



ΜΕΛΕΤΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟΠΟΥΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

- Κωδ. Αναφοράς 5403 -

Πακέτο Εργασίας (ΠΕ) 6

Τελική Έκθεση Μελέτης

ΕΚΤΕΝΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ



Θεσσαλονίκη • Οκτώβριος 2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	2
2	ΠΡΟΕΡΓΑΣΙΑ – ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	4
2.1	Οριστικοποίηση τύπων / σημείων δεικτών	4
2.1.1	Οριστικοποίηση τύπων/σημείων SET 06 «Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς»	4
2.1.2	Οριστικοποίηση τύπων/σημείων SET 07 «Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες» ..	4
2.1.3	Οριστικοποίηση τύπων/σημείων SET 08 «Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος»	5
2.2	Μέθοδος διεξαγωγής μετρήσεων και έρευνας μέσω ερωτηματολογίων	9
2.2.1	Μέθοδος διεξαγωγής μετρήσεων	9
2.2.2	Συλλογή ερωτηματολογίων	9
3	ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΚΥΡΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....	10
3.1	SET 06 «Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς»	10
3.2	SET 07 «Προσπελάσιμες αναπτυξιακές ζώνες»	12
3.3	SET 08 «Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος»	13
3.4	Σύνθετος δείκτης προσπελασιμότητας	19
3.4.1	Μεθοδολογία κατασκευής Σύνθετου Δείκτη	19
3.4.2	Αποτελέσματα υπολογισμού Σύνθετου Δείκτη.....	20
4	ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕΣΩ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ	21
4.1	Δομή ερωτηματολογίων και χρόνος εκτέλεσης της έρευνας.....	21
4.1.1	Έρευνα για τόπους / ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος του Δείκτη SET 07.....	21
4.1.2	Έρευνα για τόπους / ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος του Δείκτη SET 08.....	22
4.2	Συνθετικά συμπεράσματα έρευνας ερωτηματολογίων.....	22

Ανάδοχος μελετητής:

C O N S O R T I S

Έδρα: Λεωφ. Γεωργικής Σχολής 27, Τ.Θ. 4316, 57001
Πυλαία Θεσσαλονίκη
Τηλ: 2310.889336, Fax: 2310.889338
email: info@consortis.gr, www.consortis.gr

Επιβλέπων:

Βασίλης Φούρκας (PhD, Προϊστ. Παρατηρητηρίου, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ)

Τα περιεχόμενα και οι τυχόν απόψεις που φιλοξενούνται στις Εκθέσεις και τα Κείμενα Εργασίας του Παρατηρητηρίου δεν αντανakλούν απαραίτητα τη σύμφωνη γνώμη της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Internet:

<http://www.egnatia.gr>

<http://observatory.egnatia.gr>

© ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ 2018

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η μελέτη “Εκπόνηση Μελέτης Δεικτών Προσπελασιμότητας για Τόπους Ειδικού Ενδιαφέροντος – Κωδικός Αναφοράς 5403» αποσκοπεί στην καταγραφή σημαντικών δεδομένων που αφορούν στα προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς, τις βιομηχανικές περιοχές ή άλλες παραγωγικές ζώνες και τους βασικούς τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος που βρίσκονται στη Ζώνη IV επιρροής της Εγνατίας Οδού. Η Ζώνη IV καλύπτει τις πέντε Περιφέρειες από πού διέρχονται η Εγνατία Οδός και οι Κάθετοι Άξονες. Πρόκειται για τις Περιφέρειες: Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Ήπειρο και Θεσσαλία. Η μελέτη αποτελεί το δεύτερο κύκλο προηγούμενης μελέτης με τίτλο «Μελέτη δεικτών προσπελασιμότητας περιοχών ειδικού ενδιαφέροντος και μέσων μαζικής μεταφοράς στη ζώνη των περιφερειών διέλευσης της Εγνατίας Οδού» (Κωδικός αναφοράς: 3653) που εκπονήθηκε το 2009. Επιγραμματικά, η μελέτη περιλαμβάνει συλλογή στοιχείων δυναμικότητας, τη διεξαγωγή κυκλοφοριακών μετρήσεων (αποστάσεων, χρονοαποστάσεων και ταχυτήτων διαδρομής) και ερευνών πεδίου (ερευνών ερωτηματολογίου), με τελικό στόχο τον υπολογισμό των ακόλουθων Δεικτών του Παρατηρητήριου: SET06 - Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς, SET07 - Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες και SET08 - Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος. Τέλος, γίνεται προσπάθεια υπολογισμού ενός σύνθετου δείκτη για κάθε τόπο ενδιαφέροντος. Με βάση όλα τα παραπάνω επιδιώκεται να εκτιμηθούν οι αναπτυξιακές και συγκοινωνιακές-μεταφορικές επιπτώσεις της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων.

Ο Δείκτης SET06: Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς καταγράφει δεδομένα σχετικά με τα αεροδρόμια, τους λιμένες και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς που βρίσκονται στις Περιφέρειες της Ζώνης Επιρροής της Εγνατίας Οδού και ειδικότερα: (α) τη θέση, (β) την επίσημη κατάταξη ανάλογα με τη σημασία τους, (γ) την επιβατική και εμπορευματική κίνηση και (δ) τη χρονοαπόσταση από τον πλησιέστερο κόμβο της Εγνατίας Οδού ή καθέτου της. Ο δείκτης επιτρέπει την παρακολούθηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στην προσπελασιμότητα άλλων βασικών μέσων μεταφοράς. Άλλωστε, η βέλτιστη σύνδεση του αυτοκινητόδρομου με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς αποτελεί βασική παράμετρο της ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών.

Ο Δείκτης SET07: Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες καταγράφει δεδομένα σχετικά με τις Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ) καθώς και ορισμένες άλλες παραγωγικές αναπτυξιακές υποδομές (τεχνολογικά πάρκα κλπ.) που βρίσκονται στη Ζώνη IV και ειδικότερα (α) τη θέση, (β) τη δυναμικότητα και (γ) τη χρονοαπόσταση από τον πλησιέστερο κόμβο της Εγνατίας οδού. Η σκοπιμότητα του δείκτη έγκειται στη γνώση των επιδράσεων της Εγνατίας στην προσπελασιμότητα και στη δυναμικότητα των αναπτυξιακών υποδομών γεγονός που επηρεάζει τη συνολική οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής. Εξάλλου, η βέλτιστη σύνδεση του οδικού δικτύου με τις αναπτυξιακές υποδομές αποτελεί βασική παράμετρο της ανάπτυξης γενικότερα των παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Ο Δείκτης SET08: Προσπελάσιμοι Τόποι Τουριστικού Ενδιαφέροντος προσδιορίζει τους σημαντικούς τόπους / ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος στη Ζώνης Επιρροής της Εγνατίας Οδού που είναι προσπελάσιμοι μέσω κάποιου κόμβου του αυτοκινητόδρομου, και ειδικότερα (α) τη θέση, (β) τη χρονοαπόσταση από τον πλησιέστερο κόμβο της Εγνατίας οδού, (γ) τον αριθμό των επισκεπτών στους χώρους αυτούς, όπου διατίθενται επίσημα στοιχεία και (δ) τη συνολική τουριστική κίνηση ανά Περιφέρεια, Περιφερειακή Ενότητα,

Δήμο και Ζώνη / τόπο τουριστικού ενδιαφέροντος. Η σκοπιμότητα του δείκτη έγκειται στη γνώση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στην προσπελασιμότητα των τουριστικών τόπων και κατά συνέπεια στην ανάδειξη των τουριστικών πόρων της περιοχής επιρροής του άξονα.

Το τεχνικό αντικείμενο της μελέτης περιλαμβάνει τα ακόλουθα 6 Πακέτα Εργασίας (Π.Ε.):

Π.Ε.1: Προεργασία – Προετοιμασία των ερευνών πεδίου

Περιλαμβάνει την προεργασία για την προετοιμασία των απαιτούμενων ερευνών πεδίου για τα Πακέτα Εργασίας 2, 3 και 4.

Π.Ε.2: Προσπελασιμότητα μέσω μεταφοράς

Περιλαμβάνει τη διεξαγωγή έρευνας πεδίου και δευτερογενούς έρευνας συλλογής δεδομένων, τη συστηματοποίηση του υλικού και τη μελέτη όλων των απαιτούμενων στοιχείων και πληροφοριών για τον Δείκτη SET06 - Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς, καθώς και τη σύνταξη των απαραίτητων εκθέσεων, πινάκων και χαρτών παρουσίασης των αποτελεσμάτων.

Π.Ε.3: Προσπελασιμότητα αναπτυξιακών ζωνών

Περιλαμβάνει τη διεξαγωγή έρευνας πεδίου και δευτερογενούς έρευνας συλλογής δεδομένων, τη συστηματοποίηση του υλικού, τη μελέτη όλων των απαιτούμενων στοιχείων και πληροφοριών για τον Δείκτη SET07 - Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες, καθώς και τη σύνταξη των απαραίτητων εκθέσεων, πινάκων και χαρτών παρουσίασης των αποτελεσμάτων.

Π.Ε.4: Προσπελασιμότητα τόπων τουριστικού ενδιαφέροντος

Περιλαμβάνει τη διεξαγωγή έρευνας πεδίου και δευτερογενούς έρευνας συλλογής δεδομένων, τη συστηματοποίηση του υλικού και τη μελέτη όλων των απαιτούμενων στοιχείων και πληροφοριών για τον Δείκτη SET08: Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος, καθώς και τη σύνταξη των απαραίτητων εκθέσεων, πινάκων και χαρτών παρουσίασης των αποτελεσμάτων.

Π.Ε.5: Δελτία Αποτελεσμάτων Δεικτών

Περιλαμβάνει τη συμπλήρωση των Δελτίων Αποτελεσμάτων Δεικτών για τους τρεις εξεταζόμενους δείκτες (SET07, SET07 και SET08), την ανάπτυξη ενός σύνθετου ποσοτικού δείκτη προσπελασιμότητας και την ολοκλήρωση της ενιαίας βάσης δεδομένων.

Π.Ε. 6: Τεχνική Έκθεση Μελέτης

Περιλαμβάνει τη σύνταξη της Τελικής Έκθεσης της μελέτης.

2 ΠΡΟΕΡΓΑΣΙΑ – ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

2.1 Οριστικοποίηση τύπων / σημείων δεικτών

2.1.1 Οριστικοποίηση τύπων/σημείων SET 06 «Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς»

Κατ' αντιστοιχία της μελέτης που εκπονήθηκε το 2009, στοιχεία δυναμικότητας αναζητήθηκαν για το σύνολο των αεροδρομίων και λιμένων που είναι χωροθετημένα στη Ζώνη Επιρροής IV, ενώ για τους σιδηροδρομικούς σταθμούς αναζητήθηκαν στοιχεία για επιλεγμένους σταθμούς με κριτήρια: i) Σταθμοί σε αστικά κέντρα άνω των 10.000 κατοίκων, ii) Μεθοριακοί σταθμοί, iii) Σταθμοί με σημαντική επιβατική κίνηση.

Όσον αφορά τις νέες μετρήσεις χρονοαποστάσεων, η μελέτη κατέληξε σε 15 σημεία του δείκτη SET 06 για τα οποία θα μετρούνταν χρονοαποστάσεις ως προς τους πλησιέστερους ανισόπεδους κόμβους της Εγνατίας Οδού. Η επιλογή αυτή προήλθε έπειτα από διεξοδική ανάλυση που αφορούσε τόσο τη γενικότερη συγκοινωνική προσφορά στη Ζώνη Επιρροής IV συγκριτικά με το έτος 2009 όσο και ειδικότερα την εξέλιξη των έργων του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες, λαμβανομένων υπόψη και των υπό εξέλιξη και προγραμματιζόμενων οδικών έργων. Τα σημεία που επιλέχθηκαν είναι τα εξής: 1) Αεροδρόμιο Αλεξανδρούπολης, 2) Σ.Σ. Ορεστιάδας, 3) Λιμάνι Θεσσαλονίκης, 4) Σ.Σ. Σερρών, 5) Σ.Σ. Προμαχώνα, 6) Σ.Σ. Κιλκίς, 7) Αεροδρόμιο Καστοριάς, 8) Σ.Σ. Φλώρινας, 9) Αεροδρόμιο Άκτιου, 10) Λιμάνι Πρέβεζας, 11) Λιμάνι Ηγουμενίτσας, 12) Σ.Σ. Λάρισας, 13) Αεροδρόμιο Ν. Αγχιάλου, 14) Λιμάνι Βόλου και 15) Σ.Σ. Βόλου. Αξίζει να σημειωθεί ότι το σύνολο των σημείων του συγκεκριμένου δείκτη είχαν μετρηθεί και στην περίπτωση της μελέτης του 2009.

2.1.2 Οριστικοποίηση τύπων/σημείων SET 07 «Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες»

Για τον προσδιορισμό των θέσεων του Δείκτη SET07 έγινε έρευνα αφενός στα θεσμικά κείμενα του χωροταξικού σχεδιασμού σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο (εγκεκριμένα και υπό εκπόνηση Πλάισια) και αφετέρου σε φορείς που εμπλέκονται συγκεκριμένα με το δευτερογενή τομέα. Ειδικότερα, ενδελεχής έρευνα πραγματοποιήθηκε στην ΕΤΒΑ και σε άλλους φορείς διαχείρισης για τους υφιστάμενους υποδοχείς αλλά και στο Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης (επικοινωνία με τη Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας). Μελετήθηκαν στο σύνολο των 5 Περιφερειών 18 ΒΙ.ΠΕ., 2 ΒΙ.ΠΑ., 1 ΒΙΟ.ΠΑ., 1 ΑΗΣ και 3 ζώνες τεχνολογικού χαρακτήρα. Πρόκειται συγκεκριμένα για τις ακόλουθες αναπτυξιακές ζώνες: 1) ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης, 2) ΒΙΠΕ Ορεστιάδας, 3) ΒΙΠΕ Κομοτηνής, 4) ΒΙΠΕ Ξάνθης, 5) ΒΙΠΕ Δράμας, 6) ΒΙΠΕ Καβάλας, 7) ΒΙΠΕ Θεσσαλονίκης, 8) ΒΙΠΕ Έδεσσας, 9) ΒΙΠΕ Κιλκίς, 10) ΒΙΠΕ Σερρών, 11) ΒΙΠΑ Θεσσαλονίκης (Κάτω Γέφυρας, Δ. Αγίου Αθανασίου), 12) Ζώνη Καινοτομίας Θεσσαλονίκης, 13) Τεχνόπολη Θεσσαλονίκης, 14) ΒΙΠΕ Φλώρινας, 15) ΒΙΠΕ Κοζάνης, 16) ΒΙΟΠΑ Πτολεμαΐδας, 17) ΒΙΠΑ Καστοριάς, 18) ΑΗΣ Αγρίου Δημητρίου, 19) ΒΙΠΕ Ιωαννίνων, 20) Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο Ηπείρου, 21) ΒΙΠΕ Πρέβεζας, 22) ΒΙΠΕ Λάρισας, 23) ΒΙΠΕ Βόλου Α', 24) ΒΙΠΕ Βόλου Β' (Παράρτημα) και 25) ΒΙΠΑ Φαρκαδόνας.

Όσον αφορά στις μετρήσεις των χρονοαποστάσεων, με βάση την ανάλυση της συγκοινωνιακής προσφοράς και του χωροταξικού σχεδιασμού, αποφασίστηκε ότι τα 20 σημεία του δείκτη SET 07 για τα οποία απαιτούνταν βάσει του τεχνικού αντικειμένου της

μελέτης να μετρηθούν χρονοαποστάσεις ως προς τους πλησιέστερους ανισόπεδους κόμβους της Εγνατίας Οδού, είναι τα εξής: 1) ΒΙΠΕ Ορεστιάδας, 2) ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης, 3) ΒΙΠΕ Κομοτηνής, 4) ΒΙΠΕ Σερρών, 5) ΒΙΠΕ Σταυροχωρίου Κιλκίς, 6) Νέα Σάντα (Κιλκίς), 7) ΒΙΠΕ Θεσσαλονίκης (Σίνδος), 8) Τεχνόπολη Θεσσαλονίκης, 9) Ζώνη Καινοτομίας Θεσσαλονίκης, 10) ΒΙΠΕ Έδεσσας, 11) ΒΙΠΕ Κοζάνης, 12) ΑΗΣ Αγρίου Δημητρίου, 13) ΒΙΠΑ Καστοριάς, 14) ΒΙΠΕ Φλώρινας, 15) ΒΙΠΕ Ιωαννίνων, 16) Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο Ηπείρου, 17) ΒΙΠΕ Πρέβεζας, 18) ΒΙΠΕ Λάρισας, 19) ΒΙΠΕ Βόλου (Κεντρική) και 20) ΒΙΠΕ Βόλου (Παράρτημα). Σημειώνεται ότι το σύνολο σχεδόν των σημείων του συγκεκριμένου δείκτη είχαν μετρηθεί και στην περίπτωση της μελέτης του 2009, με εξαίρεση τη Ζώνη Καινοτομίας Θεσσαλονίκης και το Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο Ηπείρου.

2.1.3 Οριστικοποίηση τόπων/σημείων SET 08 «Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος»

Για τον προσδιορισμό των τόπων / ζωνών που μελετήθηκαν στο πλαίσιο του Δείκτη SET 08, εκτός από την έρευνα στον εθνικό και περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό, έγινε προσπάθεια να αξιολογηθεί η σημασία των τόπων τουριστικού ενδιαφέροντος και ανάλογα να τεθεί μια σειρά προτεραιότητας ανάμεσα στους πολυάριθμους τέτοιους τόπους στο σύνολο των 5 Περιφερειών. Έτσι, λήφθηκε επίσης υπόψη η Μελέτη για τη Χωρική Οργάνωση και Ανάπτυξη του Τουρισμού του Ινστιτούτου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων μέσα από την Ανάλυση και Αξιολόγηση των υπό Διαδικασία Θεσμοθέτησης Νέων Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ). Στο Στάδιο Β1 αυτών των μελετών (2014) ορίζονται Ευρύτερες Αναπτυξιακές Ζώνες (EAZ), οι οποίες ερμηνεύονται ως ζώνες για τις οποίες δίνεται κατεύθυνση καταλληλότητας για τη χωροθέτηση μονάδων ή υποδοχέων των αντίστοιχων κλάδων. Λήφθηκε, επίσης, υπόψη η θεματική έκθεση «Εγνατία Οδός και χωρική διάρθρωση των περιοχών τουρισμού» του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού (2015). Η έκθεση αυτή ανέλυσε και κατηγοριοποίησε τις περιοχές τουρισμού και την τουριστική κίνηση στη Ζώνη Επιρροής των Περιφερειών από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός. Επιπλέον, διενεργήθηκε έρευνα και στους παρακάτω φορείς/πηγές: 1) Υπουργείο Πολιτισμού, 2) Εθνικό Κέντρο Βιοτόπων Υγροτόπων, 3) Τουριστικοί Χάρτες, 4) ΠΔ 19/10/78 (ΦΕΚ 594Δ/1978) περί παραδοσιακών οικισμών και 5) Δελτία Αποτελεσμάτων Δεικτών του Παρατηρητηρίου.

Μετά την παραπάνω έρευνα και λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές στο οδικό δίκτυο, τα δρομολόγια και τα σημεία των συγκοινωνιακών μετρήσεων επιλέχθηκαν τελικά 43 ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος που αποτελούν περισσότερο ευρύτερες περιοχές και λιγότερο σημειακούς προσορισμούς και περιλαμβάνουν όλους τους δημοφιλείς τόπους αστικού, ορεινού, περιβαλλοντικού, πολιτιστικού, θρησκευτικού και παραθαλάσσιου τουρισμού των οποίων η προσβασιμότητα έχει επηρεαστεί από τη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου και των κάθετων αξόνων του. Οι επιλεγμένες ζώνες / τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος είναι οι εξής:

- Βόρειος Έβρος
 - o Περιγραφή: Σουφλί-Διδυμότειχο-Ορεστιάδα
 - o Δήμοι Σουφλίου, Διδυμοτείχου και Ορεστιάδας
- Αλεξανδρούπολη
 - o Περιγραφή: πόλη Αλεξανδρούπολης, παραθαλάσσια ζώνη και Δέλτα Έβρου
 - o Δήμος Αλεξανδρούπολης
- Ξάνθη - Σταυρούπολη

- Περιγραφή: πόλη Ξάνθης, τόπος φυσικού κάλλους και οικισμοί τουριστικού ενδιαφέροντος
- Δήμοι Ξάνθης και Μύκης
- Κομοτηνή - Μαρώνεια - Ίασμος
 - Περιγραφή: πόλη Κομοτηνής, τόπος φυσικού κάλλους και παραθαλάσσια ζώνη
 - Δήμοι Κομοτηνής, Μαρώνειας - Σαπών και Ιάσμου
- Καβάλα
 - Περιγραφή: πόλη Καβάλας, παραθαλάσσια ζώνη και αρχαιολογικός χώρος Φιλίππων
 - Δήμος Καβάλας
- Δράμα - Παρανέστι
 - Περιγραφή: πόλη Δράμας, τόπος φυσικού κάλλους και οικισμοί τουριστικού ενδιαφέροντος
 - Δήμοι Δράμας, Δοξάτου και Παρανεστίου
- Παγγαίο - Μουσθένη
 - Περιγραφή: τόπος φυσικού κάλλους
 - Δήμος Παγγαίου
- Ζώνη Λίμνης Κερκίνης
 - Περιγραφή: τόπος φυσικού κάλλους
 - Δήμοι Σιντικής και Ηράκλειας
- Σέρρες - Αμφίπολη - Αλιστράτη
 - Περιγραφή: πόλη Σερρών και χιονοδρομικό Λαϊλιά, αρχαιολογικός χώρος - μουσείο, τόπος φυσικού κάλλους
 - Δήμοι Σερρών, Αμφίπολης, Βισαλτίας και Ν. Ζίχνης
- Θεσσαλονίκη
 - Περιγραφή: πόλη Θεσσαλονίκης
 - Δήμοι Θεσσαλονίκης και Παύλου Μελά
- Κιλκίς
 - Περιγραφή: πόλη Κιλκίς
 - Δήμος Κιλκίς
- Ζώνη Ασπροβάλτας
 - Περιγραφή: παραθεριστική ζώνη
 - Δήμοι Βόλβης, Λαγκαδά και Αριστοτέλη
- Σιθωνία
 - Περιγραφή: παραθεριστική ζώνη
 - Δήμος Σιθωνίας
- Πολύγυρος
 - Περιγραφή: πόλη Πολυγύρου
 - Δήμος Πολυγύρου
- Καλλικράτεια - Νέα Μουδανιά
 - Περιγραφή: παραθεριστική ζώνη
 - Δήμος Νέας Προποντίδας
- Κασσάνδρα
 - Περιγραφή: παραθεριστική ζώνη
 - Δήμος Κασσάνδρας
- Βέροια - Αλεξάνδρεια
 - Περιγραφή: πόλη Βέροιας και Αλεξάνδρεια
 - Δήμοι Βέροιας και Αλεξάνδρειας
- Νάουσα
 - Περιγραφή: πόλη Νάουσας
 - Δήμος Νάουσας
- Έδεσσα και Χιονοδρομικό κέντρο Καϊμακτσαλάν - Άγιος Αθανάσιος
 - Περιγραφή: πόλη Έδεσσας και Χιονοδρομικό κέντρο Καϊμακτσαλάν - Άγιος Αθανάσιος
 - Δήμος Έδεσσας
- Λουτρά Πόζαρ - Αριδαία:

- Περιγραφή: τόπος φυσικού κάλλους
- Δήμος Αλμωπίας
- Κατερίνη
 - Περιγραφή: πόλη Κατερίνης και παραθεριστική ζώνη Κατερίνης
 - Δήμος Κατερίνης
- Ζώνη Λιτοχώρου - Λεπτοκαριάς - Ν. Πόρων
 - Περιγραφή: παραθεριστική ζώνη
 - Δήμος Δίου-Ολύμπου
- Χιονοδρομικό κέντρο Βασιλίτσας – Δεσκάτη
 - Περιγραφή: ζώνη φυσικού κάλλους και ορεινού τουρισμού, πόλη και ευρύτερη περιοχή Γρεβενών
 - Δήμοι Γρεβενών και Δεσκάτης
- Καστοριά - Δισπηλιό - Νεστόριο
 - Περιγραφή: ζώνη Νεστορίου, πόλης Καστοριάς και αρχαιολογικού χώρου Δισπηλιού
 - Δήμοι Καστοριάς και Ορεστίδος, Νεστορίου
- Κοζάνη - Σέρβια - Βελβεντός
 - Περιγραφή: ζώνη πόλης Κοζάνης και περιοχών Σερβίων και Βελβεντού
 - Δήμοι Κοζάνης και Σερβίων-Βελβεντού
- Νυμφαίο
 - Περιγραφή: οικισμός και περιοχή Νυμφαίου
 - Δήμος Αμυνταίου
- Φλώρινα
 - Περιγραφή: πόλη και περιοχή Φλώρινας
 - Δήμος Φλώρινας
- Πρέσπες
 - Περιγραφή: ζώνη φυσικού κάλλους
 - Δήμος Πρεσπών
- Ζώνη Πάργας - Πρέβεζας και Αμβρακικού Κόλπου
 - Περιγραφή: παραθεριστική ζώνη, πόλεις Άρτας και Πρέβεζας, τόπος φυσικού κάλλους
 - Δήμοι Πρέβεζας και Ζηρού, Πάργας, Αρταίων, Νικολάου Σκουφά
- Ζώνη Ηγουμενίτσας - Συβότων
 - Περιγραφή: πόλη Ηγουμενίτσας και παραθεριστική ζώνη Συβότων
 - Δήμος Ηγουμενίτσας
- Τζουμέρκα
 - Περιγραφή: τόπος φυσικού κάλλους και σύνολο οικισμών τουριστικού ενδιαφέροντος
 - Δήμοι Βορείων Τζουμέρκων, Κεντρικών Τζουμέρκων και Γεωργίου Καραϊσκάκη
- Ζαγοροχώρια
 - Περιγραφή: σύνολο οικισμών τουριστικού ενδιαφέροντος
 - Δήμος Ζαγορίου
- Κόνιτσα
 - Περιγραφή: Κόνιτσα και λοιποί ορεινοί οικισμοί
 - Δήμος Κόνιτσας
- Ιωάννινα
 - Περιγραφή: πόλη και ευρύτερη περιοχή Ιωαννίνων
 - Δήμος Ιωαννιτών
- Μέτσοβο
 - Περιγραφή: Μέτσοβο και λοιποί ορεινοί οικισμοί
 - Δήμος Μετσόβου
- Καρδίτσα
 - Περιγραφή: πόλη και ευρύτερη περιοχή Καρδίτσας
 - Δήμος Καρδίτσας
- Λίμνη Πλαστήρα

- Περιγραφή: τόπος φυσικού κάλλους και σύνολο οικισμών τουριστικού ενδιαφέροντος
- Δήμος Λίμνης Πλαστήρα
- Τρίκαλα
 - Περιγραφή: πόλη και ευρύτερη περιοχή Τρικάλων
 - Δήμος Τρικκαίων
- Ζώνη Μετεώρων - Ελάτης - Πετρουλίου
 - Περιγραφή: τόπος φυσικού κάλλους και σύνολο οικισμών τουριστικού ενδιαφέροντος
 - Δήμοι Καλαμπάκας, Πύλης
- Λάρισα
 - Περιγραφή: πόλη και ευρύτερη περιοχή Λάρισας
 - Δήμος Λαρισαίων
- Ζώνη Κόκκινου Νερού – Αγιόκαμπου
 - Περιγραφή: παραθεριστική ζώνη
 - Δήμος Αγιάς
- Βόλος
 - Περιγραφή: πόλη Βόλου, ορεινοί οικισμοί και παραθεριστική ζώνη
 - Δήμος Βόλου
- Πήλιο
 - Περιγραφή: σύνολο οικισμών τουριστικού ενδιαφέροντος
 - Δήμοι Ζαγοράς-Μουρεσίου, Νοτίου Πηλίου

Επίσης, αντικείμενο ήταν η καταγραφή της κίνησης στο σύνολο των μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων των 5 Περιφερειών (όπου υπάρχουν δεδομένα από την ΕΛ.ΣΤΑΤ.): 47 μουσεία και 31 αρχαιολογικοί χώροι.

Όσον αφορά στη μέτρηση των χρονοαποστάσεων, με βάση την ανάλυση της συγκοινωνιακής προσφοράς, του χωροταξικού σχεδιασμού και των πρόσθετων μελετών που αναφέρθηκαν προηγουμένως, αποφασίστηκαν τα 32 σημεία του δείκτη SET 08 για τα οποία απαιτούνταν βάσει του τεχνικού αντικείμενου της μελέτης να μετρηθούν χρονοαποστάσεις ως προς τους πλησιέστερους ανισόπεδους κόμβους της Εγνατίας Οδού. Η διαφοροποίηση σε σχέση με τους Δείκτες SET07 και SET08 έγκειται στο ότι εδώ σε κάποιες περιπτώσεις οι τόποι αναφέρονται σε ευρύτερες ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος. Πρόκειται για τους εξής τόπους:

- Ζώνη Αλεξανδρούπολης
- Ζώνη Ξάνθης
- Παγγαίο - Μουσθένη
- Αμφίπολη
- Λίμνη Κερκίνη
- Άγγιστρο
- Σπήλαιο Αλιστράτης
- Σέρρες (κέντρο πόλης)
- Κιλκίς (κέντρο πόλης)
- Ζώνη Ασπροβάλτας
- Ζώνη Κασσάνδρας
- Ζώνη Σιθωνίας
- Πολύγυρος (κέντρο πόλης)
- Έδεσσα (κέντρο πόλης)
- Λουτρά Πόζαρ – Αριδαία
- Χιονοδρομικό κέντρο Καϊμακτσαλάν - Άγιος Αθανάσιος
- Ζώνη Λιτοχώρου - Λεπτοκαριάς - Ν. Πόροι
- Δημηλινό
- Καστοριά (κέντρο πόλης)

- Νυμφαίο
- Φλώρινα (κέντρο πόλης)
- Πρέσπες
- Μέτσοβο
- Ζαγοροχώρια (ζώνη)
- Πρέβεζα (παραθαλάσσια ζώνη)
- Πάργα (κέντρο πόλης)
- Άρτα (κέντρο πόλης)
- Υγροβιότοπος Αμβρακικού κόλπου
- Καρδίτσα (κέντρο πόλης)
- Τρίκαλα (κέντρο πόλης)
- Λάρισα (κέντρο πόλης)
- Βόλος (κέντρο πόλης)

Σημειώνεται ότι, το σύνολο σχεδόν των σημείων του συγκεκριμένου δείκτη είχαν μετρηθεί και στην περίπτωση της μελέτης του 2009, με εξαίρεση τη Ζώνη Αλεξανδρούπολης και τη Ζώνη Λιτόχωρου – Λεπτοκαριάς – Ν. Πόρων και Ζαγοροχωρίων, όπου έχουμε συνένωση τόπων σε ευρύτερες ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος.

2.2 Μέθοδος διεξαγωγής μετρήσεων και έρευνας μέσω ερωτηματολογίων

2.2.1 Μέθοδος διεξαγωγής μετρήσεων

Η μέθοδος μέτρησης των χρονοαποστάσεων και εκτίμησης των μέσων ταχυτήτων διαδρομής από τον πλησιέστερο κόμβο της Εγνατίας Οδού ή καθέτου της προς τους διάφορους τόπους ενδιαφέροντος είναι η μέθοδος του κινούμενου παρατηρητή με πειραματικό όχημα (floating car method – «μέθοδος συμπλεούμενου οχήματος»). Η συλλογή των δεδομένων δυναμικότητας έγινε με τη χρήση απογραφικού δελτίου, ώστε να διευκολυνθεί η έρευνα και κυρίως να εξασφαλισθεί η ομοιογένεια των δεδομένων. Η διαφορά σε σχέση με τη μέθοδο που εφαρμόστηκε στη μελέτη του 2009 είναι ότι για τον έλεγχο των μετρήσεων (αποστάσεων, χρονοαποστάσεων) και τον εντοπισμό καταγραφών εξ αιτίας ειδικών κυκλοφοριακών συνθηκών (πχ. αδικαιολόγητες καθυστερήσεις σε οδικά τμήματα λόγω προπορευόμενων μηχανοκίνητων αγροτικών μηχανών ή ποδηλατών) χρησιμοποιήθηκαν και συστήματα εντοπισμού θέσης (GPS) σε λειτουργία tracking. Για την πραγματοποίηση των μετρήσεων χρησιμοποιήθηκαν δύο (2) πειραματικά οχήματα.

2.2.2 Συλλογή ερωτηματολογίων

Σημαντική εργασία των ερευνών πεδίου αποτέλεσε η συμπλήρωση ερωτηματολογίων. Πρόκειται συνοπτικά για:

- τη συμπλήρωση περίπου 200 ερωτηματολογίων που θα απευθύνονταν σε επιχειρηματίες των επιλεγμένων αναπτυξιακών ζωνών
- τη συμπλήρωση περίπου 300 ερωτηματολογίων στους τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος, που θα απευθύνονταν σε επαγγελματίες της περιοχής
- τη συμπλήρωση περίπου 600 ερωτηματολογίων στους τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος, που θα απευθύνονταν στους επισκέπτες της εκάστοτε περιοχής

Τα πρότυπα ερωτηματολογίων προέκυψαν από τη συνεργασία του Αναδόχου με την επίβλεψη από πλευράς Αναθέτουσας Αρχής. Περιελάμβαναν ως επί το πλείστον κλειστές /

προκωδικοποιημένες ερωτήσεις, γεγονός που επιτρέπει την εύκολη επεξεργασία των απαντήσεων και την εξαγωγή συμπερασμάτων.

Η συλλογή των ερωτηματολογίων πραγματοποιήθηκε κατά την επίσκεψη του συνεργείου καταγραφής χρονοαποστάσεων στους τόπους ειδικού ενδιαφέροντος.

3 ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΚΥΡΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

3.1 SET 06 «Προσπελάσιμα μέσα μεταφοράς»

Η επεξεργασία του δείκτη παρουσιάζει τη θέση και την κατάταξη, καθώς και την επιβατική και εμπορευματική κίνηση (όπου υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία) των αεροδρομίων, των λιμένων και των σιδηροδρομικών σταθμών στη Ζώνη IV της Εγνατίας Οδού, καθώς και τις χρονοαποστάσεις επιλεγμένων τόπων από τον πλησιέστερο κόμβο της Εγνατίας Οδού ή καθέτου της. Αναλυτικότερα η συλλογή δεδομένων δυναμικότητας αφορούσε το σύνολο των αερολιμένων και λιμένων που είναι χωροθετημένοι στη Ζώνη Επιρροής IV, καθώς τους κυριότερους σιδηροδρομικούς σταθμούς κατά την χρονική περίοδο 2008-2017 (όπου αυτό ήταν δυνατό).

Στο σύνολο της Ζώνης IV υπάρχουν 9 αεροδρόμια και 5 λιμάνια. Δύο αεροδρόμια βρίσκονται στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (Καβάλα και Αλεξανδρούπολη), ένα στην Κεντρική Μακεδονία (Θεσσαλονίκη), δύο στη Δυτική Μακεδονία (Κοζάνη και Καστοριά), δύο στη Θεσσαλία (Σκιάθος και Αγχίαλος) και δύο στην Ήπειρο (Ιωάννινα και Άκτιο). Με εξαίρεση το αεροδρόμιο Καστοριάς που χαρακτηρίζεται ως νομοθετημένο εσωτερικού και το αεροδρόμιο Κοζάνης που χαρακτηρίζεται ως αμιγώς εσωτερικού, τα υπόλοιπα αεροδρόμια χαρακτηρίζονται ως διεθνή. Σε ό,τι αφορά τη λιμενική υποδομή, δύο λιμάνια βρίσκονται στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Καβάλα και Αλεξανδρούπολη – διεθνούς ενδιαφέροντος), ένα στην Κεντρική Μακεδονία (Θεσσαλονίκη – διεθνούς ενδιαφέροντος), ένα στην Ήπειρο (Ηγουμενίτσα – διεθνούς ενδιαφέροντος) και άλλα τρία μικρότερης εμβέλειας (Πρέβεζα – εθνικής σημασίας, Πάργα – τοπικής σημασίας και Σαγιάδα) και ένα στη Θεσσαλία (Βόλος – διεθνούς ενδιαφέροντος).

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.

Ορισμένα από τα κύρια συμπεράσματα του δείκτη είναι τα εξής:

Αναφορικά με την επιβατική κίνηση στους αερολιμένες στη Ζώνη IV προκύπτει ότι η κίνηση των επιβατών παρουσιάζει αυξομειώσεις κατά το χρονικό διάστημα 2008-2017 στους περισσότερους αερολιμένες. Η μεγαλύτερη θετική μεταβολή για το σύνολο της εξεταζόμενης περιόδου παρατηρείται στο αεροδρόμιο Κοζάνης και είναι της τάξης του 119% και ακολουθεί το αεροδρόμιο της Σκιάθου με θετική μεταβολή της τάξης του 61%, ενώ αντίστοιχα η μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή καταγράφεται στο αεροδρόμιο Αλεξανδρούπολης και είναι της τάξης του 45% και ακολουθεί το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων με αρνητική μεταβολή της τάξης του 25,7%. Όσον αφορά την εμπορευματική κίνηση των αερολιμένων τα διαθέσιμα στοιχεία σε πλήρη χρονοσειρά αφορούν μόνο τους αερολιμένες Αλεξανδρούπολης, Καβάλας και Θεσσαλονίκης από τους οποίους θετική μεταβολή καταγράφεται μόνο στον αερολιμένα Θεσσαλονίκης. Όσον αφορά τον αριθμό πτήσεων ο μικρότερος αριθμός πτήσεων κατά την περίοδο 2008-2017 καταγράφεται στο αεροδρόμιο

Κοζάνης, ενώ τον μεγαλύτερο αριθμό όπως ήταν αναμενόμενο εμφανίζει ο Διεθνής αερολιμένας Θεσσαλονίκης.

Τα στοιχεία σχετικά με τον διαχωρισμό πτήσεων και επιβατών σε εξωτερικού και εσωτερικού καταδεικνύουν ότι στο σύνολο των αερολιμένων της Ζώνης Επιρροής IV εκτελούνται πτήσεις τόσο εσωτερικού όσο και εξωτερικού και διακινούνται αντίστοιχα επιβάτες με εξαίρεση τον αερολιμένα της Κοζάνης και τον αερολιμένα της Καστοριάς όπου πραγματοποιήθηκε μόνο μια πτήση εξωτερικού το 2016. Σημειώνεται ότι οι πτήσεις εξωτερικού υπερβαίνουν σε αριθμό τις αντίστοιχες εσωτερικού όπως ήταν αναμενόμενο σε αεροδρόμια που είναι χωροθετημένα ή πλησίον τουριστικών τόπων ενδιαφέροντος (αεροδρόμιο Ακτίου, αεροδρόμιο Βόλου- Ν. Αγχιάλου, αεροδρόμιο Σκιάθου).

Αναφορικά με την επιβατική κίνηση στους λιμένες στη Ζώνη IV την χρονική περίοδο 2010 - 2-16 μόνο στον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας εμφανίζεται θετική μεταβολή. Όσον αφορά την εμπορευματική κίνηση των λιμένων συγκρίσιμα αποτελέσματα προκύπτουν μόνο για την περίοδο 2014-2016 από τα οποία διαφαίνεται αρνητική μεταβολή της τάξεως άνω του 30% στα Λιμάνια της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας (Ο.Λ.Κ.). Ομοίως και το Λιμάνι Θεσσαλονίκης παρουσιάζει αρνητική μεταβολή, αλλά πολύ μικρότερη, της τάξεως του 6% περίπου. Στα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και του Βόλου η μεταβολή εμφανίζεται θετική με μεγαλύτερη αυτή στο Λιμάνι του Βόλου της τάξεως του 30%.

Αναφορικά τέλος με τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και συγκεκριμένα την επιβατική κίνηση δεν μπορούν να εξαχθούν δόκιμα συμπεράσματα καθότι τα δεδομένα κίνησης είναι ελλιπή, καλύπτουν μόνο συγκεκριμένα έτη και συγκεκριμένους σταθμούς και επιπλέον προέρχονται μόνο από τα μηχανογραφημένα – ηλεκτρονικά – online εισιτήρια (δεν περιέχουν στοιχεία επιβατικής κίνησης από χειρογραφημένα εισιτήρια κτλ). Όσον αφορά την εμπορευματική κίνηση τα στοιχεία καταδεικνύουν στο σύνολο των σταθμών μεγάλη αυξομείωση ανάμεσα στα εξεταζόμενα έτη, ενώ και η συνολική μεταβολή για την εξεταζόμενη χρονική περίοδο 2008-2017 είναι αρνητική και σε πολλές περιπτώσεις αγγίζει το 100%. Όμοια κατάσταση παρατηρείται και όσον αφορά το αντίστοιχο μεταφορικό έργο (τονοχιλιόμετρα) όπου με εξαίρεση τον Μεθ. Σ. Πυθίου και το Σ.Σ. Καρδίτσας η συνολική μεταβολή για την εξεταζόμενη χρονική περίοδο 2008-2017 είναι αρνητική και σε πολλές περιπτώσεις αγγίζει και εδώ το 100%.

Τέλος, ο δείκτης προσδιορίζει τη χρονοαπόσταση επιλεγμένων τόπων μέσων μαζικής μεταφοράς από τον πλησιέστερο κόμβο ή κάθετο άξονα της Εγνατίας οδού. Η ανάλυση έγινε συγκριτικά με βάση τα δεδομένα που προϋπήρχαν στο Παρατηρητήριο και αφορούσαν την κατάσταση του οδικού δικτύου το έτος 2009 και τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν είναι τα εξής:

- Δεν παρατηρείται σημαντική διαφοροποίηση των χρόνων (και των αντίστοιχων μέσων ταχυτήτων) ανάμεσα στις ώρες εντός και εκτός αιχμής, όπου βεβαίως αυτές κατεγράφησαν.
- Η κατασκευή νέων ανισόπεδων κόμβων στις περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας (κάθετος άξονας Εγνατίας οδού) μείωσε σημαντικά το χρόνο διαδρομής σε σημεία ενδιαφέροντος όπως ο Σ.Σ. Φλώρινας σε σχέση με το έτος 2009.
- Σημαντικές μειώσεις στους χρόνους διαδρομής καταγράφονται στις διαδρομές από/προς τον Α/Κ Κλειδίου αφού η ολοκλήρωση των έργων στα Τέμπη (δημιουργία τριών σηράγγων) έχει μεταβάλει ουσιαστικά την προσβασιμότητα στα σημεία ενδιαφέροντος που είναι χωροθετημένα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Σ.Σ. Λάρισας, Σ.Σ. Βόλου, Λιμάνι Βόλου κ.λ.π.).

- Μειώσεις στους χρόνους διαδρομής παρατηρούνται στις διαδρομές από/προς τον Α/Κ Γρεβενών λόγω της αναβάθμισης του οδικού άξονα Τρίκαλα- Λάρισα αυξάνοντας την προσβασιμότητα προς σημεία ενδιαφέροντος στις Περιφερειακές Ενότητες Λαρίσης και Μαγνησίας όπως ο Σ.Σ. Λάρισας, το Αεροδρόμιο Ν. Αγχιάλου κ.λ.π.
- Η ολοκλήρωση της Ιονίας Οδού μεταβάλλει τις διαδρομές που μετρήθηκαν από/προς το Αεροδρόμιο Ακτίου και το Λιμάνι Πρέβεζας σε σχέση με το έτος 2009 με τους αντίστοιχους χρόνους διαδρομής να εμφανίζονται ιδιαίτερα μειωμένοι.

3.2 SET 07 «Προσπελάσιμες αναπτυξιακές ζώνες»

Από την έρευνα που έλαβε χώρα στο πλαίσιο της μελέτης καταγράφηκαν 25 θεσμοθετημένοι τόποι αναπτυξιακών υποδομών στη Ζώνη Επιρροής IV, εκ των οποίων οι 20 είναι σε λειτουργία και οι 5 δεν λειτουργούν (βρίσκονται είτε σε κατάσταση ενεργοποίησης ή δεν ενεργοποιήθηκαν ποτέ). Πιο συγκεκριμένα καταγράφηκαν 17 ΒΙ.ΠΕ., 3 ΒΙ.ΠΑ., 1 ΒΙΟ.ΠΑ., η Τεχνόπολη και η ζώνη Καινοτομίας Θεσσαλονίκης, το Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο Ηπείρου και ο ΑΗΣ Αγ. Δημητρίου. Από τους παραπάνω 25 τόπους αναπτυξιακών υποδομών, οι 7 βρίσκονται στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 5 στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, 6 στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, 4 στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και 3 στην Περιφέρεια Ηπείρου. Με εξαίρεση τις Περιφερειακές Ενότητες Χαλκιδικής, Πιερίας, Ημαθίας, Γρεβενών, Θεσπρωτίας, Άρτας και Καρδίτσας υπάρχει τουλάχιστον ένας τόπος αναπτυξιακών υποδομών σε κάθε μία από τις υπόλοιπες 17 Περιφερειακές Ενότητες της Ζώνης IV.

Από τους 25 τόπους παραγωγικών δραστηριοτήτων που εξετάστηκαν, οι 14 βρίσκονται σε απόσταση έως 10 χιλιομέτρων (9 ζώνες σε απόσταση έως 5 χλμ) εκατέρωθεν της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων της. Δηλαδή στην ζώνη άμεσης επιρροής της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων συγκεντρώνονται οι περισσότερες από τις μισές ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ, ΒΙΠΑ, πάρκα τεχνολογίας και εγκαταστάσεις παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, των Περιφερειών Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου. Στη Θεσσαλία ούτως ή άλλως οι ζώνες βρίσκονται σε μακρινές αποστάσεις από κόμβους της Εγνατίας Οδού. Συνολικά 21 από τους 25 τόπους αναπτυξιακών δραστηριοτήτων βρίσκονται στις Περιφερειακές Ενότητες διέλευσης της Εγνατίας Οδού και οι 4 στο υπόλοιπο της Ζώνης IV, δηλαδή στην Περιφέρεια Θεσσαλίας.

Η απόσταση μεταξύ των τόπων αναπτυξιακών υποδομών της Ζώνης IV και των πλησιέστερων κόμβων του συστήματος Εγνατία Οδός - κάθετοι άξονες κυμαίνεται μεταξύ ενός (1) (ΒΙ.ΠΕ. Ορεσιτιάδας) και 195 χιλ. (ΒΙ.ΠΕ. Βόλου Α'). Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης η μέση απόσταση μεταξύ ενός τόπου και του πλησιέστερου κόμβου είναι 9 χιλ. και η μέση χρονοαπόσταση 10,2 λεπτά. Στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας η μέση απόσταση μεταξύ ενός τόπου και του πλησιέστερου κόμβου του συστήματος Εγνατία Οδός - κάθετοι άξονες είναι 22,25 χιλ. και η αντίστοιχη μέση χρονοαπόσταση είναι 18,9 λεπτά. Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, όλοι οι τόποι αναπτυξιακών υποδομών εξυπηρετούνται άμεσα από τους κόμβους του συστήματος Εγνατία Οδός - κάθετοι άξονες, με εξαίρεση τον ΑΗΣ Αγίου Δημητρίου που απέχει 14,95 χλμ από τον πλησιέστερο κόμβο που είναι ο Α/Κ Πολυμύλου. Η μέση απόσταση μεταξύ ενός τόπου και του πλησιέστερου κόμβου είναι 7,17 χιλ. και η αντίστοιχη μέση χρονοαπόσταση είναι μόλις 5,9 λεπτά. Στην Περιφέρεια Ηπείρου, μελετήθηκαν τρεις θεσμοθετημένοι τόποι αναπτυξιακών υποδομών (ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων, Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο Ηπείρου και ΒΙ.ΠΕ Πρέβεζας). Οι δύο πρώτοι απέχουν από τους κόμβους της Εγνατίας Οδού 18,65

και 4,45 χιλ. αντίστοιχα και η χρονοαπόστασή τους είναι 24,64 και 7,54 λεπτά. Αντίθετα η ΒΙ.ΠΕ. Πρέβεζας απέχει μεγάλη απόσταση από τον πλησιέστερο κόμβο (μέσος όρος 90,93 χιλ. και μέσος χρόνος διαδρομής 66,43 λεπτά). Οι πλέον απομακρυσμένοι τόποι αναπτυξιακών υποδομών της Ζώνης IV από τους κόμβους της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων βρίσκονται στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, στην οποία η μέση απόσταση μεταξύ ενός τόπου και του πλησιέστερου κόμβου είναι 179,63 χιλ. και η μέση χρονοαπόσταση 1 ώρα και 54 λεπτά.

Σε ότι αφορά τη δυναμικότητα των αναπτυξιακών τόπων που μελετήθηκαν, με βάση τα διαθέσιμα σήμερα στοιχεία προκύπτει ότι εκτός από τις ΒΙ.ΠΕ. Θεσσαλονίκης (σήμερα 718 λειτουργούσες επιχειρήσεις), Ιωαννίνων (σήμερα 134 επιχειρήσεις σε λειτουργία) και Βόλου (Α') (75 λειτουργούσες επιχειρήσεις), δεν υπάρχει καμία άλλη ζώνη που να ξεπερνά τις 60 επιχειρήσεις (οι ΒΙ. ΠΕ. Κομοτηνής, Δράμας, Καβάλας, Σερρών, Πρέβεζας, Λάρισας και Παραρτήματος Βόλου αλλά και το Επιχειρηματικό Πάρκο Τύπου Α' Κιλκίς έχουν 30-60 επιχειρήσεις). Επίσης υπάρχουν μεγάλες σε έκταση ΒΙ.ΠΕ. που όμως παρουσιάζουν πολύ μικρή πληρότητα (π.χ. ΒΙ.ΠΕ. Αλεξανδρούπολης, ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής και ΒΙ.ΠΕ. Φλώρινας) και άλλες που, από ότι φαίνεται, δεν έχουν ξεκινήσει ακόμα να λειτουργούν (ΒΙΟ.ΠΑ. Πτολεμαΐδας, ΒΙ.ΠΕ. Κοζάνης και ΒΙ.ΠΑ. Φαρκαδόνας με καμία επιχείρηση μέχρι στιγμής).

3.3 SET 08 «Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος»

Η επεξεργασία του δείκτη περιλαμβάνει κατά βάση:

- μία επισκόπηση της τουριστικής κίνησης στη Ζώνη IV της Εγνατίας Οδού. Τα πρωτογενή δεδομένα προέρχονται από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. και αφορούν:
 - τις αφίξεις αλλοδαπών στην Ελλάδα κατά μέσο ταξιδιού και σταθμό εισόδου (περίοδος: 2007-2016),
 - τις αφίξεις και τις διανυκτερεύσεις στα συλλογικά τουριστικά καταλύματα (περίοδος: 2007-2016), ανά Περιφέρεια, Περιφερειακή Ενότητα και Ζώνη / τόπο τουριστικού ενδιαφέροντος,
 - το δυναμικό τουριστικών καταλυμάτων (2007-2016), ανά Περιφέρεια και Περιφερειακή Ενότητα, και την πληρότητά τους (περίοδος: 2010-2016), ανά Περιφέρεια, Περιφερειακή Ενότητα και Ζώνη / τόπο τουριστικού ενδιαφέροντος,
 - την κίνηση των επισκεπτών, τα εισιτήρια και τις εισπράξεις σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους (2007-2016).
- τον αριθμό επιχειρήσεων που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες σχετικές με τον τουρισμό και τον κύκλο εργασιών αυτών, βάσει στοιχείων του Στατιστικού Μητρώου Επιχειρήσεων της ΕΛ.ΣΤΑΤ.
- τη χρονοαπόσταση των ζωνών / τόπων τουριστικού ενδιαφέροντος από τον πλησιέστερο κόμβο της Εγνατίας οδού.

Ορισμένα από τα κύρια συμπεράσματα που μπορούν να εξαχθούν από την επεξεργασία του Δείκτη αναφέρονται ακολούθως.

Σχετικά με τις αφίξεις αλλοδαπών στην Ελλάδα

Για το σύνολο της περιόδου 2007-2015 προκύπτει ξεκάθαρα πως ως βασικό μέσο εισόδου στις Περιφέρειες της Ζώνης IV επιλέγεται το αυτοκίνητο, με αμέσως επόμενο επιλεγόμενο μέσο το αεροπλάνο. Φαίνεται μάλιστα πως μετά το 2010 λαμβάνει χώρα μια αύξηση των

μετακινήσεων οδικώς, οι οποίες συνοδεύονται από μειώσεις κατά κύριο λόγο στις μετακινήσεις αεροπορικώς και δευτερευόντως θαλασσίως.

Σχετικά με τις αφίξεις στα συλλογικά τουριστικά καταλύματα

Για την περίοδο 2007-2016, οι Περιφέρειες της Ζώνης IV συγκεντρώνουν περίπου το 28% των αφίξεων στα συλλογικά τουριστικά καταλύματα στο σύνολο της Χώρας. Μεταξύ των Περιφερειών της Ζώνης IV, επικρατεί η Κεντρική Μακεδονία (53%), ενώ το μικρότερο ποσοστό παρουσιάζει η Δυτική Μακεδονία (4%). Σε επίπεδο Περιφερειακών Ενοτήτων, υπερέχει η Π.Ε. Θεσσαλονίκης (24,54%), και ακολουθούν οι Π.Ε. Χαλκιδικής (18,69%), Μαγνησίας-Σποράδων (9,19%), Τρικάλων (6,15%), Καβάλας-Θάσου (5,67%) και Ιωαννίνων (5,60%). Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, που δεν εκπροσωπείται στην παραπάνω ομάδα, όλες οι Π.Ε. έχουν πολύ χαμηλά ποσοστά συμμετοχής (μικρότερα του 2%). Μάλιστα η Δυτική Μακεδονία σημειώνει τη μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή (-42,30%) μεταξύ 2007 και 2016, με συνεχείς αρνητικές τάσεις. Την ίδια περίοδο, στο σύνολο της Ζώνης IV παρατηρείται αύξηση των αφίξεων στα τουριστικά καταλύματα κατά 10,28%, που είναι μικρότερη της αντίστοιχης αύξησης στο σύνολο της Χώρας (20,58%).

Σε επίπεδο ζωνών / τόπων τουριστικού ενδιαφέροντος της Ζώνης IV, σε σύνολο 43, την περίοδο 2010-2016 οι 26 καταγράφουν αρνητικές μεταβολές στις αφίξεις και οι 17 θετικές. Η κατάταξη των ζωνών / τόπων τουριστικού ενδιαφέροντος της Ζώνης IV με βάση τις πέντε υψηλότερες θετικές και τις πέντε υψηλότερες αρνητικές μεταβολές όσον αφορά στις αφίξεις, οδηγεί σε ορισμένα ενδιαφέροντα συμπεράσματα. Για τη συγκεκριμένη περίοδο, η αρνητικότερη επίδοση καταγράφεται σε 4 ζώνες/τόπους της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (Χιονοδρομικό κέντρο Βασιλίτσας – Δεσκάτη, Νυμφαίο, Πρέσπες, Φλώρινα) και σε 1 της Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (Βόρειος Έβρος). Αυτοί οι 5 τόποι καταλαμβάνουν και τις 5 θέσεις με την αρνητικότερη μεταβολή και την περίοδο 2010-2014. Αξιοσημείωτη είναι, ωστόσο, η εικόνα της ζώνης Χιονοδρομικό κέντρο Βασιλίτσας – Δεσκάτη, που ενώ την περίοδο 2010-2014 κατέγραψε την υψηλότερη αρνητική μεταβολή, περνάει το 2014-2016 στη 2η θέση της κατάταξης με τις ζώνες που κατέγραψαν τις υψηλότερες θετικές μεταβολές. Στο σύνολο της εξεταζόμενης περιόδου, τις υψηλότερες θετικές μεταβολές παρουσιάζουν 2 ζώνες/τόποι της Κεντρικής Μακεδονίας, 2 της Θεσσαλίας και 1 της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (κατά σειρά οι: Πολύγυρος, Καβάλα, Ζώνη Κόκκινου Νερού – Αγιόκαμπου, Λίμνη Πλαστήρα και Θεσσαλονίκη).

Σχετικά με τις διανυκτερεύσεις στα τουριστικά καταλύματα

Για την περίοδο 2007-2016, η Ζώνη IV αντιπροσώπευε το 18,54% των διανυκτερεύσεων του συνόλου της Χώρας. Σε επίπεδο Περιφερειών η εικόνα προσομοιάζει εκείνη των αφίξεων, με την Κεντρική Μακεδονία να κατέχει κυρίαρχο ρόλο (61,74% του συνόλου των διανυκτερεύσεων της Ζώνης IV) και τη Δυτική Μακεδονία να καταγράφει το μικρότερο ποσοστό (2,53%). Σχετικά με τις Περιφερειακές Ενώτητες, κυριαρχεί η Π.Ε. Χαλκιδικής καλύπτοντας ουσιαστικά περισσότερο από το 1/3 του συνόλου των διανυκτερεύσεων της Ζώνης IV. Οι υπόλοιπες Π.Ε. που ξεχωρίζουν από κάθε Περιφέρεια, ως προς τη συμμετοχή τους στο σύνολο της Ζώνης IV, είναι οι Π.Ε. Θεσσαλονίκης (16,33%), Μαγνησίας-Σποράδων (9,68%), Καβάλας (7,19%), Ιωαννίνων (3,41%) και Καστοριάς (0,98%). Τα χαμηλότερα ποσοστά διανυκτερεύσεων εμφανίζουν οι Π.Ε. Γρεβενών (0,18%) και Κιλκίς (0,23%), οι οποίες σημειωτέον συγκέντρωναν και τα χαμηλότερα ποσοστά αφίξεων κατά την περίοδο 2007-2016.

Επικεντρώνοντας στις διανυκτερεύσεις στις ζώνες / τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος της Ζώνης IV, σε σύνολο 43, την περίοδο 2010-2016 οι 19 καταγράφουν αρνητικές μεταβολές και οι 24 θετικές. Στην κατάταξη των ζωνών / τόπων τουριστικού ενδιαφέροντος της Ζώνης

IV με βάση τις πέντε υψηλότερες αρνητικές μεταβολές όσον αφορά στις διανυκτερεύσεις, βρίσκονται εκείνες που εμφανίζουν και τα αρνητικότερα ποσοστά μεταβολής στις αφίξεις (Χιονοδρομικό Κέντρο Βασιλίτσας, Νυμφαίο, Πρέσπες, Φλώρινα και Βόρειος Έβρος). Το Νυμφαίο, η Φλώρινα και οι Πρέσπες, μάλιστα, έχουν παρουσία στην αρνητική αυτή κατάταξη και στις δύο υποπεριόδους 2010-2014 και 2014-2016. Το Χιονοδρομικό κέντρο Βασιλίτσας – Δεσκάτη είναι η ζώνη με τις αρνητικότερες τάσεις την πρώτη τετραετία και η ζώνη με τις θετικότερες τάσεις την επόμενη διετία. Στον αντίποδα, η Ζώνη Κόκκινου Νερού – Αγιοκάμπου, η Λίμνη Πλαστήρα, η Καβάλα, ο Πολύγυρος και η Θεσσαλονίκη εμφανίζονται να είναι κατά σειρά οι πιο δυναμικές ζώνες μεταξύ 2010-2016.

Σχετικά με το ποσοστό πληρότητας κλινών

Για την περίοδο 2010-2016, η Ζώνη IV εμφανίζει χαμηλότερα ποσοστά πληρότητας κλινών σε σύγκριση με το σύνολο της Χώρας (μέση πληρότητα: 37,08% έναντι 47,33%). Σε επίπεδο Περιφερειών, το μεγαλύτερο ποσοστό μέσης πληρότητας εμφανίζει η Κεντρική Μακεδονία (44,44%), ενώ το χαμηλότερο ποσοστό η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (18,56%). Σε επίπεδο Π.Ε., μεγαλύτερο ποσοστό μέσης πληρότητας εμφανίζει, όπως αναμένεται, η Π.Ε. Χαλκιδικής με ποσοστό 54,41%, η οποία είναι και η μόνη που παρουσιάζει μέση πληρότητα πάνω από 50%. Ακολουθεί η Π.Ε. Θάσου με 49,51%. Στις χαμηλότερες θέσεις βρίσκονται οι Π.Ε. Γρεβενών (3,90%) και Κιλκίς (12,66%). Επιπλέον, παρατηρείται ότι η μέση πληρότητα καταλυμάτων την περίοδο 2014-2016 είναι υψηλότερη από την αντίστοιχη της περιόδου 2010-2014 τόσο για το σύνολο της Χώρας και για τη Ζώνη IV όσο και για τις τρεις από τις πέντε Περιφέρειες: Ανατολική & Θράκη, Κεντρική Μακεδονία και Θεσσαλία. Ανάλογη είναι η εικόνα και στις 12 από τις συνολικά 26 Π.Ε.

Διαχρονικά, στη Ζώνη IV καταγράφεται μείωση του ποσοστού πληρότητας μεταξύ 2010 και 2012 και εν συνεχεία αυξητική πορεία μέχρι το 2016, οπότε και οριακά ξεπερνάει το επίπεδο πληρότητας του 2010. Διακυμάνσεις εντοπίζονται σε ότι αφορά τις Περιφέρειες της Ζώνης IV. Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι, μετά τις όποιες διακυμάνσεις, τρεις Περιφέρειες δεν έχουν καταφέρει να επανέλθουν στα επίπεδα πληρότητας του έτους βάσης (2010) και είναι συγκεκριμένα η Δυτική Μακεδονία, η Ήπειρος και η Θεσσαλία.

Στην κατάταξη των ζωνών / τόπων τουριστικού ενδιαφέροντος της Ζώνης IV, διαπιστώνεται καταρχήν η σημαντική δυναμική της Κασσάνδρας που βρίσκεται στην 1η θέση, τόσο στο σύνολο της περιόδου όσο και στις επιμέρους υποπεριόδους (2010-2014 και 2014-2016). Σημαντική είναι επίσης η διαπίστωση ότι, και οι πέντε πρώτες θέσεις καταλαμβάνονται από ζώνες / τόπους της Κεντρικής Μακεδονίας, με κάποιες ανακατατάξεις στη μεταξύ τους σχετική θέση στις δύο υποπεριόδους που εξετάζονται. Στον αντίποδα, το Χιονοδρομικό κέντρο Βασιλίτσας - Δεσκάτη κατέχει στο σύνολο της περιόδου, αλλά και στις επιμέρους, την αρνητική πρωτιά. Την πεντάδα με τις ζώνες / τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος με τα μικρότερα μέσα ποσοστά πληρότητας συμπληρώνουν δύο ζώνες / τόποι της Δυτικής Μακεδονίας (Πρέσπες, Νυμφαίο) και δύο της Ηπείρου (Κόνιτσα, Μέτσοβο). Μοναδική διαφοροποίηση στις ζώνες που συμμετέχουν στην πεντάδα με τις χειρότερες επιδόσεις στον συγκεκριμένο δείκτη συνιστά η παρουσία του Κιλκίς την υποπερίοδο 2010-2014, στην 5η θέση μαζί με το Μέτσοβο.

Σχετικά με τον αριθμό των επιχειρήσεων που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες¹ σχετικές με τον τουρισμό

¹ Κλάδοι Θ: ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ και Ρ: ΤΕΧΝΕΣ, ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ

Από το σύνολο των πέντε Περιφερειών της Ζώνης IV, για το σύνολο της περιόδου 2007-2015 η Περιφέρεια Ηπείρου καταγράφει τη μεγαλύτερη αύξηση (14,81%) στον αριθμό των επιχειρήσεων που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες σχετικές με το τουρισμό και η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας τη μεγαλύτερη μείωση (-5,72%). Κατά τα έτη 2010-2015, η μόνη Περιφέρεια που παρουσιάζει μεγαλύτερη αύξηση σε σχέση με την περίοδο 2007-2015 είναι η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (5% έναντι 1,68%).

Σε επίπεδο Π.Ε., ο αριθμός των επιχειρήσεων για την περίοδο 2007-2015, παρότι αυξάνεται στην πλειονότητα των Περιφερειών, μειώνεται στις μισές Π.Ε. Οι μειώσεις κυμαίνονται από -1,49% στην Πέλλα έως -10,57% στη Φλώρινα. Η Π.Ε. Δράμας παρέμεινε αμετάβλητη, ενώ οι υψηλότερες αυξήσεις εντοπίζονται στις Π.Ε. Χαλκιδικής (38,39%), Θεσπρωτίας (22,58%), Πρέβεζας (20%), Μαγνησίας - Σποράδων (18,47%), Ιωαννίνων (16,63%) και Καβάλας-Θάσου (15,28%). Όλες οι παραπάνω περιοχές, εκτός από την Π.Ε. Ιωαννίνων, σχετίζονται με τον παραθεριστικό τουρισμό.

Το 2015, το πιο πρόσφατο έτος για το οποίο διατίθενται στοιχεία, στην Κεντρική Μακεδονία συγκεντρώνεται το 45% περίπου των επιχειρήσεων που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες σχετικές με τον τουρισμό στη Ζώνη IV και ακολουθεί η Θεσσαλία (20,30%). Το μικρότερο ποσοστό συγκεντρώνεται στη Δυτική Μακεδονία (7,38%). Σχετικά με τις Περιφερειακές Ενότητες, το υψηλότερο ποσοστό επιχειρήσεων σχετικών με τον τουρισμό συγκεντρώνεται στη Θεσσαλονίκη (18,32%) και ακολούθως στη Χαλκιδική (8,56%) και στη Μαγνησία – Σποράδες (8,16%). Τα χαμηλότερα ποσοστά εμφανίζουν οι τρεις από τις τέσσερις Π.Ε. της Δυτικής Μακεδονίας: Γρεβενά, Καστοριά και Φλώρινα (1-1,5% συμμετοχή στο σύνολο της Ζώνης IV).

Αναφορικά με τις 43 ζώνες/τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος, για το διάστημα 2007-2015, 15 ζώνες (από τις 37 για τις οποίες ήταν δυνατόν να υπολογιστεί μεταβολή) εμφανίζουν μείωση στον αριθμό επιχειρήσεων, ενώ οι περισσότερες ζώνες παρουσιάζουν αύξηση. Συγκρίνοντας με την περίοδο 2010-2015, η αύξηση είναι μεγαλύτερη, καθώς εντοπίστηκε σε 26 από τις 37 ζώνες για τις οποίες υπήρχαν διαθέσιμα δεδομένα και αντίστοιχα ήταν δυνατόν να υπολογιστεί μεταβολή. Συγκεκριμένα στη συνολική εικόνα και για τους δύο κλάδους δραστηριότητας που σχετίζονται με τον τουρισμό, για το διάστημα 2007-2015, ξεχωρίζουν οι αυξήσεις στις περιπτώσεις των ζωνών Σιθωνίας (71,34%) και Ασπροβάτας (45,01%). Η μεγαλύτερη μείωση για το ίδιο διάστημα (2010-2015) καταγράφεται στη ζώνη της Νάουσας (-13,97%).

Σχετικά με τον κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες² σχετικές με τον τουρισμό

Κατά την περίοδο 2007-2015 όλες οι Περιφέρειες πλην της Δυτικής Μακεδονίας καταγράφουν αρνητικά ποσοστά μεταβολής, που κυμαίνονται από -12,30% στην Κεντρική Μακεδονία έως -28,62% στη Δυτική Μακεδονία, όταν ο αριθμός των επιχειρήσεων αυξάνεται σε όλες τις Περιφέρειες της Ζώνης IV πλην της Δυτικής Μακεδονίας. Ως αποτέλεσμα, την ίδια περίοδο, στο σύνολο της Ζώνης IV, η εικόνα είναι επίσης αρνητική, με τον συνολικό κύκλο εργασιών των εν λόγω επιχειρήσεων να μειώνεται κατά 15,29%. Τα αρνητικά ποσοστά μεταβολής μάλιστα είναι υψηλότερα σε όλες τις Περιφέρειες και στη Ζώνη IV κατά την περίοδο 2010-2015, μετά δηλαδή την έναρξη της οικονομικής κρίσης. Σε επίπεδο Π.Ε., για το σύνολο της εξεταζόμενης περιόδου, όλες οι Π.Ε. της Ζώνης IV καταγράφουν αρνητικά ποσοστά μεταβολής, πλην της Χαλκιδικής που σημειώνει αύξηση ίση με 11,06%.

² Κλάδοι Θ: ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ και Ρ: ΤΕΧΝΕΣ, ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ

Αξίζει να σημειωθεί ότι, συγκρίνοντας μεταξύ των κλάδων Θ και Ρ η εικόνα των περιφερειών και των Π.Ε. είναι σαφώς καλύτερη στο δεύτερο κλάδο, δηλαδή στις «Τέχνες, Διασκέδαση και Ψυχαγωγία», ο οποίος όμως έχει από πλευράς επιχειρήσεων πολύ μικρότερη συμμετοχή στο σύνολο των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα του τουρισμού.

Σχετικά με την επισκεψιμότητα των μουσείων

Τα εισιτήρια των μουσείων της Ζώνης IV για την περίοδο 2007-2016 πλησιάζουν τα 4.000.000. Τα περισσότερα εισιτήρια σε επίπεδο Περιφερειών κόβονται στα μουσεία της Κεντρικής Μακεδονίας και ανέρχονται κατά μέσο όρο στα 293.503 εισιτήρια ετησίως, τα οποία αντιστοιχούν στο 75% περίπου του συνόλου της Ζώνης IV (μεγαλύτερο μερίδιο επισκεψιμότητας στα μουσεία κατέχει η Π.Ε. Θεσσαλονίκης που συμμετέχει με ποσοστό 82% περίπου στο σύνολο της Περιφέρειας). Σε επίπεδο Π.Ε., η Π.Ε. Θεσσαλονίκης καταγράφει το μεγαλύτερο ποσοστό εισιτηρίων σε μουσεία, κατέχοντας παραπάνω από τα μισά εισιτήρια που κόβονται στη Ζώνη IV (61,30% στο σύνολο της Ζώνης IV) και μάλιστα απέχει πολύ από τη δεύτερη σε σειρά Π.Ε. Ιωαννίνων (5,82%).

Παρατηρώντας την εξέλιξη των εισιτηρίων για την περίοδο 2007-2016, στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης αυξάνονται κατά 35% περίπου. Στην Κεντρική Μακεδονία η αύξηση είναι ίση με 314%, με εντυπωσιακότατες αυξήσεις εισιτηρίων στα μουσεία της Π.Ε. Θεσσαλονίκης και με αξιοσημείωτη επίσης αύξηση στο μουσείο Αμφίπολης στην Π.Ε. Σερρών. Αρνητική είναι η εικόνα στα μουσεία Δίου, Πολυγύρου και Πύργου Προσφορίου. Στη Δυτική Μακεδονία, η αύξηση για το σύνολο της περιόδου είναι λίγο μικρότερη του 18%. Στην Ήπειρο, οι τάσεις είναι θετικές τόσο στο σύνολο της περιόδου όσο και σε όλες τις υποπεριόδους (2007-2010, 2010-2014, 2014-2016). Η συνολική αύξηση για την περίοδο 2007-2016 ανέρχεται σε 150% περίπου, η οποία διαμορφώνεται κυρίως μετά το 2010. Τέλος, στη Θεσσαλία, στο σύνολο της περιόδου, τα εισιτήρια αυξάνονται κατά περισσότερο από 200%.

Σχετικά με τις εισπράξεις των μουσείων, σε επίπεδο Περιφέρειας, για το σύνολο της περιόδου 2007-2016 η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη εμφανίζει μικρό αρνητικό ποσοστό μεταβολής ίσο με -2,07%, ενώ οι υπόλοιπες 4 Περιφέρειες υψηλά θετικά ποσοστά που κυμαίνονται από 70,96% στην Ήπειρο έως 203,46% στη Δυτική Μακεδονία. Ιδιαίτερα υψηλό είναι το ποσοστό μεταβολής και στην Κεντρική Μακεδονία, η οποία είναι η μόνη από τις Περιφέρειες που εμφανίζει θετικά ποσοστά μεταβολής σε όλες τις εξεταζόμενες υποπεριόδους, δηλ. 2007-2010, 2010-2014 και 2014-2016, με υψηλότερη μεταβολή την ενδιάμεση αυτών. Στη Δυτική Μακεδονία, την Ήπειρο και τη Θεσσαλία καταγράφεται αρνητική μεταβολή την πρώτη υποπερίοδο και θετικές τις δύο επόμενες, ενώ στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη η εικόνα είναι αρνητική για την πρώτη και την τρίτη υποπερίοδο.

Σχετικά με την επισκεψιμότητα των αρχαιολογικών χώρων

Αναφορικά με την κίνηση των επισκεπτών στους αρχαιολογικούς χώρους, τα εισιτήρια στο σύνολο της Ζώνης IV για την περίοδο 2007-2016 ξεπερνούν τα 3.500.000. Όπως και στην περίπτωση των μουσείων, τα περισσότερα εισιτήρια σε επίπεδο Περιφερειών κόβονται στα μουσεία της Κεντρικής Μακεδονίας και ανέρχονται κατά μέσο όρο στα 236.547 εισιτήρια ετησίως, τα οποία αντιστοιχούν στο 66,8% του συνόλου της Ζώνης IV (μεγαλύτερο μερίδιο επισκεψιμότητας στους αρχαιολογικούς χώρους κατέχει η Π.Ε. Ημαθίας που συμμετέχει με ποσοστό 55% περίπου στο σύνολο της Περιφέρειας). Σε επίπεδο Π.Ε., η Π.Ε. Ημαθίας καταγράφει το μεγαλύτερο ποσοστό εισιτηρίων σε αρχαιολογικούς χώρους, κατέχοντας το

37% των εισιτηρίων που κόβονται στη Ζώνη IV και μάλιστα απέχει αρκετά από τη δεύτερη σε σειρά Π.Ε. Πιερίας (17,57%).

Παρατηρώντας την μεταβολή των εισιτηρίων για την περίοδο 2007-2016, στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης τα εισιτήρια επισκεπτών αρχαιολογικών χώρων αυξάνονται κατά 20% περίπου, με μείωση την περίοδο 2007-2010, σημαντική αύξηση την περίοδο 2010-2014 και εκ νέου μείωση την τελευταία διετία (2014-2016). Στην Κεντρική Μακεδονία για το σύνολο της περιόδου 2007-2016 τα εισιτήρια στους αρχαιολογικούς χώρους αυξάνονται κατά 50% περίπου, ακολουθώντας την ίδια πορεία για τις επιμέρους τρεις περιόδους με την Ανατολική Μακεδονία & Θράκη. Αυτό που προκύπτει ξεκάθαρα είναι η σημαντική δυναμική και υπεροχή των Βασιλικών Τάφων της Βεργίνας με αύξηση των εισιτηρίων κατά 191,78% την περίοδο 2010-2016. Αύξηση καταγράφουν και οι λοιποί αρχαιολογικοί χώροι για τους οποίους υπάρχουν επαρκή στοιχεία, την ίδια περίοδο. Στη Δυτική Μακεδονία, η εικόνα είναι διαχρονικά αρνητική, με μείωση των εισιτηρίων κατά -87,03% μεταξύ 2007 και 2016. Στην Ήπειρο η εικόνα είναι εν γένει θετική, με εξαίρεση την περίοδο μεταξύ 2007 και 2010 που καταγράφεται μείωση ίση με -17,42%. Στο σύνολο της εξεταζόμενης περιόδου ο αριθμός εισιτηρίων αυξάνεται κατά 56,68%. Τέλος, στη Θεσσαλία η επισκεψιμότητα στους αρχαιολογικούς χώρους καταγράφει εντυπωσιακή πορεία, με συνεχή θετικά ποσοστά μεταβολής σε όλες τις υποπεριόδους, οδηγώντας σε μια αύξηση που ξεπερνά κατά πολύ το 2000% μεταξύ 2007 και 2016. Πρέπει όμως να σημειωθεί η απουσία στοιχείων για την πλειονότητα των αρχαιολογικών χώρων τουλάχιστον μέχρι και το 2011.

Όσον αφορά στις εισπράξεις των αρχαιολογικών χώρων, σε επίπεδο Περιφερειών, για το σύνολο της περιόδου 2007-2016, για τη Δυτική Μακεδονία δεν υπάρχουν καθόλου δεδομένα μέχρι και το 2011, ενώ οι υπόλοιπες 4 Περιφέρειες αυξάνουν τις εισπράξεις σε ποσοστά που κυμαίνονται από 55,64% στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη έως 464,46% Θεσσαλία. Στην τελευταία μάλιστα, αυτή η υπεροχή φαίνεται να διαμορφώνεται από τις τάσεις της περιόδου 2010-2014, αφού στις άλλες δύο υποπεριόδους η εικόνα είναι αρνητική. Θετική είναι η μεταβολή και για τις 4 Περιφέρειες μεταξύ 2010 και 2016.

Σχετικά με τη μέτρηση των χρονοαποστάσεων

Σε ότι αφορά τον προσδιορισμό της χρονοαπόστασης των τόπων/ζωνών τουριστικού ενδιαφέροντος από τον πλησιέστερο κόμβο ή κάθετο άξονα της Εγνατίας οδού, η ανάλυση έγινε συγκριτικά με βάση τα δεδομένα που προϋπήρχαν στο Παρατηρητήριο και αφορούσαν την κατάσταση του οδικού δικτύου το έτος 2009. Τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάγνωση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων είναι τα εξής:

- Δεν παρατηρείται σημαντική διαφοροποίηση των χρόνων (και των αντίστοιχων μέσων ταχυτήτων) ανάμεσα στις ώρες εντός και εκτός αιχμής, όπου βεβαίως αυτές καταγράφησαν.
- Σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς το έτος 2009 καταγράφονται αναφορικά με την πόλη των Σερρών, όπου η κατασκευή νέων Ανισόπεδων Κόμβων έχει μεταβάλει σημαντικά τη προσβασιμότητα από/σε αυτήν.
- Η κατασκευή νέων ανισόπεδων κόμβων στις περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας (κάθετος άξονας Εγνατίας οδού) έχει ως αποτέλεσμα οι διαδρομές που μετρήθηκαν από/προς τους τουριστικούς τόπους της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (Φλώρινα κέντρο πόλης, Καστοριά κέντρο πόλης κ.λ.π.) να διαφέρουν σε σχέση με εκείνες του 2009.

- Σημαντικές μειώσεις στους χρόνους διαδρομής καταγράφονται στις διαδρομές από/προς τον Α/Κ Κλειδίου, αφού η ολοκλήρωση των έργων στα Τέμπη (δημιουργία τριών σηράγγων) έχει μεταβάλει ουσιαστικά την προσβασιμότητα στα αστικά κέντρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας (Λάρισα κέντρο πόλης, Βόλος κέντρο πόλης, Τρίκαλα κέντρο πόλης, Καρδίτσα κέντρο πόλης).
- Μειώσεις στους χρόνους διαδρομής παρατηρούνται στις διαδρομές από/προς τον Α/Κ Γρεβενών σε Λάρισα (κέντρο πόλης) και Βόλο (κέντρο πόλης) λόγω της αναβάθμισης του οδικού άξονα Τρίκαλα-Λάρισα, αυξάνοντας την προσβασιμότητα προς τα σημεία αυτά.
- Η δοθείσα σε κυκλοφορία τον Δεκέμβριο 2017 οδική αρτηρία Ξυνιάδα-Τρίκαλα (αυτοκινητόδρομος Ε65-Κεντρικής Ελλάδας) μεταβάλει τις διαδρομές που μετρήθηκαν όσον αφορά την πόλη της Καρδίτσας από/προς τους ανισόπεδους κόμβους Παναγιάς και Δυτ. Γρεβενών σε σχέση με το 2009, ενώ οι χρόνοι διαδρομής δεν εμφανίζουν σημαντικές μεταβολές.

3.4 Σύνθετος δείκτης προσπελασιμότητας

3.4.1 Μεθοδολογία κατασκευής Σύνθετου Δείκτη

Ο σύνθετος δείκτης (ΣΔ) αποτελεί μια ποσοτικοποιημένη εκτίμηση της μεταβολής (βελτίωσης, αλλά και σε κάποιο βαθμό επιδείνωσης) των χαρακτηριστικών της μεταφορικής υποδομής και της δυναμικότητας των τόπων ενδιαφέροντος της μελέτης.

Για τις ανάγκες της μελέτης, αποφασίστηκε ο αναπτυσσόμενος δείκτης, να καλύπτει ορισμένα τυπικά και ουσιαστικά (S.M.A.R.T.) χαρακτηριστικά, τα οποία είναι:

- **S-specific:** οι παράμετροι ποσοτικοποίησης του δείκτη θα πρέπει να είναι ορισμένοι ποσοτικά ή/και ποιοτικά έτσι ώστε να είναι εύκολα αντιληπτοί τόσο από τις αρχές όσο και από τους τελικούς αποδέκτες
- **M-measurable:** οι παράμετροι ποσοτικοποίησης του δείκτη θα πρέπει να μπορούν να μετρηθούν σήμερα (ή δυνατόν και στο παρελθόν) αλλά και να εξασφαλίζεται η δυνατότητά τους να μετρηθούν και στο μέλλον έτσι ώστε να διασφαλίζεται η παρακολούθηση της διαχρονικής τους εξέλιξης
- **A-achievable:** οι παράμετροι ποσοτικοποίησης του δείκτη θα πρέπει να μπορούν να συλλέγονται βάση τεχνικών και λειτουργικών δυνατοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων είτε άμεσα είτε με τη βελτίωση των πρωτοκόλλων ανταλλαγής δεδομένων μέσω π.χ. επικαιροποιημένων μνημονίων συνεργασίας.
- **R-relevant:** η επιλογή των παραμέτρων ποσοτικοποίησης του δείκτη, θα πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η σχετικότητα με το τελικό μετρούμενο αποτέλεσμα. Έτσι, η επιλογή τους θα πρέπει να γίνει με προσοχή ώστε να ενταχθούν οι απόλυτα σχετικοί δείκτες και να αποκλεισθούν οι λιγότερο σχετικοί.
- **T-time bound:** ο τελικός σύνθετος δείκτης όπως και οι παράμετροι ποσοτικοποίησης θα πρέπει να μπορούν, πέραν της παρακολούθησής τους, να ορίζονται /προβάλλονται χρονικά σε μελλοντικές περιόδους έτσι ώστε να είναι δυνατή η άσκηση συγκεκριμένων πολιτικών που θα οδηγούν στην επίτευξη βελτίωσής του(ς).

Με βάση τα παραπάνω και σε συνεννόηση με την Αναθέτουσα Αρχή, αποφασίστηκε για κάθε μία κατηγορία τόπων, να αναπτυχθεί ένας πολυπαραμετρικός σύνθετος δείκτης ο οποίος θα ικανοποιεί κατά το δυνατό τις προηγούμενες SMART απαιτήσεις.

Ο κάθε ένας ΣΔ, μπορεί να υπολογισθεί για διάφορες χρονικές περιόδους. Για τις ανάγκες της μελέτης, αποφασίστηκε να προσδιοριστούν οι ΣΔ που αφορούν τα έτη 2006 (πριν την Εγνατία Οδό) και 2016 (σήμερα).

Ο Σύνθετος Δείκτης (ΣΔ), ορίζεται μαθηματικά στη γενική του μορφή από την παρακάτω σχέση:

$$\Sigma\Delta_{\text{ΣΥΝΤΕΤ}} = \sum_i^n (b_{1i} \cdot X_{1i} + b_{2i} \cdot X_{2i} + \dots + b_{ki} \cdot X_{ki})$$

Όπου

X_i : οι k παράμετροι ποσοτικοποίησης για τους δείκτες SET06, SET07 και SET08

b_i : οι αντίστοιχοι συντελεστές των k παραμέτρων ποσοτικοποίησης των δεικτών SET06, SET07 και SET08

για κάθε $i=1$ έως n τόπους ενδιαφέροντος που εντάσσονται στον προσδιορισμό του σύνθετου δείκτη SET06, SET07 και SET08.

Τονίζεται ότι τα βάρη σε κάθε συντελεστή, προέκυψαν μετά από συνεργασία των μελετητών με την Αναθέτουσα Αρχή.

Η κλίμακα μέτρησης προκρίθηκε να είναι τακτικής (ordinal) φύσης και όχι αριθμητικής (scale) προκειμένου να κανονικοποιηθεί η όποια διαφορά στις απόλυτες τιμές των παραμέτρων ποσοτικοποίησης.

Ο κάθε συντελεστής υπολογίστηκε για κάθε τόπο / ζώνη ενδιαφέροντος έτσι όπως αυτές ορίστηκαν στα προηγούμενα στάδια της μελέτης.

Τα απαραίτητα δεδομένα αντλήθηκαν από το κυκλοφοριακό μοντέλο της Εγνατίας οδού και από τον υπολογισμό των Δεικτών SET06, SET07 & SET08. Τέλος, σημειώνεται ότι επιλέχθηκαν 3 κατηγορίες μέτρησης (μικρός, μεσαίος, μεγάλος) του δείκτη που αντιστοιχούν σε διαφορετικές βαθμίδες για κάθε παράμετρο ποσοτικοποίησης. Προκειμένου να υπολογιστεί το εύρος τιμών για κάθε βαθμίδα ελέγχθηκε η στατιστική κατανομή των αριθμητικών τιμών των παραμέτρων με τη χρήση θηκογραμμάτων (boxplot) για κάθε μεταβλητή.

3.4.2 Αποτελέσματα υπολογισμού Σύνθετου Δείκτη

Όσον αφορά τον Σύνθετο Δείκτη τα αποτελέσματα του Σύνθετου Δείκτη SET06 καταδεικνύουν ότι σχετικός δείκτης το 2016 σε σχέση με το 2006 έχει μειωθεί. Ωστόσο, με βάση τις μέσες τιμές των παραμέτρων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του δείκτη, προκύπτει ότι η μείωση αυτή δεν οφείλεται στην κατασκευή της Εγνατίας Οδού καθώς η αντίστοιχη παράμετρος x_1 που σχετίζεται με τον χρόνο διαδρομής βελτιώνεται αισθητά το 2016. Υπενθυμίζεται ότι η κλίμακα μέτρησης του χρόνου διαδρομής ορίζει το 2 ως μέσο χρόνο διαδρομής ενώ το 1 ως μεγάλο χρόνο διαδρομής. Άρα η αύξηση της τιμής της παραμέτρου αντιστοιχεί σε βελτίωση του χρόνου διαδρομής. Οι παράμετροι x_2 και x_3 εμφανίζουν μείωση το 2016 και αυτό οφείλεται στο ότι οι παράμετροι αυτές σχετίζονται με την επιβατική και εμπορευματική κίνηση του κάθε τόπου. Τόσο η κίνηση των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων έχει μειωθεί κατά τη διάρκεια της κρίσης σχεδόν στο σύνολο των

σημείων που εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης. Σταθερή έχει παραμείνει η παράμετρος που αφορά τις αφίξεις των αλλοδαπών σε κάθε τόπο ενδιαφέροντος οδηγώντας στο συμπέρασμα ότι οι τουριστικές ροές δεν έχουν επηρεαστεί από την οικονομική κρίση.

Αντιθέτως, στην περίπτωση του Σύνθετου Δείκτη SET07 προκύπτει σαφής βελτίωση τόσο των χαρακτηριστικών της μεταφορικής υποδομής όσο και της αναπτυξιακής δυναμικότητας των τόπων ενδιαφέροντος. Η βελτίωση του χρόνου διαδρομής μετά την κατασκευή της Εγνατίας Οδού είναι σχετικά μικρή καθώς οι περισσότερες βιομηχανικές περιοχές που εξετάστηκαν στο πλαίσιο της μελέτης δεν επηρεάστηκαν ιδιαίτερα από την κατασκευή της. Η αύξηση του αριθμού τόσο των εγκατεστημένων όσο και των εν λειτουργία επιχειρήσεων σε βιομηχανικές περιοχές θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με επιφύλαξη, καθώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για όλες τις επιχειρήσεις κατά το χρονικό διάστημα 2006-2016.

Τέλος, όσον αφορά τον Σύνθετο Δείκτη SET08, προκύπτει οριακή αύξηση του δείκτη το 2016 σε σχέση με το 2006. Η παράμετρος που σχετίζεται με το χρόνο διαδρομής βελτιώνεται έστω και σε μικρό βαθμό υποδηλώνοντας την βελτίωση των χαρακτηριστικών της μεταφορικής υποδομής μετά την κατασκευή της Εγνατίας Οδού. Οι παράμετροι που σχετίζονται με τον αριθμό διανυκτερεύσεων και την πληρότητα των καταλυμάτων για κάθε τόπο ενδιαφέροντος παραμένουν σταθεροί ενώ μειώνεται το πλήθος των τουριστικών επιχειρήσεων, γεγονός που μπορεί να εξηγηθεί από την οικονομική ύφεση των τελευταίων ετών που πλήττει ακόμα και τις τουριστικές επιχειρήσεις.

4 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕΣΩ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

4.1 Δομή ερωτηματολογίων και χρόνος εκτέλεσης της έρευνας

4.1.1 Έρευνα για τόπους / ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος του Δείκτη SET 07

Η έρευνα ερωτηματολογίου διεξήχθη σε επιλεγμένες θεσμοθετημένες και εν λειτουργία αναπτυξιακές ζώνες (ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ κλπ.) των Περιφερειών Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου, με στόχο την αξιολόγηση της χρήσης/αξιοποίησης της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων αξόνων από τους επιχειρηματίες (επιχειρηματίες νοούνται όλοι οι μέτοχοι μιας επιχείρησης) των οποίων οι επιχειρήσεις είναι εγκατεστημένες και εν ενεργεία στις εν λόγω αναπτυξιακές ζώνες.

Η εκτέλεση της έρευνας ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε από την Ομάδα Μελέτης (4 άτομα στο σύνολο) σε συγκεκριμένες αναπτυξιακές ζώνες κατά τις χρονικές περιόδους 9-18 Δεκεμβρίου 2017 και 5-25 Φεβρουαρίου 2018. Τα ερωτηματολόγια συλλέχθηκαν μέσω προσωπικών συνεντεύξεων, αλλά και ηλεκτρονικά, καθώς ταυτόχρονα το ερωτηματολόγιο ήταν διαθέσιμο και σε ηλεκτρονική μορφή προκειμένου να αποσταλεί σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο δείγμα. Η διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίου σταμάτησε όταν συμπληρώθηκε το απαραίτητο δείγμα. Για την κατηγορία των επιχειρηματιών σε αναπτυξιακές ζώνες συμπληρώθηκαν συνολικά 218 ερωτηματολόγια.

4.1.2 Έρευνα για τόπους / ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος του Δείκτη SET 08

Ερωτηματολόγια προς επισκέπτες τουριστικών τόπων

Η έρευνα ερωτηματολογίου διεξήχθη σε επιλεγμένους τουριστικούς τόπους με στόχο τη συλλογή δεδομένων αναφορικά με την προέλευση των επισκεπτών, τον τρόπο μετακίνησης, τη διάρκεια του ταξιδιού, τη συχνότητα επισκέψεων στους τουριστικούς προορισμούς της περιοχής επιρροής της Εγνατίας οδού και των κάθετων αξόνων, το βαθμό και την αξιοποίηση / αξιολόγηση της χρήσης της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων αξόνων από τους επισκέπτες και τις τοπικές τουριστικές επιχειρήσεις.

Η εκτέλεση της έρευνας ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε από την Ομάδα Μελέτης σε συγκεκριμένες ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος σε δύο περιόδους, τη χειμερινή και τη θερινή. Η έρευνα της χειμερινής περιόδου έγινε τα διαστήματα 5-25 Φεβρουαρίου 2018 και 9-18 Δεκεμβρίου 2017, ενώ η αντίστοιχη της θερινής περιόδου το διάστημα 1 Ιουλίου έως 10 Αυγούστου 2018.

Στο σύνολο των 632 ερωτηματολογίων που απαντήθηκαν από επισκέπτες, τα 64 αφορούσαν τόπους της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (10,13%), τα 345 τόπους της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (54,59%), τα 66 τόπους της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (10,44%) και τα υπόλοιπα 157 αφορούσαν τόπους της Περιφέρειας Ηπείρου. Από τις παραπάνω 4 Περιφέρειες στην περίπτωση της Δυτικής Μακεδονίας υπήρχαν μόνο τόποι χειμερινού τουρισμού και ως εκ τούτου δεν συλλέχθηκαν ερωτηματολόγια κατά τη θερινή περίοδο.

Ερωτηματολόγια προς επαγγελματίες τουριστικών τόπων

Η έρευνα ερωτηματολογίου διεξήχθη σε επιλεγμένους τουριστικούς τόπους των Περιφερειών Ανατολικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου με στόχο τη συλλογή δεδομένων αναφορικά με την πρόσβαση στις επιχειρήσεις τουρισμού, τον τρόπο μετακίνησης, την αξιολόγηση της χρήσης της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων αξόνων από πλευράς επιπτώσεων στην επιχείρηση καθώς και του γενικότερου συστήματος μεταφορών.

Η εκτέλεση της έρευνας ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε από την Ομάδα Μελέτης σε συγκεκριμένες αναπτυξιακές ζώνες κατά τις χειμερινές περιόδους 9-18 Δεκεμβρίου 2017 και 5-25 Φεβρουαρίου 2018 και κατά τη θερινή περίοδο 1-7/10-8/2018.

Για την κατηγορία των επαγγελματιών τουρισμού τελικά συμπληρώθηκαν 313 ερωτηματολόγια. Ο τελικός αριθμός-στόχος καλύφθηκε με τη συμπλήρωση και των ερωτηματολογίων από τις ζώνες/τόπους παραθεριστικού τουρισμού.

4.2 Συνθετικά συμπεράσματα έρευνας ερωτηματολογίων

Η έρευνα μέσω ερωτηματολογίων οδήγησε σε ουσιαστικά συμπεράσματα σχετικά με τη βελτίωση της προσπελασιμότητας μετά τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού. Αφετηρία της έρευνας αποτέλεσε η αναγνώριση της σημασίας των μεταφορικών υποδομών στην εξέλιξη των οικονομικών δραστηριοτήτων εν γένει και της άμεσης ή έμμεσης επίδρασής τους στην εγκατάσταση και ανάπτυξη των επιχειρήσεων ή στην ανάπτυξη των τουριστικών τόπων.

Τα αποτελέσματα της έρευνας μέσω ερωτηματολογίων για το δείκτη SET 07 δείχνουν ότι η βελτίωση της προσβασιμότητας, καθώς και η θετική αξιολόγηση της μετακίνησης μέσω της

Εγνατίας Οδού, για την εκάστοτε επιχείρηση αποτελεί τη σημαντικότερη εποικοδομητική επίδραση της Εγνατίας Οδού. Στον αντίποδα, δεν προκύπτει σημαντική συσχέτιση της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού με την αύξηση του προσωπικού, τη διεύρυνση του πελατολογίου ή την αύξηση της αναγνωρισιμότητας, παρότι ο κύκλος εργασιών φαίνεται να επηρεάστηκε θετικά στο ήμισυ περίπου των μεγάλων επιχειρήσεων. Οι παρόδιες χρήσεις εξυπηρέτησης οδηγών και το κόστος μετακίνησης είναι τα χαρακτηριστικά που προβληματίζουν περισσότερο τους επιχειρηματίες, ενώ ως σημαντικά προβλήματα αξιολογήθηκαν από τους περισσότερους η ανεπαρκής/ελλιπής εξυπηρέτηση από ΜΜΜ και συνδεσιμότητα μέσων μεταφοράς και το χαμηλό επίπεδο συντήρησης. Σε μικρότερο βαθμό ως προβλήματα αναφέρθηκαν θέματα ασφάλειας, το υψηλό κόστος μετακίνησης και σε κάποιες περιπτώσεις κρίθηκε αρνητικά ο υψηλός χρόνος μετακίνησης.

Από τα 945 συνολικά ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν (σε δύο περιόδους: θερινή και χειμερινή) για τους τόπους/ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος και το δείκτη SET 08 προέκυψαν ορισμένα βασικά συμπεράσματα. Οι δύο ομάδες των ημεδαπών και των αλλοδαπών επισκεπτών είχαν αρκετά κοινά στις απαντήσεις τους, αλλά παρουσίαζαν και σημαντικές διαφορές κυρίως σε σχέση με τα χαρακτηριστικά τους. Έτσι οι ημεδαποί επισκέπτες, σε σχέση με τους αλλοδαπούς, ήταν γενικότερα νεότεροι και με χαμηλότερα εισοδήματα, ενώ επισκέπτονταν συχνότερα τον εν λόγω τόπο (όπου απάντησαν το ερωτηματολόγιο). Επίσης, σε αντίθεση με τους αλλοδαπούς επισκέπτες, γνωρίζοντας τις αλλαγές στους χρόνους και την ποιότητα μετακίνησης που έχουν επέλθει μετά τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού, οι ημεδαποί επισκέπτες απάντησαν κατά πλειοψηφία ότι κατά την επιλογή του ταξιδιού τους έπαιξε ρόλο η ύπαρξή της. Επιπλέον στην περίπτωση των αλλοδαπών επισκεπτών το κόστος μετακίνησης κρίθηκε πιο θετικά σε σχέση με τους ημεδαπούς επισκέπτες.

Κυρίαρχος στο σύνολο των επισκεπτών ήταν ο παραθεριστικός τουρισμός, ενώ ως προβλήματα αξιολογήθηκαν η ελλιπής συντήρηση και τα ζητήματα ασφάλειας. Σε σχέση με τα θετικά της μετακίνησής τους, οι επισκέπτες του εξωτερικού έκριναν όλα τα χαρακτηριστικά που αναφερόταν στην ερώτηση ως θετικά, ενώ οι ημεδαποί επισκέπτες έκριναν αρνητικά τις παρόδιες χρήσεις εξυπηρέτησης των οδηγών.

Σε σχέση με τους επαγγελματίες τουρισμού, η εικόνα είναι παρόμοια όσον αφορά την εμπειρία της μετακίνησης, καθώς και αυτή η ομάδα ερωτώμενων έκρινε θετικά τα περισσότερα χαρακτηριστικά που δώθηκαν από την αντίστοιχη ερώτηση και ανέφεραν ως προβλήματα τα ίδια που ενέδειξαν και οι επισκέπτες (σήμανση, συντήρηση και παρόδιες χρήσεις εξυπηρέτησης οδηγών).

Από την έρευνα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η επιχειρηματικότητα δυναμικά ενισχύεται από τη λειτουργία των μεταφορικών υποδομών, καθώς αυτές βελτιώνουν την προσπελασιμότητα και επιδρούν στην αύξηση της κινητικότητας των συντελεστών παραγωγής, στη διεύρυνση του πελατολογίου και κατ' επέκταση στην αύξηση του τζίρου.

