάθμιση στο τμήμα Καβάλα – Δράμα. Επιπλέον, αναφέρεται ότι για την ενίσχυση του ρόλου της Εγνατίας Οδού απαιτούνται οι απαραίτητες συνδέσεις με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα καθώς και η σύνδεσή της με σημαντικούς χώρους παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Στη **Μελέτη για την Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (Εισηγητική Έκθεση και Σχέδιο Υ.Α.)** αναγνωρίζεται η ανάδειξη της Εγνατίας Οδού σε στοιχείο-κλειδί για την αύξηση των αναπτυξιακών επιδόσεων της περιοχής. Ειδικότερα, προτείνεται η αξιοποίηση της

Εγνατίας Οδού ως άξονα αυξανόμενης ενδοπεριφερειακής, διαπεριφερειακής και διεθνούς προσπελασιμότητας, με στόχο την ανάπτυξη, κατά μήκος της, περιοχών υποδοχής δραστηριοτήτων για τις οποίες η προσπελασιμότητα αποτελεί παράγοντα ανταγωνιστικότητας. Για το σκοπό αυτό, απαιτούνται μέτρα βελτίωσης των τοπικών διασυνδέσεων, ενίσχυσης των συνδυασμένων μεταφορών, ανάπτυξης και άλλων δικτυακών υποδομών, και αναπτυξιακά μέτρα όπως οι οργανωμένοι υποδοχείς επιχειρήσεων. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί, επίσης, στις περιοχές διέλευσης της Εγνατίας Οδού, οι οποίες παρουσιάζουν σήμερα χαμηλές αναπτυξιακές επιδόσεις. Τέλος, αναφέρεται ότι η σταδιακή ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού παίζει σημαντικό ρόλο στην ολοκλήρωση και δικτύωση δύο ζωνών, εκ των οποίων η μία (άμεση διαπεριφερειακή ζώνη ισχυρής επιρροής) περιλαμβάνει τις όμορες προς την Κεντρική Μακεδονία Περιφερειακές Ενότητες των Περιφερειών Δυτικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ενώ η άλλη (ευρύτερη ζώνη) περιλαμβάνει τις δύο προαναφερόμενες Περιφέρειες και την Περιφερειακή Ενότητα Λάρισας της Περιφέρειας Θεσσαλίας.

Όσον αφορά τις κατευθύνσεις της μελέτης που σχετίζονται με την Εγνατία Οδό, γίνεται ρητή αναφορά στην ολοκλήρωση της καθέτου οδού «Εγνατία Οδός – Κιλκίς – ΒΙΠΕ Κιλκίς – Δοϊράνη – Προμαχώνας» (μεσοπρόθεσμη δράση), καθώς και στην μελέτη/υλοποίηση κόμβου συνδυασμένων μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή της τομής ΠΑΘΕ και Εγνατίας Οδού, με αξιοποίηση του παλαιού αεροδρομίου της Αλεξάνδρειας και συνδέσεων με το λιμάνι Θεσσαλονίκης, το σιδηρόδρομο, καθώς και τον αερολιμένα Θεσσαλονίκης.

Στη **Μελέτη για την Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (Εισηγητική Έκθεση και Σχέδιο Υ.Α.)** τονίζεται ότι την τελευταία δεκαετία επήλθε μια μεταβολή του χαρακτήρα της Περιφέρειας με τη δραστική αύξηση της προσβασιμότητάς της που ήταν αποτέλεσμα, πρωτίστως της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού και των συνοδευτικών της Καθέτων Αξόνων και οδήγησε στην πλήρη άρση του ακριτικού της χαρακτήρα. Μάλιστα, η θέση της Περιφέρειας στο διασυννοριακό χώρο βελτιώθηκε δραστικά με τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού και την κατασκευή των προς βορρά, καθέτων σε αυτήν: «Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή» και «Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη», η ολοκλήρωση των οποίων θα συμβάλλει περαιτέρω στη βελτίωση αυτής της σύνδεσης. Ειδικότερα, για την πόλη της Κοζάνης, αναδεικνύεται ως ευκαιρία η ύπαρξη του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων ώστε να αναλάβει ρόλο πόλου-κόμβου στον ευρύτερο διασυννοριακό χώρο των Δυτικών Βαλκανίων και ειδικότερα στο χώρο Ελλάδα-FYROM-Αλβανία. Ακόμη, επισημαίνεται ότι όλοι οι τουριστικοί προορισμοί της Περιφέρειας ωφεληθήκαν δραστικά από τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Τέλος, αναφέρεται ότι η ολοκλήρωση της υλοποίησης των καθέτων αξόνων Ε65 και Κοζάνη-Λάρισα, γύρω από τους οποίους αρθρώνονται σημαντικοί εθνικοί και περιφερειακοί πόλοι ανάπτυξης, θα βελτιώσει τη σύνδεση της Δυτικής Μακεδονίας με τις γειτονικές Περιφέρειες και θα επιφέρει πολλαπλά συνδυαστικά οφέλη οικονομικής ανάπτυξης.

Όσον αφορά τις κατευθύνσεις της μελέτης που σχετίζονται με την Εγνατία Οδό, κρίνεται σημαντική η ολοκλήρωση των διεθνικών οδικών αξόνων της Περιφέρειας: Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή και Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη, καθώς και η υλοποίηση των σχεδιαζόμενων εθνικών οδικών αξόνων: Ε65 και Κοζάνη-Λάρισα

Στη **Μελέτη για την Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Ηπείρου (Εισηγητική Έκθεση και Σχέδιο Υ.Α.)** τονίζεται ότι η

ολοκληρωμένη λειτουργία της Εγνατίας Οδού επηρέασε σημαντικά την Περιφέρεια, κυρίως ως προς την άρση της χωρικής και λειτουργικής απομόνωσής της και τη βελτίωση των προϋποθέσεων αναβάθμισης του ρόλου της ως εισόδου και βασικού διαμετακομιστικού πόλου σύνδεσης της Δυτικής Ευρώπης με τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο. Αναγνωρίζεται ακόμη το γεγονός ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού, η οποία έχει αναδειχθεί σε βασικό αναπτυξιακό άξονα, έχει συμβάλλει σημαντικά στην ελκυστικότητα της εγκατάστασης μεταποιητικών μονάδων καθώς και στην αξιοποίηση τουριστικών πόρων της Περιφέρειας, όχι μόνο στο παράκτιο μέτωπο, αλλά και την ενδοχώρα. Επίσης, αναφέρεται ότι το βόρειο τμήμα της Ηπείρου ωφελήθηκε περισσότερο από την Εγνατία Οδό και διευκρινίζεται ότι η λειτουργία της Εγνατίας Οδού και η εξέλιξη των λιμενικών έργων ενίσχυσε το βόρειο δίπολο Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας, ενώ αποδυνάμωσε το λιγότερο προσπελάσιμο από την Εγνατία Οδό, νότιο δίπολο Άρτας-Πρέβεζας, εντείνοντας τις ενδοπεριφερειακές ανισότητες. Τέλος, επισημαίνεται ότι στο βαθμό που η Εγνατία Οδός θα ενισχύει το ρόλο της, είτε ως διεθνής άξονας μεταφορών είτε ως υποδομή λειτουργικής και παραγωγικής ενοποίησης του χώρου της Βόρειας Ελλάδας, η σύνδεση του βορείου τμήματος της Ηπείρου με τη Δυτική Μακεδονία αναμένεται να ενισχυθεί. Από την άποψη αυτή, η οργανωμένη χωροθέτηση παραγωγικών δραστηριοτήτων κατά μήκος της Εγνατίας Οδού είναι επιθυμητή και ως προς την εξυπηρέτηση του στόχου της χωρικής ενοποίησης των επιμέρους ενοτήτων της Βόρειας Ελλάδας.

Όσον αφορά τις κατευθύνσεις της μελέτης που σχετίζονται με την Εγνατία Οδό, τονίζεται ότι οι κόμβοι της Εγνατίας Οδού αποτελούν στρατηγικά σημεία με ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων στους τομείς της μεταποίησης και της διαμετακόμισης και προτείνεται η χωροθέτηση (σε επιλεγμένους κόμβους) Επιχειρηματικών Πάρκων ή/και Εμπορευματικών Κέντρων, λαμβανομένων πάντοτε υπόψη των ειδικότερων κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών. Επίσης, προτείνεται ο χαρακτηρισμός Περιοχής Ειδικής Χωρικής Παρέμβασης (ΠΕΧΠ) σε ζώνη κατά μήκος της Εγνατίας Οδού (πλάτους περίπου 2,5 χιλιομέτρων εκατέρωθεν του άξονα) με στόχο: τον έλεγχο της οικιστικής ανάπτυξης και την ρύθμιση των συγκρούσεων χρήσεων, την άμβλυνση των επιπτώσεων από την κατασκευή των οδικών αξόνων και την ενίσχυση της ανάπτυξης των μειονεκτικών περιοχών

Στη **Μελέτη για την Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Θεσσαλίας (Εισηγητική Έκθεση και Σχέδιο Υ.Α.)**, αναγνωρίζεται ότι η Εγνατία Οδός αν και ουσιαστικά δε διέρχεται από την Περιφέρεια, έχει συμβάλλει θετικά στην βελτίωση της επικοινωνίας της Περιφέρειας με το βόρειο μέτωπο ανάπτυξης της Χώρας. Ως κύριο στοιχείο του επιπέδου εθνικής χωροταξικής οργάνωσης της Περιφέρειας, αναγνωρίζεται το γεγονός ότι διασχίζεται από τον βασικό μεταπολεμικό άξονα ανάπτυξης Αθήνας-Θεσσαλονίκης (ΠΑΘΕ), καθώς και άλλους αναδυόμενους εθνικούς άξονες ανάπτυξης που είτε διέρχονται από τη Θεσσαλία (Ε65) είτε σε εγγύτητα με αυτήν (Εγνατία Οδός, Ιόνια Οδός) και δημιουργούν νέες προοπτικές. Τέλος, αναφέρεται ότι ο αυτοκινητόδρομος Ε65 αποτελεί κύριο οδικό έργο με σημαντικές αναπτυξιακές επιπτώσεις για την Περιφέρεια και κυρίως για το δυτικό, λιγότερο αναπτυγμένο τμήμα της και επισημαίνεται ότι η κατασκευή και λειτουργία του θα δώσει υπόσταση στον αναπτυξιακό άξονα Κεντρικής Ενδοχώρας, θα βελτιώσει τη σύνδεση με τις γειτονικές Περιφέρειες και θα συμβάλλει στην άρση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων.

Η ένταξη της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων στο μελλοντικό περιφερειακό χωρικό σχεδιασμό θα προδιαγραφεί με την ολοκλήρωση και έγκριση του αναθεωρημένου σχεδιασμού των παραπάνω Περιφερειακών Πλαισίων.

2. Το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού

2.1. Αντικείμενο του Παρατηρητηρίου

Το «Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού» καταγράφει και μελετά τις αναπτυξιακές, χωροταξικές, περιβαλλοντικές και συγκοινωνιακές επιδράσεις από την κατασκευή και λειτουργία του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων. Ειδικότερα, το αντικείμενο εργασιών του Παρατηρητηρίου συνοψίζεται στις παρακάτω βασικές συνιστώσες:

- Συγκέντρωση, αξιολόγηση και επεξεργασία πηγών, στοιχείων, πρωτογενών δεδομένων και χαρτογραφικών υποβάθρων, αρχείων και μετρήσεων
- Ανάπτυξη, οργάνωση και διαχείριση Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών (G.I.S.) και άλλων πληροφοριακών συστημάτων και λογισμικών
- Υπολογισμός και επεξεργασία των δεικτών χωρικών επιδράσεων
- Σύνταξη εκθέσεων, ερευνών και γνωμοδοτήσεων, για την υποστήριξη αναπτυξιακών πολιτικών και προγραμμάτων
- Ανάθεση και διαχείριση μελετών
- Παροχή εξειδικευμένων δεδομένων και αναφορών
- Προβολή-διάχυση αποτελεσμάτων
- Δικτύωση και διεύρυνση δραστηριοτήτων
- Παροχή στοιχείων και υλικού.

Το Παρατηρητήριο εφαρμόζει τις προδιαγραφές και τους κανόνες της τρέχουσας διεθνούς πρακτικής για την παρακολούθηση βασικών φαινομένων που σχετίζονται με τις επιδράσεις της λειτουργίας μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, όπως η πρόσβαση στις αγορές προϊόντων και υπηρεσιών, η διάρθρωση του δικτύου των οικισμών και η προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Η διαδικασία που ακολουθείται είναι εναρμονισμένη με τις πολιτικές μεταφορών και συνοχής καθώς και με τις πολιτικές διάχυσης της πληροφορίας και διαχείρισης δεδομένων της Ε.Ε.. Το υλικό του Παρατηρητηρίου βρίσκεται στη διάθεση των φορέων που χαράσσουν πολιτική για την ανάπτυξη των Περιφερειών και των πόλεων του συνόλου του βορειοελλαδικού χώρου, αφού ένα μεγάλο μέρος των δεδομένων που διαχειρίζεται δεν αφορά αυστηρά τη διαχείριση του αυτοκινητόδρομου και των λοιπών έργων, για τα οποία έχει ευθύνη η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., αλλά την ευρύτερη περιοχή από όπου διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος. Το Παρατηρητήριο αναπτύσσεται έτσι ως ένα στρατηγικό εργαλείο παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης και υποστήριξης πολιτικών και προγραμμάτων αναπτυξιακού σχεδιασμού, στην υπηρεσία όχι μόνο της Διοίκησης της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., αλλά και όλων των Περιφερειακών και Εθνικών Αρχών και αναπτυξιακών φορέων της ευρύτερης περιοχής επιρροής του άξονα.

Το Παρατηρητήριο διαθέτει οργανωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Τεκμηρίωσης και Διαχείρισης Δεδομένων, που βασίζεται στη λειτουργία ειδικά προσαρμοσμένου Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS) και περιλαμβάνει επεξεργασμένες στατιστικές και χαρτογραφικές πληροφορίες για τους Νομούς, τις Περιφέρειες, τους οικισμούς και το φυσικό περιβάλλον της άμεσης και ευρύτερης περιοχής επιρροής της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων. Η λειτουργία και παραγωγή του Πληροφοριακού Συστήματος του Παρατηρητηρίου βασίζεται σε μια υποδομή που ανανεώνεται συνεχώς.

2.2. Το σύστημα δεικτών

Η διαχρονική καταγραφή, παρακολούθηση και μελέτη των χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού βασίζεται σε ένα σύστημα δεικτών, για τους οποίους εφαρμόζονται επιστημονικά τεκμηριωμένες προδιαγραφές, μέθοδοι και εργαλεία ανάλυσης που χρησιμοποιούνται στην τρέχουσα Ευρωπαϊκή πρακτική, και σε εναρμόνιση με τις προσπάθειες για την αποτίμηση των επιδράσεων των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην ανάπτυξη και συνοχή του Ευρωπαϊκού Χώρου. Μετά από ένα διάστημα περίπου 7 χρόνων χρήσης του αρχικώς σχεδιασμένου συστήματος, το σύστημα δεικτών επικαιροποιήθηκε και ανανεώθηκε το 2009. Οι δείκτες ομαδοποιούνται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- Κοινωνικο-οικονομικοί και χωροταξικοί δείκτες
- Περιβαλλοντικοί δείκτες
- Δείκτες λειτουργίας οδικού δικτύου (Συγκοινωνιακοί)

Τα πρωτογενή γεωχωρικά και στατιστικά δεδομένα προέρχονται από επίσημες και αξιόπιστες πηγές (ΕΣΥΕ, Eurostat ΥΠΕΧΩΔΕ/ΥΠΕΚΑ, οργανισμοί μεταφορών, άλλες αρμόδιες υπηρεσίες, πιστοποιημένες διεθνείς βάσεις δεδομένων, European Environmental Agency (EEA), ESPON κλπ.). Πρωτογενή δεδομένα για κάποιους συγκοινωνιακούς και περιβαλλοντικούς δείκτες (π.χ. κυκλοφοριακός φόρτος, μετρήσεις θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) προέρχονται από μετρήσεις που κάνουν αρμόδια Τμήματα της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.. Αρκετά πρωτογενή δεδομένα προέρχονται από μετρήσεις και έρευνες που εκπονεί το ίδιο το Παρατηρητήριο, καθώς και μέσω της ανάθεσης και εκπόνησης σχετικών μελετών.

Το σύστημα δεικτών δεν είναι στατικό, αλλά υπόκειται σε συνεχή επισκόπηση και προσαρμογή στις νέες συνθήκες, επιστημονικές εξελίξεις και λειτουργικές ανάγκες, ενώ λαμβάνει υπόψη και τις απαιτήσεις που προκύπτουν από τον αναπτυξιακό προγραμματισμό και το χωροταξικό σχεδιασμό των περιφερειών στις Ζώνες Επιρροής του άξονα. Οι δείκτες που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο είναι συμβατοί και συγκρίσιμοι με τους δείκτες που χρησιμοποιούν βασικά προγράμματα της ΕΕ τα οποία ασχολούνται με το σχεδιασμό, τη λειτουργία και τις χωρικές επιδράσεις των μεταφορικών υποδομών (π.χ. ESPON, EEA).

Πίνακας 2.1. Το Σύστημα Δεικτών του Παρατηρητηρίου

Κωδικός	Κοινωνικο-οικονομικοί και χωροταξικοί δείκτες
SET01	Ωφελούμενος Πληθυσμός
SET02	Μέγεθος Αγοράς
SET03	Εργατικό Δυναμικό
SET04	Επίπεδο Ανάπτυξης και Ευημερίας
SET05	Επίπεδο Ανεργίας
SET06	Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς
SET07	Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες
SET08	Προσπελάσιμοι Τόποι Τουριστικού Ενδιαφέροντος
SET09	Μεταβολή Πληθυσμού ανά ΟΤΑ, Νομό και Περιφέρεια
SET10	Μεταβολή Πληθυσμού Αστικών Κέντρων
SET11	Ταξινόμηση Αστικών Κέντρων
SET12	Πυκνότητα Πληθυσμού
SET13	Τομεακή Σύνθεση ΑΠΑ
SET14	Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης

Κωδικός	Κοινωνικο-οικονομικοί και χωροταξικοί δείκτες
SET15	Εξωτερικό Εμπόριο
SET16	Μεταβολή Αστικής Γης
SET17	Μεταβολή Βιομηχανικής και Εμπορικής γης
SET18	Μεταβολή Αξίας Γης των Παρόδιων Οικοπέδων
SET19	Εγκατάσταση Επιχειρήσεων
SET20	Επιχειρηματικότητα
Κωδικός	Περιβαλλοντικοί δείκτες
ENV01	Έκθεση Πληθυσμού σε Θόρυβο
ENV02	Επιβάρυνση της Ατμόσφαιρας σε Ρύπους
ENV03	Συνοχή – Αποκοπή Οικισμών
ENV04	Ποιότητα Ατμόσφαιρας Σηράγγων
ENV05	Αποκατάσταση Τοπίου
ENV06	Αποκοπή Επικοινωνίας Φυσικών Περιοχών
ENV07	Πιέσεις Μεταβολής Χρήσεων Γης
ENV08	Εγγύτητα σε Προστατευόμενες Περιοχές
ENV09	Διασταυρώσεις με Επιφανειακά Νερά
Κωδικός	Δείκτες λειτουργίας οδικού δικτύου (Συγκοινωνιακοί)
TRA01	Κυκλοφοριακός Φόρτος
TRA02	Σύνθεση της Κυκλοφορίας
TRA03	Αριθμός Μετακινούμενων Προσώπων
TRA04	Χρόνος Διαδρομής ανά Οδικό Τμήμα
TRA05	Χρονοαπόσταση μεταξύ Πόλεων και Τερματικών Σταθμών
TRA06	Εμπορευματικές Μεταφορές
TRA07	Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα
TRA08	Οδική Ασφάλεια
TRA09	Επίπεδο Εξυπηρέτησης
TRA10	Πυκνότητα Οδικού δικτύου
TRA11	Κυκλοφοριακός Φόρτος στο Εθνικό Δίκτυο
TRA12	Κίνηση στους Μεθοριακούς Σταθμούς
TRA13	Συνδυασμένες Μεταφορές
TRA14	Χαρακτηριστικά των Μετακινήσεων επί του Άξονα
TRA15	Μετακινήσεις με Εναλλακτικά Μέσα

2.3. Οι Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού

Κάθε δείκτης έχει συγκεκριμένα χωρικά επίπεδα εφαρμογής που είναι οι Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού. Η ζώνη επιρροής ενός μεταφορικού άξονα με την εμβέλεια και τη σημασία της Εγνατίας Οδού είναι ένα δυναμικό σύστημα που μεταβάλλεται ως αποτέλεσμα του είδους και του χρονικού ορίζοντα των επιδράσεων. Στην πραγματικότητα πρόκειται για πολλές επάλληλες Ζώνες Επιρροής. Συνεκτιμώντας το θεωρητικό πλαίσιο για τις αλληλεπιδράσεις μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης, το υφιστάμενο προγραμματικό πλαίσιο σχεδιασμού και γενικότερα παραδείγματα από την ισχύουσα μεθοδολογία και πρακτική, εξ αρχής προσδιορίστηκαν πέντε ζώνες επιρροής. Οι πέντε ζώνες καλύπτουν τη ζώνη του ίδιου του άξονα σε ένα βάθος 500-1.000 μέτρων, τον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο των Νομών και Περιφερειών απ' όπου διέρχονται τόσο ο άξονας της Εγνατίας Οδού όσο και οι κάθετοι άξονες, αλλά και την ευρύτερη περιοχή του Ελλαδικού χώρου και του χώρου της Νοτιο-ανατολικής (ΝΑ) Ευρώπης, που επηρεάζεται από τις αλλαγές που επέρχονται στην οργάνωση του συνολικού συστήματος μεταφορών (Σχέδιο

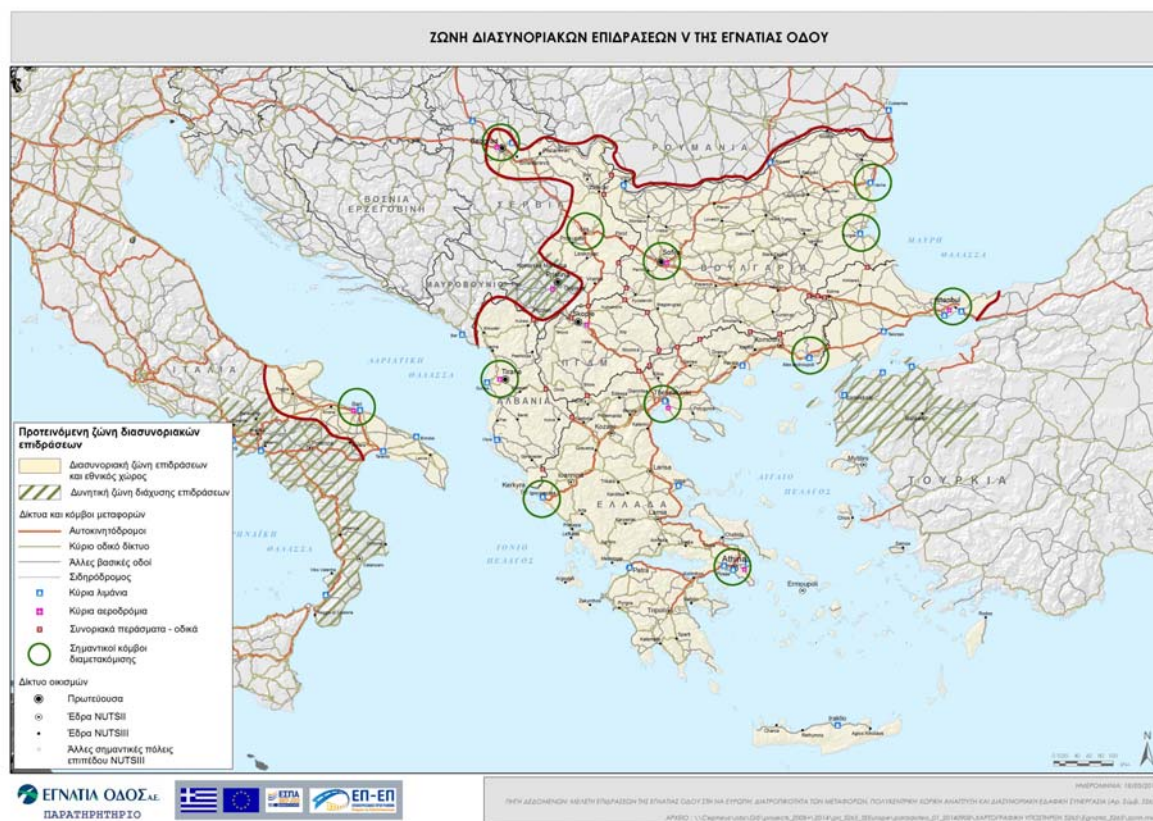
2.1). Οι επιδράσεις στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης είναι συνάρτηση της λειτουργίας του συστήματος της Εγνατίας Οδού ως τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων (ΤΙΝΑ) και με την έννοια αυτή οι αλληλεπιδράσεις της Εγνατίας Οδού με αυτά είναι μεταβαλλόμενες όπως και ο χώρος τον οποίο επηρεάζει.

Πίνακας 2.2. Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού

ΖΩΝΗ I	Ζώνη Άξονα	500 - 1.000 μέτρα εκατέρωθεν του άξονα
ΖΩΝΗ II	Διάδρομος διέλευσης άξονα	Νομοί από όπου διέρχεται ο άξονας (11 νομοί)
ΖΩΝΗ III	Διάδρομος διέλευσης καθέτων αξόνων	Νομοί από όπου διέρχονται οι Κάθετοι Άξονες (13 νομοί)
ΖΩΝΗ IV	Ζώνη περιφερειών	Σύνολο Ζωνών II & III (5 περιφέρειες)
ΖΩΝΗ V	Ευρεία ζώνη επιδράσεων συστήματος Εγνατίας Οδού	Ευρύτερη περιοχή Ελλαδικού και Βαλκανικού χώρου
ΖΩΝΗ V-A	Ζώνη επιδράσεων στον Ελλαδικό χώρο	Όλες οι Περιφέρειες της Ελλάδας
ΖΩΝΗ V-B	Ζώνη Επιδράσεων στο διασυννοριακό χώρο	Όλες οι Περιφέρειες της Αλβανίας, της ΠΓΔΜ και της Βουλγαρίας, οι Περιφέρειες Istanbul και Tekirdag – Edirne – Kırklareli (Τουρκία), η Περιφέρεια Puglia (Ιταλία) και οι Περιφέρειες Beograd και Juzne I Istocne Srbije (Σερβία)

Από την άποψη των βασικών μακροσκοπικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αναπτυξιακός και ο χωρικός σχεδιασμός έχουν ως προγραμματική βάση την Περιφέρεια, η βασικότερη ζώνη στην οποία επικεντρώνεται η μελέτη της εξέλιξης των μεγεθών που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο είναι η Ζώνη IV, δηλαδή η Ζώνη των Περιφερειών απ' όπου διέρχονται η Εγνατία Οδός και οι Κάθετοι Άξονες: Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Ήπειρος και Θεσσαλία. Επισημαίνεται εδώ ότι η Θεσσαλία είχε εξ αρχής συμπεριληφθεί στη Ζώνη IV, καθώς η Εγνατία Οδός διασχίζει σε πολύ μικρό τμήμα το βόρειο άκρο του Νομού Τρικάλων, αλλά και επειδή ο σχεδιαζόμενος αυτοκινητόδρομος Ε65 συνδέει την Εγνατία Οδό με την Κεντρική Ελλάδα. Εντός της Ζώνης IV, εντάσσονται οι Ζώνες I, II και III.

Χάρτης 2.1. Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού



3. Το πλαίσιο ανάλυσης της 3^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων

3.1. Αρχικές παράμετροι ανάλυσης

Σύμφωνα με το πλαίσιο που θέτει το Παρατηρητήριο, οι Εκθέσεις Επιδράσεων της Εγνατίας Οδού επικεντρώνονται στη Ζώνη IV και έχουν στόχο να αναδείξουν βασικά ζητήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Έτσι, αποσκοπούν παράλληλα να υποστηρίξουν τη λήψη αποφάσεων από τους αρμόδιους φορείς και ιδιαίτερα από τις Περιφέρειες που έχουν την ευθύνη υλοποίησης του αναπτυξιακού και χωρικού σχεδιασμού.

Η Εγνατία Οδός άρχισε να τίθεται τμηματικά σε λειτουργία από το τέλος της δεκαετίας του 1990. Η **1^η Έκθεση Επιδράσεων** συντάχθηκε το 2005 και αποτέλεσε την εκτίμηση μιας αρχικής κατάστασης της Ζώνης IV, καθώς και ορισμένων τάσεων που παρατηρήθηκαν μετά την πρώτη φάση λειτουργίας της Εγνατίας Οδού. Τα μεγέθη που αναφέρονταν στη δεκαετία του 1990 αποτύπωναν την κατάσταση όπως είχε διαμορφωθεί πριν από την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και αποτέλεσαν βάση αναφοράς για την αποτίμηση της συμβολής της στο μέλλον. Επισημαίνεται ότι μέχρι τα τέλη του 2004 είχαν παραδοθεί σε κυκλοφορία 487 χλμ. από το σύνολο των 670 χλμ. της Εγνατίας Οδού (94 χλμ. πριν το 1994 και 393 χλμ. το διάστημα 1994-2004), μέγεθος που αντιστοιχούσε στο 72% του συνόλου του άξονα.

Στα γενικά **συμπεράσματα της 1^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων** αναφέρεται ότι οι επιδράσεις της Εγνατίας Οδού στα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, στην αύξηση των μετακινήσεων, τη δικτύωση των αστικών κέντρων και τη βελτίωση της προσπελασιμότητας ήταν θετικές και άμεσες. Σε ό,τι αφορά ειδικότερα τις πέντε Περιφέρειες της Ζώνης IV, σύμφωνα με τα γενικά συμπεράσματα της 1^{ης} Έκθεσης, το βασικό χαρακτηριστικό που αναδείχθηκε ήταν, βεβαίως, η κυριαρχία της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, η οποία κατείχε λίγο λιγότερο από το μισό πληθυσμό της Ζώνης IV και αποτελούσε την πιο αναπτυγμένη περιοχή, αφού ιστορικά εκεί έχουν συσσωρευτεί τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα, στενά συνδεδεμένα με την ύπαρξη της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης.

Από την άποψη των τάσεων ανάπτυξης των πέντε Περιφερειών παρατηρούνταν αρκετές διαφοροποιήσεις στις διάφορες παραμέτρους. Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας παρουσίαζε τους υψηλότερους ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης, τάσεις αύξησης του μεγέθους της αγοράς, αλλά και υψηλό ποσοστό ανεργίας χωρίς ιδιαίτερες τάσεις μείωσης. Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης παρουσίαζε ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης στα επίπεδα του μέσου Χώρας, χαμηλούς ρυθμούς αύξησης του ΑΕΠ και πολύ υψηλό ποσοστό απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα. Εντοπίστηκε ακόμη το αρκετά ισορροπημένο δίκτυο αστικών κέντρων της που έδειχνε αυξανόμενες τάσεις διασύνδεσης. Η Δυτική Μακεδονία είχε μαζί με την Κεντρική Μακεδονία το υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ και εξειδίκευση στο δευτερογενή τομέα. Χαρακτηριζόταν ακόμη από το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας και ήταν η μόνη Περιφέρεια στην οποία το ποσοστό αυτό αυξανόταν. Η Ήπειρος είχε το μικρότερο μέγεθος αγοράς αλλά και τους υψηλότερους ρυθμούς αύξησης, ενώ φαινόταν να εξειδικεύεται στον τριτογενή τομέα. Η Θεσσαλία παρουσίαζε υστέρηση στον ρυθμό πληθυσμιακής αύξησης και μεγέθυνσης της αγοράς, και χαρακτηριζόταν από τη μεγάλη της συμβολή στο εθνικό αγροτικό προϊόν. Η 1^η Έκθεση Επιδράσεων αναδείκνυε, γενικά, τη δυνατότητα της Εγνατίας

Οδού να αποτελέσει συμπληρωματικό άξονα ανάπτυξης πέραν του «παραδοσιακού» άξονα κατά μήκος του ΠΑΘΕ, ενώ παράλληλα θεωρούσε ότι η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών, θα πρέπει να συνδέεται με συμπληρωματικές πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης που ενισχύουν την παραγωγική δομή, τη χωροταξική οργάνωση και την προστασία του περιβάλλοντος των Περιφερειών, ιδιαίτερα για τις πιο αδύναμες Περιφέρειες, οι οποίες ήταν και οι πλέον εκτεθειμένες σε έντονα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον.

Η **2^η Έκθεση Χωρικών Επιδράσεων** συντάχθηκε το 2012 και κάλυπτε το σύνολο της δεκαετίας του 2000, εξετάζοντας συνολικά τις επιδράσεις του αυτοκινητόδρομου σε όλη την περίοδο από τη σταδιακή ολοκλήρωσή του μέχρι και την πλήρη απόδοση σε λειτουργία του συνόλου του έργου. Ειδικότερα, για την εκτίμηση των χωρικών επιδράσεων μελετήθηκαν τα αποτελέσματα συνολικά 38 δεικτών και διερευνήθηκαν ζητήματα όπως η κινητικότητα του ανθρώπινου δυναμικού και των αγαθών, η προσπελασιμότητα των Περιφερειών και των κέντρων τους, ο βαθμός σύγκλισης των Περιφερειών διέλευσης του άξονα με το μέσο επίπεδο του βορειοελλαδικού χώρου, της Χώρας και της Ε.Ε., η δομή του οικιστικού συστήματος, καθώς και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη λειτουργία του άξονα. Επιπλέον, επιχειρήθηκε να μελετηθεί η εξέλιξη κρίσιμων μεγεθών στα παραπάνω πεδία μελέτης σε συνθήκες οικονομικής ύφεσης.

Στα **γενικά συμπεράσματα της 2^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων** αναφέρεται ότι η Εγνατία Οδός και οι Κάθετοι Άξονες συνέβαλλαν δραστικά στην αύξηση της κινητικότητας, στην αύξηση της πυκνότητας του εθνικού οδικού δικτύου (και ειδικότερα των αυτοκινητοδρόμων σε μια ευρεία ζώνη, η οποία στερούνταν στο παρελθόν τέτοιων υποδομών) και στην αύξηση των επιχειρήσεων που εγκαταστάθηκαν στον περιαστικό χώρο των μεγάλων αστικών κέντρων και σε σχετική εγγύτητα με την Εγνατία Οδό. Επίσης, τονίζεται ότι η βασική αλλαγή που επήλθε με την Εγνατία Οδό και συνολικά με το σύστημα Εγνατία Οδός και Κάθετοι Άξονες ήταν 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 IV γ) πολύ σημαντικών αναπτυξιακών υποδομών με τη συχνά άμεση πρόσβαση σε αυτές, δ) των λιμανιών και ιδιαίτερα των δύο άκρων της εξεταζόμενης Ζώνης IV και ε) μιας ποικιλίας περιοχών προσέλκυσης τουρισμού σε όλη την έκταση της Ζώνης IV. Τέλος, αναγνωρίζεται ότι η βελτίωση της προσβασιμότητας δημιούργησε 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.

Από την άποψη των τάσεων ανάπτυξης της Ζώνης IV και των επιμέρους Περιφερειών της, παρατηρήθηκαν τα ακόλουθα: Την περίοδο 2000-2009 ο ρυθμός ανάπτυξης στη Ζώνη IV, όπως και στις Περιφέρειές της, ήταν θετικός και μικρότερος του μέσου Χώρας, ενώ το διάστημα 2007-2009 καταγράφηκαν ρυθμοί ύφεσης, λίγο μεγαλύτεροι σε σχέση με το μέσο Χώρας, τόσο στο σύνολο της Ζώνης IV όσο και στις τέσσερις από τις πέντε Περιφέρειές της (με εξαίρεση την Ανατολική Μακεδονία & Θράκη). Ως προς το επίπεδο ευημερίας, εκφρασμένο με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, ο ρυθμός μεταβολής στη Ζώνη IV ήταν επίσης θετικός την περίοδο 2000-2009 και χαμηλότερος της Χώρας, αλλά υψηλότερος του μέσου της ΕΕ27. Μεταξύ των Περιφερειών, υψηλότερο ρυθμό αύξησης του κκΑΕΠ σε σχέση με τη Χώρα, εμφάνισαν η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και η Δυτική Μακεδονία, η οποία μάλιστα παρουσίασε τον δεύτερο υψηλότερο ρυθμό μεταβολής, μετά την Αττική, σε

εθνικό επίπεδο. Το διάστημα 2007-2009, όμως, ο ρυθμός μεταβολής του κκΑΕΠ για τη Ζώνη IV ήταν αρνητικός, στα ίδια επίπεδα με την ΕΕ27 και υψηλότερος σε σχέση με τη Χώρα. Στο ποσοστό ανεργίας, η Ζώνη IV παρουσίασε συνολική αύξηση δυσμενέστερη της Χώρας, αν και μετά το 2008 η αύξηση της ανεργίας εξελίχθηκε με σχετικά μικρότερους ρυθμούς σε σχέση με τη Χώρα. Το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε σε όλες τις Περιφέρειες σε σύγκριση με το έτος 2000, εκτός από την Περιφέρεια Θεσσαλίας στην οποία σημείωσε μείωση. Οι σημαντικότερες αυξήσεις του ποσοστού ανεργίας καταγράφηκαν στις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ οι Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου παρουσίασαν θετικότερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα. Όσον αφορά τη διάρθρωση της παραγωγής, στον πρωτογενή τομέα όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV κατέγραψαν αρνητική μεταβολή, ενώ στο δευτερογενή και στον τριτογενή τομέα θετική μεταβολή παρουσίασαν οι τέσσερις από τις πέντε περιφέρειες της Ζώνης IV (εξαιρέση αποτελούσαν στο δευτερογενή τομέα η Κεντρική Μακεδονία που κατέγραψε οριακή μείωση και στον τριτογενή τομέα η Δυτική Μακεδονία που επίσης κατέγραψε οριακή μείωση). Επισημαίνεται ότι στο δευτερογενή τομέα, η σημαντικότερη χωρική αλλαγή που παρατηρήθηκε ήταν η σχετική αύξηση της θέσης της Δυτικής Μακεδονίας ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV, με την Κεντρική Μακεδονία να κατέχει θέση σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο δύο κλίμακες πάνω από το μέσο όρο παρά τη στασιμότητα του τομέα αυτού στη συγκεκριμένη Περιφέρεια, γεγονός που απεδείκνυε τη σχετική εξειδίκευση που παρουσίαζαν οι Περιφέρειες αυτές στο δευτερογενή τομέα.

Η παρούσα **3^η Έκθεση Χωρικών Επιδράσεων** αφορά στη συνθετική ανάλυση και παρουσίαση των επιδράσεων συνολικά του συστήματος Εγνατία Οδός και Κάθετοι Άξονες και καλύπτει τα τέλη της δεκαετίας του 2000 (που είχαν αρχίσει να φαίνονται τα πρώτα σημάδια της οικονομικής κρίσης) και τις αρχές της δεκαετίας του 2010. Επισημαίνεται ότι αναπόσπαστο τμήμα της ανάλυσης και της αξιολόγησης των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού αποτελεί η τρέχουσα οικονομική κρίση, η οποία επηρέασε σημαντικά το σύνολο της Χώρας.

Η 3^η Έκθεση Επιδράσεων της Εγνατίας Οδού βασίζεται στη μελέτη των αποτελεσμάτων των 38 δεικτών του Παρατηρητηρίου που είχαν εξεταστεί στα πλαίσια της 2^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων. Διευκρινίζεται ότι σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, νεότερα διαθέσιμα δεδομένα (τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν με ασφάλεια ως προς την εκτίμηση των χωρικών επιδράσεων) υπάρχουν μόνο για 15 δείκτες. Όσον αφορά τους υπόλοιπους δείκτες, για τους οποίους είτε δεν υπάρχουν νεότερα στοιχεία είτε βασίζονται σε άπαξ μετρήσεις, παρουσιάζεται μια σύντομη περίληψη των δεδομένων της 2^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων.

Επιπλέον, στην παρούσα Έκθεση Επιδράσεων ενσωματώνονται και εξετάζονται και δέκα νέοι δείκτες, οι οποίοι μελετήθηκαν στα πλαίσια διαφόρων Εκθέσεων και Κειμένων Εργασίας του Παρατηρητηρίου. Ειδικότερα, εξετάζονται: α) επτά εξειδικευμένοι δείκτες με κοινωνικο-οικονομική διάσταση, οι οποίοι είχαν αναλυθεί στα πλαίσια Θεματικής Έκθεσης¹ και σχετίζονται οι τρεις με το επίπεδο απασχόλησης και ανεργίας και οι άλλοι τέσσερις με το επίπεδο φτώχειας, β) ένας δείκτης που μελετήθηκε σε Κείμενο Εργασίας² και αφορά την οικοδομική δραστηριότητα, γ) δύο περιβαλλοντικοί δείκτες, από τους οποίους ο ένας μελετήθηκε στα πλαίσια Τεχνικής

¹ Εγνατία Οδός Α.Ε. - Παρατηρητήριο (2015), «Εξέλιξη εξειδικευμένων δεικτών αποτύπωσης της οικονομικής ύφεσης στη Ζώνη Επιρροής της Εγνατίας Οδού»

² Εγνατία Οδός Α.Ε. - Παρατηρητήριο (2014), «Εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας στις ζώνες επιρροής της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Άξόνων».

Έκθεσης έργου³ και σχετίζεται με την ποιότητα των υδάτων και ο άλλος μελετήθηκε σε Κείμενο Εργασίας⁴ και σχετίζεται με τη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων.

Μέσα από την ανάλυση όλων των παραπάνω δεικτών διερευνώνται (όπως ακριβώς και στη 2^η Έκθεση Επιδράσεων) ζητήματα όπως η κινητικότητα ανθρώπινου δυναμικού και αγαθών, η προσπελασιμότητα των Περιφερειών και των κέντρων τους, ο βαθμός σύγκλισης των Περιφερειών διέλευσης του άξονα με το μέσο επίπεδο του βορειοελλαδικού χώρου, της Χώρας και της ΕΕ28, η δομή του οικιστικού συστήματος, καθώς και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη λειτουργία του άξονα. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη μελέτη της εξέλιξης κρίσιμων μεγεθών στα παραπάνω πεδία στις συνθήκες της τρέχουσας οικονομικής ύφεσης, ώστε να γίνει κατανοητός ο ρόλος που διαδραματίζει ή μπορεί να διαδραματίσει ένα μεγάλο έργο μεταφορικής υποδομής, και εν προκειμένω αυτό της Εγνατίας Οδού, σε αυτές τις συνθήκες.

Στη 2^η Έκθεση Επιδράσεων η αξιολόγηση των επιδράσεων έγινε με βάση πέντε βασικές παραμέτρους που σχετίζονταν με τους κεντρικούς στόχους της Ευρωπαϊκής πολιτικής:

- Κινητικότητα και προσβασιμότητα
- Συνοχή και ανάπτυξη
- Ισορροπία - Δικτύωση
- Περιβάλλον – Κλιματική αλλαγή
- Περιφερειακή ανθεκτικότητα

Οι παραπάνω παράμετροι παραμένουν επίκαιρες καθώς εξακολουθούν να συνιστούν κεντρικούς στόχους των πολιτικών μεταφορών και χωροταξίας. Επιπλέον, ενσωματώνεται και εξετάζεται, ως διακριτή παράμετρος, η διάσταση της διατροφικότητας των μεταφορών, της πολυκεντρικής χωρικής ανάπτυξης και της διασυνοριακής εδαφικής συνεργασίας στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης.

3.2. Παράμετροι αξιολόγησης των χωρικών επιδράσεων

3.2.1. Επιλογή των παραμέτρων αξιολόγησης

Μελετώντας το πλαίσιο των Ευρωπαϊκών πολιτικών και συνεκτιμώντας τις ιδιαίτερες συνθήκες της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας, στην παρούσα 3^η Έκθεση Επιδράσεων επιλέγονται **έξι παράμετροι** βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των δεικτών και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους. Οι πέντε παράμετροι (κινητικότητα και προσβασιμότητα, συνοχή και ανάπτυξη, ισορροπία - δικτύωση, περιβάλλον - κλιματική αλλαγή και περιφερειακή ανθεκτικότητα) παρουσιάστηκαν αναλυτικά στη 2^η Έκθεση Επιδράσεων και για αυτό το λόγο παρακάτω γίνεται μόνο μια σύντομη περιγραφή του περιεχομένου τους.

³ Εγνατία Οδός Α.Ε. (2015), 1^η Τεχνική Έκθεση για το Έργο: «Προμήθεια Υπηρεσιών Για Την Υλοποίηση Ετήσιων Μετρήσεων και Αναλύσεων του Περιβαλλοντικού Δείκτη “Ποιότητα των Υδάτων” στη Ζώνη Διέλευσης της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων-Κωδικός Αναφοράς 5322».

⁴ Σοφία Μυλωνά (ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας), Παρατηρητήριο (2015), «Διαχείριση Απορριμμάτων & Αποβλήτων κατά τη Λειτουργία της Εγνατίας Οδού».

ο Κινητικότητα - Προσβασιμότητα

Η βασική επίδραση της παροχής συγκοινωνιακής υποδομής είναι η αύξηση των δυνατοτήτων μετακίνησης και πρόσβασης από και προς τις διάφορες περιοχές ή τις δραστηριότητες εντός ή εκτός μιας περιοχής. Αυτή η επίδραση εισάγει τις έννοιες της προσβασιμότητας (προσπελασιμότητας) και της κινητικότητας. Η πρώτη εκφράζει την ευκολία με την οποία προσεγγίζονται οι διάφορες δραστηριότητες, ενώ η δεύτερη τις επιθυμίες για μετακίνηση, δηλαδή τη ζήτηση για μετακινήσεις προσώπων και αγαθών. Η προσβασιμότητα συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με την κινητικότητα, γιατί σχετίζεται με τη δυνατότητα προσέγγισης στον επιθυμητό προορισμό, ενώ είναι προφανές ότι η βελτίωση της προσβασιμότητας ευνοεί την κινητικότητα.

Η βελτίωση της προσβασιμότητας των διαφόρων περιοχών με στόχο την ισότιμη πρόσβαση στις παραγόμενες νέες υποδομές αποτελεί βασική επιδίωξη της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τις μεταφορές, καθώς και της πολιτικής οικονομικής και κοινωνικής και εδαφικής συνοχής. Ο στόχος της ισότιμης πρόσβασης εκφράζεται με δείκτες που αναφέρονται στην παροχή του συστήματος μεταφορών, το κόστος μεταφοράς στα διάφορα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου και την επίδρασή του στην προσβασιμότητα στις πόλεις και στις υπηρεσίες που προσφέρουν στις ευρύτερες περιοχές τους ή σε διασύνδεση με άλλες πόλεις, σε τερματικούς σταθμούς των άλλων μέσων μεταφοράς, σε ειδικές ζώνες ή χρήσεις (ΒΙΠΕ, τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος), καθώς και ευρύτερα στα βασικά αναπτυξιακά μεγέθη (πληθυσμός, περιφερειακό προϊόν και περιφερειακό εργατικό δυναμικό) που δυνητικά γίνονται περισσότερο προσβάσιμα με τη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου.

Στην παράμετρο αυτή εμπεριέχεται και η έννοια της «διατροπικότητας», καθώς αποτελεί βασικό στόχο της Ευρωπαϊκής πολιτικής. Η έννοια αφορά την ικανότητα των διαφορετικών μέσων μεταφοράς να συνδυάζονται με ευελιξία και αποτελεί ένα από τα κλειδιά της έννοιας «βιώσιμη κινητικότητα»

ο Συνοχή - Ανάπτυξη

Η παράμετρος αυτή εμπεριέχει και την έννοια της «εδαφικής» συνοχής, αναδεικνύοντας παράλληλα την αναπτυξιακή της διάσταση. Η πολιτική μεταφορών έχει εμφανείς επιδράσεις στην εδαφική συνοχή με αντίκτυπο στον τόπο της οικονομικής δραστηριότητας και στην οικιστική δομή.

Δείκτες που εκτιμούν την εδαφική συνοχή καταγράφονται κυρίως από το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Χωρικής Παρατήρησης ESPON. Στο Πλαίσιο του Προγράμματος ESPON 2013, υλοποιήθηκε ένα ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο "Indicators of Territorial Cohesion" (INTERCO)⁵, το οποίο αφορούσε στη διαμόρφωση δεικτών μέτρησης της εδαφικής συνοχής. Στην Τελική Έκθεση του Προγράμματος αναφέρεται αρχικά ότι οι δείκτες εδαφικής συνοχής θα πρέπει να είναι διαφορετικοί από εκείνους που μετρούν την κοινωνική/οικονομική συνοχή, την αειφόρο ανάπτυξη ή τη χωρική ανάπτυξη. Συγκεκριμένα, τονίζεται ότι θα πρέπει να δίνεται έμφαση στο "χωρικό", δηλαδή στην εδαφική διάσταση (υπό μια

⁵http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ScientificPlatform/Interco/INTERCO_Final-Report_Part-B_Main-Report.pdf

αυστηρή έννοια αυτή η συνθήκη αποκλείει όλους τους δείκτες που υπολογίζονται σε εθνικό επίπεδο).

Πολλοί από τους δείκτες που χρησιμοποιεί το Παρατηρητήριο για τη μέτρηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής μελετώνται με την εδαφική τους διάσταση.

ο **Ισορροπία - Δικτύωση**

Τα δίκτυα μεταφορών επηρεάζουν την οργάνωση των οικισμών, καθώς επιτρέπουν την πυκνωση των σχέσεων μεταξύ των κέντρων από τα οποία διέρχονται, με τη μείωση της σχετικής απόστασης και τη διευκόλυνση της επικοινωνίας μεταξύ τους. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τη σύνδεση ανάμεσα στα κύρια αστικά κέντρα των περιφερειών διέλευσης ενός μεγάλου οδικού άξονα όπως η Εγνατία Οδός. Ο αγροτικός χώρος και οι μικρότεροι οικισμοί επωφελούνται με διαφορετικό τρόπο από το δίκτυο μεταφορών. Για τις περιοχές αυτές έχει ιδιαίτερη σημασία κατά πόσον οι κύριοι άξονες και οι κόμβοι μεταφορών συνδέονται με ένα πυκνό και αξιόπιστο πλέγμα δευτερευόντων αξόνων και κόμβων που επιτρέπουν την εξυπηρέτησή τους από υπηρεσίες που προσφέρονται από ανωτέρου επιπέδου οικισμούς εξασφαλίζοντας έτσι την καλύτερη δικτύωσή τους με αυτούς. Στις χωρικές πολιτικές, τα δίκτυα πόλεων θεωρούνται ως μια μορφή χωρικής οργάνωσης που συμβάλλει στην ανάπτυξη και ευημερία, με την έννοια ότι στα δίκτυα αυτά οι πόλεις συνεργάζονται και ενώνουν πόρους, αναπτύσσοντας συμπληρωματικές λειτουργίες ή μοιράζοντας υπηρεσίες. Σημαντικοί δείκτες για την κατανόηση της ισορροπίας και της δικτύωσης είναι η κατανομή και η εξέλιξη του πληθυσμού σε διάφορες χωρικές ενότητες, η πυκνότητα του πληθυσμού, η ταξινόμηση των αστικών κέντρων και οι μετακινήσεις μεταξύ των αστικών κέντρων.

ο **Περιβάλλον - Κλιματική αλλαγή**

Η ποιότητα του περιβάλλοντος αποτελεί βασική συνιστώσα γενικότερα της πολιτικής για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ειδικότερα της πολιτικής μεταφορών. Προβλήματα στο φυσικό περιβάλλον δημιουργούν όλα τα μέσα μεταφοράς με ποικίλες επιπτώσεις (θόρυβος, ατμοσφαιρική ρύπανση, αποκοπή οικοσυστημάτων, αποκοπή οικισμών κλπ.). Το ζήτημα αυτό ισχύει ειδικότερα για τα οδικά δίκτυα. Κρίσιμοι δείκτες για την εκτίμηση των επιπτώσεων μεγάλων οδικών αξόνων, όπως η Εγνατία Οδός, στην ποιότητα του περιβάλλοντος είναι ο θόρυβος, η ρύπανση της ατμόσφαιρας, τα προβλήματα αποκοπής ιδιαίτερα των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών, η απώλεια οικοσυστημάτων ή/και γεωργικών γαιών και γενικότερα οι αλλαγές στις χρήσεις και τις αξίες γης.

Όσον αφορά την κλιματική αλλαγή, η αντιμετώπισή της και η ανάγκη υιοθέτησης μέτρων προς αυτή την κατεύθυνση βρίσκονται ψηλά στην ατζέντα της Ευρωπαϊκής Πολιτικής. Μάλιστα, η ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές τονίζει ότι οι μεταφορές και οι σχετικές υποδομές είναι τομείς που προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες θετικής συμβολής. Επισημαίνεται ακόμη ότι πρέπει να εκτιμώνται η τρωτότητα του ΔΕΔ-Μ από την κλιματική αλλαγή και τα ενδεχόμενα μέτρα προσαρμογής και να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στο ερώτημα του κατά πόσον είναι «ανθεκτικές στο κλίμα» οι νέες υποδομές.

ο Περιφερειακή ανθεκτικότητα

Η παράμετρος αυτή διατρέχει οριζόντια όλες τις υπόλοιπες παραμέτρους και στηρίζεται σε δείκτες που μελετούν αυτές τις παραμέτρους. Η ανθεκτικότητα (*resilience*) των Περιφερειών στις οικονομικές κρίσεις έχει αποτελέσει ένα σημαντικό ζήτημα στην Ευρωπαϊκή Ένωση από την έναρξη της τρέχουσας παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Αποτελεί μια από τις σημαντικές τρέχουσες προσεγγίσεις για την αντιμετώπιση της αβεβαιότητας και της αλλαγής και χρησιμοποιείται ευρέως στην επιστημονική συζήτηση σε ένα εύρος πεδίων και τομέων, όπως η μηχανική, η οικολογία, οι κρίσιμες υποδομές και ο σχεδιασμός μεγάλων επεμβάσεων. Κυριαρχεί ιδιαιτέρως στη βιβλιογραφία για τις φυσικές απειλές και καταστροφές, όπως και στην έρευνα για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Η μελέτη της «περιφερειακής ανθεκτικότητας», αναφέρεται σε μια ευρεία θεώρηση της ανθεκτικότητας και αναλύει την κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανθεκτικότητα των 'τόπων' και των κοινοτήτων εντός αυτών. Αυτή η προσέγγιση θεωρεί τους τόπους ως τμήματα ενός ευρύτερου συστήματος, που αφορά τις σχέσεις και τις διαδικασίες ανατροφοδότησης ανάμεσα –μεταξύ άλλων- στην τοπογραφία, το δομημένο περιβάλλον, τις λειτουργίες των χρήσεων, την οικονομία και τους ανθρώπους.

ο Διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία

Ως μια διακριτή παράμετρος που συμβάλλει στην αξιολόγηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού είναι η διάσταση της διατροφικότητας των μεταφορών, της πολυκεντρικότητας της χωρικής ανάπτυξης και της διασυνοριακής εδαφικής συνεργασίας στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης που αποτελεί τη Ζώνη Επιδράσεων V, σε άμεση ή έμμεση συσχέτιση με τη Ζώνη IV, όπου αυτό είναι εφικτό. Το υλικό στο οποίο βασίζεται η εξέταση αυτής της παραμέτρου προέρχεται από τη Μελέτη του Παρατηρητηρίου «Μελέτη επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη: Διατροφικότητα των μεταφορών, Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και Διασυνοριακή συνεργασία»⁶. Η Ζώνη V (που ορίζεται και οριστικοποιείται στην προαναφερόμενη Μελέτη) περιλαμβάνει όλες τις Περιφέρειες (NUTS 2) της Ελλάδας, της Αλβανίας, της ΠΓΔΜ και της Βουλγαρίας, τις Περιφέρειες Istanbul και Tekirdag – Edirne – Kirklareli (Τουρκία) στα ανατολικά, την Περιφέρεια της Puglia (Ιταλία) στα δυτικά και τις Περιφέρειες Beograd και Juzne I Istocne Srbije (Σερβία) στα βόρεια.

Το θεωρητικό μοντέλο εκτίμησης των επιδράσεων θέτει το πλαίσιο αξιολόγησης των δεδομένων της Ζώνης V, αξιοποιώντας τους δείκτες **πολυκεντρικότητας** (1 συνθετικός, 7 βασικοί και 8 συμπληρωματικοί), **διατροφικότητας** (1 συνθετικός, 3 βασικοί και 4 συμπληρωματικοί) και **εδαφικής συνεργασίας** (1 συνθετικός, 4 βασικοί και 1 συμπληρωματικός). Οι δείκτες αυτοί δεν ταυτίζονται στο σύνολό τους με εκείνους που χρησιμοποιεί το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού και αξιοποιούνται στην ποσοτικοποίηση της συμβολής του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων σε αυτούς τους παράγοντες, λαμβάνοντας υπόψη το σύστημα μεταφορών της ΝΑ Ευρώπης.

⁶ Εγνατία Οδός Α.Ε. - Παρατηρητήριο (2014-2015), «Μελέτη επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη: Διατροφικότητα των μεταφορών, Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και Διασυνοριακή συνεργασία»

Η **έννοια της πολυκεντρικότητας της χωρικής ανάπτυξης** χρησιμοποιήθηκε αρχικά από το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) ως εναλλακτική στον διπολισμό κέντρου-περιφέρειας που διαμορφώνεται στον ευρωπαϊκό χώρο, και ασχολείται με τα χαρακτηριστικά, τις αλληλεξαρτήσεις και τη δομή του οικιστικού δικτύου. Στην παρούσα προσέγγιση, η πολυκεντρικότητα δεν γίνεται αντιληπτή ως μέσο επίτευξης αναπτυξιακών στόχων, αλλά ως εργαλείο ποσοτικοποίησης της επίδρασης της Εγνατίας Οδού στο οικιστικό δίκτυο. Η πολυκεντρικότητα - αναλόγως με το χωρικό επίπεδο αναφοράς- ενδέχεται να εμφανίζει αντιφατικές τάσεις, ενώ σημαντική είναι και η διάκρισή της σε μορφολογική και λειτουργική. Εν τέλει, αυξημένη πολυκεντρικότητα σημαίνει λειτουργική ενσωμάτωση και άρα χωρική ολοκλήρωση.

Η **έννοια της διατροπικότητας των μεταφορών** ορίζεται ποικιλοτρόπως. Το Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ (2014) ορίζει ότι *«διατροπικότητα είναι η μοναδοποίηση και μεταφορά φορτίου και η κίνηση ανθρώπων με περισσότερες της μίας μορφών μετακίνησης κατά την διάρκεια ενός και μόνο ταξιδιού»*, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁷ προσδιορίζει την διατροπικότητα ως *«το χαρακτηριστικό του συστήματος μεταφορών που επιτρέπει τη χρήση τουλάχιστον δύο διαφορετικών μέσων με ολοκληρωμένο τρόπο ώστε να συντελεστεί μία αλληλουχία μετακινήσεων 'από πόρτα σε πόρτα'»*. Η διατροπικότητα αναφέρεται εν κατακλείδι στον ευέλικτο συνδυασμό διαφορετικών μέσων μεταφοράς και συγκαταλέγεται στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας που έθεσε η ΕΕ για τις μεταφορές.

Η **έννοια της διασυνοριακής εδαφικής συνεργασίας** ορίζεται κατά περίπτωση από κάθε ενδιαφερόμενο φορέα/άτομο. Εν γένει, όμως, αποκρυσταλλώνεται στην λογική ότι ορισμένοι τοπικοί παίκτες που βρίσκονται εκατέρωθεν κάποιων συνόρων αποπειρώνται να λύσουν από κοινού τα κοινά τους προβλήματα. Τελική επιδίωξη αυτών των ευρωπαϊκών προγραμμάτων είναι η άμβλυνση της σημασίας των εθνικών συνόρων για την επίτευξη μεγαλύτερων επιπέδων σύγκλισης στην ΕΕ. Κατόπιν τούτων, σύμφωνα με το πρόγραμμα TERCO του ESPON (2013) *«Εδαφική συνεργασία είναι η συναναστροφή διοικητικών φορέων και/ή πολιτικών δρώντων που εκπροσωπούν εδαφικές περιοχές σε διαφορετικές χωρικές κλίμακες. Περιλαμβάνει ανταλλαγή γνώσης και συνεργατική δράση ώστε να βελτιωθεί η χωρική ανάπτυξη (μέσω προγραμμάτων, έργων, συμφωνιών και θεσμών)»*. Οι πρωτοβουλίες διασυνοριακής εδαφικής συνεργασίας παρουσιάζουν σημαντική ανομοιογένεια σε όρους μεγέθους, διάρκειας, θεσμοθέτησης και πεδίων δράσης.

Συνοπτικά, η **πολυκεντρικότητα** καταπιάνεται με τα οικονομικά και πληθυσμιακά μεγέθη των οικισμών, τις μεταξύ τους σχέσεις και τη διασπορά τους, η **διατροπικότητα** με την λειτουργική απόδοση των μεταφορών και η **εδαφική συνεργασία** καταγράφει τα χρηματοδοτούμενα ευρωπαϊκά προγράμματα και τις ροές παραγωγικών συντελεστών.

Δείκτες, όπως ο ωφελούμενος πληθυσμός, οι χρονοαποστάσεις και η ελκτικότητα των πόλεων, επηρεάζονται σημαντικά από την βελτίωση της προσπελασιμότητας που προκαλείται από την αυξημένη προσφορά μεταφορικής υποδομής λόγω της κατασκευής της Εγνατίας Οδού. Η βελτιωμένη προσπελασιμότητα αυξάνει τη

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:l24179> [Πρόσβαση: 22-07-2015]

ζήτηση για μετακινήσεις και την κινητικότητα (π.χ. τα ζεύγη Π-Π μεταβάλλονται), γεγονός που συνιστά προϋπόθεση για την επίτευξη **πολυκεντρικότητας στη χωρική ανάπτυξη**. Δείκτες, όπως το μέγεθος αγοράς, το κκΑΕΠ, η συμμετοχή μη ενεργού πληθυσμού, η ανεργία, η μακροχρόνια ανεργία, η ΑΠΑ παραγωγής και η τομεακή απασχόληση, καθιστούν σαφή την επίδραση της αυξημένης κινητικότητας των παραγωγικών συντελεστών στην αύξηση της τοπικής παραγωγικότητας. Αυτή η επίδραση στην παραγωγικότητα μεταβάλλει στο μεσο-μακροπρόθεσμο διάστημα τη συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων, πράγμα που αυξάνει τη ζήτηση για νέες μετακινήσεις. Έτσι, δείκτες, όπως ο πληθυσμός των αστικών κέντρων, η εγκατάσταση επιχειρήσεων και η αστική διάχυση εκφράζουν και τον βαθμό πολυκεντρικότητας του χώρου.

Δείκτες, όπως οι χρονοαποστάσεις μεταξύ πόλεων και μεταξύ πόλεων και τερματικών σταθμών, καθώς και η δυνητική προσπελασιμότητά τους, επηρεάζονται από την αύξηση της προσπελασιμότητας που προκύπτει από την αύξηση της προσφοράς μεταφορικής υποδομής. Η αύξηση της προσπελασιμότητας βελτιώνει την ζήτηση των μετακινήσεων και την κινητικότητα, γεγονός που δύναται να εκφραστεί μέσω του δείκτη επιβατικών ροών ως ενίσχυση της **διατροπικότητας των μεταφορών**. Ο δείκτης εμπορευματικού φόρτου -στην συνέχεια- εκφράζει την αύξηση της παραγωγικότητας του μεταφορικού δικτύου, πράγμα που μεσο-μακροπρόθεσμα προκαλεί μεταβολές στις συγκεντρώσεις πληθυσμού και δραστηριοτήτων και άρα αύξηση της ζήτησης για νέες μετακινήσεις. Δείκτες, όπως η πυκνότητα αυτοκινητοδρόμων, η πυκνότητα του φόρτου των τερματικών και η αποδέσμευση των εμπορευματικών μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη, δίνουν μια εικόνα για την μεταβολή της διατροπικότητας.

Ο δείκτης έντασης εδαφικής συνεργασίας καταγράφει τις **διαδικασίες δικτυώσεων και συνεργασιών στη Ζώνη V** (π.χ. Ευρωπαϊκά Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας) που απορρέουν από την αύξηση της προσπελασιμότητας του χώρου λόγω αύξησης της προσφοράς μεταφορικών υποδομών. Τα παραπάνω προκαλούν αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων και της κινητικότητας που καταγράφονται μέσω της αύξησης των τουριστικών ροών. Η αύξηση της κινητικότητας των παραγωγικών συντελεστών οδηγεί σε αύξηση της παραγωγικότητας, όπως αυτή μπορεί να προσεγγιστεί από τους δείκτες επενδυτικών ροών και εμπορικών ροών. Με τη σειρά της, η αύξηση της παραγωγικότητας προκαλεί μεσο-μακροπρόθεσμα μεταβολές στην κατανομή του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων, η οποία εκφράζεται μέσα από την μεταβολή των μεταναστευτικών ροών.

3.2.2. Μεθοδολογία μελέτης των δεικτών ανά παράμετρο αξιολόγησης

Στον Πίνακα 3.1 παρουσιάζεται η ταξινόμηση των δεικτών που μελετά η 3^η Έκθεση Επιδράσεων κατά: α) κατηγορία δείκτη (κοινωνικο-οικονομικοί και χωροταξικοί, συγκοινωνιακοί και περιβαλλοντικοί δείκτες του Παρατηρητηρίου και πρόσθετοι νέοι δείκτες) και β) επιδίωξη πολιτικής – παράμετρο αξιολόγησης των χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων όπως προτάθηκαν στη 2^η Έκθεση Επιδράσεων και διατηρούνται στην παρούσα Έκθεση.

Για κάθε μία από τις πρώτες τέσσερις παραμέτρους (κινητικότητα – προσβασιμότητα, συνοχή – ανάπτυξη, ισορροπία – δικτύωση, περιβάλλον και κλιματική αλλαγή) επιλέγονται συγκεκριμένοι δείκτες από το σύστημα δεικτών του Παρατηρητηρίου,

όπως και στη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, με τους οποίους επιχειρείται η ανάλυση των χωρικών επιδράσεων ως προς αυτές τις παραμέτρους. Επισημαίνεται ότι στην παράμετρο συνοχή – ανάπτυξη ενσωματώνονται και εξετάζονται επιπλέον οι τρεις νέοι δείκτες που σχετίζονται με το επίπεδο απασχόλησης και ανεργίας, οι τέσσερις νέοι δείκτες που σχετίζονται με το επίπεδο φτώχειας και ο ένας νέος δείκτης που αφορά την οικοδομική δραστηριότητα. Επίσης, στην παράμετρο περιβάλλον και κλιματική αλλαγή ενσωματώνονται και εξετάζονται επιπλέον οι δύο νέοι δείκτες που αφορούν την ποιότητα των υδάτων και τη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων. Διευκρινίζεται ότι, για διαχειριστικούς και επιχειρησιακούς λόγους, κάθε δείκτης χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση μίας μόνο παραμέτρου, εκείνης στην οποία ο εκάστοτε δείκτης έχει την κυρίαρχη έκφρασή του, παρότι βεβαίως μπορεί να συμβάλλει στην ερμηνεία και άλλων παραμέτρων. Η διάδραση ή συμβολή του δείκτη και σε αυτές τις επιπρόσθετες παραμέτρους συνεκτιμάται στα συνθετικά συμπεράσματα.

Όσον αφορά στην πέμπτη παράμετρο, αυτή της περιφερειακής ανθεκτικότητας, η αξιολόγησή της βασίζεται βεβαίως σε δείκτες που έχουν προηγουμένως μελετηθεί για κάποια από τις βασικές τέσσερις παραμέτρους, αλλά στην περίπτωση της περιφερειακής ανθεκτικότητας μελετώνται συνθετικά και με διαφορετικό βεβαίως προσανατολισμό. Για τη μελέτη των χωρικών επιδράσεων ως προς την ανθεκτικότητα, επιλέγεται ως έτος-βάσης το 2009 καθώς συμπίπτει με την επίσημη έναρξη της έντονης οικονομικής ύφεσης που επηρέασε και εξακολουθεί να επηρεάζει τη Χώρα.

Η έκτη παράμετρος, αυτή της διατροφικότητας των μεταφορών, της πολυκεντρικής χωρικής ανάπτυξης και της διασυνοριακής εδαφικής συνεργασίας, περιλαμβάνει διαπιστώσεις-συμπεράσματα που προέκυψαν από τη μελέτη της εξέλιξης διαφόρων δεικτών, οι οποίοι εξετάστηκαν στα πλαίσια της προαναφερόμενης Μελέτης του Παρατηρητηρίου⁸. Στην παράμετρο αυτή, οι βασικοί χρόνοι αναφοράς είναι τα έτη 2001, 2006 και 2011 για τους δείκτες που σχετίζονται με πληθυσμιακά μεγέθη και τα έτη 2004, 2008 και 2012 (ή 2001, 2006 και 2011 ή 2009-2011) για τους δείκτες που σχετίζονται με οικονομικά και αναπτυξιακά μεγέθη. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις, όμως, οι χρόνοι αναφοράς διαφέρουν, όπως για παράδειγμα το έτος 2010 για τον δείκτη εγκατάστασης ενεργών επιχειρήσεων και το διάστημα 2000-2006 για τον δείκτη αστικής διάχυσης.

Σχετικά με τη διαχείριση των ποσοτικών ή/και ποιοτικών στοιχείων που παρέχουν οι εξεταζόμενοι δείκτες, η 3^η Έκθεση Επιδράσεων επικεντρώνεται κυρίως στα δεδομένα της περιόδου 2007-2014. Στην πλειονότητα των δεικτών, ακόμα και στις περιπτώσεις ύπαρξης διαθέσιμων στοιχείων σε μια συνεχή χρονοσειρά, επιλέχθηκε ο επιμερισμός σε υπο-περιόδους, οι οποίες ουσιαστικά σηματοδοτούνται από κρίσιμες καμπές για τη μελέτη των χωρικών επιδράσεων, όπως είναι η επίσημη έναρξη της τρέχουσας οικονομικής κρίσης (2009). Επισημαίνεται εδώ ότι ένα σοβαρό μεθοδολογικό πρόβλημα, είναι η έλλειψη στοιχείων σε συνεχείς χρονοσειρές για ορισμένους κρίσιμους δείκτες, όπως για παράδειγμα ο κυκλοφοριακός φόρτος.

Στη μελέτη των μεταβολών δεικτών επιλέγεται ένα ενιαίο πρότυπο απεικόνισης και παρουσίασης των αποτελεσμάτων, το οποίο συμπληρώνει και ενισχύει τις περιγραφές, διαπιστώσεις και αξιολογικά συμπεράσματα των ποσοτικών μεγεθών. Για

⁸ Εγνατία Οδός Α.Ε. - Παρατηρητήριο (2014-2015), «Μελέτη επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη: Διατροφικότητα των μεταφορών, Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και Διασυνοριακή συνεργασία»

δείκτες που εκφράζουν στατικά μεγέθη και δεν έχουν χαρακτήρα παρατήρησης μεταβολών, παρουσιάζονται τα σχετικά δεδομένα, συνοδευόμενα από ανάλογα γραφήματα, πίνακες, χάρτες κλπ.

Τέλος, στη συνθετική αξιολόγηση επιχειρείται μια συνολική ποιοτικού χαρακτήρα εκτίμηση των επιδράσεων στις επιμέρους παραμέτρους, λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική εξέλιξη κρίσιμων μεγεθών, τη σχέση με τη μέση εξέλιξη αυτών των μεγεθών σε επίπεδο Χώρας και τη σχέση με τη μέση εξέλιξή τους στο σύνολο της βασικής Ζώνης που μελετάται στην παρούσα 3^η Έκθεση Επιδράσεων, της Ζώνης IV.

Πίνακας 3.1. Ταξινόμηση των δεικτών ανά παράμετρο αξιολόγησης

Κωδικός	Ονομασία Δείκτη	Παράμετροι αξιολόγησης					Εξεταζόμενη περίοδος
		Κινητικότητα - προσβασιμότητα	Συνοχή - ανάπτυξη	Ισορροπία - δικτύωση	Περιβάλλον και κλιματική αλλαγή	Περιφερειακή ανθεκτικότητα	
Κοινωνικο-οικονομικοί δείκτες							
SET01	Ωφελούμενος Πληθυσμός	+					□
SET02	Μέγεθος Αγοράς	+				+	2007-2013
SET03	Εργατικό Δυναμικό	+				+	2007-2014
SET04	Επίπεδο Ανάπτυξης και Ευημερίας		+			+	2007-2013
SET05	Επίπεδο Ανεργίας		+			+	2007-2014
SET06	Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς	+					□
SET07	Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες	+					□
SET08	Προσπελάσιμοι Τόποι Τουριστικού Ενδιαφέροντος	+					2007-2013 για την τουριστική κίνηση και 2007-2014 για την κίνηση επισκεπτών στα μουσεία και τους αρχαιολογικούς χώρους
SET09	Μεταβολή Πληθυσμού ανά ΟΤΑ, Νομό και Περιφέρεια			+		+	□
SET10	Μεταβολή Πληθυσμού Αστικών Κέντρων			+			□
SET11	Ταξινόμηση Αστικών Κέντρων			+			□
SET12	Πυκνότητα Πληθυσμού			+			□
SET13	Τομεακή Σύνθεση ΑΠΑ		+			+	2007-2012
SET14	Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης		+			+	2007-2012
SET15	Εξωτερικό Εμπόριο		+			+	2007-2013
SET16	Μεταβολή Αστικής Γης			+			□
SET17	Μεταβολή Βιομηχανικής και Εμπορικής γης			+			□

Κωδικός	Ονομασία Δείκτη	Παράμετροι αξιολόγησης					Εξεταζόμενη περίοδος
		Κινητικότητα - προσβασιμότητα	Συνοχή - ανάπτυξη	Ισορροπία - δικτύωση	Περιβάλλον και κλιματική αλλαγή	Περιφερειακή ανθεκτικότητα	
SET18	Μεταβολή Αξίας Γης των Παρόδιων Οικοπέδων		+				□
SET19	Εγκατάσταση Επιχειρήσεων		+				□
SET20	Επιχειρηματικότητα		+				□
Περιβαλλοντικοί δείκτες							
ENV01	Έκθεση Πληθυσμού σε Θόρυβο				+		2014
ENV02	Επιβάρυνση της Ατμόσφαιρας σε Ρύπους				+	+	□
ENV03	Συνοχή – Αποκοπή Οικισμών				+		□
ENV04	Ποιότητα Ατμόσφαιρας Σηράγγων						
ENV05	Αποκατάσταση Τοπίου				+		□
ENV06	Αποκοπή Επικοινωνίας Φυσικών Περιοχών				+		□
ENV07	Πιέσεις Μεταβολής Χρήσεων Γης				+		□
ENV08	Εγγύτητα σε Προστατευόμενες Περιοχές				+		□
ENV09	Διασταυρώσεις με Επιφανειακά Νερά						
Δείκτες λειτουργίας οδικού δικτύου (Συγκοινωνιακοί)							
TRA01	Κυκλοφοριακός Φόρτος	+					2009-2014
TRA02	Σύνθεση της Κυκλοφορίας	+					2009-2014
TRA03	Αριθμός Μετακινούμενων Προσώπων	+					□
TRA04	Χρόνος Διαδρομής ανά Οδικό Τμήμα	+					2015
TRA05	Χρονοαπόσταση μεταξύ Πόλεων και Τερματικών Σταθμών	+					□
TRA06	Εμπορευματικές Μετακινήσεις	+					□
TRA07	Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα	+					2009-2014
TRA08	Οδική Ασφάλεια						
TRA09	Επίπεδο Εξυπηρέτησης	+					2015
TRA10	Πυκνότητα Οδικού δικτύου	+					□
TRA11	Κυκλοφοριακός Φόρτος στο Εθνικό Δίκτυο						

Κωδικός	Ονομασία Δείκτη	Παράμετροι αξιολόγησης					Εξεταζόμενη περίοδος
		Κινητικότητα - προσβασιμότητα	Συνοχή - ανάπτυξη	Ισορροπία - δικτύωση	Περιβάλλον και κλιματική αλλαγή	Περιφερειακή ανθεκτικότητα	
TRA12	Κίνηση στους Μεθοριακούς Σταθμούς	+					2007-2013 για την κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς και 2008-2014 για τις αφίξεις αλλοδαπών
TRA13	Συνδυασμένες Μεταφορές						
TRA14	Χαρακτηριστικά των Μετακινήσεων επί του Άξονα						
TRA15	Μετακινήσεις με Εναλλακτικά Μέσα						
Πρόσθετοι νέοι δείκτες ☐ ☐							
	Επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας		+				2007-2014
	Επίπεδο απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών		+				2007-2014
	Νέοι ηλικίας 15-24 ετών που δεν εργάζονται και δεν συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση		+				2007-2014
	Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας		+				2007-2014
	Πληθυσμός σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης		+				2007-2014
	Πληθυσμός που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας		+				2007-2014
	Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού		+				2007-2014
	Οικοδομική δραστηριότητα		+				2009-2012
	Ποιότητα των υδάτων				+		2014-2015
	Διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων				+		2006-2014

☐ Σε σχέση με τη 2η Έκθεση Επιδράσεων, δεν υπάρχουν νεότερα στοιχεία.

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Οι δείκτες αυτοί εξετάστηκαν στα πλαίσια Εκθέσεων, Κειμένων Εργασίας κλπ., του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού.

Σημείωση: Στη μεταβολή του πληθυσμού ανά Περιφέρεια εξετάζεται επίσης η περίοδος 2011-2014

4. Κινητικότητα – Προσβασιμότητα

Οι περισσότεροι δείκτες της παραμέτρου αυτής κατατάσσονται στις άμεσες επιδράσεις της κατασκευής και λειτουργίας της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων.

4.1. Κινητικότητα

Για τη μελέτη της κινητικότητας, εξετάζονται τα βασικά στοιχεία κινητικότητας (κυκλοφοριακός φόρτος, σύνθεση κυκλοφορίας, αριθμός μετακινούμενων προσώπων, επίπεδο εξυπηρέτησης και διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα), η πυκνότητα του οδικού δικτύου, τα στοιχεία χρονοαποστάσεων (χρόνος διαδρομής και χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων) και, τέλος, οι εμπορευματικές μετακινήσεις και η κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς-αφίξεις αλλοδαπών. Σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, νεότερα διαθέσιμα δεδομένα αφορούν τον κυκλοφοριακό φόρτο, τη σύνθεση της κυκλοφορίας, το επίπεδο εξυπηρέτησης, τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα, το χρόνο διαδρομής και την κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς-αφίξεις αλλοδαπών. Ειδικότερα, ως προς τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα εξετάζεται η περίοδος 2009-2014, ενώ ως προς την κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς εξετάζεται η περίοδος 2007-2013 και ως προς τις αφίξεις αλλοδαπών η περίοδος 2008-2014.

4.1.1. Βασικά στοιχεία κινητικότητας

4.1.1.1. Κυκλοφοριακός φόρτος

Τα δεδομένα που εξετάζονται για τον κυκλοφοριακό φόρτο στον άξονα της Εγνατίας Οδού καλύπτουν την περίοδο 2009-2014. Στα τμήματα της Εγνατίας Οδού, στα οποία καταμετρήθηκε η κυκλοφορία το 2014, ο μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε στο Α/Κ Μαλγάρων – Α/Κ Αξιού, οπότε η Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ) ήταν 24.400 οχήματα και ακολουθούσε το τμήμα Α/Κ Ασπροβάλτας – Α/Κ Κερδυλίων με ΕΜΗΚ 10.400 οχήματα, ενώ ο μικρότερος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε στο τμήμα Α/Κ Νεοχωρίου – Α/Κ Σελλών/Τυριάς (4.900 οχήματα).

Γενικότερα, οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην Εγνατία Οδό παρουσιάστηκαν στα τμήματα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Καλοχωρίου και Σερρών που λειτουργούν και ως εξωτερική περιφερειακή οδός για την πόλη της Θεσσαλονίκης και εξυπηρετούν, εκτός της διαμπερούς κυκλοφορίας, μεγάλο ποσοστό αστικών μετακινήσεων της μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης. Μάλιστα, πολλές από τις μετακινήσεις αυτές πραγματοποιούνται σε καθημερινή βάση, καθώς πρόκειται για μετακινήσεις από και προς την εργασία (commuting) αλλά και για άλλους λόγους (εκπαίδευση, αναψυχή κλπ.). Από τα υπόλοιπα τμήματα της Εγνατίας Οδού, η μεγαλύτερη ΕΜΗΚ (μεταξύ των τμημάτων και των ετών για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία) καταγράφηκε στο τμήμα Α/Κ Μαλγάρων – Α/Κ Αξιού που βρίσκεται σε σχετική εγγύτητα με την πόλη της Θεσσαλονίκης (32.080 οχήματα για το 2010), ενώ η μικρότερη ΕΜΗΚ αντιστοιχούσε στο τμήμα Α/Κ Αλεξανδρούπολης – Α/Κ ΒΙ.ΠΕ Αλεξανδρούπολης (4.000 οχήματα για το 2013).

Συνολικά, την περίοδο 2009-2014 η κυκλοφορία οχημάτων σε όλα τα τμήματα της Εγνατίας Οδού για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, σημείωσε μείωση, η οποία κυμάνθηκε από -2,78% στο τμήμα Α/Κ Δυτ. Γρεβενών – Α/Κ Ανατ. Γρεβενών μέχρι -41,84% στο τμήμα Α/Κ Ιάσμου - Α/Κ Δυτ. Κομοτηνής (μείωση που οφείλεται και στην έναρξη λειτουργίας του σταθμού διοδίων Ιάσμου στα τέλη του 2011 σε συνδυασμό με την ύπαρξη εναλλακτικής διαδρομής σχετικά καλών γεωμετρικών χαρακτηριστικών). Σημαντικές μειώσεις του κυκλοφοριακού φόρτου, της τάξης του 20% ή άνω, για το διάστημα από το 2009 (ή 2010 όπου δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για το 2009) μέχρι το 2014 καταγράφηκαν στα τμήματα μεταξύ των Α/Κ Σελλών/Τύρια και Δωδώνης και μεταξύ των Α/Κ Μετσόβου-Ανήλιου-Παναγιάς στην Ήπειρο, μεταξύ των Α/Κ Καλαμιάς-Κοζάνης-Πολυμύλου στη Δυτική Μακεδονία, Α/Κ Λαγκαδά/Σερρών-Α/Κ Προφήτη και Α/Κ Ρεντίνας-Α/Κ Ασπροβάλτας-Α/Κ Κερδυλίων στην Κεντρική Μακεδονία και σε όλα τα τμήματα της Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία που αφορούν την εξεταζόμενη περίοδο. Η μείωση της κυκλοφορίας αποτελεί χαρακτηριστικό που συναντάται και σε εθνικό επίπεδο συνολικά, λόγω της οικονομικής κρίσης και της σημαντικής αύξησης της τιμής των καυσίμων και των διοδίων. Ειδικά στον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού, εκτιμάται ότι η σταδιακή έναρξη λειτουργίας νέων διοδίων συνέβαλε επιπλέον στη μείωση της κυκλοφορίας στα τμήματα όπου λειτούργησαν που είχε ως συνέπεια είτε τη μη πραγματοποίηση κάποιων μετακινήσεων που πραγματοποιούνταν πριν τη λειτουργία των σταθμών (ιδιαίτερα στα τμήματα σταθμών διοδίων της δυτικής Εγνατίας, όπως τα τμήματα που σχετίζονται με τον σταθμό διοδίων Πολυμύλου) είτε στην εκτροπή μέρους της κυκλοφορίας στο ελεύθερο διοδίων εναλλακτικό δίκτυο (ιδιαίτερα στα τμήματα των σταθμών διοδίων Ανάληψης και Ιάσμου).

Πιο αναλυτικά, η κυκλοφορία οχημάτων στην πλειονότητα των τμημάτων της Εγνατίας Οδού (για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία) παρουσίασε συνεχή πτωτική τάση το διάστημα 2009-2013, με τις μεγαλύτερες ετήσιες μειώσεις κυκλοφοριακού φόρτου να καταγράφονται τη διετία 2011-2012 (κατά μέσο όρο περίπου 15%). Η κατάσταση αυτή αντιστράφηκε τη διετία 2013-2014, καθώς η κυκλοφορία οχημάτων στην πλειονότητα των τμημάτων της Εγνατίας Οδού εμφάνισε θετική μεταβολή, με τη μεγαλύτερη αύξηση κυκλοφοριακού φόρτου (21,88%) να καταγράφεται στο τμήμα μεταξύ των δύο ανισόπεδων κόμβων Α/Κ Βασιλικού και Νεοχωρίου στο Νομό Θεσπρωτίας. Αξιοσημείωτες αυξήσεις (από 2% έως 7%) παρατηρήθηκαν, επίσης, στα τμήματα μεταξύ των Α/Κ Νεοχωρίου-Σελλών/Τύριας-Δωδώνης και Α/Κ Μετσόβου-Ανήλιου-Παναγιάς στην Περιφέρεια Ηπείρου, καθώς και στα τμήματα μεταξύ των Α/Κ Ασπροβάλτας-Κερδυλίων και Α/Κ Βαφικών-Ιάσμου-Κομοτηνής (Δυτικός) στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης. Στον αντίποδα, μειώσεις της ΕΜΗΚ παρατηρήθηκαν στα τμήματα μεταξύ των Α/Κ Μουσθένης-Ελευθερούπολης (-6,13%), Α/Κ Ρεντίνας-Ασπροβάλτας (-2,03%) και Α/Κ Ιωαννίνων-Παμβώτιδας (-1,45%). Τέλος, στα υπόλοιπα τμήματα της Εγνατίας Οδού, για τα οποία υπήρξαν καταγραφές του κυκλοφοριακού φόρτου το 2014, δεν παρατηρήθηκαν ιδιαίτερες μεταβολές ($\pm 1\%$).

Στον Πίνακα 4.1 παρουσιάζονται οι κυριότερες μεταβολές του κυκλοφοριακού φόρτου στα τμήματα της Εγνατίας Οδού (για τα οποία ως επί το πλείστον υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σε συνεχείς χρονοσειρές), ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης, για το διάστημα 2009-2013, τη διετία 2013-2014 και για το σύνολο της περιόδου 2009-2014.

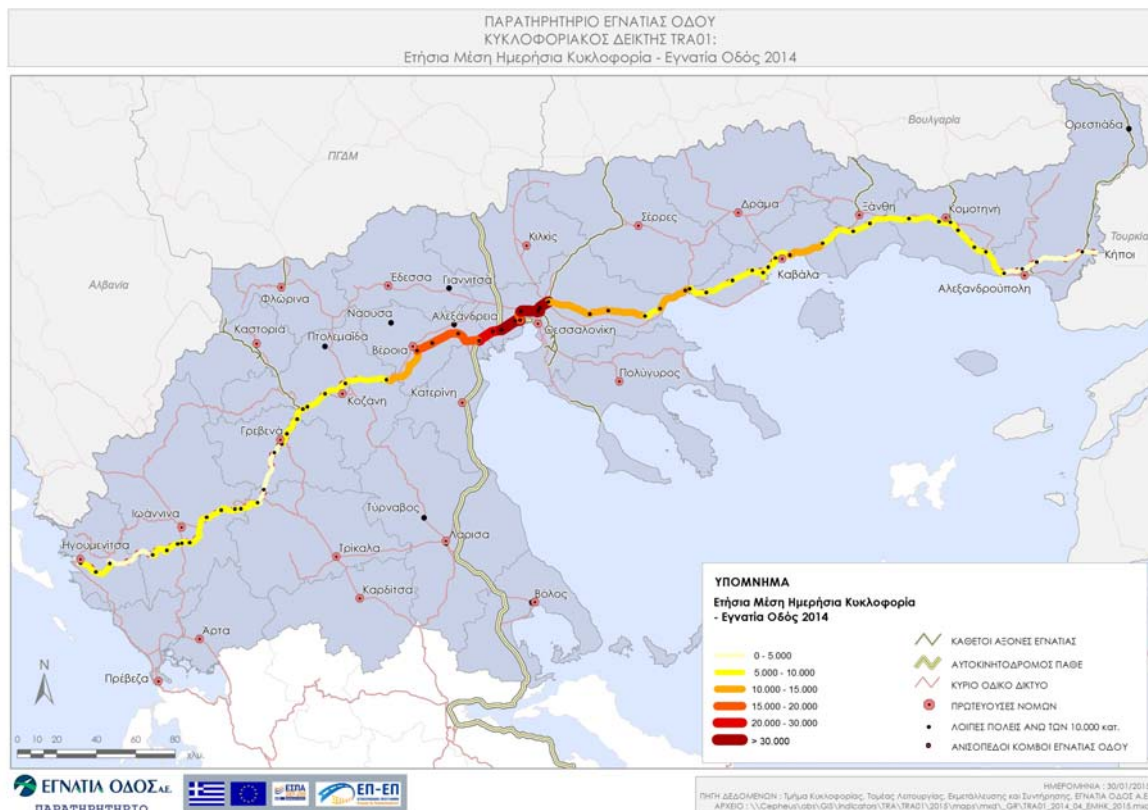
Πίνακας 4.1. Κυκλοφοριακός φόρτος, Απεικόνιση κυριότερων τάσεων

Τμήμα Εγνατίας Οδού	2009 (2010*)- 2013	2013- 2014	2009 (2010*)- 2014
Α/Κ Βασιλικού – Α/Κ Νεοχωρίου	↓	↑	↓
Α/Κ Σελλών/Τύριας – Α/Κ Δωδώνης	↓	↑	↓
Α/Κ Ιωαννίνων – Α/Κ Παμβώτιδας	↓	↓	↓
Α/Κ Μετσόβου – Α/Κ Ανήλιου	↓	↑	↓
Α/Κ Ανήλιου – Α/Κ Παναγιάς	↓	↑	↓
Α/Κ Δυτ. Γρεβενών – Α/Κ Ανατ. Γρεβενών	↓	↑	↓
Α/Κ Ανατολ. Γρεβενών – Α/Κ Ταξιάρχη	↓	↑	↓
Α/Κ Ταξιάρχη – Α/Κ Δυτ. Σιάτιστας (Καστοριάς)	↓	↑	↓
Α/Κ Κοζάνης – Α/Κ Πολυμύλου	↓	↔	↓
Α/Κ Πολυμύλου – Α/Κ Βέροιας	↓	↔	↓
Α/Κ Λαγκαδά/Ξερρών – Α/Κ Προφήτη	↓	↔	↓
Α/Κ Ρεντίνας – Α/Κ Ασπροβάλτας	↓	↑	↓
Α/Κ Ασπροβάλτας – Α/Κ Κερδυλίων	↓	↑	↓
Α/Κ Ιάσμου – Δυτικός Α/Κ Κομοτηνής	↓	↑	↓

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

* Για τα τμήματα Α/Κ Μετσόβου – Α/Κ Ανήλιου και – Α/Κ Ανήλιου – Α/Κ Παναγιάς

Σημείωση: Απεικονίζονται οι κυριότερες τάσεις στα τμήματα της Εγνατίας Οδού για τα οποία ως επί το πλείστον υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σε συνεχείς χρονοσειρές.

Χάρτης 4.1. Κυκλοφοριακός φόρτος στην Εγνατία Οδό, 2014

4.1.1.2. Σύνθεση κυκλοφορίας

Η ποσοστιαία κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου κατά κατηγορία οχήματος, γίνεται με τη διάκριση των οχημάτων στις κατηγορίες ελαφρά (δίκυκλα, επιβατικά, ημιφορτηγά) και βαρέα (φορτηγά, λεωφορεία) οχήματα. Το 2014 το ποσοστό των βαρέων οχημάτων στα τμήματα της Εγνατίας Οδού, για τα οποία υπάρχουν στοιχεία κατηγοριοποίησης των διερχόμενων οχημάτων, κυμάνθηκε μεταξύ 11% και 24%. Τα μεγαλύτερα ποσοστά βαρέων οχημάτων παρατηρήθηκαν στα τμήματα μεταξύ των Α/Κ Μετσόβου-Α/Κ Ανήλιου-Α/Κ Παναγιάς στην Περιφέρεια Ηπείρου (24%) και στο τμήμα Α/Κ Δυτ. Γρεβενών-Α/Κ Ανατ. Γρεβενών στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (22%). Ακολουθούσαν, με ποσοστά 15%-18%, τα τμήματα μεταξύ των Α/Κ Νεοχωρίου-Α/Κ Σελλών και Α/Κ Ιωαννίνων-Α/Κ Παμβώτιδας στην Περιφέρεια Ηπείρου, καθώς και τα τμήματα μεταξύ Α/Κ Κοζάνης και Α/Κ Βέροιας που συνδέουν τις Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Κεντρικής Μακεδονίας.

Την περίοδο 2009-2014, το ποσοστό των βαρέων οχημάτων σημείωσε σημαντική αύξηση στα τμήματα του αυτοκινητόδρομου μεταξύ Κοζάνης και Βέροιας, γεγονός που αναδεικνύει τον κρίσιμο ρόλο του στη λειτουργική διασύνδεση της Δυτικής Μακεδονίας με την Κεντρική Μακεδονία. Αύξηση του ποσοστού των βαρέων οχημάτων καταγράφηκε επίσης στα τμήματα μεταξύ των Α/Κ που εξυπηρετούν δύο περιφερειακές πόλεις: τα Γρεβενά στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και την Αλεξανδρούπολη (μέχρι τον Α/Κ Αρδανίου) στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης. Η αύξηση αυτή στο ποσοστό βαρέων οχημάτων δε σημαίνει απαραίτητα και αύξηση του απόλυτου αριθμού τους, αλλά φανερώνει ότι το ύψος της μείωσης στην κυκλοφορία τους ήταν μικρότερο από το αντίστοιχο των επιβατικών οχημάτων, γεγονός που κρίνεται απολύτως λογικό καθώς οι μετακινήσεις φορτηγών είναι περισσότερο «ανελαστικές» σε σχέση με τις μετακινήσεις επιβατικών οχημάτων. Στον αντίποδα, σημαντική μείωση του ποσοστού των βαρέων οχημάτων, μεταξύ των ετών 2009-2014, σημειώθηκε στο τμήμα Α/Κ Λαγκαδά-Σερρών - Α/Κ Προφήτη στο Νομό Θεσσαλονίκης, καθώς και στο τμήμα μεταξύ της Ξάνθης και της Κομοτηνής. Η μείωση αυτή στα δύο προαναφερόμενα τμήματα, όπου αντίστοιχα λειτουργούν οι σταθμοί διοδίων Ανάληψης και Ιάσμου, μπορεί να αποδοθεί στο αρκετά υψηλότερο (σε σύγκριση με τα επιβατικά οχήματα) ποσοστό φορτηγών που εκτράπηκαν για να αποφύγουν τα διόδια.

4.1.1.3. Αριθμός μετακινούμενων προσώπων

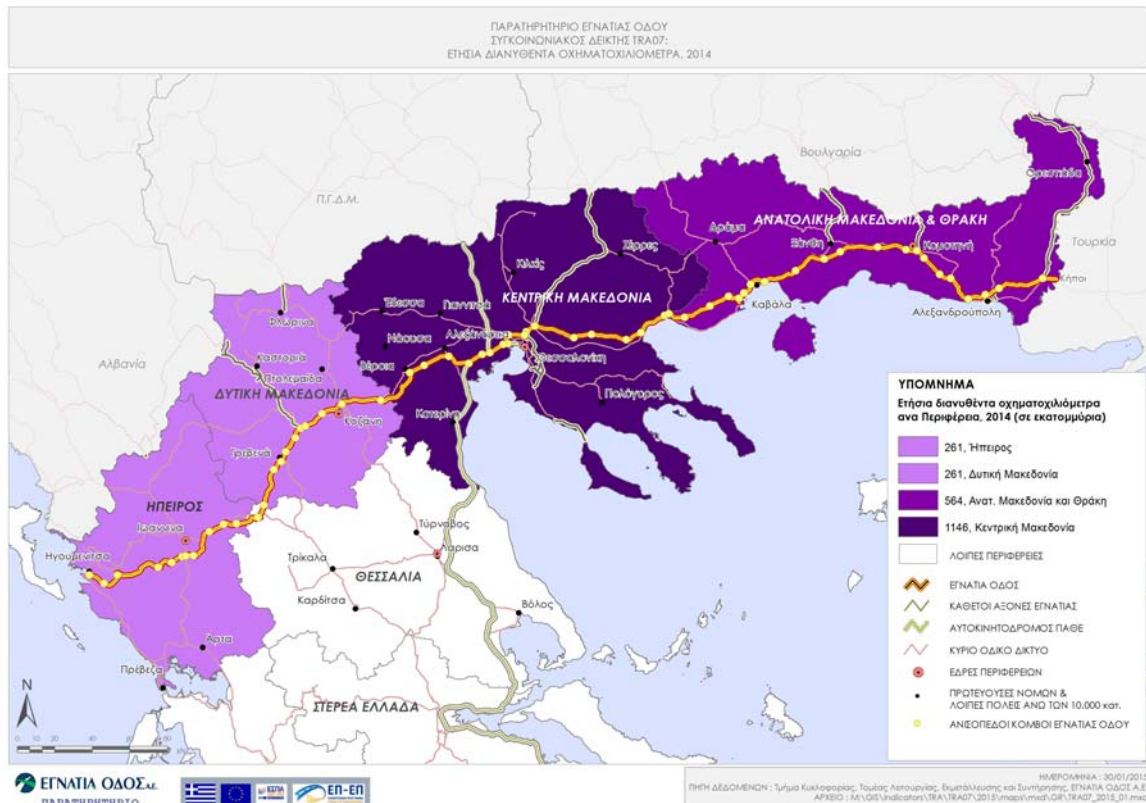
Η κατανομή του αριθμού των μετακινούμενων προσώπων στα τμήματα της Εγνατίας Οδού σε ένα ορισμένο χρονικό διάστημα είναι ανάλογη με την κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου. Γενικά, ο μεγαλύτερος αριθμός μετακινούμενων προσώπων κινείται στα τμήματα της Εγνατίας Οδού στην Κεντρική Μακεδονία μέχρι τον Α/Κ Σερρών και ιδιαίτερα μεταξύ Βέροιας και Θεσσαλονίκης, ενώ ο αριθμός μειώνεται σταδιακά προς τα δύο άκρα του άξονα. Οι υψηλότερες θετικές μεταβολές για το διάστημα 2007-2010 αφορούσαν τα τμήματα που δόθηκαν σε πλήρη κυκλοφορία στο διάστημα αυτό (κυρίως στα δυτικά), ενώ αρνητικές μεταβολές παρουσίασαν δύο τμήματα στο ανατολικό άκρο της Οδού.

4.1.1.4. Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα

Όσον αφορά στα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα, ο δείκτης εκτιμήθηκε για τα έτη μεταξύ 2009 και 2014. Το 2014, τη μεγαλύτερη κινητικότητα στον άξονα της Εγνατίας Οδού (από πλευράς διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων) παρουσίασε η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας στην οποία διανύθηκαν λίγο περισσότερα από τα μισά συνολικά οχηματοχιλιόμετρα (51%). Ακολουθούσαν η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (25%), που αποτελεί την Περιφέρεια με το μεγαλύτερο σε μήκος τμήμα της Εγνατίας Οδού, και η Δυτική Μακεδονία και η Ήπειρος (12% η κάθε μία).

Στο σύνολο της περιόδου 2009-2014, τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα σε ολόκληρη την Εγνατία Οδό μειώθηκαν κατά 29%, λόγω της οικονομικής ύφεσης, της σημαντικής αύξησης στην τιμή των καυσίμων αλλά και της σταδιακής έναρξης λειτουργίας νέων σταθμών διοδίων κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου. Οι μεγαλύτερες μειώσεις παρατηρήθηκαν στα τμήματα της Εγνατίας Οδού στην Κεντρική Μακεδονία και στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (30% και 38% αντίστοιχα), ενώ οι μειώσεις στα οδικά τμήματα του άξονα στην Ήπειρο και τη Δυτική Μακεδονία ήταν αρκετά μικρότερες (14% και 13% αντίστοιχα). Η παραπάνω διαφοροποίηση μεταξύ των Περιφερειών μπορεί να αποδοθεί κυρίως στην (παρά την έναρξη της οικονομικής κρίσης) συνέχιση της αύξησης της κυκλοφορίας και το 2010 στην Ήπειρο και τη Δυτική Μακεδονία (καθώς κάποια σημαντικά οδικά τμήματα παραδόθηκαν στην κυκλοφορία εντός του 2009 προσελκύοντας νέα κυκλοφορία), σε αντίθεση με την ήδη από το 2010 μείωση της κυκλοφορίας στις άλλες δυο Περιφέρειες (στις οποίες ο αυτοκινητόδρομος είχε ολοκληρωθεί αρκετά έτη νωρίτερα, με μικρές εξαιρέσεις), καθώς και στα σχετικά ικανοποιητικά χαρακτηριστικά που έχει το ελεύθερο διοδίων εναλλακτικό της Εγνατίας Οδού οδικό δίκτυο στις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Κεντρικής Μακεδονίας, με αποτέλεσμα να χρησιμοποιείται πιο εύκολα από τους οδηγούς που επιθυμούν να αποφύγουν την πληρωμή διοδίων.

Πιο αναλυτικά, η μεγαλύτερη κάμψη της κινητικότητας από πλευράς διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων σημειώθηκε το διάστημα 2010-2012 οπότε και ξεπερνούσε το 20% (συγκεκριμένα κυμάνθηκε από 22% έως 24%) σε όλες τις Περιφέρειες. Το διάστημα 2012-2014, τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα παρουσίασαν αύξηση, της τάξης του 1,95%, στα τμήματα της Εγνατίας Οδού στην Περιφέρεια Ηπείρου, ενώ στις υπόλοιπες Περιφέρειες σημείωσαν μείωση (-8,29% στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, -3,86% στην Κεντρική Μακεδονία και -1,88% στη Δυτική Μακεδονία). Επισημαίνεται, όμως, ότι τη διετία 2013-2014 παρατηρήθηκαν μικρές αυξήσεις ή σταθερότητα (+1%) των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων για όλο τον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού. Μάλιστα, τα τμήματα της Εγνατίας Οδού στην Περιφέρεια Ηπείρου παρουσίασαν το 2014 αύξηση των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων κατά 4,40%, σε σχέση με το 2013.

Χάρτης 4.2. Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα στην Εγνατία Οδό, 2014

4.1.1.5. Επίπεδο εξυπηρέτησης

Το επίπεδο εξυπηρέτησης στην Εγνατία Οδό αναφέρεται στις συνθήκες λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου, σε κάθε κλάδο κυκλοφορίας, και καθορίζεται βάσει ορισμένων οριακών τιμών παραμέτρων, όπως η ταχύτητα, η ροή και η πυκνότητα. Χαρακτηρίζεται ως επίπεδο Α, Β, C, D, E, F, με φθίνουσα ποιότητα συνθηκών. Στη συντριπτική πλειονότητα των τμημάτων της Εγνατίας Οδού, το επίπεδο εξυπηρέτησης (όπως εκτιμήθηκε το 2015) κατά τις ώρες αιχμής μιας τυπικής μέρας είναι Α. Το επίπεδο εξυπηρέτησης δε διαφοροποιείται σημαντικά ούτε κατά τις περιόδους αιχμής. Εξαίρεση αποτελεί το τμήμα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων (Α/Κ) Μαλγάρων και Αξιού στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, το οποίο λειτουργεί και ως «διάδρομος εισόδου» στην πόλη από τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ και στο οποίο το επίπεδο εξυπηρέτησης γίνεται Β.

4.1.2. Πυκνότητα οδικού δικτύου

Η Εγνατία Οδός και οι Κάθετοι Άξονες επέφεραν δραστική αύξηση (κατά 265%) της πυκνότητας των αυτοκινητοδρόμων στη Ζώνη IV. Η πυκνότητα αυτοκινητοδρόμων εμφάνισε μεγάλη αύξηση στις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου, οι οποίες στην κατάσταση προ της Εγνατίας Οδού είχαν μηδαμινές τιμές. Σε επίπεδο Νομών, η μεγαλύτερη αύξηση της πυκνότητας αυτοκινητοδρόμων αφορούσε τους Νομούς Ημαθίας, Καβάλας, Έβρου, Θεσπρωτίας και Καστοριάς.

Σημαντική ήταν επίσης η συνεισφορά της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων στην αύξηση της πυκνότητας συνολικά του εθνικού οδικού δικτύου. Η μεγαλύτερη αύξηση αφορούσε στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και ακολουθούσαν η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και οι Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Ηπείρου. Σε επίπεδο Νομών, η μεγαλύτερη αύξηση στην πυκνότητα του εθνικού δικτύου καταγράφηκε στους Νομούς Ροδόπης, Ξάνθης και Καβάλας.

4.1.3. Στοιχεία χρονοαποστάσεων

4.1.3.1. Χρόνος διαδρομής

Οι μετρήσεις του χρόνου διαδρομής ανά οδικό τμήμα αφορούν σε μια τυπική περίοδο της ημέρας. Οι χρόνοι διαδρομής στον άξονα διαφοροποιούνται ελάχιστα (ή και καθόλου) τις ώρες/περιόδους αιχμής, αφού το επίπεδο εξυπηρέτησης της οδού παραμένει περίπου το ίδιο. Τον Μάρτιο του 2015, ο συνολικός χρόνος διαδρομής από την Ηγουμενίτσα έως τους Κήπους (670 χλμ.) εκτιμήθηκε σε 6 ώρες (360 λεπτά). Σε σχέση με το Δεκέμβριο του 2008 (όπου είχαν δοθεί σε κυκλοφορία τα 562 χλμ. από τα 670 χλμ.), ο χρόνος διαδρομής από το ένα στο άλλο άκρο της Εγνατίας Οδού μειώθηκε κατά μία ώρα περίπου. Σε σχέση με την κατάσταση του οδικού δικτύου χωρίς την Εγνατία Οδό, ο χρόνος διαδρομής μεταξύ Ηγουμενίτσας και Κήπων μειώθηκε κατά πεντέμισι ώρες, δηλαδή η διαδρομή αυτή πραγματοποιείται πλέον σχεδόν στο μισό χρόνο σε σχέση με την κατάσταση πριν την κατασκευή του άξονα.

4.1.3.2. Χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων

Η χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων αποτελεί βασικό δείκτη για την εκτίμηση της προσπελασιμότητας των πόλεων, καθώς και βασικό δεδομένο για την εκτίμηση του κόστους μεταφοράς αγαθών και του γενικευμένου κόστους. Γενικά, η ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού είχε ως αποτέλεσμα τη μεγάλη εξοικονόμηση χρόνου διαδρομής κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας. Ενδεικτικά, η διαδρομή Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη μειώθηκε περίπου 2,5 ώρες, η διαδρομή Καστοριά-Θεσσαλονίκη κατά 1 ώρα και 10 λεπτά, η διαδρομή Ορεστιάδα-Θεσσαλονίκη περίπου κατά 1 ώρα και 40 λεπτά και η διαδρομή Ορεστιάδα-Ηγουμενίτσα κατά 6 ώρες.

4.1.4. Εμπορευματικές μετακινήσεις

Τα βασικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις **εμπορευματικές μετακινήσεις** που χρησιμοποιούν την Εγνατία Οδό αφορούν τον αριθμό οχημάτων, τον όγκο και το βάρος εμπορευμάτων κατά είδος και προέλευση - προορισμό.

Το έτος 2009 το σημαντικότερο ποσοστό εμπορευματικών μετακινήσεων είχε προέλευση ή προορισμό την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (54% προέλευση και 48% προορισμό), με μεγάλη διαφορά από τις άλλες Περιφέρειες. Επίσης, αξιοσημείωτο ποσοστό μετακινήσεων είχε προέλευση ή προορισμό την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (14% προέλευση και 13% προορισμό) και τα Βαλκάνια (11% προέλευση και 10% προορισμό). Σε ότι αφορά τα διακινούμενα εμπορεύματα, το μεγαλύτερο ποσοστό εμπορευματικών μετακινήσεων μέσω Εγνατίας Οδού αφορούσε τη μεταφορά οικοδομικών υλικών-ξυλείας-ορυκτών και τη μεταφορά προϊόντων τροφίμων-ποτών-καπνού.

4.1.5. Κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς - Αφίξεις αλλοδαπών

4.1.5.1. Κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς

Το 2013, στους μεθοριακούς σταθμούς για τους οποίους διατίθενται στοιχεία, τα περισσότερα διερχόμενα οχήματα παρατηρήθηκαν στο σταθμό του Προμαχώνα (σύνορα Βουλγαρίας), ενώ στη δεύτερη θέση ήταν ο σταθμός των Ευζώνων (σύνορα ΠΓΔΜ) και στην τρίτη θέση ο σταθμός του Ορμενίου (σύνορα Βουλγαρίας). Ακολουθούσαν, κατά σειρά, ο νέος σταθμός της Νυμφαίας, στο Νομό Κομοτηνής, που συνδέει την Εγνατία Οδό με τη γειτονική Βουλγαρία, ο σταθμός Κρυσταλλοπηγής (σύνορα με Αλβανία) και ο σταθμός Κήπων (σύνορα με Τουρκία), ο οποίος παρότι μετά το 2011 υποχώρησε σε κίνηση οχημάτων έναντι του σταθμού Κρυσταλλοπηγής, τη διετία 2012-2013 παρουσίασε αύξηση της κίνησης οχημάτων κατά 10%. Στη συνέχεια, και με βάση τη διαθεσιμότητα στοιχείων για το 2013, ακολουθούσαν ο μεθοριακός σταθμός της Δοϊράνης (σύνορα ΠΓΔΜ) και ο μεθοριακός σταθμός της Νίκης (σύνορα ΠΓΔΜ), ο οποίος το 2012 ξεπέρασε για πρώτη φορά σε συνολική κίνηση το μεθοριακό σταθμό Κακαβιάς (σύνορα Αλβανίας). Την περίοδο 2007-2013, η συνολική κίνηση πολλαπλασιάστηκε σε όλους τους μεθοριακούς σταθμούς για τους οποίους υπάρχουν συγκρίσιμα δεδομένα, με τις μεγαλύτερες αυξήσεις να καταγράφονται στους σταθμούς Νίκης (229,65%) και Καστανιών (189,83%). Σημαντικές αυξήσεις παρουσίασαν, επίσης, οι σταθμοί Κρυσταλλοπηγής και Κήπων, της τάξης του 73,10% και 38,06%, αντίστοιχα.

Ειδικό ενδιαφέρον για τη μελέτη των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού έχουν οι διασυνοριακές μετακινήσεις, οι οποίες μελετήθηκαν σε σχετική εργασία του Παρατηρητηρίου⁹. Τα δεδομένα προέλευσης-προορισμού έδειξαν ότι περισσότερο από το 1/3 των συνολικών μετακινήσεων είναι καθημερινές ή πολύ συχνές (1-4 φορές εβδομαδιαίως). Άλλο 1/3 είναι συχνές μετακινήσεις (1-3 φορές μηνιαίως). Ο κυριότερος λόγος μετακίνησης είναι ο τουρισμός-αναψυχή (45%), ωστόσο, ένα εξίσου σημαντικό ποσοστό (43%) αφορά μετακινήσεις είτε για εργασία είτε για λόγους εργασίας.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα αυτής της μελέτης, μεγάλες διαφορές παρατηρούνται στις διασυνοριακές μετακινήσεις μεταξύ Ελλάδας και γειτονικών χωρών, με τις βορειότερες εξ αυτών (Βουλγαρία και ΠΓΔΜ) να έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο, αυτές από και προς την Αλβανία να αφορούν κατά κύριο λόγο ροές μεταναστών, και αυτές με την Τουρκία να παραμένουν χαμηλές και να συγκεκριμενοποιούνται σε λόγους τουρισμού/αναψυχής. Επιπλέον, υπάρχουν σημαντικές διαφορές στις μετακινήσεις μεταξύ Ελλάδας-ΠΓΔΜ και Ελλάδας-Βουλγαρίας, με τις πρώτες να αφορούν πολύ συχνές μετακινήσεις για τουρισμό/αναψυχή, και τις δεύτερες να αφορούν συχνές μετακινήσεις για επαγγελματικούς λόγους ή ακόμα και για καθημερινή εργασία (commuting). Ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι ένα μεγάλο μερίδιο των διασυνοριακών μετακινήσεων αφορά διασυνοριακές περιφέρειες, οι οποίες κατά κύριο λόγο λαμβάνουν χώρα σε αποστάσεις μέχρι 50χλμ.

Η μελέτη αυτή κατέδειξε επίσης ότι φαίνεται να υπάρχει μια χωρική αλληλεπίδραση μεταξύ πολλών πόλεων και περιφερειών, η οποία είναι ιδιαίτερα έκδηλη σε μια διασυνοριακή και πολυγωνική ζώνη Κιλκίς – Σέρρες – Πετρίτσι (Βουλγαρία) –

⁹ Fourkas V., Yiannakou A., Seitaniadis S., Troulinos M. (2010), "Trans-border movements in Northern Greece: Seeking for Spatial Interactions", The 2010 European Conference of the Association of Borderland Studies, Department of Spatial Planning and Development, Aristoteleion University of Thessaloniki, 23-25 September 2010, Veroia, Greece.

Σαντάνσκι (Βουλγαρία) – Στρούμιτσα (FYROM). Επιπλέον, πέρα από ζεύγη που ήταν αναμενόμενο να παρουσιάζουν υψηλότερες ροές, όπως Θεσσαλονίκη – Σκόπια και Θεσσαλονίκη – Σόφια, ιδιαίτερο ενδιαφέρον από πλευράς χωρικής αλληλεπίδρασης καταγράφει το ζεύγος Ιωάννινα – Αργυρόκαστρο στο δυτικό άκρο, και το τρίγωνο Έβρος - Slivengrad (Βουλγαρία) – Αδριανούπολη (Τουρκία) στο ανατολικό άκρο της διασυνοριακής ζώνης. Η ζώνη αυτή είναι μία ζώνη που περιλαμβάνει πέντε χώρες με σημαντικές διαφορές στην κοινωνικο-οικονομική και χωρική δομή.

4.1.5.2. Αφίξεις αλλοδαπών

Σχετικά με τις οδικές και σιδηροδρομικές αφίξεις αλλοδαπών στην Ελλάδα, καταρχήν πρέπει να επισημανθεί ότι όλες πραγματοποιούνται στη Ζώνη IV λόγω της ύπαρξης σε αυτήν όλων των χερσαίων συνοριακών σταθμών, και συνδέονται είτε άμεσα (Κήποι Έβρου), είτε μέσω Καθέτου Άξονα με την Εγνατία Οδό. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί πως οι αφίξεις αλλοδαπών δεν μπορούν να αποδοθούν αποκλειστικά ή κυρίως στην τουριστική κίνηση, καθώς συμπεριλαμβάνονται και οι αφίξεις αλλοδαπών για λόγους εργασίας (π.χ. οικονομικοί μετανάστες, επιχειρηματίες κλπ.).

Στις αφίξεις αλλοδαπών με όλα τα μεταφορικά μέσα, για την περίοδο 2008-2014, σε επίπεδο Χώρας κυριαρχούσαν οι αεροπορικές μεταφορές με ποσοστό 69,72%, ενώ στη Ζώνη IV οι οδικές μεταφορές ήταν αυτές που υπερτερούσαν, καθώς αντιστοιχούσαν στο 76,39% των συνολικών αφίξεων. Σε επίπεδο Χώρας, οι οδικές αφίξεις, οι οποίες εκ των πραγμάτων συνδέονται άμεσα ή μέσω των Καθέτων Άξόνων με την Εγνατία Οδό, αντιπροσώπευαν το 24,72% των συνολικών αφίξεων με όλα τα μέσα. Επιπλέον, παρατηρείται ότι και στα δύο σύνολα οι σιδηροδρομικές μεταφορές κατείχαν τα χαμηλότερα ποσοστά (0,16% για τη Χώρα και 0,47% για τη Ζώνη IV).

Στοιχεία που αφορούν μόνο τις οδικές μεταφορές για την περίοδο 2008-2014 (βλ. και Πίνακα 4.2) δείχνουν ότι οι αφίξεις στο σύνολο των οδικών πυλών της Ζώνης IV σημείωσαν αύξηση, της τάξης του 134,36%. Παρομοίως, την περίοδο αυτή, οι οδικές αφίξεις αυξήθηκαν σε όλους τους σταθμούς εισόδου¹⁰, με τη μεγαλύτερη μεταβολή να καταγράφεται στον σταθμό Κήπων (261,08%) και τη μικρότερη στον σταθμό Κακαβιάς (73,27%). Ειδικότερα, το σύνολο των οδικών αφίξεων αποκλειστικά αλλοδαπών παρουσίασε σταδιακή αύξηση το διάστημα 2008-2011 (συνολικά για το διάστημα αυτό σημείωσε αύξηση της τάξης του 22,68%) και στη συνέχεια κατέγραψε μικρή μείωση το διάστημα 2011-2012 (-1,85%) και μεγάλη αύξηση το διάστημα 2012-2014 (94,63%).

Πιο αναλυτικά, ανά σταθμό εισόδου, οι αφίξεις αλλοδαπών παρουσίασαν την ακόλουθη εξέλιξη: Στον σταθμό Ευζώνων, οι αφίξεις μειώθηκαν κατά το διάστημα 2008-2009 (-1,67%) και μετά παρουσίασαν συνεχή αυξητική πορεία μέχρι και το 2014, σημειώνοντας μάλιστα πολύ μεγάλες αυξήσεις (με ιδιαίτερα σημαντική την αύξηση κατά 77,12% της διετίας 2009-2010). Στον σταθμό Κακαβιάς, οι αφίξεις επίσης μειώθηκαν κατά το διάστημα 2008-2009 (-5,27%) και στη συνέχεια παρουσίασαν σταδιακή αύξηση μέχρι και το 2013 (με σημαντικότερη την αύξηση κατά 62,57% της διετίας 2010-2011), ενώ το 2014 σημείωσαν μείωση, της τάξης του 11,93%. Στον σταθμό Κήπων, οι αφίξεις παρουσίασαν σταδιακή αύξηση κατά το διάστημα 2008-2010 και στη συνέχεια σημείωσαν μείωση τη διετία 2010-2011 (-

¹⁰ Για την περίοδο 2008-2014, στοιχεία για τις οδικές μεταφορές δίνονται μόνο για τους σταθμούς Ευζώνων, Κακαβιάς, Κήπων και Προμαχώνας.

16,01%), νέα σταδιακή αύξηση το διάστημα 2011-2013 και μικρή μείωση τη διετία 2013-2014 (-1,68%). Τέλος, στον σταθμό Προμαχώνα, οι αφίξεις παρουσίασαν διαδοχικές αυξομειώσεις κατά το διάστημα 2008-2012 (με ιδιαίτερα σημαντική την μείωση κατά 20,52% της διετίας 2011-2012) και στη συνέχεια ακολούθησαν αυξητική πορεία.

Πίνακας 4.2. Αφίξεις αλλοδαπών μέσω των οδικών πυλών, Απεικόνιση τάσεων

Μεθοριακός Σταθμός	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2008-2014
Ευζώνων	↓	↑	↑	↑	↑	↑	↑
Κακκαβιάς	↓	↑	↑	↑	↑	↓	↑
Κήπων	↑	↑	↓	↑	↑	↓	↑
Προμαχώνα	↑	↓	↑	↓	↑	↑	↑

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ⇄ Σταθερότητα (+/-1)

4.2. Προσβασιμότητα και αναπτυξιακά μεγέθη

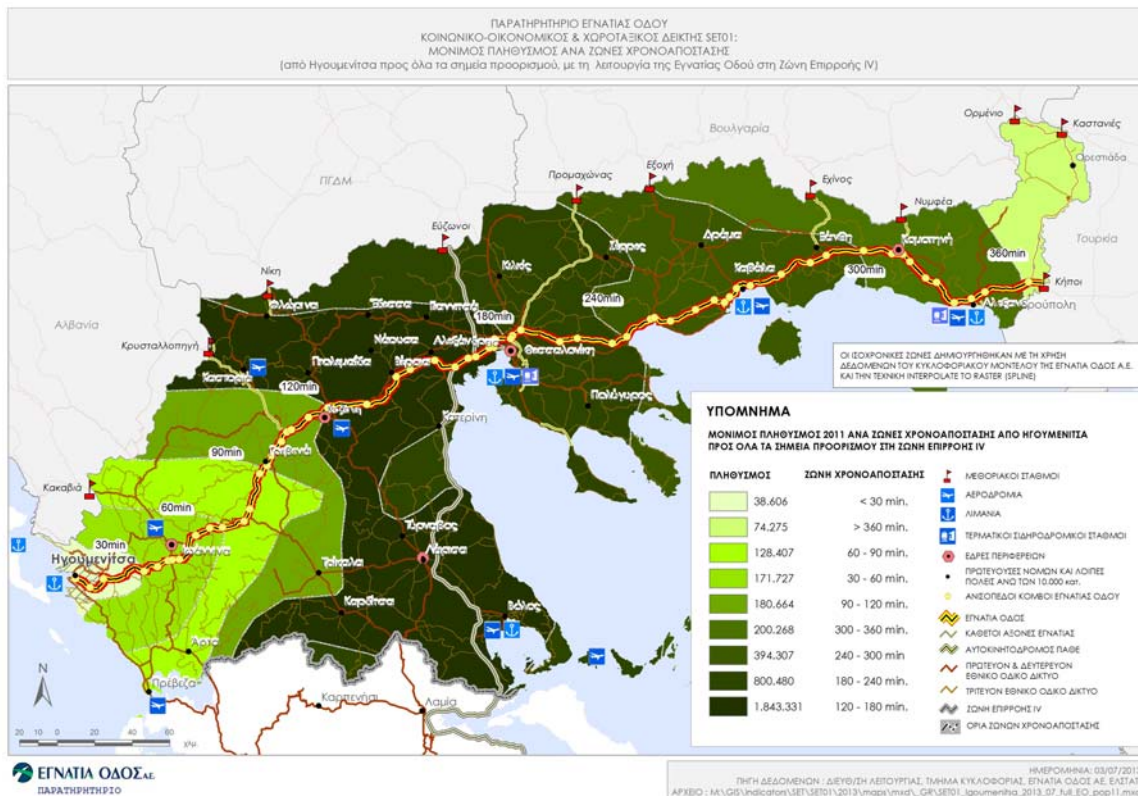
Στην προσβασιμότητα μελετώνται ο ωφελούμενος πληθυσμός, το μέγεθος αγοράς (ΑΕΠ) και το μέγεθος του εργατικού δυναμικού. Σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, νεότερα διαθέσιμα δεδομένα αφορούν το μέγεθος αγοράς (ΑΕΠ) και το μέγεθος του εργατικού δυναμικού. Ειδικότερα, ως προς το μέγεθος αγοράς εξετάζεται η περίοδος 2007-2013, ενώ ως προς το μέγεθος του εργατικού δυναμικού εξετάζεται η περίοδος 2007-2014.

4.2.1. Ωφελούμενος πληθυσμός

Ο ωφελούμενος πληθυσμός εκτιμήθηκε σε συνάρτηση με την απόσταση επί του οδικού δικτύου. Ειδικότερα, λήφθηκαν υπόψη δύο αποστάσεις: Πρώτον, τα 50 χλμ. από τις έδρες των Νομών, απόσταση που εκφράζει μια περιοχή δυνητικής καθημερινής μετακίνησης και επομένως μια χωρολειτουργική ενότητα. Δεύτερον, τα 150 χλμ. από τα κέντρα των Περιφερειών, απόσταση που εκφράζει μια ευρύτερη περιοχή δυνητικά συχνών μετακινήσεων και επομένως με αυξημένες πιθανότητες διασυνδέσεων.

Με βάση την απογραφή του 2011, ο πληθυσμός που βρίσκεται σε απόσταση 50 km από τις έδρες των Νομών διέλευσης του άξονα (Ζώνη II) ανέρχεται σε 2.569.777 κατοίκους και αντιστοιχεί στα 2/3 του συνολικού πληθυσμού της Ζώνης IV και στο 1/4 περίπου του πληθυσμού της Χώρας. Από την άλλη, ο πληθυσμός που βρίσκεται σε απόσταση 150 χλμ. από τις έδρες των Περιφερειών της Ζώνης IV ανέρχεται σε 3.505.715 κατοίκους και αντιπροσωπεύει το 91% του συνολικού πληθυσμού της Ζώνης IV και το 1/3 περίπου του πληθυσμού της Χώρας. Με την λειτουργία της Εγνατίας Οδού, αυξήθηκε δραστικά ο αριθμός των κατοίκων που έχουν πρόσβαση στις πιο απομακρυσμένες πόλεις σε πολύ μικρότερη χρονοαπόσταση γεγονός που ενισχύει τις λειτουργικές συνδέσεις των πόλεων με την περιβάλλουσα περιοχή τους, τον περιφερειακό χώρο στον οποίο εντάσσονται, καθώς και με άλλες πόλεις στο διαπεριφερειακό χώρο ενισχύοντας έτσι τη χωρική δικτύωση.

Χάρτης 4.3. Ωφελούμενος πληθυσμός με κέντρο την Ηγουμενίτσα



4.2.2. Μέγεθος αγοράς

Το μέγεθος αγοράς εκτιμάται με βάση το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) ανά Περιφέρεια και Νομό. Τα στοιχεία που μελετώνται στην παρούσα Έκθεση αφορούν το σύνολο του διαστήματος 2007-2013 και προέρχονται από τη Eurostat (Ιούλιος 2015). Το έτος 2013 είναι το τελευταίο έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat (όμως μόνο σε επίπεδο NUTS 2) την περίοδο εκπόνησης της παρούσας Έκθεσης. Το 2013, το ΑΕΠ που παρήχθη συνολικά στις 5 Περιφέρειες της Ζώνης IV ήταν 49.763 εκ. €, λίγο μεγαλύτερο από το 1/4 του συνολικού εθνικού ΑΕΠ, με τη μεγαλύτερη τιμή να εμφανίζεται στην Κεντρική Μακεδονία (24.571 εκ. €) και τη μικρότερη στη Δυτική Μακεδονία (3.973 εκ. €). Όπως είναι αναμενόμενο, η κατανομή του ΑΕΠ στις 5 Περιφέρειες της Ζώνης IV ήταν άνιση. Ειδικότερα, η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας παρήγαγε το μισό ΑΕΠ της Ζώνης IV (50,08%), λόγω κυρίως του Νομού Θεσσαλονίκης, ενώ σχετικά μεγάλο μέρος του παρήγαγαν οι Περιφέρειες Θεσσαλίας (17,66%) και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (14,67%). Οι Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου είχαν τη μικρότερη συμμετοχή στην παραγωγή του ΑΕΠ της Ζώνης IV (9,58% και 8,02% αντιστοίχως). Σε επίπεδο Νομών της Ζώνης IV, με βάση τα στοιχεία του έτους 2012¹¹, ο Νομός Θεσσαλονίκης συμμετείχε με το μεγαλύτερο ποσοστό (32,43%), δηλαδή περίπου το 1/3 του ΑΕΠ της Ζώνης IV. Οι άλλοι Νομοί συμμετείχαν με ποσοστό από περίπου 0,67% (Νομός Γρεβενών) έως 7,76% (Νομός Λάρισας).

¹¹ Σε επίπεδο Νομών τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat αφορούν το έτος 2012

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά το διάστημα 2007-2013 καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009, 2009-2013, 2012-2013. Στον Πίνακα 4.3 παρουσιάζονται το μέγεθος του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές για τρία διαφορετικά έτη. Στον Πίνακα 4.4 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα του Μέσου Ετήσιου Ρυθμού Μεταβολής (ΜΕΡΜ) του ΑΕΠ για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας.

Πίνακας 4.3. Μέγεθος αγοράς, ΑΕΠ σε εκ. € (σταθερές τιμές έτους 2005)

	2007	2009	2013
Σύνολο Ζώνης IV	59.373,95	56.225,72	43.844,05
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	8.432,99	8.112,86	6.533,92
Κεντρική Μακεδονία	30.152,76	28.468,07	21.648,46
Δυτική Μακεδονία	5.091,85	4.846,89	3.500,44
Θεσσαλία	10.972,82	10.331,58	8.359,47
Ήπειρος	4.723,52	4.466,32	3.801,76
Σύνολο Χώρας	218.210,87	207.726,16	160.738,33

Πίνακας 4.4. Μέγεθος αγοράς: ΜΕΡΜ ΑΕΠ (σταθερές τιμές), Απεικόνιση τάσεων

	2007-2009	2009-2013	2007-2013	2012-2013
Σύνολο Ζώνης IV	↓	↓	↓	↓
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↓	↓	↓	↔
Κεντρική Μακεδονία	↓	↓	↓	↓
Δυτική Μακεδονία	↓	↓	↓	↓
Θεσσαλία	↓	↓	↓	↑
Ήπειρος	↓	↓	↓	↑
Σύνολο Χώρας	↓	↓	↓	↓

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

	Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
	Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
	Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Την τριετία 2007-2009 το ΑΕΠ της Ζώνης IV σημείωσε μείωση, με ρυθμό ελαφρώς υψηλότερο από τον αντίστοιχο της Χώρας (-2,69% και -2,43% αντίστοιχα). Παρομοίως, ο ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ ήταν αρνητικός σε όλες τις Περιφέρειες. Η μεγαλύτερη μείωση του ΑΕΠ παρατηρήθηκε στις Περιφέρειες Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας (-2,97% και -2,83%, αντίστοιχα), ενώ η μικρότερη στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (-1,92%). Επισημαίνεται ότι το διάστημα αυτό μόνο στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης καταγράφηκε ρυθμός μείωσης του ΑΕΠ μικρότερος από το μέσο της Χώρας. Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας ο ρυθμός μείωσης του ΑΕΠ ήταν παρόμοιος με της Χώρας, ενώ στις υπόλοιπες Περιφέρειες ο ρυθμός μείωσης του ΑΕΠ ήταν μεγαλύτερος του μέσου Χώρας. Την περίοδο αυτή, όλοι οι Νομοί της Ζώνης IV επίσης παρουσίασαν αρνητική μεταβολή, με ποσοστά που κυμάνθηκαν από -0,28% (Νομός Πιερίας) έως -6,17% (Νομός Κιλκίς).

Το διάστημα 2009-2013 ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ στη Ζώνη IV εξακολούθησε να είναι αρνητικός (-6,03%), λίγο χαμηλότερος από τον μέσο Χώρας (-6,21%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, όλες οι Περιφέρειες παρουσίασαν αρνητικό ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ, μεγαλύτερης έντασης μάλιστα σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο, με τις Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Κεντρικής Μακεδονίας να εμφανίζουν τις μεγαλύτερες μειώσεις (-7,81% και -6,62% αντίστοιχα) και την Περιφέρεια Ηπείρου τη μικρότερη (-3,95%). Όσον αφορά τους Νομούς της Ζώνης IV, την περίοδο 2009-2012¹², ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ μειώθηκε σε όλους τους Νομούς, παρουσιάζοντας μάλιστα αρκετά μεγάλες τιμές. Η μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή σημειώθηκε στο Νομό Κοζάνης (-9,92%) και ακολουθούσαν με εξίσου υψηλά ποσοστά οι Νομοί Φλώρινας και Καρδίτσας (-8,80% και -8,79% αντίστοιχα), ενώ η μικρότερη μεταβολή καταγράφηκε στο Νομό Γρεβενών (-2,64%).

Παρόλα αυτά, τη διετία 2012-2013 παρατηρήθηκε ύφεση, σε σχέση με την προηγούμενη διετία (2011-2012), του ρυθμού μείωσης του ΑΕΠ τόσο στη Ζώνη IV όσο και στη Χώρα. Συγκεκριμένα, μεταξύ των ετών 2012 και 2013, ο ρυθμός μείωσης του ΑΕΠ της Ζώνης IV ήταν ίσος με -1,67% και χαμηλότερος από το μέσο Χώρας (-3,82%). Αρνητικό πρόσημο στο ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ διατήρησαν οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (-0,79%), Κεντρικής Μακεδονίας (-3,65%) και Δυτικής Μακεδονίας (-5,49%), ενώ αντιθέτως οι Περιφέρειες Θεσσαλίας και Ηπείρου εμφάνισαν θετικό ρυθμό μεταβολής, της τάξης του 2,20% και 4,14% αντίστοιχα.

Στο σύνολο της περιόδου 2007-2013 το ΑΕΠ στη Ζώνη IV μειώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 4,93%, ο οποίος ήταν παρόμοιος με τον μέσο Χώρας (-4,97%). Ειδικότερα όσον αφορά τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, όλες οι Περιφέρειες παρουσίασαν αρνητικό ρυθμό μεταβολής, με ποσοστά που κυμάνθηκαν από -3,55% στην Ήπειρο έως -6,05% στη Δυτική Μακεδονία. Σε επίπεδο Νομών της Ζώνης IV, την περίοδο 2007-2012¹³, σε όλους τους Νομούς καταγράφηκε πτωτική τάση στο μέγεθος του ΑΕΠ. Την περίοδο αυτή, μεγαλύτερη μείωση του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ (σε σταθερές τιμές) παρουσίασαν, κατά σειρά, οι Νομοί Κοζάνης (-7,03%), Ροδόπης (-6,61%), Θεσσαλονίκης (-6,18%), Ημαθίας (-6,03%) και Μαγνησίας (-6,00%). Αντιθέτως, η μικρότερη μείωση του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ καταγράφηκε στους Νομούς Έβρου (-3,35%), Γρεβενών (-3,50%), Πιερίας (-3,53%), Καστοριάς (-3,90%) και Χαλκιδικής (-3,93%).

4.2.3. Εργατικό δυναμικό

Το 2014, το σύνολο του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού της Ζώνης IV ήταν 1.616.400 άτομα και αντιστοιχούσε στο 33,6% του συνολικού οικονομικώς ενεργού πληθυσμού της Χώρας. Η κατανομή του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού στις 5 Περιφέρειες της Ζώνης IV ακολουθούσε σε μεγάλο βαθμό την πληθυσμιακή κατανομή, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του (48,90%) ήταν συγκεντρωμένο στην Κεντρική Μακεδονία και ακολουθούσαν η Θεσσαλία (19,36%) και η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (15,91%). Τα μικρότερα μερίδια είχαν οι Περιφέρειες Ηπείρου (8,78%) και Δυτικής Μακεδονίας (7,05%). Στο σύνολο της Ζώνης IV, το ποσοστό συμμετοχής του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού στον πληθυσμό άνω των 15 ετών

¹² Σε επίπεδο Νομών, εξετάζεται η περίοδος 2009-2012 καθώς τα διαθέσιμα από την Eurostat στοιχεία για το έτος 2013 δεν έχουν δοθεί ακόμη σε επίπεδο NUTS 3.

¹³ Σε επίπεδο Νομών, εξετάζεται η περίοδος 2007-2012 καθώς τα διαθέσιμα από την Eurostat στοιχεία για το έτος 2013 δεν έχουν δοθεί ακόμη σε επίπεδο NUTS 3.

ανήλθε σε 49,06% και ήταν χαμηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας (51,80%) και της ΕΕ28 (57,60%). Το χαμηλότερο ποσοστό οικονομικώς ενεργού πληθυσμού στον πληθυσμό άνω των 15 ετών παρουσίασε η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (47,40%), ενώ το υψηλότερο η Περιφέρεια Θεσσαλίας (50,10%).

Στον Πίνακα 4.5 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της μεταβολής του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο (2007-2009, 2009-2014 και 2007-2014), καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ28.

Παρατηρώντας διαχρονικά τις μεταβολές στο εξεταζόμενο διάστημα, μεταξύ των ετών 2007-2009 ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός της Ζώνης IV αυξήθηκε οριακά, κατά 0,30%, αύξηση που ήταν μικρότερη από τις αντίστοιχες αυξήσεις της Χώρας (1,17%) και της ΕΕ28 (1,34%). Από τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, η Κεντρική Μακεδονία και η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη παρουσίασαν μείωση του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού (-1,31% και -0,30%, αντίστοιχα), η οποία στην περίπτωση της Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης ήταν οριακή. Στις υπόλοιπες Περιφέρειες ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός αυξήθηκε, με την μεγαλύτερη μεταβολή να αντιστοιχεί στη Δυτική Μακεδονία (3,84%) και την μικρότερη στην Θεσσαλία (2,32%).

Πίνακας 4.5. Εργατικό δυναμικό: Μεταβολή οικονομικώς ενεργού πληθυσμού, Απεικόνιση τάσεων

	2007-2009	2009-2014	2007-2014
Σύνολο Ζώνης IV	↔	↓	↓
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↔	↓	↓
Κεντρική Μακεδονία	↓	↓	↓
Δυτική Μακεδονία	↑	↓	↓
Θεσσαλία	↑	↓	↓
Ήπειρος	↑	↓	↓
Σύνολο Χώρας	↑	↓	↓
ΕΕ28	↑	↔	↑

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Το διάστημα 2009-2014, ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός της Ζώνης IV σημείωσε μείωση, της τάξης του 4,63%, η οποία ήταν σχεδόν παρόμοια με την αντίστοιχη μείωση της Χώρας (-4,56%). Αντιθέτως, στην ΕΕ28 ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός αυξήθηκε οριακά, κατά 0,52%. Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, σε όλες τις Περιφέρειες παρατηρήθηκε μείωση του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού. Ειδικότερα, η μεγαλύτερη μείωση καταγράφηκε στην Περιφέρεια Ηπείρου (-6,70%) και ακολουθούσαν κατά σειρά οι Περιφέρειες Θεσσαλίας (-6,65%), Δυτικής Μακεδονίας (-6,41%), Κεντρικής Μακεδονίας (-4,09%) και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (-1,72%).

Τέλος, για το σύνολο της περιόδου 2007-2014, καταγράφηκε μείωση του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού της Ζώνης IV και της Χώρας, κατά 4,35% και 3,45% αντίστοιχα, σε αντίθεση με την ΕΕ28, στην οποία ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός σημείωσε αύξηση, της τάξης του 1,87%. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο αυτή, ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός μειώθηκε σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, όπως και στην πλειονότητα των Περιφερειών της Χώρας, με ποσοστά που κυμάνθηκαν από -2,02% στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη μέχρι -5,34% στην Κεντρική Μακεδονία.

4.3. Προσπελάσιμες περιοχές - Ζώνες ειδικού ενδιαφέροντος

Η βέλτιστη σύνδεση της Εγνατίας Οδού με τα λιμάνια και τα αεροδρόμια του βορειοελλαδικού χώρου αποτέλεσε ένα από τα βασικότερα ζητούμενα κατά το σχεδιασμό της και αποτελεί βασική συνιστώσα του αναπτυξιακού ρόλου του άξονα. Παράλληλα, η βελτίωση της προσβασιμότητας βασικών αναπτυξιακών υποδομών που αποτελούν πυρήνες οικονομικής δραστηριότητας επηρεάζει, επίσης, τη συνολική οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, ενώ άλλοι σημαντικοί πυρήνες οικονομικής δραστηριότητας είναι και οι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος.

4.3.1. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς

Στους τόπους που αφορούν τα «προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς» καταγράφονται 9 αεροδρόμια, 9 λιμάνια και 26 Σιδηροδρομικοί Σταθμοί που βρίσκονται εντός της Ζώνης IV. Τα περισσότερα αεροδρόμια και λιμάνια βρίσκονται σε χρονοαπόσταση από την Εγνατία Οδό ή τους Κάθετους Άξονες κάτω των 10 λεπτών. Για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας η σύνδεση είναι άμεση, ενώ το αεροδρόμιο Καστοριάς βρίσκεται σε απόσταση κάτω των 4 λεπτών από τον Κάθετο Άξονα Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή. Αρκετά μεγαλύτερη είναι η χρονοαπόσταση των αεροδρομίων των δύο μεγαλύτερων πόλεων (Θεσσαλονίκη και Ιωάννινα), με τη σύνδεση με το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης μάλιστα να ξεπερνά τα 20 λεπτά.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία για την επιβατική και εμπορευματική κίνηση στα επιμέρους μέσα μεταφοράς δεν μπορούν να προκύψουν ασφαλή συμπεράσματα, ιδιαίτερα ως προς τη συσχέτιση των αλλαγών με το σύστημα Εγνατία Οδός και Κάθετοι Άξονες. Τα παρακάτω δεδομένα αποτελούν μόνον ενδείξεις για τις καταγραφόμενες τάσεις ως προς την κίνηση στα επιμέρους εξεταζόμενα μέσα μεταφοράς.

4.3.1.1. Αεροδρόμια

Τα 9 αεροδρόμια που καταγράφονται στη Ζώνη IV είναι: Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Θεσσαλονίκης, Καστοριάς, Κοζάνης, Ιωαννίνων, Πρέβεζας (Ακτίου), Βόλου (Αγχιιάλου) και Σκιάθου. Στην παρούσα Έκθεση, όπως και στην 2^η Έκθεση Επιδράσεων, τα αεροδρόμια που έχει σημασία να μελετηθούν είναι όσα επηρεάζονται άμεσα από την Εγνατία Οδό και τους Κάθετους Άξονες, δηλαδή τα Αεροδρόμια Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Θεσσαλονίκης, Καστοριάς και Κοζάνης.

Σε σχέση με την επιβατική κίνηση και τις τάσεις κάθε αερολιμένα (βλ. και Πίνακα 4.6):

- ο *Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης*: Ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών τις περιόδους 2004-2008, 2008-2014 και 2004-2014 ήταν 281.674, 240.556 και

254.268 αντίστοιχα. Την περίοδο 2004-2008 παρατηρήθηκε αύξηση της επιβατικής κίνησης, ενώ αντιθέτως τις περιόδους 2008-2014 και 2004-2014 η επιβατική κίνηση σημείωσε μείωση.

- ο *Αερολιμένας Καβάλας*: Ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών τις περιόδους 2004-2008, 2008-2014 και 2004-2014 ήταν 324.931, 277.314 και 294.903, αντίστοιχα. Η επιβατική κίνηση σημείωσε μείωση την περίοδο 2004-2008 και αύξηση την περίοδο 2008-2014, ενώ στο σύνολο της περιόδου 2004-2014 παρουσίασε οριακή μείωση.
- ο *Αερολιμένας Θεσσαλονίκης*: Ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών τις περιόδους 2004-2008, 2008-2014 και 2004-2014 ήταν 3.891.913, 4.163.012 και 4.039.045, αντίστοιχα. Η επιβατική κίνηση παρουσίασε αυξητική τάση στο σύνολο των εξεταζόμενων περιόδων (2004-2008, 2008-2014 και 2004-2014).
- ο *Αερολιμένας Καστοριάς*: Ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών τις περιόδους 2004-2008, 2008-2014 και 2004-2014 ήταν 4.905, 4.487 και 4.602, αντίστοιχα. Την περίοδο 2004-2008 παρατηρήθηκε αύξηση της επιβατικής κίνησης, ενώ αντιθέτως τις περιόδους 2008-2014 και 2004-2014 η επιβατική κίνηση σημείωσε μείωση.
- ο *Αερολιμένας Κοζάνης*: Ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών τις περιόδους 2004-2008, 2008-2014 και 2004-2014 ήταν 4.063, 2.915 και 3.529, αντίστοιχα. Η επιβατική κίνηση σημείωσε μείωση την περίοδο 2004-2008 και αύξηση την περίοδο 2008-2014, ενώ στο σύνολο της περιόδου 2004-2014 παρουσίασε μείωση.
- ο *Αερολιμένας Ιωαννίνων*: Ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών τις περιόδους 2004-2008, 2008-2014 και 2004-2014 ήταν 135.292, 98.985 και 112.558, αντίστοιχα. Η επιβατική κίνηση παρουσίασε πτωτική τάση στο σύνολο των εξεταζόμενων περιόδων (2004-2008, 2008-2014 και 2004-2014).

Πίνακας 4.6. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς: Επιβατική κίνηση αερολιμένων, Απεικόνιση τάσεων

Αερολιμένας	2004-2008	2008-2014	2004-2014
Αλεξανδρούπολης	↑	↓	↓
Καβάλας	↓	↑	↔
Θεσσαλονίκης	↑	↑	↑
Καστοριάς	↑	↓	↓
Κοζάνης	↓	↑	↓
Ιωαννίνων	↓	↓	↓

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

Όσον αφορά στην εμπορευματική κίνηση των αερολιμένων (βλ. Πίνακα 4.7), πρέπει να επισημανθεί ότι δεν μπορούν να προκύψουν ασφαλή αποτελέσματα λόγω έλλειψης ή μη επάρκειας των απαραίτητων και αναγκαίων δεδομένων για ορισμένα έτη της εξεταζόμενης περιόδου. Μάλιστα, για τους αερολιμένες Καστοριάς, Κοζάνης και Ιωαννίνων δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία από το 2008 και μετά, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η καταγραφή των τάσεων των περιόδων 2008-2014 και 2004-2014. Σε όλη τη διάρκεια της περιόδου 2004-2014 ο μεγαλύτερος όγκος διακινούμενων εμπορευμάτων αφορούσε στον Αερολιμένα Θεσσαλονίκης και ακολουθούσαν οι Αερολιμένες Αλεξανδρούπολης και Καβάλας. Στον Αερολιμένα Θεσσαλονίκης, η εμπορευματική κίνηση σημείωσε αύξηση την περίοδο 2004-2008 και μείωση κατά την περίοδο 2008-2014, ενώ στο σύνολο της περιόδου 2004-2014 παρουσίασε θετική μεταβολή. Αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό της περιόδου 2004-2008 ήταν η μεγάλη αυξομείωση στον όγκο διακινούμενων εμπορευμάτων (μάλιστα ο όγκος σχεδόν τριπλασιάστηκε στα έτη 2007 και 2008). Ο Αερολιμένας

Αλεξανδρούπολης παρουσίασε μείωση του όγκου των εμπορευμάτων σε όλες τις εξεταζόμενες περιόδους (2004-2008, 2008-2014 και 2004-2014), ενώ στον Αερολιμένα Καβάλας η εμπορευματική κίνηση σημείωσε αύξηση την περίοδο 2004-2008 και μείωση τις περιόδους 2008-2014 και 2004-2014.

Πίνακας 4.7. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς: Εμπορευματική κίνηση αερολιμένων, Απεικόνιση τάσεων

Αερολιμένας	2004-2008	2008-2014	2004-2014
Αλεξανδρούπολης	↓	↓	↓
Καβάλας	↑	↓	↓
Θεσσαλονίκης	↑	↓	↑
Καστοριάς	↓	*	*
Κοζάνης	↔	*	*
Ιωαννίνων	↓	*	*

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

* Για τους Αερολιμένες Καστοριάς, Κοζάνης και Ιωαννίνων δεν υπάρχουν στοιχεία από το 2008 και μετά

4.3.1.2. Λιμάνια

Σε ό,τι αφορά τη λιμενική υποδομή, εξετάζονται δύο λιμάνια (Καβάλα και Αλεξανδρούπολη) που βρίσκονται στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ένα στην Κεντρική Μακεδονία (Θεσσαλονίκη), ένα στην Ήπειρο (Ηγουμενίτσα, καθώς τα άλλα τρία, Πρέβεζας, Πάργας και Σαγιάδας, είναι μικρότερης εμβέλειας) (βλ. Πίνακες 4.8 και 4.9). Το λιμάνι του Βόλου δεν εξετάζεται εδώ, καθώς δεν επηρεάζεται άμεσα από την Εγνατία Οδό. Και στην περίπτωση των λιμένων, λόγω ελλείπων στοιχείων για ορισμένα έτη, τα παρακάτω δεδομένα αποτελούν ενδείξεις για τις καταγραφόμενες τάσεις.

Πίνακας 4.8. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς: Διακινούμενοι επιβάτες ανά λιμένα, Απεικόνιση τάσεων

	2005-2008	2008-2013	2005-2013
Ηγουμενίτσα	↑	↓	↑
Θεσσαλονίκη	↑	↓	↑
Καβάλα – ΟΛΚ	↑	↓	↓
Αλεξανδρούπολη	↑	↓	↓

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

Πίνακας 4.9. Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς: Διακινούμενα εμπορεύματα ανά λιμένα, Απεικόνιση τάσεων

	2005-2008	2008-2013	2005-2013
Θεσσαλονίκη	↑	↓	↔
Καβάλα – ΟΛΚ	↑	*	*
Αλεξανδρούπολη	↑	↓	↓

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

* Για το λιμάνι της Καβάλας δεν υπάρχουν στοιχεία από το 2008 και μετά

Σημείωση: Για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας δεν υπάρχουν στοιχεία

Την περίοδο 2005-2013 ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών ήταν 2.587.422 άτομα στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, 1.695.113 άτομα στο λιμάνι της Καβάλας, 150.507

άτομα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και 159.522 άτομα στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Συνολικά, την περίοδο αυτή παρατηρήθηκε μικρή μείωση της επιβατικής κίνησης στα παραπάνω λιμάνια, κατά 2,62%. Παρομοίως, αξιόλογες μειώσεις του αριθμού επιβατών καταγράφηκαν στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης (-78,01% και -23,76%, αντίστοιχα). Αντίθετα, για την ίδια περίοδο η επιβατική κίνηση στα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Αλεξανδρούπολης παρουσίασε θετικές μεταβολές (3,12% και 17,14%, αντίστοιχως).

Αναλυτικότερα, κατά την περίοδο 2005-2008 ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών ήταν 2.557.351 άτομα στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, 1.700.911 άτομα στο λιμάνι της Καβάλας, 233.090 άτομα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και 172.057 άτομα στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Την περίοδο αυτή, καταγράφηκε σημαντική αύξηση στον συνολικό αριθμό των διακινούμενων επιβατών των παραπάνω λιμανιών, της τάξης του 21,76%. Παρομοίως, όλα τα εξεταζόμενα λιμάνια παρουσίασαν αύξηση της επιβατικής κίνησης, από 9,78% (λιμάνι Αλεξανδρούπολης) έως 99,94% (λιμάνι Θεσσαλονίκης). Κατά την περίοδο 2008-2013 ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών ήταν 2.620.450 άτομα στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, 1.724.711 άτομα στο λιμάνι της Καβάλας, 142.857 άτομα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και 154.843 άτομα στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Σε αντίθεση με την προηγούμενη περίοδο, η συνολική επιβατική κίνηση των παραπάνω λιμανιών την περίοδο αυτή σημείωσε μείωση ίση με -15,72%. Κάθε λιμάνι ξεχωριστά επίσης παρουσίασε μείωση στον αριθμό των διακινούμενων επιβατών, με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να εμφανίζει τη μεγαλύτερη μεταβολή (-89,00%) και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας τη μικρότερη (-6,37%).

Σχετικά με τα διακινούμενα εμπορεύματα από τους λιμένες, πρέπει να επισημανθεί ότι για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας δεν υπάρχουν στοιχεία για το σύνολο της εξεταζόμενης περιόδου, ενώ για το λιμάνι της Καβάλας δεν υπάρχουν στοιχεία από το 2008 και μετά, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η καταγραφή των τάσεων των περιόδων 2008-2013 και 2005-2013. Η εμπορευματική κίνηση σε όλα τα εξεταζόμενα λιμάνια (για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία) σημείωσε πολύ μεγάλη αύξηση την περίοδο 2005-2008 (44,90% στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, 45,88% στο λιμάνι της Καβάλας και 132,75% στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης) και πολύ μεγάλη μείωση την περίοδο 2008-2013 (-57,30% στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και -61,80% στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης). Συνολικά, την περίοδο 2005-2013 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταγράφηκε οριακή μείωση των διακινούμενων εμπορευμάτων (-0,61%), ενώ στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης καταγράφηκε σημαντική μείωση, της τάξης του 44,64%.

4.3.1.3. Σιδηροδρομικοί Σταθμοί

Το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο εξυπηρετεί 16 από τους 24 Νομούς της Ζώνης IV. Οι περιοχές που δεν εξυπηρετούνται είναι η Περιφέρεια Ηπείρου στο σύνολό της και οι Νομοί Καβάλας, Χαλκιδικής, Γρεβενών και Καστοριάς. Σε ό,τι αφορά την επιβατική κίνηση στους σιδηροδρομικούς σταθμούς σε μεγάλα αστικά κέντρα της Χώρας, για το 2010, ο Σ.Σ. Θεσσαλονίκης εμφανιζόταν ως ο πιο δυναμικός και μάλιστα με μεγάλη διαφορά από το δεύτερο στην κατάταξη σταθμό Αθηνών, καθώς αντιπροσώπευε το 22,3% της συνολικής επιβατικής κίνησης της Χώρας. Επισημαίνεται, όμως, ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για την επιβατική κίνηση στους σιδηροδρομικούς σταθμούς της Ζώνης IV από το 2010 και μετά.

4.3.2. Προσπελάσιμες αναπτυξιακές ζώνες

Το 2009 καταγράφηκαν 48 τόποι αναπτυξιακών υποδομών (ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ., ΒΙ.ΠΑ. κλπ.) στη Ζώνη IV, εκ των οποίων οι 34 ήταν θεσμοθετημένοι, 2 αποτελούσαν τόπους άτυπης συγκέντρωσης και ένας του οποίου είχε ανακληθεί η άδεια λειτουργίας. Επίσης, οι 5 ήταν σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, ενώ οι υπόλοιποι βρίσκονταν σε φάση προετοιμασίας των εγκαταστάσεων. Από τους παραπάνω 48 τόπους αναπτυξιακών υποδομών, 16 ήταν χωροθετημένοι στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 12 στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, 10 στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, 6 στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και 4 στην Περιφέρεια Ηπείρου. Με μόνη εξαίρεση το Νομό Γρεβενών, υπήρχε τουλάχιστον ένας τόπος αναπτυξιακών υποδομών σε κάθε Νομό της Ζώνης IV. Οι 27 τόποι βρίσκονταν σε απόσταση μόλις 5 χιλιομέτρων εκατέρωθεν της Εγνατίας Οδού ή/και των Καθέτων Αξόνων της. Οι 30 από τους 48 τόπους αναπτυξιακών δραστηριοτήτων βρίσκονταν στους Νομούς διέλευσης της Εγνατίας Οδού και οι 18 στο υπόλοιπο της Ζώνης IV. Για τις σημαντικότερες ΒΙ.ΠΕ. η απόσταση από τον πλησιέστερο κόμβο της Εγνατίας Οδού ήταν κάτω των 7 χλμ. και η χρονοαπόσταση κάτω των 8 λεπτών (ΒΙ.ΠΕ. Αλεξανδρούπολης, Κομοτηνής, Ξάνθης, Καβάλας, Θεσσαλονίκης, Κοζάνης).

4.3.3. Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος

Το 2009, εντός της Ζώνης IV καταγράφηκαν 479 τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος (αρχαιολογικοί χώροι – μνημεία – ιστορικοί τόποι, οικισμοί – πόλεις χαρακτηρισμένοι ή με αξιολογή πολιτιστική ή τουριστική υποδομή, φυσικοί τόποι, παραθεριστικοί τόποι, περιοχές μεγάλων πολιτιστικών εκδηλώσεων ή θρησκευτικού τουρισμού). Από τους παραπάνω 479 τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος, 129 βρίσκονταν στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 118 στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, 108 στην Περιφέρεια Ηπείρου, 89 στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και 35 στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας.

4.3.3.1. Διανυκτερεύσεις στα τουριστικά καταλύματα

Για την περίοδο 2007-2013, η Ζώνη IV αντιπροσώπευε το 18,90% του συνόλου των διανυκτερεύσεων της Χώρας. Το μεγαλύτερο ποσοστό μεταξύ των Περιφερειών της Ζώνης IV αντιστοιχούσε στην Κεντρική Μακεδονία (11,57% επί των διανυκτερεύσεων στο σύνολο της Χώρας) και ακολουθούσαν, με σημαντική διαφορά, κατά σειρά οι Περιφέρειες Θεσσαλίας (2,92%), Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (2,49%), Ηπείρου (1,40%) και Δυτικής Μακεδονίας (0,52%). Την περίοδο αυτή, παρατηρήθηκε αύξηση των διανυκτερεύσεων στη Ζώνη IV, της τάξης του 6,88%, η οποία ήταν μικρότερη όμως από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (9,28%). Σε περιφερειακό επίπεδο, στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και την Κεντρική Μακεδονία επίσης σημειώθηκε αύξηση των διανυκτερεύσεων (10,07% και 11,85%, αντίστοιχα), ενώ στις υπόλοιπες τρεις Περιφέρειες καταγράφηκε μείωση, από -3,65% στην Θεσσαλία μέχρι -18,60% στη Δυτική Μακεδονία. Όσον αφορά τους Νομούς της Ζώνης IV, την περίοδο 2007-2013, οι διανυκτερεύσεις παρουσίασαν μείωση στους μισούς Νομούς και αύξηση στους άλλους μισούς. Η μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή καταγράφηκε στο Νομό Γρεβενών (-94,90%), ενώ η μικρότερη στο Νομό Ιωαννίνων (-0,84%, δηλαδή οριακή μείωση). Στον αντίποδα, η μεγαλύτερη θετική μεταβολή καταγράφηκε στο Νομό Πιερίας (21,47%) και η μικρότερη στο Νομό Μαγνησίας (0,05%, δηλαδή οριακή αύξηση).

Αναλυτικότερα, την περίοδο 2007-2009, οι διανυκτερεύσεις στο σύνολο της Ζώνης IV παρουσίασαν αύξηση (8,80%), η οποία ήταν σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη (οριακή) αύξηση στο σύνολο της Χώρας (0,92%). Παρομοίως, στην πλειονότητα των Περιφερειών της Ζώνης IV καταγράφηκε θετική μεταβολή, η οποία κυμάνθηκε από 6,01% (Ανατολική Μακεδονία & Θράκη) έως 10,32% (Κεντρική Μακεδονία). Εξαίρεση αποτελούσε η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, στην οποία οι διανυκτερεύσεις μειώθηκαν κατά 1,56%. Σε επίπεδο Νομών της Ζώνης IV, οι διανυκτερεύσεις σημείωσαν μείωση σε πέντε Νομούς. Τη μεγαλύτερη μείωση εμφάνισε ο Νομός Καστοριάς (-8,56%) και έπονταν οι Νομοί Κοζάνης (-6,95%), Τρικάλων (-4,09%), Έβρου (-3,42%) και Άρτας (-1,17%). Οι υπόλοιποι Νομοί της Ζώνης IV ακολούθησαν αυξητική τάση, με το Νομό Κιλκίς να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση (64,29%) και το Νομό Λαρίσης τη μικρότερη (0,16%, δηλαδή οριακή αύξηση).

Την περίοδο 2009-2012, οι διανυκτερεύσεις παρουσίασαν πτωτική τάση στη Ζώνη IV και στη Χώρα (-7,79% και -2,48%, αντίστοιχα), όπως και σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV. Η μεγαλύτερη μείωση πραγματοποιήθηκε στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (-25,85%), ενώ η μικρότερη στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (-2,34%). Σε επίπεδο Νομών της Ζώνης IV, η συντριπτική πλειονότητά τους εμφάνισε αρνητικές μεταβολές, με τη μεγαλύτερη και πιο εντυπωσιακή μείωση να καταγράφεται στο Νομό Γρεβενών (-93,80%) και τη μικρότερη στο Νομό Θεσσαλονίκης (-1,64%). Εξαίρεση αποτέλεσαν οι Νομοί Έβρου και Χαλκιδικής, στους οποίους οι διανυκτερεύσεις αυξήθηκαν, κατά 7,48% και 1,69%, αντίστοιχα.

Τέλος, τη διετία 2012-2013, παρατηρείται η αντίστροφη κατάσταση, καθώς τόσο στο σύνολο της Ζώνης IV όσο και στο σύνολο της Χώρας καταγράφηκε αύξηση των διανυκτερεύσεων (6,53% και 11,04%, αντίστοιχα). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, οι διανυκτερεύσεις παρουσίασαν θετική μεταβολή σε όλες τις Περιφέρειες, με ποσοστά που κυμάνθηκαν από 3,80% στην Κεντρική Μακεδονία έως 18,89% στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη. Σε επίπεδο Νομών, οι διανυκτερεύσεις αυξήθηκαν στους περισσότερους Νομούς, με το Νομό Φλώρινας να εμφανίζει τη μεγαλύτερη θετική μεταβολή (47,38%) και το Νομό Χαλκιδικής τη μικρότερη (1,12%). Οι Νομοί που αποτέλεσαν εξαίρεση, καθώς εμφάνισαν πτωτική τάση στις διανυκτερεύσεις κατά την περίοδο αυτή, ήταν οι Νομοί Ημαθίας (-22,50%), Πέλλας (-3,48%), Γρεβενών (-37,33%), Καστοριάς (-2,40%) και Άρτας (-0,63%, δηλαδή οριακή μείωση). Εξαίρεση αποτέλεσε επίσης, ο Νομός Καρδίτσας, στον οποίο οι διανυκτερεύσεις παρέμειναν αμετάβλητες αυτή τη διετία.

Στον Πίνακα 4.10 απεικονίζονται τα αποτελέσματα των μεταβολών όσον αφορά στις διανυκτερεύσεις στα τουριστικά καταλύματα για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης στην εξεταζόμενη περίοδο καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας.

Πίνακας 4.10. Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος: Διανυκτερεύσεις στα τουριστικά καταλύματα, Απεικόνιση τάσεων

	Διανυκτε- ρεύσεις στα τουριστικά καταλύματα (2007-2009)	Διανυκτε- ρεύσεις στα τουριστικά καταλύματα (2009- 2012)	Διανυκτε- ρεύσεις στα τουριστικά καταλύματα (2012-2013)	Διανυκτε- ρεύσεις στα τουριστικά καταλύματα (2007-2013)
Σύνολο Ζώνης IV	↑	↓	↑	↑
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↑	↓	↑	↑
Κεντρική Μακεδονία	↑	↓	↑	↑
Δυτική Μακεδονία	↓	↓	↑	↓
Ήπειρος	↑	↓	↑	↓
Θεσσαλία	↑	↓	↑	↓
Σύνολο Χώρας	↔	↓	↑	↑

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

	Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
	Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
	Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

4.3.3.2. Αριθμός τουριστικών καταλυμάτων

Για το σύνολο της περιόδου 2007-2013, παρατηρήθηκε αύξηση στον αριθμό τουριστικών καταλυμάτων της Ζώνης IV, η οποία ήταν λίγο μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση σε επίπεδο Χώρας (5,14% έναντι 4,65%). Παρομοίως, ο αριθμός τουριστικών καταλυμάτων αυξήθηκε στις περισσότερες Περιφέρειες της Ζώνης IV. Εξαιρέση αποτέλεσε η Περιφέρεια Θεσσαλίας, στην οποία ο αριθμός τουριστικών καταλυμάτων παρέμεινε σταθερός. Τη μεγαλύτερη αύξηση σημείωσαν οι Περιφέρειες Ηπείρου (27,42%) και Δυτικής Μακεδονίας (16,82%), οι οποίες ξεπέρασαν σημαντικά την αντίστοιχη μεταβολή του συνόλου της Ζώνης IV, ενώ τη μικρότερη αύξηση σημείωσε η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (1,45%). Βέβαια, σε απόλυτους αριθμούς και για όλη τη διάρκεια αυτής της χρονικής περιόδου, τα περισσότερα καταλύματα διέθετε η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ τα λιγότερα η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Σε επίπεδο Νομών της Ζώνης IV, για την περίοδο 2007-2013, οι περισσότεροι Νομοί παρουσίασαν αυξητική τάση, με το Νομό Ιωαννίνων να σημειώνει τη μεγαλύτερη αύξηση καταλυμάτων (38,06%) και το Νομό Μαγνησίας τη μικρότερη (0,47%, δηλαδή οριακή αύξηση). Οι Νομοί που παρουσίασαν μείωση τουριστικών καταλυμάτων ήταν οι Νομοί Έβρου (-1,45%), Χαλκιδικής (-3,33%), Λάρισας (-12,24%) και Άρτας (-14,29%). Τέλος, στο Νομό Δράμας ο αριθμός καταλυμάτων δεν παρουσίασε καμία μεταβολή. Αξίζει να σημειωθεί πάντως ότι την συγκεκριμένη περίοδο ο Νομός Χαλκιδικής διέθετε σε απόλυτο αριθμό τις περισσότερες μονάδες τουριστικών καταλυμάτων.

Πιο αναλυτικά, την περίοδο 2007-2010, ο αριθμός τουριστικών καταλυμάτων στο σύνολο της Ζώνης IV, στις επιμέρους Περιφέρειές της και στο σύνολο της Χώρας παρουσίασε αύξηση. Στη Ζώνη IV η αύξηση των καταλυμάτων ήταν της τάξης του 6,85% και ήταν μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (5,40%). Σε περιφερειακό επίπεδο, τη μεγαλύτερη αύξηση στο δυναμικό τουριστικών καταλυμάτων παρουσίασε η Περιφέρεια Ηπείρου (21,94%) και ακολουθούσε η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (19,63%), τιμές για τις οποίες μπορεί να θεωρηθεί

ότι συνέβαλε καθοριστικά η βελτίωση της προσπελασιμότητας αυτών των Περιφερειών και ειδικότερα των ορεινών τουριστικών περιοχών, λόγω της πλήρους λειτουργίας της Εγνατίας Οδού. Αντίθετα, τη μικρότερη αύξηση εμφάνισε η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (3,96%). Σε επίπεδο Νομών της Ζώνης IV, μόνο ο Νομός Λάρισας παρουσίασε μικρή μείωση στον αριθμό καταλυμάτων, της τάξης του 2,04%. Αμετάβλητοι έμειναν οι Νομοί Δράμας και Άρτας, ενώ οι υπόλοιποι Νομοί παρουσίασαν αύξηση τουριστικών καταλυμάτων, η οποία κυμάνθηκε από 0,18% (οριακή αύξηση) στο Νομό Χαλκιδικής έως 35,71% στο Νομό Κιλκίς.

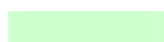
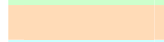
Την περίοδο 2010-2013, η κατάσταση αντιστράφηκε, καθώς ο αριθμός τουριστικών καταλυμάτων μειώθηκε τόσο στη Ζώνη IV (-1,60%) και στη Χώρα (-0,72%, δηλαδή οριακή μείωση), όσο και στην πλειονότητα των Περιφερειών της Ζώνης IV. Η μεγαλύτερη μείωση τουριστικών καταλυμάτων παρατηρήθηκε στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (-4,25%), ενώ η μικρότερη στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (-0,50%, δηλαδή οριακή μείωση). Εξαιρεση αποτέλεσε η Περιφέρεια Ηπείρου, στην οποία τα καταλύματα αυξήθηκαν κατά 4,50%. Σε επίπεδο Νομών της Ζώνης IV, ο αριθμός τουριστικών καταλυμάτων στους περισσότερους Νομούς σημείωσε μείωση, με τη μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή να καταγράφεται στο Νομό Φλώρινας (-17,14%) και τη μικρότερη στο Νομό Θεσσαλονίκης (-1,40%). Οι Νομοί που αποτέλεσαν εξαιρεση και εμφάνισαν αύξηση καταλυμάτων ήταν οι Νομοί Ξάνθης (5,00%), Καστοριάς (14,71%), Θεσπρωτίας (3,39%), Ιωαννίνων (8,08%) και Πρέβεζας (0,93%, δηλαδή οριακή αύξηση). Εξαιρεση αποτέλεσαν, επίσης, οι Νομοί Ροδόπης, Δράμας, Καβάλας, Ημαθίας, Σερρών και Καρδίτσας στους οποίους ο αριθμός τουριστικών καταλυμάτων παρέμεινε αμετάβλητος.

Στον Πίνακα 4.11 απεικονίζονται τα αποτελέσματα των μεταβολών όσον αφορά στον αριθμό τουριστικών καταλυμάτων για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης στην εξεταζόμενη περίοδο καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας.

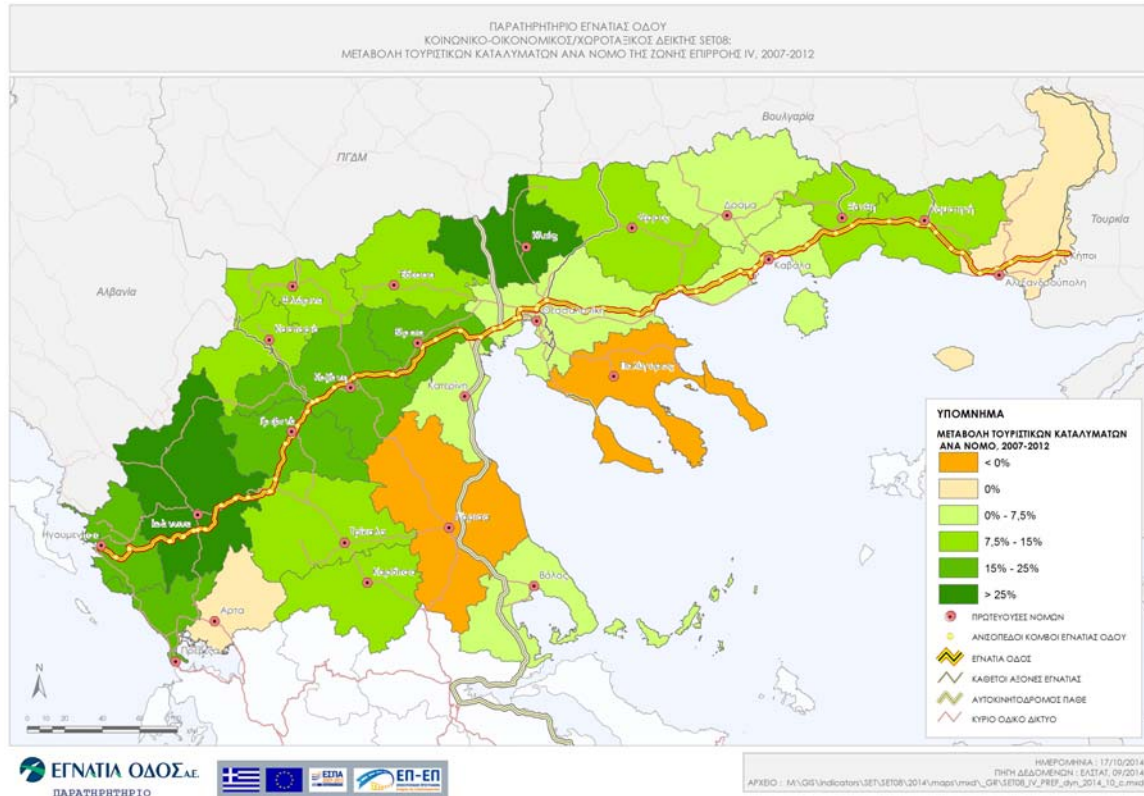
Πίνακας 4.11. Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος: Αριθμός τουριστικών καταλυμάτων, Απεικόνιση τάσεων

	Αριθμός τουριστικών καταλυμάτων (2007-2010)	Αριθμός τουριστικών καταλυμάτων (2010-2013)	Αριθμός τουριστικών καταλυμάτων (2007-2013)
Σύνολο Ζώνης IV	↑	↓	↑
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↑	↔	↑
Κεντρική Μακεδονία	↑	↓	↑
Δυτική Μακεδονία	↑	↓	↑
Ήπειρος	↑	↑	↑
Θεσσαλία	↑	↓	↔
Σύνολο Χώρας	↑	↔	↑

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

 Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
 Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
 Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Χάρτης 4.4. Μεταβολή τουριστικών καταλυμάτων ανά Νομό της Ζώνης IV, 2007-2012



4.3.3.3. Ποσοστά πληρότητας

Την περίοδο 2007-2013, η Ζώνη IV εμφάνισε χαμηλότερα ποσοστά πληρότητας σε σύγκριση με το σύνολο της Χώρας (μέση πληρότητα: 34,43% έναντι 49,94%, αντίστοιχα). Σε επίπεδο Περιφερειών, η Κεντρική Μακεδονία διέθετε το μεγαλύτερο ποσοστό μέσης πληρότητας (47,19%) και ακολουθούσε η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (35,49%), ενώ το χαμηλότερο ποσοστό πληρότητας εμφάνισε η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (24,20%). Σε επίπεδο Νομών, για την ίδια περίοδο, μεγαλύτερο ποσοστό μέσης πληρότητας εμφάνισε ένας από τους κατεχοχόν τουριστικούς Νομούς, ο Νομός Χαλκιδικής, με ποσοστό 57,57% και τον ακολουθούσαν οι Νομοί Καβάλας και Θεσσαλονίκης, με ποσοστά 43,69% και 43,43%, αντίστοιχα. Στις χαμηλότερες θέσεις βρίσκονταν οι Νομοί Γρεβενών (12,31%), Κιλκίς (14,24%), Πέλλας (22,66%) και Δράμας (22,96%). Συνολικά, την περίοδο 2007-2013, όλοι οι Νομοί της Ζώνης IV (όπως και όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV αλλά και το σύνολο της Χώρας) σημείωσαν αρνητικές μεταβολές στην πληρότητα των καταλυμάτων τους, την ίδια στιγμή που κατά την περίοδο αυτή, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, σχεδόν όλοι οι Νομοί παρουσίασαν αύξηση του αριθμού των τουριστικών τους καταλυμάτων, στοιχείο το οποίο εξηγεί ως ένα σημείο τη μείωση που παρατηρείται στην πληρότητα.

Ειδικότερα, την περίοδο 2007-2010, η Ζώνη IV και όλες οι Περιφέρειές της, παρουσίασαν αρνητικές μεταβολές στην πληρότητα των καταλυμάτων (όπως και το σύνολο της Χώρας), με την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μείωση (-29,70%). Σε επίπεδο Νομών, όλοι οι Νομοί εμφάνισαν πτωτικές τάσεις στην πληρότητα των καταλυμάτων, με τις μεγαλύτερες αρνητικές

μεταβολές να καταγράφονται στους Νομούς Γρεβενών (-31,55%), Καστοριάς (-31,31%) και Σερρών (-30,03%) και τις μικρότερες στους Νομούς Πρέβεζας (-3,33%), Πέλλας (-4,10%) και Έβρου (-4,30%). Επισημαίνεται ότι το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σχεδόν όλοι οι Νομοί της Ζώνης IV εμφάνισαν αύξηση του δυναμικού τους σε τουριστικά καταλύματα.

Παρομοίως, την περίοδο 2010-2013, η πληρότητα των καταλυμάτων, τόσο στη Ζώνη IV και στις επιμέρους Περιφέρειές της όσο και στο σύνολο της Χώρας εξακολούθησε να παρουσιάζει πτωτική τάση, με τη μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή να καταγράφεται στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (-19,40%) και τη μικρότερη στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (-2,25%). Όσον αφορά τους Νομούς της Ζώνης IV, η πλειονότητά τους σημείωσε αρνητικές μεταβολές στην πληρότητα των καταλυμάτων, με το Νομό Γρεβενών να παρουσιάζει, όπως και την προηγούμενη περίοδο, τη μεγαλύτερη μείωση (-95,04%) και το Νομό Τρικάλων τη μικρότερη (-4,63%). Εξαιρέση αποτέλεσαν οι Νομοί Καβάλας (10,26%), Ροδόπης (4,19%), Θεσσαλονίκης (7,83%) και Κοζάνης (16,24%), οι οποίοι σημείωσαν θετική μεταβολή.

4.3.3.4. Κίνηση των επισκεπτών στα μουσεία και στους αρχαιολογικούς χώρους

Η *κίνηση των επισκεπτών στα μουσεία*, για την περίοδο 2007-2014, στο σύνολο της Ζώνης IV και στο σύνολο της Χώρας παρουσίασε αύξηση, η οποία στην περίπτωση της Ζώνης IV (163,86%) ήταν πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (69,36%). Συνολικά, η κίνηση των επισκεπτών στα μουσεία της Ζώνης IV αντιπροσώπευε το 10,13% του συνόλου της Χώρας. Τα περισσότερα εισιτήρια σε επίπεδο Περιφερειών κόπηκαν στα μουσεία της Κεντρικής Μακεδονίας (κατά μέσο όρο 217.596 εισιτήρια ετησίως) και αντιστοιχούσαν στο 7,26% του συνόλου της Χώρας και στο 71,69% του συνόλου της Ζώνης IV (μεγαλύτερο μερίδιο επισκεψιμότητας στα μουσεία κατείχε ο Νομός Θεσσαλονίκης καθώς συμμετείχε με ποσοστό 76,85% στο σύνολο της Περιφέρειας), με τις υπόλοιπες Περιφέρειες να μοιράζονται το υπόλοιπο ποσοστό. Σε επίπεδο Νομών, ο Νομός Θεσσαλονίκης κατείχε το μεγαλύτερο ποσοστό εισιτηρίων σε μουσεία, παραπάνω από τα μισά εισιτήρια που κόπηκαν στη Ζώνη IV (55,10% στο σύνολο της Ζώνης IV και 5,58% στο σύνολο της Χώρας), και μάλιστα απείχε πολύ από τον δεύτερο σε σειρά Νομό, το Νομό Ιωαννίνων (6,65% στο σύνολο της Ζώνης IV και 0,67% στο σύνολο της Χώρας).

Πιο αναλυτικά, σε επίπεδο Περιφερειών την περίοδο 2007-2014, παρατηρήθηκε σχετική ανομοιογένεια στην κίνηση των επισκεπτών στα μουσεία. Ειδικότερα, ο αριθμός επισκεπτών στα μουσεία της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας μειώθηκε σταδιακά μέχρι το 2010 και έπειτα παρουσίασε συνεχή αύξηση, με αξιοσημείωτη την θετική μεταβολή της διετίας 2011-2012, η οποία κατά κύριο λόγο οφείλεται στην πολύ μεγάλη αύξηση στην επισκεψιμότητα των Νομών Ημαθίας και Θεσσαλονίκης. Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης οι επισκέψεις στα μουσεία της σημείωσαν σταδιακή μείωση μέχρι το 2009 και έπειτα σταδιακά άρχισαν να αυξάνονται, με μεγαλύτερη αύξηση την περίοδο 2012-2013 (28,37%), η οποία οφείλεται κυρίως στην αύξηση των εισιτηρίων που κόπηκαν στα μουσεία της Ροδόπης και του Έβρου. Οι Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Θεσσαλίας εμφάνισαν παρόμοια εξέλιξη από το 2008 μέχρι το 2013, καθώς παρουσίασαν πολύ μεγάλη μείωση στην επισκεψιμότητα των μουσείων τους την περίοδο 2008-2010 και αντίστοιχα πολύ μεγάλη αύξηση την περίοδο 2010-2013. Το 2014, όμως, στην

Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας καταγράφηκε νέα πολύ μεγάλη μείωση στον αριθμό επισκεπτών στα μουσεία της, της τάξης του 42,82%, σε αντίθεση με την Περιφέρεια Θεσσαλίας, στην οποία παρατηρήθηκε μικρή αύξηση (4,33%). Επισημαίνεται ότι στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας η μεγάλη μείωση το 2010 και το 2014 σχετίζεται κυρίως με τη μηδενική επισκεψιμότητα που παρουσίασε το βυζαντινό μουσείο Καστοριάς. Τέλος, η Περιφέρεια Ηπείρου σημείωσε μεγάλες διακυμάνσεις στον αριθμό επισκεπτών στα μουσεία της μέχρι το 2011, ενώ μετά παρουσίασε συνεχή αύξηση. Σε επίπεδο Νομών της Ζώνης IV, την περίοδο 2007-2014, οι Νομοί στους οποίους η επισκεψιμότητα των μουσείων αυξήθηκε πάνω από 100% ήταν οι Νομοί Μαγνησίας (228,20%), Θεσσαλονίκης (375,95%), Ημαθίας (189,88%) και Ιωαννίνων (112,88%). Στον αντίποδα, οι Νομοί στους οποίους ο αριθμός επισκεπτών μειώθηκε κατά το ήμισυ ή και περισσότερο ήταν οι Νομοί Χαλκιδικής (-71,92%).

Σε ό,τι αφορά την *επισκεψιμότητα αρχαιολογικών χώρων*, για την περίοδο 2007-2014, τόσο το σύνολο της Ζώνης IV όσο και το σύνολο της Χώρας σημείωσαν αύξηση (51,90% και 37,05% αντίστοιχα). Πιο αναλυτικά, και τα δυο σύνολα παρουσίασαν την ίδια πορεία, καταγράφοντας σταδιακή μείωση της επισκεψιμότητας των αρχαιολογικών τους χώρων μέχρι και το 2010, και στη συνέχεια σταδιακή αύξηση, η οποία ήταν ιδιαίτερα μεγάλη την περίοδο 2012-2013 (46,09% για το σύνολο της Ζώνης IV και 22,02% για το σύνολο της Χώρας). Για την ίδια περίοδο, οι επισκέψεις στους αρχαιολογικούς χώρους της Ζώνης IV, αντιστοιχούσαν στο 4,50% των συνολικών επισκέψεων στην Χώρα. Σε επίπεδο Περιφερειών, όπως ισχύει και στην επισκεψιμότητα των μουσείων, περισσότερες επισκέψεις σημείωσαν οι αρχαιολογικοί χώροι της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, συμμετέχοντας κατά 66,50% στο σύνολο της Ζώνης IV και κατά 2,99% στο σύνολο της Χώρας. Αντίθετα, στους αρχαιολογικούς χώρους της Περιφέρειας Θεσσαλίας πραγματοποιήθηκαν οι λιγότερες επισκέψεις που αντιστοιχούσαν στο 1,93% του συνόλου της Ζώνης IV και στο 0,09% του συνόλου της Χώρας. Σε επίπεδο Νομών, ξεχώρισαν, από πλευράς απόλυτων αριθμών επισκέψεων, δύο από τους Νομούς της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και συγκεκριμένα ο Νομός Ημαθίας (συμμετοχή 35,92% στο σύνολο της Ζώνης IV), στον οποίο βρίσκεται ο αρχαιολογικός χώρος της Βεργίνας, και ο Νομός Πιερίας (συμμετοχή 19,47% στο σύνολο της Ζώνης IV). Εξαιρώντας τους Νομούς Θεσπρωτίας, Θεσσαλονίκης, Καστοριάς, Λαρίσης, Ροδόπης, Τρικάλων και Φλωρίνης, για τους οποίους δεν υπάρχει ολοκληρωμένη χρονοσειρά δεδομένων, την περίοδο 2007-2014 αύξηση στην επισκεψιμότητα των αρχαιολογικών χώρων τους εμφάνισαν οι Νομοί Μαγνησίας (1088,24%), Χαλκιδικής (364,33%), Έβρου (44,92%), Καβάλας (19,16%), Ημαθίας (58,11%), Ιωαννίνων (30,79%) και Πρέβεζας (90,37%). Βέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι στους περισσότερους από τους παραπάνω Νομούς ο αριθμός επισκεπτών στους αρχαιολογικούς χώρους μέχρι το 2011 παρουσίασε διακυμάνσεις ενώ από το 2011 και μετά σημείωσε συνεχή αύξηση. Στους υπόλοιπους Νομούς, την περίοδο 2007-2014 η επισκεψιμότητα των αρχαιολογικών χώρων εμφάνισε πτωτικές τάσεις, με τη μεγαλύτερη μείωση (πάνω από το ήμισυ μάλιστα) να καταγράφεται στο Νομό Κοζάνης (-99,14%) και τη μικρότερη στο Νομό Πιερίας (-1,27%).

5. Συνοχή – Ανάπτυξη

Η συνοχή και ανάπτυξη αποτελεί συνάρτηση πολλών και ποικίλων παραγόντων. Η βελτίωση της προσβασιμότητας των επιμέρους Περιφερειών ή πόλεων, που συνιστά άμεση επίδραση ενός μεγάλου αυτοκινητοδρόμου, επιδρά έμμεσα στην ευρύτερη συνοχή και ανάπτυξη με ποικίλους και σύνθετους τρόπους. Στη 2^η Έκθεση Επιδράσεων η συνοχή και ανάπτυξη μελετήθηκε ως προς το επίπεδο ευημερίας και ανάπτυξης (με βάση το κατά κεφαλή ΑΕΠ), το επίπεδο ανεργίας, τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της παραγωγής και της απασχόλησης (σύνθεση παραγωγής και σύνθεση απασχόλησης), το εξωτερικό εμπόριο, καθώς και ως προς τρεις ακόμη δείκτες (εγκατάσταση επιχειρήσεων, μεταβολή της βιομηχανικής και εμπορικής γης και αξίες γης) που επικεντρώνονταν σε ζώνη γύρω από την Εγνατία Οδό και εκτιμούσαν μεταβολές άμεσα συσχετισμένες με το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία της. Στην παρούσα 3^η Έκθεση Επιδράσεων, μελετώνται οι παραπάνω δείκτες και επικαιροποιούνται τα δεδομένα τους (εφόσον υπάρχουν νεότερα διαθέσιμα στοιχεία), ενώ προστίθενται και νέοι δείκτες, οι οποίοι σχετίζονται με το επίπεδο απασχόλησης και ανεργίας (μακροχρόνια ανεργία, απασχόληση των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών, νέοι ηλικίας 15-24 ετών που δεν εργάζονται και δεν συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση), το επίπεδο φτώχειας (πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας, πληθυσμός σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης, πληθυσμός που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας, πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού) και την οικοδομική δραστηριότητα. Βέβαια, οι περισσότεροι δείκτες που εκτιμούν τη συνοχή και ανάπτυξη, σχετίζονται μόνον έμμεσα με τις επιδράσεις του υπό μελέτη συστήματος μεταφορών.

5.1. Επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας

Το κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (κκαΕΠ) αποτελεί βασική συνιστώσα του επιπέδου ανάπτυξης και ευημερίας μιας Περιφέρειας, ενώ η σύγκριση με το μέσο κκαΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί βασική παράμετρο της οικονομικής και κοινωνικής σύγκλισης. Το 2013, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat (Ιούλιος 2015) το ΑΕΠ ανά κάτοικο της Ζώνης IV ήταν 12.737€, χαμηλότερο κατά 3.763€ από το μέσο κκαΕΠ της Χώρας (16.500€). Σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης (ΜΑΔ) το ΑΕΠ της Ζώνης IV αντιστοιχούσε στο 56,10% του μέσου κκαΕΠ της ΕΕ28. Σε επίπεδο Περιφερειών της Ζώνης IV, το μεγαλύτερο κκαΕΠ εμφάνισε η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (14.000€) και ακολουθούσαν οι Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας, Θεσσαλίας, Ηπείρου και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, η οποία παρουσίασε το μικρότερο κκαΕΠ, της τάξης των 11.900€, τιμή η οποία ήταν η μικρότερη και σε επίπεδο Χώρας. Σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, το ΑΕΠ ανά κάτοικο κινήθηκε σε επίπεδα χαμηλότερα από το εθνικό ΑΕΠ ανά κάτοικο. Σε ό,τι αφορά τον βαθμό σύγκλισης με την Ευρώπη των 28, οι τέσσερις Περιφέρειες της Ζώνης IV παρουσίασαν μικρά ποσοστά σύγκλισης, της τάξης του 52-57%, ενώ η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας παρουσίασε λίγο μεγαλύτερο ποσοστό, της τάξης του 62%, το οποίο όμως ήταν χαμηλότερο από το ποσοστό σύγκλισης της Χώρας (73%). Συγκριτικά με τις υπόλοιπες Περιφέρειες της Χώρας, αυτές της Ζώνης IV, με εξαίρεση τη Δυτική Μακεδονία, ήταν οι πιο φτωχές σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα πάντα με το κκαΕΠ 2013. Σε επίπεδο Νομών της Ζώνης IV, το 2012¹⁴ το μεγαλύτερο

¹⁴ Σε επίπεδο Νομών τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat αφορούν το έτος 2012

κκαΕΠ παρουσίαζαν οι Νομοί Κοζάνης και Φλώρινας (16.700€ και 16.300€, αντίστοιχα), ξεπερνώντας μεν το μέσο της Ζώνης IV (13.202€) αλλά όχι και το μέσο της Χώρας (17.500€). Ακολουθούσαν οι Νομοί Θεσσαλονίκης (15.000€), Θεσπρωτίας (14.300€), Χαλκιδικής (14.100€), Καβάλας (14.100€), Λάρισας (13.900€) και Μαγνησίας (13.700€), ενώ στους υπόλοιπους Νομούς το κκαΕΠ ήταν μικρότερο από το μέσο της Ζώνης IV. Μάλιστα, το μικρότερο κκαΕΠ παρουσίαζαν κατά σειρά οι Νομοί Καρδίτσας (9.700€) και Σερρών (9.900€).

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά για το διάστημα 2007-2013, καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009, 2009-2013, 2012-2013. Στον Πίνακα 5.1 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα του ΜΕΡΜ του κκαΕΠ για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ.

Την περίοδο 2007-2009 η Ζώνη IV παρουσίασε αρνητικό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής του κκαΕΠ (-2,84%), ο οποίος ήταν λίγο υψηλότερος από τους αντίστοιχους αρνητικούς ρυθμούς της Χώρας (-2,69%) και της ΕΕ28 (-2,35%). Παρομοίως, το κκαΕΠ μειώθηκε σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV με ρυθμούς που κυμάνθηκαν από -2,08% στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη έως -3,09% στην Κεντρική Μακεδονία. Σε επίπεδο Νομών, το κκαΕΠ σημείωσε μείωση σε όλους τους Νομούς, με τη μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή να καταγράφεται στο Νομό Κιλκίς (-6,33%) και τη μικρότερη στο Νομό Καρδίτσας (-0,05%, δηλαδή οριακή μείωση).

Πίνακας 5.1. Επίπεδο ανάπτυξης και ευημερίας: ΜΕΡΜ κκαΕΠ, Απεικόνιση τάσεων

	2007- 2009	2009- 2013	2007- 2013	2012- 2013
Σύνολο Ζώνης IV	↓	↓	↓	↓
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↓	↓	↓	↔
Κεντρική Μακεδονία	↓	↓	↓	↓
Δυτική Μακεδονία	↓	↓	↓	↓
Θεσσαλία	↓	↓	↓	↑
Ήπειρος	↓	↓	↓	↑
Σύνολο Χώρας	↓	↓	↓	↓
ΕΕ28	↓	↔	↔	↔

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

	Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
	Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
	Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Την περίοδο 2009-2013, οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής του κκαΕΠ της Ζώνης IV και της Χώρας σημείωσαν νέα σημαντική μείωση (-5,82% και -5,91%, αντίστοιχα), σε αντίθεση με την ΕΕ28, όπου ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του κκαΕΠ παρουσίασε πολύ μικρή (οριακή) αύξηση, της τάξης του 0,61%. Την ίδια περίοδο, σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV (όπως και στις υπόλοιπες Περιφέρειες της Χώρας) επίσης καταγράφηκε σημαντική μείωση του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του κκαΕΠ, με τη Δυτική Μακεδονία να εμφανίζει τη μεγαλύτερη μείωση (-7,43%) και την Ήπειρο τη μικρότερη (-3,80%). Όσον αφορά τους Νομούς, την περίοδο 2009-

2012¹⁵, σε όλους παρατηρήθηκε μείωση του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του κκΑΕΠ, η οποία κυμάνθηκε από -4,04% (Νομός Γρεβενών) έως -9,55% (Νομός Κοζάνης).

Παρόλα αυτά, τη διετία 2012-2013, παρατηρήθηκε ύφεση, σε σχέση με τη διετία 2011-2012, του ρυθμού μείωσης του κκΑΕΠ τόσο στη Ζώνη IV και στη Χώρα όσο και στην ΕΕ28. Συγκεκριμένα, τη διετία 2012-2013, το κκΑΕΠ της Ζώνης IV μειώθηκε με ρυθμό μεταβολής -1,23%, ο οποίος ήταν χαμηλότερος από τον αντίστοιχο αρνητικό ρυθμό της Χώρας (-3,47%), αλλά υψηλότερος του ρυθμού της ΕΕ28 (-0,26%). Αρνητικό πρόσημο στο ρυθμό μεταβολής του κκΑΕΠ διατήρησαν οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (-0,95%), Κεντρικής Μακεδονίας (-2,89%) και Δυτικής Μακεδονίας (-4,45%), ενώ αντιθέτως οι Περιφέρειες Θεσσαλίας και Ηπείρου εμφάνισαν θετικό ρυθμό μεταβολής, της τάξης του 2,38% και 4,90% αντίστοιχα.

Συνολικά την περίοδο 2007-2013, η Ζώνη IV και η Χώρα παρουσίασαν παρόμοιους μέσους ετήσιους ρυθμούς μείωσης του κκΑΕΠ (-4,84% και -4,85%, αντίστοιχα), οι οποίοι ήταν σημαντικά υψηλότεροι από τον ρυθμό μείωσης της ΕΕ28 (-0,38%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, όλες οι Περιφέρειες εμφάνισαν αρνητικό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής του κκΑΕΠ, με τη μεγαλύτερη μείωση να καταγράφεται στη Δυτική Μακεδονία και την Κεντρική Μακεδονία (-5,69% και -5,19% αντίστοιχα) και τη μικρότερη στην Ήπειρο (-3,44%). Μάλιστα, στις Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Κεντρικής Μακεδονίας η μείωση του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του κκΑΕΠ ήταν μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες μειώσεις της Ζώνης IV και της Χώρας. Αντιθέτως, στις υπόλοιπες Περιφέρειες της Ζώνης IV η μείωση του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του κκΑΕΠ ήταν μικρότερη των αντίστοιχων μειώσεων της Ζώνης IV και της Χώρας. Σε επίπεδο Νομών, την περίοδο 2007-2012¹⁶, όλοι οι Νομοί της Ζώνης IV παρουσίασαν αρνητικό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής του κκΑΕΠ. Οι υψηλότεροι ρυθμοί μείωσης του κκΑΕΠ καταγράφηκαν στους Νομούς Ροδόπης και Κοζάνης (-6,73% και -6,62%, αντίστοιχα), ενώ ο χαμηλότερος στο Νομό Καστοριάς (-3,47%). Αναλυτικότερα, από τη μελέτη της διακύμανσης του ΜΕΡΜ προκύπτει ότι σε 9 Νομούς (Ροδόπης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Κοζάνης, Φλώρινας, Λάρισας, Μαγνησίας, Ιωαννίνων) η μείωση του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του κκΑΕΠ ήταν μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες μειώσεις της Ζώνης IV (-5,54%) και της Χώρας (-5,12%), σε έναν Νομό (Δράμας) η μείωση του ΜΕΡΜ ήταν μικρότερη της αντίστοιχης μείωσης της Ζώνης IV, αλλά μεγαλύτερη της αντίστοιχης μείωσης της Χώρας, ενώ στους υπόλοιπους Νομούς η μείωση του ΜΕΡΜ ήταν μικρότερη από τις αντίστοιχες μειώσεις σε επίπεδο Ζώνης IV και Χώρας.

5.2. Επίπεδο απασχόλησης και ανεργίας

5.2.1. Επίπεδο ανεργίας

Κρίσιμη παράμετρος για την εκτίμηση του βαθμού κοινωνικής συνοχής μιας περιοχής είναι το ποσοστό ανεργίας. Το 2014, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat (Ιούλιος 2015), το ποσοστό ανεργίας στη Ζώνη IV ανήλθε σε 27,10%, ποσοστό λίγο υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας (26,50%) και κατά πολύ

¹⁵ Σε επίπεδο Νομών, εξετάζεται η περίοδος 2009-2012 καθώς τα διαθέσιμα από την Eurostat στοιχεία για το έτος 2013 δεν έχουν δοθεί ακόμη σε επίπεδο NUTS 3.

¹⁶ Σε επίπεδο Νομών, εξετάζεται η περίοδος 2007-2012 καθώς τα διαθέσιμα από την Eurostat στοιχεία για το έτος 2013 δεν έχουν δοθεί ακόμη σε επίπεδο NUTS 3.

υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της ΕΕ28 (10,10%). Όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV παρουσίασαν παραπλήσια ποσοστά ανεργίας, με το μεγαλύτερο ποσοστό να εμφανίζει η Κεντρική Μακεδονία (28,70%) και το μικρότερο η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (24,20%). Επισημαίνεται ότι στην Κεντρική Μακεδονία, στη Δυτική Μακεδονία και στην Ήπειρο τα ποσοστά ανεργίας ήταν υψηλότερα του μέσου Χώρας, ενώ στις άλλες δύο Περιφέρειες (Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και Θεσσαλία) τα ποσοστά ανεργίας ήταν χαμηλότερα του μέσου Χώρας.

Στη συνέχεια μελετάται η μεταβολή του ποσοστού ανεργίας μεταξύ των ετών 2007 και 2014, εξετάζοντας τις περιόδους 2007-2009, 2009-2014, 2007-2014 και 2013-2014. Στον Πίνακα 5.2 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της μεταβολής του ποσοστού ανεργίας για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης κατά επιμέρους υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ.

Την περίοδο 2007-2009 το ποσοστό ανεργίας στη Ζώνη IV αυξήθηκε κατά 11,83%, αύξηση μικρότερη από τις αντίστοιχες αυξήσεις της Χώρας (14,29%) και της ΕΕ28 (25,00%). Αξίζει να σημειωθεί ότι την ίδια περίοδο το Βόρειο Αιγαίο κατέγραψε μείωση της ανεργίας της τάξης του 18,52%. Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε σε όλες τις Περιφέρειες, με τη μεγαλύτερη αύξηση να σημειώνεται στην Θεσσαλία (17,95%) και τη μικρότερη στη Δυτική Μακεδονία (2,48%).

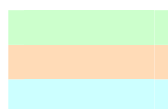
Πίνακας 5.2. Επίπεδο ανεργίας: Μεταβολή ποσοστού ανεργίας, Απεικόνιση τάσεων

	2007- 2009	2009- 2014	2007- 2014	2013- 2014
Σύνολο Ζώνης IV	↑	↑	↑	↓
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↑	↑	↑	↓
Κεντρική Μακεδονία	↑	↑	↑	↓
Δυτική Μακεδονία	↑	↑	↑	↓
Θεσσαλία	↑	↑	↑	↔
Ήπειρος	↑	↑	↑	↓
Σύνολο Χώρας	↑	↑	↑	↓
ΕΕ28	↑	↑	↑	↓

↑ Αύξηση

↓ Μείωση

↔ Σταθερότητα (+/-1)



Μεταβολή θετικότερη της Χώρας

Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας

Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Μεταξύ των ετών 2009 και 2014 η Ζώνη IV παρουσίασε εντυπωσιακή αύξηση του ποσοστού ανεργίας, της τάξης του 162,20%, η οποία ήταν μικρότερη μεν από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (176,04%), αλλά πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της ΕΕ28 (12,22%). Παρομοίως, την περίοδο αυτή, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε κατακόρυφα σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις του ποσοστού ανεργίας καταγράφηκαν στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας (184,16%) και Θεσσαλίας (176,09%), ενώ οι μικρότερες στις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (118,02%) και Δυτικής Μακεδονίας (122,58%).

Παρόλα αυτά, από τη μεταβολή της διετίας 2013-2014 καταγράφηκε μείωση του ποσοστού ανεργίας στη Ζώνη IV και στο σύνολο της Χώρας (-5,00% και -3,64%, αντίστοιχα), η οποία όμως ήταν μικρότερη από την αντίστοιχη μείωση σε επίπεδο ΕΕ28 (-6,48%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, το ποσοστό ανεργίας παρέμεινε σταθερό στη Θεσσαλία, ενώ στις υπόλοιπες Περιφέρειες επίσης παρουσίασε μείωση. Η μεγαλύτερη μείωση του ποσοστού ανεργίας παρατηρήθηκε στη Δυτική Μακεδονία (-12,66%) και ακολουθούσε η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-9,70%), αποτελώντας μάλιστα την πρώτη και δεύτερη μεγαλύτερη μείωση σε εθνικό επίπεδο, ενώ η μικρότερη μείωση καταγράφηκε στην Ήπειρο (-2,19%).

Στο σύνολο της περιόδου 2007-2014, το ποσοστό ανεργίας στη Ζώνη IV υπερδιπλασιάστηκε (193,23%), ποσοστό λίγο χαμηλότερο από τη μέση αύξηση της Χώρας (215,48%) και κατά πολύ υψηλότερο σε σχέση με τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο (40,28%). Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο αυτή, το ποσοστό ανεργίας σημείωσε πάρα πολύ μεγάλη αύξηση σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, όπως εξάλλου και στις υπόλοιπες Περιφέρειες της Χώρας, με ποσοστά που κυμάνθηκαν από 128,10% (Δυτική Μακεδονία) μέχρι 225,64% (Θεσσαλία). Μάλιστα, στη Θεσσαλία η αύξηση του ποσοστού ανεργίας ήταν μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες αυξήσεις σε επίπεδο Ζώνης IV και Χώρας, ενώ στην Κεντρική Μακεδονία η αύξηση του ποσοστού ανεργίας ήταν μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Ζώνης IV και παρόμοια με την μέση αύξηση της Χώρας. Στις υπόλοιπες Περιφέρειες (Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου) η αύξηση του ποσοστού ανεργίας ήταν μικρότερη από τις αντίστοιχες αυξήσεις σε επίπεδο Ζώνης IV και Χώρας.

5.2.2. Επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας

Το επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας, δηλαδή τα άτομα που είναι άνεργα για χρονικό διάστημα πάνω από δώδεκα μήνες, αποτελεί άλλη μια κρίσιμη παράμετρο για την εκτίμηση του βαθμού κοινωνικής συνοχής μιας περιοχής.

Το 2014, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat (Ιούλιος 2015), το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στη Ζώνη IV ήταν 19,83% λίγο υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας (19,50%) και κατά πολύ υψηλότερο από το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 28 (5,00%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, τα μεγαλύτερα ποσοστά μακροχρόνιας ανεργίας εμφάνισαν οι Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Ηπείρου (21,60% και 20,30%, αντίστοιχα), ενώ το μικρότερο η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (16,50%).

Στη συνέχεια μελετάται η μεταβολή του ποσοστού μακροχρόνιας ανεργίας για το διάστημα 2007-2014, εξετάζοντας συγκεκριμένα τις περιόδους 2007-2009, 2009-2014, 2007-2014 και 2013-2014. Στον Πίνακα 5.3 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της μεταβολής του ποσοστού μακροχρόνιας ανεργίας για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ.

Την περίοδο 2007-2009, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στη Ζώνη IV μειώθηκε κατά 5,65%, μείωση ελαφρώς μικρότερη της αντίστοιχης μείωσης της Χώρας (-7,14%) και λίγο μεγαλύτερη της αντίστοιχης μείωσης της ΕΕ28 (-3,23%). Παρομοίως, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας μειώθηκε στην πλειονότητα των Περιφερειών της Ζώνης IV, με τη μεγαλύτερη μείωση να καταγράφεται στη Δυτική Μακεδονία (-23,68%) και τη μικρότερη στην Κεντρική Μακεδονία (-4,08%).

Εξαιρέση αποτέλεσαν η Περιφέρεια Ηπείρου, στην οποία το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας σημείωσε αύξηση της τάξης του 3,33%, και η Περιφέρεια Θεσσαλίας, στην οποία το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας παρέμεινε αμετάβλητο.

Πίνακας 5.3. Επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας: Μεταβολή ποσοστού μακροχρόνιας ανεργίας, Απεικόνιση τάσεων

	2007-2009	2009-2014	2007-2014	2013-2014
Σύνολο Ζώνης IV	↓	↑	↑	↑
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↔	↑	↑	↓
Κεντρική Μακεδονία	↓	↑	↑	↑
Δυτική Μακεδονία	↓	↑	↑	↓
Θεσσαλία	↓	↑	↑	↑
Ήπειρος	↑	↑	↑	↑
Σύνολο Χώρας	↓	↑	↑	↑
ΕΕ28	↓	↑	↑	↓

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
 Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
 Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Την περίοδο 2009-2014, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στη Ζώνη IV παρουσίασε πολύ μεγάλη αύξηση, της τάξης του 314,51%, η οποία ήταν μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (400,00%), αλλά σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της ΕΕ28 (66,67%). Παρομοίως, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας αυξήθηκε κατακόρυφα σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, με τη μεγαλύτερη αύξηση να καταγράφεται στην Θεσσαλία (431,43%) και τη μικρότερη στη Δυτική Μακεδονία (184,48%).

Παρόλα αυτά, από τη μεταβολή της διетίας 2013-2014 προκύπτει ότι η μακροχρόνια ανεργία στη Ζώνη IV, όπως και στο σύνολο της Χώρας, παρουσίασε μικρότερες αυξήσεις σε σύγκριση με τις αντίστοιχες μεταβολές προηγούμενων χρόνων (2011-2012, 2012-2013). Ειδικότερα, στη Ζώνη IV και στο σύνολο της Χώρας το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας αυξήθηκε κατά 2,77% και 5,98% αντίστοιχα, σε αντίθεση με την ΕΕ28 όπου το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας σημείωσε μείωση, της τάξης του 1,96%. Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας μειώθηκε στη Δυτική Μακεδονία και στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-20,29% και -7,07%, αντίστοιχα), ενώ στις υπόλοιπες Περιφέρειες παρουσίασε αύξηση. Η μεγαλύτερη αύξηση του ποσοστού μακροχρόνιας ανεργίας παρατηρήθηκε στην Ήπειρο (18,02%), αποτελώντας μάλιστα τη δεύτερη μεγαλύτερη αύξηση σε εθνικό επίπεδο, ενώ η μικρότερη καταγράφηκε στην Κεντρική Μακεδονία (4,35%).

Στο σύνολο της περιόδου 2007-2014 το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στη Ζώνη IV αυξήθηκε κατά 291,11%, αύξηση μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (364,29%) και πάρα πολύ μεγαλύτερη σε σύγκριση με τη μέση αύξηση σε επίπεδο ΕΕ28 (61,29%). Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο αυτή, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας σημείωσε πολύ μεγάλη αύξηση σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, όπως εξάλλου και στις υπόλοιπες Περιφέρειες της Χώρας, με ποσοστά που κυμάνθηκαν από 117,11% στη Δυτική Μακεδονία μέχρι 389,47% στην Θεσσαλία.

Μάλιστα, στην Θεσσαλία η αύξηση του ποσοστού μακροχρόνιας ανεργίας ήταν μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες αυξήσεις σε επίπεδο Ζώνης IV και Χώρας, ενώ στην Κεντρική Μακεδονία η αύξηση του ποσοστού μακροχρόνιας ανεργίας ήταν μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Ζώνης IV, αλλά μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας. Στις υπόλοιπες Περιφέρειες της Ζώνης IV (Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου) η αύξηση του ποσοστού μακροχρόνιας ανεργίας ήταν μικρότερη από τις αντίστοιχες αυξήσεις σε επίπεδο Ζώνης IV και Χώρας.

5.2.3. Επίπεδο απασχόλησης (ηλικίες 20-64 ετών)

Το 2014, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat, (Ιούλιος 2015), το ποσοστό απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών στη Ζώνη IV ήταν 51,04%, ποσοστό χαμηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας (53,30%) και σημαντικά χαμηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της ΕΕ28 (69,20%). Σε επίπεδο Περιφερειών της Ζώνης IV, το μεγαλύτερο ποσοστό απασχόλησης εμφάνισε η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (54,20%) και ακολουθούσε η Θεσσαλία (53,70%), ενώ το μικρότερο ποσοστό παρουσίασε η Κεντρική Μακεδονία (50,20%). Με εξαίρεση την Θεσσαλία και την Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, οι Περιφέρειες της Ζώνης IV παρουσίασαν θετικότερη εικόνα σε σύγκριση με τη Χώρα όσον αφορά την απασχόληση των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών.

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά το διάστημα 2007-2014, καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009, 2009-2014 και 2013-2014. Στον Πίνακα 5.4 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της μεταβολής του ποσοστού απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ.

Μεταξύ των ετών 2007-2009, το ποσοστό απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών στη Ζώνη IV σημείωσε μείωση, της τάξης του 1,00%, η οποία ήταν μεγαλύτερη της αντίστοιχης (οριακής) μείωσης της Χώρας (-0,30%) και λίγο μικρότερη της αντίστοιχης μείωσης της ΕΕ28 (-1,29%). Παρομοίως, το ποσοστό απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών παρουσίασε μείωση στην Κεντρική Μακεδονία (-2,19%) και οριακή μείωση στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-0,46%). Όσον αφορά τις υπόλοιπες Περιφέρειες της Ζώνης IV, η Δυτική Μακεδονία παρουσίασε αύξηση του ποσοστού απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών (3,48%), ενώ η Θεσσαλία και η Ήπειρος παρουσίασαν οριακή αύξηση (0,90% και 0,16%, αντίστοιχα).

Την περίοδο 2009-2014, το ποσοστό απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών στη Ζώνη IV και στο σύνολο της Χώρας μειώθηκε σημαντικά, κατά 18,85% και 18,75% αντίστοιχα, σε αντίθεση με το σύνολο της ΕΕ28 όπου το ποσοστό απασχόλησης σημείωσε οριακή αύξηση, της τάξης του 0,44%. Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, το ποσοστό απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών μεταβλήθηκε αρνητικά σε όλες τις Περιφέρειες, με τη μεγαλύτερη μείωση να καταγράφεται στη Θεσσαλία και την Κεντρική Μακεδονία (-19,85% και -19,81%, αντίστοιχα) και τη μικρότερη στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-16,36%).

Πίνακας 5.4. Επίπεδο απασχόλησης (ηλικίες 20-64 ετών): Μεταβολή ποσοστού απασχόλησης, Απεικόνιση τάσεων

	2007-2009	2009-2014	2007-2014	2013-2014
Σύνολο Ζώνης IV	↓	↓	↓	↑
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↔	↓	↓	↑
Κεντρική Μακεδονία	↓	↓	↓	↑
Δυτική Μακεδονία	↑	↓	↓	↑
Θεσσαλία	↔	↓	↓	↓
Ήπειρος	↔	↓	↓	↔
Σύνολο Χώρας	↔	↓	↓	↔
ΕΕ28	↓	↔	↔	↑

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

	Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
	Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
	Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Παρόλα αυτά, από τη μεταβολή της διετίας 2013-2014 καταγράφηκε αύξηση του ποσοστού απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών στη Ζώνη IV (3,05%), η οποία ήταν μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση σε επίπεδο ΕΕ28 (1,17%), ενώ στο σύνολο της Χώρας η αύξηση του ποσοστού απασχόλησης ήταν οριακή (0,76%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, το ποσοστό απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών παρέμεινε σταθερό στην Ήπειρο, ενώ στη Θεσσαλία εξακολούθησε να παρουσιάζει μείωση, της τάξης του 1,29%. Αντιθέτως, στις υπόλοιπες Περιφέρειες της Ζώνης IV το ποσοστό απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών παρουσίασε αύξηση. Η μεγαλύτερη αύξηση του ποσοστού απασχόλησης παρατηρήθηκε στη Δυτική Μακεδονία (6,89%) και ακολουθούσε η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (3,83%), αποτελώντας μάλιστα την πρώτη και δεύτερη μεγαλύτερη αύξηση σε εθνικό επίπεδο.

Στο σύνολο της περιόδου 2007-2014, στη Ζώνη IV καταγράφηκε μείωση του ποσοστού απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών (-19,66%), η οποία ήταν ελαφρώς μεγαλύτερη της αντίστοιχης μείωσης της Χώρας (-19,00%) και πολύ μεγαλύτερη της αντίστοιχης (οριακής) μείωσης της ΕΕ28 (-0,86%). Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο αυτή, το ποσοστό απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών μειώθηκε σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, όπως και στις υπόλοιπες Περιφέρειες της Χώρας. Η μεγαλύτερη μείωση σημειώθηκε στην Κεντρική Μακεδονία (-21,56%), ενώ η μικρότερη στη Δυτική Μακεδονία (-15,09%). Μάλιστα, στην Κεντρική Μακεδονία, η μείωση του ποσοστού απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών ήταν μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες μειώσεις που καταγράφηκαν σε επίπεδο Ζώνης IV και Χώρας, ενώ στη Θεσσαλία η μείωση του ποσοστού απασχόλησης ήταν παρόμοια με την αντίστοιχη μείωση της Χώρας και ελαφρώς μικρότερη από την αντίστοιχη μείωση της Ζώνης IV. Στις υπόλοιπες Περιφέρειες της Ζώνης IV (Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, Δυτική Μακεδονία και Ήπειρος) η μείωση του ποσοστού απασχόλησης των ατόμων ηλικίας 20-64 ετών ήταν μικρότερη από τις αντίστοιχες μειώσεις σε επίπεδο Ζώνης IV και Χώρας.

5.2.4. Νέοι (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση

Το 2014, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat (Ιούλιος 2015), το ποσοστό των νέων (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση στη Ζώνη IV ανέρχόταν σε 19,42% και ήταν λίγο υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας (19,10%) και σημαντικά υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της ΕΕ28 (12,40%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, το μεγαλύτερο ποσοστό νέων που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση εμφάνισε η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (22,20%) και ακολουθούσαν οι Περιφέρειες Ηπείρου και Θεσσαλίας (20,90% και 20,20% αντίστοιχα), ενώ το μικρότερο ποσοστό παρουσίασε η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (15,70%). Επισημαίνεται ότι στις Περιφέρειες Δυτικής και Κεντρικής Μακεδονίας το ποσοστό των νέων που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση ήταν χαμηλότερο από τα αντίστοιχα ποσοστά της Ζώνης IV και της Χώρας. Αντιθέτως, στις υπόλοιπες τρεις Περιφέρειες (Ηπείρου, Θεσσαλίας και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης) το ποσοστό αυτό ήταν υψηλότερο από τα αντίστοιχα ποσοστά της Ζώνης IV και της Χώρας.

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά το διάστημα 2007-2014, καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009 και 2009-2014. Στον Πίνακα 5.5 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της μεταβολής του ποσοστού απασχόλησης νέων (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ.

Πίνακας 5.5. Νέοι (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση: Μεταβολή ποσοστού, Απεικόνιση τάσεων

	2007-2009	2009-2014	2007-2014
Σύνολο Ζώνης IV	↑	↑	↑
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↓	↑	↑
Κεντρική Μακεδονία	↔	↑	↑
Δυτική Μακεδονία	↓	↑	↑
Θεσσαλία	↑	↑	↑
Ήπειρος	↑	↑	↑
Σύνολο Χώρας	↑	↑	↑
ΕΕ28	↑	↔	↑

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
 Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
 Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Την περίοδο 2007-2009, η Ζώνη IV παρουσίασε αύξηση του ποσοστού νέων (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση, της τάξης του 9,70%, η οποία ήταν παρόμοια με την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (9,73%), αλλά μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση της ΕΕ28

(13,76%). Μεταξύ των Περιφερειών της Ζώνης IV, η Θεσσαλία και η Ήπειρος παρουσίασαν σημαντική αύξηση του ποσοστού νέων (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση, κατά 15,04% και 53,15% αντίστοιχα. Αντιθέτως, στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και στη Δυτική Μακεδονία καταγράφηκε μείωση (-6,25% και -2,56% αντίστοιχα), ενώ στην Κεντρική Μακεδονία το ποσοστό αυτό σημείωσε οριακή μείωση (-0,89%).

Την περίοδο 2009-2014, το ποσοστό νέων (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση σημείωσε νέα αύξηση στη Ζώνη IV και στο σύνολο της Χώρας, ενώ στην ΕΕ28 παρέμεινε αμετάβλητο. Ειδικότερα, στη Ζώνη IV η αύξηση του ποσοστού αυτού ήταν της τάξης του 40,72% και ήταν μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση σε επίπεδο Χώρας (54,03%). Παρομοίως, το ποσοστό νέων (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση αυξήθηκε σημαντικά σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, με τη μεγαλύτερη αύξηση να καταγράφεται στην Κεντρική Μακεδονία (63,06%) και τη μικρότερη στην Ήπειρο (22,94%).

Στο σύνολο της περιόδου 2007-2014, το ποσοστό νέων (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση στη Ζώνη IV αυξήθηκε κατά 54,37%, αύξηση μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (69,03%), αλλά σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της ΕΕ28 (13,76%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, όλες οι Περιφέρειες παρουσίασαν αύξηση του ποσοστού αυτού, από 26,14% (Ανατολική Μακεδονία & Θράκη) μέχρι 88,29% στην Ήπειρο. Μάλιστα, στην Ήπειρο και στην Θεσσαλία, η αύξηση του ποσοστού νέων που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση ήταν μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες αυξήσεις που καταγράφηκαν σε επίπεδο Ζώνης IV και Χώρας. Στην Κεντρική Μακεδονία η αύξηση του ποσοστού νέων που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση ήταν μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Ζώνης IV, αλλά μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας, ενώ στις άλλες δύο Περιφέρειες (Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και Δυτική Μακεδονία) η αύξηση του ποσοστού αυτού ήταν μικρότερη από τις αντίστοιχες αυξήσεις σε επίπεδο Ζώνης IV και Χώρας.

5.3. Διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της παραγωγής και της απασχόλησης

5.3.1. Σύνθεση της παραγωγής

Το 2012, η τομεακή σύνθεση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ)¹⁷ στη Ζώνη IV ανέδειξε την κυριαρχία του τριτογενούς τομέα, καθώς στον τομέα αυτό παράχθηκε το 75,63% της ΑΠΑ της Ζώνης IV. Ακολουθούσαν ο δευτερογενής και ο πρωτογενής τομέας με 17,64% και 6,74% της συνολικής ΑΠΑ της Ζώνης IV αντιστοίχως. Το 2012 στις πέντε Περιφέρειες της Ζώνης IV παράχθηκε το 48,64% του συνολικού εθνικού προϊόντος του πρωτογενούς τομέα, το 34,02% του δευτερογενούς τομέα και το 24,46% του τριτογενούς τομέα. Η σημασία των τριών τομέων στην περιφερειακή παραγωγή και οικονομία παρουσίασε διαφορές μεταξύ

¹⁷ Η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία είναι η αξία της ακαθάριστης παραγωγής της χώρας που παράγεται κατά τη διάρκεια μιας περιόδου, αφού αφαιρεθεί η ενδιάμεση κατανάλωση δηλαδή η αξία των πρώτων υλών, καυσίμων και υπηρεσιών που παρασχέθηκαν από άλλους και χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της παραγωγής. Αντιπροσωπεύει την προστιθέμενη αξία που δημιουργείται από τους τομείς που παράγουν αγαθά και υπηρεσίες εντός της χώρας.

των Περιφερειών. Το 2012, σε δύο Περιφέρειες της Ζώνης IV (Θεσσαλίας και Ηπείρου) η συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα ήταν υπερδιπλάσια του αντίστοιχου εθνικού δείκτη (9,98% και 7,44% αντιστοίχως σε σύγκριση με το 3,69% της Χώρας), ενώ και στις υπόλοιπες Περιφέρειες η συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα ήταν υψηλότερη του μέσου Χώρας, με την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας να παρουσιάζει το χαμηλότερο ποσοστό, της τάξης του 5,41%. Σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV το ποσοστό του δευτερογενούς τομέα στο συνολικό προϊόν ήταν υψηλότερο από το αντίστοιχο εθνικό. Μάλιστα, η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας είχε την υψηλότερη συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα σε εθνικό επίπεδο, με ποσοστό 41,05%, λόγω κυρίως της υψηλής συγκέντρωσης του ενεργειακού κλάδου που αντιπροσωπεύουν οι εγκαταστάσεις της ΔΕΗ. Στον τριτογενή τομέα, τα μεγαλύτερα ποσοστά εμφανίστηκαν στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας (79,23%) και Ηπείρου (78,58%), όμως καμία Περιφέρεια της Ζώνης IV δεν ξεπέρασε το αντίστοιχο εθνικό ποσοστό.

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά το διάστημα 2007-2012, καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009 και 2009-2012. Στον Πίνακα 5.6 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής της ΑΠΑ για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της και ανά επί μέρους τομέα, ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας.

Την περίοδο 2007-2009 η συνολική ΑΠΑ της Ζώνης IV παρουσίασε αρνητικό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (-2,07%), ο οποίος ήταν λίγο υψηλότερος από τον αντίστοιχο αρνητικό ρυθμό της Χώρας (-1,82%). Παρομοίως, οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής της συνολικής ΑΠΑ ήταν αρνητικοί στο σύνολο των Περιφερειών και των Νομών της Ζώνης IV, με μοναδική εξαίρεση το Νομό Πιερίας που σημείωσε οριακή αύξηση (0,36%). Σε επίπεδο Περιφερειών, η μεγαλύτερη μείωση της συνολικής ΑΠΑ καταγράφηκε στην Θεσσαλία (-2,35%) και η μικρότερη στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-1,29%). Σε επίπεδο Νομών, οι Νομοί Κιλκίς και Γρεβενών παρουσίασαν τους υψηλότερους ρυθμούς μείωσης (-5,59% και -4,18% αντίστοιχα), ενώ οι Νομοί Έβρου και Καρδίτσας τους χαμηλότερους (-0,08% και -0,12% αντίστοιχα, δηλαδή οριακοί ρυθμοί μείωσης). Στον *πρωτογενή τομέα*, μόνο η Περιφέρεια Θεσσαλίας σημείωσε οριακή αύξηση της ΑΠΑ, της τάξης του 0,26%, ενώ στις υπόλοιπες τέσσερις Περιφέρειες (όπως και στο σύνολο της Χώρας αλλά και της Ζώνης IV) η ΑΠΑ μειώθηκε, με το μεγαλύτερο ρυθμό μείωσης να καταγράφεται στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-10,77%) και το μικρότερο στην Ήπειρο (-3,79%). Στην πλειονότητα των Νομών της Ζώνης IV, επίσης παρατηρήθηκε μείωση της ΑΠΑ, με ρυθμούς από -3,79% (Νομός Καρδίτσας) έως -15,55% (Νομός Καβάλας). Εξαίρεση αποτελούσαν οι Νομοί Πιερίας, Λάρισας, Μαγνησίας, Θεσπρωτίας και Ιωαννίνων, στους οποίους η ΑΠΑ παρουσίασε θετική εξέλιξη. Στο *δευτερογενή τομέα*, όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV κατέγραψαν μείωση της ΑΠΑ, με την Θεσσαλία να εμφανίζει το μεγαλύτερο ρυθμό μείωσης (-11,49%) και τη Δυτική Μακεδονία το μικρότερο (-3,15%). Την ίδια περίοδο, ο μέσος ρυθμός μείωσης της ΑΠΑ της Χώρας για το δευτερογενή τομέα ήταν -9,48%. Σε επίπεδο Νομών, αύξηση της ΑΠΑ καταγράφηκε μόνο στους Νομούς Καβάλας (9,36%) και Φλώρινας (0,49%, δηλαδή οριακή αύξηση), ενώ όλοι οι υπόλοιποι Νομοί μεταβλήθηκαν αρνητικά, με τιμές από -1,37% για το Νομό Δράμας έως -17,10% για το Νομό Σερρών. Στον *τριτογενή τομέα*, τόσο το σύνολο της Ζώνης IV όσο και οι Περιφέρειες της παρουσίασαν οριακή αύξηση του ρυθμού μεταβολής της ΑΠΑ, με τα μεγαλύτερα ποσοστά να παρατηρούνται στην Κεντρική Μακεδονία (0,75%) και στην Ανατολική Μακεδονία &

Θράκη (0,71%), αποτελώντας μάλιστα τις μόνες Περιφέρειες της Ζώνης IV που εμφάνισαν αύξηση μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας, και το μικρότερο ποσοστό να καταγράφεται στην Ήπειρο (0,19%). Όσον αφορά τους Νομούς, καταγράφηκαν και θετικές και αρνητικές τιμές στα ποσοστά μεταβολής της ΑΠΑ. Ειδικότερα, τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασαν οι Νομοί Τρικάλων (4,33%) και Έβρου (3,55%), ενώ στον αντίποδα, τη μεγαλύτερη μείωση εμφάνισαν οι Νομοί Θεσπρωτίας (-3,84%) και Καβάλας (-2,22%).

Την περίοδο 2009-2012 οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής της συνολικής ΑΠΑ για όλα τα εξεταζόμενα χωρικά σύνολα (Χώρα, Ζώνη IV, Περιφέρειες και Νομοί Ζώνης IV) ήταν αρνητικοί και συνολικά αυξημένοι σε σχέση με την περίοδο 2007-2009. Την περίοδο αυτή, η Ζώνη IV παρουσίασε ρυθμό μεταβολής -7,92% για τη συνολική ΑΠΑ (ελαφρώς χαμηλότερο από τον αντίστοιχο ρυθμό μεταβολής σε επίπεδο Χώρας που ήταν -7,47%), -2,29% για τον πρωτογενή τομέα (παρόμοιο με τον αντίστοιχο ρυθμό μεταβολής σε επίπεδο Χώρας που ήταν -2,24%), -9,09% για το δευτερογενή τομέα (ελαφρώς υψηλότερο από τον αντίστοιχο ρυθμό μεταβολής σε επίπεδο Χώρας που ήταν -9,48%) και -6,95% για τον τριτογενή τομέα (ελαφρώς χαμηλότερο από τον αντίστοιχο ρυθμό μεταβολής σε επίπεδο Χώρας που ήταν -6,50%). Μεταξύ των Περιφερειών, η Δυτική Μακεδονία παρουσίασε τον υψηλότερο ρυθμό μείωσης της συνολικής ΑΠΑ (-9,05%), ενώ η Ήπειρος τον χαμηλότερο (-6,98%). Όσον αφορά στους επιμέρους τομείς, στον πρωτογενή τομέα όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV παρουσίασαν αρνητικούς ρυθμούς μεταβολής, με τη μεγαλύτερη μείωση να καταγράφεται στην Ήπειρο (-3,79%) και τη μικρότερη στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-1,20%), αποτελώντας μάλιστα τη μοναδική Περιφέρεια της Ζώνης IV που εμφάνισε ελαφρώς καλύτερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα. Στο δευτερογενή τομέα, οι Περιφέρειες επίσης παρουσίασαν μειώσεις με ρυθμούς που κυμάνθηκαν από -12,06% στην Θεσσαλία μέχρι -15,02% στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη. Αρνητική μεταβολή καταγράφηκε σε όλες τις Περιφέρειες και στον τριτογενή τομέα, με τη Θεσσαλία και την Κεντρική Μακεδονία να παρουσιάζουν τους υψηλότερους ρυθμούς μείωσης (-7,64% και -7,29%, αντίστοιχα) και την Ανατολική Μακεδονία & Θράκη τον χαμηλότερο (-5,77%). Σε επίπεδο Νομών, οι Νομοί Κοζάνης, Φλώρινας και Καρδίτσας παρουσίασαν τους υψηλότερους ρυθμούς μείωσης στη συνολική ΑΠΑ, με -10,39%, -9,27% και -9,26% αντίστοιχα. Στον πρωτογενή τομέα, η πλειονότητα των Νομών μεταβλήθηκε αρνητικά, με τιμές από -0,33% (οριακή μείωση) για το Νομό Μαγνησίας έως -6,60% για το Νομό Θεσπρωτίας. Εξαίρεση αποτέλεσαν οι Νομοί Καβάλας και Πέλλας, οι οποίοι σημείωσαν θετική μεταβολή, κατά 0,70% (οριακή αύξηση) και 1,78%, αντίστοιχα. Στους άλλους δυο τομείς καταγράφηκαν μόνο αρνητικοί ρυθμοί μεταβολής, οι οποίοι για το δευτερογενή τομέα κυμάνθηκαν από -8,20% (Νομός Καστοριάς) έως -18,15% (Νομός Χαλκιδικής), ενώ για τον τριτογενή τομέα κυμάνθηκαν από -1,88% (Νομός Κιλκίς) έως -9,40% (Νομός Καρδίτσας).

Συνολικά για την περίοδο 2007-2012 ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής της συνολικής ΑΠΑ που καταγράφηκε στη Ζώνη IV ήταν -5,62%, δηλαδή αρνητικός, όταν σε εθνικό επίπεδο επίσης καταγράφηκε αρνητικός ρυθμός (-5,25%). Το ίδιο διάστημα οι ρυθμοί μεταβολής που εμφάνισε η Ζώνη IV στους τρεις τομείς παραγωγής ήταν οι εξής: πρωτογενής -3,66% (Χώρα: -3,92%), δευτερογενής -11,58% (Χώρα: -11,93%) και τριτογενής -4,01% (Χώρα: 3,85%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, η συνολική ΑΠΑ μειώθηκε σε όλες τις Περιφέρειες, με το μεγαλύτερο ρυθμό μεταβολής να καταγράφεται στη Δυτική Μακεδονία (-6,22%) και το μικρότερο στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-4,88%). Παρομοίως, όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV παρουσίασαν αρνητική μεταβολή και στους τρεις

παραγωγικούς τομείς. Ειδικότερα, οι ρυθμοί μείωσης κυμάνθηκαν για τον πρωτογενή τομέα από -1,23% (Περιφέρεια Θεσσαλίας) έως -5,15% (Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης), για το δευτερογενή τομέα από -9,19% (Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας) έως -12,58% (Περιφέρεια Ηπείρου) και για τον τριτογενή τομέα από -3,23% (Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης) έως -4,56% (Περιφέρεια Θεσσαλίας). Σε επίπεδο Νομών, την περίοδο αυτή, ο ρυθμός μεταβολής για τη συνολική ΑΠΑ ήταν επίσης αρνητικός σε όλους τους Νομούς, με τη μεγαλύτερη μείωση να παρατηρείται στο Νομό Κοζάνης (-7,10%) και τη μικρότερη στο Νομό Έβρου (-3,41%). Στον πρωτογενή τομέα, οριακή αύξηση της ΑΠΑ καταγράφηκε στο Νομό Μαγνησίας (0,87%), ενώ μείωση εμφάνισαν οι υπόλοιποι Νομοί με ποσοστά που κυμαίνονταν μεταξύ του -0,68% (Νομός Λάρισας) και του -8,36% (Νομός Κιλκίς). Στο δευτερογενή τομέα, όλοι οι Νομοί παρουσίασαν αρνητικό ρυθμό μεταβολής, με το Νομό Κιλκίς να εμφανίζει τη μεγαλύτερη μείωση (-14,95%) και το Νομό Καβάλας τη μικρότερη (-6,74%). Τέλος, στον τριτογενή τομέα η ΑΠΑ επίσης σημείωσε μείωση σε όλους τους Νομούς, με ρυθμούς μεταβολής από -0,87% (οριακή μείωση) στο Νομό Κιλκίς μέχρι -5,10% στο Νομό Λάρισας.

Πίνακας 5.6. Σύνθεση της παραγωγής: ΜΕΡΜ ΑΠΑ, Απεικόνιση τάσεων

	Συνολική ΑΠΑ			Πρωτογενής			Δευτερογενής			Τριτογενής		
	2007 -09	2009 -12	2007 -12	2007 -09	2009 -12	2007 -12	2007 -09	2009 -12	2007 -12	2007 -09	2009 -12	2007 -12
Σύνολο Ζώνης IV	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓
Κεντρική Μακεδονία	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓
Δυτική Μακεδονία	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓
Θεσσαλία	↓	↓	↓	↔	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓
Ήπειρος	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓
Σύνολο Χώρας	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

	Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
	Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
	Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Το 2012, στη Ζώνη IV παράχθηκε σχεδόν το ½ του εθνικού αγροτικού προϊόντος και ειδικότερα σε δυο Περιφέρειες, Κεντρική Μακεδονία και Θεσσαλία, συνολικά παράχθηκε λίγο παραπάνω από το 1/3 του εθνικού αγροτικού προϊόντος. Στην Κεντρική Μακεδονία ειδικότερα παράχθηκε το 19,67% του εθνικού προϊόντος του πρωτογενούς τομέα (το μεγαλύτερο ποσοστό σε περιφερειακό επίπεδο), το 14,93% και το 12,92% του εθνικού προϊόντος του δευτερογενούς και του τριτογενούς τομέα αντίστοιχα (το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό σε περιφερειακό επίπεδο μετά την Αττική). Σε νομαρχιακό επίπεδο, στο Νομό Λάρισας παράχθηκε το 8,00% του αγροτικού προϊόντος της Χώρας, ενώ στο Νομό Θεσσαλονίκης το 10,04% του συνολικού προϊόντος του δευτερογενούς τομέα και το 8,63% του τριτογενούς τομέα (τα μεγαλύτερα ποσοστά σε επίπεδο Νομού στη Ζώνη IV).

Όσον αφορά τον κλάδο των μεταφορών, δεν μπορούν να εξαχθούν απευθείας συμπεράσματα, καθώς τα διαθέσιμα από την Eurostat στοιχεία είναι συγχωνευμένα με αυτά των κλάδων εμπορίου, επισκευών οχημάτων, μοτοσικλετών και προσωπικών

και οικιακών αγαθών, ξενοδοχείων και εστιατορίων και αποθήκευσης. Το 2012, στη Ζώνη IV παράχθηκε το 24,02% του συνολικού εθνικού προϊόντος του κλάδου αυτού. Το χρονικό διάστημα 2007-2009, η ΑΠΑ του κλάδου στη Ζώνη IV μειώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής -3,50%, ο οποίος ήταν ελαφρώς χαμηλότερος από τον αντίστοιχο ρυθμό μείωσης σε επίπεδο Χώρας (-3,94%). Το διάστημα 2009-2012, η Ζώνη IV παρουσίασε νέα μεγάλη μείωση (-10,57%), η οποία μάλιστα ήταν μεγαλύτερη (περίπου κατά 2%) από την αντίστοιχη μείωση σε επίπεδο Χώρας (-8,22%). Συνολικά, την περίοδο 2007-2012, ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής της Ζώνης IV ήταν -7,81%, ενώ ο αντίστοιχος ετήσιος ρυθμός μεταβολής σε εθνικό επίπεδο ήταν -6,53%. Οι Περιφέρειες της Ζώνης IV που ο κλάδος αυτός διαδραμάτιζε σημαντικότερο ρόλο ήταν η Κεντρική Μακεδονία και η Ήπειρος, όπου η παραγωγή του κλάδου ήταν ίση με το 23,39% και το 22,34%, αντίστοιχα του συνολικού προϊόντος της Περιφέρειας. Τέλος, στην Κεντρική Μακεδονία παράχθηκε το 13,26% του αντίστοιχου εθνικού προϊόντος.

5.3.2. Σύνθεση της απασχόλησης

Το 2012, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat (Αύγουστος 2015), στη Ζώνη IV ο τριτογενής τομέας αντιπροσώπευε το 66,33% των απασχολούμενων και ακολουθούσαν ο πρωτογενής τομέας με 18,07% και ο δευτερογενής τομέας με 15,61%. Σε σύγκριση με τη σύνθεση της παραγωγής, το ποσοστό των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα ήταν αρκετά μικρότερο, στο δευτερογενή τομέα λίγο μικρότερο και στον πρωτογενή τομέα αρκετά μεγαλύτερο. Σε σχέση με το σύνολο της Χώρας (12,15% στον πρωτογενή τομέα, 15,24% στο δευτερογενή τομέα και 72,61% στον τριτογενή τομέα), η Ζώνη IV παρουσίαζε μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα, σχεδόν το ίδιο ποσοστό στο δευτερογενή τομέα και σημαντικά μικρότερο ποσοστό στον τριτογενή τομέα. Σε περιφερειακό επίπεδο, το 2012 η Ανατολική Μακεδονία και Θράκη εμφάνισε το μεγαλύτερο ποσοστό (27,62%) στη Ζώνη IV, το οποίο μάλιστα ήταν υπερδιπλάσιο από το αντίστοιχο εθνικό και το δεύτερο μεγαλύτερο ανάμεσα σε όλες τις Περιφέρειες της Χώρας. Το μικρότερο ποσοστό απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα παρουσίασε η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (12,99%). Στο δευτερογενή τομέα, το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων παρατηρήθηκε στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (24,75%), ενώ το μικρότερο στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (13,32%). Τέλος, ο τριτογενής τομέας σε όλες τις Περιφέρειες αντιπροσώπευε πάνω από το 50% των απασχολούμενων, με την Κεντρική Μακεδονία να εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό (71,74%), μεγαλύτερο μάλιστα από το αντίστοιχο ποσοστό του συνόλου της Ζώνης IV, και την Ανατολική Μακεδονία & Θράκη το μικρότερο (59,06%). Επισημαίνεται ότι τα ποσοστά απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα σε όλες τις Περιφέρειες ήταν υψηλότερα από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας, στο δευτερογενή τομέα στην πλειονότητα των Περιφερειών (εκτός της Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης) επίσης ήταν υψηλότερα από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας, ενώ στον τριτογενή τομέα σε όλες τις Περιφέρειες ήταν χαμηλότερα από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας.

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά για το διάστημα 2007-2012 καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009 και 2009-2012. Στον Πίνακα 5.7 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της ποσοστιαίας μεταβολής της απασχόλησης για το σύνολο της Ζώνης IV και των Περιφερειών της και ανά επί μέρους τομέα, ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας.

Την περίοδο 2007-2009 η συνολική απασχόληση στο σύνολο της Ζώνης IV μειώθηκε ελαφρώς κατά 1,13%, σε αντίθεση με τη Χώρα, στην οποία καταγράφηκε οριακή αύξηση, της τάξης του 0,71%. Στον πρωτογενή τομέα, ο αριθμός των απασχολούμενων σημείωσε οριακή αύξηση στη Ζώνη IV (0,07%) και μικρή αύξηση στο σύνολο της Χώρας (2,14%). Ο δευτερογενής τομέας στη Ζώνη IV κατέγραψε μείωση (-7,92%), σημαντικά υψηλότερη του μέσου Χώρας (-2,41%), ενώ ο τριτογενής τομέας κατέγραψε οριακή αύξηση, της τάξης του 0,79%, η οποία ήταν μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση σε επίπεδο Χώρας (1,35%). Μεταξύ των Περιφερειών, η Δυτική Μακεδονία και η Ήπειρος παρουσίασαν θετικότερη εικόνα από τη Χώρα καθώς σημείωσαν αύξηση της συνολικής απασχόλησης, κατά 4,15% και 2,14%, αντίστοιχα, ενώ οι υπόλοιπες Περιφέρειες σημείωσαν μείωση, η οποία στην περίπτωση της Θεσσαλίας ήταν οριακή (-0,01%). Αναφορικά με τον πρωτογενή τομέα, στην πλειονότητα των Περιφερειών καταγράφηκε αύξηση του ποσοστού απασχόλησης (μεγαλύτερη μάλιστα από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας), με τη μεγαλύτερη μεταβολή να παρατηρείται στη Δυτική Μακεδονία (16,60%). Εξαιρέση αποτέλεσαν οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Θεσσαλίας, στις οποίες καταγράφηκε μείωση της απασχόλησης (-5,54% και -7,14% αντίστοιχα). Στο δευτερογενή τομέα, μόνο μία Περιφέρεια, η Δυτική Μακεδονία παρουσίασε οριακή θετική μεταβολή (0,99%). Οι λοιπές Περιφέρειες παρουσίασαν αρνητική μεταβολή (μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αρνητική μεταβολή της Χώρας), με τις μεγαλύτερες μειώσεις να καταγράφονται στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-11,83%) και την Κεντρική Μακεδονία (-11,04%), αποτελώντας μάλιστα τις μεγαλύτερες μειώσεις και σε εθνικό επίπεδο. Στον τριτογενή τομέα, αύξηση των απασχολούμενων παρατηρήθηκε στις Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας, Θεσσαλίας και Ηπείρου, με ποσοστά 1,88%, 3,45% και 3,24%, αντίστοιχα (υψηλότερα από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας), ενώ στις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Κεντρικής Μακεδονίας καταγράφηκε μείωση (-1,01% και -0,17% αντίστοιχα), η οποία στην περίπτωση της Κεντρικής Μακεδονίας ήταν οριακή.

Πίνακας 5.7. Σύνθεση της απασχόλησης: Ποσοστιαία μεταβολή απασχόλησης, Απεικόνιση τάσεων

	Συνολική απασχόληση			Πρωτογενής			Δευτερογενής			Τριτογενής		
	2007 -09	2009 -12	2007 -12	2007 -09	2009 -12	2007 -12	2007 -09	2009 -12	2007 -12	2007 -09	2009 -12	2007 -12
Σύνολο Ζώνης IV	↓	↓	↓	↔	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
Κεντρική Μακεδονία	↓	↓	↓	↑	↓	↓	↓	↓	↓	↔	↓	↓
Δυτική Μακεδονία	↑	↓	↓	↑	↓	↓	↔	↓	↓	↑	↓	↓
Θεσσαλία	↔	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↑	↓	↓
Ήπειρος	↑	↓	↓	↑	↓	↓	↓	↓	↓	↑	↓	↓
Σύνολο Χώρας	↔	↓	↓	↑	↓	↓	↓	↓	↓	↑	↓	↓

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

	Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
	Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
	Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Την περίοδο 2009-2012 η Ζώνη IV και η Χώρα παρουσίασαν μείωση της συνολικής απασχόλησης, κατά 16,36% και 16,50% αντίστοιχα. Το ίδιο διάστημα η Ζώνη IV και η Χώρα εμφάνισαν αρνητικά ποσοστά μεταβολής της απασχόλησης και στους τρεις τομείς παραγωγής. Ειδικότερα, στον πρωτογενή τομέα η μείωση της απασχόλησης στη Ζώνη IV ήταν ελαφρώς μικρότερη από την αντίστοιχη μείωση της Χώρας (-9,45% έναντι -9,79%), ενώ στους άλλους δύο τομείς η Ζώνη IV και η Χώρα παρουσίασαν παρόμοια ποσοστά μείωσης (δευτερογενής τομέας: -32,26% για τη Ζώνη IV και -32,29% για τη Χώρα και τριτογενής τομέας: -13,37% για τη Ζώνη IV και -13,34% για τη Χώρα). Παρομοίως, σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV παρατηρήθηκε μείωση της συνολικής απασχόλησης, με τη μεγαλύτερη μεταβολή να καταγράφεται στη Δυτική Μακεδονία (-19,08%) και τη μικρότερη στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-11,82%). Μάλιστα, τα ποσοστά μείωσης της απασχόλησης στις Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Κεντρικής Μακεδονίας (-18,56%) ήταν υψηλότερα από την αντίστοιχη μεταβολή της Χώρας. Όσον αφορά στους επιμέρους τομείς, η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα μειώθηκε σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV, με ποσοστά που κυμάνθηκαν από -1,28% στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (παρουσιάζοντας μαζί με τη Θεσσαλία σημαντικά καλύτερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα) έως -32,27% στη Δυτική Μακεδονία. Στο δευτερογενή τομέα, σε όλες τις Περιφέρειες καταγράφηκαν αρνητικά ποσοστά μεταβολής της απασχόλησης, με την Κεντρική Μακεδονία να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μείωση (-36,59%), αποτελώντας τη μοναδική Περιφέρεια της Ζώνης IV με αρνητικότερη εικόνα από τη Χώρα, και τη Δυτική Μακεδονία να εμφανίζει τη μικρότερη μείωση (-25,05%). Τέλος, ο αριθμός των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα μειώθηκε σε όλες τις Περιφέρειες, με ποσοστά που κυμάνθηκαν από -10,46% στην Ήπειρο έως -14,54% στην Κεντρική Μακεδονία, η οποία ήταν η μόνη Περιφέρεια της Ζώνης IV που παρουσίασε μείωση της απασχόλησης μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αρνητική μεταβολή της Χώρας.

Συνολικά για την περίοδο 2007-2012 η μεταβολή της συνολικής απασχόλησης ήταν αρνητική τόσο για τη Χώρα (-15,91%) όσο και για τη Ζώνη IV (-17,30%) και τις επιμέρους Περιφερειές της. Μεταξύ των Περιφερειών, η μεγαλύτερη μείωση σημειώθηκε στην Κεντρική Μακεδονία (-20,13%) και η μικρότερη στην Ήπειρο (-13,27%). Παρομοίως, σε όλα τα εξεταζόμενα χωρικά σύνολα η απασχόληση μεταβλήθηκε αρνητικά και στους τρεις τομείς της παραγωγής. Ειδικότερα, στον πρωτογενή τομέα, ο αριθμός των απασχολούμενων στη Ζώνη IV μειώθηκε κατά 9,39%, μείωση μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μείωση της Χώρας (-7,86%), ενώ στις Περιφέρειες της Ζώνης IV το ποσοστό μείωσης των απασχολούμενων κυμάνθηκε από -6,75% (Ανατολική Μακεδονία & Θράκη) έως -21,03% (Δυτική Μακεδονία). Στο δευτερογενή τομέα, η απασχόληση στη Ζώνη IV παρουσίασε σημαντικά μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή σε σύγκριση με τη Χώρα (-37,63% έναντι -33,92%). Σε περιφερειακό επίπεδο, η μεγαλύτερη μείωση αντιστοιχούσε στην Κεντρική Μακεδονία (-43,59%) και ακολουθούσε η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη με ποσοστό -36,32% (αρνητικότερες μεταβολές σε σχέση με τη Χώρα), ενώ η μικρότερη μείωση καταγράφηκε στη Δυτική Μακεδονία (-24,31%). Στον τριτογενή τομέα, ο αριθμός των απασχολούμενων στη Ζώνη IV σημείωσε μείωση, της τάξης του 12,69%, η οποία ήταν ελάχιστα μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μείωση σε επίπεδο Χώρας (-12,17%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, η αρνητική μεταβολή της απασχόλησης έλαβε τιμές από -7,56% στην Ήπειρο έως -14,68% στην Κεντρική Μακεδονία (αποτελώντας τη μοναδική Περιφέρεια της Ζώνης IV που παρουσίασε χειρότερη εικόνα από τη Χώρα).

Σε ό,τι αφορά τον κλάδο των κατασκευών, το ποσοστό απασχόλησης στη Ζώνη IV για το 2012 ήταν λίγο μικρότερο από εκείνο της Χώρας (4,58% έναντι 4,98% αντίστοιχα). Την περίοδο 2007-2009, ο αριθμός των απασχολούμενων στον κλάδο αυτό μειώθηκε στη Ζώνη IV κατά 10,24%, ενώ στο σύνολο της Χώρας η αντίστοιχη μείωση ήταν σημαντικά μικρότερη, της τάξης του 5,21%. Αντίστοιχα, την περίοδο 2009-2012, ο αριθμός των απασχολούμενων στον κλάδο των κατασκευών μειώθηκε εκ νέου στη Ζώνη IV κατά 47,02% και στο σύνολο της Χώρας κατά 45,53%. Συνολικά, την περίοδο 2007-2012, η απασχόληση στον κλάδο των κατασκευών στη Ζώνη IV σημείωσε μείωση (-52,44%), μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μείωση της Χώρας (-48,37%). Σε επίπεδο Περιφερειών, το 2012, το ποσοστό των απασχολούμενων στον κλάδο των κατασκευών διακυμάνθηκε μεταξύ 3,73% (Κεντρική Μακεδονία) και 7,14% (Ήπειρος). Την περίοδο 2007-2009, όλες οι Περιφέρειες κατέγραψαν μείωση της απασχόλησης στο συγκεκριμένο κλάδο, η οποία κυμάνθηκε από -3,36% (Ήπειρος) έως -17,48% (Θεσσαλία). Την περίοδο 2009-2012, η απασχόληση στον κλάδο των κατασκευών σημείωσε μεγάλη μείωση σε όλες τις Περιφέρειες, με την Κεντρική Μακεδονία να εμφανίζει τη μεγαλύτερη σε εθνικό επίπεδο μείωση (-56,83%), η οποία μάλιστα ήταν σημαντικά υψηλότερη της αντίστοιχης μείωσης σε επίπεδο Χώρας. Από την άλλη, η Περιφέρεια Θεσσαλίας παρουσίασε την μικρότερη μείωση (-34,89%). Στο σύνολο της περιόδου 2007-2012, ο αριθμός των απασχολούμενων στον κλάδο των κατασκευών στις Περιφέρειες της Ζώνης IV μειώθηκε σημαντικά, με τη μεγαλύτερη μείωση να καταγράφεται στην Κεντρική Μακεδονία (-61,10%) και τη μικρότερη στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-41,64%).

Στους κλάδους εμπόριο και μεταφορές, για τους οποίους τα διαθέσιμα στοιχεία είναι αθροιστικά, το 2012 το ποσοστό των απασχολούμενων στη Ζώνη IV ανήλθε σε 28,46% και ήταν μικρότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας (31,19%). Την περίοδο 2007-2009 και τα δυο σύνολα κατέγραψαν μικρή αύξηση (1,35% για τη Ζώνη IV και 1,90% για το σύνολο της Χώρας), ενώ αντίθετα την περίοδο 2009-2012 κατέγραψαν μείωση (-18,33% για τη Ζώνη IV και -17,67% για το σύνολο της Χώρας). Συνολικά την περίοδο 2007-2012, ο αριθμός των απασχολούμενων στους κλάδους αυτούς μειώθηκε τόσο στη Ζώνη IV (-16,78%) όσο και στη Χώρα (-16,56%). Σε περιφερειακό επίπεδο, το 2012 το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων στους κλάδους εμπόριο και μεταφορές κατείχε η Κεντρική Μακεδονία (31,84%), ενώ το μικρότερο η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (23,49%). Για το διάστημα 2007-2009, σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV παρατηρήθηκαν θετικές μεταβολές. Ειδικότερα, η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας σημείωσε τη μεγαλύτερη αύξηση, κατά 13,71% και η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας τη μικρότερη, σχεδόν αμετάβλητη, μόλις κατά 0,26%. Την περίοδο 2009-2012, η κατάσταση αντιστράφηκε και σε όλες τις Περιφέρειες καταγράφηκαν αρνητικές μεταβολές, οι οποίες κυμάνθηκαν από -8,93% στην Ήπειρο έως -20,56% στη Δυτική Μακεδονία. Για το σύνολο της περιόδου 2007-2012, ο αριθμός των απασχολούμενων στους κλάδους εμπόριο και μεταφορές μειώθηκε σημαντικά, με τις μεγαλύτερες μειώσεις (μεγαλύτερες μάλιστα από την αντίστοιχη μείωση της Χώρας) να σημειώνονται στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας (-19,01%) και Θεσσαλίας (-17,79%) και τις μικρότερες στις Περιφέρειες Ηπείρου (-7,49%) και Δυτικής Μακεδονίας (-9,67%).

5.4. Εξωτερικό εμπόριο

Το 2013 το σύνολο των εισαγωγών στη Ζώνη IV ανερχόταν σε 4.851,36 εκατ. ευρώ σε σταθερές τιμές του 2000 και αντιπροσώπευε το 15,10% των συνολικών εισαγωγών της Χώρας. Το ίδιο έτος, οι εξαγωγές έφτασαν τα 4.665,14 εκατ. ευρώ σε σταθερές τιμές του 2000, ποσό ίσο με το 24,98% των συνολικών εξαγωγών της Χώρας. Ο λόγος των εξαγωγών προς τις εισαγωγές στη Ζώνη IV ήταν ίσος με 0,96, ενώ στο σύνολο της Χώρας ήταν ίσος με 0,58. Τα παραπάνω καταδεικνύουν τον περισσότερο εξαγωγικό χαρακτήρα του εμπορίου στη Ζώνη IV σε σχέση με το σύνολο της Χώρας. Σε επίπεδο Περιφερειών, για το έτος 2013 τρεις από τις πέντε Περιφέρειες της Ζώνης IV κατέγραψαν θετικό εμπορικό ισοζύγιο, καθώς ο λόγος εξαγωγών προς εισαγωγές ήταν μεγαλύτερος της μονάδας (Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας: 1,06, Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης: 1,52 και Περιφέρεια Θεσσαλίας: 1,96). Αντιθέτως, οι άλλες δύο Περιφέρειες παρουσίασαν ελλειμματικό εμπορικό ισοζύγιο (όπως άλλωστε το σύνολο της Ζώνης IV και το σύνολο της Χώρας), αφού ο λόγος των εξαγωγών προς τις εισαγωγές ήταν μικρότερος της μονάδας (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας: 0,81 και Περιφέρεια Ηπείρου: 0,83). Επιπλέον, το 2013 το μεγαλύτερο τμήμα των εισαγωγών και εξαγωγών της Ζώνης IV είχε προορισμό ή προέλευση την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (76,70% του συνόλου των εισαγωγών και 64,69% των συνολικών εξαγωγών στη Ζώνη IV).

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά το διάστημα 2007-2013 καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009 και 2009-2013. Στον Πίνακα 5.8 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα του ΜΕΡΜ των εισαγωγών και εξαγωγών για το σύνολο της Ζώνης IV και τις επιμέρους Περιφέρειές της, ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας.

Την περίοδο 2007-2009 οι εισαγωγές στη Ζώνη IV και στο σύνολο της Χώρας σημείωσαν μείωση (με μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής -15,06% και -10,36%, αντίστοιχα). Μείωση καταγράφηκε επίσης και στις εξαγωγές τόσο της Ζώνης IV (ΜΕΡΜ: -4,84%), όσο και της Χώρας (ΜΕΡΜ: -6,99%). Όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV παρουσίασαν μείωση των εισαγωγών τους, με τη μεγαλύτερη μείωση να αντιστοιχεί στη Δυτική Μακεδονία (-24,68%) και τη μικρότερη στη Θεσσαλία (-8,10%). Όσον αφορά στις εξαγωγές, μειώσεις καταγράφηκαν στην πλειονότητα των Περιφερειών της Ζώνης IV, με τη μεγαλύτερη μείωση να παρατηρείται στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-10,59%) και τη μικρότερη στην Κεντρική Μακεδονία (-5,65%). Εξαίρεση αποτελούσαν οι Περιφέρειες Θεσσαλίας και Ηπείρου, οι οποίες σημείωσαν αύξηση των εξαγωγών τους (3,44% και 7,80%, αντίστοιχα).

Την περίοδο 2009-2013 το σύνολο της Ζώνης IV και το σύνολο της Χώρας παρουσίασαν μείωση των εισαγωγών (με μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής -4,29% και -4,95%, αντίστοιχα) και αύξηση των εξαγωγών τους (με μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής 2,82% και 11,59%, αντίστοιχα). Μεταξύ των Περιφερειών της Ζώνης IV, σε επίπεδο εισαγωγών οι Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου κατέγραψαν αύξηση (19,08% και 3,20%, αντίστοιχα), ενώ οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας και Θεσσαλίας κατέγραψαν μείωση (-8,55%, -4,54% και -9,34%, αντίστοιχα). Σε επίπεδο εξαγωγών, όλες οι Περιφέρειες εμφάνισαν αύξηση, η οποία κυμάνθηκε από 1,17% στην Ήπειρο έως 6,32% στη Δυτική Μακεδονία.

Πίνακας 5.8. Εξωτερικό εμπόριο: ΜΕΡΜ εισαγωγών-εξαγωγών, Απεικόνιση τάσεων

	2007-2009		2009-2013		2007-2013	
	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Εξαγωγές
Σύνολο Ζώνης IV	↓	↓	↓	↑	↓	↔
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↓	↓	↓	↑	↓	↔
Κεντρική Μακεδονία	↓	↓	↓	↑	↓	↔
Δυτική Μακεδονία	↓	↓	↑	↑	↑	↔
Θεσσαλία	↓	↑	↓	↑	↓	↑
Ήπειρος	↓	↑	↑	↑	↓	↑
Σύνολο Χώρας	↓	↓	↓	↑	↓	↑

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

	Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
	Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
	Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Συνολικά για την περίοδο 2007-2013, στη Ζώνη IV καταγράφηκε μείωση των εισαγωγών και οριακή αύξηση των εξαγωγών, με μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής -8,02% και 0,20% αντίστοιχα. Την ίδια περίοδο, σε επίπεδο Χώρας καταγράφηκε μείωση των εισαγωγών και αύξηση των εξαγωγών, με μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής -6,79% και 5,02% αντίστοιχα. Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, παρατηρήθηκε μείωση των εισαγωγών στην πλειονότητα των Περιφερειών. Εξαιρεση αποτελούσε η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, στην οποία οι εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 2,22%. Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης παρουσίασε τη μεγαλύτερη μείωση (-9,66%) και ακολουθούσε η Περιφέρεια Θεσσαλίας (-8,93%), ενώ η Περιφέρεια Ηπείρου παρουσίασε τη μικρότερη μέση ετήσια μείωση (-2,35%). Όσον αφορά στις εξαγωγές, οι Περιφέρειες Θεσσαλίας και Ηπείρου παρουσίασαν αύξηση, της τάξης του 4,78% και 3,33%, αντίστοιχα, ενώ στις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Δυτικής Μακεδονίας καταγράφηκε οριακή αύξηση (0,09% και 0,74%, αντίστοιχα). Αντιθέτως, στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας οι εξαγωγές σημείωσαν οριακή μείωση (-0,90%).

Το 2013, το 41,43% του εξωτερικού εμπορίου της Ζώνης IV κατευθυνόταν σε τρίτες χώρες (εκτός ΕΕ28), ενώ το αντίστοιχο ποσοστό σε επίπεδο Χώρας ήταν 47,22%. Το μεγαλύτερο ποσοστό εξαγωγών προς τρίτες χώρες εμφάνισε η Δυτική Μακεδονία (62,82%) και ακολουθούσε με σημαντική διαφορά η Θεσσαλία (44,28%), καταλαμβάνοντας οι δύο Περιφέρειες την τρίτη και έκτη θέση σε εθνικό επίπεδο, αντίστοιχα.

Για το έτος 2013, ο λόγος (ως ποσοστό) των εισαγωγών και ο λόγος των εξαγωγών προς το ΑΕΠ, στη Ζώνη IV ήταν 13,74% και 9,75% αντίστοιχα, ενώ για το σύνολο της Χώρας ήταν 25,28% και 17,61% αντίστοιχα. Η Περιφέρεια με το μεγαλύτερο ποσοστό των συνολικών εξαγωγών προς το ΑΕΠ για τη Ζώνη IV ήταν η Κεντρική Μακεδονία με 15,14% (τρίτη στη Χώρα), ενώ η Περιφέρεια με το μικρότερο ποσοστό στη Ζώνη IV ήταν η Ήπειρος με 3,89%.

5.5. Επίπεδο φτώχειας

Διευκρινίζεται ότι, λόγω της μη διαθεσιμότητας στοιχείων σε επίπεδο NUTS 2, οι δείκτες καταγραφής της φτώχειας δεν μπορούν να μελετηθούν σε επίπεδο Ζώνης IV. Από τις εδαφικές μονάδες επιπέδου NUTS 1, για τον σκοπό της παρούσας Έκθεσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν κυρίως οι τάσεις της Βόρειας Ελλάδας, στην οποία ανήκουν οι τέσσερις από τις πέντε Περιφέρειες (επιπέδου NUTS 2) της Ζώνης IV (Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία και Θεσσαλία), και της Κεντρικής Ελλάδας, στην οποία ανήκει η πέμπτη Περιφέρεια (επιπέδου NUTS 2) της Ζώνης IV (Ήπειρος).

5.5.1. Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας

Ο δείκτης αυτός καταγράφει το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας στο συνολικό πληθυσμό. Ειδικότερα, σε κίνδυνο φτώχειας βρίσκονται τα άτομα με ισοδύναμο διαθέσιμο εισόδημα κάτω από το όριο κινδύνου φτώχειας, το οποίο ορίζεται σε 60% του εθνικού διάμεσου ισοδύναμου διαθέσιμου εισοδήματος (μετά τις κοινωνικές παροχές).

Το 2014, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat (Ιούλιος 2015), το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας στο σύνολο της Χώρας ανήλθε σε 22,10%, ενώ το 2013 το συγκεκριμένο ποσοστό για τη Χώρα και για την ΕΕ28 ήταν 23,10% και 16,60% αντίστοιχα. Σε επίπεδο NUTS 1, το 2014 η Κεντρική Ελλάδα και η Βόρεια Ελλάδα παρουσίασαν αντίστοιχα το δεύτερο και το τρίτο μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας (26,30% και 25,40%, αντίστοιχα, δηλαδή υψηλότερα από το ποσοστό της Χώρας). Το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού σε κατάσταση φτώχειας καταγράφηκε στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (27,60%), ενώ το μικρότερο ποσοστό στην Αττική (15,60%). Το 2013, τα μεγαλύτερα ποσοστά πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας παρουσίασαν, κατά σειρά, η Κεντρική Ελλάδα και η Βόρεια Ελλάδα (25,40% και 25,10% αντίστοιχα), ενώ το μικρότερο ποσοστό είχε παρουσιάσει πάλι η Αττική (20,10%).

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά το διάστημα 2007-2013¹⁸, καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009 και 2009-2013. Στον Πίνακα 5.9 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της μεταβολής του ποσοστού πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας για όλες τις εδαφικές μονάδες επιπέδου NUTS 1 της Χώρας ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ28.

Την περίοδο 2007-2009, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας στο σύνολο της Χώρας σημείωσε μικρή μείωση, της τάξης του 2,96%, η οποία ήταν μεγαλύτερη από την αντίστοιχη (οριακή) μείωση της ΕΕ28 (-0,61%). Σε επίπεδο NUTS 1, επίσης καταγράφηκε μείωση του ποσοστού του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας στην Βόρεια Ελλάδα (-4,69%), στην Αττική (-2,29%) και στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (-5,15%), ενώ αντιθέτως, στην Κεντρική Ελλάδα παρατηρήθηκε αύξηση του αντίστοιχου ποσοστού, κατά 1,93%.

¹⁸ Εξετάζεται η περίοδος 2007-2013, και όχι η περίοδος 2007-2014, γιατί σε επίπεδο ΕΕ28 δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία από την Eurostat για το έτος 2014.

Μεταξύ των ετών 2009 και 2013, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας στο σύνολο της Χώρας αυξήθηκε σημαντικά, κατά 17,26%, ενώ στο σύνολο της ΕΕ28 η αύξηση ήταν μικρή, της τάξης του 1,22%. Σε επίπεδο NUTS 1, την περίοδο αυτή, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας αυξήθηκε στην Βόρεια Ελλάδα, στην Αττική και στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη, με την μεγαλύτερη αύξηση να καταγράφεται στην Αττική (57,03%) και την μικρότερη στην Βόρεια Ελλάδα (2,87%). Αντιθέτως, στην Κεντρική Ελλάδα το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας σημείωσε μείωση, της τάξης του 3,79%.

Πίνακας 5.9. Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας: Μεταβολή ποσοστού πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας, Απεικόνιση τάσεων

	2007-2009	2009-2013	2007-2013
Βόρεια Ελλάδα	↓	↑	↓
Κεντρική Ελλάδα	↑	↓	↓
Αττική	↓	↑	↑
Νησιά Αιγαίου & Κρήτη	↓	↑	↑
Σύνολο Χώρας	↓	↑	↑
ΕΕ28	↔	↑	↔

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Στο σύνολο της περιόδου 2007-2013, παρατηρήθηκε αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας, της τάξης του 13,79%, η οποία ήταν σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη (οριακή) αύξηση της ΕΕ28 (0,61%). Σε επίπεδο NUTS 1, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας παρουσίασε μικρή μείωση στην Βόρεια Ελλάδα και στην Κεντρική Ελλάδα (-1,95% και -1,93% αντίστοιχα) και σημαντική αύξηση στην Αττική και στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη.

5.5.2. Πληθυσμός σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης

Ο συγκεκριμένος δείκτης καταγράφει το ποσοστό του πληθυσμού που βρίσκεται σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης στο συνολικό πληθυσμό. Ειδικότερα, σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης βρίσκονται τα άτομα που δεν μπορούν να αποκτήσουν τέσσερα τουλάχιστον από τα εξής αγαθά ή υπηρεσίες: i) να πληρώσουν το ενοίκιο ή τους λογαριασμούς υπηρεσιών κοινής ωφελείας, ii) να έχουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο θέρμανσης, iii) να αντιμετωπίσουν απρόσμενες δαπάνες, iv) να τρώνε κρέας, ψάρι ή ένα ισοδύναμο πρωτεΐνης κάθε δεύτερη ημέρα, v) να πηγαίνουν διακοπές για μια εβδομάδα, μία φορά το χρόνο, vi) να έχουν αυτοκίνητο, vii) να έχουν πλυντήριο, viii) να έχουν έγχρωμη τηλεόραση και ix) να έχουν τηλέφωνο.

Το 2014, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat (Ιούλιος 2015), το ποσοστό του πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης στο σύνολο της Χώρας ανήλθε σε 21,50%, ενώ το 2013 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 20,30% για τη Χώρα και 9,60% για την ΕΕ28. Σε επίπεδο NUTS 1, το 2014 η Κεντρική Ελλάδα παρουσίασε το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής

στέρξης (24,60%), το οποίο ήταν υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας, ενώ η Βόρεια Ελλάδα παρουσίασε το τρίτο μεγαλύτερο ποσοστό (20,50%). Από την άλλη, το μικρότερο ποσοστό πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης καταγράφηκε στην Αττική (20,00%). Παρομοίως, το 2013 η Κεντρική Ελλάδα παρουσίασε το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης (21,40%), επίσης υψηλότερο από το αντίστοιχο της Χώρας, και η Βόρεια Ελλάδα το τρίτο μεγαλύτερο ποσοστό (20,30%, όπως ακριβώς και της Χώρας). Αντιθέτως, το μικρότερο ποσοστό πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης κατέγραψαν τα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (16,70%).

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά το διάστημα 2007-2013¹⁹, καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009 και 2009-2013. Στον Πίνακα 5.10 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της μεταβολής του ποσοστού πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης για όλες τις εδαφικές μονάδες επιπέδου NUTS 1 της Χώρας ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ.

Πίνακας 5.10. Πληθυσμός σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης: Μεταβολή ποσοστού πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης, Απεικόνιση τάσεων

	2007-2009	2009-2013	2007-2013
Βόρεια Ελλάδα	↔	↑	↑
Κεντρική Ελλάδα	↓	↑	↑
Αττική	↔	↑	↑
Νησιά Αιγαίου & Κρήτη	↓	↑	↑
Σύνολο Χώρας	↓	↑	↑
ΕΕ28	↓	↑	↑

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
 Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
 Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Την περίοδο 2007-2009, το ποσοστό του πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης στο σύνολο της Χώρας μειώθηκε κατά 4,35%, μείωση που ήταν μικρότερη από την αντίστοιχη μείωση της ΕΕ28 (-9,89%). Σε επίπεδο NUTS 1, καταγράφηκε σημαντική μείωση του ποσοστού του πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης στην Κεντρική Ελλάδα (-11,19%) και στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (-8,96%), οριακή μείωση στην Βόρεια Ελλάδα (-0,84%) και στασιμότητα στην Αττική.

Την περίοδο 2009-2013, το ποσοστό του πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης στο σύνολο της Χώρας σημείωσε ιδιαίτερα σημαντική αύξηση, κατά 84,55%, ενώ στο σύνολο της ΕΕ28 η αύξηση ήταν επίσης σημαντική αλλά πολύ μικρότερη, της τάξης του 17,07%. Παρομοίως, το ποσοστό του πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρξης παρουσίασε πολύ σημαντική αύξηση και σε επίπεδο NUTS 1, με τη μεγαλύτερη αύξηση να καταγράφεται στην Αττική (117,89%) και τη μικρότερη στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (36,89%). Στην Βόρεια Ελλάδα και στην Κεντρική Ελλάδα, την περίοδο αυτή, το ποσοστό του πληθυσμού σε κατάσταση

¹⁹ Εξετάζεται η περίοδος 2007-2013, και όχι η περίοδος 2007-2014, γιατί σε επίπεδο ΕΕ28 δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία από την Eurostat για το έτος 2014.

ακραίας υλικής στέρησης αυξήθηκε κατά 72,03% και 79,83% αντίστοιχα, μεταβολές μικρότερες από την αντίστοιχη μεταβολή της Χώρας.

Στο σύνολο της περιόδου 2007-2013, στο σύνολο της Χώρας παρατηρήθηκε αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης, της τάξης του 76,52%, η οποία ήταν σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της ΕΕ28 (5,49%). Σε επίπεδο NUTS 1, όλες οι εδαφικές ενότητες παρουσίασαν αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού σε κατάσταση ακραίας υλικής στέρησης, με ποσοστά που κυμάνθηκαν από 117,89% (Αττική) έως 24,63% (Νησιά Αιγαίου & Κρήτη). Στην Βόρεια Ελλάδα και στην Κεντρική Ελλάδα η αύξηση του συγκεκριμένου δείκτη ήταν της τάξης του 70,59% και 59,70%, αντίστοιχα.

5.5.3. Πληθυσμός (ηλικίας 0-59 ετών) που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας

Ο δείκτης αυτός καταγράφει το ποσοστό του πληθυσμού (ηλικίας 0-59 ετών) που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας στο συνολικό πληθυσμό. Ειδικότερα, ως νοικοκυριά με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας ορίζονται τα νοικοκυριά των οποίων τα μέλη που βρίσκονται σε ηλικία εργασίας (από 18 έως 59 ετών εξαιρουμένων των σπουδαστών/φοιτητών από 18 έως 24 ετών) έχουν εργαστεί λιγότερο από το 20% του πλήρους εργασιακού δυναμικού τους κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 12 μηνών.

Το 2014, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat (Ιούλιος 2015), το ποσοστό του πληθυσμού (ηλικίας 0-59 ετών) που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας στο σύνολο της Χώρας ανήλθε σε 17,00%, ενώ το 2013 το ποσοστό αυτό για τη Χώρα και για την ΕΕ28 ήταν 18,00% και 10,80%, αντίστοιχα. Σε επίπεδο NUTS 1, το 2014 η Κεντρική Ελλάδα παρουσίασε το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας (19,70%), το οποίο ήταν υψηλότερο μάλιστα από το αντίστοιχο της Χώρας, ενώ η Βόρεια Ελλάδα παρουσίασε το τρίτο μεγαλύτερο ποσοστό (16,60%). Αντιθέτως, το μικρότερο ποσοστό πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας καταγράφηκε στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (13,50%). Το 2013, το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας είχε παρουσιάσει πάλι η Κεντρική Ελλάδα (19,80%), ποσοστό που ήταν υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας, και ακολουθούσε η Βόρεια Ελλάδα με ποσοστό 19,10% (επίσης υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας), ενώ το μικρότερο ποσοστό είχαν εμφανίσει τα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (12,40%).

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά το διάστημα 2007-2013²⁰, καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009 και 2009-2013. Στον Πίνακα 5.11 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της μεταβολής του ποσοστού του πληθυσμού (ηλικίας 0-59 ετών) που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας για όλες τις εδαφικές μονάδες επιπέδου NUTS 1 της Χώρας ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ.

Την περίοδο 2007-2009, το ποσοστό του πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας στο σύνολο της Χώρας μειώθηκε σημαντικά, κατά 18,75%,

²⁰ Εξετάζεται η περίοδος 2007-2013, και όχι η περίοδος 2007-2014, γιατί σε επίπεδο ΕΕ28 δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία από την Eurostat για το έτος 2014.

μείωση που ήταν αρκετά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μείωση της ΕΕ28 (-6,19%). Στην πλειονότητα των χωρικών ενότητων επιπέδου NUTS 1, επίσης καταγράφηκε σημαντική μείωση του ποσοστού του πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας, η οποία κυμάνθηκε από -17,39% στην Βόρεια Ελλάδα έως -46,58% στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη. Εξαιρέση αποτέλεσε η Κεντρική Ελλάδα, στην οποία σημειώθηκε αύξηση του αντίστοιχου ποσοστού κατά 6,10%.

Την περίοδο 2009-2013, το ποσοστό του πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας στο σύνολο της Χώρας σημείωσε πολύ μεγάλη αύξηση, της τάξης του 176,92%, ενώ στο σύνολο της ΕΕ28 η αύξηση ήταν πολύ μικρότερη, της τάξης του 18,68%. Παρομοίως, το ποσοστό του πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας παρουσίασε πολύ σημαντική αύξηση και σε επίπεδο NUTS 1, με τη μεγαλύτερη αύξηση (μεγαλύτερη μάλιστα από την αντίστοιχη της Χώρας) να καταγράφεται στην Βόρεια Ελλάδα (235,09%) και τη μικρότερη στην Κεντρική Ελλάδα (127,59%).

Πίνακας 5.11. Πληθυσμός που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας: Μεταβολή ποσοστού πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας, Απεικόνιση τάσεων

	2007-2009	2009-2013	2007-2013
Βόρεια Ελλάδα	↓	↑	↑
Κεντρική Ελλάδα	↑	↑	↑
Αττική	↓	↑	↑
Νησιά Αιγαίου & Κρήτη	↓	↑	↑
Σύνολο Χώρας	↓	↑	↑
ΕΕ28	↓	↑	↑

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Στο σύνολο της περιόδου 2007-2013, σε επίπεδο Χώρας καταγράφηκε ιδιαίτερα σημαντική αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας, της τάξης του 125,00%, η οποία ήταν πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της ΕΕ28 (11,34%). Σε επίπεδο NUTS 1, το ποσοστό του πληθυσμού που ζει σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας επίσης παρουσίασε αύξηση σε όλες τις χωρικές ενότητες. Η μεγαλύτερη αύξηση του συγκεκριμένου ποσοστού σημειώθηκε στην Βόρεια Ελλάδα (176,81%) και ακολουθούσε η Κεντρική Ελλάδα (141,46%), ενώ η μικρότερη αύξηση καταγράφηκε στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (69,86%).

5.5.4. Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού

Ο δείκτης αυτός καταγράφει το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού στο συνολικό πληθυσμό. Ειδικότερα, σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού βρίσκονται τα άτομα που διατρέχουν τον κίνδυνο της φτώχειας ή/και αντιμετωπίζουν σοβαρές υλικές στερήσεις ή/και ζουν σε νοικοκυριό με πολύ χαμηλή ένταση εργασίας.

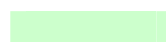
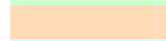
Το 2014, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Eurostat (Ιούλιος 2015), το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού στο σύνολο της Χώρας ανήλθε σε 36,00%, ενώ το 2013 το συγκεκριμένο ποσοστό για τη Χώρα και για την ΕΕ28 ήταν 35,70% και 24,50% αντίστοιχα. Σε επίπεδο NUTS 1, το 2014 η Κεντρική Ελλάδα παρουσίασε το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού (40,50%), υψηλότερο μάλιστα από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας, ενώ η Βόρεια Ελλάδα παρουσίασε το τρίτο μεγαλύτερο ποσοστό (37,10%), επίσης υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας. Από την άλλη, το μικρότερο ποσοστό πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού καταγράφηκε στην Αττική (31,60%). Το 2013, τα μεγαλύτερα ποσοστά πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού εμφάνισαν κατά σειρά η Κεντρική Ελλάδα και η Βόρεια Ελλάδα (39,30% και 36,00% αντίστοιχα), τα οποία ήταν πάλι υψηλότερα από το αντίστοιχο ποσοστό της Χώρας, ενώ το μικρότερο ποσοστό παρατηρήθηκε στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (33,70%).

Στη συνέχεια μελετώνται οι μεταβολές που παρατηρήθηκαν συνολικά το διάστημα 2007-2013²¹, καθώς και για τις υπο-περιόδους 2007-2009 και 2009-2013. Στον Πίνακα 5.12 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της μεταβολής του ποσοστού πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού για όλες τις εδαφικές μονάδες επιπέδου NUTS 1 της Χώρας ως προς την τάση αύξησης ή μείωσης σε κάθε εξεταζόμενη υποπερίοδο, καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή στο σύνολο της Χώρας και της ΕΕ.

Πίνακας 5.12. Πληθυσμός σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού:
Μεταβολή ποσοστού πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού,
Απεικόνιση τάσεων

	2007- 2009	2009- 2013	2007- 2013
Βόρεια Ελλάδα	↓	↑	↑
Κεντρική Ελλάδα	↑	↑	↑
Αττική	↓	↑	↑
Νησιά Αιγαίου & Κρήτη	↓	↑	↑
Σύνολο Χώρας	↓	↑	↑
ΕΕ28	↓	↑	↔

↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

 Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
 Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
 Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Την περίοδο 2007-2009, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού στο σύνολο της Χώρας σημείωσε μείωση (-2,47%), η οποία ήταν μικρότερη όμως από την αντίστοιχη μείωση της ΕΕ28 (-4,51%). Σε επίπεδο NUTS 1, επίσης καταγράφηκε μείωση του ποσοστού του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού στην Βόρεια Ελλάδα (-1,84%), στην Αττική (-6,61%) και στα Νησιά Αιγαίου & Κρήτη (-3,27%), ενώ αντιθέτως, στην Κεντρική Ελλάδα το αντίστοιχο ποσοστό αυξήθηκε κατά 2,45%.

²¹ Εξετάζεται η περίοδος 2007-2013, και όχι η περίοδος 2007-2014, γιατί σε επίπεδο ΕΕ28 δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία από την Eurostat για το έτος 2014.

Την περίοδο 2009-2013, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού στο σύνολο της Χώρας αυξήθηκε σημαντικά, κατά 29,35%, ενώ στο σύνολο της ΕΕ28 η αύξηση ήταν πολύ μικρότερη, της τάξης του 5,15%. Παρομοίως, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού παρουσίασε σημαντική αύξηση και σε επίπεδο NUTS 1, με τη μεγαλύτερη αύξηση να καταγράφεται στην Αττική (60,38%) και τη μικρότερη (μικρότερη μάλιστα από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας) στην Βόρεια Ελλάδα (12,50%). Στην Κεντρική Ελλάδα, την περίοδο αυτή, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού αυξήθηκε κατά 17,31%, αύξηση επίσης μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας.

Στο σύνολο της περιόδου 2007-2013, παρατηρήθηκε αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού, της τάξης του 26,15%, η οποία ήταν πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη (οριακή) αύξηση της ΕΕ28 (0,41%). Σε επίπεδο NUTS 1, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού αυξήθηκε σημαντικά σε όλες τις εδαφικές μονάδες. Η Βόρεια Ελλάδα και η Κεντρική Ελλάδα παρουσίασαν κατά σειρά τις μικρότερες μεταβολές (10,43% και 20,18%, αντίστοιχα), ενώ η μεγαλύτερη μεταβολή σημειώθηκε στην Αττική (49,78%).

5.6. Εγκατάσταση επιχειρήσεων

Στις περιοχές γύρω από κόμβους των αστικών κέντρων της Ζώνης IV εντάθηκε η εγκατάσταση επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής και σταδιακής λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού (1998-2009). Μάλιστα, ένα ποσοστό περίπου 40% των εγκατεστημένων και καταγεγραμμένων από σχετική μελέτη 2.824 επιχειρήσεων, γύρω από τους κόμβους που μελετήθηκαν, ήταν νέες επιχειρήσεις. Η πλειονότητα των νέων επιχειρήσεων αφορούσε στους κλάδους εμπόριο (περίπου κατά το ήμισυ), μεταποίηση (περίπου κατά 30%) και μεταφορές-αποθηκεύσεις (περίπου κατά 10%).

5.7. Μεταβολή βιομηχανικής και εμπορικής γης

Στο σύνολο των περιοχών που μελετήθηκαν, τη μεγαλύτερη έκταση σε όλη τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής και σταδιακής λειτουργίας της Εγνατίας Οδού (1998-2009) καταλάμβανε η βιομηχανική γη και ακολουθούσε η εμπορική γη. Συνολικά την περίοδο 1998-2009 πολύ μεγάλη ήταν η αύξηση της εμπορικής γης, περίπου 90%, μεγάλη η αύξηση της γης εγκαταστάσεων μαζικών μεταφορών (80%) και της γης με εγκαταστάσεις υπηρεσιών (46%), ενώ μικρότερη καταγράφηκε η αύξηση της βιομηχανικής γης (16%).

5.8. Αξίες γης

Η μελέτη των αξιών γης έδειξε σημαντικές αυξήσεις σε όλες τις περιοχές, κατά την περίοδο κατασκευής και σταδιακής λειτουργίας της Εγνατίας Οδού (1998-2009), δηλαδή πριν την έναρξη της έντονης οικονομικής ύφεσης. Η τρέχουσα οικονομική κρίση, όμως, έχει επιδράσει σε μεγάλο βαθμό στις τιμές των αξιών γης, με αποτέλεσμα να μην είναι ασφαλής οποιαδήποτε υπόθεση για την εξέλιξη των αξιών γης στην ζώνη που επηρεάζει η Εγνατία Οδός.

5.9 Οικοδομική δραστηριότητα

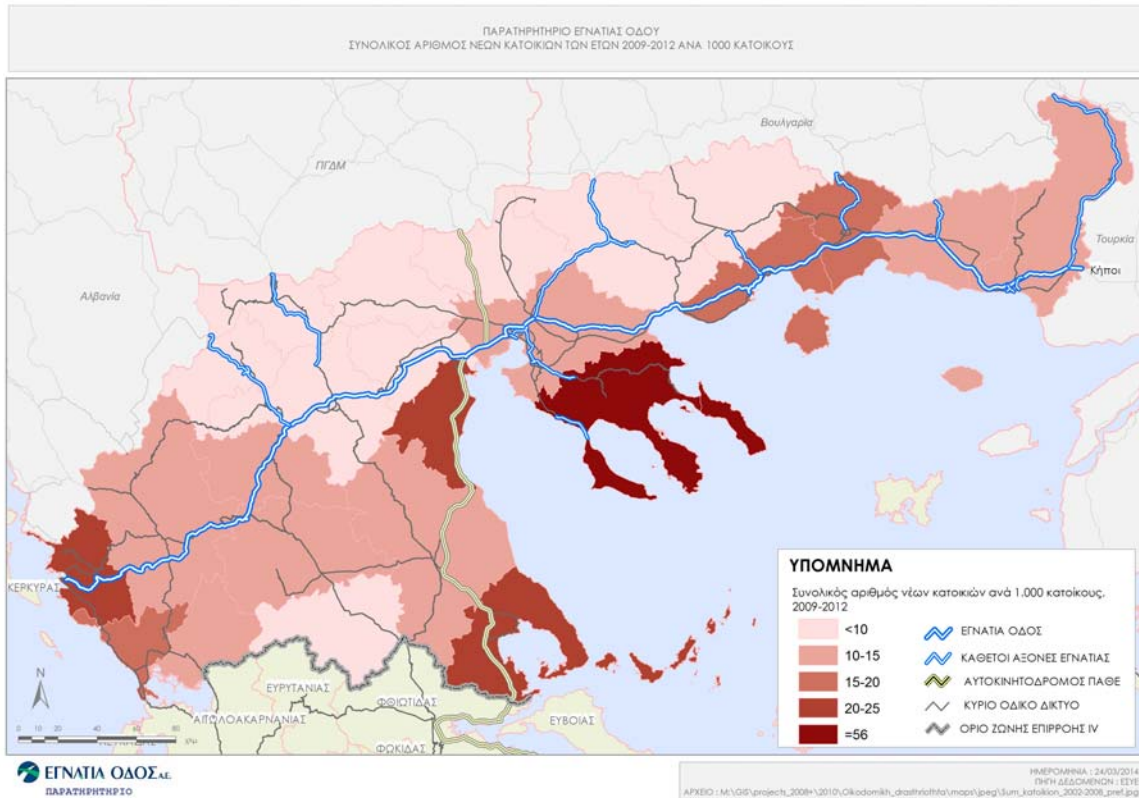
Η οικοδομική δραστηριότητα και ειδικότερα η εξέλιξή της, εξετάζεται παρακάτω ως προς τον αριθμό και όγκο των νέων οικοδομών, τον αριθμό των νέων κατοικιών και τον αριθμό νέων κατοικιών ανά 1.000 κατοίκους.

Την περίοδο 2009-2012, οι νέες οικοδομές στη Ζώνη IV αντιστοιχούσαν στο 34% των νέων οικοδομών της Χώρας, ενώ ο όγκος των νέων οικοδομών της Ζώνης IV αντιστοιχούσε στο 32% του συνολικού οικοδομικού όγκου της Χώρας. Για την περίοδο αυτή, η Ζώνη IV παρουσίασε αρνητικό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής του αριθμού νέων οικοδομών (-31,79%), ο οποίος ήταν λίγο υψηλότερος από τον αντίστοιχο ρυθμό της Χώρας (-30,06%). Παρομοίως, ο ρυθμός μεταβολής του όγκου νέων οικοδομών στη Ζώνη IV ήταν αρνητικός (-16,97%), αλλά χαμηλότερος από τον αντίστοιχο ρυθμό της Χώρας (-23,63%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, σε όλες τις Περιφέρειες καταγράφηκε σημαντική μείωση του αριθμού και του όγκου νέων οικοδομών, φαινόμενο που συνδέεται και επηρεάζεται άμεσα από την έντονη οικονομική ύφεση που επηρέασε και εξακολουθεί να επηρεάζει τη Χώρα, από το 2009 και έπειτα. Ειδικότερα, οι ρυθμοί μείωσης του αριθμού νέων οικοδομών κυμάνθηκαν από -28,89% στην Περιφέρεια Θεσσαλίας έως -33,42% στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ οι ρυθμοί μείωσης του όγκου νέων οικοδομών κυμάνθηκαν από -11,19% στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας έως -22,73% στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης. Σε επίπεδο Νομών, ο αριθμός νέων οικοδομών σημείωσε σημαντική μείωση σε όλους τους Νομούς, με τη μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή να καταγράφεται στους Νομούς Καβάλας (-39,80%) και Κιλκίς (-39,05%) και τη μικρότερη στο Νομό Θεσπρωτίας (-21,26%). Ως προς τον όγκο των νέων οικοδομών, επίσης παρατηρήθηκε μείωση στην πλειονότητα των Νομών, με ρυθμούς που κυμάνθηκαν από -1,09% (Νομός Πρεβέζης) μέχρι -36,70% (Νομός Καβάλας). Εξαιρέση αποτελούσαν οι Νομοί Πέλλης, Καστοριάς και Άρτας, οι οποίοι παρουσίασαν θετικούς ρυθμούς μεταβολής (3,57%, 69,02% και 1,37%, αντίστοιχα).

Η εξέλιξη του αριθμού νέων κατοικιών κατά την περίοδο 2009-2012 ήταν παρόμοια με την εξέλιξη του αριθμού νέων οικοδομών. Μεταξύ των Περιφερειών της Ζώνης IV, σε όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, η Κεντρική Μακεδονία συγκέντρωνε το μεγαλύτερο αριθμό νέων κατοικιών και ακολουθούσε η Θεσσαλία. Σε επίπεδο Νομών, ο μεγαλύτερος αριθμός νέων κατοικιών καταγράφηκε στους πληθυσμιακά μεγαλύτερους Νομούς, καθώς και στους τουριστικούς Νομούς (Νομοί Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής, Ιωαννίνων, Μαγνησίας). Επισημαίνεται ότι οι Περιφέρειες Ηπείρου και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, η προσβασιμότητα των οποίων βελτιώθηκε σημαντικά από τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού, ήταν αυτές που παρουσίασαν και την καλύτερη απόδοση σε ότι αφορά την κατασκευή νέων κατοικιών αναλογικά με τον πληθυσμό τους. Σε επίπεδο Νομών, στις κατά μέσο όρο νέες κατοικίες ανά 1.000 κατοίκους, η μεγαλύτερη τιμή καταγράφηκε στο Νομό Χαλκιδικής (14 κατοικίες/1.000 κατοίκους) και ακολουθούσαν ο Νομός Θεσπρωτίας (6,3 κατοικίες/1.000 κατοίκους), ο Νομός Μαγνησίας (6 κατοικίες/1.000 κατοίκους) και ο Νομός Πιερίας (5,3 κατοικίες/1.000 κατοίκους). Στον αντίποδα, η χαμηλότερη τιμή παρατηρήθηκε στους Νομούς Σερρών και Καστοριάς (1,7 κατοικίες/1.000 κατοίκους και στους δύο Νομούς) και ακολουθούσαν οι Νομοί Πέλλης και Κοζάνης (1,8 κατοικίες/1.000 κατοίκους και στους δύο Νομούς).

Τέλος, αναφορικά με τον αριθμό νέων οικοδομών της περιόδου 2010-2012 στα Δημοτικά Διαμερίσματα σε ζώνη 5km εκατέρωθεν της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων, το μεγαλύτερο αριθμό νέων οικοδομών παρουσίασαν το Δ.Δ Αλεξανδρουπόλεως με 305 οικοδομές (Νομός Έβρου), το Δ.Δ Θέρμης με 241 οικοδομές (Νομός Θεσσαλονίκης), το Δ.Δ Ξάνθης με 181 οικοδομές (Νομός Ξάνθης), το Δ.Δ Ιωαννίνων με 155 οικοδομές (Νομός Ιωαννίνων) και το Δ.Δ Θεσσαλονίκης με 147 οικοδομές (Νομός Θεσσαλονίκης).

Χάρτης 5.1. Συνολικός αριθμός νέων κατοικιών ανά 1.000 κατοίκους, 2009-2012



6. Ισορροπία – Δικτύωση

Η περιφερειακή ισορροπία και η χωρική δικτύωση είναι φαινόμενα που διαμορφώνονται από σύνθετες και κατά κανόνα μακροχρόνιες εξελίξεις. Η κινητικότητα και η βελτίωση της προσβασιμότητας έχουν το μερίδιό τους σε αυτές τις εξελίξεις χωρίς όμως οι επιδράσεις τους να είναι άμεσες, γραμμικές και πάντα προς όφελος των μειονεκτικών περιοχών. Στην παράμετρο αυτή εξετάζονται (όπως και στη 2^η Έκθεση Επιδράσεων) η χωρική κατανομή και εξέλιξη του πληθυσμού (πυκνότητα, πληθυσμός και πληθυσμιακή μεταβολή σε επίπεδο Ζώνης IV, Περιφερειών, Νομών, Δήμων, Δημοτικών ή Τοπικών Κοινοτήτων και αστικών κέντρων), η ταξινόμηση των αστικών κέντρων και ορισμένα στοιχεία σχετικά με την πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και τέλος, η μεταβολή της αστικής γης. Σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, για το σύνολο των παραπάνω δεικτών δεν υπάρχουν νεότερα στοιχεία (καθώς στην πλειονότητά τους βασίζονται στα αποτελέσματα της απογραφής του 2011). Επισημαίνεται όμως ότι όσον αφορά τον πληθυσμό και την πληθυσμιακή μεταβολή σε επίπεδο Ζώνης IV και Περιφερειών, εξετάζεται επιπλέον ο πληθυσμός την 1η Ιανουαρίου για το έτος 2014 (βάσει στοιχείων της Eurostat) και αναλύεται η μεταβολή της περιόδου 2011-2014.

6.1. Χωρική κατανομή και εξέλιξη του πληθυσμού

6.1.1. Πυκνότητα πληθυσμού

Το 2011, 38% του πληθυσμού της Ζώνης IV κατοικούσε σε περιοχές με πυκνότητες μεγαλύτερες των 1.000 κατ./τ.χλμ., οι οποίες συναντώνται στα αστικά κέντρα. Από την άλλη πλευρά, ένα σημαντικό ποσοστό, 31% του πληθυσμού της Ζώνης IV, κατοικούσε σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα (κάτω των 100 κατ./km²), γεγονός που αντικατοπτρίζει τη μεγάλη διασπορά μικρών οικισμών σε όλη την αγροτική ενδοχώρα και ιδιαίτερα στις ορεινές περιοχές.

6.1.2. Πληθυσμός και πληθυσμιακή μεταβολή

6.1.2.1. Ανάλυση σε επίπεδο Ζώνης IV, Περιφερειών και Νομών

Βάσει των στοιχείων της απογραφής του 2011, στη Ζώνη IV κατοικούσε το 35,5% του μόνιμου πληθυσμού της Χώρας, στα ίδια γενικώς επίπεδα με το αντίστοιχα ποσοστά των ετών 2001 και 1991. Σε επίπεδο Περιφερειών για το έτος 2011, η Κεντρική Μακεδονία συγκέντρωνε σχεδόν το μισό πληθυσμό της Ζώνης IV (48,96%), ενώ η Δυτική Μακεδονία είχε τη μικρότερη συμμετοχή (7,40%). Κατά τη δεκαετία 2001-2011, ο πληθυσμός της Ζώνης IV μειώθηκε (τάση που αναμφίβολα σχετίζεται με την εκδήλωση της κρίσης στο τέλος της δεκαετίας του 2000) σε ποσοστό, ωστόσο, μικρότερο από το μέσο Χώρας (-0,29% και -1,09% αντίστοιχα). Δύο Περιφέρειες της Ζώνης IV κατέγραψαν μείωση του πληθυσμού, (Δυτική Μακεδονία και Θεσσαλία), ενώ στις άλλες τρεις Περιφέρειες (Κεντρική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη και Ήπειρο) σημειώθηκε αύξηση του πληθυσμού, αν και σε σχετικά μικρά ποσοστά. Σε επίπεδο Νομών, το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης αντιστοιχούσε στο Νομό Χαλκιδικής. Από τους Νομούς διέλευσης της Εγνατίας Οδού, πληθυσμιακή αύξηση παρουσίασαν οι Νομοί Ξάνθης, Ιωαννίνων και Θεσσαλονίκης. Την περίοδο αυτή, ένα σύνολο 17 Νομών σημείωσε πληθυσμιακή μείωση. Την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), οι τάσεις πληθυσμιακής εξέλιξης ήταν τελείως διαφορετικές καθώς τόσο η Ζώνη IV και οι επιμέρους Περιφέρειές της, όσο και η Χώρα είχαν παρουσιάσει αύξηση του πληθυσμού. Παρομοίως, αύξηση είχαν παρουσιάσει και οι περισσότεροι Νομοί της Ζώνης IV, με εξαίρεση τους Νομούς Γρεβενών, Τρικάλων, Άρτας και Καρδίτσας.

Βάσει στοιχείων της Eurostat (Ιούλιος 2015) που αφορούν τον πληθυσμό την 1^η Ιανουαρίου κάθε έτους, το 2014 ο συνολικός πληθυσμός της Ζώνης IV αντιστοιχούσε στο 35,40% του συνολικού πληθυσμού της Χώρας (ποσοστό ελάχιστα μειωμένο σε σχέση με το 2011). Σε επίπεδο Περιφερειών της Ζώνης IV, η Κεντρική Μακεδονία συγκέντρωνε το 49,20% του συνολικού πληθυσμού της Ζώνης IV (ποσοστό ελάχιστα αυξημένο σε σχέση με το 2011). Ακολουθούσαν οι Περιφέρειες Θεσσαλίας (19,07%), Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (15,70%) και Ηπείρου (8,81%). Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας διέθετε τη μικρότερη συμμετοχή στον πληθυσμό της Ζώνης IV, καθώς σε αυτή κατοικούσε το 7,21% του συνολικού πληθυσμού της Ζώνης (ποσοστό ελαφρώς μειωμένο σε σχέση με το 2011).

Το διάστημα 2011-2014, ο πληθυσμός της Ζώνης IV σημείωσε οριακή αύξηση, της τάξης του 0,44%, η οποία ήταν μικρότερη από τις αντίστοιχες οριακές αυξήσεις της Χώρας (0,82%) και της ΕΕ28 (0,88%). Στο εσωτερικό της Ζώνης IV, δύο Περιφέρειες παρουσίασαν αρνητική μεταβολή του πληθυσμού και συγκεκριμένα η Δυτική Μακεδονία (-1,93%) και η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-0,32%). Αντιθέτως, στις υπόλοιπες τρεις Περιφέρειες ο πληθυσμός αυξήθηκε, κατά 0,93% στην Κεντρική Μακεδονία (αύξηση μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας), κατά 0,49% στην Θεσσαλία (αύξηση μικρότερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας) και κατά 1,00% στην Ήπειρο (αύξηση επίσης μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας).

6.1.2.2. Ανάλυση σε επίπεδο ΟΤΑ και Δημοτικών/Τοπικών Κοινοτήτων

Σε επίπεδο ΟΤΑ για το 2011, ο Δήμος Θεσσαλονίκης διέθετε το μεγαλύτερο αριθμό κατοίκων, κατέχοντας το 8,46% του συνολικού πληθυσμού της Ζώνης IV και το 3,01% του συνόλου της Χώρας. Την τετράδα των μεγαλύτερων Δήμων συμπλήρωναν οι Δήμοι Λάρισας, Βόλου και Ιωαννίνων, ενώ την τελευταία θέση

καταλάμβανε ο Δήμος Πρεσπών του οποίου η συμμετοχή στο σύνολο της Ζώνης IV ανερχόταν μόλις στο 0,04%.

Όσον αφορά στη μεταβολή του πληθυσμού, τη δεκαετία 2001-2011 πολύ μεγάλη αύξηση παρουσίασαν οι Δήμοι της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ), οι Δήμοι Κορδελιού-Ευόσμου και Πυλαίας-Χορτιάτη (στο ΠΣΘ) και οι Δήμοι Θέρμης, Ωραιοκαστρου και Θερμαϊκού στην Περιαστική Ζώνη της ΕΠΘ, με αυξήσεις της τάξης από 35-55%. Πολύ σημαντική ήταν και η αύξηση του πληθυσμού των Δήμων που βρίσκονται στα άκρα της Εγνατίας οδού, δηλαδή των Δήμων Αλεξανδρούπολης και Κομοτηνής στα ανατολικά και Ιωαννίνων και Ηγουμενίτσας στα δυτικά.

Εστιάζοντας σε επίπεδο Δημοτικών και Τοπικών Κοινοτήτων μόνον στη ζώνη διέλευσης της Εγνατίας Οδού, κατά τη δεκαετία 2001-2011, τη μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού παρουσίασε το σύνολο των Δ.Κ./Τ.Κ. με πληθυσμό μεταξύ 2.000-10.000 κατοίκων και ακολουθούσε το σύνολο των Δ.Κ./Τ.Κ. με πληθυσμό μεταξύ 10.000-30.000 κατοίκων. Μείωση και μάλιστα της τάξης του 8% παρουσίασαν οι Δ.Κ./Τ.Κ. με πληθυσμό κάτω των 2.000 κατοίκων. Συνεπώς, η βελτίωση της προσβασιμότητας σχετίζεται θετικά με τα ημιαστικά και αστικά κέντρα.

6.1.2.3. Ανάλυση σε επίπεδο αστικών κέντρων

Τη δεκαετία 2001-2011 συνολικά ο πληθυσμός των αστικών κέντρων άνω των 10.000 κατοίκων της Ζώνης IV αυξήθηκε, αν και με μικρότερο ποσοστό (4,7%) σε σύγκριση με τη δεκαετία 1991-2001. Σε όλες τις Περιφέρειες παρατηρήθηκε αύξηση του πληθυσμού των αστικών κέντρων άνω των 10.000 κατοίκων, με τη μεγαλύτερη θετική μεταβολή να καταγράφεται στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (14,1%). Στις υπόλοιπες Περιφέρειες, η αύξηση του πληθυσμού κυμάνθηκε στα ίδια περίπου επίπεδα με την πληθυσμιακή αύξηση της Ζώνης IV. Σε ό,τι αφορά τα επιμέρους αστικά κέντρα της Ζώνης IV, η μεγαλύτερη αύξηση εντοπίστηκε στο Κιλκίς (29,1%) και ακολουθούσαν η Ξάνθη (20,8%) και ο Πολύγυρος (20,3%).

6.2. Ταξινόμηση αστικών κέντρων - Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη

6.2.1. Ταξινόμηση αστικών κέντρων

Το 2011 πρώτη στην πληθυσμιακή ταξινόμηση των αστικών κέντρων κατατάσσεται η Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ) και ακολουθούσαν η Λάρισα, ο Βόλος τα Ιωάννινα και τα Τρίκαλα. Στις τελευταίες θέσεις τις ιεραρχίας βρίσκονταν τα Γρεβενά, ο Τύρναβος, η Ηγουμενίτσα και ο Πολύγυρος. Σε σχέση με το 2001, το 2011 παρατηρήθηκαν ανακατατάξεις στην ιεραρχία των αστικών κέντρων, με εννέα αστικά κέντρα να βελτιώνουν τη σχετική τους θέση στην ιεραρχία και πέντε να χειροτερεύουν. Η Αλεξανδρούπολη και η Ξάνθη είναι τα δύο αστικά κέντρα που βελτίωσαν τη θέση τους σε όλη την εικοσαετία 1991-2001.

6.2.2. Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη

Έκθεση του Παρατηρητηρίου που δημοσιεύθηκε το 2009²², οδήγησε στη δόμηση μιας μεθοδολογίας για την εκτίμηση της επίδρασης του συστήματος Εγνατία Οδός – Κάθετοι Άξονες στην πολυκεντρικότητα του δικτύου των αστικών κέντρων της

²² Εγνατία Οδός Α.Ε. - Παρατηρητήριο (2009), Εκτίμηση της επίδρασης της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων στην πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη της ζώνης επιρροής τους.

περιοχής επιρροής τους. Η μεθοδολογία στοιχειοθετήθηκε γύρω από τη διαπίστωση πως το επίπεδο πολυκεντρικής χωρικής ανάπτυξης (πολυκεντρικότητα) είναι μια κατάσταση που αφορά τόσο στο μέγεθος και στη θέση των αστικών κέντρων (μορφολογική πολυκεντρικότητα), όσο και στις σχέσεις μεταξύ τους (λειτουργική πολυκεντρικότητα). Η περιοχή για την οποία εκτιμήθηκε η πολυκεντρικότητα ήταν η Ζώνη IV, ενώ τα δεδομένα που μελετήθηκαν αφορούσαν μια περίοδο (1997-2006) κατά την οποία το εξεταζόμενο σύστημα μεταφορικών αξόνων ήταν υπό κατασκευή και όχι σε πλήρη λειτουργία.

Διαπιστώθηκε ότι οι αλλαγές που επιφέρει το σύστημα Εγνατία Οδός – Κάθετοι Άξονες σε ό,τι αφορά τη μορφολογική πολυκεντρικότητα είναι μικρές σε σημασία και δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ούτε θετικές ούτε αρνητικές. Αντιθέτως, ιδιαίτερα σημαντικές εμφανίζονται οι επιδράσεις του συστήματος Εγνατία Οδός – Κάθετοι Άξονες στη **λειτουργική πολυκεντρικότητα** του δικτύου των αστικών κέντρων της Ζώνης IV. Από την έρευνα προέκυψε ότι η Εγνατία Οδός (με τους Κάθετους Άξονες) βελτιώνει την προσπελασιμότητα και αυξάνει την κινητικότητα μεταξύ των αστικών κέντρων συμβάλλοντας έτσι με άμεσο τρόπο στη λειτουργική πολυκεντρικότητα στη Ζώνη Επιρροής της. Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται με δύο τρόπους:

- ο Πρώτον, με τη βελτίωση της δυνατότητας διασύνδεσης αυξάνεται η προσπελασιμότητα αισθητά για όλες τις πόλεις και εμφανίζει μάλιστα μεγάλες ποσοστιαίες αυξήσεις στις μικρότερες από αυτές. Ως αποτέλεσμα, όσον αφορά την προσπελασιμότητα αμβλύνεται η ανισότητα μεταξύ των αστικών κέντρων.
- ο Δεύτερον, αυξάνεται το μέγεθος των ροών μεταξύ των αστικών κέντρων (που καταρχήν εκφράζεται με την αύξηση της μέσης ετήσιας ημερήσιας κίνησης μεταξύ τους) κατά τέτοιο τρόπο ώστε, παρότι δεν βελτιώνεται η ισοκατανομή των ροών στο χώρο, να επηρεάζεται ιδιαίτερα θετικά η ειδική λειτουργική πολυκεντρικότητα, εν προκειμένω ως συνάρτηση του μεγέθους των μετακινήσεων των οποίων η αύξηση είναι ιδιαίτερα μεγάλη.

Αυτός ο εντοπισμός ενός συστήματος κέντρων που έχουν τη δυναμική διασύνδεσης και ανάπτυξης λειτουργικών σχέσεων και καλύπτουν όλη τη ζώνη της Βόρειας Ελλάδας, άλλοτε ανάμεσα στα κέντρα που γειτνιάζουν μεταξύ τους (π.χ. Ιωάννινα–Ηγουμενίτσα, Κοζάνη–Βέροια, Ξάνθη–Κομοτηνή–Αλεξανδρούπολη) και άλλοτε ανάμεσα στο κύριο αστικό κέντρο της βορειοελλαδικής ζώνης, τη Θεσσαλονίκη, και τα περισσότερο απομακρυσμένα από αυτό δυναμικά αστικά κέντρα (των Περιφερειών Ηπείρου και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης) καταδεικνύει ότι οι νέες υποδομές μπορούν να συμβάλλουν στη διαμόρφωση προϋποθέσεων για νέες μορφές χωρικής οργάνωσης. Ο βαθμός συμβολής ωστόσο εξαρτάται από το σύνολο των χωρικών πολιτικών και το πως αυτές εφαρμόζονται στο σύνολο του Ελλαδικού χώρου και όχι μόνον από τις μεταφορικές υποδομές.

6.3. Μεταβολή αστικής γης

Από τη μελέτη της μεταβολής της αστικής γης στην άμεση ζώνη επιρροής του άξονα, για την περίοδο 1998-2009, προέκυψε ότι η συνεχής δόμηση αυξήθηκε κατά 17,5%, η γραμμική δόμηση κατά 25,4% και η ασυνεχής δόμηση κατά 18,4%. Η μεταβολή της συνεχούς δόμησης σχετιζόταν πρωτίστως με την ολοκλήρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού σε περιοχές ένταξης στο σχέδιο πόλης. Στην αύξηση της γραμμικής δόμησης η επίδραση της Εγνατίας Οδού ήταν άμεση, ενώ στην αύξηση της ασυνεχούς δόμησης η επίδρασή της θεωρήθηκε κρίσιμη.

7. Ποιότητα περιβάλλοντος

Οι δείκτες που μελετούν την παράμετρο της ποιότητας του περιβάλλοντος αναφέρονται στις άμεσες επιδράσεις στους οικισμούς και εν γένει (θόρυβος, συνοχή-αποκοπή οικισμών) στη συμβολή στην ατμοσφαιρική ρύπανση και έμμεσα στην κλιματική αλλαγή και στις άμεσες επιδράσεις στους φυσικούς πόρους (αποκοπή επικοινωνίας φυσικών περιοχών και εγγύτητα σε προστατευμένες περιοχές, μεταβολή χρήσεων γης, αποκατάσταση τοπίου). Σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων, υπάρχουν νεότερα δεδομένα μόνο για τον θόρυβο. Επιπλέον, στην παρούσα Έκθεση Επιδράσεων εξετάζονται και δύο νέοι δείκτες που σχετίζονται με την ποιότητα των υδάτων και τη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων.

7.1. Επιδράσεις στους οικισμούς

7.1.1. Θόρυβος

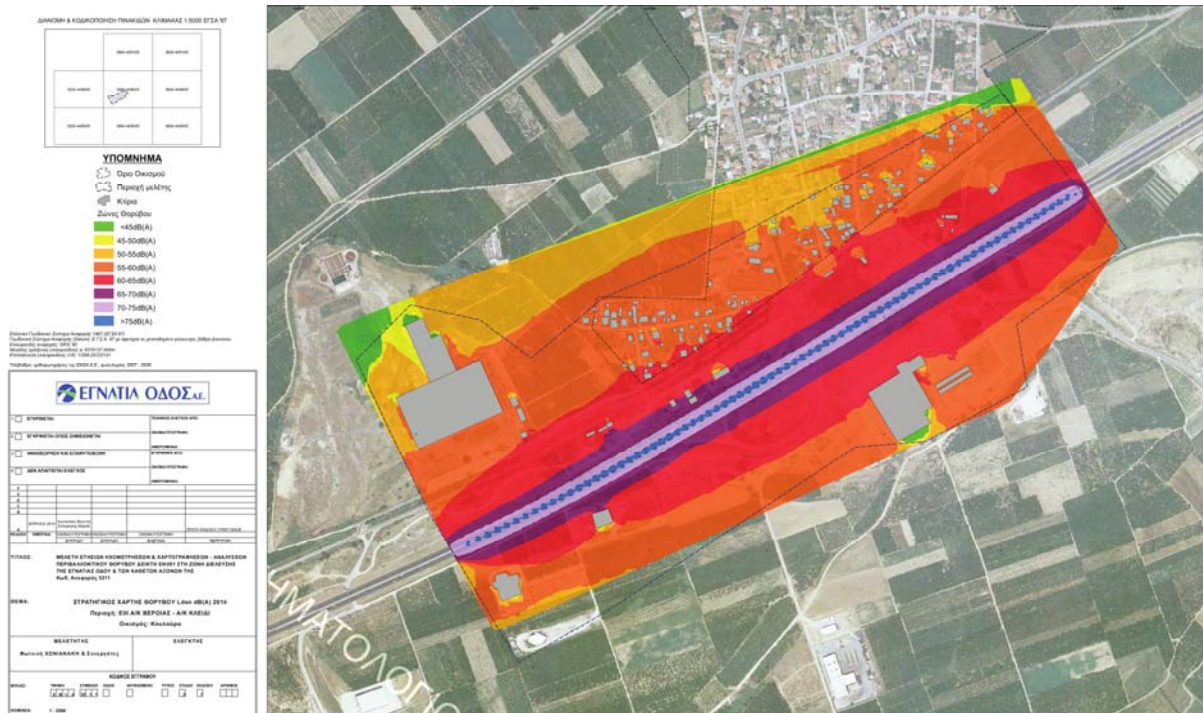
Ο θόρυβος που προέρχεται από την κίνηση των μέσων μεταφοράς, αποτελεί την πιο διαδεδομένη και άμεσα αισθητή επίπτωση των μεταφορών στο περιβάλλον. Η έκθεση στο θόρυβο εδώ έχει την έννοια της έκθεσης από τη διερχόμενη κυκλοφορία ατόμων που ζουν σε οργανωμένους οικισμούς.

Το γενικό συμπέρασμα από την συστηματική παρακολούθηση του δείκτη, από το 2007 και μετά, είναι ότι η κατασκευή και απόδοση σε κυκλοφορία του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού οδήγησε εξ αρχής στην παράκαμψη των υφιστάμενων οικισμών και των θεσμοθετημένων ορίων τους, διαμορφώνοντας μια κατάσταση σημαντικά ευνοϊκότερη, σε σχέση με το παρελθόν, ως προς τον πληθυσμό που εκτίθεται σε θόρυβο από τη διερχόμενη κυκλοφορία. Παράλληλα, με βάση τα αποτελέσματα μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν το 2014, προκύπτει ότι στο σύνολο των οικισμών που βρίσκονται κοντά στη ζώνη διέλευσης του αυτοκινητόδρομου²³, η στάθμη θορύβου για τους δείκτες L_{den} (70dB(A)) & L_{night} (60dB(A)) ήταν κάτω από τα θεσμοθετημένα όρια. Εξαιρέση αποτελούσαν περιορισμένες θέσεις στην περιοχή μεταξύ Α/Κ Ιωνίας – Α/Κ Ευκαρπίας – Α/Κ Γηροκομείου, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, όπου οι χρήσεις είναι κυρίως μη οικιστικές.

Αντίστοιχα, στα πλαίσια της επικαιροποίησης της χαρτογράφησης θορύβου στις κατοικημένες περιοχές πέριξ της Εγνατίας οδού, βάσει των απαιτήσεων της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, διαπιστώθηκε ότι δεν εκτίθεται πληθυσμός σε στάθμη θορύβου πέραν των θεσμοθετημένων ορίων.

²³ Κατά τη διάρκεια του έτους 2014, πραγματοποιήθηκαν 24ωρες ηχομετρήσεις και χαρτογράφηση του οδικού κυκλοφοριακού θορύβου, υπό την επίβλεψη του Τμήματος Περιβάλλοντος σε συνεργασία με το Παρατηρητήριο και με τη συνδρομή του Τμήματος Κυκλοφορίας του Τομέα Λειτουργίας, Εκμετάλλευσης & Συντήρησης της ΕΟΑΕ. Επιπρόσθετα ολοκληρώθηκε η επικαιροποίηση της χαρτογράφησης του θορύβου κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου.

Χάρτης 7.1. Χαρτογράφηση οδικού κυκλοφοριακού θορύβου, 2014
Α/Κ Βέροιας - Α/Κ Κλειδί, Οικισμός: Κουλούρα



7.1.2. Συνοχή – Αποκοπή οικισμών

Η διαμπερής κυκλοφορία αποτελεί ένα από τα βασικότερα εμπόδια στη συνοχή των οικισμών, πολύ περισσότερο όταν αυτή περιλαμβάνει και διαμπερείς μετακινήσεις. Ο δείκτης προσδιορίζει τα ενδεχόμενα προβλήματα συνοχής και αποκοπής των οργανωμένων οικισμών (δηλαδή οικισμών με κάποιου είδους θεσμοθετημένα όρια) ή πυκνοδομημένων εκτός σχεδίου κατοικημένων περιοχών, λόγω των οδικών αξόνων. Η αποκοπή της επικοινωνίας των οικισμών έχει σημαντικές επιπτώσεις στην πολεοδομική τους οργάνωση, στην εύρυθμη λειτουργία τους και στην ασφάλεια των κατοίκων. Η παράκαμψη των οικισμών είναι ένας από τους βασικότερους στόχους της κατασκευής των μεγάλων οδικών αξόνων όπως η Εγνατία Οδός. Με τον δείκτη ελέγχεται ο βαθμός τυχόν αποκοπής, καθώς και συνοχής των οικιστικών ενοτήτων από το σχεδιασμό του άξονα της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων.

Από το Παρατηρητήριο εκτιμήθηκε ένας δείκτης αποκοπής των οικισμών για την κατάσταση πριν και μετά την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και των 5 Καθέτων Αξόνων. Στο σύνολο των Νομών διέλευσης του άξονα και των 5 Καθέτων Αξόνων, ο δείκτης αποκοπής μειώθηκε από την τιμή 224,3 (πριν την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και των 5 καθέτων αξόνων) σε 101,0 (με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των 5 καθέτων αξόνων), γεγονός που καταδεικνύει τη σαφή βελτίωση της συνοχής και άρα τη βιώσιμη λειτουργία των οικισμών της Ζώνης IV. Η μείωση της τιμής του δείκτη κυμάνθηκε σε ποσοστά από 37,8% στο Νομό Καβάλας μέχρι 88,1% στο Νομό Κοζάνης.

7.1.3. Ποιότητα των υδάτων

Οι απορροές των υδάτων από αυτοκινητοδρόμους είναι μια σημαντική, μη σημειακή πηγή ρύπανσης. Τόσο τα μηχανοκίνητα οχήματα όσο και η φθορά των οδικών δικτύων, οι ρύποι από τα ύδατα που απορρέουν από τους αυτοκινητοδρόμους και τα κατάλοιπα από τις διεργασίες συντήρησης των αυτοκινητοδρόμων παράγουν μια σειρά τοξικών ουσιών, όπως τα βαρέα μέταλλα. Οι πιο συνηθισμένοι ρύποι κατά την απορροή υδάτων σε αυτοκινητοδρόμους είναι τα βαρέα μέταλλα, τα ανόργανα άλατα, οι αρωματικοί υδρογονάνθρακες και τα αιωρούμενα στερεά τα οποία συσσωρεύονται στην επιφάνεια του δρόμου, ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου και των δραστηριοτήτων συντήρησής του.

Σύμφωνα με δειγματοληψίες και μετρήσεις/αναλύσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο Δεκέμβριος 2014-Ιούνιος 2015 σε 150 σημεία σε υδάτινους αποδέκτες στην εγγύτητα της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων της, καθώς και στα φρεάτια υδατοσυλλογής και στις Μονάδες Ελέγχου Ρύπανσης (ΜΕΡ) του αυτοκινητοδρόμου, παρατηρείται γενικώς ότι όλες σχεδόν οι τιμές των μετρούμενων παραμέτρων βρίσκονται εντός ορίων, σύμφωνα με τη νομοθεσία που αφορά στα νερά που προορίζονται για άρδευση (Κ.Υ.Α. 5673/400, ΦΕΚ 192Β/14-03-1997), καθώς και σύμφωνα με τη νομοθεσία που αφορά χαρακτηριστικά παραμέτρων νερών που προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση (Κ.Υ.Α. Υ2/2600/2001, ΦΕΚ 892Β/11-07-2001). Επίσης, παρατηρείται ότι τα αποτελέσματα των αναλύσεων δεν εμφανίζουν μεταξύ τους έντονες διαφοροποιήσεις, κατά τις δυο περιόδους δειγματοληψίας (Δεκέμβριος 2014 και Μάρτιος 2015).

Εικόνα 7.1. Άραχθος



Εικόνα 7.2. Εξοπλισμός δειγματοληψίας

7.1.4. Διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων

Ο όρος «Διαχείριση Απορριμμάτων» αναφέρεται στο σύνολο των διαδικασιών προσωρινής συλλογής, αποθήκευσης, μεταφοράς και διάθεσης των απορριμμάτων, με ενδεχόμενη επεξεργασία τους.

Προκειμένου να υπάρχει πλήρης παρακολούθηση των συλλεγόμενων απορριμμάτων και αποβλήτων, από το 2006 και μετά, υλοποιείται (από το Τμήμα Περιβάλλοντος του Τομέα Λ.Ε.Σ της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε) συστηματικό πρόγραμμα καταγραφής όλων των απορριμμάτων και αποβλήτων που συλλέχθηκαν από οποιοδήποτε τμήμα του άξονα της Εγνατίας Οδού καθώς και των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησής της. Η διαχείριση των απορριμμάτων γίνεται μέσω των εργολαβιών συντήρησης και λειτουργίας της οδού, στις περιοχές ευθύνης των αντίστοιχων Περιφερειακών Υπηρεσιών της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. Επιπρόσθετα, κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου είναι εγκατεστημένες οι Μονάδες Ελέγχου Ρύπανσης (Μ.Ε.Ρ.) στις οποίες συγκεντρώνονται ρυπαντικές ουσίες (στερεά και ορυκτέλαια) από τις εκπλύσεις της οδού ή από ατυχήματα που συμβαίνουν σε αυτήν.

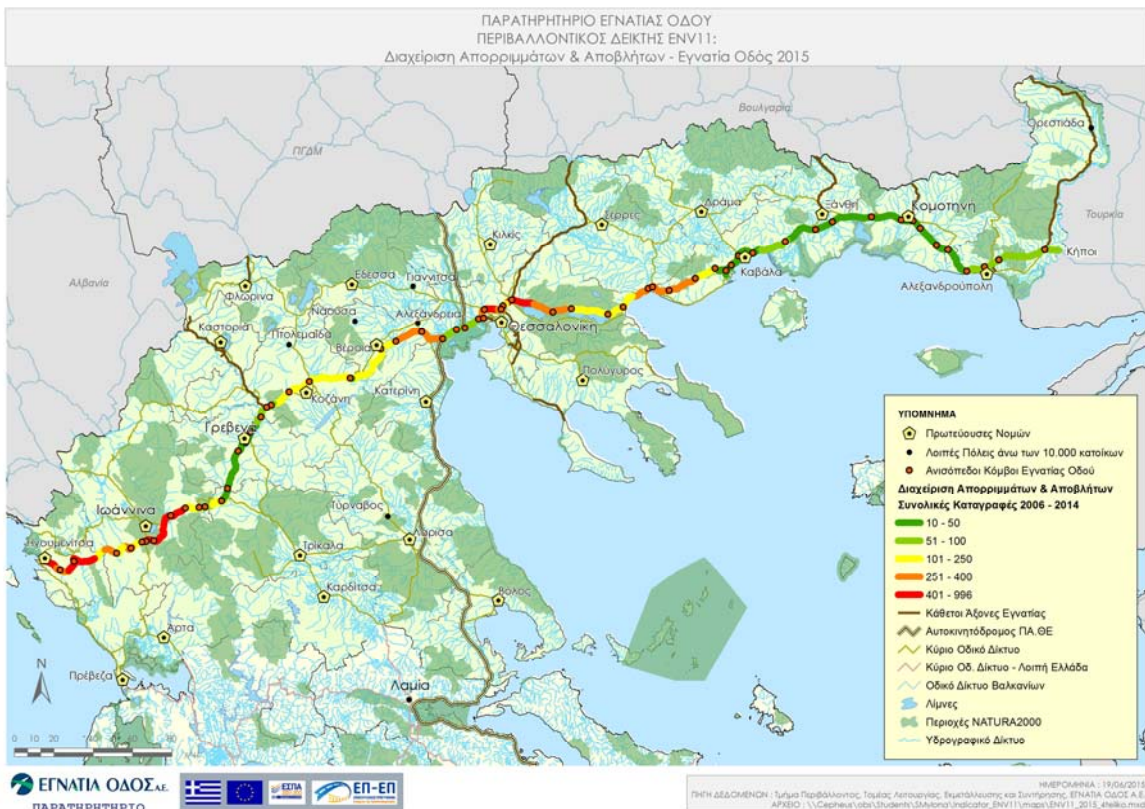
Ο κύριος όγκος των συλλεγόμενων απορριμμάτων αποτελείται κυρίως από συσκευασίες διαφόρων υλικών (ανακυκλώσιμα), ελαστικά απόβλητα, οργανικά απόβλητα (νεκρά ζώα) και ορυκτέλαια. Τα ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά των απορριμμάτων επηρεάζονται από παράγοντες όπως ο κυκλοφοριακός φόρτος στα διάφορα τμήματα της οδού, η εγγύτητα του εκάστοτε τμήματος σε αστικά κέντρα κλπ., το έτος παράδοσης του τμήματος στην κυκλοφορία, καθώς και το έτος ανάθεσης της συντήρησης και λειτουργίας στην ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. Επομένως, τα ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά των απορριμμάτων ποικίλουν μεταξύ των διαφόρων γεωγραφικών περιοχών από τις οποίες διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού, αλλά και μεταξύ διαφορετικών χρονικών περιόδων.

Ο μέγιστος αριθμός καταγραφών συλλεγόμενων απορριμμάτων εντοπίζεται στο Νομό Ιωαννίνων και πιο συγκεκριμένα στα τμήματα Πεδινή – Δροσοχώρι, Δροσοχώρι – Άραχθος, Γκρίκα – Κρυσταλλοπηγή, Άραχθος – Περιστέρι και Λαδοχώρι – Λυκοπόδι. Επίσης, υψηλές τιμές καταγράφονται και στα τμήματα της Εγνατίας Οδού που διέρχονται από το Νομό Θεσσαλονίκης, ειδικά στα τμήματα Δερβένι – Ανάληψη και μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Κ2-Κ4 που λειτουργεί και ως εξωτερική περιφερειακή οδός της πόλης.

Οι αυξημένες καταγραφές συλλεγόμενων απορριμμάτων που παρατηρούνται σε ορισμένες περιοχές προέρχονται κυρίως από τη γειτνίαση με αστικά κέντρα (όπως η Θεσσαλονίκη και τα Ιωάννινα), με λιμάνια (όπως η Θεσσαλονίκη και η Ηγουμενίτσα) και με αεροδρόμια (όπως τα Ιωάννινα). Άλλος ένας σημαντικός παράγοντας είναι ο κυκλοφοριακός φόρτος που επικρατεί σε κάποια τμήματα, όπως είναι η Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης (Κ1-Κ2-Κ4), η Ασπροβάλτα και τα τμήματα Βέροια – Κουλούρα – Κλειδί. Από την άλλη, επισημαίνεται ότι τα τμήματα που παραδόθηκαν στην κυκλοφορία αργότερα σε σχέση με τα υπόλοιπα (π.χ. το τμήμα Παναγία – Γρεβενά) ή η ευθύνη συντήρησης – λειτουργίας τους ανατέθηκε πρόσφατα στην ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. (όπως το τμήμα Κλειδί – Κ1) παρουσιάζουν αρκετά μειωμένες καταγραφές.

Γενικά, από το 2006 οπότε και ξεκίνησε η συστηματική συλλογή στοιχείων έως και το 2014 παρατηρήθηκε αύξηση στις καταγραφές συλλεγόμενων απορριμμάτων κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου και ταυτόχρονα σημειώθηκε μεγάλη βελτίωση στις μεθόδους διαχείρισης των απορριμμάτων από τη μεριά της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε, όσον αφορά είτε επικίνδυνα απορρίμματα (υγρά απόβλητα, πετρελαιοειδή, λασπώδη κ.ά.) είτε μη επικίνδυνα (πλαστικά, χαρτί, ξύλο, λάστιχα/ελαστικά κλπ.).

Χάρτης 7.2. Διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων, 2006-2014



7.2. Ατμοσφαιρική ρύπανση – Συμβολή στην κλιματική αλλαγή

Η εκτίμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης αφορά στην επιβάρυνση της ατμόσφαιρας των περιοχών απ' όπου διέρχεται ο άξονας της Εγνατίας Οδού για τους ρύπους CO (μονοξείδιο του άνθρακα), NO₂ (διοξείδιο του αζώτου), SO₂ (διοξείδιο του θείου), O₃ (όζον), BTX, PM₁₀ (αιωρούμενα σωματίδια), Pb (μόλυβδος). Μέσω αυτών αναδεικνύεται και η συμβολή του αυτοκινητόδρομου σε περιβαλλοντικά ζητήματα παγκόσμιας κλίμακας, όπως είναι η μέση αύξηση της θερμοκρασίας της γης, η ελάττωση του στρώματος του όζοντος και η όξυνση των κατακρημνίσεων.

Σύμφωνα με μετρήσεις που έχουν γίνει από το 2009 και μετά, οι περισσότεροι δείκτες ατμοσφαιρικής ρύπανσης δεν ξεπερνούν τα επιτρεπόμενα όρια κατά μήκος του άξονα της Εγνατίας Οδού όπου μετρήθηκαν. Εξαίρεση αποτελούν τα αιωρούμενα σωματίδια όπου παρατηρήθηκαν υπερβάσεις, κυρίως σε θέσεις πολύ υψηλών φόρτων, όπως στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Επίσης, το όζον (O₃) πλησίαζε και ίσως ξεπερνούσε τα επιτρεπόμενα όρια σε πολλές θέσεις, ιδίως κατά τις μεσημεριανές και απογευματινές ώρες (αναμενόμενο φαινόμενο καθότι το όζον αποτελεί φωτοχημικό ρύπο και οι καιρικές συνθήκες κατά την περίοδο των μετρήσεων ήταν πρόσφορες για τη δημιουργία όζοντος).

Είναι γενικώς αποδεκτό ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για την παγκόσμια κοινότητα και ότι οι εκπομπές στην ατμόσφαιρα αερίων του θερμοκηπίου (GreenHouse Gas-GHG) θεωρούνται ως ο κύριος παράγοντας πρόκλησής της. Συνεπώς, η γνώση και ο υπολογισμός του ανθρακικού αποτυπώματος των αυτοκινητόδρομων, αλλά και των φορέων διαχείρισής τους, είναι σημαντικό στοιχείο για τη διαμόρφωση συγκεκριμένης στρατηγικής μείωσης ή/και εξισορρόπησης, με απώτερο στόχο τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής. Ο έλεγχος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και βασικών μετεωρολογικών παραμέτρων είναι ένας από τους σημαντικότερους περιβαλλοντικούς όρους που καλύπτουν τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού.

Σε αυτό το πλαίσιο, την τρέχουσα περίοδο (2015-2016) υλοποιείται ειδική μελέτη με αντικείμενο:

- ο Την πραγματοποίηση μετρήσεων και την παρακολούθηση των επιπέδων των αέριων ρύπων σε επιλεγμένα τμήματα και σημεία της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων της (ανοικτή οδοποιία και εντός σηράγγων), με τη χρήση εξειδικευμένου εξοπλισμού και την εξαγωγή συμπερασμάτων ως προς τα επίπεδα της ρύπανσης. Οι μετρήσεις θα πραγματοποιηθούν με εξοπλισμό που θα παρασχεθεί στον Ανάδοχο από την Υπηρεσία (ΕΟΑΕ).
- ο Την καταχώρηση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων σε βάση δεδομένων της Υπηρεσίας που θα υποδειχθεί στον Ανάδοχο.
- ο Την ανάπτυξη διαδικασίας και τη διαμόρφωση μοντέλου για τον υπολογισμό του ανθρακικού αποτυπώματος της εταιρείας (ΕΟΑΕ) και των δραστηριοτήτων της (κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση αυτοκινητοδρόμων).
- ο Την εφαρμογή του μοντέλου και τον υπολογισμό του ανθρακικού αποτυπώματος για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 6 μηνών.
- ο Την πρόταση ενεργειών μείωσης/αντιστάθμισης του ανθρακικού αποτυπώματος.

7.3. Επιδράσεις στους φυσικούς πόρους

7.3.1. Αποκοπή επικοινωνίας φυσικών περιοχών – Εγγύτητα σε προστατευόμενες περιοχές

Η αποκοπή της επικοινωνίας των φυσικών περιοχών και οικοσυστημάτων μπορεί να έχει επιπτώσεις στη λειτουργία και τη βιοποικιλότητά τους είτε λόγω της απώλειας ζωτικού χώρου για τα είδη, είτε λόγω προβλημάτων επικοινωνίας κάποιων ειδών. Η αποφυγή της αποκοπής περιοχών με χαρακτηριστικά ενιαίων οικοσυστημάτων αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα της χάραξης του άξονα. Η αποκοπή των φυσικών περιοχών εκτιμήθηκε με τη βοήθεια ενός δείκτη κατάτμησης για το σύνολο των φυσικών περιοχών, δηλαδή για όλες τις περιοχές εκτός των καλλιεργούμενων εκτάσεων και των αστικών περιοχών και ανεξαρτήτως από το εάν είναι προστατευόμενες.

Στη Ζώνη IV, ο δείκτης κατάτμησης των φυσικών περιοχών μετά την πλήρη λειτουργία της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων αξόνων αυξήθηκε ελαφρώς από 3,81 σε 3,87. Παρομοίως, σε όλες τις Περιφέρειες η αύξηση του δείκτη ήταν πολύ μικρή. Κατά συνέπεια ο δείκτης κατάτμησης τόσο για το σύνολο της Ζώνης IV όσο και για κάθε Περιφέρεια παρέμεινε στην ίδια κλίμακα επίπτωσης (μέτρια) με την κατάσταση πριν την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων. Στη Ζώνη 1 km εκατέρωθεν της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων ο δείκτης κατάτμησης των φυσικών περιοχών αυξήθηκε από 17,18 σε 21,12, παραμένοντας, ωστόσο, εντός της ίδιας κλίμακας επίπτωσης (ισχυρή) με την προηγούμενη κατάσταση. Η μελέτη της εγγύτητας σε προστατευόμενες περιοχές έδειξε ότι συνολικά, η χάραξη της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων επηρέασε σε μικρό ποσοστό την πίεση που ασκεί το συνολικό εθνικό οδικό δίκτυο στις προστατευόμενες περιοχές, μεταβάλλοντας το ποσοστό εγγύτητας από 30,3% σε 32,6%.

7.3.2. Μεταβολή χρήσεων γης

Η μεταβολή των χρήσεων γης και η μετατροπή αγροτικής γης σε μη αγροτική αποτελεί συχνά αιτία απώλειας βιοποικιλότητας, καθώς και μείωσης φυσικών πόρων. Από τη μελέτη της μεταβολής των χρήσεων γης, για την περίοδο 1998-2008, προέκυψε ότι, στο σύνολο των περιοχών που εξετάστηκαν, η έκταση της γεωργικής γης μειώθηκε σε ποσοστό μικρότερο του 4%, η έκταση της φυσικής γης μειώθηκε σε ποσοστό κάτω του 3% και η έκταση των τεχνητών επιφανειών αυξήθηκε σε ποσοστό 11,7%. Συνολικά η μείωση της γεωργικής γης και των φυσικών περιοχών ήταν της τάξης του 3,5%.

7.3.3. Αποκατάσταση τοπίου

Η αποκατάσταση του τοπίου αποτελεί προϋπόθεση άμβλυνσης των αρνητικών επιπτώσεων από την καταστροφή της φυσικής βλάστησης και από την αποκοπή των φυσικών περιοχών που επιφέρει ένας οδικός άξονας, και αποσκοπεί στην οικολογική και αισθητική εναρμόνιση ενός μεγάλου έργου υποδομής στο περιβάλλον της εκάστοτε περιοχής από την οποία διέρχεται. Ο δείκτης με τον οποίο το Παρατηρητήριο εκτιμά την αποκατάσταση τοπίου περιγράφει την αξία των έργων αποκατάστασης του τοπίου και όχι τον βαθμό αποκατάστασής του. Σε όλη την περίοδο κατασκευής της Εγνατίας Οδού (1997-2009) για την αποκατάσταση του τοπίου δαπανήθηκαν περίπου 30,6 εκ. €.

8. Περιφερειακή ανθεκτικότητα

Στον Πίνακα 8.1 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά και συνθετικά δείκτες που εκφράζουν ή σχετίζονται με την περιφερειακή ανθεκτικότητα για την περίοδο 2009 έως 2014 (ανάλογα με τη διαθεσιμότητα στοιχείων) και απεικονίζονται έτσι οι καταγραφόμενες τάσεις από την έναρξη της τρέχουσας οικονομικής ύφεσης και μετά. Τα βασικά μεγέθη που μελετώνται είναι:

- ο Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ (2009-2013)
- ο Η μεταβολή του ποσοστού του ενεργού πληθυσμού (2009-2014)
- ο Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του κκΑΕΠ (2009-2013)
- ο Η μεταβολή του ποσοστού ανεργίας (2009-2014)
- ο Η μεταβολή του πληθυσμού (2011-2014)
- ο Η τομεακή σύνθεση της απασχόλησης για το έτος 2012 και ειδικότερα η συμμετοχή του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα
- ο Η τομεακή σύνθεση της ΑΠΑ για το έτος 2012 και ειδικότερα η συμμετοχή του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα στη συνολική ΑΠΑ
- ο Η μεταβολή σε ευαίσθητους (ευπαθείς) τομείς. Ως ευαίσθητοι (ευπαθείς) τομείς, και πάντα βάσει της διαθεσιμότητας στοιχείων, επιλέχθηκαν ο κλάδος του τουρισμού (ποσοστιαία μεταβολή διανυκτερεύσεων σε συλλογικά καταλύματα 2009-2013) και ο κλάδος του εμπορίου-μεταφορών-αποθήκευσης (ποσοστιαία μεταβολή ΑΠΑ 2009-2012)
- ο Η μεταβολή του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών (2009-2013)
- ο Η ατμοσφαιρική ρύπανση ως βασικό δείκτης συμβολής στην κλιματική αλλαγή.

Από τη μελέτη των στοιχείων του Πίνακα 8.1 εξάγονται τα ακόλουθα βασικά συμπεράσματα ανά βασικό μέγεθος, ανά Περιφέρεια και για το σύνολο της Ζώνης IV:

- ο Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης εμφανίζει γενικά μια θετική εικόνα, συγκρίνοντας την με το μέσο Χώρας, όσον αφορά στη μεταβολή του ΑΕΠ, του ποσοστού ενεργού πληθυσμού, του κκΑΕΠ και του ποσοστού ανεργίας, στην απασχόληση του πρωτογενούς τομέα, στην τομεακή σύνθεση της ΑΠΑ τόσο στον πρωτογενή όσο και στο δευτερογενή τομέα, στη μεταβολή της ΑΠΑ στον κλάδο εμπόριο-μεταφορές-αποθήκευση και, τέλος, στη μεταβολή του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών. Αντιθέτως, η εικόνα είναι δυσμενέστερη, σε σύγκριση με τη Χώρα, όσον αφορά στη μεταβολή του πληθυσμού και της τουριστικής κίνησης (από πλευράς διανυκτερεύσεων), καθώς και στην απασχόληση του δευτερογενούς τομέα. Σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση δεν έχουν καταγραφεί υπερβάσεις των επιτρεπόμενων ορίων σε όλους τους ρύπους στο τμήμα της Εγνατίας Οδού που διέρχεται από την Περιφέρεια.
- ο Η Κεντρική Μακεδονία εμφανίζει θετική εικόνα σε σχέση με τη Χώρα όσον αφορά στη μεταβολή του πληθυσμού και του ποσοστού ενεργού πληθυσμού και στην τομεακή σύνθεση της απασχόλησης και της ΑΠΑ στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα. Στον αντίποδα, εμφανίζει αρνητικότερη εικόνα, συγκρινόμενη με τη Χώρα, όσον αφορά στη μεταβολή του ΑΕΠ, του κκΑΕΠ, του ποσοστού ανεργίας, του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών, της καθώς και στη μεταβολή των "ευαίσθητων τομέων" (δηλαδή του τουρισμού, προσμετρώμενου εδώ με βάση τον αριθμό διανυκτερεύσεων και του κλάδου εμπόριο, μεταφορές και αποθήκευση). Σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση έχουν καταγραφεί υπερβάσεις των επιτρεπόμενων ορίων σε δύο κατηγορίες ρύπων, αιωρούμενα σωματίδια και διοξείδιο του αζώτου (NO₂), όλες σε τμήματα της Εγνατίας Οδού που διέρχονται από την Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης.

- ο Η Δυτική Μακεδονία εμφανίζει θετική εικόνα σε σχέση με τη Χώρα όσον αφορά στην μεταβολή του ποσοστού ανεργίας και στην τομεακή σύνθεση της απασχόλησης και της ΑΠΑ στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα. Αρνητική εικόνα, σε σχέση με τη Χώρα, εμφανίζει στη μεταβολή του πληθυσμού, του ΑΕΠ, του κκαΕΠ, του ποσοστού ενεργού πληθυσμού, του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών, των διανυκτερεύσεων στα τουριστικά καταλύματα και της ΑΠΑ στον κλάδο εμπόριο-μεταφορές-αποθήκευση. Σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση έχουν καταγραφεί υπερβάσεις των επιτρεπόμενων ορίων μόνον στα αιωρούμενα σωματίδια και σε τμήματα της Εγνατίας Οδού που διέρχονται κοντά στον άξονα Κοζάνη-Πτολεμαΐδα.
- ο Η Θεσσαλία εμφανίζει θετική εικόνα σε σχέση με τη Χώρα όσον αφορά στη μεταβολή του ΑΕΠ, του κκαΕΠ και του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών και στην τομεακή σύνθεση της απασχόλησης και της ΑΠΑ στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα. Από την άλλη, η εικόνα είναι δυσμενέστερη, σε σύγκριση με τη Χώρα, όσον αφορά στη μεταβολή του πληθυσμού, του ποσοστού ενεργού πληθυσμού, της τουριστικής κίνησης (από πλευράς διανυκτερεύσεων) και της ΑΠΑ στον κλάδο εμπόριο-μεταφορές-αποθήκευση. Η εικόνα στην Περιφέρεια είναι παρόμοια με της Χώρας στη μεταβολή του ποσοστού ανεργίας. Σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση δεν έχουν καταγραφεί υπερβάσεις των επιτρεπόμενων ορίων σε όλους τους ρύπους στο τμήμα της Εγνατίας Οδού που διέρχεται από την Περιφέρεια.
- ο Η Ήπειρος εμφανίζει θετικότερη εικόνα, σε σχέση με τη Χώρα, όσον αφορά στη μεταβολή του πληθυσμού, του ΑΕΠ, του κκαΕΠ, του ποσοστού ανεργίας και της ΑΠΑ στον κλάδο εμπόριο-μεταφορές-αποθήκευση, καθώς και στην τομεακή σύνθεση της απασχόλησης και της ΑΠΑ στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα. Αντίθετα, η εικόνα είναι αρνητικότερη της Χώρας όσον αφορά στη μεταβολή του ποσοστού ενεργού πληθυσμού, των διανυκτερεύσεων στον τομέα του τουρισμού και του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών. Σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση δεν έχουν καταγραφεί υπερβάσεις των επιτρεπόμενων ορίων σε όλους τους ρύπους στο τμήμα της Εγνατίας Οδού που διέρχεται από την Περιφέρεια.

Στο σύνολο της Ζώνης IV

- ο Συνολικά, η Ζώνη IV παρουσιάζει εικόνα θετικότερη της Χώρας όσον αφορά στη μεταβολή του ΑΕΠ και του ποσοστού ανεργίας και στην τομεακή σύνθεση της απασχόλησης και της ΑΠΑ τόσο στον πρωτογενή όσο και στον δευτερογενή τομέα, ενώ στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα κινείται όσον αφορά στη μεταβολή του κκαΕΠ, του ποσοστού ενεργού πληθυσμού και του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών. Αρνητικότερη εικόνα, σε σύγκριση με τη Χώρα, παρουσιάζει στη μεταβολή του πληθυσμού, της τουριστικής κίνησης (από πλευράς διανυκτερεύσεων) και της ΑΠΑ στον κλάδο εμπόριο-μεταφορές-αποθήκευση.
- ο Από την άποψη της συμβολής στην κλιματική αλλαγή, το 2009 οι περισσότεροι δείκτες ατμοσφαιρικής ρύπανσης δεν ξεπερνούσαν τα επιτρεπόμενα όρια κατά μήκος του άξονα της Εγνατίας Οδού όπου μετρήθηκαν. Εξαιρέση αποτελούσαν τα αιωρούμενα σωματίδια όπου παρατηρήθηκαν υπερβάσεις, κυρίως σε θέσεις πολύ υψηλών φόρτων, όπως στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Επίσης, το όζον (O₃) πλησίαζε και ίσως ξεπερνούσε επιτρεπόμενα όρια σε πολλές θέσεις, ιδίως κατά τις μεσημεριανές και απογευματινές ώρες (αναμενόμενο φαινόμενο καθότι το όζον αποτελεί φωτοχημικό ρύπο και οι καιρικές συνθήκες κατά την περίοδο των μετρήσεων ήταν πρόσφορες για τη δημιουργία όζοντος).

Πίνακας 8.1. Δείκτες που εκφράζουν ή σχετίζονται με την περιφερειακή ανθεκτικότητα, Απεικόνιση τάσεων

	ΜΕΡΜ ΑΕΠ 2009-2013*	Μεταβολή ποσοστού ενεργού πληθυσμού 2009-2014*	ΜΕΡΜ κκΑΕΠ 2009-2013*	Μεταβολή ποσοστού ανεργίας 2009-2014**	Μεταβολή πληθυσμού 2011-2014*	Τομεακή σύνθεση απασχόλησης 2012		Τομεακή σύνθεση ΑΠΑ 2012		Μεταβολή σε ευαίσθητους τομείς*		Εξωτερικό εμπόριο 2009-2013*
						Πρώτο-γενής τομέας	Δευτερο-γενής τομέας	Πρώτο-γενής τομέας	Δευτερο-γενής τομέας	Τουρισμός: Ποσοστιαία μεταβολή διανυκτερεύσεων 2009-2013	Εμπόριο-Μεταφορές-Αποθήκευση: Ποσοστιαία μεταβολή ΑΠΑ 2009-2012	
Σύνολο Ζώνης IV	↑	↑	↑	↑	↔					↓	↓	↑
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	↑	↑	↑	↑	↔					↑	↓	↑
Κεντρική Μακεδονία	↑	↑	↓	↑	↔					↑	↓	↑
Δυτική Μακεδονία	↑	↑	↓	↑	↓					↓	↓	↓
Θεσσαλία	↑	↑	↑	↑	↔					↓	↓	↑
Ήπειρος	↑	↑	↑	↑	↔					↓	↓	↓
Σύνολο Χώρας	↑	↑	↑	↑	↔					↑	↓	↑

* ↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)
 ** * ↑ Αύξηση ↓ Μείωση ↔ Σταθερότητα (+/-1)

Μεταβολή θετικότερη της Χώρας
Μεταβολή αρνητικότερη της Χώρας
Μεταβολή στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

Μεγέθη θετικότερα της Χώρας
Μεγέθη αρνητικότερα της Χώρας
Μεγέθη στα ίδια επίπεδα με τη Χώρα

9. Διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία

Ως μια διακριτή παράμετρος που συμβάλλει στην αξιολόγηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού είναι η διάσταση της διατροφικότητας των μεταφορών, της πολυκεντρικότητας της χωρικής ανάπτυξης και της διασυνοριακής εδαφικής συνεργασίας στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης που αποτελεί τη Ζώνη Επιδράσεων V, σε άμεση ή έμμεση συσχέτιση με τη Ζώνη IV, όπου αυτό είναι εφικτό. Η διατροφικότητα των μεταφορών αναφέρεται στον ευέλικτο συνδυασμό διαφορετικών μέσων μεταφοράς από πλευράς επιβατών και εμπορευματικών φορτίων (ή εμπορευματοκιβωτίων). Η πολυκεντρικότητα της χωρικής ανάπτυξης έχει να κάνει με τα χαρακτηριστικά, τις αλληλεξαρτήσεις και τη δομή του οικιστικού δικτύου. Η διασυνοριακή εδαφική συνεργασία αναφέρεται στην συνεργατική δράση τοπικών φορέων ή ιδιωτών που βρίσκονται εκατέρωθεν κάποιων συνόρων ώστε να επιλύσουν τα κοινά τους προβλήματα. Επισημαίνεται ότι οι δείκτες που εξετάζονται στα πλαίσια της παρούσας παραμέτρου δεν ταυτίζονται στο σύνολο τους με τους δείκτες του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού και εντάσσονται σε 3 υποκατηγορίες: πολυκεντρικότητα, διατροφικότητα και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία. Οι βασικοί χρόνοι αναφοράς είναι τα έτη 2001, 2006 και 2011 για τους δείκτες που σχετίζονται με πληθυσμιακά μεγέθη, και τα έτη 2004, 2008 και 2012 (ή 2001, 2006 και 2011 ή 2009-2011) για τους δείκτες που σχετίζονται με οικονομικά και αναπτυξιακά μεγέθη. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις οι χρόνοι αναφοράς διαφέρουν, ήτοι το έτος 2010 για τον δείκτη εγκατάστασης ενεργών επιχειρήσεων και η περίοδος 2000-2006 για τον δείκτη αστικής διάχυσης.

Χάρτης 9.1. Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών στη διασυνοριακή ζώνη διερεύνησης των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού



9.1. Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη

Στην πολυκεντρικότητα της χωρικής ανάπτυξης, εξετάζονται οι δείκτες: ωφελούμενου πληθυσμού, δυνητικής έλξης, χρονοαπόστασης αστικών κέντρων, μετακινήσεων (ζεύγη Προέλευσης-Προορισμού), μεγέθους αγοράς και κατά κεφαλήν ΑΕΠ, συμμετοχής μη ενεργού πληθυσμού, ανεργίας, ΑΠΑ παραγωγής, απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής, πληθυσμού των αστικών κέντρων, εγκατάστασης των ενεργών επιχειρήσεων, πληθυσμού και αστικής διάχυσης. Από τη μελέτη της εξέλιξης των παραπάνω δεικτών διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

- ο Παρατηρείται αύξηση του **ωφελούμενου πληθυσμού**, ιδίως στη ζώνη εξυπηρέτησης των 3 ωρών η οποία εκφεύγει των εθνικών συνόρων, γεγονός που αποδίδεται στην Εγνατία Οδό (στοιχεία 2011). Συγκεκριμένα, από τις ζώνες που εκτείνονται πέραν των εθνικών συνόρων, η ζώνη εξυπηρέτησης της Θεσσαλονίκης (2,8 εκ. κάτ.) καλύπτει εκτός από μεγάλο μέρος του ελληνικού χώρου και περιοχές της Βουλγαρίας και της ΠΓΔΜ. Η ζώνη εξυπηρέτησης της Σόφιας (3,5 εκ. κάτ.) καλύπτει και περιοχές της Ελλάδας και της Σερβίας, ενώ η ζώνη εξυπηρέτησης των Σκοπίων (2,1 εκ. κάτ.) καλύπτει και τμήματα της Σερβίας, της Βουλγαρίας, της Ελλάδας και της Αλβανίας.
- ο Καταγράφεται αύξηση της **ελκτικότητας (δυνητικής έλξης)** των αστικών συγκεντρώσεων στη διεύθυνση βορρά-νότου, όπου εντάσσονται μεταξύ άλλων η Θεσσαλονίκη (δείκτης ελκτικότητας 1.695,5) και η Λάρισα (335,9) της Ζώνης IV (στοιχεία 2011).
- ο Η ευκολία **διασύνδεσης (χρονοαπόσταση) των αστικών κέντρων** της Ζώνης V αυξάνεται σημαντικά (δηλαδή μειώνεται η χρονοαπόσταση) για τα κέντρα της Ζώνης IV και ιδίως για όσα εξ αυτών εδράζονται γεωγραφικά στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Δυτικής Μακεδονίας, π.χ. Θεσσαλονίκη (4,58 ώρες), Σέρρες (4,69), Βέροια (4,77), Κατερίνη (4,80), Κοζάνη (4,87), Δράμα (5,13) κ.α. (στοιχεία 2011). Παρόμοια συμπεράσματα μπορούν να εξαχθούν και για τις πόλεις στα νότια της Βουλγαρίας και της ΠΓΔΜ. Η μείωση των εν λόγω χρονοαποστάσεων αποδίδεται στη μείωση των καθυστερήσεων στα σύνορα και στην ύπαρξη των Καθέτων της Εγνατίας Οδού.
- ο Τα ζεύγη **Π-Π (δείκτης μετακινήσεων)** μεταξύ αστικών κέντρων που παρουσίαζαν μη αμελητέα μεγέθη (δηλαδή >2% του συνόλου των ημερήσιων διασυνοριακών διελεύσεων οχημάτων) εντοπίζονται κυρίως ανάμεσα στη Βόρεια Ελλάδα και τα νότια τμήματα της ΠΓΔΜ, της Βουλγαρίας και της Αλβανίας (π.χ. Θεσσαλονίκη – Σκόπια 8,0%, Θεσσαλονίκη – Strumica 5,0%) και καταλάμβαναν περίπου το ¼ του συνόλου των ημερήσιων μετακινήσεων (στοιχεία 2009). Η παρατηρούμενη αύξηση του όγκου των μετακινήσεων μεταξύ των συγκεκριμένων πόλεων συνεπαγόταν προφανώς μεγαλύτερη σχετική κινητικότητα.
- ο Το μέγεθος **της αγοράς (ΑΕΠ και κκΑΕΠ)** ανά NUTS 2 και NUTS 3 σε τρέχουσες και σταθερές τιμές, (στοιχεία 2001, 2006, 2011) αυξήθηκε σε επίπεδο χωρών, Περιφερειών, Περιφερειακών Ενοτήτων και ΟΤΑ, πλην όμως στις ελληνικές και τις ιταλικές περιοχές η αύξηση αυτή μετριάστηκε λόγω της κρίσης (μεταβολές 2001-2011). Ενδεικτικά, σε τρέχουσες τιμές ΑΕΠ για NUTS II, οι μεταβολές 2001-2011 ήταν: Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (32,3%), Κεντρική Μακεδονία

(24%), Δυτική Μακεδονία (54%), ενώ την ίδια στιγμή στις Περιφέρειες αμέσως βόρεια των ελληνικών συνόρων η κατάσταση ήταν πολύ διαφορετική: South Albania (99,3%), ΠΓΔΜ (94,8%), Yugozapaden (227,6%), Yuzhen tsentralen (121,4%). Παρόμοιες τάσεις παρουσίαζαν και τα μεγέθη ΑΕΠ σε σταθερές τιμές (2005) και κκΑΕΠ σε τρέχουσες και σταθερές τιμές (2005). Σε απόλυτα μεγέθη βέβαια οι ελληνικές και οι ιταλικές περιφέρειες προηγούνταν.

- ο Το ποσοστό αυτών που δεν είναι **ούτε εργαζόμενοι ούτε άνεργοι (συμμετοχή μη ενεργού πληθυσμού, NUTS 2)** ήταν, επί παραδείγματι, σχετικά μικρό (<45%) στην Περιφέρεια της ΠΓΔΜ, την Tekirdag-Edirne-Kirklareli και τη Yugozapaden, μέτριο (45-50%) στη Yuzhen tsentralen, την Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, την Κεντρική Μακεδονία και τη Θεσσαλία και υψηλό (50-55%) στη Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο (στοιχεία 2006, 2011).
- ο Οι επιδράσεις της Εγνατίας Οδού στην **ανεργία** μπορούν μόνο εμμέσως να αναδειχθούν, καθώς λείπει η αιτιώδης σχέση. Με εξαίρεση την Περιφέρεια Yugozapaden (στοιχεία 2011: 7,5%), όλες οι υπόλοιπες Περιφέρειες της Ζώνης V-B βρίσκονταν πάνω από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο ανεργίας (EE28 9,7%), ενώ οι τάσεις ήταν αυξητικές από το 2006 στο 2011 (πλην ΠΓΔΜ, 31,4%). Ιδίως στις αντίστοιχες Ελληνικές Περιφέρειες οι αυξήσεις ήταν εξαιρετικά υψηλές (σε Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και Δυτική Μακεδονία ξεπερνούσε το 20%), πράγμα που φυσικά μπορεί να αποδοθεί στην οικονομική κρίση. Ωστόσο, τα συγκεκριμένα μεγέθη έχουν επιδεινωθεί σημαντικά από το 2006 και το 2011. Παρόμοια είναι τα συμπεράσματα και για τον δείκτη της μακροχρόνιας ανεργίας.
- ο Σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV (πλην της Δυτικής Μακεδονίας), καθώς και σε αυτές της Ζώνης V-B, η **ΑΠΑ παραγωγής** κυριαρχούνταν από τον τριτογενή τομέα (στοιχεία 2009, 2011). Στις Ελληνικές Περιφέρειες το 2011 τα ποσοστά του τριτογενή τομέα στο συνολικό παραγόμενο προϊόν κινούνταν κοντά στο 80%, ελαφρώς ανοδικά σε σχέση με το 2009 (μ.ο. 76%). Η συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα στην ΑΠΑ ήταν σαφώς πιο αυξημένη στις Περιφέρειες της Αλβανίας (2011: μ.ο. 19,5%) συγκριτικά με τις Ελληνικές. Ο δευτερογενής τομέας μειώθηκε σχεδόν σε όλες τις Περιφέρειες σε σχέση με το 2009. Στις Περιφέρειες της Ζώνης IV η συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα στο παραγόμενο προϊόν βρισκόταν χαμηλότερα από 20%. Στη Βουλγαρία κυριαρχούσε ο τριτογενής τομέας με ποσοστά μεγαλύτερα του 60% που διαχρονικά αυξάνονταν, ενώ ο δευτερογενής τομέας (2011: 30,5%) και ο πρωτογενής τομέας (2011: 5,4%) έβαιναν μειούμενοι. Η ιταλική Περιφέρεια Puglia παρουσίαζε σταθερό μερίδιο του πρωτογενή τομέα στην ΑΠΑ παραγωγής για το διάστημα 2009-2011, 3% πτώση στο δευτερογενή τομέα και ισόποση αύξηση στον τριτογενή τομέα. Στην ΠΓΔΜ ο τριτογενής τομέας συμμετείχε ανοδικά στην ΑΠΑ παραγωγής κατά το διάστημα 2009-2011 (2011: 60%), ο δευτερογενής τομέας έβαινε μειούμενος (2011: 29,1%) και ο πρωτογενής τομέας ήταν σχεδόν σταθερός (2011: 10,9%). Σχεδόν ίδια με της ΠΓΔΜ ήταν τα απόλυτα μεγέθη της Σερβίας με τη διαφορά ότι σε αυτήν την περίπτωση ο δευτερογενής τομέας αυξήθηκε ελαφρά ενώ ο τριτογενής τομέας μειώθηκε ελαφρά. Η Περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης είχε σταθερά τον μικρότερο πρωτογενή τομέα (2009 και 2011: 0,2%) και σχεδόν σταθερό δευτερογενή (2011: 27,4%) και τριτογενή τομέα (2011: 72,4%). Τέλος, στην Περιφέρεια Tekirdag-Edirne-Kirklareli μόνο το μερίδιο του δευτερογενούς τομέα στην ΑΠΑ παραγωγής αυξήθηκε το διάστημα 2009-2011 (2011: 39,1%) κατά 4

ποσοστιαίες μονάδες, ενώ το μερίδιο του πρωτογενούς τομέα μειώθηκε στο 9,7% (2011) και του τριτογενούς τομέα στο 51,2% (2011).

- ο Οι μεταβολές της **κατανομής των απασχολούμενων** (από το 2009 στο 2011) **ανά τομέα παραγωγής** σε εθνικό επίπεδο κινήθηκαν κατά μέσο όρο ελαφρώς ανοδικά στον τριτογενή τομέα, ελαφρώς καθοδικά στο δευτερογενή τομέα και κατά περίπτωση στον πρωτογενή τομέα. Εξαίρεση αποτέλεσε αφενός η ΠΓΔΜ για την οποία είναι άγνωστες οι μεταβολές κατά το διάστημα 2009-2011 και αφετέρου οι Τουρκικές και οι Αλβανικές Περιφέρειες όπου ο τριτογενής τομέας μειώθηκε ως προς τους απασχολούμενους του (-2,3% και -0,2% αντίστοιχα). Επίσης, η Σερβία και η Τουρκία εμφάνιζαν ανοδικές τάσεις στο δευτερογενή τομέα (αύξηση 2% και 1,2% αντίστοιχα), ενώ η Ιταλία διατήρησε αμετάβλητη την απασχόληση του πρωτογενούς τομέα της (3,7%). Τέλος, σε Αλβανία, Ελλάδα και Τουρκία διαπιστώθηκε αύξηση των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα κατά το διάστημα 2009-2011 (αυξήσεις 1,3%, 0,6% και 1,3% αντίστοιχα), ενώ για το ίδιο διάστημα τα μεγέθη ήταν καθοδικά για Βουλγαρία και Σερβία (-0,3% και -2,9% αντίστοιχα). Ο μέσος όρος της κατανομής απασχολούμενων ανά τομέα στη Ζώνη V ήταν λίγο διαφοροποιημένος σε σχέση με τον ευρωπαϊκό, πιθανότατα λόγω της ποσοστιαία μεγαλύτερης σημασίας στην τελευταία του τριτογενούς τομέα για το εργατικό δυναμικό.
- ο Ο **δείκτης πληθυσμού των αστικών κέντρων** για το 2011 δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες μεταβολές σε σχέση με το 2001, καθώς οι περισσότερες πόλεις συνεχίζουν να κατέχουν περίπου την ίδια θέση που κατείχαν και τότε. Η πρώτη δεκάδα του 2001 (Κωνσταντινούπολη, Αθήνα, Βελιγράδι, Σόφια, Θεσσαλονίκη, Μπάρι, Τίρανα, Σκόπια, Φιλιππούπολη, Βάρνα) παραμένει σχεδόν αμετάβλητη και το 2011. Η σχετική θέση των περισσότερων αλβανικών και βουλγαρικών πόλεων που βρίσκονται εντός της Ζώνης V επιδεινώνεται με εξαίρεση τα Τίρανα και τη Σόφια που παρουσιάζουν σημαντικές πληθυσμιακές αυξήσεις (22,6% και 10,2% αντίστοιχα). Η κατάταξη των πόλεων καταδεικνύει την έντονη σημασία (δυναμική) των πρωτευουσών και εν γένει των μεγάλων αστικών συγκεντρώσεων στις παρατηρούμενες πληθυσμιακές μεταβολές, καθώς και στη μεταβολή των καλύψεων γης, γεγονός που συνιστά τη χωρική έκφραση της ανάπτυξης. Με αυτό τον τρόπο αναδεικνύεται ο ρόλος της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων στη διασύνδεση αστικών κέντρων, όπως η Θεσσαλονίκη και η Αθήνα με Σόφια, Σκόπια, Τίρανα, Κωνσταντινούπολη και Βελιγράδι.
- ο Ο **δείκτης εγκατάστασης ενεργών επιχειρήσεων** (στοιχεία 2010) στη Ζώνη V παρουσιάζει το πλήθος τους κατά το δεδομένο έτος και όχι συγκριτικά μεγέθη. Το 30% των επιχειρήσεων της Αλβανίας συγκεντρωνόταν στις περιοχές πλησίον των ελληνικών συνόρων. Το αντίστοιχο ποσοστό στη Βουλγαρία αγγίζει το 28%, ενώ σημαντικές συγκεντρώσεις καταγράφηκαν και στην ΠΓΔΜ (σχεδόν το 39% εδραζόταν στην περιοχή των Σκοπίων). Επομένως, φαίνεται πως η Εγνατία Οδός και οι Κάθετοι Άξονες της επέδρασαν ως έναν βαθμό στις αποφάσεις χωροθέτησης αυτών των επιχειρήσεων λόγω της εύκολης πρόσβασης σε ευρύτερες αγορές και της μείωσης του κόστους μεταφοράς (που συνεπάγεται η μείωση των σχετικών χρονοαποστάσεων).
- ο Η δυναμική των πρωτευουσών και των μεγάλων αστικών κέντρων που παρατηρήθηκε παραπάνω συμβαδίζει με τις **πληθυσμιακές μεταβολές σε επίπεδο NUTS 2 και NUTS 3** (στοιχεία 2001, 2006, 2011). Η δυναμική αυτή

Ο **δείκτης της αστικής διάχυσης** προσδιορίζει την κάλυψη γης αστικοποιημένου περιβάλλοντος και τη διαχρονική της μεταβολή βάσει του Corine (στοιχεία 2000, 2006). Οι μεγαλύτερες αστικές καλύψεις (ως ποσοστό της συνολικής έκτασης των περιφερειών) εντοπίζονται στις περιοχές της Σόφιας (21%), της Κωνσταντινούπολης (18,1%) και του Βελιγραδίου (13,2%). Σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις τα μεγέθη κινούνται σε χαμηλότερα επίπεδα, πλην ορισμένων περιοχών με τιμές σε μεσαία επίπεδα (Δυρράχιο 9,8%, Τίρανα 8,2%, Βάρνα 7,7%). Σε απόλυτα νούμερα οι διαχρονικές αυξήσεις (2000-2006) είναι μεγάλες σε περιοχές της Αλβανίας και της Τουρκίας με την περιοχή των Τιράνων να καταγράφει τη σημαντικότερη αύξηση της αστικής-δομημένης γης κατά 88,979 τ.χμ.. Ακολουθούν το Δυρράχιο (45,863 τ.χμ.), το Fier (27,661 τ.χμ.) και το Vlore (15,424 τ.χμ.). Ιδιαίτερως μικρές είναι οι απόλυτες θετικές μεταβολές στη Σόφια (6,034 τ.χμ.) και γενικότερα στη Βουλγαρία, ενώ στην ΠΓΔΜ ξεχωρίζουν μόνο οι Pelagoniski (10,325 τ.χμ.) και Severoistocen (26,040 τ.χμ.). Στην Ιταλία διακρίνεται το Lecce (8,689 τ.χμ.), στη Σερβία το Βελιγράδι (13,889 τ.χμ.) και στην ευρωπαϊκή Τουρκία η Κωνσταντινούπολη (35,806 τ.χμ.) και το Tekirdag (13,733 τ.χμ.).

9.2. Διατροφικότητα των μεταφορών

Στη διατροφικότητα των μεταφορών εξετάζονται οι δείκτες: δυνητικής προσπελασιμότητας μεταξύ πόλεων και πόλεων – τερματικών σταθμών, χρονοαπόστασης μεταξύ πόλεων και τερματικών σταθμών, ετήσιου επιβατικού φόρτου που διαχειρίζονται οι εμπορευματικοί σταθμοί, εμπορευματικού φόρτου και εμπορευματοκιβωτίων στους ποτάμιους και θαλάσσιους λιμένες. Από τη μελέτη της εξέλιξης των παραπάνω δεικτών διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

- ο **Ο δείκτης δυνητικής προσπελασιμότητας μεταξύ πόλεων και πόλεων – τερματικών σταθμών**²⁴ αποτελεί σύνθετο δείκτη εκτίμησης της διατροφικότητας των μεταφορών, δηλαδή εκφράζει τη δυνατότητα πρόσβασης μιας πόλης προς το σύνολο των πόλεων και των τερματικών σταθμών (αερολιμένες, θαλάσσιοι λιμένες) της Ζώνης V μέσω του οδικού δικτύου. Για τον υπολογισμό του αξιοποιήθηκαν άλλοι δείκτες και όχι πρωτογενή δεδομένα, για αυτό και δεν εκφράζεται σε κάποιες μονάδες μέτρησης. Στην ίδια Ζώνη οι υψηλότερες τιμές δυνητικής προσπελασιμότητας προς τους διεθνείς αερολιμένες καταγράφονται στην Κωνσταντινούπολη (23,988) και την Αθήνα (23,124), ενώ έπονται η Θεσσαλονίκη (23,759) και η Σόφια (21,512). Η δυνητική προσπελασιμότητα των πόλεων (για τους διεθνείς αερολιμένες) τείνει να επηρεάζεται από τη σταθμισμένη χρονοαπόστασή τους από τα παραπάνω δίπολα, για αυτό και πόλεις που βρίσκονται κοντά σε αυτά τείνουν να εμφανίζουν παραπλήσια μεγέθη. Για παράδειγμα, πόλεις όπως η Κατερίνη, η Καβάλα, η Λαμία, η Λάρισα, οι Σέρρες και το Tekirdag αγγίζουν ή/και ξεπερνούν τις 23,000 μονάδες δυνητικής προσπελασιμότητας. Η δυνητική προσπελασιμότητα των πόλεων προς τους επιβατικούς θαλάσσιους λιμένες παρουσιάζει τη μέγιστη τιμή της στην Αθήνα (27,338, λόγω Πειραιά και Περάματος). Οι πόλεις σε εγγύτητα με την Αθήνα (από τη Θεσσαλία μέχρι και την βόρεια και κεντρική Πελοπόννησο) έχουν επίσης υψηλές τιμές (>20,000). Παρόμοια συμπεράσματα προκύπτουν και για τις πόλεις της Ζώνης IV που επηρεάζονται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και του Tekirdag (>15,800), καθώς και για τις βουλγαρικές πόλεις που πλαισιώνουν τους σχετικούς Ευρωπαϊκούς Διαδρόμους (>12,800). Όλες οι υπόλοιπες περιπτώσεις χαρακτηρίζονται από εμφανώς μικρότερες τιμές δυνητικής προσπελασιμότητας.
- ο **Η χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων και τερματικών σταθμών** εκτιμά τον χρονικό διαχωρισμό τους (σε ώρες, στοιχεία 2011). Η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει τη μικρότερη χρονοαπόσταση (4,47 ώρες) σε σχέση με τους τερματικούς σταθμούς. Οι υπόλοιπες πόλεις με μέση τιμή χρονοαπόστασης περίπου σε αυτά τα επίπεδα είναι οι: Κατερίνη, Λάρισα, Βέροια, Σέρρες, Λαμία, Βόλος και Καβάλα. Γενικότερα, οι πόλεις της Βόρειας, αλλά και της Κεντρικής Ελλάδας παρουσιάζουν μικρές χρονοαποστάσεις από τους τερματικούς σταθμούς (έως 5,31 ώρες). Ακολουθούν οι πόλεις της Δυτικής Ελλάδας, της Βόρειας Πελοποννήσου και της Νότιας Βουλγαρίας (5,32-6,15 ώρες), ενώ λίγο μεγαλύτερες χρονοαποστάσεις παρατηρούνται στην ΠΓΔΜ, τη Βόρεια Βουλγαρία, τη Νότια Πελοπόννησο και την Ευρωπαϊκή Τουρκία (6,16-7,52 ώρες). Οι μεγαλύτερες χρονοαποστάσεις (>8,68 ώρες) καταγράφονται στην Αλβανία και συγκεκριμένα στην Peshkopa (10,59 ώρες) και το Kukesi (10,23 ώρες). Η σύγκριση όλων των παραπάνω

24 Ως τερματικοί σταθμοί ορίζονται οι κόμβοι διακίνησης των επιβατικών και εμπορευματικών ροών της διατροφικής αλυσίδας που αξιοποιούν όλα τα μέσα. Οι επιβατικοί τερματικοί σταθμοί διακρίνονται σε: α) αερολιμένες και β) θαλάσσιους λιμένες, ενώ οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί διακρίνονται σε: α) θαλάσσιους λιμένες, β) ποτάμιους λιμένες και γ) διατροφικούς σταθμούς (οδικούς-σιδηροδρομικούς).

χρονοαποστάσεων με την περίπτωση μη κατασκευής του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων αποδεικνύει τη σαφή επίδραση αυτού του συστήματος στη μείωση των σχετικών χρονοαποστάσεων από τους τερματικούς σταθμούς.

- ο **Ο ετήσιος επιβατικός φόρτος που διαχειρίζονται οι τερματικοί σταθμοί** της Ζώνης V ήταν ιδιαίτερα σημαντικός για τους διεθνείς αερολιμένες Αθηνών (στοιχεία 2012: 12.944,041 x 103 επιβ./έτος) και Κωνσταντινούπολης (15.270 x 103 επιβ./έτος) που ανήκουν στη Ζώνη V. Σημαντική κίνηση καταγράφηκε και στους αερολιμένες της Θεσσαλονίκης (3.204,382 x 103 επιβ./έτος), της Σόφιας (3.039,437 x 103 επιβ./έτος) και του Μπάρι (3.161,023 x 103 επιβ./έτος), ενώ από εκεί και έπειτα τα μεγέθη ήταν σαφώς μικρότερα. Κατά την περίοδο 2008-2012 παρατηρήθηκε πτώση της επιβατικής κίνησης στα ελληνικά αεροδρόμια (γεγονός που πιθανότατα συνδέεται με την οικονομική κρίση), σε αντίθεση με τα υπόλοιπα που καταγραφόταν άνοδος (λ.χ. το Μπάρι κατέγραψε άνοδο 52,9% και η Κωνσταντινούπολη 33%). Η συνολική κίνηση στους ελληνικούς θαλάσσιους λιμένες το 2012 συνιστούσε περίπου το 13% του συνολικού φόρτου μέσω λιμένων στην ΕΕ28. Κατά την περίοδο 2008-2012 παρατηρήθηκε πτώση της επιβατικής κίνησης σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ελλάδας που κατά μέσο όρο έφτανε το 17,7%. Η πτώση αυτή αποδίδεται στην κρίση, αλλά και τη διαχρονική αναβάθμιση των αεροπορικών υπηρεσιών (ιδίως στα περιφερειακά αεροδρόμια, όπως αυτό της Μυκόνου) που αντανakλώνται στους σχετικούς φόρτους. Η συνολική κίνηση στους ελληνικούς θαλάσσιους λιμένες παρουσιάζει έντονα πτωτικές τάσεις. Ειδικότερα, παρατηρείται ανομοιογένεια ως προς την κατανομή αυτών των αρνητικών μεγεθών στον ελληνικό χώρο. Για παράδειγμα, η ύπαρξη του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων της ενδέχεται να επηρέαζε ελαφρώς προς το θετικότερο την επιβατική κίνηση ορισμένων λιμανιών, όπως της Ηγουμενίτσας, ίσως λόγω της απελευθέρωσης νέων μετακινήσεων που προκάλεσε η Εγνατία, γεγονός που αποδίδεται στην άμεση σύνδεση μεταφορικών υποδομών και τουρισμού. Η μείωση της επιβατικής κίνησης στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας ήταν της τάξης του -16,5% την ίδια στιγμή που το κοντινό λιμάνι της Πάτρας παρουσίαζε καθίζηση -46,3% για το διάστημα 2008-2012.
- ο **Ο εμπορευματικός φόρτος και τα εμπορευματοκιβώτια στους θαλάσσιους και ποτάμιους λιμένες** της Ζώνης V έδωσαν αφενός τους λιμένες με κίνηση άνω των 35.000x103 τόνων/έτος (Τάραντας, Πειραιάς), με κίνηση περί τους 10-20.000 x 103 τόνων/έτος (Βάρνα, Μπουργκάς, Θεσσαλονίκη, Άγιοι Θεόδωροι, Ελευσίνα, Μέγαρο, Μπρίντζι, Tekirdag) και τους υπόλοιπους με σαφώς μικρότερα μεγέθη (στοιχεία 2004, 2008, 2012) και αφετέρου τη διαχρονική μεταβολή για τα διαστήματα 2004-2008 και 2008-2012. Συγκεκριμένα, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας που αποτελεί το δυτικό άκρο της Εγνατίας Οδού παρουσίασε σημαντική πτώση (-35%) κατά το διάστημα 2008-2012, ενώ και άλλα λιμάνια της Ζώνης IV παρουσίασαν πτώση των ετήσιων εμπορευματικών φόρτων τους, όπως η Θεσσαλονίκη (-10%) και η Καβάλα (-34,1%). Παρόμοια μεγέθη εντοπίζονται και στα νοητά άκρα της Εγνατίας εντός της Ζώνης V: Κωνσταντινούπολη (-24,8%) και Τάραντας (-28,9%). Εξαιρεση αποτελεί το Μπάρι (35%) όπου την περίοδο 2008-2012 σημειώθηκε αύξηση του εμπορευματικού φόρτου. Μεγάλη σημασία για τη διατροφικότητα των μετακινήσεων έχουν τα εμπορευματοκιβώτια, διότι συνιστούν τη βασική μονάδα φόρτωσης σε αυτού του είδους τις μετακινήσεις. Παρότι τα μεγέθη ήταν σχετικά μικρά, τα λιμάνια που το 2012 είχαν ετήσιο φόρτο εμπορευματοκιβωτίων άνω

των 1000 x 103 τόνων/έτος ήταν κατά φθίνουσα σειρά: Πειραιάς (30.326), Θεσσαλονίκη (2.884), Βάρνα (1.409), Τάραντο (1.252), Κωνσταντινούπολη (1.194).

9.3. Διασυνοριακή εδαφική συνεργασία

Στη διασυνοριακή εδαφική συνεργασία εξετάζονται οι δείκτες: επενδυτικών, εμπορικών, τουριστικών και μεταναστευτικών ροών και έντασης εδαφικής συνεργασίας. Από τη μελέτη της εξέλιξης των παραπάνω δεικτών διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

- ο Από το **δείκτη έντασης της εδαφικής συνεργασίας** προκύπτουν τα ποσοστά συμμετοχής της Ελλάδας στα προγράμματα εδαφικής συνεργασίας με χώρες/περιφέρειες της Ζώνης V (προγραμματική περίοδος 2007-2013). Τα ποσοστά αυτά δίνονται με βάση αναφοράς την Ελλάδα και κατά φθίνουσα σειρά: ΠΓΔΜ (88%), Βουλγαρία (64%), Σερβία (59%), Ιταλία/Puglia (56%), Αλβανία (56%), Ευρωπαϊκή Τουρκία (40%). Συνολικά, η Ελλάδα εμπλέκεται σε περίπου 400 δράσεις συνεργασίας με τις λοιπές χώρες/περιφέρειες της Ζώνης V, εκ των οποίων το 10,5% έχει να κάνει με ζητήματα που άπτονται του τομέα των μεταφορών.
- ο Οι **τουριστικές ροές** μετρήθηκαν κατά βάση μέσω των αντίστοιχων αφίξεων (στοιχεία 2004, 2008, 2012). Έτσι, για το 2012 τα ποσοστά αφίξεων από τις χώρες της Ζώνης V ως προς το σύνολο (δείκτης τουριστικής εξάρτησης) είχαν κατά φθίνουσα σειρά ως εξής: ΠΓΔΜ (52,5%), Βουλγαρία (34,1%), Ελλάδα (28,6%), Αλβανία (22%), Σερβία (20,8%), Τουρκία (10,2%) και Ιταλία (1,5%). Τα ποσοστά αυτά έβαιναν μειούμενα στα 3 έτη αναφοράς (2004, 2008, 2012) για Αλβανία και Σερβία, ελαφρώς μειούμενα για τη Βουλγαρία, σταθερά για την Ιταλία, σχεδόν σταθερά για ΠΓΔΜ και Τουρκία και αυξανόμενα για την Ελλάδα. Ως κύριες τουριστικές αγορές (εντός περιοχής μελέτης) στις οποίες απευθύνονται οι χώρες της Ζώνης V αναδείχθηκαν οι εξής: ΠΓΔΜ για την Αλβανία, Ελλάδα και Τουρκία για τη Βουλγαρία, ΠΓΔΜ, Ιταλία, Σερβία και Τουρκία για την Ελλάδα, Ελλάδα για την Ιταλία, Τουρκία, Ελλάδα και Σερβία για την ΠΓΔΜ, Ιταλία, Βουλγαρία και ΠΓΔΜ για τη Σερβία και Βουλγαρία, Ιταλία και Ελλάδα για την Τουρκία.
- ο Οι **επενδυτικές ροές** αποτιμήθηκαν με τη χρήση του μεγέθους των **Ξένων Άμεσων Επενδύσεων (ΞΑΕ)** (stock και ροές, στοιχεία 2004, 2008, 2012). Από την Ελλάδα και την Ιταλία προήλθε το μεγαλύτερο ύψος επενδυτικών ροών προς τις λοιπές χώρες της Ζώνης V. Πιο αναλυτικά, η σημαντικότερη χώρα προέλευσης επενδυτικών κεφαλαίων (ως απόθεμα) για την Αλβανία ήταν η Ελλάδα (450,5 εκ. ευρώ, 2012), για τη Βουλγαρία και πάλι η Ελλάδα (2,8 δις. ευρώ, 2012), για την Ελλάδα η Ιταλία (608 εκ. ευρώ, 2012) αποτέλεσε την σημαντικότερη πηγή επενδυτικών κεφαλαίων (εξ όσων εντάσσονται στη Ζώνη V), για την Ιταλία καμία χώρα της Ζώνης V δεν είχε σημαντική επενδυτική σημασία, για την ΠΓΔΜ σχεδόν όλες οι υπόλοιπες χώρες της Ζώνης V είχαν σημασία ως προέλευση ΞΑΕ (23,8% του συνολικού επενδυμένου κεφαλαίου) και ιδιαίτερα η Ελλάδα (0,44 δις. ευρώ, 2012), για τη Σερβία η Ελλάδα που απέσυρε ευμεγέθη κεφάλαια πιθανότατα λόγω της κρίσης (0,3 δις. ευρώ, 2012) και τέλος, για την Τουρκία τα επενδυτικά κεφάλαια που αποδίδονται σε χώρες της Ζώνης V καταλάμβαναν μόλις το 4,8% του συνολικού επενδυμένου κεφαλαίου. Βάσει των

παραπάνω υπολογίστηκε ο δείκτης επενδυτικής εξάρτησης (ως ποσοστό του αποθέματος ΞΑΕ μιας χώρας που προέρχονται από τις λοιπές χώρες της Ζώνης V ως προς το σύνολο του αποθέματος ΞΑΕ στη χώρα) που αναδεικνύει την Αλβανία και την ΠΓΔΜ ως τις περισσότερο εξαρτώμενες από επενδυτικά κεφάλαια χωρών της Ζώνης V και την Ιταλία και την Ελλάδα ως τις λιγότερο εξαρτώμενες.

- ο Οι **εμπορικές ροές** προσδιορίστηκαν από το εμπορικό ισοζύγιο όγκου συναλλαγών (εξαγωγές - εισαγωγές) στις χώρες της Ζώνης V. Επειδή η καταγραφή των θετικών ή αρνητικών εμπορικών ισοζυγίων δεν προσφέρει χρήσιμα συμπεράσματα κρίνεται εδώ σκόπιμη μόνο η αναφορά στο ποσοστό εμπορικών συναλλαγών με τις χώρες της Ζώνης V ως προς το σύνολο (δείκτης εμπορικής εξάρτησης) και τους σημαντικότερους εμπορικούς εταίρους (και πάλι σε επίπεδο NUTS 0). Τα ποσοστά αυτά κατά φθίνουσα σειρά για το 2012 ήταν: Αλβανία (57,7%), ΠΓΔΜ (34,7%), Βουλγαρία (23,5%), Ελλάδα (19,3%), Σερβία (19,2%), Ιταλία (16,9%) και Τουρκία (7,8%). Οι τάσεις στους χρόνους αναφοράς (2004, 2008, 2012) έβαιναν μειούμενες σε όλες τις χώρες της Ζώνης V, πλην Σερβίας όπου σταθεροποιήθηκαν και της Ιταλίας για την οποία δεν διατέθηκαν στοιχεία. Κύριοι εμπορικοί εταίροι αναδείχθηκαν οι εξής: Ιταλία και Ελλάδα για την Αλβανία, Ιταλία, Ελλάδα και Τουρκία για τη Βουλγαρία, Ιταλία, Τουρκία και Βουλγαρία για την Ελλάδα, Ελλάδα και Τουρκία για την Ιταλία, Ελλάδα, Βουλγαρία και Σερβία για την ΠΓΔΜ, Ιταλία, Βουλγαρία και ΠΓΔΜ για τη Σερβία και Ιταλία και Ελλάδα για την Τουρκία.
- ο Τέλος, οι **μεταναστευτικές ροές** προσδιορίστηκαν από την εγκατάσταση αλλοδαπών υπηκόων ανά χώρα προέλευσης (στοιχεία 2011). Οι 214.026 αλλοδαποί υπήκοοι που καταγράφηκαν το 2011 στη Ζώνη IV αποτέλεσαν περίπου το 25% του συνόλου των αλλοδαπών υπηκόων της Χώρας. Περίπου το 75% αυτών καταγόταν από τις χώρες της Ζώνης V, ενώ περίπου το 85% είχε αλβανική υπηκοότητα και μόλις το 12,6% βουλγαρική (οι λοιπές προελεύσεις βρίσκονται κάτω από το 3% αθροιστικά). Αυτά αποδεικνύουν ότι η Ζώνη IV αναδείχθηκε ως σημαντικός τόπος εγκατάστασης μεταναστών, ιδίως από την Αλβανία και τη Βουλγαρία. Ο δείκτης μεταναστευτικής εξάρτησης (με έτος αναφοράς το 2011) παρουσιάζει το ποσοστό των αλλοδαπών που κατάγονταν από τις υπόλοιπες χώρες της Ζώνης V επί του συνόλου των αλλοδαπών στη δεδομένη χώρα. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η εξάρτησή της έφτασε το 62,7% και ήταν μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες εξαρτήσεις των λοιπών χωρών της Ζώνης V.

10. Συνθετική αξιολόγηση Ζώνης IV – Γενικά συμπεράσματα

Η παρούσα 3^η Έκθεση Επιδράσεων επικεντρώθηκε στη μελέτη της εξέλιξης διαφόρων δεικτών οι οποίοι ταξινομήθηκαν στις ακόλουθες έξι παραμέτρους: κινητικότητα-προσβασιμότητα, συνοχή-ανάπτυξη, ισορροπία-δικτύωση, περιβάλλον-κλιματική αλλαγή, περιφερειακή ανθεκτικότητα και διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία. Για κάθε μία από τις πρώτες τέσσερις παραμέτρους, οι οποίες ουσιαστικά ακολουθούν τις βασικές Ευρωπαϊκές πολιτικές της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, επιλέγονται συγκεκριμένοι δείκτες από το Σύστημα δεικτών του Παρατηρητηρίου, ενώ στις παραμέτρους συνοχή-ανάπτυξη και περιβάλλον-κλιματική αλλαγή ενσωματώνονται επιπλέον και νέοι δείκτες, οι οποίοι μελετήθηκαν στα πλαίσια διαφόρων Εκθέσεων και Κειμένων Εργασίας του Παρατηρητηρίου. Η πέμπτη παράμετρος (περιφερειακή ανθεκτικότητα) διατρέχει οριζόντια τις πρώτες τέσσερις παραμέτρους και εξετάζει την εξέλιξη διακριτών δεικτών που μελετώνται για κάποια από προαναφερόμενες τέσσερις παραμέτρους και κρίνεται ότι θα μπορούσαν να σχετίζονται με την «απόκριση» των Περιφερειών απέναντι στην κρίση. Τέλος, η έκτη παράμετρος περιλαμβάνει διαπιστώσεις-συμπεράσματα που προέκυψαν εξ ολοκλήρου από τη μελέτη της εξέλιξης διαφόρων δεικτών, οι οποίοι εξετάστηκαν στα πλαίσια Μελέτης του Παρατηρητηρίου²⁵.

Σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Χωρικών Επιδράσεων, η οποία κάλυπτε το σύνολο της δεκαετίας του 2000 και εξέταζε συνολικά τις επιδράσεις της Εγνατίας Οδού σε όλη την περίοδο από τη σταδιακή ολοκλήρωσή της μέχρι και την πλήρη απόδοσή της σε λειτουργία, η 3^η Έκθεση Επιδράσεων επικεντρώνεται κυρίως στα δεδομένα της περιόδου 2007-2014. Ειδικότερα, επιχειρείται η καταγραφή και ανάλυση των τάσεων από την πλήρη λειτουργία της Εγνατίας Οδού (2009) και μετά, περίοδος που συμπίπτει και με την επίσημη έναρξη της έντονης οικονομικής ύφεσης που επηρέασε και εξακολουθεί να επηρεάζει τη Χώρα. Όμως, για την καλύτερη κατανόηση των τάσεων εξέλιξης των διαφόρων δεικτών, στην παρούσα Έκθεση εισήχθησαν και μελετήθηκαν και δεδομένα που αφορούν παλαιότερα έτη (δηλαδή πριν το 2009).

Η παρακάτω συνθετική αξιολόγηση είναι περισσότερο ποιοτική και επικεντρώνεται στην συγκριτική εξέλιξη κρίσιμων μεγεθών που αφορούν μόνο τη βασική Ζώνη που μελετάται (δηλαδή τη Ζώνη IV) και τις επιμέρους Περιφέρειές της. Επιπλέον, στη συνθετική αξιολόγηση μελετώνται μόνο εκείνες οι παραμετροί για τις οποίες υπάρχουν νεότερα δεδομένα σε σχέση με τη 2^η Έκθεση Επιδράσεων. Έτσι, αποτιμάται η εξέλιξη κρίσιμων δεικτών των παραμέτρων κινητικότητα-προσβασιμότητα, συνοχή-ανάπτυξη, περιβάλλον-κλιματική αλλαγή, περιφερειακή ανθεκτικότητα και διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία. Διευκρινίζεται ότι για ορισμένα μεγέθη χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της τυπικής απόκλισης, ώστε να μελετηθεί η θέση των Περιφερειών ως προς τη μέση τιμή των μεγεθών της Ζώνης IV και η τυπική απόκλισή τους από αυτήν, ανάλυση που κατηγοριοποιεί τις Περιφέρειες ανάλογα με την «απόσταση» από τη μέση τιμή. Η ομαδοποίηση αυτή απεικονίστηκε με τη χρήση GIS (Παράρτημα Β).

²⁵ Εγνατία Οδός Α.Ε. - Παρατηρητήριο (2014-2015), «Μελέτη επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη: Διατροφικότητα των μεταφορών, Πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και Διασυνοριακή συνεργασία»

Όσον αφορά την παράμετρο κινητικότητα-προσβασιμότητα, παρατηρείται ότι η κυκλοφορία οχημάτων σε όλα τα τμήματα της Εγνατίας Οδού παρουσίασε αύξηση μέχρι το 2009, ενώ αντιθέτως την περίοδο 2009-2014 σημείωσε μείωση που κυμάνθηκε κατά τμήματα από -2,78% (Α/Κ Δυτ. Γρεβενών – Α/Κ Ανατ. Γρεβενών) μέχρι -41,84% (Α/Κ Ιάσμου – Α/Κ Δυτ. Κομοτηνής). Η μείωση της κυκλοφορίας αποτελεί χαρακτηριστικό που συναντάται και σε εθνικό επίπεδο και αποδίδεται στην οικονομική κρίση και στη σημαντική αύξηση της τιμής των καυσίμων και των διοδίων. Ειδικά στην Εγνατία Οδό, η σταδιακή έναρξη λειτουργίας νέων διοδίων συνέβαλε επιπλέον στη μείωση της κυκλοφορίας στα τμήματα όπου αυτά λειτούργησαν, με αποτέλεσμα είτε τη μη πραγματοποίηση κάποιων μετακινήσεων που πραγματοποιούνταν πριν τη λειτουργία των σταθμών (ιδιαίτερα στα τμήματα σταθμών διοδίων της δυτικής Εγνατίας, όπως τα τμήματα που σχετίζονται με τον σταθμό διοδίων Πολυμύλου) είτε την εκτροπή μέρους της κυκλοφορίας στο ελεύθερο διοδίων εναλλακτικό δίκτυο (ιδιαίτερα στα τμήματα των σταθμών διοδίων Ανάληψης και Ιάσμου). Είναι ενδιαφέρον ότι η κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων που αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, μειώθηκε μεν αλλά σε μικρότερα ποσοστά, γεγονός που κρίνεται απολύτως λογικό καθώς οι μετακινήσεις φορτηγών είναι περισσότερο «ανελαστικές» σε σχέση με τις μετακινήσεις επιβατικών οχημάτων. Μάλιστα, την περίοδο αυτή το ποσοστό των βαρέων οχημάτων σημείωσε αύξηση σε κάποια τμήματα της Εγνατίας Οδού, με πιο σημαντική την αύξηση στα τμήματα μεταξύ Κοζάνης και Βέροιας, γεγονός που αναδεικνύει τον κρίσιμο ρόλο που αυτή διαδραματίζει στη λειτουργική διασύνδεση της Δυτικής Μακεδονίας με την Κεντρική Μακεδονία. Στον αντίποδα, σημαντική μείωση του ποσοστού των βαρέων οχημάτων σημειώθηκε στο τμήμα Α/Κ Λαγκαδά-Σερρών - Α/Κ Προφήτη στο Νομό Θεσσαλονίκης, καθώς και στο τμήμα μεταξύ Ξάνθης και Κομοτηνής, η οποία μπορεί να αποδοθεί στο αρκετά υψηλότερο (σε σύγκριση με τα επιβατικά οχήματα) ποσοστό φορτηγών που εκτράπηκαν για να αποφύγουν τους σταθμούς διοδίων Ανάληψης και Ιάσμου που λειτουργούν σε αυτά τα τμήματα.

Πολύ πιο σύνθετη είναι η αποτίμηση της παραμέτρου συνοχής και ανάπτυξης. Γενικά σε όλη την περίοδο 2007-2013 ο ρυθμός ανάπτυξης στη Ζώνη IV ήταν αρνητικός, παρόμοιος με το μέσο Χώρας. Το διάστημα 2007-2009 οι ρυθμοί ύφεσης στο σύνολο της Ζώνης IV και στις τρεις από τις πέντε Περιφέρειές της ήταν λίγο υψηλότεροι σε σχέση με το μέσο Χώρας (εξαίρεση αποτελούσαν οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και Δυτικής Μακεδονίας), ενώ αντιθέτως το διάστημα 2009-2013, η Ζώνη IV και η πλειονότητα των Περιφερειών της παρουσίασαν ρυθμούς ύφεσης χαμηλότερους του μέσου Χώρας (εξαίρεση αποτελούσαν οι Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Δυτικής Μακεδονίας). Ως προς το επίπεδο ευημερίας, εκφρασμένο με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, ο ρυθμός μεταβολής στη Ζώνη IV ήταν αρνητικός στο σύνολο της περιόδου 2007-2013, παρόμοιος με το μέσο Χώρας, αλλά σημαντικά υψηλότερος του ρυθμού μείωσης της ΕΕ28. Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας κατέγραψε την υψηλότερη θετική απόκλιση (απόκλιση προς τα πάνω), και τις τρεις εξεταζόμενες χρονιές (2007, 2009 και 2013) σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV. Γενικά, τα επίπεδα σύγκλισης μεταξύ 2007 και 2009 ήταν ίδια, ενώ το 2013 διαφοροποίηση παρουσίασε η Περιφέρεια Ηπείρου, η οποία βελτίωσε την θέση της κατά μία κλίμακα και εντάχθηκε στην κλίμακα της μέσης τιμής της Ζώνης IV.

Ως προς το επίπεδο ανεργίας, την περίοδο 2007-2014, η ανεργία στη Ζώνη IV κατέγραψε πολύ μεγάλη αύξηση, η οποία όμως ήταν ευμενέστερη της αντίστοιχης αύξησης σε επίπεδο Χώρας. Ειδικότερα, από το 2008 και μέχρι το 2013, το ποσοστό ανεργίας στη Ζώνη IV αυξήθηκε με σχετικά μικρότερους ρυθμούς σε σχέση με τη

Χώρα, ενώ το 2014 σημείωσε μείωση, η οποία ήταν λίγο μεγαλύτερη της μέσης μείωσης της Χώρας. Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας κατέγραψε υψηλότερα επίπεδα ανεργίας κατά δύο κλίμακες το 2007 και κατά μία κλίμακα το 2009 και το 2014 σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV, κατέχοντας πάντα τη δυσμενέστερη θέση. Η Περιφέρεια Θεσσαλίας σε όλες τις εξεταζόμενες χρονιές, κατέγραψε χαμηλότερα επίπεδα ανεργίας σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV και κατατάσσεται πάντα στην καλύτερη θέση στη Ζώνη IV. Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης βελτίωσε τη θέση της, ιδιαίτερα μεταξύ 2009 και 2014. Μείωση της θέσης της παρουσίασε μεταξύ 2009 και 2014 η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ η Περιφέρεια Ηπείρου παρέμεινε σταθερή στη θέση της όλες τις χρονιές, στην ίδια κλίμακα, πάντα ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV.

Ως προς το επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας, συνολικά την περίοδο 2007-2014 η μακροχρόνια ανεργία στη Ζώνη IV επίσης σημείωσε πολύ μεγάλη αύξηση, η οποία ήταν σημαντικά μικρότερη σε σύγκριση με την μέση αύξηση της Χώρας. Ειδικότερα, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στη Ζώνη IV αυξήθηκε σημαντικά μετά το 2009 (αύξηση μικρότερη από την αντίστοιχη της Χώρας), ενώ αντίθετως το διάστημα 2007-2009 είχε σημειώσει μείωση, η οποία ήταν ελαφρώς μικρότερη της αντίστοιχης μείωσης σε επίπεδο Χώρας. Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας κατέγραψε υψηλότερα επίπεδα μακροχρόνιας ανεργίας κατά δύο κλίμακες το 2007 και κατά μία κλίμακα το 2009 ενώ το 2014 βελτίωσε τη θέση της και κατατάσσεται μια κλίμακα καλύτερη σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV. Οι Περιφέρειες Ηπείρου και Κεντρικής Μακεδονίας μείωσαν την θέση τους κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ενώ αντίθετα η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης βελτίωσε τη θέση της πάντα σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV.

Ως προς τους νέους (ηλικίας 15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση, στο σύνολο της περιόδου 2007-2014, το ποσοστό τους στη Ζώνη IV αυξήθηκε σημαντικά, με σχετικά μικρότερους ρυθμούς όμως σε σχέση με τη Χώρα. Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας διατήρησε την θέση της, μία κλίμακα πάνω από τη μέση τιμή, σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο, ενώ οι υπόλοιπες Περιφέρειες μεταβλήθηκαν, με πιο χαρακτηριστική την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, η οποία βελτίωσε κατά δύο κλίμακες την θέση της σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV.

Στη διάρθρωση της παραγωγής, όσον αφορά στον πρωτογενή τομέα, ο οποίος κατέγραψε μείωση σε όλη την περίοδο 2007-2012, η μόνη διαφοροποίηση στην κατανομή της θέσης των Περιφερειών ήταν η βελτίωση της θέσης της Περιφέρειας Θεσσαλίας μεταξύ 2007 και 2009. Στο δευτερογενή τομέα, ο οποίος κατέγραψε μείωση και μάλιστα πολύ μεγάλη μεταξύ 2009 και 2012, η χωρική αλλαγή που αξίζει επισήμανσης είναι η σχετική αύξηση της θέσης της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV για το 2009 και ξανά μείωση το 2012, με την Κεντρική Μακεδονία να κατέχει θέση σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο δύο κλίμακες πάνω από το μέσο όρο. Στον τριτογενή τομέα, ο οποίος αυξήθηκε την περίοδο 2007-2009 και μειώθηκε δραματικά το 2012, δεν καταγράφηκε καμία αλλαγή στη χωρική κατανομή ως προς τη μέση τιμή. Επομένως, πέρα του γεγονότος ότι η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας κατέχει και στους τρεις τομείς την καλύτερη θέση ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV, το οποίο οφείλεται κυρίως στην μεγάλη πληθυσμιακή διαφορά σε σχέση με τις άλλες Περιφέρειες, η Περιφέρεια Θεσσαλίας παρουσιάζει μια σχετική εξειδίκευση στον πρωτογενή τομέα.

Ως προς το εξωτερικό εμπόριο, την περίοδο 2007-2013 στη Ζώνη IV καταγράφηκε μείωση των εισαγωγών, η οποία ήταν μεγαλύτερη της αντίστοιχης μείωσης της Χώρας. Αντιθέτως, οι εξαγωγές και στα δύο χωρικά σύνολα σημείωσαν αύξηση, η οποία στην περίπτωση της Ζώνης IV ήταν οριακή. Από τη μελέτη του λόγου των εξαγωγών προς τις εισαγωγές διαπιστώνεται ότι το εμπόριο στη Ζώνη IV είχε περισσότερο εξαγωγικό προφίλ σε σύγκριση με τη Χώρα. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι τρεις Περιφέρειες (Δυτική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και Θεσσαλία) κατέγραψαν το τελευταίο εξεταζόμενο έτος (2013) θετικό εμπορικό ισοζύγιο, στοιχείο που ενισχύει και την ανθεκτικότητα των Περιφερειών αυτών αλλά και τη σύγκλιση των Περιφερειών προς θετικότερη κατεύθυνση. Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας αν και αποτελεί ουσιαστικά την περιοχή απ' όπου εξάγεται ο μεγαλύτερος όγκος εμπορευμάτων της Ζώνης IV, καταγράφηκε ωστόσο μαζί με την Περιφέρεια Ηπείρου το 2007 και το 2013 και την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης το 2009, στις Περιφέρειες με έλλειμμα εμπορικού ισοζυγίου, σε σχέση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV. Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας κατέγραψε υψηλότερα επίπεδα εμπορικού ισοζυγίου κατά δύο κλίμακες το 2007 και το 2009 και σημείωσε σημαντική μείωση της θέσης της το 2013 σε σύγκριση με τη μέση τιμή της Ζώνης IV. Επιπλέον, η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας παρουσίασε το μεγαλύτερο ποσοστό εξαγωγών σε τρίτες χώρες σε επίπεδο Ζώνης IV και ένα από τα μεγαλύτερα σε επίπεδο Χώρας που αποτελεί θετικό στοιχείο ανθεκτικότητας.

Οι επιδράσεις στο περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή κρίνονται θετικές ως προς κρίσιμα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις μεταφορικές υποδομές, όπως ο θόρυβος, όπου βάσει μετρήσεων διαπιστώθηκε ότι δεν εκτίθεται πληθυσμός σε στάθμη θορύβου πέραν των θεσμοθετημένων ορίων και ως προς την ποιότητα των υδάτων, όπου βάσει δειγματοληψιών και μετρήσεων/αναλύσεων διαπιστώθηκε ότι όλες σχεδόν οι τιμές των μετρούμενων παραμέτρων βρίσκονται εντός ορίων, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία.

Σε ότι αφορά τη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων, οι αυξημένες καταγραφές συλλεγόμενων απορριμμάτων που παρατηρούνται σε ορισμένες περιοχές οφείλονται κυρίως στη γειτνίαση με αστικά κέντρα (όπως η Θεσσαλονίκη και τα Ιωάννινα), με λιμάνια (όπως η Θεσσαλονίκη και η Ηγουμενίτσα) και με αεροδρόμια (όπως τα Ιωάννινα), καθώς και στον κυκλοφοριακό φόρτο που επικρατεί σε κάποια τμήματα, όπως η Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης (Κ1-Κ2-Κ4), η Ασπροβάλτα και τα τμήματα Βέροια – Κουλούρα – Κλειδί. Γενικά, από το 2006 οπότε και ξεκίνησε η συστηματική συλλογή στοιχείων έως και το 2014 παρατηρήθηκε αύξηση στις καταγραφές συλλεγόμενων απορριμμάτων κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου αλλά ταυτόχρονα σημειώθηκε και μεγάλη βελτίωση στις μεθόδους διαχείρισης των απορριμμάτων, όσον αφορά είτε επικίνδυνα απορρίμματα είτε μη επικίνδυνα.

Σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, που αποτελεί και τον κύριο δείκτη εκτίμησης της συμβολής στην κλιματική αλλαγή, οι περισσότεροι δείκτες δεν ξεπερνούν τα επιτρεπόμενα όρια κατά μήκος του άξονα της Εγνατίας Οδού όπου μετρήθηκαν. Υπερβάσεις παρατηρούνται στα αιωρούμενα σωματίδια σε περιοχές υψηλών φόρτων. Είναι γενικώς αποδεκτό ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για την παγκόσμια κοινότητα και ότι οι εκπομπές στην ατμόσφαιρα αερίων του θερμοκηπίου θεωρούνται ως ο κύριος παράγοντας πρόκλησής της. Συνεπώς, η γνώση και ο υπολογισμός του ανθρακικού αποτυπώματος των αυτοκινητοδρόμων, αλλά και των φορέων διαχείρισής τους, είναι σημαντικό στοιχείο για τη διαμόρφωση συγκεκριμένης στρατηγικής μείωσης ή/και εξισορρόπησης, με απώτερο στόχο τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής. Ο

έλεγχος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και βασικών μετεωρολογικών παραμέτρων είναι ένας από τους σημαντικότερους περιβαλλοντικούς όρους που καλύπτουν τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού.

Η ανάλυση της παρούσας 3^{ης} Έκθεσης Επιδράσεων οδηγεί στη διαπίστωση ότι, όσον αφορά την παράμετρο της περιφερειακής ανθεκτικότητας, η απόδοση των Περιφερειών ως προς τους συγκεκριμένους δείκτες που επιλέχθηκαν παρουσιάζεται διαφοροποιημένη. Οι αρνητικές τάσεις σε κρίσιμα μεγέθη όπως η μεταβολή του ΑΕΠ, η μεταβολή του κκΑΕΠ και η μεταβολή του ποσοστού ανεργίας, με ρυθμούς όμως θετικότερους της Χώρας, αποτελεί κοινό χαρακτηριστικό των περισσότερων Περιφερειών. Από την άλλη, η εικόνα στις περισσότερες Περιφέρειες παρουσιάζεται αρνητικότερη της Χώρας σε δείκτες που αφορούν τη μεταβολή πληθυσμού και του ποσοστού ενεργού πληθυσμού. Η εικόνα της οικονομικής δραστηριότητας (παράγοντας που σχετίζεται με την ικανότητα των περιφερειακών οικονομιών να ανακάμψουν διαφοροποιώντας την παραγωγική τους βάση) παρουσιάζει ορισμένες 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. Στους ευαίσθητους τομείς (τουρισμός, εμπόριο-μεταφορές-αποθήκευση), η πλειονότητα των Περιφερειών καταγράφει αρνητικές τάσεις και παρουσιάζει δυσμενέστερη εικόνα σε σχέση με τη Χώρα. Τέλος, θετικές τάσεις (με ρυθμούς όμως δυσμενέστερους της Χώρας) παρουσιάζει για την πλειονότητα των Περιφερειών η μεταβολή του λόγου εξαγωγών/εισαγωγών, η οποία ωστόσο 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.

Τέλος, όσον αφορά την παράμετρο διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία, στη Ζώνη IV παρατηρείται αύξηση του ωφελούμενου πληθυσμού (ιδίως στη ζώνη εξυπηρέτησης των 3 ωρών), με τη ζώνη εξυπηρέτησης της Θεσσαλονίκης (2,8 εκ. κάτ.) να καλύπτει εκτός από μεγάλο μέρος του ελληνικού χώρου και περιοχές της Βουλγαρίας και της ΠΓΔΜ. Επίσης, καταγράφεται αύξηση της ελκτικότητας (δυναμικής έλξης) των αστικών συγκεντρώσεων στη διεύθυνση βορρά-νότου, όπου εντάσσονται μεταξύ άλλων η Θεσσαλονίκη και η Λάρισα, και αύξηση της ευκολίας διασύνδεσης (χρονοαπόσταση), ιδίως για τα αστικά κέντρα της Ζώνης IV που εδράζονται γεωγραφικά στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης και Δυτικής Μακεδονίας. Στη Ζώνη IV οι υψηλότερες τιμές δυναμικής προσπελασιμότητας (προς τους διεθνείς αερολιμένες και τους επιβατικούς θαλάσσιους λιμένες) καταγράφονται στη Θεσσαλονίκη, ενώ και οι πόλεις σε εγγύτητα με τη Θεσσαλονίκη που επηρεάζονται από το αεροδρόμιο και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (π.χ. Κατερίνη, Καβάλα, Λάρισα, Σέρρες) παρουσιάζουν επίσης υψηλές τιμές. Επιπλέον, η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει τη μικρότερη χρονοαπόσταση (4,47 ώρες) σε σχέση με τους τερματικούς σταθμούς, ενώ οι υπόλοιπες πόλεις της Ζώνης IV με μέση τιμή χρονοαπόστασης περίπου σε αυτά τα επίπεδα είναι οι: Κατερίνη, Λάρισα, Βέροια, Σέρρες, Βόλος και Καβάλα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Ι. Πολιτικές για τις μεταφορές

Το Νοέμβριο του 2014 ένα **επεξηγηματικό έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής** προχώρησε σε μία διαχρονική σταχυολόγηση της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ, περιλαμβάνοντας και τις εν ισχύ πολιτικές. Με τη χρήση αυτού του εγγράφου πραγματοποιείται μία σύντομη περιήγηση σε αυτές τις πολιτικές με ιδιαίτερη έμφαση στην υφιστάμενη.

Ακολουθεί ένα μικρό **ιστορικό της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ** και ορισμένες παρατηρήσεις ειδικά για τις οδικές μεταφορές. Οι μεταφορές ήταν ένα από τα πρώτα πεδία κοινής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και έχει τις ρίζες της στη Συνθήκη της Ρώμης. Η πρόοδος για την εφαρμογή αυτής της πολιτικής ήταν πολύ αργή μέχρι τη δεκαετία του 1980, κυρίως επειδή οι κυβερνήσεις ήταν απρόθυμες να εγκαταλείψουν τον έλεγχο στα εθνικά δίκτυα μεταφορών τους. Απογοητευμένο, μετά από τουλάχιστον 25 χρόνια αποσπασματικής νομοθέτησης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προχώρησε σε μία χωρίς προηγούμενο κίνηση πηγαίνοντας το Συμβούλιο της ΕΕ στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για την αποτυχία να αναπτύξει μία κοινή πολιτική μεταφορών. Η Κρίση του Δικαστηρίου το 1985 είχε ως αποτέλεσμα να εγχύσει πολιτική ώθηση και τελικά, άρχισε να υπάρχει πρόοδος προς την κατεύθυνση μιας κοινής πολιτικής. Η Κρίση του Δικαστηρίου το 1985 γρήγορα ακολουθήθηκε από μία Λευκή Βίβλο που εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την προώθηση της εσωτερικής αγοράς. Περιείχε συγκεκριμένες αναφορές για τις μεταφορές και ορισμένους στόχους για να επιτευχθούν έως το 1992. Μέχρι το 1992 είχαν τεθεί τα θεμέλια μιας κοινής πολιτικής μεταφορών. Το 1997 η Συνθήκη του Άμστερνταμ ενσωμάτωσε περισσότερα μέτρα περιβαλλοντικής προστασίας στις μεταφορές.

Οι **κύριοι σταθμοί της πολιτικής μεταφορών** συνοψίζονται στα εξής:

- **2001:** Μια άλλη **Λευκή Βίβλος** εμφάνισε μία περισσότερο αποφασιστική στροφή προς μια περιβαλλοντικά υπεύθυνη πολιτική μεταφορών ως τρόπο προσαρμογής στην άνιση μεγέθυνση των ποικίλων μορφών μεταφορών, στον κορεσμό των δρόμων και των σιδηροδρόμων της Ευρώπης και στον αυξανόμενο αντίκτυπο της ρύπανσης.
- **2006:** Μια επιθεώρηση προόδου αποφάσισε ότι χρειαζόνταν περισσότερα για την καταπολέμηση του αρνητικού αντίκτυπου των μεταφορών στην χρήση της ενέργειας και την περιβαλλοντική ποιότητα.
- **2011:** Η **Λευκή Βίβλος** υπό τον τίτλο **‘Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών’** (το τελευταίο έγγραφο πολιτικής της ΕΕ) εστίασε στην δουλειά που απομένει να γίνει για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στις μεταφορές.

Σχετικά με τις **οδικές μεταφορές**, πήρε περίπου 10 χρόνια -από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 έως τα μέσα της δεκαετίας του 1990- στην Ευρώπη για να ανοίξει την αγορά των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών της και να απομακρύνει τα εμπόδια στον ανταγωνισμό, όπως οι απαιτούμενες άδειες. Η επιτυχία του ανοίγματος αυτής της αγοράς επιδεικνύεται από τις αυξήσεις στο διεθνές διασυνοριακό εμπόριο και το ‘καμποτάζ’. Η πρόοδος στο άνοιγμα της αγοράς επιβατικών μεταφορικών υπηρεσιών υπήρξε πιο αργή, αλλά σήμερα επαγγελματίες μεταφορείς εντός της ΕΕ μπορούν να μεταφέρουν επιβάτες με λεωφορεία και πούλμαν κατά μήκος όλου του οδικού δικτύου της ΕΕ βασιζόμενοι σε μια Ευρωπαϊκή Άδεια που εκδίδεται από τη χώρα όπου προέρχονται. Ένα άλλο ευαίσθητο θέμα με την πάροδο των δεκαετιών στον τομέα των οδικών μεταφορών ήταν οι οδικές χρεώσεις και τα διόδια. Η πολιτική της ΕΕ έχει 2 στόχους σε αυτό το πεδίο: πρώτον, οι οποιεσδήποτε χρεώσεις δεν πρέπει να είναι υπερβολικές ή να κάνουν διακρίσεις εις βάρος των ξένων οδηγών· δεύτερον, οι χρεώσεις πρέπει να είναι συνεπείς με τις αρχές ‘ο χρήστης πληρώνει’ και ‘ο ρυπαίνων πληρώνει’, και να βοηθά στην πληρωμή της συντήρησης και της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών. Βασικό τμήμα της νομοθεσίας υπήρξε η Οδηγία Eurovignette που πέρασε το 1999 για να χρεώσει τα οχήματα βαρέων αγαθών για τη χρήση συγκεκριμένων υποδομών όπως αυτοκινητοδρόμων και δρόμων πολλαπλών λωρίδων, γεφυρών, τούνελ και ορεινών περασμάτων. Επίσης, η ασφάλεια είναι αναπόσπαστο στοιχείο της οδικής πολιτικής της ΕΕ.

Ο απόλυτος στόχος της πολιτικής μεταφορών είναι η δημιουργία ενός **Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών** για την αρωγή της Ευρώπης στο να παραμείνει ανταγωνιστική μέσω της βελτιστοποίησης της απόδοσης ολόκληρου του μεταφορικού τομέα προς ωφέλεια όλων.

Το **Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)** είναι ένα μακροχρόνιο και φιλόδοξο έργο για τον εκσυγχρονισμό και το 'δέσιμο' του σημερινού μωσαϊκού των εθνικών μερών των δικτύων μεταφορικών υποδομών σε ένα δίκτυο ομαλής λειτουργίας που συνδέει όλες τις γωνίες της Ευρώπης, κάνοντας την ίδια στιγμή τη βέλτιστη χρήση όλων των διαφορετικών μέσων ταξιδιού.

Η χρηματοδότηση των μεταφορών από τη **Διευκόλυνση 'Συνδέοντας την Ευρώπη' (ΔΣΕ)** για την περίοδο 2014-2020 θα επικεντρωθεί επίσης σε αυτό το μεταφορικό δίκτυο πυρήνα. Στόχος είναι η διασφάλιση ότι, προοδευτικά, μέχρι το 2050 η μεγάλη πλειοψηφία των Ευρωπαίων πολιτών και επιχειρήσεων δεν θα βρίσκεται περισσότερο από 30 λεπτά χρόνου μετακίνησης από αυτό το εκτεταμένο δίκτυο.

Η ΕΕ θεωρεί την **έρευνα στις μεταφορές** με αποδοτικούς πόρους που σέβονται το περιβάλλον καθ' όλες τις μορφές ταξιδιού ως σημαντικό κομμάτι της πολιτικής μεταφορών. Οι 'ευφυείς, πράσινες και ενοποιημένες μεταφορές' αναγνωρίζονται ως κύρια πρόκληση και ως μέρος της χρηματοδότησης έργων μέσα στο ερευνητικό πρόγραμμα 'Ορίζοντας 2020' της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 της ΕΕ, ώστε να διασφαλίσει ότι η Ευρώπη παραμένει στην αιχμή της τεχνολογικής προόδου στις μεταφορές.

Η **ΔΣΕ** αποτελεί το χρηματοοικονομικό εκείνο μέσο που θα χρηματοδοτήσει τις επενδύσεις στα δίκτυα υποδομών για τις μεταφορές στην ΕΕ. Η ανάπτυξη των υποδομών που απαιτούνται για να ταιριάξουν στην προβαλλόμενη αύξηση της ζήτησης των ευρωπαϊκών μεταφορών αναμένεται να κοστίσει €1,5 τρις. μέχρι το 2030. Μέχρι το 2020, η Επιτροπή υπολογίζει ότι περίπου €500 δις. θα χρειαστούν για την ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ, και από αυτό το ποσό, περίπου το μισό απαιτείται για την απαλλαγή από τα κύρια σημεία συμφόρησης (*bottlenecks*).

Στις μεταφορές έχουν διανεμηθεί περίπου **€26 δις.**, η μερίδα του λέοντος της χρηματοδότησης υπό την **ΔΣΕ**, το χρηματοοικονομικό εργαλείο που θα χρησιμοποιηθεί στην προγραμματική περίοδο 2014-2020 για τις επενδύσεις στις μεταφορές, την ενέργεια και τις Τεχνολογίες της Πληροφορίας και των Επικοινωνιών (ΤΠΕ). Η χρηματοδότηση των μεταφορών ΔΣΕ περιλαμβάνει ένα σημαντικό ποσό αποκλειστικά για τις φτωχότερες περιφέρειες μέσα στην ΕΕ. Αυτό το ποσό θα διασφαλίσει ότι η ανατολή συνδέεται καλύτερα με την δύση και ότι δημιουργούνται σημαντικές συνδέσεις στο εσωτερικό αυτών των χωρών, αλλά και μεταξύ τους. Η ΔΣΕ έχει επίσης σχεδιαστεί για την παραγωγή ενός μεγάλου μέρους ιδιωτικών επενδύσεων με μόχλευση.

Σχετικά με το μέλλον της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ, το πιο πρόσφατο έγγραφο πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εκδόθηκε το 2011 και τιτλοφορείται **'Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών'**. Ορίζει ένα όραμα για το μέλλον των ευρωπαϊκών μεταφορών μέχρι το 2050, προτείνει θεμελιώδεις αλλαγές στην θεώρηση των πολιτικών και συνοδεύεται από μια σειρά συμπαγών στόχων και πρωτοβουλιών.

Ως **μελλοντικοί στόχοι** αυτής της πολιτικής αναδεικνύονται οι κάτωθι:

- i. Να επικεντρωθεί στην επίτευξη της βέλτιστης συνδεσιμότητας σε ολόκληρη της Ευρώπη μεταξύ διαφορετικών μορφών μεταφορών: οδικών, σιδηροδρομικών, εναέριων και πλωτών μετακινήσεων.
- ii. Να προάγει με έργο το ΔΕΔ-Μ και να κατασκευάσει τις υψηλής ποιότητας, ομαλές διασυνδέσεις που απαιτούνται για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, βελτιώνοντας ως εκ τούτου τις ζωές του μετακινούμενου κοινού.
- iii. Να προωθήσει τις επενδύσεις στις μεταφορές μέσω της εξασφάλισης ότι το ευρωπαϊκό και τα εθνικά ρυθμιστικά περιβάλλοντα είναι κατάλληλα και σε ισχύ.
- iv. Να αναπτύξει καινοτομικά χρηματοοικονομικά εργαλεία για τις υποδομές μεταφορών· να προβεί στην καλύτερη χρήση των εργαλείων που είναι διαθέσιμα μέσα στην Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ)· να εξεύρει τρόπους για την συμπλήρωση εθνικών και περιφερειακών χρηματοδοτήσεων από τα ΕΔΕΤ.
- v. Να προωθήσει την ολοκλήρωση μεταξύ διαφορετικών τομέων μεταφορών, πράγμα που όλο και περισσότερο βασίζεται σε μία προσέγγιση που δεν προχωρεί σε διακρίσεις των τομέων για το γενικό κόστος υποδομών που χρηματοδοτείται από αυτούς που το τις χρησιμοποιούν: η αρχή 'ο χρήστης πληρώνει'.

- vi. Να αναπτύξει κοινά ευρωπαϊκά σταθερότυπα για την ασφάλεια και την ασφάλιση των μεταφορών· να ενδυναμώσει το ρόλο και την επιρροή της Ευρώπης στις διεθνείς μεταφορές.
- vii. Να προάγει με έργο την ολοκλήρωση το project Single European Sky και να ολοκληρώσει τις διαπραγματεύσεις για το Τέταρτο Πακέτο Σιδηροδρόμων.
- viii. Να εργαστεί με τις κύριες επιχειρήσεις του τομέα σε συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα για να φέρει καινοτομία στις αεροπορικές και σιδηροδρομικές αγορές που θα ωφελήσουν πολίτες και επιχειρήσεις.

Η **Επιτροπή των Περιφερειών (ΕτΠ)** είναι ένα συμβουλευτικό όργανο της ΕΕ που δίνει τη δυνατότητα στις διάφορες περιφερειακές και τοπικές αρχές της Ευρώπης να διατυπώνουν επίσημα τη γνώμη τους κατά τη νομοθετική διαδικασία. Οι γνωμοδοτήσεις της ΕτΠ δεν έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα (δηλαδή δεν αποτελούν πολιτικές), αλλά καταλήγουν στην διατύπωση πολιτικών συστάσεων. Η ΕτΠ κατάρτισε **Γνωμοδότηση τον Απρίλιο του 2015 για την Έφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 σχετικά με τις μεταφορές** (Απρίλιος, 2015). Σε αυτήν εντοπίζονται ορισμένες ενδιαφέρουσες πολιτικές συστάσεις -που εδώ δίνονται με την αρίθμηση από το πρωτότυπο- όπου η ΕτΠ:

4. σημειώνει ότι οι φιλόδοξοι στόχοι της Λευκής Βίβλου αποτελούν κινητήριο δύναμη για την επίτευξη προόδου. Επισημαίνει τον αλληλένδετο χαρακτήρα των πολιτικών για τις μεταφορές με τις πολιτικές για το περιβάλλον, την καινοτομία, τις κοινωνικές υποθέσεις και την οικονομία. Προτείνει τη σύνδεση των στόχων αυτών με στόχους για τη μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο, τον περιορισμό του θορύβου, τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του υψηλού κόστους, καθώς και την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής λόγω των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

5. προτείνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να λάβει υπ' όψιν της, κατά την αποτίμηση της πορείας και την πιθανή επικαιροποίηση των στόχων, νέες προκλήσεις όπως οι γεωπολιτικές εξελίξεις, η μετατόπιση των μεταφορικών ροών, η ανάδυση νέων ανταγωνιστών, οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, το κοινωνικό ντάμπινγκ και οι ιδιαίτερες συνθήκες που διαμορφώνονται σε κάθε κράτος μέλος και περιφέρεια. Πρέπει επίσης να θεσμοθετήσει ενδιάμεσους στόχους, με ορίζοντα τη μετά το 2020 περίοδο.

11. επαναλαμβάνει ότι, για την εξασφάλιση της καλής ποιότητας των μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι επιτακτική ανάγκη να διασφαλιστεί ότι τα μέρη από τα οποία ξεκινούν και στα οποία καταλήγουν οι κυκλοφοριακές ροές θα τύχουν της ίδιας προσοχής και της ίδιας υποστήριξης με το ΔΕΔ-Μ. Είναι σκόπιμο να δοθεί πλήρης στήριξη στα εν λόγω σημεία αναχώρησης και άφιξης και εκεί να πραγματοποιείται η διαχείριση όλων των τρόπων και των ειδών μεταφοράς.

12. παρατηρεί ότι, ενώ στη Λευκή Βίβλο επισημαίνεται ότι είναι απαραίτητη για τη μελλοντική ευημερία, η εξασφάλιση της ύπαρξης αποτελεσματικών μεταφορών σε όλες τις περιφέρειες, ωστόσο ο τομέας των μεταφορών αντιμετωπίζεται ολόένα και περισσότερο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως οποιοσδήποτε άλλος τομέας της ελεύθερης αγοράς, και τούτο όχι μόνο κατά την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων. Οι δημόσιοι πάροχοι υπηρεσιών μεταφοράς (ή εκείνοι που ανήκουν σε δημόσιο οργανισμό) συχνά αντιμετωπίζουν προβλήματα, επειδή οι ιδιωτικοί πάροχοι αναλαμβάνουν κερδοφόρες μεταφορές και συνδέσεις (μερικές φορές σε τιμές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ με στόχο την καθιέρωση, μελλοντικά, μονοπωλίου), ενώ οι δημόσιοι οργανισμοί και ορισμένοι μεταφορείς (συμπεριλαμβανομένων φορέων που ανήκουν στον δημόσιο τομέα) εκμεταλλεύονται μόνο άγονες γραμμές και συνδέσεις. Αν θεωρούμε ότι η λευκή βίβλος αναλύει τις μεταφορές όχι μόνο ως εμπορικό τομέα, αλλά και ως εργαλείο για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας και της ευημερίας της ΕΕ και των διαφόρων περιφερειών της, θα πρέπει να αλλάξει ριζικά η προσέγγιση έναντι των δημοσίων ή των θεωρούμενων ισοδύναμων φορέων, σε σύγκριση με τους ιδιωτικούς φορείς. Λογικά, οι ιδιωτικοί φορείς αντιλαμβάνονται τις μεταφορές μόνο ως πιθανή πηγή εμπορικού κέρδους, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη διατήρησης της ανταγωνιστικότητας των διαφόρων περιφερειών και της ΕΕ ως συνόλου.

14. όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις, τάσσεται υπέρ της προώθησης της διατροφικότητας μεταξύ βιώσιμων τρόπων μεταφοράς και της στροφής από τις οδικές προς τις βιώσιμες μεταφορές, όπως είναι οι σιδηροδρομικές, οι θαλάσσιες και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

16. τονίζει ότι εφόσον τα νέα **Κράτη-Μέλη (Κ-Μ)** εξακολουθούν να μην έχουν ποιοτικές βασικές συγκοινωνιακές συνδέσεις, και τούτο όχι μόνο στον τομέα των ΔΕΔ-Μ, αλλά κυρίως

στις βασικές περιφερειακές και τοπικές συνδέσεις (παράκαμψη των δήμων, υφιστάμενο περιφερειακό και τοπικό οδικό δίκτυο από το οποίο εξαρτάται η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού κλπ.), που συνιστούν βασικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας των περιοχών αυτών, είναι απαραίτητο για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα των μεταφορών και να ενθαρρυνθεί ο τομέας στα νέα Κ-Μ, να υιοθετηθεί μια προσέγγιση πολύ διαφορετική από εκείνη που εφαρμόζεται στα παλαιά Κ-Μ, όπου υπάρχει ήδη η υποδομή.

20. εκφράζει την απογοήτευσή της για την ελάχιστη πρόοδο που έχει μέχρι στιγμής συντελεστεί ως προς το «ένα εισιτήριο για όλο το ταξίδι» και δη όσον αφορά τις διατροφικές μεταφορές πέραν των περιφερειακών ή εθνικών συνόρων. Ευελπιστεί δε ότι θα υπάρξει ουσιώδης πρόοδος εν προκειμένω έως το έτος 2020.

29. υποστηρίζει την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους (κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος, συμπεριλαμβανομένων των ατυχημάτων, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου και της κυκλοφοριακής συμφόρησης) και την αρχή ότι 'ο χρήστης πληρώνει' και 'ο ρυπαίνων πληρώνει', προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι επιλογές της αγοράς με τις ανάγκες βιωσιμότητας. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα λήψης περαιτέρω μέτρων προκειμένου να εισαχθεί σταδιακά ένα υποχρεωτικό εναρμονισμένο σύστημα ενσωμάτωσης του κόστους όσον αφορά τα επαγγελματικά οχήματα σε ολόκληρο το υπεραστικό δίκτυο, βάζοντας τέλος στη σημερινή κατάσταση όπου διεθνείς μεταφορείς χρειάζονται το ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας (ευρωβινιέτα), 5 εθνικά σήματα και 8 διαφορετικές ετικέτες και συμβάσεις διοδίων προκειμένου να οδηγούν απρόσκοπτα στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο που περιλαμβάνει διόδια.

33. χαιρετίζει την πρακτική εφαρμογή της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», αλλά εκφράζει την ανησυχία ότι το σχέδιο Juncker θα απορροφήσει 2,7 δισ. ευρώ, ενώ ο προϋπολογισμός της Διευκόλυνσης αυτής είναι ήδη ανεπαρκής για την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ· εν προκειμένω, εκφράζει τη λύπη της για την προφανή έλλειψη επενδύσεων της ΕΕ σε ένα αποτελεσματικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών και στην οικολογική μετάβαση.

37. καλεί σε συντονισμένη δράση προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης των πολυτροπικών μεταφορών, κυρίως μέσω της δημιουργίας των απαραίτητων συνδέσμων στα σημεία συνάντησης (όπως αεροδρόμια, λιμένες και διατροφικά κέντρα μεταφορών) και επισημαίνει την ανάγκη συντονισμού στα σύνορα των κρατών μελών, τον οποίο θα μπορούσαν να αναλάβουν οι Ευρωπαϊκοί Όμιλοι Εδαφικής Συνεργασίας (ΕΟΕΣ).

II. Πολιτικές για τη συνοχή και την εδαφική συνοχή

Η **πολιτική συνοχής για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 (Ιούνιος, 2014)** αποτελεί τη βασική πολιτική επενδύσεων της ΕΕ και έχει ως χωρικό επίπεδο αναφοράς όλες τις περιφέρειες και τις πόλεις της, συμπληρώνοντας τις υπόλοιπες πολιτικές της ΕΕ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεργάζεται με Κ-Μ και περιφέρειες για τη σύνταξη **Συμφώνων Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ)** και **Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΕΠ)**, περιγράφοντας επενδυτικές προτεραιότητες και αναπτυξιακές ανάγκες. Οι διαπραγματεύσεις για τη μεταρρύθμιση της πολιτικής συνοχής ολοκληρώθηκαν το Δεκέμβριο του 2013 και η **επίτευξη αποτελεσμάτων** τέθηκε στον πυρήνα της νέας πολιτικής συνοχής, η οποία μεταρρυθμίστηκε βάσει 5 κύριων ιδεών που υποστηρίζουν ότι τα προγράμματα αυτής της πολιτικής πρέπει:

- να λειτουργούν σε ένα ευνοϊκό περιβάλλον
- να επικεντρώνουν τους πόρους σε μικρό αριθμό προτεραιοτήτων και να μεγιστοποιούν την προστιθέμενη αξία τους
- να καθορίζουν σαφείς στόχους και αποτελέσματα
- να δώσουν ισχυρότερη φωνή στις πόλεις
- να ενσωματώνουν πληρέστερα τους εταίρους σε όλα τα επίπεδα.

Η πολιτική συνοχής υλοποιείται μέσω **11 Θεματικών Στόχων** (που αντιστοιχούν στις προτεραιότητες της βασικής αναπτυξιακής στρατηγικής της ΕΕ «Ευρώπη 2020» για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη):

- 1) Ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας.
- 2) Βελτίωση της πρόσβασης σε Τεχνολογίες της Πληροφορίας και των Επικοινωνιών (ΤΠΕ) και χρήση και ποιότητα αυτών.
- 3) Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ).
- 4) Στήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία με μειωμένη χρήση άνθρακα.
- 5) Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, πρόληψη και διαχείριση κινδύνων.

- 6) Διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικής χρήσης πόρων.
- 7) Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και βελτίωση των υποδομών δικτύων.**
- 8) Προώθηση της βιώσιμης και ποιοτικής απασχόλησης και στήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων.
- 9) Προώθηση της κοινωνικής ένταξης, καταπολέμηση της φτώχειας και όλων των διακρίσεων.
- 10) Επενδύσεις στην εκπαίδευση, την κατάρτιση και τη δια βίου μάθηση.
- 11) Βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας διοίκησης.

Εξ αυτών, οι μεταφορές εξυπηρετούνται άμεσα από τον **Θεματικό Στόχο 7 (ΘΣ 7)**. Σύμφωνα με την **1^η Εγκύκλιο**²⁶, οι **Επενδυτικές Προτεραιότητες** για το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)** και το **Ταμείο Συνοχής (ΤΣ)** [τα δύο Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) που υλοποιούν τον ΘΣ 7] είναι οι εξής:

1. Στήριξη πολυτροπικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών επενδύοντας στο ΔΕΔ-Μ.
2. Ενίσχυση περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ (μόνο για το ΕΤΠΑ).
3. Ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (σιδηροδρομικές, ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές και λιμάνια).
4. Ανάπτυξη συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας.

Ο **προϋπολογισμός** της πολιτικής αυτής για την προγραμματική περίοδο 2014- 2020 ανέρχεται σε **€351,8 δις.**, δηλαδή περίπου το 1/3 του συνολικού προϋπολογισμού της ΕΕ. Ο πιο αποτελεσματικός συντονισμός μεταξύ των ΕΔΕΤ και άλλων πολιτικών και μέσων της ΕΕ γίνεται μέσω του **Κοινού Στρατηγικού Πλαισίου (ΚΣΠ)** που παρέχει τη σχετική καθοδήγηση. Για να χρηματοδοτηθεί με ευρωπαϊκά κεφάλαια, κάθε Κ-Μ οφείλει να συντάξει ΣΕΣ που προσδιορίζει τις επενδυτικές προτεραιότητές του και το πώς αυτές συμβάλλουν στην τήρηση των σχετικών συστάσεων ανά χώρα στο πλαίσιο του **Ευρωπαϊκού Εξαμήνου** και την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».

Το ΤΣ θα συνεχίσει να παρέχει στήριξη στα Κ-Μ με κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα (ΑΕΕ) μικρότερο από το 90% του μέσου όρου της ΕΕ και να συγχρηματοδοτεί επενδύσεις σε περιβαλλοντικές υποδομές και τα ΔΕΔ-Μ. 14 Κ-Μ της ανατολικής και νότιας Ευρώπης, καθώς και η Κύπρος σε μεταβατική βάση, είναι επιλέξιμα για στήριξη ύψους 74,7 δις. ευρώ, εκ των οποίων 11,3 δις. ευρώ πρόκειται να μεταφερθούν στη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»²⁷.

Για να ληφθεί υπόψη η διαφορετική επίδραση της κρίσης στα Κ-Μ και τις περιφέρειες, έχει προγραμματιστεί μια ενδιάμεση αναθεώρηση της κατανομής της χρηματοδότησης μεταξύ τους για το 2016, με βάση τα τότε διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία. Τυχόν τροποποιήσεις στην κατανομή θα μοιραστούν τότε στα έτη 2017-2020.

Το νέο πλαίσιο πολιτικής προβλέπει στενό σύνδεσμο μεταξύ των κονδυλίων ΕΔΕΤ και του ευρωπαϊκού εξαμήνου. Σχετικές ειδικές **ανά χώρα συστάσεις (ΣΑΧ)**, δηλαδή συστάσεις σχετικά με τις διαρθρωτικές αλλαγές που είναι σκόπιμο να επιδιωχθούν μέσω πολυετών επενδύσεων και οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της στήριξης των κονδυλίων ΕΔΕΤ, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τα Κ-Μ και τις περιφέρειες κατά την προετοιμασία των προγραμμάτων της περιόδου 2014-2020. Πολλές ΣΑΧ δεν αφορούν άμεσα τα κονδύλια ΕΔΕΤ. Ωστόσο, οι ΣΑΧ 2013 περιείχαν και έναν σημαντικό αριθμό από συστάσεις, σημαντικές για τα κονδύλια ΕΔΕΤ.

Κατά την περίοδο 2007-2013, κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, δύο **μακροπεριφερειακές στρατηγικές** υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή, μια για τη Βαλτική

²⁶ 1η Εγκύκλιος Σχεδιασμού και Κατάρτισης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού Περιόδου 2014-2020 (Απρίλιος, 2012).

²⁷ Επιπλέον, ειδική επιχορήγηση 1,6 δις ευρώ έχει προβλεφθεί για τις απομακρυσμένες και βόρειες αραιοκατοικημένες περιφέρειες. Τα κονδύλια για τον στόχο της ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας ανέρχονται σε 9,6 δις ευρώ.

Θάλασσα και μια για τον Δούναβη. Άλλες δύο, για την περιφέρεια Αδριατικής-Ιονίου και την περιοχή των Άλπεων, είναι στο στάδιο της προετοιμασίας.

Σχετικά με τις **προτεραιότητες χρηματοδότησης**, η μεγαλύτερη κατανομή από τα τρία ταμεία προβλέπεται για την υποστήριξη των υποδομών μεταφορών και ενέργειας (ΘΣ 7) (59,1 δις. ευρώ ή 18,2% του συνόλου). Το ΕΤΠΑ θα χρησιμοποιηθεί για την επίτευξη και των 11 θεματικών στόχων, αλλά οι πόροι που θα κατευθυνθούν στις υποδομές μεταφορών και ενέργειας ανέρχονται σε 25,6 δις. ευρώ ή 14% του συνόλου. Η στήριξη από το ΤΣ επικεντρώνεται σε 4 στόχους μόνο (δηλαδή 4-7), με μόλις πάνω από 33 δις. ευρώ που διατίθενται κατά 54,4% (δηλαδή 14 δις. ευρώ) για επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών και ενέργειας.

Σύμφωνα με το **επίσημο έγγραφο της ΕΕ «Πολιτική Συνοχής 2014-2020: Επενδύσεις στην ανάπτυξη και την απασχόληση» (Οκτώβριος, 2011)**, το ΕΤΠΑ επιδιώκει την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής στην ΕΕ, διορθώνοντας ανισοροπίες μεταξύ περιφερειών. Το ΕΤΠΑ στηρίζει την περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη ώστε να συνεισφέρει σε όλους τους Θεματικούς Στόχους, παραθέτοντας λεπτομερείς προτεραιότητες για να αυξήσει τη βαρύτητα σε τομείς όπως οι υποδομές μεταφορών.

Σύμφωνα με το ίδιο έγγραφο, το ΤΣ βοηθά τα Κ-Μ με κκΑΕΕ μικρότερο από 90% του μέσου όρου της ΕΕ27 να προβούν σε επενδύσεις σε ΔΕΔ-Μ και στο περιβάλλον. Η διαφορά του μεριδίου των επενδύσεων στα αναπτυγμένα Κ-Μ με αυτό των λιγότερο αναπτυγμένων Κ-Μ είναι έντονη για τις υποδομές μεταφορών και ενέργειας, καθώς το μερίδιο στα τελευταία είναι σχεδόν 5 φορές μεγαλύτερο από τα αναπτυγμένα Κ-Μ (53,1 δις. ευρώ ή 24,2% του συνόλου έναντι 6 δις. ευρώ ή 5,7% του συνόλου). Σε σύγκριση με την προγραμματική περίοδο 2007-2013, τεκμαίρεται ότι θα επενδυθούν για τις υποδομές μεταφορών και ενέργειας μικρότερα κονδύλια κατά τη νέα περίοδο (τα 59 δις. ευρώ που διατίθενται συνιστούν μείωση ύψους 21% από την περίοδο 2007-2013).

Η **Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία (ΕΕΣ)** είναι ένας στόχος της πολιτικής συνοχής και παρέχει ένα πλαίσιο για τις ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ εθνικών, περιφερειακών και τοπικών παραγόντων από διαφορετικά Κ-Μ, καθώς και κοινές δράσεις για την εξεύρεση κοινών λύσεων για κοινά προβλήματα. Αυτό αποκτά ακόμα μεγαλύτερη σημασία δεδομένου ότι οι προκλήσεις τις οποίες αντιμετωπίζουν τα Κ-Μ και οι περιφέρειες ξεπερνούν όλο και περισσότερο τα εθνικά/περιφερειακά σύνορα και απαιτούν κοινή, συνεργατική δράση στο κατάλληλο εδαφικό επίπεδο. Επομένως, η ΕΕΣ μπορεί επίσης να συνεισφέρει αισθητά στην καλλιέργεια του στόχου για εδαφική συνεργασία της νέας Συνθήκης της Λισαβόνας. Οι χρηματοδοτικές ενισχύσεις της ΕΕΣ κατανέμονται ως εξής: α) 73,24% για διασυνοριακή συνεργασία, β) 20,78% για διακρατική συνεργασία και γ) 5,98% για διαπεριφερειακή συνεργασία. Συνολικά, για τα προγράμματα αυτού του στόχου προβλέπεται να κατανεμηθεί το 2,75 % των πόρων του ΕΤΠΑ. Οι συνεργασίες αυτές δύνανται να ξεπεράσουν και τα σύνορα της ΕΕ προς τρίτες χώρες μέσα από τον **Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Γειτονίας και Εταιρικής Σχέσης (ΕΝΙ)** και από τον **Μηχανισμό Προενταξιακής Βοήθειας (ΙΡΑ ΙΙ)**.

Σύμφωνα με το ΣΕΣ/ΕΣΠΑ 2014-2020, οι χρηματοδοτικοί αυτοί μηχανισμοί **στοχεύουν**:

- Στη συνέχιση και εμβάθυνση της συνεργασίας με τα Κ-Μ της ΕΕ που γειτνιάζουν με την Ελλάδα, μέσω των διασυνοριακών προγραμμάτων ΕΕΣ, που χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ, «Ελλάδα – Βουλγαρία», «Ελλάδα – Ιταλία» και «Ελλάδα – Κύπρος».
- Η προετοιμασία των υποψήφιων Κ-Μ για την ένταξη τους και την προσαρμογή στο ευρωπαϊκό κεκτημένο, για τα προγράμματα του ΙΡΑ ΙΙ (3 διακρατικά προγράμματα ΙΡΑ ΙΙ «Ελλάδα-Αλβανία», «Ελλάδα – πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας» και «Ελλάδα – Τουρκία»).
- Η προώθηση της συνεργασίας, η διαφύλαξη των συνόρων και της ειρήνης στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, για τα προγράμματα του ΕΝΙ (2 πολυμερή διασυνοριακά προγράμματα – MED ENI CBC και Black Sea Basin ENI CBC).

Σύμφωνα με το ΣΕΣ/ΕΣΠΑ 2014-2020, η **στратηγική της χώρας για την ΕΕΣ** στοχεύει στη συμβολή των προγραμμάτων αυτών στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας και στην ένταξη της στο νέο ευρωπαϊκό και διεθνές οικονομικό περιβάλλον, στην κοινωνική και χωρική συνοχή με την ανάπτυξη συνεργασιών σε όμορες περιοχές που αντιμετωπίζουν κοινές προκλήσεις και προβλήματα και μπορούν να εφαρμόσουν από κοινού λύσεις για την προώθηση και ανάδειξη του αναπτυξιακού δυναμικού τους συμβάλλοντας στην εδαφική,

οικονομική και κοινωνική ολοκλήρωση. Επιμέρους στόχοι είναι η ενδυνάμωση της κοινωνίας της γνώσης και η ανάδειξη των ανθρωπίνων πόρων, καθώς και η μετάβαση σε οικονομία και κοινωνία χαμηλών ρύπων, περιβαλλοντικής προστασίας και αποδοτικής χρήσης των φυσικών πόρων με την παράλληλη υποστήριξη των στόχων της πολιτικής διεθνών σχέσεων της χώρας, ειδικότερα με τις γείτονες χώρες της Βαλκανικής, της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Προγράμματα ΕΕΣ της προγραμματικής περιόδου 2014-2020:

- Αδριατικής – Ιονίου (Διακρατικό)
- MED (Διακρατικό)
- MED ENI CBC (Διασυνοριακό)
- BLACK SEA BASIN ENI-CBC (Διασυνοριακό)
- INTERREG EUROPE (Διαπεριφερειακό)
- BALKAN MEDITERRANEAN (Διακρατικό)

Σύμφωνα με το ΣΕΣ/ΕΣΠΑ 2014-2020, τα **διμερή διασυνοριακά προγράμματα ΕΕΣ** τόσο του ΕΤΠΑ όσο και του IPA αποτελούν σημαντικό μοχλό ανάπτυξης των επιλέξιμων περιοχών και από τις δύο πλευρές των συνόρων για τη δημιουργία ενός κοινού ευρωπαϊκού χώρου συνεργασίας στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, που θα συντελέσει στην περαιτέρω προώθηση της υφιστάμενης συνεργασίας μεταξύ των Κρατών Μελών της ΕΕ και στην εμβάθυνση των σχέσεων με τις προς ένταξη χώρες στην ΕΕ.

Από το 2006, τοπικοί και περιφερειακοί εταίροι κατάφεραν να θεσπίσουν **Ευρωπαϊκούς Ομίλους Εδαφικής Συνεργασίας (ΕΟΕΣ)**, με κοινό νομικό πλαίσιο που θα τους βοηθήσουν να ξεπεράσουν πολύπλοκες διαφορές ανάμεσα σε εθνικούς κανόνες και κανονισμούς. Η Επιτροπή προτείνει σημαντικές τροποποιήσεις σχετικά με τις ακόλουθες πτυχές του τρέχοντος Κανονισμού για τους ΕΟΕΣ:

- ο ευκολότερη σύσταση ΕΟΕΣ
- ο επανεξέταση του αντικειμένου δραστηριότητας
- ο δυνατότητα συμμετοχής στους ΕΟΕΣ περιφερειών εκτός ΕΕ
- ο σαφέστεροι κανόνες λειτουργίας και
- ο πρακτική συνεργασία στην παροχή δημόσιων και τοπικών υπηρεσιών.

Τα Κ-Μ θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να αναθέσουν το καθήκον της διαχειριστικής αρχής σε έναν ΕΟΕΣ ή να αναθέσουν σε έναν τέτοιον όμιλο την αρμοδιότητα της διαχείρισης του μέρους ενός προγράμματος συνεργασίας που καλύπτει την επικράτεια την οποία αφορά ο ΕΟΕΣ.

Η ΕΕΣ μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη της **εδαφικής συνοχής** ως εξής:

- τα διασυνοριακά προβλήματα (π.χ. περιβαλλοντικές πιέσεις) μπορούν να επιλύονται αποτελεσματικότερα με τη συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων περιφερειών, έτσι ώστε να αποφεύγονται οι δυσανάλογες επιβαρύνσεις για ορισμένες από αυτές και η ανέξοδη άντληση οφελών από άλλες,
- η συνεργασία παρέχει ένα μέσο ανταλλαγής ορθών πρακτικών και τεχνογνωσίας,
- η συνεργασία μπορεί να συμβάλει στην υλοποίηση οικονομικών κλίμακας και την επίτευξη κρίσιμης μάζας, όπως σε σχέση με τμήματα συγκεκριμένης δραστηριότητας,
- η συνεργασία μπορεί να βελτιώσει τη διακυβέρνηση μέσω του συντονισμού των μέτρων πολιτικής και των επενδύσεων που υπερβαίνουν τα εθνικά σύνορα,
- η συνεργασία με τις γειτονικές χώρες της ΕΕ μπορεί να συμβάλει στην ασφάλεια και σταθερότητα και τη δημιουργία αμοιβαία επωφελών σχέσεων,
- η συνεργασία μεταξύ των χωρών είναι απαραίτητη σε μακροπεριφέρειες, όπως αυτές γύρω από τη Βαλτική Θάλασσα, για τη διαχείριση των οικοσυστημάτων για τη στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης και της απασχόλησης.

Με τα προγράμματα ΕΕΣ ενισχύονται οι υπάρχουσες συνεργασίες της χώρας μας με τα γειτονικά κράτη της Μαύρης Θάλασσας και της Νότιας και Ανατολικής Μεσογείου, καθώς και με τις χώρες των Βαλκανίων αντιστοίχως. **Βασική διαφοροποίηση** από την προηγούμενη προγραμματική περίοδο αποτελεί η ύπαρξη ενός ξεχωριστού κανονισμού για τα στόχο της ΕΕΣ, βάσει του οποίου καθορίζονται συγκεκριμένες διατάξεις για την υποστήριξη της διασυνοριακής, της διακρατικής και της διαπεριφερειακής συνεργασίας.

Σύμφωνα με **επίσημο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2011)**²⁸, προτείνεται ξεχωριστός κανονισμός ώστε η ΕΕΣ να λαμβάνει καλύτερα υπόψη το πολυκρατικό πλαίσιο των προγραμμάτων και να κάνει ειδικότερες προβλέψεις για τα προγράμματα και τις πράξεις συνεργασίας, όπως έχει ζητηθεί από μεγάλο αριθμό ενδιαφερομένων. Η πρόταση θεσπίζει το πλαίσιο εφαρμογής του ΕΤΠΑ σε σχέση με τον στόχο της ΕΕΣ.

Σύμφωνα με την **3η Εγκύκλιο**²⁹, η **Ολοκληρωμένη Προσέγγιση για τη Χωρική Ανάπτυξη** με οδηγό τις βασικές κατευθύνσεις του ΕΣΠΑ 2014-2020, καλείται να συμπληρώσει τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης και να μεγιστοποιήσει τα οφέλη από την άσκηση των τομεακών πολιτικών.

Τα **κύρια στοιχεία** της νέας προγραμματικής περιόδου για τη χωρική ανάπτυξη είναι:

- ο Η ολοκληρωμένη προσέγγιση μέσω του πολυταμειακού και πολυτομεακού χαρακτήρα των παρεμβάσεων στο πλαίσιο μιας χωρικής αναπτυξιακής στρατηγικής.
- ο Η ενίσχυση της αστικής διάστασης.
- ο Η πολυεπίπεδη διακυβέρνηση με τη συμμετοχή των τοπικών φορέων στο σχεδιασμό και τον προγραμματισμό των παρεμβάσεων.
- ο Η επικέντρωση στις προτεραιότητες της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».
- ο Η εισαγωγή νέων εργαλείων χωρικής ανάπτυξης.
- ο Η συμπερίληψη δράσεων της στρατηγικής της μακρο-περιφέρειας Αδριατικής-Ιονίου στα εμπλεκόμενα περιφερειακά προγράμματα.

Στο πλαίσιο κάθε Επιχειρησιακού Προγράμματος ΕΕΣ δίνεται η δυνατότητα από τον Κανονισμό να υλοποιούνται δράσεις, κάνοντας χρήση ενός ή περισσότερων από τα εργαλεία των Ολοκληρωμένων Προσεγγίσεων στη Χωρική Ανάπτυξη. Τα εργαλεία αυτά υλοποιούν εδαφικές στρατηγικές επί τόπου, συνδέοντας ΘΣ που καθορίζονται στις ΣΕΣ και τα ΕΠ με την εδαφική διάσταση και είναι η **Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων (ΤΑΠΤΟΚ)**, η **Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΒΑΑ)** και η **Ολοκληρωμένη Χωρική (ή Εδαφική) Επένδυση (ΟΧΕ)**. Σύμφωνα με το **ΣΕΣ/ΕΣΠΑ της περιόδου 2014-2020 (Μάιος, 2014)**³⁰, η Ολοκληρωμένη Προσέγγιση στη Χωρική Ανάπτυξη επικεντρώνεται στο ορισμένο χωρικό επίπεδο, διότι εκεί εκδηλώνονται οι ανισότητες, δρουν οι μακροπρόθεσμοι παράγοντες δημιουργίας τους και υπάρχει το ενδογενές δυναμικό για την αντιστροφή τους. Είναι δε πολυτομεακή και πολυταμειακή, ορίζει ως απώτερους στόχους την επίτευξη της απασχόλησης, της κοινωνικής συνοχής και της διατήρησης των πόρων, χρησιμοποιώντας ως κινητήρες την ανταγωνιστικότητα και την επιχειρηματικότητα, αφορά σε σημαντικό μέρος των πόρων των ΕΔΕΤ (6 % των πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων προβλέπεται να κατευθυνθούν σε δράσεις μέσω ολοκληρωμένων προγραμμάτων Αστικής Ανάπτυξης), ενώ αναμένεται και ισχυρή μόχλευση ιδιωτικών πόρων. Ο ΘΣ 7 εξυπηρετείται συνοδευτικά από την ΤΑΠΤΟΚ και αποτελεί προτεραιότητα για τα εργαλεία ΟΧΕ και ΒΑΑ.

Η χρήση του εργαλείου **ΤΑΠΤΟΚ** περιλαμβάνει επιλογή, έγκριση και χρηματοδότηση των τοπικών στρατηγικών ανάπτυξης και τοπικών ομάδων δράσης στο πλαίσιο διαδικασίας επιλογής, με κριτήρια που αφορούν στην καταλληλότητα της τοπικής στρατηγικής, τη συμβολή στην επίτευξη των αποτελεσμάτων του Προγράμματος και τη διαχειριστική επάρκεια, τεχνική ετοιμότητα και δυνατότητα μόχλευσης πόρων του φορέα, υπό την προϋπόθεση ότι κοινωνικοοικονομικοί φορείς και ομάδες συμφερόντων να μην έχουν συμμετοχή ανώτερη του 49%. Οι ΤΑΠΤΟΚ θα είναι υπό τη διαχειριστική ευθύνη της Διαχειριστικής Αρχής του Προγράμματος, με την κατάλληλη συμμετοχή αρχών του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης σε περίπτωση χρήσης και του ΕΓΤΑΑ.

Για τη **ΒΑΑ**, κάθε Περιφέρεια με ισχυρή παρουσία αστικού πληθυσμού και συγκεντρώσεων, θα πρέπει να αναφέρει στο προγραμματικό κείμενο το ενδεικτικό ποσό συνδρομής του ΕΤΠΑ και ανάλογης συνδρομής του ΕΚΤ για ολοκληρωμένες δράσεις βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, περιγράφοντας τη χρήση ΟΧΕ ή άλλων ειδικών διαχειριστικών ρυθμίσεων, υποδεικνύοντας το βαθμό συμμετοχής των αστικών αρχών στη διαχείριση των δράσεων (περιλαμβανομένης της

²⁸ Πρόταση «Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί καθορισμού ειδικών διατάξεων για την υποστήριξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης», COM(2011) 611 final/2.

²⁹ 3^η Εγκύκλιος για την Κατάρτιση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020 (Ιανουάριος, 2014).

³⁰ Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων-ΕΣΠΑ, Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης – Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2014-2020 (Μάιος, 2014).

επιλογής παρεμβάσεων) και συμπληρώνοντας ειδικό ενδεικτικό χρηματοδοτικό πίνακα. Η ΒΑΑ θα υλοποιηθεί μέσω στρατηγικών που θα εντάσσονται σε τουλάχιστον δύο θεματικούς στόχους.

Στο πλαίσιο της στρατηγικής του ΕΣΠΑ, είναι σκόπιμο κάθε Περιφερειακό Πρόγραμμα να περιγράφει τη χρήση **ΟΧΕ**, τις περιοχές εφαρμογής και τον τρόπο και χρόνο επιλογής τους, ενδεικτικό χρηματοδοτικό πίνακα κατά Άξονα Προτεραιότητας και Ταμείο και τις ρυθμίσεις διαχείρισης, εφαρμογής και συντονισμού. Οι ΟΧΕ θα πρέπει να στηρίζονται σε συγκεκριμένη στρατηγική. Ως τύποι περιοχών εφαρμογής ορίζονται υπο-περιφερειακές περιοχές με ειδικά χαρακτηριστικά και προκλήσεις, δια-περιφερειακές περιοχές με ομοιογενή χαρακτηριστικά και κοινές προκλήσεις, περιοχές επιρροής ολοκληρωμένων τομεακών παρεμβάσεων ή μεγάλων έργων υποδομής κ.α., ιδιαίτερα αν ορίζονται συγκεκριμένα στα Πλαίσια Χωρικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης ή στα τομεακά ή εθνικά προγράμματα.

Η **2η Εγκύκλιος**³¹ επιχειρεί να δώσει συνοπτικές κατευθύνσεις της εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής 2014-2020. Σε αυτά τα πλαίσια παραθέτει τους **Κύριους Άξονες Αναπτυξιακής Στρατηγικής** μεταξύ των οποίων υπάρχει και η χρηματοδοτική προτεραιότητα: «*Ανάπτυξη – εκσυγχρονισμός – συμπλήρωση υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη*». Σύμφωνα με το ΣΕΣ/ΕΣΠΑ 2014-2020, για την επίτευξη του αναπτυξιακού οράματος της χώρας επιλέγονται στο πλαίσιο της στρατηγικής 5 χρηματοδοτικές προτεραιότητες με συγκέντρωση των πόρων σε επιλεγμένους θεματικούς στόχους και επενδυτικές προτεραιότητες. Οι κύριοι άξονες αναπτυξιακής στρατηγικής της 2ης Εγκυκλίου ταυτίζονται με τις χρηματοδοτικές προτεραιότητες που θέτει το ΣΕΣ/ΕΣΠΑ 2014-2020.

Στις οδικές μεταφορές οι **σημαντικότερες χρηματοδοτικές προτεραιότητες** αφορούν την ολοκλήρωση του βασικού οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ καθώς και την κατά προτεραιότητα υλοποίηση αναλυτικών τμημάτων του ΔΕΔ-Μ που ενισχύουν την συνεκτικότητα του συνολικού συστήματος των Διευρωπαϊκών δικτύων Μεταφορών όλων των Περιφερειών της χώρας. Επιπρόσθετα άμεσες προτεραιότητες αποτελούν η αναβάθμιση δευτερευουσών και τριτευουσών συνδέσεων με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας και η βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας συμπεριλαμβανομένης και της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρίες, με επιλεγμένες παρεμβάσεις σε όλο το εθνικό δίκτυο, διαμέσου ολοκληρωμένων σχεδίων παρεμβάσεων ανά Περιφερειακό διαμέρισμα.

Μεσο-μακροπρόθεσμες προτεραιότητες αποτελούν η κατά το δυνατόν εισαγωγή και χρήση ευφύων συστημάτων στις μεταφορές, η βελτίωση της διοικητικής και οργανωτικής υποστήριξης του τομέα και η ενδυνάμωση και εκσυγχρονισμός του Συστήματος Εμπορευματικών Μεταφορών και των Logistics της χώρας, έτσι ώστε ο τομέας της εφοδιαστικής αλυσίδας να αναπτυχθεί υποστηρίζοντας την ανάπτυξη των υπόλοιπων τομέων της εθνικής οικονομίας.

Ο **κεντρικός αναπτυξιακός στόχος του τομέα μεταφορών** για τη νέα προγραμματική περίοδο παραμένει η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών και η ανάδειξη της Ελλάδας σε κύρια Βαλκανική πύλη και κόμβο μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου.

Η κινητικότητα και η προσβασιμότητα αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την οικονομική, κοινωνική και χωρική συνοχή όλων των περιφερειών της ΕΕ. Για την πλήρωση των απαιτήσεων αυτών σε μια ισόρροπη, πολυκεντρική ελληνική επικράτεια, είναι σημαντικό για τα επόμενα χρόνια να διασφαλιστεί η ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη διατροπικών συστημάτων για τους πολίτες και τα εμπορεύματα. Η ολοκλήρωση των βασικών οδικών υποδομών και η επέκταση/εκσυγχρονισμός του μικρού σε έκταση με σημαντικές τεχνολογικές ανεπάρκειες σιδηροδρομικού δικτύου, συνιστούν τις **αρχικές προτεραιότητες** του τομέα.

Ειδικότερα, για την επίτευξη του παραπάνω κεντρικού αναπτυξιακού στόχου υιοθετούνται οι ακόλουθες **αναπτυξιακές κατευθύνσεις**:

- i. Ολοκλήρωση βασικών μεταφορικών δικτύων διευρωπαϊκής σημασίας και αναβάθμιση της σύνδεσης των πρωτευόντων με τα δευτερεύοντα συστήματα. Η ανάπτυξη των δευτερευόντων αλλά και τριτευόντων δικτύων κρίνεται απαραίτητη

³¹ 2η Εγκύκλιος Σχεδιασμού και Κατάρτισης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού Περιόδου 2014-2020 (Μάρτιος, 2013).

για την προώθηση της -με ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά και μακροχρόνια προοπτική και χωρίς αποκλεισμούς- ανάπτυξης στην τοπική και περιφερειακή κλίμακα.

- ii. Ολοκλήρωση υποδομών συνδυασμένων μεταφορών και διαμετακόμισης με διευρωπαϊκή σημασία και εμβέλεια. Για τα ΔΕΔ-Μ και τις ενέργειες που εντάσσονται στις δύο πρώτες αναπτυξιακές κατευθύνσεις υπογραμμίζεται η δυνατότητα της χρήσης της ΔΣΕ, μέσω του οποίου μπορεί να διευκολυνθεί η υλοποίηση τέτοιας κλίμακας έργων.
- iii. Εξασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και ποιοτικής λειτουργίας των δικτύων και των υποδομών μεταφορών. Ιδιαίτερη έμφαση αποδίδεται στην βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
- iv. Ενεργειακά και περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές με έμφαση στις αστικές περιοχές. Ο τομέας των μεταφορών είναι δυνατό να συμβάλλει καθοριστικά στην μετάβαση σε μία οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, σε όλους τους τύπους περιοχών και ιδιαίτερα στο αστικό περιβάλλον. Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται: (α) η αναμόρφωση του συστήματος των ΜΜΜ με στόχο τη μείωση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων, (β) η προώθηση της χρήσης των οχημάτων εναλλακτικής τεχνολογίας και των σχετικών μέτρων άμβλυνσης και προσαρμογής και (γ) η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- v. Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών και προώθηση της καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα. Η χρήση τεχνολογικών καινοτομιών και ΤΠΕ δίνει δυνατότητα -μεταξύ άλλων- για μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της κατανάλωσης ενέργειας.
- vi. Ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών εποπτείας και διοίκησης του τομέα των μεταφορών.

Διασφάλιση της χωρικής συνοχής μέσω της ενίσχυσης της ισότιμης δυνατότητας πρόσβασης και μετακίνησης του συνόλου των πολιτών, ιδίως των κατοίκων των απομακρυσμένων νησιωτικών και ορεινών περιοχών. Συσχέτιση του σχεδιασμού των μεταφορών με το χωροταξικό σχεδιασμό και εναρμόνιση των εκατέρωθεν επιλογών.

Συνοπτικά, τα **κυριότερα ορόσημα** στο πλαίσιο της διαβούλευσης του νέου ΕΣΠΑ είναι τα εξής:

- Με την **1η Εγκύκλιο** ενημερώθηκαν οι αρμόδιοι φορείς για το πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 και ζητήθηκε η διατύπωση αρχικών προτάσεων στρατηγικής σε εθνικό, τομεακό και περιφερειακό επίπεδο. Έχοντας λάβει υπόψη του τα κείμενα που απέστειλαν οι φορείς, το Υπουργείο Ανάπτυξης επεξεργάστηκε τις συνοπτικές Κατευθύνσεις Εθνικής Αναπτυξιακής Πολιτικής της χώρας για την περίοδο 2014-2020.
- Με βάση τις κατευθύνσεις αυτές κλήθηκαν οι φορείς χάραξης τομεακής και περιφερειακής πολιτικής να διαμορφώσουν τις προτάσεις τους στο πλαίσιο της **2ης Εγκυκλίου**. Οι προτάσεις αυτές αξιοποιήθηκαν ως εισροές για τη διαμόρφωση ενοτήτων του νέου ΕΣΠΑ όπως η ανάλυση των αναπτυξιακών αναγκών, θεματικών προτεραιοτήτων και χωρικών προκλήσεων και η εφαρμογή οριζόντιων αρχών.
- Ζητήθηκε από τα Υπουργεία και τις Περιφέρειες η συνεισφορά στα θέματα **Ολοκληρωμένης Προσέγγισης στη Χωρική Ανάπτυξη**, ενώ διενεργήθηκαν συσκέψεις συντονισμού και ζητήθηκαν έγγραφες εισηγήσεις των αρμοδίων υπουργείων για την εκτίμηση κάλυψης των εκ των προτέρων αιρεσιμοτήτων και τον εντοπισμό των εμπλεκόμενων φορέων. Καθ' όλη τη διάρκεια του σχεδιασμού η αρμόδια Γενική Γραμματεία και οι υπηρεσίες βρίσκονται σε συνεχή επαφή (διμερείς επαφές, συσκέψεις κλη) με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, προκειμένου να ενσωματωθούν στο νέο ΕΣΠΑ σχετικές προτάσεις και θέσεις.
- Με την **3η Εγκύκλιο** δίνονται οι βασικές αρχές που θα διέπουν τη δομή και το περιεχόμενο των ΕΠ της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 για τα Ταμεία (ΕΤΠΑ, ΕΚΤ, ΤΣ), προκειμένου οι φορείς σχεδιασμού των Υπουργείων και των Περιφερειών να έχουν την κατάλληλη υποστήριξη και καθοδήγηση κατά τη διαδικασία εκπόνησής τους.

Η ΕτΠ κατάρτισε μία ακόμη **Γνωμοδότηση τον Απρίλιο του 2015 για τη Βελτίωση της Εφαρμογής της Εδαφικής Ατζέντας 2020 της ΕΕ' (Απρίλιος, 2015)**. Σε αυτήν εντοπίζονται ορισμένες ενδιαφέρουσες πολιτικές συστάσεις -που εδώ δίνονται με την αρίθμηση από το πρωτότυπο- όπου η ΕτΠ:

39. υπογραμμίζει τον ρόλο των υποδομών μεταφορών ως μέσου της εδαφικής συνοχής. Ιδιαίτερης προσοχής χρήζουν οι περιφέρειες που αντιμετωπίζουν γεωγραφικές και δημογραφικές προκλήσεις. Στο πλαίσιο αυτό, επισημαίνει τη δυνατότητα αξιοποίησης των ΕΟΕΣ ως μέσου στήριξης των διασυνοριακών συνδέσεων, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με τρίτες χώρες, καθώς επίσης και διαφόρων χρηματοδοτικών μέσων όπως η ΔΣΕ.

41. τονίζει, όπως επισημαίνεται στην 6η Έκθεση, ότι στις κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ τίθεται ως στόχος η εξασφάλιση ενός πραγματικά πολυτροπικού δικτύου σε επίπεδο ΕΕ -το οποίο θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει τους σιδηροδρόμους- τόσο με τη δημιουργία νέων υποδομών όσο και με τη βελτίωση των ήδη υφιστάμενων. Επ' αυτού, η ΕτΠ θεωρεί απαραίτητο να υπάρχουν βιώσιμα, ανταγωνιστικά, ενεργειακά αποδοτικά και πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς, να ενθαρρυνθεί η διατροφικότητα, η συμπληρωματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, και να υλοποιηθούν έργα υποδομής στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες, στις διασυνοριακές περιοχές, στις περιοχές με φυσικά μειονεκτήματα που παρακωλύουν την πρόσβαση τους στην εσωτερική αγορά και σε όσες αντιμετωπίζουν προβλήματα τοπικής συνοχής.

Τέλος, τον Ιούλιο του 2014 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την **6η Έκθεση για την Οικονομική, Κοινωνική και Εδαφική Συνοχή**, η οποία καταπιάνεται κυρίως με την πολιτική συνοχής ως μία επένδυση στην ανταγωνιστικότητα των περιφερειών για να βελτιωθεί η ζωή των ανθρώπων, αναλύοντας τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της Ευρώπης σε καιρό κρίσης και το ρόλο των δημοσίων επενδύσεων και της χρηστής διακυβέρνησης στην ανάπτυξη. Η 6η Έκθεση έχει ενδιαφέρον ως προς το κριτικό φίλτρο από το οποίο διηθίζει την πολιτική συνοχής διαχρονικά. Τονίζει, ακόμη, ότι η Συνθήκη για την ΕΕ θέτει ως στόχο της πολιτικής συνοχής τη μείωση των οικονομικών, κοινωνικών και εδαφικών ανισοτήτων, παρέχοντας ιδιαίτερη υποστήριξη στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες.

Παραμένοντας πιστή στις ρίζες της, η πολιτική συνοχής έχει αναπτυχθεί και έχει σημειώσει πρόοδο. Τα πρώτα χρόνια, η πολιτική είχε αμιγώς εθνική εστίαση, χρηματοδοτούσε προκαθορισμένα έργα Κ-Μ, με μικρή ευρωπαϊκή επιρροή. Με την πάροδο του χρόνου εισήχθησαν βασικές αρχές όπως ο πολυετής προγραμματισμός, οι στρατηγικές επενδύσεις και η ευρύτερη συμμετοχή περιφερειακών και τοπικών εταίρων.

Το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδοτικής υποστήριξης στο πλαίσιο της πολιτικής είναι σταθερά επικεντρωμένο στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες και Κ-Μ. Ωστόσο, σημειώθηκε μια μετατόπιση των επενδύσεων από τις υποδομές προς την υποστήριξη των ΜΜΕ, την καινοτομία, την πιο καινοτόμο απασχόληση και τις κοινωνικές πολιτικές. Η στροφή αυτή κατέστη δυνατή λόγω της ανάπτυξης των υποδομών στα Κ-Μ (τόσο σε εκείνα που προσχώρησαν μετά το 2004, όσο και στα «παλαιά» Κ-Μ), που είχαν λάβει υποστήριξη στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής σε προηγούμενες περιόδους.

Η 6^η Έκθεση διατυπώνει την κρίση ότι η εξέλιξη της πολιτικής **δεν ήταν τόσο αποφασιστική όσο αναμενόταν**. Τα στοιχεία δείχνουν, για παράδειγμα, ότι την περίοδο 2007-2013, η εισαγωγή της υποχρεωτικής διάθεσης μέρους της χρηματοδότησης προς τις προτεραιότητες της ΕΕ ήταν ένα θετικό βήμα, αλλά τα αποτελέσματα ήταν ανάμεικτα και τα κονδύλια εξακολουθούν να κατακερματίζονται σε υπερβολικό αριθμό δράσεων. Καθίσταται όλο και πιο σαφές ότι η αποτελεσματικότητα της πολιτικής συνοχής εξαρτάται από υγιείς μακροοικονομικές πολιτικές, ένα ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον και ισχυρά θεσμικά όργανα.

III. Εξειδίκευση των πολιτικών συνοχής στο ΣΕΣ/ΕΣΠΑ 2014-2020

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμη μια εν μέρει αναλυτική παρουσίαση του ελληνικού **ΣΕΣ/ΕΣΠΑ της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 (Μάιος, 2014)**. Η ανάλυση της αναπτυξιακής στρατηγικής -στα πλαίσια του ΕΣΠΑ της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 για την Ελλάδα- ξεκινάει με την **αποτίμηση των αποτελεσμάτων του ΕΣΠΑ κατά την περίοδο 2007-2013**. Προκύπτει λοιπόν ότι οι παρεμβάσεις των προηγούμενων περιόδων αφορούσαν κυρίως σε έργα για την ολοκλήρωση και την επέκταση των ΔΕΔ-Μ πρωτίστως στα

υποσυστήματα των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών και δευτερευόντως στα υποσυστήματα των θαλάσσιων (υποδομές σε σημαντικά λιμάνια της χώρας) και αεροπορικών (υποδομές σε σημαντικά αεροδρόμια) μεταφορών. Εκτιμάται ότι, ως το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2007-13 (31/12/2015), θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή και αποπεράτωση (μεταξύ άλλων):

- 2.465 χιλιομέτρων αυτοκινητοδρόμων διπλού κλάδου και δρόμων ταχείας κυκλοφορίας εντός ΔΕΔ-Μ.

Σε σχέση με τις οδικές μεταφορές, από το σύνολο του βασικού διευρωπαϊκού δικτύου οδικών υποδομών της χώρας, μήκους 1.835 χμ., θα έχουν ολοκληρωθεί ως αυτοκινητόδρομοι έως το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 τα 1.767 χμ. (δηλαδή το 96%), με την εξαίρεση του διασυνοριακού άξονα σύνδεσης της Εγνατίας Οδού με την Αλβανία, μήκους περίπου 68 χμ.. Επίσης, έως το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2007-2013, θα έχουν ολοκληρωθεί με προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου ή δρόμου ταχείας κυκλοφορίας σημαντικά τμήματα του αναλυτικού οδικού δικτύου, μήκους 698 χμ., εκ των οποίων το 40% περίπου είναι 4 κάθετοι άξονες της Εγνατίας οδού, επιπλέον των τριών διασυνοριακών συνδέσεων του βασικού δικτύου (δηλαδή οι: Σιάτιστα - Ιεροπηγή - Κρυσταλλοπηγή, Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη, Κομοτηνή-Νυμφαία-Ελληνο-Βουλγαρικά Σύνορα, Αρδάνιο - Ορμένιο) που αποτελούν πρόσθετες διασυνοριακές συνδέσεις του βασικού οδικού δικτύου με τα προς βορρά όμορα κράτη (Αλβανία, FYROM, Βουλγαρία) για βελτίωση της συνδεσιμότητας των διασυνοριακών περιοχών.

Με βάση τα παραπάνω διαπιστώνεται η **ανάγκη για την κατά προτεραιότητα ολοκλήρωση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ**, που συμπληρώνουν τον υπό υλοποίηση σχεδιασμό της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 και τα οποία εξυπηρετούν τη διασύνδεση των περιοχών της ηπειρωτικής χώρας με το βασικό οδικό δίκτυο και τους κύριους αναπτυξιακούς/συγκοινωνιακούς κόμβους.

Η Πολιτική Μεταφορών, αξιοποιώντας την προηγούμενη εμπειρία συνεργασιών είναι αναγκαίο να αντιμετωπίσει κατά το δυνατόν την αναπτυξιακή πρόκληση της ολοκλήρωσης των διευρωπαϊκών μεταφορικών διαδρόμων και την άρση των εμποδίων στις διασυνδέσεις με τις γειτονικές χώρες. Επομένως, στο Στρατηγικό Όραμα για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 η **χρηματοδοτική προτεραιότητα 4** που άπτεται των μεταφορών περιλαμβάνει τα εξής:

- Ολοκλήρωση εθνικού δικτύου (βασικού ΔΕΔ-Μ)
- Ανάπτυξη δικτύων για ενίσχυση της επιχειρηματικότητας
- Προώθηση συνδυασμένων μεταφορών/κόμβοι logistics
- Αναβάθμιση λιμένων

Κατά την **ανάλυση του ΘΣ 7**, θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση και προτεραιότητα στις παρεμβάσεις που αφορούν στα ΔΕΔ-Μ με βάση το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ). Η οικονομική βιωσιμότητα (συμπεριλαμβανομένου του κόστους συντήρησης) θα αποτελέσει βασικό κριτήριο για την επιλογή των συγχρηματοδοτούμενων παρεμβάσεων. Οι παρεμβάσεις θα επιλέγονται διασφαλίζοντας, την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού και τα προβλεπόμενα στους κανονισμούς. Ενδεικτικά, οι χρηματοδοτικοί πόροι που κατανέμονται στον ΘΣ 7 για κάθε Ταμείο είναι: ΕΤΠΑ (1.920.609.631,68 ευρώ), ΕΚΤ(0), ΤΣ (1.2820.125.816,00), Σύνολο (3.202.735.447,68).

Σχετικά με τα **δίκτυα μεταφορών**, βάσει της υφιστάμενης κατάστασης, των αναγκών και των αναπτυξιακών δυνατοτήτων, οι βασικές στρατηγικές επιλογές για τις βιώσιμες μεταφορές και την άρση των εμποδίων σε βασικές υποδομές δικτύων αποτυπώνονται στις ακόλουθες **4 κύριες ομάδες στόχων**:

Α. Η πρώτη ομάδα αφορά στην περαιτέρω ανάπτυξη και αναβάθμιση των ΔΕΔ-Μ με έμφαση στην άρση των εμποδίων με επιμέρους τελικούς στόχους (μεταξύ άλλων):

- Την ολοκλήρωση του βασικού οδικού ΔΕΔ-Μ και την κατά προτεραιότητα υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ με τις παρακάτω προτεραιότητες:
 - ο Κύρια προτεραιότητα: η υλοποίηση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ που ενισχύουν τη «συνεκτικότητα» τόσο του οδικού όσο και του συνολικού συστήματος ΔΕΔ-Μ όλων των περιφερειών της χώρας, σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις της περιόδου 2007-2013.

- ο Δευτερεύουσα προτεραιότητα: η αναβάθμιση του υφιστάμενου βασικού διασυννοριακού οδικού άξονα σύνδεσης με τη νότια Αλβανία, από Ιωάννινα (Α/Κ Εγνατίας) έως Κακκαβιά σε αυτοκινητόδρομο/οδό ταχείας κυκλοφορίας.
- Την υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε λιμάνια του ΔΕΔ-Μ της χώρας που βελτιώνουν τις υφιστάμενες υποδομές και ανωδομές, σύμφωνα με την Εθνική Στρατηγική Λιμένων (ΕΣΛ) 2013-2018 του Υπουργείου Ναυτιλίας. Μεταξύ των κύριων προτεραιοτήτων του ΕΣΛ βρίσκονται:
 - ο Η κατασκευή, επέκταση, βελτίωση και αναβάθμιση ή ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και ανωδομών των λιμανιών του ΔΕΔ-Μ για την αύξηση της δυναμικότητας εξυπηρέτησης επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και την παροχή υψηλού επιπέδου λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και για την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.
 - ο Η ενίσχυση της δυνατότητας των λιμανιών για την εξυπηρέτηση πολυτροπικών μεταφορών και της διαλειτουργικότητας των συστημάτων τους για το σκοπό αυτό.
- Την υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε αεροδρόμια του βασικού ΔΕΔ-Μ, που βελτιώνουν τη συνδεσιμότητα και ενισχύουν την τουριστική ανάπτυξη.

Σκοποί της προαναφερόμενης ιεράρχησης είναι:

- Η ενίσχυση/εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς προϊόντων κατά μήκος του ΔΕΔ- Μ της χώρας, πρωτίστως του βασικού σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου και των κύριων κόμβων του, καθώς και σημαντικών αξόνων του οδικού αναλυτικού δικτύου.
- Η περαιτέρω προσαρμογή και εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών (Καν. 1315/2013), σύμφωνα με την οποία το βασικό ΔΕΔ-Μ αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2030 και το αναλυτικό ΔΕΔ-Μ έως το 2050.

Β. Η δεύτερη ομάδα στόχων αφορά τη λειτουργική διασύνδεση των μεταφορικών μέσων του ΔΕΔ-Μ της χώρας, την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και τον εκσυγχρονισμό του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών με επί μέρους τελικούς στόχους:

- Την ενίσχυση της συνδεσιμότητας όλων των μέσων του ΔΕΔ-Μ με την υλοποίηση ή/και αναβάθμιση οδικών συνδέσεων του βασικού και αναλυτικού ΔΕΔ-Μ με επιλεγμένα διευρωπαϊκά λιμάνια και αεροδρόμια, καθώς και με ΒΙ.ΠΕ., σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις της περιόδου 2007-2013.
 - ο Κύρια προτεραιότητα: οι οδικές συνδέσεις διευρωπαϊκών λιμανιών και αεροδρομίων της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας.
 - ο Δευτερεύουσα προτεραιότητα: οι οδικές συνδέσεις επιλεγμένων ΒΙ.ΠΕ., με το βασικό ή και το αναλυτικό ΔΕΔ-Μ με προοπτική περαιτέρω ανάπτυξής τους.
 - ο Δευτερεύουσα προτεραιότητα: η ενίσχυση της δυνατότητας των λιμανιών για την εξυπηρέτηση πολυτροπικών μεταφορών και της διαλειτουργικότητας των συστημάτων τους για το σκοπό αυτό.

Σκοποί της προαναφερόμενης ιεράρχησης είναι:

- η βελτίωση της συνδεσιμότητας των μέσων με εστίαση στη διατροπικότητα.
- η δημιουργία επιπλέον προϋποθέσεων για την ανάπτυξη, προώθηση και ενίσχυση/ενδυνάμωση του συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) του τομέα εμπορευματικών μεταφορών.
- η δημιουργία προϋποθέσεων για τη σταδιακή ανάπτυξη υπηρεσιών μεταφορών «κομβικού σημείου» μέσω των κύριων πυλών της χώρας, που θα αξιοποιεί τις διαδρομές κατά μήκος της Μεσογείου, τις συνδέσεις με λιμενικές πύλες Βαλκανικής, καθώς και τις συνδέσεις με τη Μαύρη Θάλασσα και την Αδριατική.
- η διευκόλυνση της πρόσβασης των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου -μέσω των κύριων πυλών της Ελλάδας- στην ΕΕ.

Γ. Η τρίτη ομάδα στόχων αφορά τη λειτουργική διασύνδεση των μεταφορικών μέσων του ΔΕΔ-Μ της χώρας με τις υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές της χώρας με επί μέρους τελικούς στόχους:

- Τη βελτίωση της συνδεσιμότητας όλων των περιφερειών της χώρας και την ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας με την υλοποίηση ή/και αναβάθμιση των δευτερευουσών και τριτευουσών συνδέσεων με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας.

- Την ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων/νησιωτικών περιοχών (οδικές συνδέσεις με λιμάνια, αεροδρόμια εκτός ΔΕΔ-Μ), για την αντιμετώπιση κοινωνικών/ αναπτυξιακών προβλημάτων που οφείλονται σε ανεπαρκή προσβασιμότητα.

Σκοποί της προαναφερόμενης ιεράρχησης είναι:

- Η ενίσχυση της κινητικότητας και προσβασιμότητας όλων των περιφερειών της χώρας και η κατ' επέκταση προώθηση της ισόρροπης χωρικής ανάπτυξης.
- Η προώθηση του στόχου της εξασφάλισης ισοδύναμης μεταφορικής εξυπηρέτησης στο σύνολο των πολιτών (συμπεριλαμβανομένων των κατοίκων ορεινών και απομακρυσμένων περιοχών).

Σημειώνεται ακόμη ότι μικρή τοπική οδοποιία δεν είναι κατά κανόνα επιλέξιμη, εκτός εάν αποτελεί μέρος μιας χωρικής παρέμβασης με συγκεκριμένο αναμενόμενο αποτέλεσμα για την επίτευξη του οποίου τα έργα αυτά αποδεικνύεται ότι είναι απαραίτητα. Επίσης, κάθε έργο που εκτιμάται ότι θα μεταφερθεί από την περίοδο 2007-2013 στην περίοδο 2014-2020 λόγω αδυναμίας υλοποίησης- ολοκλήρωσης που αφορά είτε σε υπερδέσμευση των ΕΠ, είτε σε καθυστερήσεις, είτε σε άλλους λόγους, θα εξετάζεται ως προς:

- Τη συνάφεια με τις προτεραιότητες χρηματοδότησης και την άμεση υποστήριξη της αναπτυξιακής στρατηγικής που καθορίζεται στο ΕΣΠΑ 2014-2020. Έργα που δεν συνάδουν με τη νέα Στρατηγική δεν θα εντάσσονται στα προγράμματα ακόμα και αν είναι ενταγμένα στην περίοδο 2007-2013 και θα μετατίθεται η υλοποίησή τους σε επόμενη χρονική στιγμή ή θα χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από εθνικούς πόρους εφόσον η δημοσιονομική κατάσταση της χώρας θα το επιτρέπει.
- Την πλήρη συμβατότητα με το κανονιστικό πλαίσιο της περιόδου 2014-2020, όπως τα κριτήρια επιλεξιμότητας.
- Την τήρηση των ειδικών κανόνων των κατευθυντήριων γραμμών για το κλείσιμο της προγραμματικής περιόδου 2007-2013.

Δ. Η τέταρτη ομάδα στόχων αφορά τη βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών.

Στα **κύρια αποτελέσματα ΘΣ 7 ανά Ταμείο** ξεχωρίζουν τα εξής:

- Ολοκλήρωση της ανάπτυξης «βασικών» αξόνων του εθνικού συστήματος μεταφορών, βελτίωση της ποιότητας υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς προϊόντων, βελτίωση δεικτών πολυτροπικότητας στις μεταφορές, βελτίωση της ασφάλειας σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.
- Ολοκλήρωση αυτοκινητόδρομων διπλού κλάδου συνολικού μήκους 223χμ.
 - Μείωση Χρονοαπόστασης: Πάτρα - Πύργος από 1:15 σε 0:45, Πύργος - Καλαμάτα από 1:35 σε 0:55, Λαμία - Τρίκαλα από 1:05 σε 0:55, Τρίκαλα - Εγνατία από 1:05 σε 0:45.
 - Βελτίωση Προσπελασιμότητας: Πάτρα - Πύργος 77,5%, Πύργος - Καλαμάτα 76,5%, Λαμία - Τρίκαλα 17%, Τρίκαλα - Εγνατία 38%.

Σύμφωνα με το ΣΕΣ/ΕΣΠΑ της περιόδου 2014-2020, η **Εθνική Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης** λαμβάνει -μεταξύ άλλων- υπόψη τον τομέα των μεταφορών/Logistics. Εδώ ως σημαντικές προκλήσεις αναγνωρίζονται η αξιοποίηση της έρευνας και ανάπτυξης για την ανάπτυξη ευφώνων συστημάτων μεταφορών, την ελαχιστοποίηση αέριων εκπομπών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της χώρας στις τεχνολογίες αεροναυπηγικής & αεροπορικών μεταφορών, τις ασφαλείς οδικές μεταφορές, τη διαλειτουργικότητα μεταφορικών και συγκοινωνιακών συστημάτων, τη διαχείριση συμφόρησης στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο, την ανάπτυξη βέλτιστων πρακτικών οδικής ασφάλειας και την υποστήριξη ολοκληρωμένων διατροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, καθώς και τις ασφαλείς, λειτουργικές και ανταγωνιστικές θαλάσσιες μεταφορές.

Η **αρχιτεκτονική του νέου ΕΣΠΑ**, μέσω της οποίας θα υλοποιηθεί η αναπτυξιακή στρατηγική, προβλέπει 7 τομεακά και 13 περιφερειακά προγράμματα, προκειμένου να διευκολύνονται οι συνέργειες και η συμπληρωματικότητα μεταξύ των διαφόρων αναπτυξιακών τομέων. Συγκεκριμένα, το νέο ΕΣΠΑ περιλαμβάνει στο εθνικό σκέλος του το **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη»**. Το πρόγραμμα θα είναι πολυτομεακό και πολυταμειακό και θα χρηματοδοτεί μέσω ΕΤΠΑ και ΤΣ τις βασικές υποδομές των μεταφορών και του περιβάλλοντος. Αποσκοπεί κυρίως στην εξυπηρέτηση των στόχων των Χρηματοδοτικών Προτεραιοτήτων 3 και 4. Οι στόχοι του ΕΠ ως προς τον τομέα των μεταφορών συνίστανται στην προώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών, σιδηροδρομικών, λιμένων, αεροδρομίων), την

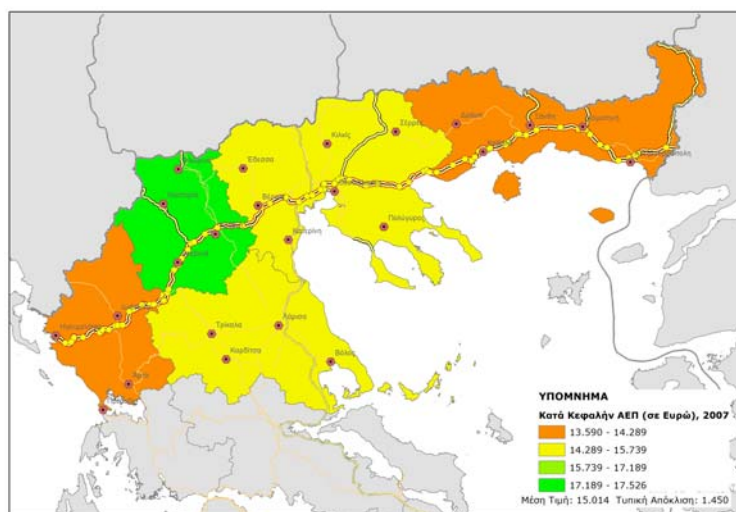
προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και τον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την ανάπτυξη βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών για την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Πιο συγκεκριμένα, στον τομέα μεταφορών και δη στο οδικό δίκτυο κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020 θα συνεχισθούν και θα γίνουν νέες βελτιωτικές παρεμβάσεις στο αναλυτικό **Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (ΔΟΔ)** για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των περιοχών της χώρας μεταξύ τους και με τους κόμβους του βασικού ΔΕΔ-Μ με παράλληλο στόχο τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

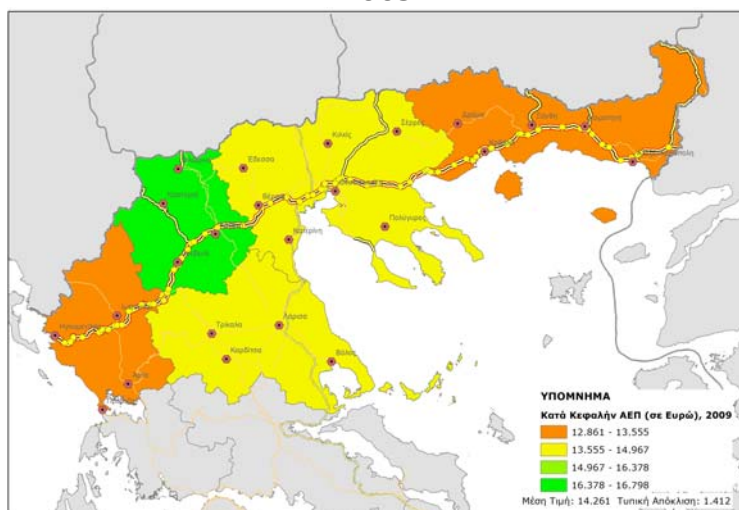
Στο περιφερειακό σκέλος του, το νέο ΕΣΠΑ περιλαμβάνει **13 πολυτομεακά και πολυταμειακά Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ)**, ένα για κάθε μια από τις ελληνικές περιφέρειες, τα οποία περιλαμβάνουν δράσεις και έργα περιφερειακής κλίμακας και χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ και το ΕΚΤ. Στοχεύουν κυρίως στην εξυπηρέτηση των στόχων των Χρηματοδοτικών Προτεραιοτήτων 1, 3 και 4.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ
ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΤΗΣ
ΖΩΝΗΣ IV**

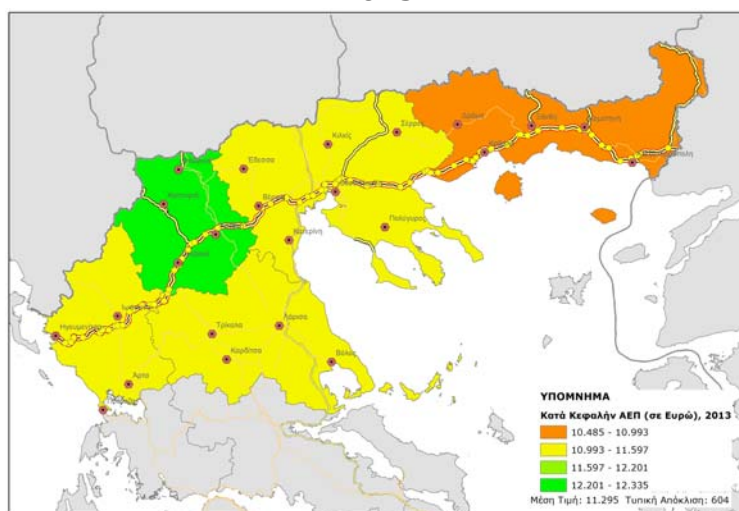
Σχέδιο 1. Κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανά Περιφέρεια ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV
2007



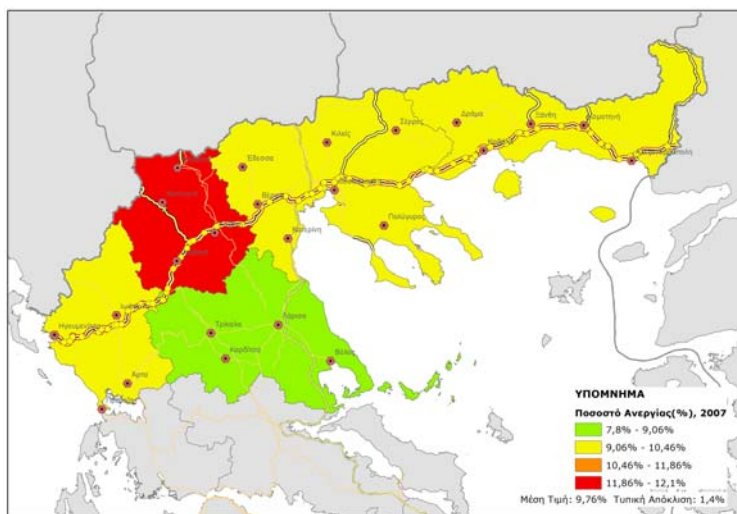
2009



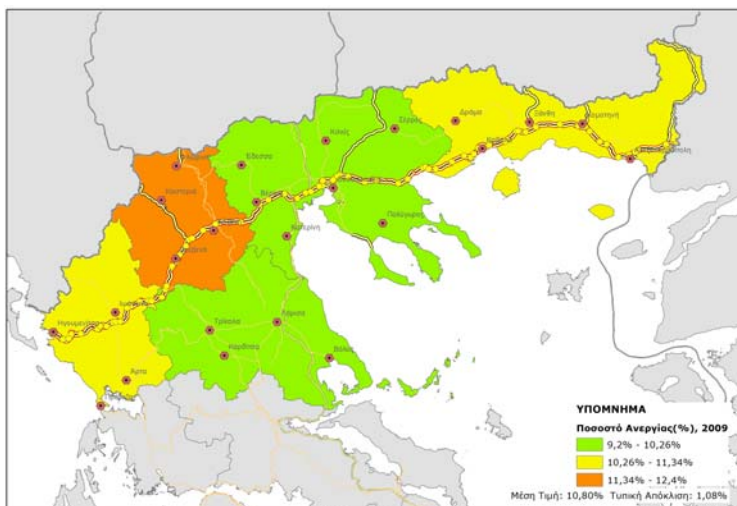
2013



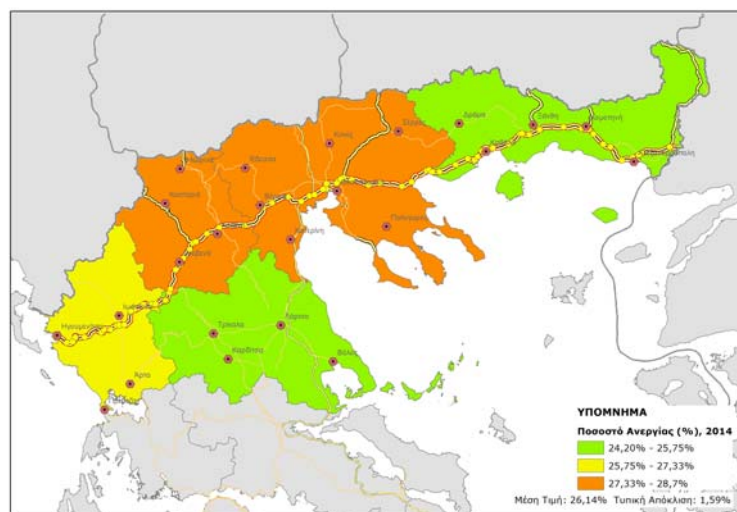
Σχέδιο 2. Ποσοστό ανεργίας ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV
2007



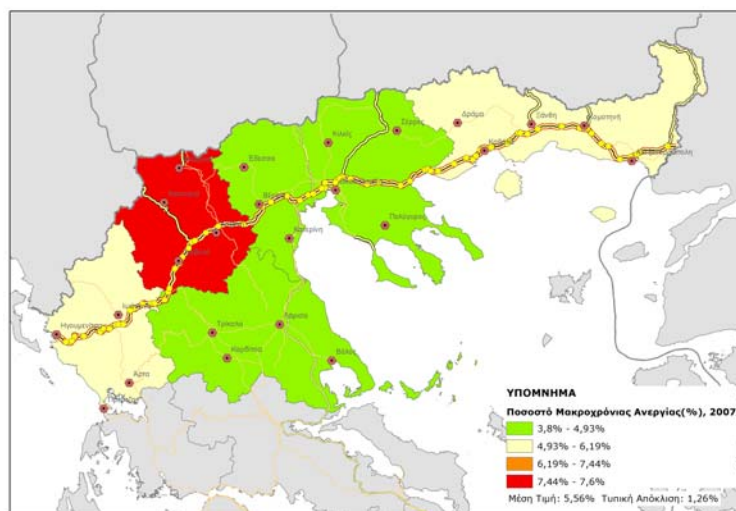
2009



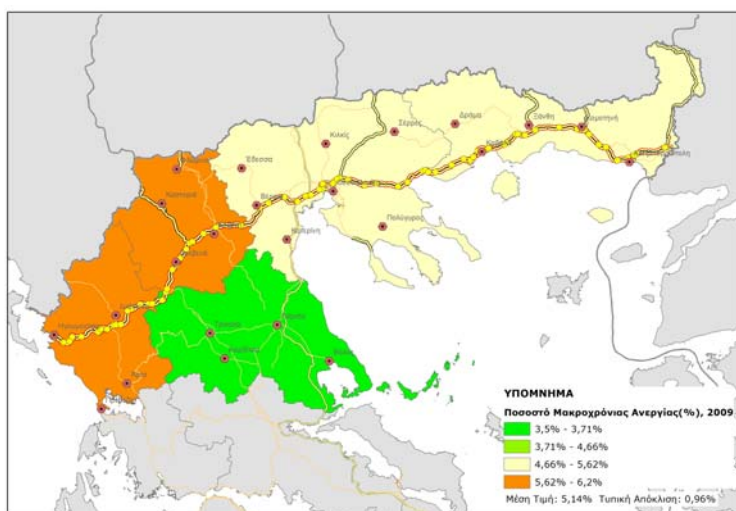
2014



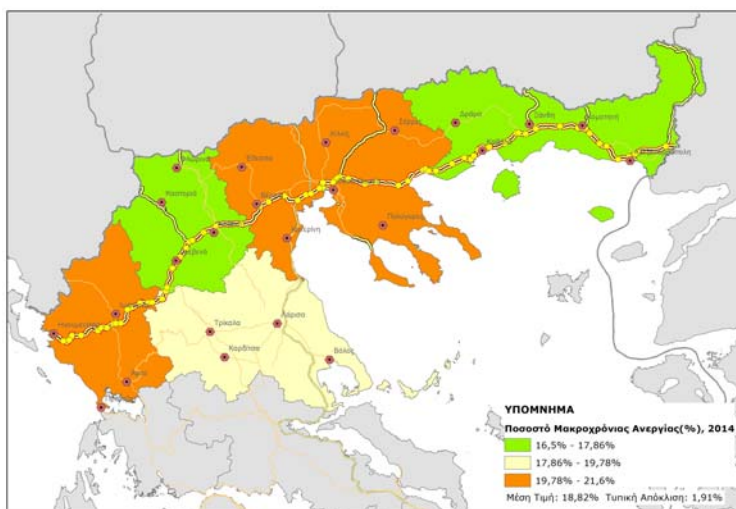
Σχέδιο 3. Ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV
2007



2009

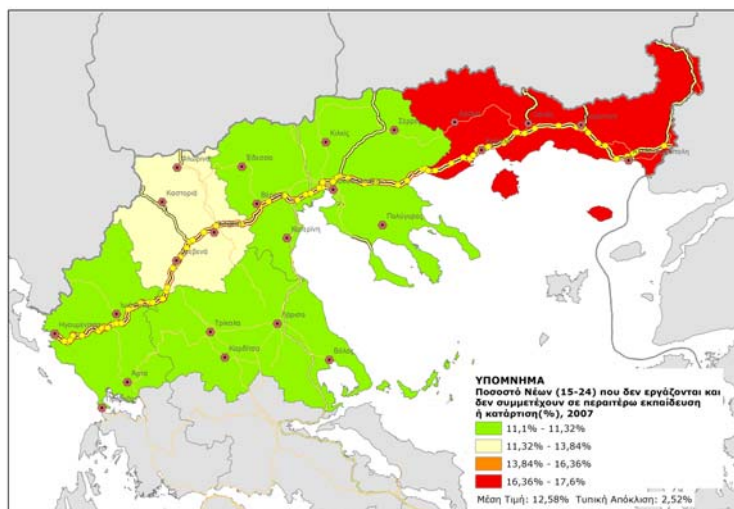


2014

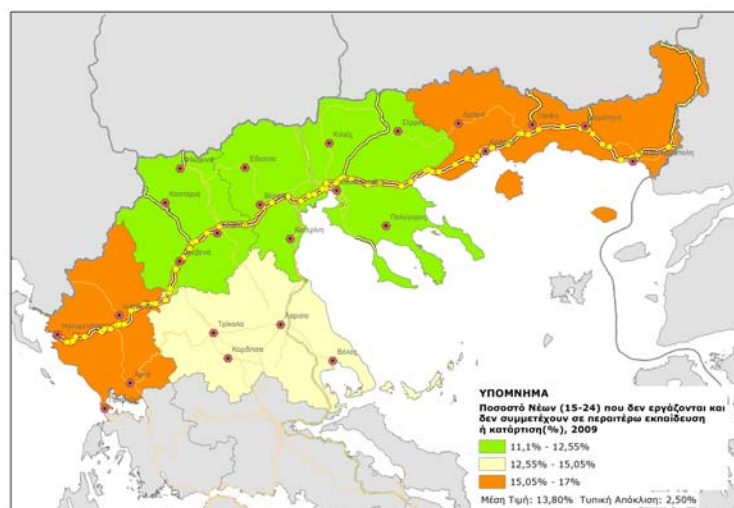


Σχέδιο 4. Ποσοστό νέων (15-24 ετών) που δεν εργάζονται και δε συμμετέχουν σε περαιτέρω εκπαίδευση ή κατάρτιση ως προς τη μέση τιμή της Ζώνης IV

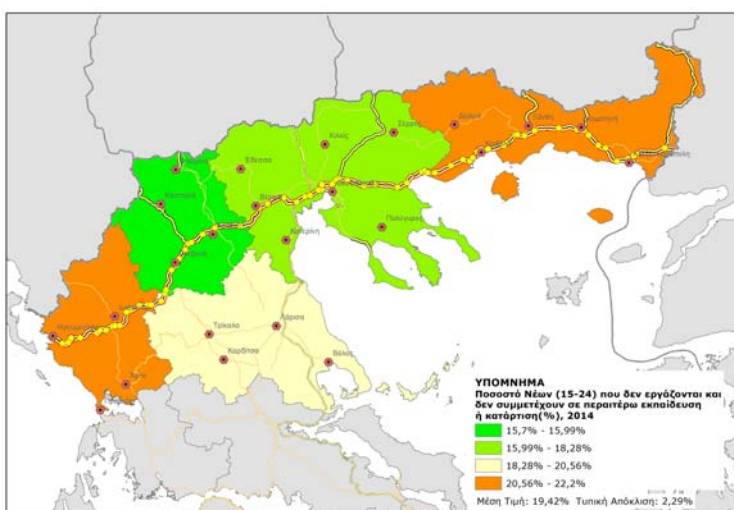
2007



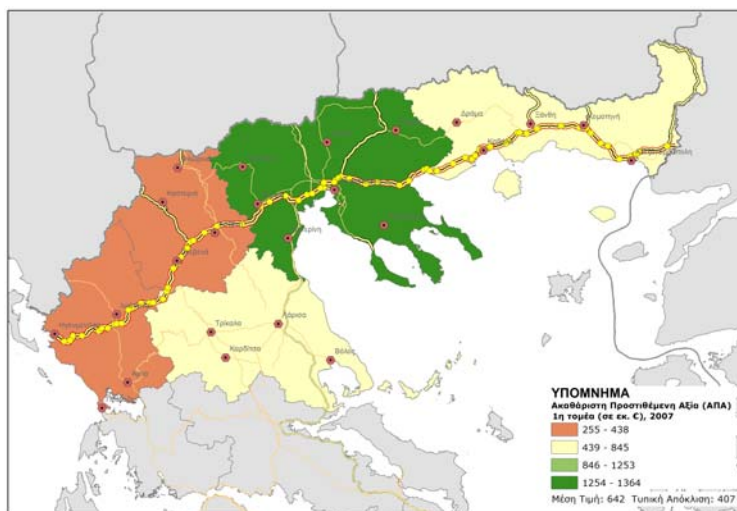
2009



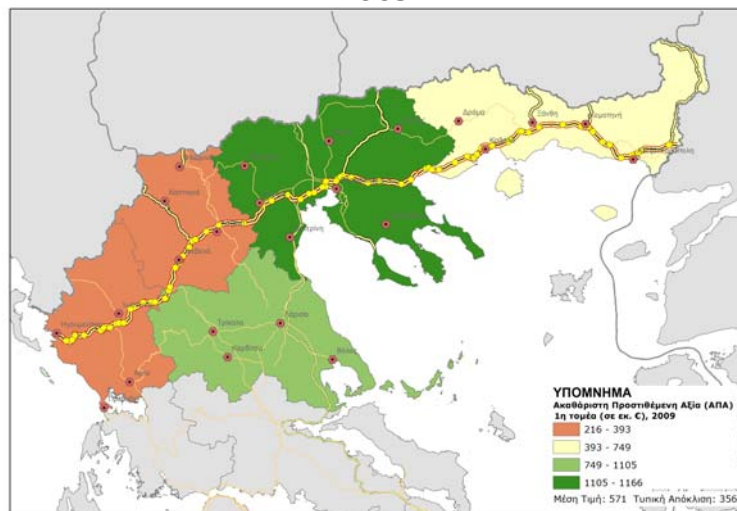
2014



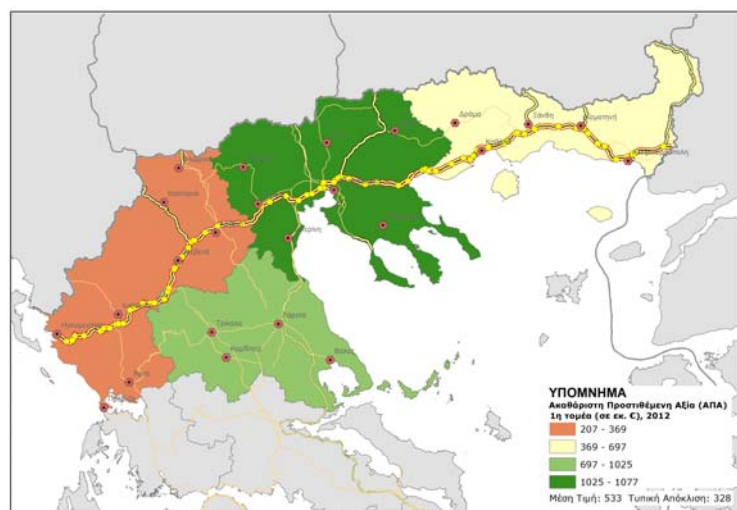
Σχέδιο 5. ΑΠΑ στον πρωτογενή τομέα ως προς το μέσο της Ζώνης IV
2007



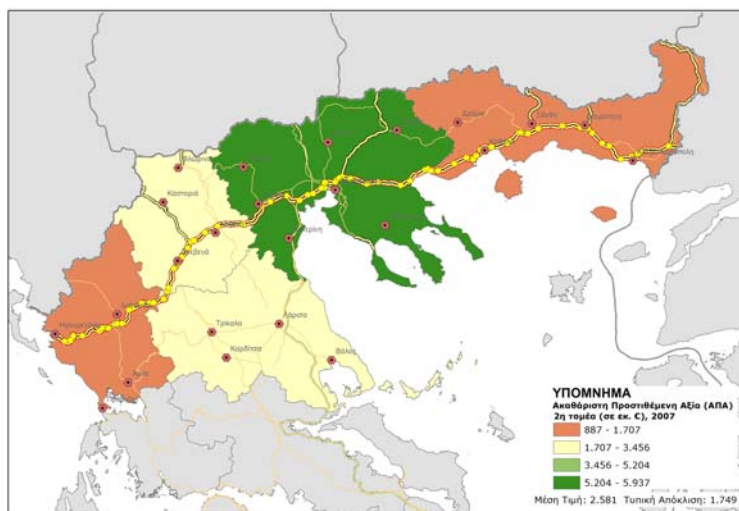
2009



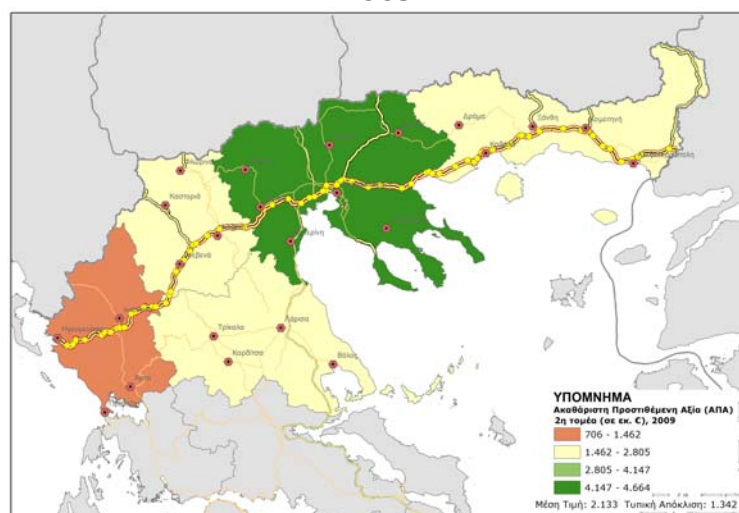
2012



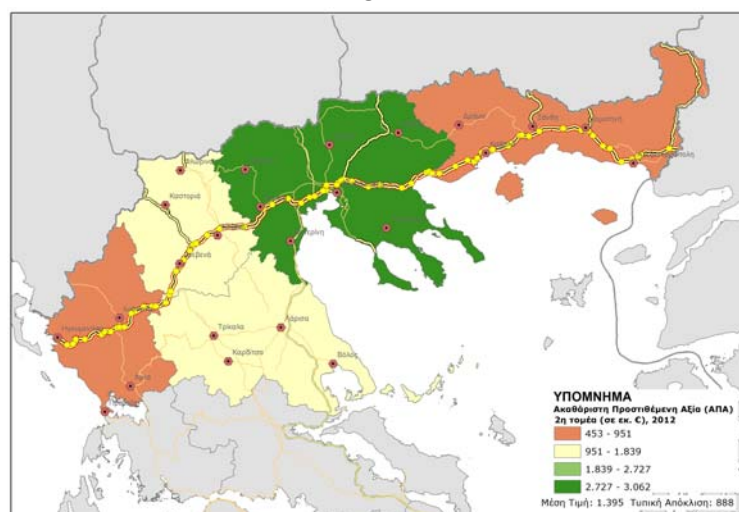
Σχέδιο 6. ΑΠΑ στο δευτερογενή τομέα ως προς το μέσο της Ζώνης IV
2007



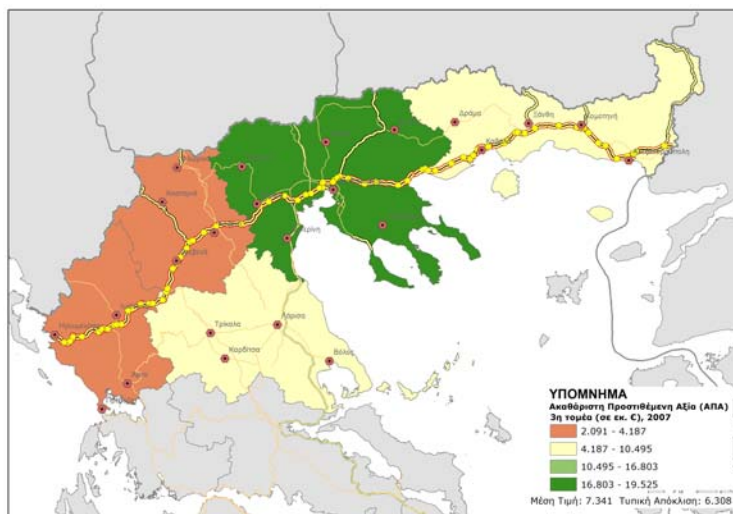
2009



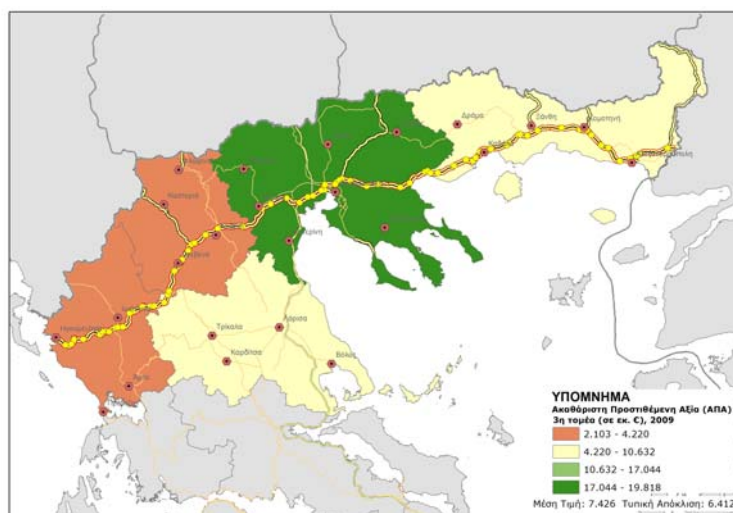
2012



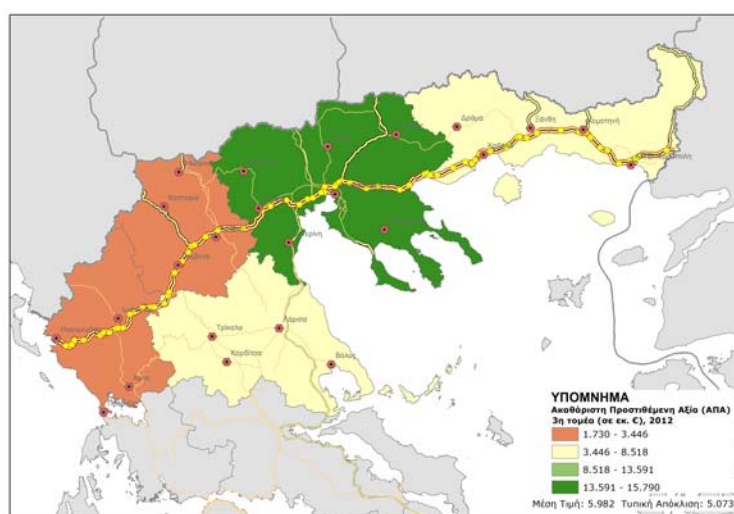
Σχέδιο 7. ΑΠΑ στον τριτογενή τομέα ως προς το μέσο της Ζώνης IV
2007



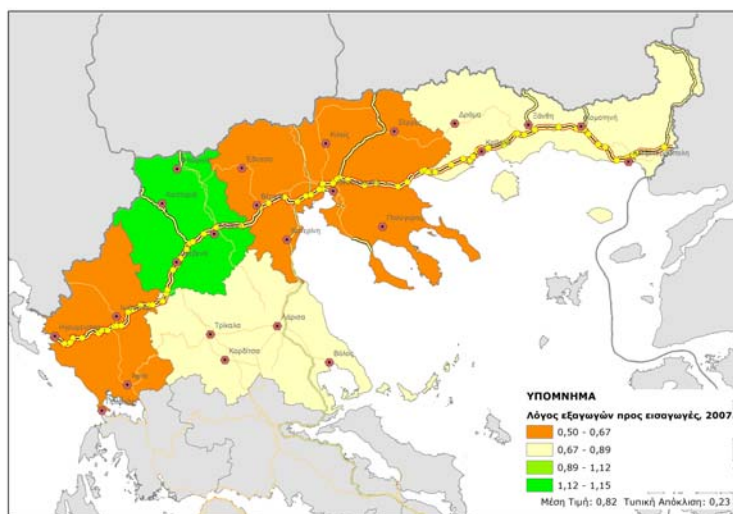
2009



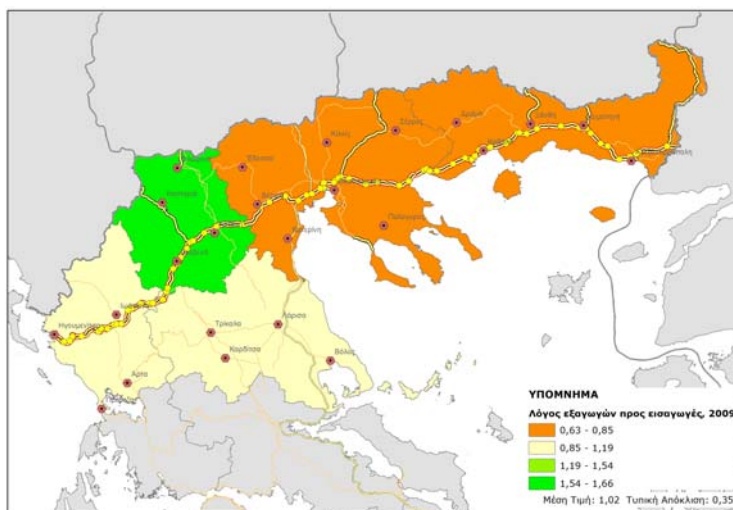
2012



Σχέδιο 8. Λόγος εξαγωγών προς εισαγωγές ως προς το μέσο της Ζώνης IV
2007



2009



2013

