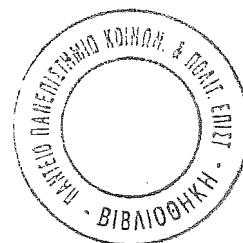


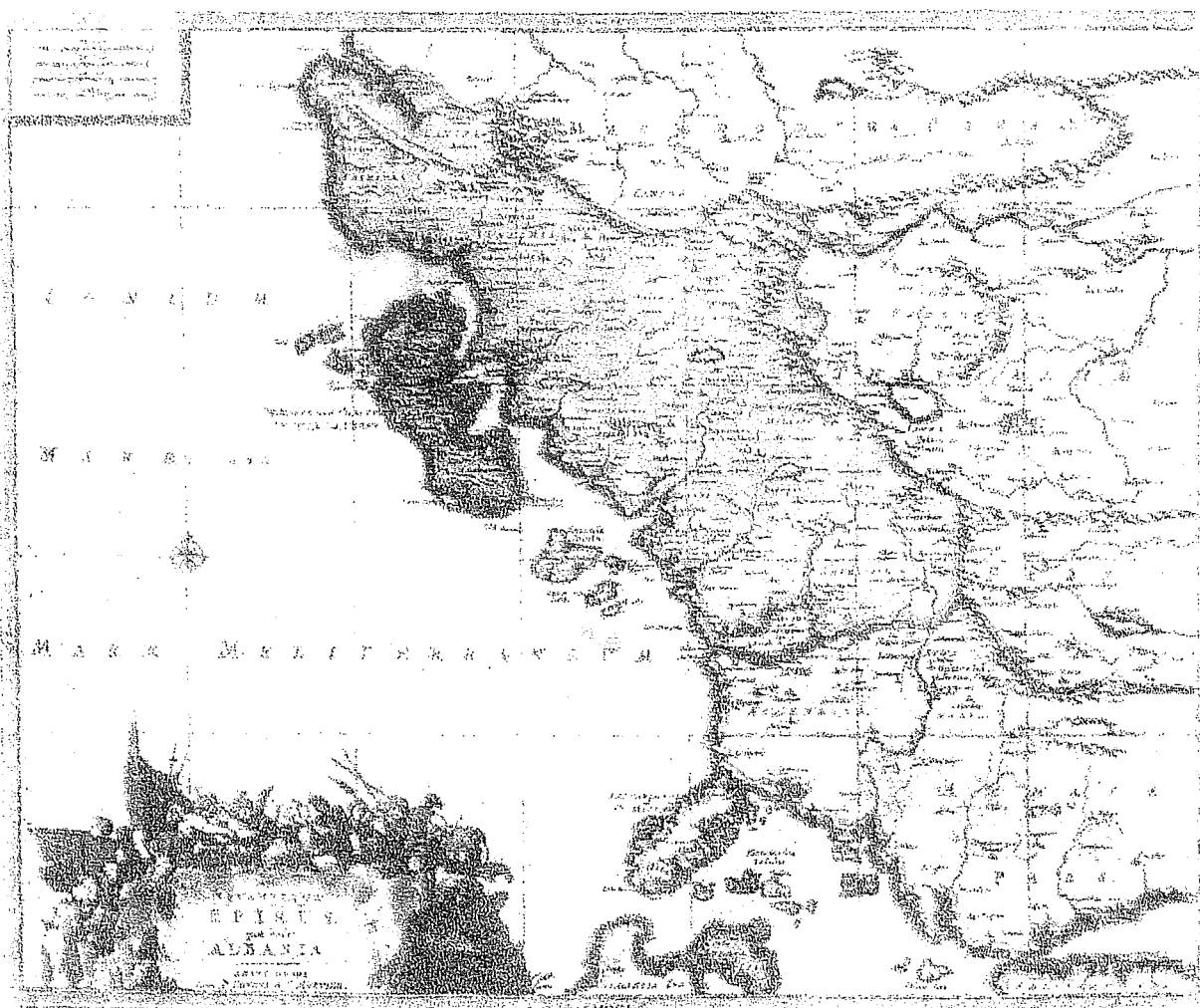
ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



**«Αναπτυξιακή Διαδικασία και Προοπτικές Εξέλιξης
της Περιφέρειας Ηπείρου. Η Συμβολή των Υποδομών»**

Πολύζου Χρυσούλα

Επιβλέπων Καθηγητής: Ζαχαρίας Δεμαθάς



ΑΘΗΝΑ 2001

**ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ
ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ.
Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

0	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
0.1	Αντικείμενο Διπλωματικής Εργασίας- Τοποθέτηση του Προβλήματος	2
0.2	Μεθοδολογική Προσέγγιση- Προβλήματα και Περιορισμοί	3
0.3	Περιεχόμενα Διπλωματικής Εργασίας	3
0.4	Συνεργασίες- Ευχαριστίες	4
I.	ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	6
0.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1.	Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟ	7
1.1	Έννοια και Στόχοι της Περιφερειακής Ανάπτυξης	7
1.2	Έννοια και Χαρακτηριστικά Προβληματικών Περιοχών	8
1.3	Η Αναγκαιότητα Άσκησης της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής	10
1.4	Οι Διαστάσεις του Περιφερειακού Προβλήματος της Ελλάδας	12
1.5	Προϋποθέσεις για τη Διαμόρφωση της Ελληνικής Περιφερειακής Πολιτικής	13
2.	Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ	15
2.1	Ορισμός και Χαρακτηριστικά των Υποδομών	15
2.1.1	Οι Φάσεις Ανάπτυξης της Υποδομής και το Ιδιοκτησιακό Καθεστώς	17
2.1.2	Η Αποτελεσματικότητα των Έργων Υποδομής	21
2.2	Υποδομή και Ανάπτυξη- Θεωρητική Προσέγγιση	23
2.2.1	Η Κριτική των Αναπτυξιακών Προσεγγίσεων	26
2.3	Οι Νέες Υποδομές και ο Χώρος	29
2.4	Η Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Υποδομές	31
2.5	Οι Υποδομές στην Ελλάδα	34
3.	Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ –ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΙΣ- ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ	36
3.1	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	36
3.1.1	Χερσαίες Μεταφορές	36
	1.α. Οδικό Δίκτυο	37
	1.β. Σιδηροδρομικό Δίκτυο	38
3.1.2	Υδάτινες Μεταφορές- Λιμάνια	39
3.1.3	Εναέριες Μεταφορές- Αεροδρόμια	39
3.1.4	Μέσα Μεταφοράς	40
3.2	ΥΠΟΔΟΜΗ ΔΙΚΤΥΩΝ	40
3.2.1	Δίκτυα Ύδρευσης	40
3.2.2	Δίκτυα Αποχέτευσης	40
3.2.3	Δίκτυα Ενέργειας	41
3.2.4	Δίκτυα Τηλεπικοινωνιών	42

3.3	ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΗ ΓΕΩΡΓΙΑ	42
3.3.1	Δίκτυα Άρδευσης	42
3.3.2	Γεωργικά Μηχανήματα	43
3.4	ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	43
3.5	ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΟΜΕΑ	43
3.5.1	Περιβάληση	43
3.5.2	Εκπαίδευση	43
4.	ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΕΙΚΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	44
4.1	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	44
4.1.1	Χερσαίες Μεταφορές: Οδικό – Σιδηροδρομικό Δίκτυο	44
4.1.2	Υδάτινες Μεταφορές	44
4.1.3	Εναέριες Μεταφορές- Αεροδρόμια	45
4.1.4	Μέσα Μεταφοράς	45
4.2	ΥΠΟΔΟΜΗ ΔΙΚΤΥΩΝ	45
4.2.1	Δίκτυα Ύδρευσης	45
4.2.2	Δίκτυα Αποχέτευσης	46
4.2.3	Δίκτυα Ενέργειας	47
4.2.4	Δίκτυα Τηλεπικοινωνιών	47
4.3	ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΗ ΓΕΩΡΓΙΑ	48
4.4	ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	48
4.5	ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΟΜΕΑ	48
4.5.1	Περιβάληση	48
4.5.2	Εκπαίδευση	49
II.	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	50
0.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	51
1.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	51
1.1	Γεωμορφολογικά Χαρακτηριστικά	51
1.2	Κλιματολογικά Δεδομένα	52
1.3	Διοικητική Οργάνωση	52
1.4	Οικιστική Πολιτική- Διάρθρωση Οικιστικού Δικτύου Περιφέρειας Ηπείρου	56
2.	ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	59
2.1	Δημογραφικές Εξελίξεις Περιφέρειας Ηπείρου	59
2.1.1	Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά	60
2.2	Απασχόληση- Ανεργία	62
2.3	Περιφερειακό Α.Ε.Π ανά Τομέα Παραγωγικών Δραστηριοτήτων	64
3.	ΥΠΟΔΟΜΕΣ: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	70
3.1	Μεταφορική Υποδομή	70
3.1.1	Οδικό Δίκτυο και Οδικές Μεταφορές	70
3.1.2	Επιβατικές Οδικές Μετακινήσεις	72

3.1.3	Εμπορευματικές Οδικές Μεταφορές	73
3.1.4	Σύνθεση και Εξέλιξη των Ι.Χ επιβατηγών και φορτηγών-Φόρτοι κυκλοφορίας στο Βασικό Εθνικό Δίκτυο	73
3.1.5	Σιδηροδρομικό Δίκτυο	75
3.1.6	Λιμάνια και Θαλάσσιες Μεταφορές	76
3.1.7	Αεροδρόμια και Αεροπορικές Μεταφορές	79
3.1.8	Αξιολόγηση Υφιστάμενης Μεταφορικής Υποδομής	80
3.2	Ενεργειακή Υποδομή	82
3.2.1	Αξιολόγηση Υφιστάμενης Ενεργειακής Υποδομής	85
3.3	Τηλεπικοινωνιακή Υποδομή	85
3.3.1	Αξιολόγηση Υφιστάμενης Τηλεπικοινωνιακής Υποδομής	87
3.4	Δίκτυα Αποχέτευσης και Διαχείρισης Αστικών Λυμάτων και Απορριμμάτων	88
3.4.1	Αξιολόγηση Υφιστάμενων Υποδομών Αποχέτευσης και Διαχείρισης Αστικών Λυμάτων και Απορριμμάτων	90
4.	Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΣΤΟΝ ΕΘΝΙΚΟ-ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ – ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ & ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	91
4.1	Σχέση της Περιφέρειας με τους Εθνικούς Άξονες Ανάπτυξης	91
4.2	Θέση της Περιφέρειας στον Ευρωπαϊκό και Διεθνή Χώρο	94
4.3	Χωρικές Επιπτώσεις των Πολιτικών της Ε.Ε στην Ήπειρο	97
4.4	Αναπτυξιακοί Στόχοι ΣΠΑ και ΠΕΠ Ηπείρου 1994-1999	100
4.5	Αποτελέσματα- Βαθμός Επίτευξης Στόχων ΠΕΠ Ηπείρου 1994-1999	103
5.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	104
III.	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ	106
1.	ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ- ΠΡΟΤΥΠΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2000-2006	107
1.1	Εισαγωγή	107
1.1.1	Συγκριτικά Πλεονεκτήματα Περιφέρειας Ηπείρου- Προβλήματα και Περιορισμοί	108
1.2	Στρατηγικοί Στόχοι Χωροταξικού Σχεδίου 2000-2006	109
1.3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΠΑ Ηπείρου 2000-2006	110
1.4	Π.Ε.Π Ηπείρου 2000-2006 - Άξονες Προτεραιότητας	114
1.4.1	Άξονας Προτεραιότητας 1: Ανάδειξη της Ηπείρου ως Δυτικής Πύλης για τη Βόρεια Ελλάδα- Αναπτυξιακή Αξιοποίηση των Μεγάλων Έργων Μεταφορών	114
1.4.2	Άξονας Προτεραιότητας 2: Ενίσχυση των Αστικών Υποδομών και Υπηρεσιών	116
1.4.3	Άξονας Προτεραιότητας 3: Ενίσχυση της Τουριστικής Δραστηριότητας- Προστασία και Ανάδειξη των Φυσικών και Πολιτιστικών Πόρων	120
1.4.4	Άξονας Προτεραιότητας 4: Αειφόρος Ανάπτυξη της Υπαίθρου	123
1.4.5	Άξονας Προτεραιότητας 5: Υποστήριξη και Ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού	128
1.4.6	Άξονας Προτεραιότητας 6: Τεχνική Βοήθεια	130

IV.	ΣΕΝΑΡΙΑ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ	132
0.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	133
1.	ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	133
1.1	Πρώτο Σενάριο Χωρικής Ανάπτυξης Ηπείρου	133
1.2	Δεύτερο Σενάριο Χωρικής Ανάπτυξης Ηπείρου	135
1.3	Τρίτο Σενάριο Χωρικής Ανάπτυξης Ηπείρου	136
2.	ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ-ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ-ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ 3^ο ΣΕΝΑΡΙΟ & ΤΟ Γ'ΚΠΣ	137
2.1	Προοπτικές-Κατευθύνσεις του Γ'ΚΠΣ για τον Πρωτογενή Τομέα Παραγωγής	137
2.1.1	Δυνατότητες Ανάπτυξης Πρωτογενή Τομέα στην Ήπειρο	139
2.2	Προοπτικές-Κατευθύνσεις του Γ'ΚΠΣ για τον Δευτερογενή Τομέα Παραγωγής	140
2.2.1	Δυνατότητες Ανάπτυξης Δευτερογενή Τομέα στην Ήπειρο	141
2.3	Προοπτικές-Κατευθύνσεις του Γ'ΚΠΣ για τον Τουρισμό	143
2.3.1	Δυνατότητες Ανάπτυξης του Τουρισμού στην Ήπειρο	144
2.4	Προοπτικές-Κατευθύνσεις του Γ'ΚΠΣ για τον Πολιτισμό	146
2.4.1	Προτάσεις για τον Πολιτισμό στην Ήπειρο	147
3.	ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ 3^ο ΣΕΝΑΡΙΟ & ΤΟ Γ'ΚΠΣ	147
3.1	Προοπτικές Ανάπτυξης Μεταφορικής Υποδομής – Συνοπτική Παρουσίαση Πρότασης	147
3.2	Προοπτικές της Μεταφορικής Υποδομής στην Ήπειρο	148
3.2.1	Οδικό Δίκτυο	148
3.2.2	Συγκοινωνιακό Δίκτυο	151
3.2.3	Σιδηροδρομικό Δίκτυο	152
3.2.4	Θαλάσσιες Μεταφορές	153
3.2.5	Αεροπορικές Μεταφορές	154
3.3	Προοπτικές Ανάπτυξης Ενεργειακής Υποδομής στην Ήπειρο	156
3.4	Προοπτικές Ανάπτυξης Τηλεπικοινωνιακής Υποδομής στην Ήπειρο	158
3.5	Υποδομές Διαχείρισης Απορριμμάτων και Αστικών Λυμάτων στην Ήπειρο	159
4.	ΤΑΣΕΙΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΤΡΙΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	161
4.1	Κέντρα 1 ^{ου} και 2 ^{ου} επιπέδου	161
4.2	Κέντρα 3 ^{ου} επιπέδου	162
4.3	Κέντρα 4 ^{ου} επιπέδου	163
V.	ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	165
	Η Συμβολή των Υποδομών στην Αναπτυξιακή Διαδικασία της Ηπείρου	166
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	174

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Α.Ε.Ι	Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα
Α.Ε.Π	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΒΙΟ.ΠΑ	Βιοτεχνικό Πάρκο
ΒΙ.ΠΑ	Βιομηχανικό Πάρκο
ΒΙ.ΠΕ	Βιομηχανική Περιοχή
Γ.Π.Σ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.Ε.Η	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
Δ.Ε.Π.Α	Δημόσια Επιχείρηση Αερίου
Δ.Ο.Υ	Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία
Ε.Α.Π.Τ.Α	Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Ε.Γ.Τ.Π.Ε-Ε	Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων-Τμήμα Εγγυήσεων
Ε.Γ.Τ.Π.Ε-Π	Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων-Τμήμα Προσανατολισμού
Ε.Ε	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ε.Λ	Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων
Ε.Κ.Τ	Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Ταμείο
Ε.Π.ΠΕΡ	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για το Περιβάλλον
Ε.Τ.Β.Α	Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης
Ε.Τ.Π.Α	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
Ζ.Ο.Ε	Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου
Η.Π.Α	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
Κ.Α.ΙΩ	Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων
Κ.Α.Π	Κοινή Αγροτική Πολιτική
Κ.Α.Υ	Κέντρο Ανακύκλωσης Υλικών
Κ.Ε.Κ	Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης
Κ.Π.Σ	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
ΚΥ.Α	Κυβερνητική Απόφαση
ΜΜΕ	Μικρο-Μεσαίες Επιχειρήσεις
Μ.Ο.Π	Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα
Ο.Τ.Α	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Ο.Τ.Ε	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδας
Π.Α.Θ.Ε	Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (αυτοκινητόδρομος)
Π.Δ	Προεδρικό Διάταγμα
Π.Δ.Ε	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
Π.Ε.Π	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
Π.Ο.Α.Π.Δ	Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων
Π.Ο.Τ.Α	Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης
Σ.Μ.Α	Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων
Σ.Π.Α	Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης
Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π	Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων
Τ.Ε.Ι	Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα
ΥΠ.ΕΘ.Ο	Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε	Υπουργείο Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
Χ.Υ.Τ.Α	Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

0.1 Αντικείμενο της Διπλωματικής Εργασίας- Τοποθέτηση του Προβλήματος

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας που ακολουθεί είναι ο εντοπισμός των κοινωνικο-οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Περιφέρεια Ηπείρου και ο προσδιορισμός των αναπτυξιακών της δυνατοτήτων σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των υποδομών.

Επισημαίνεται ότι η συμβολή των υποδομών στην περαιτέρω ανάπτυξη της παραγωγικής διαδικασίας και στην αξιοποίηση των τοπικών πλεονεκτημάτων των διαφόρων περιοχών, είναι καθοριστικής σημασίας, όπως θα διαπιστωθεί τόσο από τη θεωρητική προσέγγιση όσο και από την περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, επίσης, αποδίδει ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη των υποδομών, κυρίως στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών, μέσω της παροχής περιφερειακών κινήτρων προς τον ιδιωτικό τομέα και τη διενέργεια μεγάλων δημοσίων επενδύσεων, με στόχο την μείωση του αναπτυξιακού χάσματος μεταξύ των περισσότερο και λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών της. Με αυτόν τον τρόπο, δίνεται η δυνατότητα στις περιφέρειες να επωφεληθούν πλήρως από τα οφέλη της ενιαίας αγοράς και να συνδεθούν οι μεσογειακές και απομακρυσμένες περιφέρειες, με τις κεντρικές περιφέρειες της Κοινότητας.

Έτσι λοιπόν, δεδομένου των γεωγραφικών χαρακτηριστικών κάθε ευρωπαϊκής περιφέρειας και της γεωπολιτικής της θέσης, προβλέπεται ο προγραμματισμός αυτόνομων και αυτοτελών πολιτικών ανάπτυξης των υποδομών, οι οποίες ανταποκρίνονται στις ανάγκες και ιδιομορφίες κάθε περιφέρειας. Οι κύριες δραστηριότητες εστιάζονται στη βελτίωση και ανάπτυξη ανταγωνιστικών συστημάτων μεταφορών, βάσει των σύγχρονων τεχνολογιών καθώς και στην ανάπτυξη των διασυνοριακών ροών και σχέσεων, τόσο στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και στις σχέσεις της με τρίτες χώρες.

Σε αυτό το πλαίσιο, ο ρόλος της Περιφέρειας Ηπείρου μέσα στο ευρωπαϊκό σύστημα πόλεων και περιφερειών είναι πολύ περιορισμένος, όντας η φτωχότερη περιφέρεια όχι μόνο της Ελλάδας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης της Περιφέρειας και στην έλλειψη υποδομών υπερεθνικής εμβέλειας, παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν αρνητικά την οικονομική ανταγωνιστικότητα και τη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού και διεθνούς προφίλ.

Ειδικότερα, η ανεπάρκεια του μεταφορικού δικτύου, κυρίως του οδικού, σε συνδυασμό με τον ορεινό και δύσβατο χαρακτήρα της Περιφέρειας και τις δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες, κυρίως κατά τη χειμερινή περίοδο, αποτελούν τους βασικούς παράγοντες της σχετικής της απομόνωσης. Επιπλέον, το στοιχείο της απομόνωσης προκύπτει και από την ανεπαρκή και προβληματική διασύνδεση της Περιφέρειας με τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της χώρας, τα οποία συγκεντρώνονται κατά μήκος του κύριου αναπτυξιακού άξονα σχήματος «S», ο οποίος οριοθετείται από τον οδικό άξονα Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Εύζωνοι.

Παρόλα αυτά, η Ήπειρος έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα, το ισχυρότερο εκ των οποίων είναι αυτό της γεωγραφικής της θέσης, το οποίο και την καθιστά βασική «πύλη» της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη και κόμβο μεταφοράς μεταξύ Ανατολής και Δύσης καθώς και μοναδική «πύλη» της χώρας προς τη Βαλκανική ενδοχώρα, μέσω των συνόρων της με την Αλβανία. Η αξιοποίηση αυτού του στοιχείου σε συνδυασμό με την ανάπτυξη υποδομών υπερεθνικής εμβέλειας, κυρίως στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, αναμένεται να βγάλει την Ήπειρο από την σημερινή αναπτυξιακή στασιμότητα λόγω ανεπαρκών ή ανολοκλήρων παρεμβάσεων και να τη θέσει σε αναπτυξιακή τροχιά.

0.2 Μεθοδολογική Προσέγγιση- Προβλήματα και Περιορισμοί

Η εκπόνηση της εργασίας ολοκληρώθηκε σε δύο φάσεις. Στην πρώτη πραγματοποιήθηκε συστηματική διερεύνηση και άντληση στοιχείων από την σχετική με το αντικείμενο βιβλιογραφία ενώ στη δεύτερη, πραγματοποιήθηκε έρευνα για την συλλογή και επεξεργασία των στοιχείων, η οποία βασίστηκε:

1. Στην συλλογή και συμπλήρωση στοιχείων παροχής αναλυτικών πληροφοριών.
2. Στην συλλογή στατιστικών στοιχείων.
3. Στην τηλεφωνική επικοινωνία και συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς.
4. Στην άντληση στοιχείων από αρχειακό υλικό καθώς και από τη χρήση του διαδικτύου, με αναζήτηση στις σχετικές σελίδες.

Από την άλλη πλευρά, αντιμετωπίστηκαν προβλήματα και περιορισμοί που αφορούν την συλλογή δευτερογενών στοιχείων από διάφορες μελέτες και όχι πρωτογενών, τα οποία και θα έδιναν τη δυνατότητα εύρεσης και αξιολόγησης των δεικτών όλων των τομέων υποδομών της Περιφέρειας Ηπείρου. Γι' αυτό το λόγο, ενώ στην ενότητα της θεωρητικής προσέγγισης γίνεται αναφορά σε όλους τους τομείς υποδομών, που συμβάλλουν στην ανάπτυξη μιας περιοχής και στους δείκτες τους, στην ενότητα της περιγραφής των υφιστάμενων υποδομών της Ηπείρου, γίνεται αναφορά μόνο στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, της ενέργειας και των δικτύων αποχέτευσης και εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων, με αναφορά μόνο σε ορισμένους ενδεικτικούς δείκτες που επέτρεψαν τα υφιστάμενα στοιχεία.

0.3 Περιεχόμενα Διπλωματικής Εργασίας

Η παρούσα εργασία αποτελείται από πέντε μέρη. Στο πρώτο μέρος, στη θεωρητική προσέγγιση, γίνεται μία αναφορά στην σημασία της περιφερειακής ανάπτυξης και πολιτικής στον περιφερειακό προγραμματισμό καθώς και στην συμβολή των υποδομών στην αναπτυξιακή διαδικασία, με βάση τις αναπτυξιακές θεωρίες και την προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, παρουσιάζονται όλοι οι τομείς των υποδομών που συμβάλλουν στην ανάπτυξη μιας περιοχής καθώς και των δεικτών τους, με τη βοήθεια των οποίων αξιολογούνται.

Στο δεύτερο μέρος, παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση της Περιφέρειας Ηπείρου, όσον αφορά τα γεωμορφολογικά της χαρακτηριστικά, τη διοικητική οργάνωση, τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, τους τομείς παραγωγής και τις υποδομές, κυρίως των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, της ενέργειας και των υποδομών διαχείρισης αστικών λυμάτων και απορριμμάτων. Ειδικότερα γι' αυτούς τους τομείς υποδομών, αναφέρονται ενδεικτικά κάποιοι δείκτες αξιολόγησης. Όμως, η εκτενέστερη παρουσίασή τους, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως στα προβλήματα και τους περιορισμούς, ξεφεύγει από τις δυνατότητες της παρούσας εργασίας, κυρίως λόγω έλλειψης πρωτογενών στοιχείων. Τέλος, το κεφάλαιο αυτό κλείνει με την παρουσίαση της θέσης της Ηπείρου στον ελληνικό, ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο καθώς και με την παρουσίαση των επιπτώσεων των ευρωπαϊκών πολιτικών και προγραμμάτων, που έχουν εφαρμοστεί μέχρι τώρα, στην αναπτυξιακή διαδικασία της Ηπείρου.

Στο τρίτο μέρος γίνεται λεπτομερή αναφορά σε όλο το προγραμματικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της Περιφέρειας, κυρίως με βάση το Π.Ε.Π της Ηπείρου 2000-2006, το οποίο ολοκληρώθηκε το Φεβρουάριο του 2001. Επίσης παρουσιάζονται όλοι οι αναπτυξιακοί στόχοι με τις επιμέρους παρεμβάσεις και δράσεις που πρέπει να ακολουθηθούν, για να εισέλθει η Περιφέρεια Ηπείρου σε αναπτυξιακή τροχιά καθώς και η αποτελεσματικότητά τους.

Στο τέταρτο μέρος, παρουσιάζονται τρία πιθανά σενάρια χωρικής ανάπτυξης της Ηπείρου, που αφορούν τους τομείς παραγωγής και υποδομών, κυρίως των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, της ενέργειας και της διαχείρισης αστικών λυμάτων και απορριμμάτων. Από τα σενάρια αυτά το επικρατέστερο είναι το τρίτο, το οποίο και εναρμονίζεται με τους στόχους και τις παρεμβάσεις του Π.Ε.Π Ηπείρου 2000-2006.

Τέλος, στο πέμπτο μέρος γίνεται μία ανακεφαλαίωση των όσων προαναφέρθηκαν και εξάγονται συμπεράσματα σχετικά με την αποφασιστική συμβολή των υποδομών στην αναπτυξιακή διαδικασία της Ηπείρου.

0.4 Συνεργασίες- Ευχαριστίες

Κατά τη διαδικασία εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας, είχα την τιμή και τη χαρά να συνεργαστώ με αξιόλογους ανθρώπους, η συμβολή των οποίων ήταν καθοριστική, για την ολοκλήρωση αυτής της προσπάθειας. Έτσι, το να ευχαριστήσω όλους εκείνους που συνέβαλλαν στην ολοκλήρωση αυτής της μελέτης, δεν αποτελεί μία τυπική διαδικασία αλλά κατάδειξη της θετικής συμβολής και συνεργασίας όλων των φορέων που συνυπάρχουν στην Πανεπιστημιακή Κοινότητα αλλά και της σύνδεσης του Πανεπιστημίου με την κοινωνία.

Μέσα λοιπόν από αυτή τη λογική θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής μου, κύριο Ζαχαρία Δεμαθά, του οποίου οι συμβουλές, για τη χρησιμοποίηση κατάλληλης βιβλιογραφίας, οι παρατηρήσεις, κατά τη διάρκεια συγγραφής, η υπομονή και η ανοχή που έδειξε, ήταν παράγοντες αποφασιστικής σημασίας για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας. Θερμές

ευχαριστίες θα ήθελε να δώσω και στον καθηγητή, κύριο Παύλο Λουκάκη, για την παροχή απαραίτητου βιβλιογραφικού υλικού καθώς και για τις πολύτιμες συμβουλές του, κατά τη διαδικασία συγγραφής της μελέτης.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον λέκτορα, κύριο Τάσο Καραγάνη για την παροχή πλούσιου στατιστικού υλικού και τις χρήσιμες υποδείξεις του σε θέματα κατασκευής χαρτών και διαμόρφωσης κειμένων καθώς και τον κύριο Φίρμπα, από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, για την παροχή του Π.Ε.Π Ηπείρου 2000-2006 και για τις χρήσιμες πληροφορίες που μου έδωσε σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί στην Περιφέρεια και τις αναπτυξιακές της δυνατότητες.

Τέλος, θα ήταν μεγάλη μου παράληψη αν δεν ευχαριστούσα θερμά την οικογένειά μου, της οποίας η συμπαράσταση, η υπομονή και η ανοχή ήταν αποφασιστικής σημασίας για την ολοκλήρωση αυτής της προσπάθειας.

I. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Θ. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πρώτο κεφάλαιο αναλύει την συμβολή της Περιφερειακής Ανάπτυξης και των Υποδομών στην αναπτυξιακή διαδικασία μίας περιφέρειας. Συγκεκριμένα παρουσιάζεται το μεθοδολογικό πλαίσιο της περιφερειακής ανάπτυξης και αναφέρονται οι θεωρητικές προσεγγίσεις για τον αλληλένδετο ρόλο της περιφερειακής οικονομικής πολιτικής και των υποδομών στην επίτευξη των στόχων του περιφερειακού προγραμματισμού.

Για το σκοπό αυτό, το εν λόγω κεφάλαιο αποτελείται από τέσσερα μέρη. Στο πρώτο μέρος γίνεται αναφορά στην συμβολή της Περιφερειακής Ανάπτυξης, ως επιστήμης και πολιτικής, στον περιφερειακό προγραμματισμό. Στο δεύτερο μέρος, παρουσιάζεται η συμβολή των υποδομών στην αναπτυξιακή διαδικασία με βάση τις θεωρίες διάφορων αναπτυξιολόγων και τις προσεγγίσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο τρίτο μέρος, παρουσιάζονται οι τομείς των υποδομών και η επίδρασή τους στις περιφερειακές σχέσεις ενώ στο τέταρτο μέρος αναφέρονται ενδεικτικά οι δείκτες που χρησιμοποιούνται για την μέτρηση και αξιολόγηση των υποδομών μιας περιοχής.

1. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟ

1.1 Έννοια και Στόχοι της Περιφερειακής Ανάπτυξης

Η έννοια της Περιφερειακής Ανάπτυξης εκφράζει τις διαπεριφερειακές σχέσεις ανάμεσα στις κοινωνικο-οικονομικές δομές των περιφερειών και την εξελικτική διαδικασία διαμόρφωσης των δομών αυτών, μέσα σε κάθε μία από αυτές. Μία πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης εκφράζει την συνεχή διαδικασία εφαρμογής κατάλληλων θεσμικών, οργανωτικών, δημοσιονομικών και πιστωτικών μέτρων στις περιφέρειες, με στόχο την σύμμετρη και ισόρροπη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη για το σύνολο της χώρας και με απώτερο σκοπό την προσφορά ίσων ευκαιριών και προϋποθέσεων σε κάθε μέλος του κοινωνικού συνόλου¹.

Αναλυτικότερα, η περιφερειακή ανάπτυξη είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη του συνόλου της χώρας διότι η ισορροπία σε εθνικό επίπεδο είναι δυνατή μόνο ως συσσωρευτικό αποτέλεσμα των επί μέρους ισορροπιών σε περιφερειακό επίπεδο. Έτσι, οι στόχοι της περιφερειακής ανάπτυξης είναι:

- Η αύξηση του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης στις καθυστερημένες περιφέρειες.
- Η σωστή κατανομή του εθνικού εισοδήματος.
- Η ορθολογική κατανομή των ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων.
- Η δημιουργία ενός ισορροπημένου συστήματος περιφερειών και η διαμόρφωση ικανοποιητικών συνθηκών κοινωνικής και οικονομικής

¹ Κόνσολας Ν. (1997), «Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική», σελ. 41-46, Αθήνα: Παπαζήσης.

συγκρότησης του εθνικού χώρου, με την ανάλογη βελτίωση των συνθηκών των καθυστερημένων περιφερειών.

- Η καλύτερη αξιοποίηση των παραγωγικών πόρων της χώρας.

Η έννοια της περιφερειακής ανάπτυξης συνδέεται στενά με την έννοια του Χωροταξικού Σχεδιασμού², αφού μέσα από αυτόν εκφράζεται η οργάνωση, η διάρθρωση και οι αλληλεπιδράσεις των διάφορων κοινωνικο-οικονομικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών σε ένα χώρο, σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Έτσι, κύριο αντικείμενο του Χωροταξικού Σχεδιασμού, όπως και της περιφερειακής ανάπτυξης, είναι η ανασυγκρότηση του παραγωγικού συστήματος κάθε περιφέρειας, σύμφωνα με τα ιδιόμορφα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά της.

Συνεπώς, ο Χωροταξικός Σχεδιασμός δεν αφορά μόνο την τεχνική διαδικασία κατανομής των διαφόρων λειτουργιών στο χώρο αλλά και τη δυναμική και τις γενικότερες επιπτώσεις που θα επιφέρει μία χωροθέτηση λειτουργιών, στις δραστηριότητες των ατόμων και των κοινωνικών ομάδων καθώς και στις μεταξύ τους σχέσεις. Αυτό σημαίνει ότι η Χωροταξία, συνδεδεμένη με την Περιφερειακή Ανάπτυξη, απαιτεί έναν τρόπο σκέψης, πάνω στα προβλήματα του χώρου και μια θεώρησή τους, οπωσδήποτε πλατύτερη και πολυσύνθετη από εκείνη που δέχεται το χώρο, σε όλες του τις κλίμακες, με καθαρά τεχνικές και τεχνοκρατικές αντιλήψεις.

1.2 Έννοια και Χαρακτηριστικά Προβληματικών Περιοχών

Μία περιοχή μπορεί να χαρακτηριστεί ως **προβληματική**³ όταν το εισοδηματικό επίπεδο, το βιοτικό, το πολιτιστικό και γενικότερα το επίπεδο ζωής δεν καλύπτουν τις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου. Η προβληματικότητα των περιοχών είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη λογική που διαπερνά την «αναπτυξιακή διαδικασία» που εφαρμόζει η εκάστοτε πολιτική εξουσία.

Κατ' επέκταση, η πολιτική της περιφερειακής ανάπτυξης συνδεδεμένη με τη Χωροταξική δομή και οργάνωση, σηματοδοτεί το επίπεδο της προβληματικότητας των περιοχών. Η προβληματική περιοχή εκφράζει, σαν χώρος, ανάγλυφα το βαθμό της άνισης ανάπτυξης στην περιφερειακή διάρθρωση των λειτουργιών και κάνει εμφανής τις επιλογές και τις προτεραιότητες για την κάλυψη των κοινωνικο-οικονομικών αγαθών.

Η έννοια της προβληματικότητας μιας περιοχής δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται μόνο υπό το πρίσμα της έλλειψης κάποιων δεικτών, που στοιχειοθετούν το επίπεδο ανάπτυξης αλλά και υπό το πρίσμα της υπερσυγκέντρωσης και δυσανάλογης μεγέθυνσης των δεικτών αυτών. Το κριτήριο, δηλαδή, της ισόρροπης ανάπτυξης μεταξύ των περιφερειών της χώρας θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπ' όψη στη θεώρηση των προβληματικών περιοχών.

² Κούρος Θ., Μύχος Ν. και Ωραιπούλου Α. (1984), Διπλωματική Εργασία: «Τεχνική Υποδομή και Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα», σελ. 1.7-1.9, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Ξάνθη 1984.

³ Λουκάκης Π., Δεμαθάς Ζ., κ.α. (1987), «Διερεύνηση κριτηρίων τεχνικής υποδομής για τον προσδιορισμό προβληματικών περιοχών Μακεδονίας-Θράκης», Ξάνθη, Σεπτέμβρης 1987.

Τα **χαρακτηριστικά** των προβληματικών περιοχών εντοπίζονται τόσο στα στοιχεία της οικονομικής βάσης όσο και στα στοιχεία του εποικοδομήματος. Ειδικότερα στα τελευταία, υπεισέρχεται ο υποκειμενικός παράγοντας διότι οι ιδέες και οι αξίες είναι σε θέση να καθορίσουν κάποια χαρακτηριστικά μιας προβληματικής περιοχής και να προσδιορίσουν, στην συνέχεια, κριτήρια. Οι διαφορετικές αξίες αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία διαμορφώνεται η «ποιότητα ζωής».

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να αποσαφηνιστεί κάποια σύγχυση μεταξύ των εννοιών «επίπεδο ζωής» και «ποιότητα ζωής»⁴. Ειδικότερα, το «επίπεδο ζωής» αναφέρεται σ' ένα πρότυπο που είναι συγκεκριμένο και επιθυμητό απ' όλους και το οποίο αποτελεί μία επέκταση της ανάγκης της βιολογικής αυτοσυντήρησης και αναπαραγωγής. Συνεπώς, κυρίαρχο ρόλο διαδραματίζουν δείκτες όπως είναι η διατροφή, η περίθαλψη, το εισόδημα, τα δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, επικοινωνιών, μεταφορών, κ.λ.π.

Αντίθετα, ο όρος «ποιότητα ζωής» δεν κλείνει μέσα του κανένα συγκεκριμένο πρότυπο και αυτό γιατί ποιοτικά τα πρότυπα των διάφορων κοινωνικών ομάδων είναι πολύπλευρα, πολυδιάστατα, επηρεάζονται από το χρόνο και το περιβάλλον, περιέχουν οικονομικές, συναισθηματικές και πολιτικές πτυχές. Επομένως το «επίπεδο ζωής» όπως προσδιορίστηκε είναι συγκρίσιμο με κάποιο άλλο «επίπεδο ζωής» διότι αφορούν το ίδιο συγκεκριμένο πρότυπο και οι δείκτες που το συνιστούν είναι ποσοτικοποιήσιμοι και συγκρίσιμοι. Αντίθετα η «ποιότητα ζωής» δεν είναι μετρήσιμη και συγκρίσιμη διότι στηρίζεται σε διαφορετικά πρότυπα.

Με βάση τα παραπάνω, μπορούν να αναφερθούν ενδεικτικά τα εξής κριτήρια προβληματικότητας:

- Το κατά κεφαλήν εισόδημα.
- Η βιομηχανική ανάπτυξη, με διάφορους δείκτες όπως όγκος παραγωγής, επενδύόμενο κεφάλαιο κ.α.
- Η γεωργική ανάπτυξη, με δείκτες όπως όγκος και οργάνωση παραγωγής, βαθμός εκμηχάνισης κ.α.
- Η διάρθρωση της απασχόλησης κατά τομέα παραγωγής.
- Ο βαθμός εκμετάλλευσης των πλουτοπαραγωγικών πόρων.
- Τα δίκτυα υποδομής όπως ύδρευσης, αποχέτευσης, ηλεκτρισμού, τηλεπικοινωνιών.
- Τα δίκτυα μεταφορών και συγκοινωνιών.
- Το καταναλωτικό πρότυπο με διάφορους δείκτες όπως ηλεκτρική ενέργεια, προϊόντα ένδυσης, διατροφής και οικιακής κατανάλωσης.
- Η ποιότητα της κατοικίας.
- Η παρεχόμενη περίθαλψη και εκπαίδευση.
- Η προστασία του περιβάλλοντος.
- Η ύπαρξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

⁴ Κούρος Θ., Μύχος Ν. και Ωραιοπούλου Α. (1984), Διπλωματική Εργασία: «Τεχνική Υποδομή και Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα», σελ. 1.10, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Ξάνθη 1984.

1.3 Η Αναγκαιότητα Άσκησης Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσω της περιφερειακής πολιτικής που ασκεί, επικεντρώνεται σε παρεμβάσεις που γίνονται στις περιφέρειες από την πλευρά του δημόσιου τομέα, με στόχο την μείωση του αναπτυξιακού χάσματος μεταξύ των περισσότερο και λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών της. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, η Ε.Ε. αποδίδει ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη των υποδομών, μέσω της παροχής περιφερειακών κινήτρων προς τον ιδιωτικό τομέα και τη διενέργεια μεγάλων δημοσίων επενδύσεων.

Σύμφωνα με την συνθήκη του Μάαστριχτ, η προώθηση μιας αρμονικής και ισορροπημένης ανάπτυξης και ενδυνάμωσης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, εδράζεται στο ρόλο των διευρωπαϊκών δικτύων, όσον αφορά τα έργα υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Έτσι δίνεται η δυνατότητα στις περιφέρειες να επωφεληθούν πλήρως από τα οφέλη της ενιαίας αγοράς και να συνδεθούν οι μεσογειακές και απομακρυσμένες περιφέρειες, με τις κεντρικές περιφέρειες της Κοινότητας.

Έτσι, η περιφερειακή πολιτική, σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο σε όλα τα κράτη-μέλη, θέτει στόχους και χρησιμοποιεί μέσα, που προσαρμόζονται στις ανάγκες κάθε χώρας. Η ενίσχυση της πολιτικής αυτής αποτελεί σημαντικό σκοπό της μακροοικονομικής και της κοινωνικής πολιτικής των χωρών της Ένωσης.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι η Κοινότητα δεν προσπάθησε να θέσει υπό κεντρικό έλεγχο την περιφερειακή πολιτική στην συνολική της διάσταση. Ο ρόλος της παραμένει συμπληρωματικός και παράλληλος προς το ρόλο που επιφυλάσσουν οι εθνικές νομοθεσίες στα όργανα των διαφόρων επιπέδων διοίκησης, στα όρια κάθε επικράτειας. Έτσι λοιπόν, οι λόγοι που αιτιολογούν απόλυτα την καθιέρωση της Κοινοτικής Περιφερειακής Πολιτικής⁵ είναι οι ακόλουθοι:

Ο πρώτος και βασικός λόγος είναι η *επίτευξη συνοχής* μεταξύ των περιφερειών της Ένωσης, σύμφωνα με τη ρητή δέσμευση που τέθηκε με το άρθρο 130^α της Συνθήκης του Μάαστριχτ. Η διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και η αναμενόμενη διεύρυνση της Ένωσης προκαλούν, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στη διαδικασία της συνοχής, οι οποίες αφορούν τη διεύρυνση των δεικτών που μετρούν τις περιφερειακές ανισότητες ανάμεσα στις ευρωπαϊκές περιφέρειες. Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά και η Οικονομική και Νομισματική Ένωση δημιουργούν σοβαρές απειλές για τις πιο αδύναμες περιοχές, κυρίως του Στόχου Ι.

Βέβαια, οι επιπτώσεις αυτές της ολοκλήρωσης διαφέρουν κατά περιφέρεια. Όμως, μακροπρόθεσμα έχει παρατηρηθεί ότι στις οικονομίες υψηλού βαθμού ολοκλήρωσης, μειώνονται σταδιακά οι περιφερειακές ανισότητες που προκαλούνται στις αρχικές φάσεις της διαδικασίας αυτής. Συνεπώς, οι δυσμενείς επιπτώσεις της συνεχιζόμενης διαδικασίας ολοκλήρωσης επιβάλλουν την ενίσχυση της κοινοτικής περιφερειακής

⁵ Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης (2000), «Ελληνικές Περιφέρειες και Ανάπτυξη», Οικονομικός Ταχυδρόμος, σελ. 6, 17 Φεβρουαρίου 2000.

πολιτικής, αφού η ολοκλήρωση εντείνει τις ανισότητες, έστω και προσωρινά. Επιπλέον όμως, η περιφερειακή πολιτική της Κοινότητας αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό τμήμα του συνόλου των μέτρων όλων των πολιτικών της που στοχεύουν στην προώθηση της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης.

Ο δεύτερος λόγος συνδέεται με το γεγονός ότι ορισμένες χώρες της Ένωσης, κυρίως η Ελλάδα, η Πορτογαλία και η Ιρλανδία, δεν διαθέτουν τους οικονομικούς πόρους να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα στις περιφέρειές τους, τα οποία είναι περισσότερα και μεγαλύτερα από εκείνα των πλουσιότερων χωρών. Χωρίς τις ενισχύσεις της Κοινότητας στις χώρες αυτές για την εφαρμογή προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης, οι ανισότητες θα είχαν διευρυνθεί ακόμα περισσότερο. Και αυτό γιατί οι πλουσιότερες χώρες, με μικρής έντασης περιφερειακά προβλήματα, έχουν τη δυνατότητα να διαθέσουν άμεσα τους αναγκαίους πόρους για την εξάλειψή τους. Η πολιτική αυτή θα έχει ως συνέπεια την ευκολότερη προσέλκυση επενδύσεων από τις πιο ευημερούσες περιφέρειες, κυρίως λόγω της καλύτερης υποδομής που διαθέτουν.

Επομένως, η μεταφορά πόρων από τις πλουσιότερες περιφέρειες στις φτωχότερες, αποτελεί ζωτικής σημασίας δράση διότι ενισχύει την ανταγωνιστική θέση των προβληματικών περιφερειών στην αναζήτηση επενδυτικών ευκαιριών παράλληλα με τους περιορισμούς, τους οποίους θέτει η Κοινότητα, ως προς τις ενισχύσεις που επιτρέπονται για την προώθηση της περιφερειακής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο.

Ο τρίτος λόγος επιβάλλεται από την ανάγκη συντονισμού των περιφερειακών πολιτικών, που ασκούνται από τις χώρες-μέλη της Ένωσης ή και από τις περιφερειακές αρχές των χωρών αυτών. Συνήθως, δεν υπολογίζονται οι επιπτώσεις που μπορούν να προκληθούν σε μια άλλη χώρα ή και οι επιπτώσεις από την αναπτυξιακή πολιτική μιας περιφέρειας σε άλλες περιφέρειες της ίδιας χώρας. Δημιουργούνται όμως και ειδικά προβλήματα, με περιφερειακή διάσταση, από την εφαρμογή άλλων πολιτικών της Κοινότητας και κυρίως της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής, της εμπορικής πολιτικής της Ενιαίας Αγοράς και της πολιτικής ανταγωνισμού. Ο συντονιστικός ρόλος της Κοινότητας επιτρέπει την αποτελεσματική επέμβασή της για την ενίσχυση των προβληματικών περιφερειών σε ειδικές περιπτώσεις, ενώ παράλληλα παρέχει τη δυνατότητα παρακολούθησης και αξιολόγησης του συνόλου των πολιτικών της σε χωρικές μονάδες, που αποτελούν τους στόχους της περιφερειακής πολιτικής.

Τέλος, ο τέταρτος λόγος έχει σχέση με την ηθική και κοινωνική υπόσταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από την στιγμή που δεν επιδιώκεται μόνο η οικονομική ολοκλήρωση, αλλά και η πολιτική και κοινωνική, τότε το βασικό πρόβλημα της περιφερειακής στρατηγικής που συνίσταται στην σύνθεση ισότητας και αποτελεσματικότητας, αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Η επιδίωξη της ισότητας για τους πληθυσμούς με χαμηλό εισόδημα και για τις περιοχές με υψηλά ποσοστά ανεργίας, πρέπει να είναι εξίσου σημαντική επιδίωξη, όπως και η οικονομική αποτελεσματικότητα. Μόνο έτσι ενεργοποιείται η συνολική δυναμική του ευρωπαϊκού χώρου.

1.4 Οι Διαστάσεις του Περιφερειακού Προβλήματος της Ελλάδας

Η στρατηγική της περιφερειακής ανάπτυξης στην Ελλάδα ακολουθεί τις κατευθύνσεις που διαμορφώνονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την ενίσχυση της συνοχής των Ευρωπαϊκών Περιφερειών και την καλύτερη οργάνωση του Ευρωπαϊκού Χώρου. Εκτός από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, που είναι περισσότερο προσανατολισμένο σε ποιοτικούς στόχους και προβλέπει στενότερη συνεργασία των λιγότερο και περισσότερο αναπτυγμένων περιφερειών, η Ελλάδα θα αυξήσει την παρουσία της στις ανταγωνιστικές πρωτοβουλίες της Κοινότητας, κυρίως σε εκείνες που προωθούν την τεχνολογική πρόοδο.

Έτσι, το θεσμικό πλαίσιο του περιφερειακού προγραμματισμού θα εναρμονιστεί με το αντίστοιχο των άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με συνέπεια να αυξηθούν οι αποκεντρωτικές τάσεις στη διοίκηση και ταυτόχρονα να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα στην απορρόφηση των διαθέσιμων πόρων και τη διαδικασία λήψης των αποφάσεων. Η χρησιμοποίηση των νέων μέσων της περιφερειακής πολιτικής θα γίνει εντονότερη και η υποβοήθηση του ιδιωτικού τομέα της οικονομίας, για να βελτιώσει την ανταγωνιστική του θέση, θα συνεχιστεί με πιο αποτελεσματικούς τρόπους.

Η προοπτική αυτή του συντονισμού της περιφερειακής πολιτικής της χώρας με την περιφερειακή πολιτική της Κοινότητας και των άλλων κρατών-μελών της, προϋποθέτει ότι θα συνεχιστεί με γρηγορότερο ρυθμό η ολοκλήρωση της περιφερειακής πολιτικής στους τομείς των βασικών υποδομών, της αναβάθμισης του εργατικού δυναμικού, της οργάνωσης των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο χώρο, της αναδιάρθρωσης της γεωργικής παραγωγής και της απορρύπανσης του περιβάλλοντος. Όμως, σε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο και κατά συνέπεια και στην Ελλάδα, το περιφερειακό πρόβλημα διαμορφώνεται σε τέσσερα επίπεδα⁶:

Στο πρώτο επίπεδο προβάλλουν οι **μεταβολές στην αγορά εργασίας**, που προέρχονται από την τεχνολογική εξέλιξη και κυρίως από την ταχύτατη πρόοδο της πληροφορικής και των πρακτικών εφαρμογών της στην παραγωγή και στη διοίκηση. Οι μεταβολές αυτές ενισχύσει τον διυισμό μεταξύ ειδικευμένης εργατικής δύναμης και ανειδίκευτης, με άμεση συνέπεια την ενίσχυση της ζήτησης ειδικευμένου προσωπικού και την αύξηση των απωλειών θέσεων εργασίας του ανειδίκευτου. Οι εξελίξεις αυτές αυξάνουν τα ποσοστά ανεργίας και δημιουργούν ανισότητες στην κατανομή της εργασίας, με αποτέλεσμα τη δημιουργία εισοδηματικών και χωρικών ανισοτήτων.

Το δεύτερο επίπεδο μορφοποιείται από τις **εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο και στην οικονομική ολοκλήρωση της Ευρώπης**. Οι μεταβολές σε αυτούς τους δύο τομείς κυριαρχούνται από τον έντονο ανταγωνισμό σε παγκόσμια κλίμακα, γεγονός που προκαλεί σημαντικές ανακατατάξεις στη χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, κυρίως εκείνων που είναι έντασης εργασίας και αναζητούν τόπο

⁶ Κόνσολας Ν. (1999), «Ευρωπαϊκός Προσανατολισμός και Χωροταξικές Επιπτώσεις στην Ελλάδα», ΤΑΣΕΙΣ- Η Ελληνική Οικονομία 1999, σελ. 184.

εγκατάστασης σε αναπτυσσόμενες χώρες, όπου το κόστος εργασίας εξακολουθεί να κυμαίνεται σε χαμηλές τιμές. Οι μεγάλες ευρωπαϊκές μητροπόλεις, που συγκεντρώνουν σημαντικά πλεονεκτήματα εξωτερικών οικονομιών (υποδομών) και αποτελούν τους βασικούς κόμβους των διευρωπαϊκών δικτύων, διαδραματίζουν κυρίαρχο ρόλο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τείνουν να ενσωματώνουν παραγωγικά τις περιμετρικές περιφέρειες. Επομένως, και σε αυτό το επίπεδο η συνιστώσα της ανεργίας είναι κυρίαρχη στην σύνθεση του περιφερειακού προβλήματος.

Στο τρίτο επίπεδο αναδεικνύονται τα ζητήματα που συνδέονται με το **περιβάλλον** και τη διαχείριση και προστασία του. Τα ζητήματα αυτά ενεργοποιούν μία νέα δυναμική, η οποία στο πλαίσιο της βιώσιμης (αειφόρου) ανάπτυξης, δίνει την οικολογική διάσταση στο περιφερειακό πρόβλημα, ως ενός αποδεκτού και αναμφισβήτητου περιορισμού στη διαδικασία της περιφερειακής ανάπτυξης.

Τέλος, το τέταρτο επίπεδο ταυτίζεται με την **κινητικότητα του πληθυσμού** και τις επιπτώσεις της στην αναδιάρθρωση των οικιστικών συγκεντρώσεων στο χώρο. Οι μετακινήσεις του ειδικευμένου κυρίως εργατικού δυναμικού και η εισροή των οικονομικών μεταναστών από τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δημιουργούν τον μεταβαλλόμενο χάρτη, η ανάλυση του οποίου επιβάλλεται για την αντιμετώπιση του περιφερειακού προβλήματος στις περιφέρειες της Ευρώπης.

Η περιφερειακή στρατηγική στην Ελλάδα, όπως και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για να αντιμετωπίσει το πολύμορφο περιφερειακό πρόβλημα, που κύριο συστατικό του έχει τον άνθρωπο και την προσπάθειά του για επιβίωση και βελτίωση της ποιότητας της ζωής του, πρέπει να προωθήσει πολύμορφα περιφερειακά προγράμματα. Οι κύριες κατευθύνσεις των προγραμμάτων αυτών πρέπει να είναι η μεγιστοποίηση της απασχόλησης, η μεγιστοποίηση της οικονομικής ισότητας, η ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς προϊόντων και πληροφοριών, ο επαναπροσδιορισμός των δεικτών της ποιότητας ζωής σε υψηλότερο επίπεδο και η επαναφορά της αρμονικής σχέσης ανθρώπου και περιβάλλοντος σε κατάσταση ισορροπίας.

1.5 Προϋποθέσεις για τη Διαμόρφωση της Ελληνικής Περιφερειακής Πολιτικής

Η περιφερειακή πολιτική στην Ελλάδα αντιμετωπίζει πολύπλοκα προβλήματα, τα οποία οφείλονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της οικονομίας της και στον τρόπο με τον οποίο αντικατοπτρίζονται στο χώρο. Όμως η γεωγραφική της θέση, της επιτρέπει να λειτουργεί ως εξωτερική συνοριακή ζώνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τη δυνατότητα να αξιοποιεί τις σχέσεις της με τις συνορεύουσες χώρες. Ο στόχος αυτός για να γίνει πραγματικότητα απαιτεί την υιοθέτηση αναπτυξιακής στρατηγικής που να ενσωματώνει κατάλληλα μέτρα πολιτικής για τους άξονες υποδομών, τα αστικά κέντρα, τους παραγωγικούς τομείς υψηλής τεχνολογίας και καινοτομιών.

Οι ανισότητες μεταξύ των περιφερειών της χώρας, οι οποίες παραμένουν ορατές παρά την μείωσή τους κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες, αλλά και οι ιδιαίτερα σημαντικές ενδοπεριφερειακές ανισότητες, επιβάλλουν την υιοθέτηση του κριτηρίου της άμβλυνσης των χωρικών ανισοτήτων από την περιφερειακή στρατηγική.

Άλλωστε, σημαντική συνιστώσα του περιφερειακού προβλήματος είναι η ανισότητα των ευκαιριών, γι' αυτό και η στρατηγική πρέπει να κινηθεί προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης των αναπτυξιακών δυνατοτήτων, της εξωστρέφειας και της συμμετοχής στην αναπτυξιακή διαδικασία του ευρωπαϊκού χώρου, ιδιαίτερα των περιφερειών που υστερούν, όπως οι παραμεθόριες, οι ορεινές και οι νησιωτικές.

Οι περιφερειακές ανισότητες και οι αδυναμίες αξιοποίησης των ευκαιριών για την μείωσή τους, οφείλονται σε σημαντικό βαθμό στην υστέρηση της χώρας στην παρακολούθηση των εξελίξεων που συντελούνται διεθνώς στο σύνολο των τομέων παραγωγής. Ενδεικτικά, μπορούν να αναφερθούν ορισμένα παραδείγματα, όπως:

- Το χαμηλό ύψος δαπανών που διατίθεται για την έρευνα και ανάπτυξη νέων μεθόδων παραγωγής, ενώ απουσιάζει οποιαδήποτε προετοιμασία της χώρας στον άξονα υψηλής τεχνολογίας της Νότιας Ευρώπης (Ζώνη του Ήλιου).
- Το χαμηλό επίπεδο ενσωμάτωσης καινοτομιών, σε όλες τις φάσεις της παραγωγικής διαδικασίας, από την παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών έως τη χρήση τους.
- Τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο πρωτογενής τομέας της οικονομίας και κατά συνέπεια ο πληθυσμός που εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα από αυτόν. Τα προβλήματα αυτά θα ενταθούν μετά την μεταβολή της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής.
- Η τεχνολογική υστέρηση του μεγαλύτερου τμήματος του δευτερογενή τομέα και ο εσωστρεφής χαρακτήρας του.
- Η χαμηλή στάθμη των παραγωγικών, τεχνικών και κοινωνικών υποδομών σε όλες σχεδόν τις περιοχές της χώρας.
- Η άναρχη χωρική ανάπτυξη των αστικών κέντρων της χώρας και τα προβλήματα υποβάθμισης των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών σε αυτά.
- Η περιορισμένη πρόσβαση στα αστικά κέντρα, στις αγορές της ευρύτερης ζώνης επιρροής και αλληλεξάρτησης της χώρας.

Έτσι λοιπόν, η περιφερειακή πολιτική της Ελλάδας πρέπει να ακολουθήσει τις σύγχρονες αναπτυξιακές τάσεις και προοπτικές που διαμορφώνονται στο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι, οι οποίες απαιτούν την επίσπευση ενός σημαντικού διαλόγου που θα αφορά θέματα συγκρότησης και οροθέτησης των Περιφερειών Προγραμματισμού, το ρόλο των περιφερειών και των πόλεων στον Ευρωπαϊκό, Μεσογειακό, Βαλκανικό και Παρευξείνιο Χώρο και την οριστική διαμόρφωση της Στρατηγικής Περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας στην αρχή του 21^{ου} αιώνα.

Αυτές οι αναπτυξιακές συνθήκες και απόψεις διαμορφώνουν νέες τάσεις στην περιφερειακή πολιτική και στον σχεδιασμό, οι οποίες ελήφθησαν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του Σχεδίου Ανάπτυξης 2000-2006 και αναμένεται να επηρεάσουν την εφαρμογή και την εξειδίκευσή του, όσο και το μελλοντικό σχεδιασμό της Περιφερειακής Ανάπτυξης στη χώρα μας. Έτσι, ως νέα στοιχεία του Σχεδίου Ανάπτυξης 2000-2006, μπορούν να εντοπιστούν τα εξής:

- Η προσπάθεια ενίσχυσης της εξωστρέφειας της οικονομίας των περιφερειών.

- Η εξειδίκευση του αναπτυξιακού ρόλου των αστικών κέντρων σε περιφερειακό, εθνικό και διακρατικό επίπεδο, μέσω της ενίσχυσης των στρατηγικών υποδομών τους και της ανάδειξης των Προωθητικών Δραστηριοτήτων κάθε αστικού κέντρου.
- Ο σχεδιασμός ένταξης των δυναμικών αστικών κέντρων στα διευρωπαϊκά δίκτυα και δημιουργίας αξόνων ανάπτυξης εθνικής και υπερεθνικής σημασίας.
- Η αξιοποίηση της Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, της Προσαρμοσμένης Τεχνολογίας και της Πολιτικής για την Καινοτομία στην αναπτυξιακή διαδικασία.
- Η ολοκλήρωση των δραστηριοτήτων, πρώτον, με την προσπάθεια διασύνδεσης των ενισχυόμενων κλάδων με συμπληρωματικές δραστηριότητες και δεύτερον, με την καλύτερη δυνατή ένταξη των δραστηριοτήτων στο φυσικό και στο αστικό περιβάλλον.
- Η προώθηση της ενδογενούς ανάπτυξης, στηριγμένης σε τοπικούς φυσικούς, επιχειρηματικούς, ανθρώπινους και πολιτιστικούς πόρους, με έμφαση στις ορεινές και νησιωτικές περιοχές.
- Η ενίσχυση της προσπάθειας μείωσης των διαπεριφερειακών ανισοτήτων στις ευκαιρίες για ανάπτυξη, επιχειρηματική δραστηριότητα, επενδύσεις, απασχόληση, επαγγελματική σταδιοδρομία, περίθαλψη, εκπαίδευση.

Η άνοδος του επιπέδου ανάπτυξης των περιφερειών αναμένεται να συνοδεύεται τόσο από την κάλυψη των βασικών αναγκών των περιμετρικών περιφερειών όσο και από την μείωση των διαπεριφερειακών ανισοτήτων. Όπως το σύνολο των θεωρητικών προσεγγίσεων αλλά και η διεθνής εμπειρία καταδεικνύουν, με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας και γενικότερα, με την άνοδο του επιπέδου ανάπτυξης, το περιφερειακό πρόβλημα μεταλλάσσεται ή αξιολογείται διαφορετικά από τον πληθυσμό και τους φορείς σχεδιασμού. Οι νέες προοπτικές αφορούν την προώθηση της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης, την σύνδεση της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, την ανάπλαση του αστικού χώρου, την ανάπτυξη της κοινωνίας της γνώσης και την αναβάθμιση των παρεχόμενων κοινωνικών υπηρεσιών.

2. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

2.1 Ορισμός και Χαρακτηριστικά των Υποδομών

Η σημερινή φάση της καπιταλιστικής ανάπτυξης, πιστοποιεί τη διενέργεια σημαντικών μετασχηματισμών στην παραγωγική διαδικασία, με τη μεταβολή από το φορντικό μοντέλο παραγωγής προς τα μεταφορντικά καθεστώτα συσσώρευσης, τα οποία έχουν ως κύριο χαρακτηριστικό την εισαγωγή, την αφομοίωση και την μετεξέλιξη των νέων τεχνολογιών. Ειδικότερα, η εισαγωγή και προσαρμογή της τεχνολογίας και καινοτομίας στα σύγχρονα και ευέλικτα συστήματα παραγωγής, αποσκοπεί στη δημιουργία οικονομιών και στην αύξηση της κερδοφορίας των επιχειρήσεων.

Στο πλαίσιο αυτών των δομικών εξελίξεων, η έννοια της υποδομής διαδραματίζει σημαντικό ρόλο καθώς βρίσκεται στο επίκεντρο των συζητήσεων, αναφορικά με την συμβολή της στην αναπτυξιακή διαδικασία. Εξαιρετικά αμφιλεγόμενο ζήτημα αποτελούν οι διάφορες κατηγορίες υποδομών που προσιδιάζουν με δημόσια αγαθά και κατά συνέπεια διαμορφώνουν σημαντικές προσεγγίσεις και προτάσεις για το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Επίσης, το γεγονός ότι η υποδομή αποτελεί κεφαλαιακή εισροή στην παραγωγική διαδικασία των ιδιωτικών και δημόσιων επιχειρήσεων, εγείρει το ζήτημα της παραγωγικότητάς της και του χαρακτηρισμού της ως «παραγωγική» ή «αντιπαραγωγική»⁷.

Αναλυτικότερα, ένα έργο υποδομής εντάσσεται ως συστατικό στοιχείο διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων. Άρα, αποτελεί εισροή για τις δραστηριότητες αυτές και συνεπώς μπορεί να χαρακτηριστεί **έργο παραγωγικό**, στο βαθμό που θα χρησιμοποιηθεί σε παραγωγικές δραστηριότητες. Σε περίπτωση που δεν χρησιμοποιηθεί σε παραγωγικές δραστηριότητες, π.χ σε ένα καθαρά στρατιωτικό έργο, θα μπορεί να χαρακτηριστεί ως **μη παραγωγικό έργο**. Η ίδια όμως η διαδικασία μελέτης και κατασκευής του έργου, στο βαθμό που περιλαμβάνει την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα, μπορεί να χαρακτηριστεί ως παραγωγική διαδικασία, επειδή περιλαμβάνει παραγωγική εργασία, δηλαδή εξαγωγή κέρδους για κάποιον κατά τη διάρκεια αυτής της εργασίας.

Αντίθετα, αν η εργασία αυτή εκτελείται στα πλαίσια ενός δημόσιου φορέα, όπου δεν υφίσταται η έννοια του κέρδους μέσω της παραγωγικής υπεραξίας, τότε η εργασία της παραγωγής της υποδομής και συνεπώς η σχετική διαδικασία, θα πρέπει να θεωρείται ως μη παραγωγική. Η απάντηση επομένως στο ερώτημα της παραγωγικότητας της υποδομής, που συχνά τίθεται, δεν είναι μία. Με αυστηρά επιστημονικά κριτήρια η έννοια της παραγωγικότητας είναι διάφορη από αυτήν της χρησιμότητας και έχει να κάνει με τη διαδικασία αξιοποίησης του κεφαλαίου.

Βέβαια, είναι περισσότερο εύκολο και εφικτό ν' αναγνωρίσει κανείς κατηγορίες υποδομών, παρά να προσδιορίσει έναν εννοιολογικό ορισμό και ν' αποσαφηνίσει τα χαρακτηριστικά τους γνωρίσματα. Ωστόσο, ως υποδομή θα μπορούσε να οριστεί **ένα σύμπλεγμα επενδυτικών έργων και εγκαταστάσεων, εκφρασμένων σε φυσικό κεφάλαιο, τα οποία παρέχουν βασικές και απαραίτητες υπηρεσίες, με σκοπό τη διευκόλυνση της λειτουργίας των οικονομικών δραστηριοτήτων και την κάλυψη των αναγκών της κοινωνίας** (Π. Σκάγιαννης, 1994- Κ. Δελής, 1996)⁸.

Με βάση τον ορισμό, υποδομές αποτελούν τα οδικά, σιδηροδρομικά, αεροπορικά δίκτυα, κατηγοριοποιημένα ως «μεταφορές». Αντίστοιχα, τα τηλεπικοινωνιακά και ταχυδρομικά δίκτυα, τα δίκτυα μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, αερίου και ύδατος αποτελούν σημαντικές μορφές δικτύων υποδομών. Ταυτόχρονα, ως έργα υποδομής ταξινομούνται και οι εγκαταστάσεις νοσοκομειακής περίθαλψης, οι σχολικές και πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις, κ.τ.λ.

⁷ Σκάγιαννης Π. (1994), «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών», σελ. 30-40, Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλης.

⁸ Δελής Κ. (1996), «Χρηματοδότηση-Τιμολόγηση και Αποτελεσματική Διαχείριση των Υποδομών», Επιλογή-Η Ελληνική Οικονομία 1996.

Οι υποδομές παρουσιάζουν τ' ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Η παροχή των υπηρεσιών τους πραγματοποιείται μέσω ενός δικτύου σχεδιασμένου να εξυπηρετήσει έναν μεγάλο αριθμό χρηστών (Π.Θ.Καπόπουλος 1997)⁹.
- Διαμορφώνουν ένα μικρό αλλά αναπόσπαστο μέρος του συνολικού κοινωνικού κόστους παραγωγής των προϊόντων, με αποτέλεσμα οι απώλειες από τη δυσλειτουργία μιας υποδομής να είναι πολύ υψηλές σε σχέση με το βασικό κόστος παροχής της υπηρεσίας (Κ. Δελής, 1996).
- Παρουσιάζουν χαρακτηριστικά φυσικού μονοπωλίου (R. Beatley)¹⁰, καθώς το υψηλό τους κόστος είναι συχνά απαγορευτικό για τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού οικονομικού πλαισίου προσφοράς των υπηρεσιών των υποδομών.
- Τα κεφαλαιουχικά κόστη των υποδομών είναι υψηλά σε σύγκριση με τα λειτουργικά κόστη¹¹ (J. Kay, 1990). Είναι σκόπιμο να αναφερθεί ότι παρόλο που οι υπηρεσίες υποδομής συμμετέχουν άμεσα και έμμεσα στο κόστος παραγωγής των προϊόντων και των υπηρεσιών, σε χαμηλό σχετικά ποσοστό του συνολικού κόστους τους, ο τερματισμός της παροχής τους συνεπάγεται τεράστιο κόστος για τον κλάδο και την οικονομία γενικότερα.
- Προκαλούν σημαντικές θετικές και εξωτερικές οικονομίες με την έννοια ότι δημιουργούν οφέλη και ζημιές σε τρίτους, χωρίς οι ωφελούμενοι να πληρώνουν αμοιβή και αυτοί που ζημιώνονται να λαμβάνουν αποζημίωση (Δ. Καράγιωργας)¹².
- Τέλος, δεδομένου ότι οι υποδομές παρέχουν υπηρεσίες γενικού και δημόσιου συμφέροντος, πρέπει να είναι προσβάσιμες για όλους σε μια κοινωνικά «λογική τιμή».

2.1.1 Οι Φάσεις Ανάπτυξης της Υποδομής και το Ιδιοκτησιακό Καθεστώς

Ένα ζήτημα που υφίσταται από τότε που υπάρχει και η υποδομή, αφορά αυτό του «δημόσιου ή ιδιωτικού χαρακτήρα της». Ο προβληματισμός αυτός συμβαίνει σήμερα να έχει πάρει ιδιαίτερες διαστάσεις με την συζήτηση για την απορύθμιση, την ιδιωτικοποίηση, κ.α που γίνεται στις χώρες της Ευρώπης και αφορά μεταξύ άλλων και τον τομέα των υποδομών.

Πολλοί επιστήμονες υποστηρίζουν ότι οι υποδομές αποτελούν αντικείμενο της αρμοδιότητας του κράτους. Άλλοι υποστηρίζουν ότι μπορούν να είναι αντικείμενο είτε του κράτους είτε του ιδιωτικού τομέα, ενώ ορισμένοι επιμένουν για τον πλήρη ιδιωτικό χαρακτήρα. Προκειμένου όμως να απαντηθεί το ερώτημα αυτό, θα πρέπει να

⁹ Καπόπουλος Π.Θ. (1997), «Παραγωγή Έργων Υποδομής: Ο Ρόλος του Ιδιωτικού και του Δημόσιου Τομέα», στο «Λειτουργίες του Δημόσιου Τομέα, Προβλήματα-Προοπτικές», επιμ. Προβόπουλος Γ. και Ράπανος Β., σελ.96, Αθήνα: IOBE.

¹⁰ Beatley R. (1996), "Public-Private Relationships and Performance in Service Provision", p. 723-751.

¹¹ Kay J. (1990), "Efficiency and Private Capital in the Provision of Infrastructure", in Barrie Stevens and Wolfgang Michalski, "Infrastructure in the 1990s: An overview of trends and policy issues", O.E.C.D 1990.

¹² Καράγιωργας Δ.Π. (1981), «Δημόσια Οικονομική Ι: Οι Οικονομικές Λειτουργίες του Κράτους», Αθήνα: Παπαζήσης.

αναφερθούν αναλυτικότερα οι φάσεις ανάπτυξης μιας υποδομής. Η ενδοσκοπήση αυτή, είναι δυνατό να βοηθήσει στην καταπολέμηση των διαφόρων προκαταλήψεων και να τοποθετήσει το ζήτημα σε ρεαλιστικές διαστάσεις.

Οι φάσεις ή οι σχετικές δραστηριότητες που υπεισέρχονται στον κύκλο της παραγωγής και χρήσης των υποδομών είναι οι εξής:

- Διαπίστωση αναγκών
- Προγραμματισμός
- Σχεδιασμός
- Χρηματοδότηση
- Μελέτη
- Κατασκευή
- Κρατικές προμήθειες
- Διαχείριση
- Λειτουργία- «Εκμετάλλευση»-Συντήρηση
- Αξιολόγηση και εντοπισμός νέων αναγκών

1) Αναλυτικότερα, η **διαπίστωση των αναγκών** γίνεται είτε από τον ιδιωτικό τομέα (και από την αγορά) ως αποτέλεσμα της ανάγκης που υπάρχει για να υπερνικηθούν εμπόδια στην παραγωγή και διανομή αγαθών και υπηρεσιών, δηλαδή ως αποτέλεσμα της εξασφάλισης και αύξησης της κερδοφορίας, είτε από διάφορους φορείς του δημοσίου τομέα που έχουν κυρίως κριτήρια εναρμονισμένα με την κρατική πολιτική, τα οποία μπορεί να έχουν εθνικές, κοινωνικές και άλλες διαστάσεις. Βέβαια, δεν αποκλείεται και οι φορείς αυτοί να αποσκοπούν στη βελτίωση της κερδοφορίας είτε για λογαριασμό του δημοσίου είτε συμπεριφερόμενοι ως «συλλογικός καπιταλιστής». Πάντως, η διαπίστωση των αναγκών πρέπει να συνοδεύεται και από μία εκτίμηση κατά πόσον ένα έργο είναι δυνατό να κατασκευαστεί και να λειτουργήσει, με τρόπο μάλιστα που να είναι κερδοφόρος.

2) Ο **προγραμματισμός** είναι μια δραστηριότητα που πραγματοποιείται τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο και η οποία δεν αφορά αποκλειστικά ένα μεμονωμένο έργο αλλά περιλαμβάνει σειρά έργων που αλληλοσυνδέονται. Στην Ελλάδα, ο κανόνας είναι ο προγραμματισμός να γίνεται από το κράτος ή τους μεγάλους δημόσιους οργανισμούς και την τοπική αυτοδιοίκηση. Στη διαδικασία του προγραμματισμού, σε διάφορα στάδια, είναι δυνατό να συμμετέχουν ή να αναλαμβάνουν διάφορες εργασίες ιδιωτικοί σύμβουλοι. Σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες ο προγραμματισμός για κατηγορίες έργων γίνεται και από ιδιωτικούς φορείς αλλά σε όλες τις περιπτώσεις είναι, σε κάποιο επίπεδο, παρούσα η κρατική ρύθμιση.

3) Ο **σχεδιασμός** είναι στενότερα συνδεδεμένος με το φορέα που πρόκειται να κατασκευάσει το έργο. Αποτελεί την υλοποίηση της γενικής σύλληψης ενός συγκεκριμένου έργου σε τεχνικό επίπεδο (project outline design), περιλαμβάνει την πρόταση για τη διεύθυνση και υλοποίηση του έργου, από πλευράς χρονικού και οικονομικού προγραμματισμού (project planning) και είναι στενά συνδεδεμένος με τη δραστηριότητα της διαχείρισης του έργου (project management). Υπεύθυνος για τον σχεδιασμό είναι, κατά περίπτωση, τόσο ο δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός τομέας που συχνά λειτουργεί ως σύμβουλος.

4) Η **χρηματοδότηση** του έργου μπορεί να γίνει είτε από το δημόσιο είτε από τον ιδιωτικό τομέα. Παραδοσιακά στην Ελλάδα τα κατασκευαστικά κυρίως έργα χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε) ή από τα επενδυτικά προγράμματα των μεγάλων δημοσίων επιχειρήσεων (π.χ ΔΕΗ). Το «δημόσιο», προκειμένου να εξεύρει πόρους χρηματοδότησης, καταφεύγει είτε σε δανεισμό από την εσωτερική αγορά (π.χ ομόλογα) είτε σε δανεισμό από την εξωτερική αγορά (π.χ Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων). Όμως, πέρα από το δανεισμό, τα έργα υποδομής συγχρηματοδοτούνται και από την Κοινότητα, μετά την ένταξη της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες και στις ΗΠΑ, πολλά έργα υποδομής χρηματοδοτούνται απ' ευθείας από ιδιωτικούς φορείς. Γενικά, στις περισσότερες ενέργειες χρηματοδότησης συμμετέχει με τον έναν ή τον άλλον τρόπο και ο ιδιωτικός τομέας, με τρόπο μάλιστα που να διασφαλίζονται τα συμφέροντά του.

5) Οι **μελέτες** που απαιτούνται για τα έργα γίνονται είτε από τους αρμόδιους δημόσιους φορείς, είτε ανατίθενται σε ιδιωτικές μελετητικές εταιρίες και γραφεία, η εμπλοκή των οποίων στην μελετητική διαδικασία είναι σημαντική.

6) Η **κατασκευή** των έργων μπορεί να ακολουθήσει δύο δρόμους:

α) Είτε το έργο, όπως συνήθως συμβαίνει στην Ελλάδα, να έχει προκύψει ως μέρος ενός προγράμματος και απλώς ανατίθεται σε ιδιωτικές εταιρίες η εκτέλεση της κατασκευής του,

β) είτε το έργο εκτελείται από ιδιωτικούς φορείς, έχοντας όμως προκύψει από τον προγραμματισμό και σχεδιασμό επίσης ιδιωτικών φορέων (π.χ οι σιδηρόδρομοι στις ΗΠΑ).

7) Οι **κρατικές προμήθειες** που είναι απαραίτητες για την κατασκευή ενός έργου, αποτελούν κρίσιμο τομέα της πολιτικής, καθώς συναρθρώνουν την κατασκευή με τις εισροές της από την παραγωγή και συνεπώς αποτελούν πεδίο ανταγωνισμού των διαφόρων παραγωγικών μονάδων. Οι επιλογές που παρουσιάζονται είναι το κατά πόσο οι προμήθειες γίνονται από ιδιωτικές παραγωγικές μονάδες ή από κρατικές, εφ' όσον υπάρχουν τέτοιες.

8) Η **διαχείριση** της υλοποίησης των έργων, που γίνεται σήμερα κυρίως σε επίπεδο Προγράμματος, αποσκοπεί στη διασφάλιση της έγκαιρης και καλής περάτωσής τους, γίνεται δε από τον φορέα ή τον τομέα του δημοσίου στον οποίο το κράτος αναθέτει την εργασία αυτή. Ο τομέας αυτός μπορεί να είναι η Περιφέρεια, αλλά στην ουσία συχνά η διαχείριση γίνεται από ειδικούς συμβούλους- εταιρίες διαχείρισης, που προσλαμβάνονται για τον σκοπό αυτό. Συνεπώς, η εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση είναι όλο και μεγαλύτερη.

9) Η **λειτουργία και συντήρηση** των αποπερατωθέντων πια έργων, είναι στην ουσία η τμηματική τους πώληση ή παραχώρηση στους χρήστες. Τη λειτουργία και συντήρηση μπορούν να αναλάβουν είτε δημόσιοι είτε ιδιωτικοί φορείς, όπως γίνεται και στην κατασκευή.

10) **Η αξιολόγηση και η διαπίστωση των νέων αναγκών** είναι μία φάση που σπάνια πραγματοποιείται στην Ελλάδα αλλά τουλάχιστον θεωρητικά, μπορεί να είναι αντικείμενο είτε του δημόσιου τομέα είτε του ιδιωτικού, εάν τα έργα εμπίπτουν στην σφαίρα των ενδιαφερόντων του. Ειδικά όμως για τα προγράμματα που συγχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε, όπως τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, η αξιολόγηση έχει γίνει καθεστώς και γι' αυτό το λόγο έχουν προσληφθεί οι «αξιολογητές» των διαφόρων προγραμμάτων. Βέβαια, η αξιολόγηση έχει νόημα όταν γίνεται από φορείς ανεξάρτητους από εκείνους που υλοποιούν το έργο.

Γενικά η αξιολόγηση διακρίνεται:

- α) στην προ-αξιολόγηση (ex-ante evaluation), όπου διερευνάται η σκοπιμότητα και οι όροι της ύπαρξης ενός έργου ή προγράμματος,
- β) στην αξιολόγηση κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του έργου (on- going evaluation), όπου γίνονται εκτιμήσεις για την πορεία του έργου και οι σχετικές συστάσεις και
- γ) στην εκ των υστέρων αξιολόγηση (ex-post evaluation), όπου γίνεται προσπάθεια να εκτιμηθούν τα αποτελέσματα του έργου ή προγράμματος αφού αυτό έχει περατωθεί.

Με την τελευταία συνδέεται και η αξιολόγηση της λειτουργίας ή χρήσης ενός συστήματος υποδομής, που μπορεί να οδηγήσει σε ευρύτερες αναδιαρθρώσεις, όπως για παράδειγμα στην αλλαγή του τεχνολογικού συστήματος που ακολουθείται.

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι σε όλες τις φάσεις ανάπτυξης των υποδομών, η εμπλοκή και των δύο τομέων της οικονομίας, δημόσιου και ιδιωτικού, είναι σχεδόν δεδομένη. Κατά συνέπεια, στους φορείς της υποδομής έχουμε την παρουσία πολλαπλών συμφερόντων του ιδιωτικού τομέα και του κράτους, συμφέροντα τα οποία ανταγωνίζονται για την ανάληψη μελετών, εργολαβιών, προμηθειών και την κατοχύρωση τεχνολογιών, που λόγω της κλίμακας των έργων λειτουργούν δεσμευτικά για επόμενες επιλογές. Η υποδομή δηλαδή, ακόμα και όταν είναι «κρατική», λειτουργεί ως πεδίο οξύτατων ανταγωνισμών και λόγω της φύσης της είναι στρατηγικός για μια οικονομία.

Συμπερασματικά, στη διαδικασία δημιουργίας και λειτουργίας της υποδομής υπάρχει το περιθώριο της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα σε διάφορα στάδια και συνεπώς υπάρχει η δυνατότητα «αξιοποίησης» του κεφαλαίου. Η εμπλοκή του ιδιωτικού κεφαλαίου μάλιστα είναι τόσο εντονότερη όσο αυτό έχει φτάσει σε μεγάλο βαθμό ανάπτυξης, ενώ επίσης η εμπλοκή αυτή καθορίζεται και από το επίπεδο ανάπτυξης και διάδοσης της τεχνολογίας των υποδομών, καθώς και από ιστορικούς λόγους.

Στα πρώτα στάδια ανάπτυξης μίας τεχνολογίας υποδομής (π.χ ηλεκτρικής ενέργειας), η ιστορική εμπειρία έχει δείξει ότι η υποδομή αυτή είναι κυρίως ιδιωτική. Σε ένα δεύτερο στάδιο, που προκύπτει η ανάγκη διάδοσης της τεχνολογίας και των σχετικών υπηρεσιών, επειδή το κόστος είναι μεγάλο για τον ιδιωτικό τομέα, το βάρος της ανάπτυξης μετατίθεται στο κράτος, ενώ σε ένα επόμενο στάδιο, που η τεχνολογία διαδίδεται και το κόστος της μειώνεται, ο ιδιωτικός τομέας προβάλλει πάλι διεκδικήσεις για την ανάληψη της ευθύνης υποδομής. Βέβαια, υπάρχουν διαφοροποιήσεις ανάλογα με τις συγκεκριμένες ιστορικές συγκυρίες των διαφόρων κοινωνικών σχημάτων. Για παράδειγμα, στις ΗΠΑ για πολύ μεγάλο χρονικό

διάστημα, η υποδομή έχει γίνει αντικείμενο του ιδιωτικού τομέα της οικονομίας. Αντίθετα, στην Ευρώπη όπως και στην Ελλάδα, για ιστορικούς λόγους, η υποδομή έχει κυρίως τεθεί υπό την αιγίδα των διαφόρων κρατών.

Σήμερα όμως έχει εμφανιστεί στην Ευρώπη η τάση των ιδιωτικοποιήσεων (όχι μόνο μεταποιητικών βιομηχανιών αλλά και των υποδομών) και της απορύθμισης, που εντάσσονται στις λεγόμενες νεοφιλελεύθερες πολιτικές, οι οποίες πρεσβεύουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό σε όλα τα οικονομικά πεδία. Οι πολιτικές αυτές γίνονται προσπάθειες να εφαρμοστούν, από τις αρχές περίπου της δεκαετίας του 1980, στις περισσότερες χώρες της Δυτικής Ευρώπης (ιδιαίτερα στην Αγγλία), συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας και από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 στην πλειοψηφία των πρώην σοσιαλιστικών χωρών. Η διαδικασία αυτή δεν είναι ούτε εύκολη αλλά ούτε είναι και αυταπόδεικτο, σε όλες τις περιπτώσεις, ότι θα είναι προς όφελος των κοινωνικών συνόλων, η πορεία της δε, σε πολλές περιπτώσεις, γίνεται απαρχή κοινωνικών συγκρούσεων.

2.1.2 Η Αποτελεσματικότητα των Έργων Υποδομής

Η υπόθεση ότι η παραμέληση της ποσοτικής και ποιοτικής ανάπτυξης των υποδομών μπορεί να είναι ένας από τους λόγους που οδήγησαν στην μείωση του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης σε πολλές χώρες, έχει προσελκύσει τα τελευταία χρόνια την προσοχή τόσο της επιστημονικής κοινότητας όσο και των υπευθύνων σχεδιασμού της οικονομικής πολιτικής¹³. Αρκετές έρευνες έχουν πραγματοποιηθεί για τη διερεύνηση του ρόλου των υποδομών στην οικονομική μεγέθυνση και της συμβολής τους στην ανάπτυξη του ιδιωτικού κεφαλαίου.

Ο Aschauer (1989)¹⁴ εκτιμώντας μία συνάρτηση της μορφής Cobb-Douglas για την παραγωγικότητα του ιδιωτικού τομέα των ΗΠΑ, διαπίστωσε ότι η κάμψη του ρυθμού μεγέθυνσης της αμερικάνικης οικονομίας, στη δεκαετία του 1980, οφείλεται στην μείωση των δημοσίων επενδύσεων σε έργα υποδομής κατά την ίδια περίοδο. Συναφείς κατηγορίες μελετών πραγματοποιήθηκαν επίσης από τους Mila και McGuire (1992)¹⁵, οι οποίοι βασιζόμενοι σε διαστρωματική ανάλυση εκτίμησαν τη σημαντική επίδραση του οδικού δικτύου και της εκπαίδευσης, ως δύο κατηγορίες εισροών υποδομών, στην αύξηση του προϊόντος για τις περιφέρειες των ΗΠΑ.

Η προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την υποδομή παρουσιάζεται με την σχετική μελέτη από τον Biehl (1986)¹⁶, ο οποίος αποστασιοποιημένος από τις νεοκλασικές θεωρίες για την περιφερειακή ανάλυση και το ρόλο των υποδομών σε

¹³ Σεγούρα Η. και Χριστοδουλάκης Ν. (1997), «Δημόσια Υποδομή και Ιδιωτική Παραγωγικότητα: Μία εμπειρική διερεύνηση για την ελληνική οικονομία 1963-1990», σελ.65, Αθήνα: IOBE.

¹⁴ Aschauer D.A. (1989), "Is Public Expenditure Productive?", *Journal of Monetary Economics*, 23, p.177-200 & "Does Public Capital Crowd Out Private Capital?", *Journal of Monetary Economics*, 24, p.171-188.

¹⁵ Garcia-Mila T. and T.J.McGuire (1992), "The Contribution of Publicly Provided Inputs to States' Economies", *Regional Science and Urban Economics*, 22, p. 229-241.

¹⁶ Biehl D. (1986), "The Contribution of Infrastructure to Regional Development", Final Report. Luxembourg: Commission of the European Communities, p. 62-90.

αυτή, υπογραμμίζει ότι οι λειτουργίες της υποδομής είναι η **πολιτική ανεξαρτησία, η ισονομία και η περιφερειακή ανάπτυξη**. Θεωρώντας την υποδομή ως δημόσιο φυσικό και μη φυσικό κεφάλαιο, προτείνει την «**Προσέγγιση του Δυναμικού Περιφερειακής Ανάπτυξης**» (Regional Development Potential Approach) και υποστηρίζει ότι οι περιφερειακές ανισότητες από τη φύση τους είναι μακροπρόθεσμοι χαρακτήρα και δεν είναι το αποτέλεσμα βραχυχρόνιων κυκλικών διακυμάνσεων. Συνεπώς, η έμφαση και η προσοχή της ανάλυσης και του σχεδιασμού της οικονομικής πολιτικής των περιφερειών, πρέπει να αποδίδεται στην προσφορά δυναμικού και όχι στη ζήτηση.

Επίσης, υποστηρίζει ότι οι παράγοντες δυναμικού, οι οποίοι στοιχειοθετούνται από: α) τον πλούτο σε φυσικούς πόρους, β) τον περιφερειακό πληθυσμό, γ) τη γεωγραφική θέση, δ) το χωροθετικό σύστημα των αστικών συγκεντρώσεων, ε) τη δομή των τομέων της οικονομίας και στ) το απόθεμα κεφαλαίου υποδομής, είναι χαρακτηριστικά σταθερά χωροθετημένα σε μια γεωγραφική περιοχή, της οποίας καθορίζουν τις αναπτυξιακές της προοπτικές και δυνατότητες. Κοινές ιδιότητες των παραγόντων δυναμικού είναι η ακινησία, η αδιαιρετότητα, η μη-υποκαταστασιμότητα και η πολυσθένεια.

Το ερώτημα που προβάλλεται σε αυτό το σημείο είναι ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική διαχείριση και χρήση των υποδομών. Αναμφισβήτητα, οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στην κατασκευή των έργων υποδομής λειτουργούν πιο αποτελεσματικά υπό ανταγωνιστικές συνθήκες.

Οι υπηρεσίες υποδομών που είναι περισσότερο δημοσίως εμφανείς στους πολίτες και ασκούν άμεση επίδραση στην ευημερία των νοικοκυριών, εμφανίζονται να προσφέρονται περισσότερο αποτελεσματικά, ίσως επειδή το πολιτικό ενδιαφέρον επικεντρώνεται σε πεδία ομάδων πίεσης. Για παράδειγμα, οι υποδομές ύδρευσης και αποχέτευσης αποτελούσαν ανέκαθεν ζήτημα υψηλής πολιτικής ευαισθητοποίησης και αμφισβήτησης, που προέρχονταν από πιέσεις για βέλτιστη λειτουργία και συντήρηση επαρκών επενδυτικών επιπέδων.

Παράλληλα, υποστηρίζεται ότι το απόθεμα του κρατικού κεφαλαίου συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας του ιδιωτικού τομέα της οικονομίας, καθώς οι υποδομές που συνδέονται άμεσα με την παραγωγική διαδικασία (οδικό δίκτυο, εξυπηρετήσεις ύδρευσης και αποχέτευσης, αστικές δομές και λιμάνια), παρουσιάζουν μία σημαντική θετική επίδραση στην ιδιωτική παραγωγικότητα, συμπέρασμα που δεν αποδεικνύεται για τις κατηγορίες κοινωνικών υποδομών (εκπαίδευση και υγεία). Ωστόσο, οι κοινωνικές υποδομές προσλαμβάνουν δυναμικό χαρακτήρα στην συμβολή τους για την αναβάθμιση του ανθρώπινου κεφαλαίου (M. Mas, J. Maudos, 1996)¹⁷.

Τέλος, η αποτελεσματική λειτουργία των υποδομών με στόχο την ικανοποίηση των ιδιωτικών και κοινωνικών αναγκών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών, επιτυγχάνεται μέσω της καθιέρωσης και εφαρμογής ενός ρυθμιστικού πλαισίου

¹⁷ M.Mas, M.Maudos, κ.α. (1996), "Infrastructure and the Productivity in the Spanish Regions", Regional Studies, vol.30.7, p.641-649.

κανονισμών λειτουργίας της αγοράς. Υπό αυτούς τους όρους, είναι αναγκαίος ο ακριβής προσδιορισμός των όρων παραχώρησης της κατασκευής και συντήρησης των έργων σε ιδιωτικά κεφάλαια- αναδόχους, όπως επίσης και διενέργεια έμμεσης αλλά ουσιαστικής επίβλεψης της επιχείρησης εκ μέρους των Δημόσιων Αρχών. Κατά αυτόν τον τρόπο, ο έλεγχος του μονοπωλίου είναι αναγκαίος ώστε να μην καταχράται της μονοπωλιακής δύναμης του σε βάρος των χρηστών ή να προβαίνει σε επιδότηση ορισμένων υπηρεσιών, που προσφέρονται υπό συνθήκες ανταγωνισμού (π.χ κινητή τηλεφωνία) σε βάρος άλλων, που προσφέρονται μονοπωλιακά και διαστρεβλώνει έτσι τις συνθήκες ανταγωνισμού (Κ.Δελής, 1996).

2.2 Υποδομή και Ανάπτυξη- Θεωρητική Προσέγγιση

Η έλλειψη της υποδομής είναι από τα βασικά χαρακτηριστικά των λιγότερων αναπτυγμένων περιοχών ή χωρών. Το πρόβλημα βέβαια της «υπανάπτυξης» είναι συνθετότερο, αλλά οι θεωρητικοί της ανάπτυξης, σε πολλές περιπτώσεις, έχουν ασχοληθεί με τις υποδομές. Πρέπει να σημειωθεί ότι η ίδια η «θεωρία της υποδομής» είχε για αρκετό καιρό βασιστεί, πέρα από τον συσχετισμό της με τα δημόσια οικονομικά, στις παρατηρήσεις των «αναπτυξιολόγων», που μετέφεραν τις απόψεις τους για τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, προσπαθώντας να τις εφαρμόσουν στις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές των αναπτυγμένων χωρών.

Ο **Rosestein- Rodan** (από το 1943)¹⁸ έβαλε το ζήτημα της ανάπτυξης μέσω του προγραμματισμού. Το βασικό του επιχείρημα ήταν ότι στη διαδικασία της ανάπτυξης υπάρχουν **τρεις αδιαιρετότητες** (ασυνέχειες) που μπορούν να προκαλέσουν εξωτερικές οικονομίες, με τον όρο ότι υλοποιείται μια μεγάλη ώθηση από κατάλληλες επενδύσεις. Αυτές οι αδιαιρετότητες είναι:

- **της ζήτησης (συμπληρωματικότητα)**, δηλαδή του γεγονότος ότι για να υπάρξει ζήτηση για ένα καταναλωτικό προϊόν πρέπει να υπάρχουν και οι όροι διαβίωσης που να το καθιστούν εφικτό.
- **της προσφοράς της αποταμίευσης** (ασυνέχεια ανάμεσα στο εθνικό εισόδημα και στην εγχώρια αποταμίευση).
- **της διαδικασίας της παραγωγής**, ειδικότερα δε της εφ' άπαξ προσφοράς του μεγάλου πάγιου κοινωνικού κεφαλαίου, η οποία είναι και η πιο σημαντική βαθμίδα «αδιαιρετότητας» και η οποία προσφορά μπορεί να δημιουργήσει διάφορες εξωτερικές οικονομίες για άλλες επιχειρήσεις.

Έτσι, το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο ορίζεται ως όλες εκείνες οι βασικές βιομηχανίες όπως η ενέργεια, οι μεταφορές ή οι επικοινωνίες, που πρέπει να προηγούνται από τις πιο γρήγορα αποδοτικές άμεσες παραγωγικές επενδύσεις και που αποτελούν το πλαίσιο ή την υποδομή και τα πάγια κόστη (γενικά) της οικονομίας ως σύνολο. Οι εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται από ένα εφ' άπαξ μεγάλο αρχικό μέγεθος στο κόστος τους και από χαμηλό μεταβλητό κόστος.

¹⁸ Rosenstein-Rodan P. (εκδ.1966), «Notes of the Theory of the: Big Push», στο "Economic Development for Latin America", επιμ. Ellis H. and Wallich H., σελ. 57-81, London: Macmillan.

Ο Rosestein- Rodan ισχυρίστηκε παραπέρα ότι το ίδιο το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο χαρακτηρίζεται από **τέσσερις αδιαιρετότητες**, δηλαδή από: α) το ανεπίστρεπτο του χρόνου, β) την μεγάλη ελάχιστη διάρκεια, γ) την μακρά περίοδο ωρίμανσης και δ) το μη μειώσιμο της ελάχιστης αναλογίας του πάγιου κοινωνικού κεφαλαίου, για τη διέξοδο από το αναπτυξιακό αδιέξοδο. Δηλαδή, για να ξεπεραστούν τα αναπτυξιακά αδιέξοδα απαιτείται ένα ελάχιστο ποσό συνεισφοράς επενδύσεων σε πάγιο κεφάλαιο.

Αυτές οι αδιαιρετότητες, μαζί με την ελάχιστη ποσότητα επένδυσης για την παραγωγή μισθιακών εμπορευμάτων, αποτελούν τα σημαντικότερα εμπόδια που πρέπει να υπερπηδηθούν προκειμένου να απογειωθεί η αναπτυξιακή διαδικασία. Όπως φαίνεται, στον Rosestein- Rodan είναι σαφής η τάση για την εκτίμηση της σημασίας της υποδομής, ως σημαντικού στοιχείου του πάγιου κοινωνικού κεφαλαίου, στην αναπτυξιακή διαδικασία.

Τον Rosestein- Rodan, που στην ουσία η θεωρία του πρεσβεύει την άποψη για **ισόρροπη ανάπτυξη**, ακολούθησαν και άλλοι αναπτυξιολόγοι όπως ο R. Nurske¹⁹, ο οποίος επεκτείνοντας τις απόψεις του Rosestein- Rodan, έδωσε έμφαση στην προγραμματισμένη και πλουραλιστική αύξηση του μεγέθους της αγοράς.

Από την άλλη πλευρά βρίσκεται ο **A. Hirschman** (1958)²⁰, ο οποίος πρεσβεύει την άποψη για **μη- ισόρροπη ανάπτυξη**. Αυτή επιτυγχάνεται μέσω υποκινούμενων επενδύσεων σε επιλεγμένους τομείς, που γίνονται από το κράτος, όπως τα έργα υποδομής και που δημιουργούν εξωτερικές οικονομίες, ώστε να δημιουργηθεί το κίνητρο για τους επιχειρηματίες να επενδύσουν σε άλλους τομείς. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται αλληλουχίες και διασυνδέσεις, που όμως μέσω της εξέλιξης σημείων μη- ισορροπίας, συντείνουν στην αναπτυξιακή διαδικασία.

Ο A. Hirschman για τον σκοπό αυτό όρισε την κατηγορία της υποδομής ως **το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο (Social Overhead Capital- S.O.C)** αποτελούμενο από αυτές τις βασικές υπηρεσίες, χωρίς τις οποίες ο πρωτογενής, δευτερογενής και τριτογενής τομέας της οικονομίας δεν μπορούν να λειτουργήσουν. Στην ευρύτερή του έννοια περιλαμβάνει όλες τις δημόσιες υπηρεσίες, από το νόμο και την τάξη μέχρι την εκπαίδευση και τη δημόσια υγεία, **τις μεταφορές, τις επικοινωνίες, την ενέργεια και ύδρευση** καθώς και την άρδευση και αποστράγγιση στη γεωργία. Ο σκληρός πυρήνας της έννοιας μπορεί πιθανά να περιοριστεί στις μεταφορές και την ενέργεια.

Ο A. Hirschman ξεκαθάρισε επίσης τις **συνθήκες** κάτω από τις οποίες μία δραστηριότητα μπορεί να υπαχθεί στο πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο. Αυτές είναι:

- α) η διευκόλυνση μίας μεγάλης ποικιλίας οικονομικών δραστηριοτήτων,
- β) η παροχή της από το δημόσιο τομέα ή η υπαγωγή της σε κάποιο δημόσιο έλεγχο και η απόδοσή της στο κοινό, είτε ελεύθερα είτε αντί κάποιου αντίτιμου,
- γ) το γεγονός ότι οι δραστηριότητες αυτού του τύπου δεν μπορούν να εισαχθούν και

¹⁹ Skayannis P. (1990), "The General Conditions of Production and Infrastructure: the case of post civil-war Greece", p.18-25, D.Phil Thesis, University of Sussex.

²⁰ Hirschman A. "The Strategy of Economic Development", 1958, London: Yale University Press.

δ) το εφ' άπαξ μεγάλο μέγεθος της επένδυσης και η μεγάλη αναλογία κεφαλαίου/απόδοσης. Το τελευταίο χαρακτηριστικό, είναι αυτό που διαφοροποιεί την στενή από την ευρεία ερμηνεία του παγίου κεφαλαίου.

Μια ολόκληρη σειρά οικονομολόγων της ανάπτυξης είχε κινηθεί στο ίδιο πλαίσιο με τη λογική του Hirschman και συνέδεσε το «πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο» με τις διαδικασίες της οικονομικής μεγέθυνσης και ανάπτυξης. Η διαδικασία της μη-ισόρροπης ανάπτυξης βρήκε εκφραστές στην άποψη της δημιουργίας των ηγετικών κλάδων. Ένας από τους πιο γνωστούς είναι ο Perroux.

Τέλος, ο **W. Rostow**²¹ της σχολής των ιστορικών των σταδίων της ανάπτυξης και συνεχιστής της Γερμανικής Σχολής των List, Hildebrand, Buecher Schmoller και Sombart από το 1953 αλλά ιδιαίτερα από το 1956, ενσωμάτωσε την έννοια του παγίου κοινωνικού κεφαλαίου στην αναπτυξιακή του **θεωρία των πέντε σταδίων**, καλύτερα γνωστής ως **«θεωρία της απογείωσης»**. Τα στάδια που προτείνει ο Rostow είναι: **(1) Η παραδοσιακή κοινωνία, (2) οι προϋποθέσεις της απογείωσης, (3) η απογείωση, (4) η οδός προς την ωριμότητα, (5) η εποχή της υψηλής μαζικής κατανάλωσης.**

Σύμφωνα με το Rostow, το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο έχει **τρία βασικά χαρακτηριστικά**: α) Μακρές περιόδους ωρίμανσης (gestation) και απόδοσης, β) μεγάλο μέγεθος εφ' άπαξ επένδυσης και γ) τα κέρδη από την επένδυση συχνά επιστρέφουν στην κοινότητα μέσω έμμεσων σειρών αιτιότητας. Θεώρησε επίσης ότι, επειδή πρέπει να ενεργοποιούνται μεγάλα αρχικά κονδύλια παγίου κεφαλαίου, η ανάμιξη των κυβερνήσεων, τόσο εθνικών όσο και τοπικών, στην ανάπτυξη του παγίου κοινωνικού κεφαλαίου είναι κρίσιμη υπόθεση.

Η μεγάλη σημασία του παγίου κοινωνικού κεφαλαίου, αποκαλύπτεται χαρακτηριστικά σε δύο περιστάσεις. **Πρώτα**, στη φάση της δημιουργίας των **όρων της απογείωσης**, ειδικότερα στα ελεύθερα έθνη, δηλαδή σε αυτά που έχουν μετεξελιχθεί σε αστικοδημοκρατικά χωρίς να μεσολαβήσει αποικιοκρατία αλλά και στις παραδοσιακές κοινωνίες. Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης αυξάνονται οι επενδύσεις στις μεταφορές, τις επικοινωνίες και τις πρώτες ύλες. Παράλληλα με τις επαναστατικές αλλαγές που πρέπει να εφαρμοστούν στη γεωργία, οι αλλαγές στο πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο και ιδιαίτερα στις «μεταφορές» είναι αναγκαίες.

Δεύτερον, η μεγάλη σημασία του παγίου κοινωνικού κεφαλαίου αποκαλύπτεται στην αρχή της απογείωσης που μπορεί να προκληθεί από κάποια τεχνολογική καινοτομία (συμπεριλαμβάνονται και οι μεταφορές), που θέτει σε κίνηση μία σειρά από δευτερογενείς επεκτάσεις στους σύγχρονους τομείς και έχει ισχυρά εν δυνάμει αποτελέσματα εξωτερικών οικονομιών, τα οποία εκμεταλλεύεται η κοινωνία. Ειδικότερα, στην τελευταία περίπτωση, το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο δεν είναι απλά ένας όρος, αλλά λειτουργεί ως προωθητική δύναμη ή ως αρχική δύναμη, για παραπέρα ανάπτυξη.

²¹ Rostow W. (1956 & 1971), "The Take-Off into Self-Sustained Growth", 1956, p. 25-48, The Economic Journal, London and "The Stages of Economic Growth: a non-communist manifesto", εκδ. 1971, p. 24-50, Cambridge.

2.2.1 Η Κριτική των Αναπτυξιακών Προσεγγίσεων

Οι τρεις προσεγγίσεις που αναφέρθηκαν, αν και από διαφορετικές σκοπιές, έχουν μερικά κοινά χαρακτηριστικά που είναι σχετικά ως προς το ζήτημα της υποδομής.

Πρώτα, ορίζουν το **πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο** ως τον υλικό όρο ή ακόμα την **προωθητική δύναμη για μια ουσιαστική οικονομική ανάπτυξη**, είτε με την μορφή της μεγάλης ώθησης είτε με αυτή της απογείωσης. Υποστηρίζουν ότι το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο είναι μία μεγάλη κεφαλαιακή επένδυση σε τομείς που εξυπηρετούν άλλες δραστηριότητες, τις «άμεσα παραγωγικές», όπως είναι οι μεταφορές, οι τηλεπικοινωνίες, κ.τ.λ. Βασικά έχουν την άποψη ότι το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο είναι μια απαραίτητη, αν και εξωτερική, κεφαλαιακή εισροή που απλώς χαμηλώνει το κόστος της βιομηχανικής παραγωγής.

Με την έννοια αυτή, η μόνη σχέση της εισροής αυτής με την συσσώρευση του κεφαλαίου είναι η διευκόλυνση της ιδιωτικής βιομηχανίας και πιθανά η προώθηση της οικονομικής δραστηριότητας ή των δορυφόρων βιομηχανιών, που μπορεί να αναπτυχθούν γύρω από την παροχή του πάγιου κοινωνικού κεφαλαίου. Έτσι, οι αναπτυξιακές θεωρίες αντιλαμβάνονται το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο, στην καλύτερη περίπτωση, ως μία έμμεση παραγωγική δραστηριότητα και στη χειρότερη, ως μία μη-παραγωγική δραστηριότητα. Βέβαια, όλα αυτά προτείνονται από τις θεωρίες αυτές χωρίς να ορίζεται σαφώς τι είναι παραγωγικό και τι όχι. Επίσης, δεν κάνουν διάκριση ανάμεσα στις φάσεις λειτουργίας και παραγωγής του πάγιου κοινωνικού κεφαλαίου.

Το δεύτερο κοινό χαρακτηριστικό των αναπτυξιακών θεωριών, που σχετίζονται με την υποδομή, είναι ότι και οι τρεις προαναφερθείσες προσεγγίσεις υποστηρίζουν ότι **το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο αποτελεί αντικείμενο κάποιου δημοσίου φορέα**, πάνω από τις δυνάμεις του ιδιωτικού κεφαλαίου. Αυτό βασίζεται στο γεγονός του «εφ' άπαξ» της δαπάνης και στην μεγάλη κλίμακα του κεφαλαίου που απαιτείται για την έναρξη της επένδυσης, στο γεγονός ότι η επένδυση είναι σχεδιασμένη να εξυπηρετεί περισσότερα από ένα ιδιωτικά κεφάλαια και στις διάφορες αδιαίρετότητες συμπεριλαμβανομένου του ζητήματος του αποκλεισμού (ή του μη-αποκλεισμού).

Όμως, αν αυτή η προβληματική τοποθετηθεί στο πλαίσιο των χωρών του ανεπτυγμένου καπιταλισμού τότε αποδεικνύεται ότι κατά τη διάρκεια της φάσης της απογείωσης, οι μεγάλες κεφαλαιακές επενδύσεις, που αποτελούσαν το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο, ήταν βασικά ιδιωτικές παρά τις διοικητικές παρεμβάσεις και ρυθμιστικές ενέργειες των αστικών κρατών- παρεμβάσεις και ενέργειες που δεν ήταν άλλωστε αποκλειστικές για την υποδομή. Τέτοιο είναι το παράδειγμα των σιδηροδρόμων στις ΗΠΑ, που έχουν βασικά υπάρξει ως τομέας ενδιαφέροντος του ιδιωτικού κεφαλαίου. Άλλωστε, η άποψη της υποχρεωτικής θεωρητικής υπαγωγής της έννοιας των υποδομών υπό το δημόσιο τομέα είναι επίσης αντίθετη στις τρέχουσες σύγχρονες τάσεις ιδιωτικοποίησης, που εδώ και κάποιο καιρό έχουν σαρώσει τον δυτικό κόσμο, αλλά ακόμα και στις περίπλοκες σύγχρονες μεθόδους αποκλεισμού που αναπτύσσονται ραγδαία, όπως π.χ στην περίπτωση της καλωδιακής τηλεόρασης.

Όπως τόνισε ο **M. Folin** (1979)²², αυτού του είδους οι θεωρίες είναι πιο εξελιγμένες από τις θεωρίες της οικονομικής μεγέθυνσης, διότι στοχεύουν μάλλον στην «αλλαγή της οικονομικής τάξης παρά απλώς στην εξασφάλιση ενός σταθερού ρυθμού ανάπτυξης». Όμως οι αναπτυξιακές θεωρίες είναι ακόμα ανίκανες να ορίσουν αυτό που οι ίδιες αποκαλούν «κοινωνικό πάγιο κεφάλαιο». Ως ένδειξη, ο M. Folin φέρνει το ότι κατά τις θεωρίες αυτές στο «πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο» συχνά εμπεριέχονται οι «βασικές βιομηχανίες». Έτσι, το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο ανάγεται, εξ' ορισμού, σε κρατική δαπάνη ή σε κρατική χρηματοδότηση προκειμένου να «αυξηθεί η κερδοφορία του επιχειρηματικού κεφαλαίου».

Συνολικά, οι αναπτυξιακές θεωρίες συνεισέφεραν στον τονισμό της αναγκαιότητας και της σημασίας της ανάπτυξης των υποδομών ως βασικού στοιχείου για την περαιτέρω ανάπτυξη της παραγωγικής διαδικασίας. Επίσης, ήρθε στην επιφάνεια η σημασία του σχεδιασμού και προγραμματισμού και μειώθηκαν συνεπώς οι προκαταλήψεις εναντίον τους. Αυτό όμως που δεν συνειδητοποίησαν οι θεωρίες αυτές είναι ότι **η υποδομή μπορεί η ίδια να αποτελεί τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας στενά συνδεδεμένο με αυτό που οι ίδιες αποκαλούν «άμεσες παραγωγικές δραστηριότητες».**

Έτσι, οι αναπτυξιακές θεωρίες, παρά τα όσα έχουν προσφέρει, ως προς την παράμετρο της υποδομής έχουν κάποια αδύνατα σημεία. Βεβαίως όμως παρουσιάζουν εσωτερική συνοχή και έχοντας προταθεί σε κάποια χρονική στιγμή, έχουν υπηρετήσει ένα συγκεκριμένο σκοπό με την παροχή ενός πλαισίου για την κατανόηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης των λιγότερο αναπτυγμένων χωρών. Το πρόβλημα έγκειται στην υπονοούμενη υπόθεση ότι η συγκεκριμένη μέθοδος ανάλυσης και οι έννοιες που έχουν κατασκευαστεί, μπορεί να γενικευτούν και να εφαρμοστούν με ένα γενικό τρόπο και μάλιστα ακόμα περισσότερο στην περίπτωση του αναπτυγμένου καπιταλισμού.

Η γενίκευση αυτή όμως δεν είναι δυνατή ή δεν είναι «νόμιμη», διότι το επίπεδο της ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων και ειδικότερα οι σχέσεις παραγωγής και η διάρθρωσή τους, είναι διαφορετικές σε διάφορες χρονικές στιγμές ή σε διάφορους κοινωνικούς σχηματισμούς. Αυτό είναι επίσης αληθές στην περίπτωση δύο σύγχρονων αλλά διαφορετικών κοινωνικών σχηματισμών που βρίσκονται σε παρεμφερές επίπεδο καπιταλιστικής ανάπτυξης. Στην περίπτωση αυτή, αν και τα αφηρημένα θεωρητικά εργαλεία είναι τα ίδια (π.χ η έννοια της σχετικής υπεραξίας), οι παρεμβαίνοντες μηχανισμοί και οι δομές θα ήταν διαφορετικές. Ως αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος, ο τρόπος με τον οποίο συλλαμβάνεται η έννοια της υποδομής, το φυσικό της περιεχόμενο και ο ρόλος της είναι διαφορετικός, σε πολλές ακόμα και σύγχρονες κοινωνίες.

Μάλιστα, ορισμένοι κλάδοι υποδομών έχουν παίξει συγκεκριμένο ρόλο στην ανάπτυξη των καπιταλιστικών κοινωνικών σχηματισμών. Για παράδειγμα, οι

²² Folin M. (1979), «Public Enterprise, Public Works, Social Fixed Capital: capitalist production of the "communal, general conditions of production"», *International Journal of Urban and Region Research*, τομ.3/3, σελ. 333-359, London.

σιδηρόδρομοι, με πολλούς τρόπους, έχουν παίξει κρίσιμο ρόλο στην ανάπτυξη των ΗΠΑ. Ο ρόλος αυτός ήταν γεωγραφικός, τεχνολογικός και οργανωτικός όσο και κρίσιμος για τον σχηματισμό των σύγχρονων επιχειρηματικών δομών, ακόμα και του τρόπου οργάνωσης της κρατικής διοίκησης. Αρκετή από την εμπειρία των σιδηροδρόμων χρησιμοποιήθηκε και σε άλλους κλάδους υποδομών όπως στα αστικά συστήματα σταθερής τροχιάς (τραμ), στις αστικές κατασκευές (οικοδόμηση και δημόσια έργα), στον τηλεγράφο και στην τηλεφωνία (A. Chandler 1977)²³. Η εμπειρία αυτή όμως δεν σημαίνει ότι οι σιδηρόδρομοι κράτησαν το ρόλο αυτό για την επόμενη περίοδο, ούτε ότι ο ρόλος αυτός ήταν πανομοιότυπος σε όλες τις χώρες.

Στην Ελλάδα, για παράδειγμα, παρά την σημαντική προσπάθεια και την κινητοποίηση κονδυλίων για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, κατά τη διάρκεια του τελευταίου μέρους του 19^{ου} αιώνα, ο σιδηρόδρομος δεν κατάφερε να γίνει η ατμομηχανή της ανάπτυξης λόγω των διαφόρων δομικών προβλημάτων της οικονομίας της χώρας (Α. Παπαγιαννάκης, 1982)²⁴.

Με την έννοια αυτή, μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι **τα συστήματα υποδομής είναι ιστορικά συγκεκριμένα** και έτσι είναι και η σύλληψή τους. Οι ανιστορικές γενικεύσεις βασίζονται στην έλλειψη ευαισθησίας χώρου και χρόνου και συσκοτίζουν το θεωρητικό αντικείμενο, δηλαδή την έννοια της υποδομής. Και αυτό διότι όσο λιγότερο προχωρούν σε θεωρητική αφαίρεση, τόσο περισσότερο περιορίζονται σε ένα δεσμευτικό πλαίσιο του εμπειρικού κόσμου, του οποίου αποτελούν προϊόντα. Αντιλαμβάνονται δηλαδή την υποδομή μόνο ως φυσικό αντικείμενο και την ορίζουν περιγραφικά.

Με πρακτικούς όρους πρέπει να επισημανθεί ότι η εφαρμογή και η υλοποίηση της ανάπτυξης ενός τεχνολογικού συστήματος, μπορεί να παράγει το αντίθετο αποτέλεσμα από αυτό που παρήγαγε σε κάποια άλλη αρχική φάση, λόγω αλλαγών που έχουν συμβεί στο κοινωνικο-οικονομικό πλαίσιο που περιβάλλει αυτό το τεχνολογικό σύστημα (I. Goekalp, 1988)²⁵. Η αντίληψη αυτή σωστά οδηγεί στο ότι η υποδομή είναι απλά ένας μόνο, αν και πολύ σημαντικός, από τους παράγοντες που διευκολύνουν ή κάνουν την παραγωγή και την ανάπτυξη δυνατές (B. Janssen and W. Wang, 1989)²⁶.

Μια ανακατασκευή της έννοιας της υποδομής είναι δυνατή όταν τα δεδομένα του κοινωνικο-οικονομικού περιβάλλοντος αλλάζουν. Για παράδειγμα, οι αξίες χρήσης που κατηγοριοποιούνται ως υποδομή μπορούν, μέσω της υπαγωγής τους στις παραγωγικές διαδικασίες του ιδιωτικού κεφαλαίου, να εισέλθουν σε συγκεκριμένες διαδικασίες παραγωγής και έτσι να χάσουν ένα μέρος από τις αρχικές τους ιδιότητες. Η εμμονή, λοιπόν, στην άποψη του κρατισμού, δηλαδή στην άποψη που λέει ότι στον

²³ Chandler A.D. (1977), "The Visible Hand: the managerial revolution in American business", p.79-205, London: Belknap of Harvard University Press.

²⁴ Παπαγιαννάκης Α. (1982), «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι 1882-1910: γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις», Αθήνα: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας.

²⁵ Goekalp I. (1988), "Global Networks: space and time", in "Global Telecommunication Networks: strategic considerations", επιμ. Muskens G., p. 186, for the Commission of the European Communities.

²⁶ Janssen B. and Wang W. (1989), "Logistical Strategies in the Netherlands. From European Gateway to Distribution Center?", in "New Logistic Technologies", επιμ. Dimitrov P., IIASA-Luxembourg.

καπιταλισμό η παροχή της υποδομής είναι εξ' ορισμού ένα ζήτημα που αφορά τον δημόσιο και μόνο τομέα, άποψη που πολλές θεωρίες έχουν προσβάλλει, είναι σύμπτωμα μίας ανορθολογικής αντίληψης για την ανάπτυξη της υποδομής αλλά και του ίδιου του καπιταλισμού ως τρόπου παραγωγής.

2.3 Οι Νέες Υποδομές και ο Χώρος

Η προσέγγιση των νέων υποδομών, θεωρεί ότι η επανεμπορευματοποίηση και επανιδιωτικοποίηση των Γενικών Συνθηκών Παραγωγής οδηγεί στην μετατροπή τους σε πεδίο εκμετάλλευσης της εργατικής τάξης, προκαλεί και συνοδεύεται από πολιτικές και θεσμικές αλλαγές, καταλήγει ή προϋποθέτει διαφοροποιήσεις στις πολιτικές τιμών και ενθαρρύνει την ολοκλήρωση των λογιστικών δικτύων (logistic networks), ενώ επίσης επιδρά καταλυτικά στο χώρο. Η εμπορευματοποίηση και ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών και των υποδομών, ανοίγουν τελικά ένα ευρύτερο πλαίσιο ανταγωνισμού που εκφράζεται πιο έντονα στην συνεχή ανανέωση των προϊόντων της τηλεματικής- πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών- (P. Skayannis, 1990, 1992- B. Janssen, 1986- B. Janssen and P.V. Hoogstraten, 1987)²⁷.

Η συνεχής πρόοδος στον τομέα των νέων υποδομών, επιφέρει έντονο ανταγωνισμό ανάμεσα σε πόλεις, περιφέρειες ή ακόμα και σε τοπικούς χώρους. Το πρόβλημα βέβαια είναι η προσέλκυση επενδύσεων και κατά συνέπεια η δημιουργία, σε συγκεκριμένα γεωγραφικά σημεία, νέων εστιών συσσώρευσης που ανταποκρίνονται στην ανάγκη εκείνων των κλάδων ή επιχειρήσεων που η ανάπτυξή τους προϋποθέτει τη χωρική εγγύτητα μεταξύ των σχετικών οικονομικών μονάδων. Στην περίπτωση αυτή, έχουμε το φαινόμενο της **εντατικοποίησης της αμοιβαίας χωροθετικής έλξης**, που συνοδεύεται από την επέκταση της διαίρεσης της εργασίας.

Οι δυνατότητες, όμως, που δίνουν οι νέες υποδομές με την αναβαθμισμένη τους ικανότητα να υπερνικούν το εμπόδιο του φυσικού χώρου (της απόστασης) για άλλου είδους κλάδους ή επιχειρήσεις (π.χ αυτοκινητοβιομηχανία), σε συνδυασμό με τον τρόπο που είναι δομημένη η διαίρεση της εργασίας και η κατανομή του κόστους της, κάνουν δυνατή τη χαλάρωση των δεσμών της αμοιβαίας χωροθετικής έλξης ανάμεσα σε ορισμένες επιχειρήσεις που δεν έχουν πια λόγο να βρίσκονται κοντά ή ακόμα ανάμεσα στις διαφορετικές φάσεις της παραγωγής διάφορων προϊόντων.

Ειδικότερα, έχει παρατηρηθεί ότι οι νέες τεχνολογίες επιβάλλουν, κατά κάποιο τρόπο σε ορισμένες βιομηχανίες, την συγκέντρωση των διοικητικών λειτουργιών ενώ επιτρέπουν την αποκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων (Α. Λυμπεράκη,

²⁷ Σκάγιαννης Π. (1992), «Καθεστώς συσσώρευσης και Μεταβολή των Γενικών Συνθηκών Παραγωγής και των Υποδομών: χωρικές διαστάσεις», ΤΟΠΟΣ, τομ. 4/92, σελ. 45-75, Αθήνα: ΑΠΑΠ/Οδυσσέας.

Janssen B. (1986), "New Schemes of Production and the Role of Material Infrastructure: the case of the Netherlands", Working Paper, Eindhoven University of Technology.

Janssen B. and Hoogstraten P.V. (1987), "New infrastructure Requirements for Regional Development", Εισήγηση στο συνέδριο: Regional Policy at the Crossroads, 22-24 April, Leuven-Belgium.

1992)²⁸. Επομένως, οι νέες υποδομές κατατείνουν στη χωρική συγκέντρωση αλλά και αποκέντρωση και συνεπώς στη **χωρική αναδιάρθρωση**.

Στον τομέα της **συγκέντρωσης** δημιουργούνται νέα προνομιάχα σύνολα, εστίες συσσώρευσης και νέες υποδομές συναλλαγών, άρα και νέες οικονομίες κλίμακας που συνοδεύονται από μετεγκατάσταση επιχειρήσεων ενώ στον τομέα της **αποκέντρωσης** από απομάκρυνση άλλων. Προφανώς οι εξελίξεις αυτές κατατείνουν σε **νέες περιφερειακές ανισότητες** και χωρική διαφοροποίηση στη βάση της συγκέντρωσης της παραγωγής, της κατανάλωσης και της εργασιακής διαδικασίας.

Παράλληλα, η αναδιάρθρωση αυτή σημαίνει ταχεία απαξίωση της παλαιάς υποδομής στους μη ευνοημένους κυρίως χώρους αλλά και την εισαγωγή, στο επίπεδο των πόλεων, των **τεσσάρων ανταγωνισμών κατά Harvey²⁹**, δηλαδή του ανταγωνισμού μέσα από: (α) τη διεθνή διαίρεση εργασίας, (β) τη χωρική διαίρεση εργασίας, (γ) του δι-αστικού ανταγωνισμού για λειτουργίες ελέγχου και διοίκησης, μέσω των συστημάτων μεταφορών και επικοινωνιών, (δ) της αναδιανομής του πλεονάσματος (D. Harvey, 1989).

Τουλάχιστον στις τρεις πρώτες περιπτώσεις η υποδομή αναδεικνύεται καίρια λόγω της σημασίας της στην προσφορά τοπικών πλεονεκτημάτων. Το ζήτημα, όμως, είναι ότι ενώ οι νέες υποδομές συντείνουν στη δημιουργία του πλαισίου για τη χωρική αναδιάρθρωση, ταυτόχρονα και οι ίδιες αναδιαρθρώνονται, δημιουργούν και υπόκεινται σε νέες δικές τους αντιθέσεις. Ειδικότερα η αναδιάρθρωσή τους έχει να κάνει με τρεις παράγοντες:

- (α) με την υιοθέτηση νέων δικτύων και υπηρεσιών,
- (β) με την συμπλήρωση δικτύων και τη δημιουργία διασυνδέσεων μεταξύ υπαρχόντων δικτύων (εξωτερική συμπληρωματικότητα δικτύων),
- (γ) με την υποκατάσταση δικτύων ή την εισαγωγή της πληροφορικής σε δίκτυα μη έντασης πληροφορικής (εσωτερική συμπληρωματικότητα δικτύων) (B. Janssen and P.V Hoogstraten, 1987).

Επισημαίνεται, ότι και οι τρεις περιπτώσεις έχουν προφανείς επιπτώσεις στο χώρο. Ταυτόχρονα όμως, δημιουργείται ένα πλέγμα αντιθέσεων που κυρίως μπορεί να συνοψιστεί σε δύο αντιθέσεις στο επίπεδο των υποδομών.

- Της αντίθεσης ανάμεσα στις νέες και παλιές υποδομές. Η αντίθεση αυτή είναι σχετική με τις αποφάσεις που μπορεί να λαμβάνονται για επενδύσεις (όπου ανάλογα με τις αποφάσεις για επενδύσεις σε συγκεκριμένες υποδομές αντανακλώνται τα συμφέροντα διαφορετικών μερίδων του κεφαλαίου) και για τις εργασιακές, εκπαιδευτικές (ανάγκες εξειδίκευσης και επανακατάρτισης) και άλλες επιπτώσεις που μπορεί οι αποφάσεις αυτές να έχουν, καθώς φυσικά και των χωροθετικών τους επιπτώσεων (συγκέντρωση- αποκέντρωση).

²⁸ Λυμπεράκη Α. (1992), «Η πρόκληση της Ανάπτυξης σε Μικρή Κλίμακα: οικονομική ευελιξία και κοινωνικές δυσκαμψίες», Αθήνα: Παπαζήσης.

²⁹ Harvey D. (1989), "The Urban Experience", p. 260, Oxford: B. Blackwell.

- Της αντίθεσης μεταξύ των στρατηγικών των νέων υποδομών. Το πιο γνωστό παράδειγμα είναι αυτό της επιλογής στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, μεταξύ: (α) των συστημάτων γενικευμένης πρόσβασης, δηλαδή των συστημάτων που έχουν εκτατικό χαρακτήρα και (β) των συστημάτων επιλεκτικής πρόσβασης, δηλαδή των συστημάτων που έχουν εντατικό χαρακτήρα.

Αναλυτικότερα, τα *συστήματα γενικευμένης πρόσβασης* έχουν συνήθως λιγότερες τεχνολογικές δυνατότητες από τα συστήματα επιλεκτικής πρόσβασης, αλλά απευθύνονται σε μεγαλύτερες μερίδες του πληθυσμού καθώς και στις περισσότερες μικρές επιχειρήσεις, που έχουν τη γνώση και την οικονομική δυνατότητα να τα χρησιμοποιήσουν. Παράλληλα, ο αποκλεισμός στα συστήματα αυτά δεν έχει έντονο χαρακτήρα.

Αντίθετα, τα *συστήματα επιλεκτικής πρόσβασης* έχουν εντονότερο το χαρακτηριστικό του αποκλεισμού, είτε εξ' αντικειμένου, λόγω των τεχνικών γνώσεων που απαιτούνται για την πλήρη χρήση τους, είτε σκόπιμα λόγω των οικονομικών επιβαρύνσεων που αυτά συνεπάγονται. Απευθύνονται συνεπώς στους λεγόμενους μεγάλους χρήστες, που συνήθως είναι οι μεγάλες επιχειρήσεις. Η παραπάνω διάσταση ανάμεσα στα δύο είδη προσβάσεων μπορεί να χαρακτηριστεί ως **επιλεκτικότητα χρήσης**.

Οι στρατηγικές αυτές έχουν με την σειρά τους και χωρικές επιπτώσεις, οι οποίες είναι είτε άμεσες (πρωτογενής) είτε έμμεσες (δευτερογενής). Οι άμεσες επιπτώσεις παρουσιάζονται μέσα από την επιλεκτικότητα του χώρου. Για παράδειγμα, αυτό συμβαίνει όταν λαμβάνεται απόφαση για εγκατάσταση μιας υποδομής σε ένα χώρο, όχι με το κριτήριο της χρήσης της αλλά με χωρικό κριτήριο, το οποίο βέβαια μπορεί να είναι πολιτικό ή άλλο. Οι έμμεσες χωρικές επιπτώσεις παρουσιάζονται όταν η εγκατάσταση των υποδομών γίνεται με κριτήριο τη χρήση, αλλά επειδή ακριβώς η ίδια η χρήση είναι προσδιορισμένη χωρικά, προσδιορίζονται με τον ίδιο τρόπο και οι υποδομές. Είναι προφανές λοιπόν ότι στις περισσότερες περιπτώσεις στην πράξη, οι επιλεκτικότητες αυτές ισχύουν ταυτόχρονα.

2.4 Η Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Υποδομές

Η περιφερειακή πολιτική είναι ένα συγκεκριμένο πεδίο πολιτικής, το οποίο επικεντρώνεται σε παρεμβάσεις που γίνονται στις περιφέρειες από την πλευρά του δημόσιου τομέα, με στόχο την μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και την ανάπτυξη των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών. Από τη δεκαετία του '80, η περιφερειακή πολιτική μετασχηματίζεται κάτω από τη δυναμική δύο τάσεων:

- Μίας τάσης **αποκέντρωσης** σε περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, όπου νέες «τοπικές» πολιτικές ασκούνται από τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, με σκοπό την ανάπτυξη του ενδογενούς δυναμικού μιας συγκεκριμένης περιοχής.
- Μίας τάσης **ολοκλήρωσης** σε υπερ-εθνικό επίπεδο, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου ασκείται μία πολιτική «οικονομικής και

κοινωνικής συνοχής», που αποσκοπεί στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας (Ε. Ανδρικοπούλου, 1995)³⁰.

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης εντείνονται οι προσπάθειες μείωσης του αναπτυξιακού χάσματος (ονομαστική και πραγματική σύγκλιση) μεταξύ των περισσότερο και λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποδίδοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη των υποδομών, μέσω της παροχής περιφερειακών κινήτρων προς τον ιδιωτικό τομέα και τη διενέργεια μεγάλων δημόσιων επενδύσεων.

Ο ενιαίος οικονομικός χώρος θα διευρύνει το πεδίο δράσης των επιχειρήσεων, διογκώνοντας την εμβέλεια των αγορών τους. Ουσιαστικό ρόλο, στη διαδικασία αυτή, παίζει το επίπεδο των υπάρχουσών υποδομών, οι οποίες όμως χαρακτηρίζονται από σοβαρές περιφερειακές ανισότητες. Η βασική στρατηγική της Κοινότητας για τις υποδομές και το ρόλο τους στην ενιαία Ευρώπη, στηρίζεται στη λογική της δικτύωσης που υλοποιείται με την ανάπτυξη των ήδη υπάρχόντων δικτύων καθώς και με την εγκατάσταση ελλειπουσών ζεύξεων (missing links).

Είναι κοινά αποδεκτό ότι οι διαφορές στις υποδομές συμβάλλουν σημαντικά στις διαφορές όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα των περιφερειών. Σύμφωνα με την συνθήκη του Μάαστριχτ, η προώθηση μίας αρμονικής και ισορροπημένης ανάπτυξης και ενδυνάμωσης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, εδράζεται στο ρόλο των διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών, ώστε να δοθεί στις περιφέρειες η δυνατότητα να επωφεληθούν πλήρως από τα οφέλη της ενιαίας αγοράς και να συνδεθούν οι μεσογειακές και απομακρυσμένες περιφέρειες με τις κεντρικές περιφέρειες της Κοινότητας.

Η πολιτική της Ε.Ε για την ουσιαστική υλοποίηση αυτών των επιδιώξεων προβαίνει στις εξής ενέργειες και διαδικασίες:

- *Καθορίζει προσανατολισμούς, οι οποίοι προσδιορίζουν ιδίως σχέδια κοινού ενδιαφέροντος.*
- *Προβαίνει σε κάθε αναγκαία ενεργοποίηση για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων (τεχνική εναρμόνιση).*
- *Ενισχύει τις χρηματοδοτικές προσπάθειες των κρατών-μελών για σχέδια κοινού ενδιαφέροντος, κάνοντας χρήση μελετών σκοπιμότητας, εγγυήσεων δανείων ή επιδοτήσεων επιτοκίου.*
- *Τέλος, συμμετέχει στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων σχεδίων στον τομέα της υποδομής μεταφορών, μέσω του Ταμείου Συνοχής.*

Επισημαίνεται ότι με τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης της περιόδου 1989-1993 για τις περιφέρειες του Στόχου 1, τα διαρθρωτικά ταμεία διέθεσαν περίπου 16 δισεκατομμύρια ECU για επενδύσεις σε βασικές υποδομές, ποσοστό 35% των συνολικών δαπανών τους. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων χορήγησε σχεδόν 10 δισεκατομμύρια ECU σε χρηματοδοτήσεις δανείων για επενδύσεις σε

³⁰ Ανδρικοπούλου Ε. (1995). Οι Περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η εξέλιξη της περιφερειακής πολιτικής από την συνθήκη της Ρώμης έως το Maastricht», σελ. 15, Αθήνα: Θεμέλιο.

βασικές υποδομές σε αυτές τις περιφέρειες, κατά την περίοδο 1989-1991 (ΕΕΚ, 1994³¹). Σύμφωνα με την έκθεση Padoa-Schioppa, για να φθάσει το επίπεδο των υποδομών των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών το 80% του αντίστοιχου κοινοτικού μέσου όρου, θα έπρεπε να διπλασιαστεί ο υπάρχων ρυθμός αύξησης των επενδύσεων σε υποδομές (Ν. Μαραβέγιας, 1991)³¹.

Με την είσοδο των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης στην οικονομία της αγοράς, το πρόβλημα των υποδομών αποκτά νέες διαστάσεις, μιας και οι χώρες αυτές σκοπεύουν να ενταχθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όπως παρατηρεί ο Π. Καζάκος (1996)³², η πραγματοποίηση μιας εσωτερικής αγοράς, χωρίς θεσμικά εμπόδια και περιορισμούς, δημιουργεί αναπτυξιακές δυνατότητες στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες και περιφέρειες, λόγω της γενικότερης αναπτυξιακής δυναμικής στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ταυτόχρονα όμως, η ένταση του ανταγωνισμού τους προκαλεί σοβαρά προβλήματα, τα οποία μπορούν να υπερπηδηθούν μόνο με σοβαρές διαρθρωτικές προσαρμογές προς την κατεύθυνση της διεύρυνσης και της αναβάθμισης της οικονομικής τους βάσης. Συνεπώς, βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη των χωρών και των περιφερειών που βρίσκονται σε καθυστέρηση, είναι η βελτίωση των υποδομών και του ανθρώπινου κεφαλαίου, ώστε ν' αυξηθεί η συνολική παραγωγικότητα της οικονομίας τους και να συγκλίνει προς αυτή των πλουσιότερων χωρών και περιφερειών (Ν. Μαραβέγιας, 1996)³³.

Συμπερασματικά λοιπόν, τίθεται πρόβλημα ουσιαστικότερων τεχνικών διασυνδέσεων και διεύρυνσης των κάθε είδους δικτύων με προδιαγραφές συμβατές με αυτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά επίσης βραχυπρόθεσμα, τίθεται και πρόβλημα ανταγωνισμού ανάμεσα στις χώρες αυτές και στα λιγότερο ευνοημένα κράτη-μέλη της Ε.Ε (π.χ Ελλάδα), για τη διεκδίκηση κονδυλίων για επενδύσεις σε υποδομές (Π. Σκάγιαννης, 1994)³⁴. Ο ανταγωνισμός αυτός αναμένεται ότι θα ενταθεί εξ' αιτίας της διεύρυνσης της Κοινότητας προς τις Ανατολικές χώρες και την επικείμενη ένταξη των χωρών Visegrad (Ουγγαρία, Τσεχία, Πολωνία), οι οποίες όντας οικονομικά ασθενέστερες, θα έχουν τη φυσιολογική προτεραιότητα στην αναδιανομή των κοινοτικών πόρων, γεγονός που συνεπάγεται όχι μόνο αναλογική αλλά και απόλυτη μείωση των κοινοτικών πόρων που προορίζονται για την Ελλάδα.

Παρόλα αυτά, η συμβολή των διευρωπαϊκών δικτύων υποδομών στην ανάπτυξη της Κοινότητας είναι αναμφισβήτητη, καθώς αποτελούν μία καινοτομική πρωτοβουλία για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, την μείωση της περιβαλλοντικής

³¹ Μαραβέγιας Ν. (1991), «Περιφερειακή Πολιτική», στο «Η Ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Θεσμικές, Πολιτικές και Οικονομικές Πτυχές», επιμ. Ν. Μαραβέγιας- Μ. Τσινισιζέλης, σελ. 181-210, Αθήνα: Θεμέλιο.

³² Καζάκος Π. (1996), «Η Ολοκλήρωση της Εσωτερικής Αγοράς», στο «Η Ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Θεσμικές, Πολιτικές και Οικονομικές Πτυχές», επιμ. Ν. Μαραβέγιας- Μ. Τσινισιζέλης, Αθήνα: Θεμέλιο.

³³ Μαραβέγιας Ν. (1996), «Περιφερειακή Πολιτική», στο «Η Ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Θεσμικές, Πολιτικές και Οικονομικές Πτυχές», επιμ. Ν. Μαραβέγιας- Μ. Τσινισιζέλης, σελ. 429, Αθήνα: Θεμέλιο.

³⁴ Σκάγιαννης Π. (1994), «Τηλεπικοινωνίες και Αστικός Χώρος: η περίπτωση του Βόλου», Ημερίδα Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με θέμα: Κοινωνική Δομή και Οργάνωση στο Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου. Βόλος 18 Μαρτίου 1994.

μόλυνσης και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων και βιομηχανιών. Στο πλαίσιο αυτό, σχεδιάζονται συνδέσεις που θα συναποτελούν δίκτυα υψηλών ταχυτήτων μεταξύ των διαφόρων Κοινοτικών κέντρων αλλά και διαπεριφερειακές αεροπορικές και θαλάσσιες συνδέσεις. Οι συνδέσεις αυτές θα υλοποιούνται τόσο με τρένα υψηλών ταχυτήτων (TGV), όσο και μέσω αέρος και αυτοκινητοδρόμων. Για την περίπτωση της Ελλάδας, μία πρώτη γραμμή υψηλής ταχύτητας που προτείνεται (μέχρι το 2010) είναι η γραμμή Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι. Κατά αυτόν τον τρόπο, τα διευρωπαϊκά δίκτυα πρέπει και μπορούν να προσδώσουν ένα νέο δυναμισμό στην ευρωπαϊκή οικονομία και να συμβάλλουν στην ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.5 Οι Υποδομές στην Ελλάδα

Η μεταπολεμική ιστορία μπορεί να διαιρεθεί στις εξής περιόδους, ανάλογα με τις ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου.

Η πρώτη περίοδος (1948-1962), χαρακτηρίστηκε από πολύ μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές, κυρίως μεταφορικές και εξηλεκτρισμού, σε μια προσπάθεια να ξαναδημιουργηθούν οι όροι της συσσώρευσης μετά τον πόλεμο και να εισέλθει η χώρα σε αναπτυξιακή τροχιά. Τότε καταστρώθηκε η στρατηγική της μεταπολεμικής ανάπτυξης προς την κατεύθυνση των μεγάλων έργων υποδομής και της μεγάλης βιομηχανίας. Όμως, η βιομηχανία δεν είχε ακόμα τις προϋποθέσεις να αναπτυχθεί με τον επιδιωκόμενο τρόπο, παρά τα ευνοϊκά κίνητρα που αποσκοπούσαν στην προσέλκυση του ξένου κεφαλαίου και τη νομισματική σταθερότητα που επιτεύχθηκε.

Κατά τη **δεύτερη περίοδο (1963-1973)**, η πολιτική της μεγάλης βιομηχανίας αρχίζει να αποδίδει (τομείς ενδιάμεσων και κεφαλαιουχικών αγαθών) με σημαντικές επενδύσεις ξένου κυρίως κεφαλαίου. Στην πρώτη υποπερίοδο, 1963-1967, ακολουθούνται μισο-Κεϋνσιανές πολιτικές αύξησης της ενεργού ζήτησης. Στη δεύτερη υποπερίοδο, 1968-1973, ιδιαίτερα από τα μισά της και μετά, αναπτύσσεται η πολιτική καταναλωτικών δαπανών της δικτατορίας ενώ το τέλος της περιόδου βρίσκει τη χώρα με πληθωρισμό και πάγωμα επενδύσεων.

Κατά την **τρίτη περίοδο (1974-1980)** και λόγω τόσο της εσωτερικής όσο και της εξωτερικής (πετρελαϊκής) κρίσης, γίνονται βήματα προς μια αναδιάρθρωση της παραγωγής. Στο πλαίσιο αυτό, παρατηρείται μία στροφή προς τους παραδοσιακούς κλάδους (καταναλωτικών αγαθών) και μείωση του μεγέθους των επιχειρήσεων, ενώ οι δημόσιες επενδύσεις φτάνουν στο ναδίρ τους. Τα πράγματα χειροτερεύουν ακόμη περισσότερο με το τέλος της δεκαετίας, οπότε συμβαίνει και η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση και η χώρα εισέρχεται στη φάση του στασιμο-πληθωρισμού.

Η τέταρτη περίοδος (1981-1992), η οποία μπορεί να χαρακτηριστεί ως περίοδος ΕΟΚ, χωρίζεται στην πρώτη υποπερίοδο, 1981-1984, η οποία χαρακτηρίζεται από την εκπόνηση του πρώτου ειδικού Προγράμματος Περιφερειακής Ανάπτυξης 1981-1985 και την είσπραξη των πρώτων ενισχύσεων από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης καθώς και των πρώτων δανείων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα

Επενδύσεων. Έτσι, σε αυτή την υποπερίοδο παρατηρείται ανάκαμψη των δημοσίων επενδύσεων, βελτίωση των μισθών αλλά και πάγωμα των ιδιωτικών επενδύσεων. Στη δεύτερη υποπερίοδο, 1985-1992, αρχίζει το περίφημο σταθεροποιητικό πρόγραμμα, όπου οι ιδιωτικές επενδύσεις τείνουν σε επανάκαμψη αλλά εντείνεται ο πληθωρισμός ενώ στη φάση αυτή είχε αρχίσει και η εξαγγελία περί ιδιωτικοποιήσεων, για να διακοπεί λίγο αργότερα μετά την άνοδο του Πασοκ στην εξουσία. Πάντως, η περίοδος αυτή ως προς τις υποδομές χαρακτηρίζεται από σημαντικές Κοινοτικές εισροές που απέβησαν καίριες για την έναρξη σημαντικών έργων υποδομής.

Με βάση την πορεία ανάπτυξης της υποδομής στην μεταπολεμική Ελλάδα, συμπεραίνεται ότι το **καθεστώς συσσώρευσης είχε μία καθαρή κλίση προς την υποδομή**. Αυτό σημαίνει ότι το κεφάλαιο υποδομής ήταν κυρίως ο στόχος και η πηγή της συσσώρευσης, αν και η αναλογία κεφαλαίου υποδομής προς το υπόλοιπο πάγιο κεφάλαιο, μειώθηκε με το πέρασμα του χρόνου.

Επίσης, όσον αφορά την αναλογία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, το μεγαλύτερο ποσοστό από την υποδομή είχε ο ιδιωτικός τομέας. Αν όμως αφαιρεθούν οι κατοικίες, τότε ο δημόσιος είναι κατά πολύ μεγαλύτερος. Από το δημόσιο τομέα, το μεγαλύτερο ποσοστό των υποδομών έχουν τα κατασκευαστικά έργα, τα οποία βασικά είναι έργα υποδομής μεταφορών παντός είδους. Η κλίση αυτή προς την υποδομή, υπογραμμίζει τη σημασία της παρέμβασης του δημόσιου τομέα στη διαδικασία της συσσώρευσης στη χώρα. Οι επενδύσεις αυτές έτειναν προς την εξυπηρέτηση του κεφαλαίου με δύο τρόπους:

- α) Αυτή καθ' αυτή η ύπαρξη της διαδικασίας των κατασκευών, αν και χρηματοδοτούμενη από το δημόσιο, σήμαινε ότι οι επενδύσεις υλοποιούνταν από τον ιδιωτικό τομέα και ως εκ τούτου, αποτελούσαν πηγή κέρδους γι' αυτόν.
- β) Από το γεγονός ότι οι επενδύσεις είχαν σαφή στόχο τις προϋποθέσεις αναπαραγωγής του κεφαλαίου παρά αυτές της εργασίας. Η κλίση αυτή του δημόσιου τομέα κατευθύνονταν, όπως προαναφέρθηκε, προς τις υποδομές των μεταφορών (δηλαδή προς δρόμους, γέφυρες, λιμάνια, κ.τ.λ), κατηγορίες απαραίτητες για την ανάπτυξη της βιομηχανίας και όχι, για παράδειγμα, σε δημόσια κατοικία, ύδρευση και αποχέτευση.

Γενικά, η ανάπτυξη των υποδομών στη χώρα δεν συνέβη ομοιόμορφα. Στο επίπεδο της χωρικής συγκέντρωσης των υποδομών σε αντιδιαστολή με την μεταποιητική παραγωγή, αν χρησιμοποιηθούν οι σχετικοί δείκτες (λόγος χωροθετικής συγκέντρωσης, συντελεστής συγκέντρωσης- διασποράς και καμπύλη συγκέντρωσης) για τον έλεγχο της χωροθετικής συγκέντρωσης ή της διασποράς των κατά κεφαλήν επενδύσεων παγίου κεφαλαίου στις υποδομές και στη βιομηχανία, στις διάφορες περιοχές της χώρας για το μεταπολεμικό χρονικό διάστημα, φαίνεται ότι οι υποδομές έχουν σαφώς πιο ομαλή διασπορά στη χώρα.

Το γεγονός αυτό εξηγείται από τις προσπάθειες της κρατικής πολιτικής, οι οποίες για διάφορους λόγους στράφηκαν ως ένα βαθμό και προς την περιφέρεια ενώ παράλληλα το κεφάλαιο δεν προχώρησε, παρά τα γενναιόδωρα κίνητρα, σε σημαντικές επενδύσεις πέρα από το λεκανοπέδιο της Αττικής και πολύ λιγότερο στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Έτσι, τελικά η βιομηχανία εμφανίζεται πολωμένη στον αναπτυξιακό

άξονα S (Πάτρα-Αθήνα-Βόλος-Θεσσαλονίκη-Καβάλα) ή J (που περιλαμβάνει και τη γραμμή Κοζάνης-Καστοριάς), ενώ η υποδομή εμφανίζεται λιγότερο πολωμένη, αλλά πάντως όχι ομοιόμορφη (P. Skayannis, 1990).

3. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ – ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΙΣ - ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Στην ενότητα αυτή γίνεται αναφορά στους τομείς τεχνικής υποδομής και στην σημασία τους στην ανάπτυξη κάποιας περιοχής (πόλη, νομός, περιφέρεια).

3.1 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

3.1.1. Χερσαίες Μεταφορές

Το μεταφορικό δίκτυο μιας χώρας αποτελεί ένα σημαντικότερο σύστημα υποδομών, ίσως το σημαντικότερο όλων μέχρι την εμφάνιση των σύγχρονων τηλεπικοινωνιών. Εξασφαλίζει την μεταφορά προσώπων και αγαθών για λόγους που σχετίζονται με την παραγωγή, την ανταλλαγή και τη διανομή, στηρίζει την ίδια την ύπαρξη των δραστηριοτήτων αυτών και ενισχύει τη δύναμη και την αποτελεσματικότητά τους.

Οι μεταφορές μπορούν να διακριθούν στις σχετιζόμενες με την παραγωγή και τις σχετιζόμενες με την κατανάλωση και αυτό μπορεί να θεωρηθεί τόσο για τις μεταφορές προσώπων όσο και για τις μεταφορές αγαθών. Οι μεταφορές προσώπων για την εργασία και για επαγγελματικούς εν γένει λόγους, όπως και η μεταφορά πρώτων υλών, ημι-έτοιμων προϊόντων αλλά και εμπορευμάτων προς τα κεντρικά σημεία διανομής είναι μεταφορές σχετιζόμενες με την παραγωγή. Οι μεταφορές προσώπων για λόγους όπως η ψυχαγωγία και η χρησιμοποίηση του ελεύθερου χρόνου όπως και η διανομή καταναλωτικών προϊόντων είναι μεταφορές σχετιζόμενες με την κατανάλωση.

Οι μεταφορές, σε μία σύγχρονη οικονομία, συντελούν στη δημιουργία οικονομιών κλίμακας στο σταθερό κοινωνικό κεφάλαιο ενώ παρουσιάζουν όλα τα κλασικά χαρακτηριστικά των υποδομών. Για παράδειγμα είναι σταθερές στο έδαφος, η κατασκευή των μεταφορικών υποδομών έχει μεγάλο χρηματικό κόστος, μεγάλο ευκαιριακό κόστος, έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής, παρουσιάζουν τεχνικές αδαιρετότητες ενώ η λειτουργία τους είναι αρτηριακή δηλαδή εξυπηρετούν, ως σύνδεση, πολλές παραγωγικές μονάδες.

Όμως πρέπει να σημειωθεί, ότι οι οικονομίες κλίμακας, με την ανάπτυξη των μεταφορών και συχνά με την τεχνολογική τους δέσμευση μπορούν να αποβούν σε αντι-οικονομίες μεγέθυνσης. Έτσι, αναδεικνύεται ως σημαντικός ο ρόλος της τεχνολογίας στα διάφορα μεταφορικά δίκτυα. Η τεχνολογία των δικτύων υποδομής των μεταφορών είναι στενά συνδεδεμένη με το κινητό κεφάλαιο της λειτουργίας των μεταφορών. Για παράδειγμα, η εξέλιξη του αυτοκινήτου είναι συνυφασμένη με την

εξέλιξη της κατασκευής των οδών, όπως επίσης και η κατασκευή τραίνων υψηλών ταχυτήτων με τη χάραξη και κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών.

Παρόμοια είναι και η αλληλεπίδραση των μεταφορικών δικτύων και του χώρου. Ιστορικά, οι μεγάλες πόλεις αναπτύχθηκαν στα σημεία τομής διαφόρων μεταφορικών δικτύων, ιδιαίτερα στα σημεία διακοπής της συνέχειας της χρήσης ενός μεταφορικού μέσου ενώ αργότερα, ο κρίσιμος παράγοντας έγινε η ανάγκη γρήγορης προσπέλασης στους χώρους διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων (Λ. Τσουλουβής, 1989)³⁵ και γενικότερα, η δυνατότητα γεωγραφικής και οικονομικής ολοκλήρωσης διαφόρων περιοχών. Ταυτόχρονα, οι ίδιες οι δυνατότητες που ιστορικά άνοιγαν οι μεταφορές οδήγησαν στην επιτάχυνση της προσέγγισης πλουτοπαραγωγικών πηγών, της βιομηχανοποίησης και της δημιουργίας αστικών συγκεντρώσεων. Τέτοιο είναι το παράδειγμα των ΗΠΑ όπου ο ρόλος του σιδηρόδρομου στην ανάπτυξή τους υπήρξε παραπάνω από καίριος (A.D. Chandler, 1977).

Σήμερα πια, το κρίσιμότερο στοιχείο που καθορίζει τις μεταφορές είναι η εξοικονόμηση χρόνου, αυτό που ονομάστηκε από τον Marx «η εκμηδένιση του χώρου- απόστασης δια του χρόνου». Κι' αυτό γιατί η εξοικονόμηση του χρόνου στις σύγχρονες βιομηχανικές κοινωνίες σημαίνει επιτάχυνση της ανακύκλωσης του κεφαλαίου, δηλαδή αύξηση της «αποδοτικότητας» και επίτευξη υψηλότερων επιπέδων κέρδους.

1α. Οδικό Δίκτυο

Η μορφή και η ποιότητα του οδικού δικτύου κάθε περιοχής (αστικής ή περιφερειακής), καλύπτει τις ανάγκες οργανωμένης κίνησης των οδικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, μαζικών μεταφορών και μεταφοράς φορτίων και αποτελεί βασικό παράγοντα ανάπτυξης, καθώς επηρεάζει βασικές λειτουργικές δραστηριότητες τόσο μέσα στην ίδια την περιοχή όσο και στη διασύνδεσή της με άλλες. Αναλυτικότερα:

- Οι μεταφορές εσωτερικού και εξωτερικού επηρεάζονται άμεσα από το οδικό δίκτυο. Ένα οδικό δίκτυο, δηλαδή, που προσφέρει άνετη διακίνηση καθιστά τις εμπορικές δυνατότητες της περιοχής πιο αξιόλογες, με άμεση επίπτωση την τόνωση της οικονομίας, από την άποψη του καθορισμού των θέσεων παραγωγής της περιοχής και της χώρας γενικότερα.
- Η ανάπτυξη του τουρισμού, που έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα, επηρεάζεται από το οδικό δίκτυο τόσο σε σχέση με την άνετη κυκλοφορία όσο και σε σχέση με την αξιοποίηση απόμακρων περιοχών που παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον.
- Σημαντική επίσης είναι η επίδρασή του στην επικοινωνία μεταξύ των κατοίκων διαφόρων περιοχών, εξυπηρετώντας τόσο ανάγκες υπό την μορφή παροχής υπηρεσιών όσο και ανάγκες ανταλλαγής απόψεων και ενημέρωσης. Άλλωστε η ύπαρξη ενός ανεκτού οδικού δικτύου έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως ανασταλτικός παράγοντας στην εσωτερική μετανάστευση και ως τροχοπέδη της υπερσυγκέντρωσης στα μεγάλα αστικά κέντρα.

³⁵ Σκάγιαννης Π. (1994), «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών», σελ. 219, Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλης.

Η οδική υποδομή διακρίνεται στο **δίκτυο οδών** διαφόρων κατηγοριών, στις **σημειακές πάγιες εγκαταστάσεις** και **στα τεχνικά έργα**. Αναλυτικότερα στον αστικό χώρο, το δίκτυο των οδών αποτελείται από τις αστικές οδούς ταχείας κυκλοφορίας, το πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τις συλλεκτήριες οδούς και στην περιφέρεια, από το εθνικό, επαρχιακό και τοπικό δίκτυο οδών. Επιπλέον, στο δίκτυο των οδών εντάσσεται και η σήμανση των οδών με σκοπό την οργανωμένη κυκλοφορία και την ενεργοποίηση των διατάξεων του κώδικα κυκλοφορίας.

Οι σημειακές πάγιες εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν κάθε εγκατάσταση που σχετίζεται άμεσα με την ύπαρξη και την κυκλοφορία των οχημάτων και την παροχή των απαραίτητων υπηρεσιών. Έτσι, μπορούν να περιληφθούν οι χώροι στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, φορτηγών και λεωφορείων, οι σταθμοί ανεφοδιασμού και εξυπηρέτησης, οι σταθμοί μετεπιβίβασης στα μαζικά μέσα μεταφοράς, οι σταθμοί (μετα)φόρτωσης εμπορευμάτων και οι σταθμοί διοδίων.

Τέλος, στην οδική υποδομή εντάσσονται και τα τεχνικά έργα όπως οι γέφυρες και οι σήραγγες καθώς και τα έργα εδαφοτεχνικής και υδραυλικής, που είναι απαραίτητα για την κατασκευή των αστικών και υπεραστικών οδών.

1β. Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Η μορφή και η ποιότητα του σιδηροδρομικού δικτύου κάθε περιοχής, όπως και του οδικού που προαναφέρθηκε, καλύπτει τις ανάγκες μαζικών μεταφορών και μεταφοράς φορτίων και αποτελεί βασικό παράγοντα ανάπτυξης, καθώς επηρεάζει βασικές λειτουργικές δραστηριότητες, τόσο μέσα στην ίδια την περιοχή όσο και στη διασύνδεσή της με άλλες. Η σιδηροδρομική υποδομή και γενικότερα η υποδομή μέσων σταθερής τροχιάς, όπως και η οδική, αποτελείται από το δίκτυο γραμμών, τις σημειακές πάγιες εγκαταστάσεις και τα τεχνικά έργα.

Έτσι, όσον αφορά το δίκτυο γραμμών, τα σιδηροδρομικά μέσα μεταφοράς απαιτούν, επιπρόσθετα του δικτύου που χρησιμοποιείται για τις συνδέσεις, αρκετά μεγάλο μήκος δικτύου γραμμών για την υπηρεσιακή μετακίνησή τους, εκτός δημόσιας λειτουργίας. Οι σημειακές πάγιες εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν τους επιβατικούς και εμπορευματικούς σταθμούς καθώς και υποδομές στάθμευσης και συντήρησης-επισκευών, οι οποίες είναι απαραίτητες για τα σιδηροδρομικά μέσα. Τέλος, στα τεχνικά έργα ανήκουν οι γέφυρες και οι σήραγγες καθώς και έργα εδαφοτεχνικά και υδραυλικά, τα οποία είναι απαραίτητα για την εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου.

Επισημαίνεται ότι για λόγους ασφαλείας και αποδοτικότητας των μεταφορικών συστημάτων, ιδιαίτερα των οδικών και σιδηροδρομικών, οι ανάγκες για την οργάνωση της κυκλοφορίας απαιτούν την ύπαρξη ηλεκτρικών, ηλεκτρονικών, τηλεπικοινωνιακών, ακόμη και τηλεματικών δικτύων. Τα δίκτυα αυτά είναι απαραίτητα για την ύπαρξη φωτισμού, την υλοποίηση της σηματοδότησης, την εξασφάλιση επικοινωνιών μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης και ασφαλείας, όπως και μεταξύ χρηστών και φορέων, καθώς και την ύπαρξη συστημάτων συλλογής

στοιχείων, καθοδήγησης και πληροφόρησης άλλων ειδικών υπηρεσιών. Αυτά τα δίκτυα ανήκουν σε άλλες κατηγορίες και δίκτυα υποδομών αλλά παράλληλα αποτελούν και μέρος της όλης μεταφορικής υποδομής.

3.1.2. Υδάτινες Μεταφορές- Λιμάνια

Η υποδομή των υδάτινων μεταφορών διακρίνεται στην υποδομή των **θαλάσσιων** μεταφορών και στην υποδομή των **ποταμίων και λιμνιάιων** μεταφορών. Και στις δύο περιπτώσεις, η υποδομή αποτελείται από τις γενικές κατηγορίες των λιμένων και μαρίνων, οι οποίες με την σειρά τους περιλαμβάνουν διάφορα τεχνικά έργα όπως κρηπιδώματα, προβλήτες, μόλους, κελύφη καθώς και κλείδες αλλαγών στάθμης σε ποτάμια και διώρυγες.

Ιδιαίτερα στις ποτάμιες μεταφορές, οι φυσικοί οδοί, τους οποίους αποτελούν οι ποταμοί, σε πολλές περιπτώσεις έχουν συμπληρωθεί από δίκτυα διωρύγων, οι οποίες συνίστανται σε τεράστιας έκτασης υποδομές που αποτελούν τεχνητές οδούς μεταξύ των ποταμών και των υδάτινων λεκανών. Η σημασία τέτοιων υποδομών είναι πολύ μεγάλη για πολλές χώρες, ιδιαίτερα στην Ευρώπη.

Γενικότερα, τα λιμάνια, ως μεταφορικοί κόμβοι, έχουν επίδραση όχι μόνο στην περιοχή που υπάρχουν αλλά και σε κάποια ευρύτερη ζώνη, δίνοντας ταυτόχρονα την εικόνα της εμπορικής κίνησης της περιοχής. Έτσι, η εξέταση της τεχνικής υποδομής τους φανερώνει τόσο την ποιότητα και το είδος της παραγωγής της περιοχής όσο το βαθμό εκβιομηχάνισης και του μεγέθους του εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου.

3.1.3. Εναέριες Μεταφορές- Αεροδρόμια

Η υποδομή των εναέριων μεταφορών αποτελείται από τις εγκαταστάσεις των αεροδρομίων (και ελικοδρομίων). Αυτά ανήκουν σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με τη δυνατότητα εξυπηρέτησης τύπων αεροσκαφών, γεγονός που συναρτάται κυρίως από το μέγεθος και την κατασκευή των διαδρόμων απογείωσης-προσγείωσης. Τα βασικά στοιχεία των αερολιμένων περιλαμβάνουν, αφενός τους διαδρόμους (απογείωσης-προσγείωσης και τροχοδρόμησης), τις πίστες και τις υπηρεσιακές οδούς και αφετέρου, τους πύργους ελέγχου και τα κελύφη, τα οποία διακρίνονται σε κελύφη στάθμευσης και επισκευών και σε κελύφη λοιπών εξυπηρετήσεων διακίνησης επιβατών και εμπορευματικών φορτίων.

Με ανάλογο τρόπο όπως και στις χερσαίες μεταφορές, η τηλεπικοινωνιακή υποδομή και το υπολογιστικό κέντρο, που αποτελούν το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, αν και είναι τμήμα της ευρύτερης τηλεπικοινωνιακής υποδομής, αποτελούν και συστατικό μέρος της όλης υποδομής των εναέριων μεταφορών.

Γενικά, τα αεροδρόμια, όπου υπάρχουν, αποτελούν πόλους έλξης οδικών υποδομών και δημιουργίας άλλων μορφών εξυπηρετήσεων των επιβατών (ταξί, ξενοδοχεία), τα οποία προσδίδουν πρόσθετη κίνηση στην περιοχή. Η ύπαρξη αεροδρομίου, σε κάποια περιοχή και η εξέταση της κίνησης που παρουσιάζει, είναι ένα κριτήριο της

οικονομικής κατάστασης των κατοίκων και των αναγκών τους και προδιαγράφει και κάποιες άλλες προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής.

3.1.4. Μέσα Μεταφοράς

Τα μέσα μεταφοράς διακρίνονται σε μέσα μαζικής μεταφοράς και σε ιδιόκτητα μέσα. Η πρώτη κατηγορία φανερώνει τις ανάγκες των κατοίκων για κίνηση με σκοπό την εργασία, τη διεκπεραίωση υποθέσεων με τη δημόσια διοίκηση, τη ψυχαγωγία, κ.α. Συνεπώς, η ύπαρξη των αναγκαίων μέσων μαζικής μεταφοράς επηρεάζει γενικά το επίπεδο ζωής. Τα ιδιόκτητα μέσα μεταφοράς φανερώνουν, σ' ένα βαθμό, το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της περιοχής καθώς επίσης και την ποιότητα της παροχής υπηρεσιών από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Και οι δύο κατηγορίες μέσων μεταφοράς είναι συνυφασμένες με την ύπαρξη και την ποιότητα του οδικού δικτύου.

3.2 ΥΠΟΔΟΜΗ ΔΙΚΤΥΩΝ

3.2.1. Δίκτυα Ύδρευσης

Η υγιεινή διαβίωση του πληθυσμού κάθε περιοχής είναι στενά συνδεδεμένη με την ύπαρξη δικτύων ύδρευσης. Η επάρκεια και η καλή ποιότητα του πόσιμου ύδατος και των δικτύων, η πληρότητα και η αποτελεσματικότητά τους, αποτελούν ουσιαστικό και τυπικό μέτρο καθώς και δείκτη ευημερίας για μια περιοχή.

Το νερό, ενώ είναι άπλετο στη φύση, δεν είναι πάντα επαρκές ως πόσιμο στην ποιότητα και ποσότητα που απαιτείται για την εξυπηρέτηση του πληθυσμού, ούτε βέβαια βρίσκεται παντού. Η ύπαρξη των δικτύων καθίσταται λοιπόν αναγκαία ως ανθρώπινη διαμεσολάβηση ανάμεσα στο φυσικό πόρο και την εκμετάλλευσή του από τον άνθρωπο.

Λόγω όμως της πολυμορφίας και της γεωγραφικής διασποράς του φυσικού πόρου αλλά και συχνά της ευκολίας εκμετάλλευσής του, η ύδρευση δεν αποτέλεσε ιστορικά τομέα ολοκληρωτικής και αποκλειστικής ευθύνης του κράτους. Αυτό συμβαίνει και στην Ελλάδα, όπου ο τομέας της ύδρευσης είναι είτε στα χέρια των ιδιωτών είτε στα χέρια των Κοινοτήτων και των Δήμων. Μπορεί λοιπόν κανείς να συμπεράνει ότι όσο περισσότερο αστικοποιημένη και βιομηχανοποιημένη είναι μία γεωγραφική ενότητα, τόσο περισσότερο τείνει ο τομέας αυτός να περιέρχεται σε συλλογικούς φορείς.

3.2.2. Δίκτυα Αποχέτευσης

Ο τομέας της αποχέτευσης, ο οποίος περιλαμβάνει και τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας αστικών και βιομηχανικών λυμάτων είναι ένας σημαντικότερος τομέας της υποδομής των πόλεων και περιφερειών διότι εξασφαλίζεται, σε μεγάλο βαθμό, η δημόσια υγεία, προστατεύεται το φυσικό περιβάλλον, σήμερα μάλιστα που τα περιβαλλοντικά ζητήματα έχουν αποβεί καίρια για την ουσιαστική ευημερία μιας κοινωνίας.

3.2.3. Δίκτυα Ενέργειας

Ο τομέας της ενέργειας είναι στρατηγικός για τις σύγχρονες οικονομίες ενώ η ενεργειακή αυτοδυναμία στοιχειοθετεί, κατά έναν τρόπο, το βαθμό της ανεξαρτησίας μίας χώρας. Αναλυτικότερα, στο βαθμό που όλες οι οικονομικές δραστηριότητες και ιδιαίτερα η βιομηχανία, η οποία είναι σήμερα ο μεγαλύτερος «καταναλωτής» ενέργειας, βασίζονται στη χρήση ενέργειας για τη λειτουργία τους, η σοβαρή ενεργειακή εξάρτηση μιας χώρας οδηγεί σε έμμεση εξάρτηση και των οικονομικών της δραστηριοτήτων, με ευρύτερες συνέπειες για την οικονομία της. Συνεπώς, όταν ο τομέας της ενέργειας αποτελεί προϋπόθεση για τη λειτουργία της βιομηχανίας ή την ενίσχυση της απόδοσής της, τότε στην περίπτωση αυτή ως υποδομή μπορούν να θεωρηθούν οι πάγιες εγκαταστάσεις παραγωγής, μεταφοράς και διανομής (δίκτυα) της ενέργειας.

Η ενέργεια παράγεται από διάφορες πηγές, μεταφέρεται και διανέμεται μέσω των σχετικών δικτύων σε διάφορες μορφές, από τις οποίες η κυριότερη είναι η ηλεκτρική. Γενικά, η ενέργεια μπορεί να διαιρεθεί σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά την *πρωτογενή*, που αναφέρεται στην πρώτη διαδικασία μετατροπής των πηγών, η οποία με την σειρά της διακρίνεται στις *εξαντλούμενες μορφές ενέργειας* όπως το πετρέλαιο, ο άνθρακας, η πυρηνική ενέργεια και το φυσικό αέριο και στις *ανανεώσιμες μορφές ενέργειας* όπως η γεωθερμική ενέργεια, η υδροηλεκτρική, η ηλιακή και η αιολική. Η δεύτερη κατηγορία αφορά την *τελική*, η οποία αναφέρεται στην μορφή της ενέργειας που καταναλώνει ο τελικός χρήστης. Βέβαια υπάρχει και η ενδιάμεση, που προηγείται της μεταφοράς και διανομής μέχρι το χρήστη.

Οι σημαντικότερες πρωτογενείς μορφές για την Ελλάδα είναι το φυσικό αέριο, το πετρέλαιο, ο άνθρακας και το νερό ενώ οι τελικές μορφές, που ενδιαφέρουν περισσότερο σήμερα, είναι η ηλεκτρική ενέργεια και το φυσικό αέριο. Η ολοκλήρωση των δικτύων των δύο αυτών μορφών ενέργειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους στόχους της Κοινότητας ταυτόχρονα με τον περιορισμό της εξάρτησής της από το πετρέλαιο. Στην Ελλάδα, το μεν ηλεκτρικό δίκτυο χρειάζεται βελτιώσεις και εκσυγχρονισμό, το δε δίκτυο φυσικού αερίου κατασκευάζεται αλλά η ολοκλήρωσή του σημειώνει καθυστέρηση, με βλαπτικά αποτελέσματα για την οικονομία της χώρας.

Όμως, τα ενεργειακά προβλήματα της χώρας, η επιθυμητή αυτοδυναμία της, ο ζητούμενος ουσιαστικός και πολύπλευρος ρόλος στη βαλκανική αγορά ενέργειας, είναι θέματα πολύπλοκα και περιλαμβάνουν σοβαρές επιλογές για τις πρωτογενείς μορφές, τα είδη, τη χωροθέτηση και τον τύπο των σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, αλλά και την ευρωστία των ιδίων των ΔΕΗ και ΔΕΠΑ. Τα ζητήματα αυτά χρειάζονται μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και προϋποθέτουν τη δυνατότητα, των σημαντικότερων φορέων (ΔΕΗ, ΔΕΠΑ), να παίρνουν στρατηγικές αποφάσεις και να απολαμβάνουν τις απαραίτητες ανεξαρτησίας από τις εκάστοτε κυβερνήσεις.

3.2.4. Δίκτυα Τηλεπικοινωνιών

Το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο (Τ/Ε) είναι ίσως το σημαντικότερο δίκτυο υποδομής μίας σύγχρονης χώρας, δεδομένου ότι η ταχύτητα της επικοινωνίας αποτελεί, στην σημερινή εποχή, τον κρισιμότερο παράγοντα για αποτελεσματικές οικονομικές σχέσεις. Βέβαια, το δίκτυο αυτό λειτουργεί συμπληρωματικά με τα μεταφορικά δίκτυα, καθώς οι περισσότερες από τις λειτουργίες που επιτελούν τα δύο αυτά δίκτυα δεν είναι κοινές. Παρόλα αυτά, οι σύγχρονες Τ/Ε, σε έναν αρκετά σημαντικό βαθμό, έχουν επιτύχει να υποκαταστήσουν τις μεταφορές, κυρίως όσον αφορά στην μεταφορά όλων των ειδών πληροφορίας, πράγμα που σημαίνει εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος.

Το παραδοσιακό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο περιλάμβανε τις υπηρεσίες της ενσύρματης και ασύρματης τηλεφωνίας και τηλετυπίας (telex). Με την εισαγωγή της ψηφιακής τεχνολογίας και τις δυνατότητες που αυτή ανοίγει, έγινε δυνατή η εγκατάσταση και πολλών άλλων υπηρεσιών που βασίζονται στα νέα δίκτυα (π.χ τηλεδιάσκεψη). Ο συνδυασμός της τεχνολογίας των τηλεπικοινωνιών με αυτή της πληροφορικής ονομάστηκε **τηλεματική**.

Καθώς θεωρείται πια δεδομένη η θετική συσχέτιση τηλεπικοινωνιών και οικονομικής ανάπτυξης, εντείνεται ο χωρικός ανταγωνισμός τόσο για την προσέλκυση νέων υπηρεσιών όσο και την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Η ραγδαία τους εξάπλωση, δημιουργεί **χωρικές και χρηστικές επιλεκτικότητες** που πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής στον προγραμματισμό και σχεδιασμό, όχι μόνο του τεχνικού εξοπλισμού των διαφόρων περιφερειών αλλά στην οργάνωση των υπηρεσιών, της προσφοράς και της ζήτησης, με επίκεντρο την ενημέρωση με την ευρύτερή της έννοια.

3.3. ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

3.3.1. Δίκτυα Άρδευσης

Τα δίκτυα άρδευσης και γενικότερα τα εγγειοβελτιωτικά έργα, έχουν άμεση επίδραση στο είδος και στον τρόπο των καλλιεργειών καθώς και στη δυνατότητα αξιοποίησης και ανάπτυξης των υδατικών και γεωργικών πόρων μιας περιοχής. Έτσι, η ύπαρξη αρδευτικών δικτύων προστατεύει από καταστροφές, εκσυγχρονίζει και διευκολύνει τον τρόπο της καλλιέργειας, εξασφαλίζει ένα καλύτερο εισόδημα για τους αγρότες της περιοχής και συμβάλλει τελικά στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και της χώρας γενικότερα. Ως εγγειοβελτιωτικά έργα θεωρούνται τα εξής: α) Τα στραγγιστικά και αντιπλημμυρικά, β) τα αρδευτικά, γ) η ανόρυξη και ο εξοπλισμός γεωτρήσεων, δ) η αγροτική οδοποιία, ε) ο αγροτικός εξηλεκτρισμός και στ) η βελτίωση παθογενών εδαφών, οι διευθετήσεις ποταμών και χειμάρρων καθώς και τα φράγματα.

3.3.2. Γεωργικά Μηχανήματα

Η ύπαρξη γεωργικών μηχανημάτων φανερώνει και αυτή με την σειρά της, το βαθμό ανάπτυξης της γεωργίας και τη δυνατότητα για κερδοφόρες καλλιέργειες. Επηρεάζει άμεσα τη βελτίωση της ποιότητας των αγαθών και την αύξηση της παραγωγής, μέσα από τον εκσυγχρονισμό των μεθόδων καλλιέργειας. Επίσης, οι συνθήκες ζωής και εργασίας των αγροτών είναι συνδεδεμένες με την ύπαρξη ή μη των γεωργικών μηχανημάτων, η απόκτηση των οποίων βέβαια εξαρτάται από το βιοτικό τους επίπεδο.

3.4. ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η ύπαρξη βιομηχανικών μονάδων σε κάποια περιοχή αποτελεί ερέθισμα για τη δημιουργία και άλλων έργων υποδομής όπως δικτύων μεταφοράς, ηλεκτρισμού, τηλεπικοινωνιακής εξυπηρέτησης. Η απασχόληση των εργαζομένων της περιοχής στις μονάδες αυτές καθώς και η εγκατάσταση στην περιοχή κάποιων άλλων τεχνικών, επιδρά τόσο στην καταπολέμηση της ανεργίας όσο και στην αυξημένη ανάπτυξη της περιοχής.

3.5. ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

3.5.1. Περίθαλψη

Η υγεία αποτελεί μία από τις βασικότερες ανάγκες του πληθυσμού και συνεπώς η τεχνική υποδομή σε αυτόν τον τομέα επηρεάζει το επίπεδο ζωής των κατοίκων μιας περιοχής. Η ύπαρξη νοσοκομείων και ο εξοπλισμός τους, καταγράφει το επίπεδο εξυπηρέτησης των αναγκών και την ποιότητα αυτής της εξυπηρέτησης. Επίσης, η διασπορά των αγροτικών ιατρείων και των υγειονομικών σταθμών καταγράφει τη δυνατότητα αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών σε αγροτικές περιοχές. Τέλος, η ανυπαρξία της υγειονομικής περίθαλψης σε μια περιοχή αυξάνει το κόστος ζωής των κατοίκων (πρόσθετα έξοδα για μεταφορά, διαμονή στην πόλη, κ.α) και δημιουργεί υπερσυγκέντρωση στα αστικά κέντρα, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

3.5.2. Εκπαίδευση

Η τεχνική υποδομή στον τομέα της εκπαίδευσης επηρεάζει τις συνθήκες εργασίας τόσο των διδασκομένων όσο και των διδασκόντων, ιδιαίτερα όταν δεν υπάρχει επαρκής αριθμός αιθουσών, για να καλυφθούν οι ανάγκες της περιοχής ή όταν η κτιριακή τους κατάσταση είναι ακατάλληλη. Οι ελλείψεις στον τομέα της εκπαίδευσης, σε κάποιες περιοχές, δημιουργούν άνισες δυνατότητες μόρφωσης και εξέλιξης των κατοίκων, γεγονός που επιδρά στο γενικότερο επίπεδο ανάπτυξης της περιοχής.

4. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΕΙΚΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ³⁶

Στην ενότητα αυτή γίνεται μία αναφορά στους δείκτες με τους οποίους μετρούνται και αξιολογούνται οι υποδομές που υπάρχουν, σε επίπεδο χώρας, περιφέρειας, νομού ή δήμου.

4.1. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

4.1.1. Χερσαίες Μεταφορές: Οδικό – Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Οι δείκτες που χρησιμοποιούνται για την μελέτη και ανάλυση των οδικών δικτύων είναι:

- Μέσοι ημερήσιοι φόρτοι στο εθνικό οδικό δίκτυο.
- Ποσοστό βαρέων οχημάτων.
- Ποσοστό εθνικού, επαρχιακού, λοιπών δρόμων στο σύνολο του οδικού δικτύου κάθε νομού.
- Ποσοστό ασφαλτοστρωμένου εθνικού, επαρχιακού, λοιπού δικτύου κάθε νομού.
- Ποσοστό ασφαλτοστρωμένου δικτύου στο συνολικό οδικό δίκτυο κάθε νομού, ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο έκτασης.
- Χιλιόμετρα του συνολικού οδικού δικτύου ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο έκτασης και κατοίκους.
- Μήκος σιδηροδρομικού δικτύου ανά συνολικό εμβαδόν περιοχής (πυκνότητα).
- Μήκη νέων σιδηροδρομικών χαράξεων και διαπλατύνσεων.

Οι δείκτες αυτοί, δίνουν μια συνολική εικόνα των δυνατοτήτων του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου του κάθε νομού, από την άποψη κατηγοριών των δρόμων, ποιότητας των οδοστρωμάτων και των σιδηροδρομικών γραμμών καθώς και των φόρτων κυκλοφορίας.

4.1.2. Υδάτινες Μεταφορές

Οι δείκτες και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση των θαλάσσιων μεταφορών είναι:

- Η θέση των κυριότερων λιμανιών.
- Οι επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες επιβάτες.
- Φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα.

³⁶ Το κεφάλαιο αυτό αντλεί από Π. Σκάγιαννη (1994), «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών», σελ. 94-104, Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλης και από Θ. Κούρο, Ν. Μύχο και Λ.Ωραιοπούλου (1984), «Τεχνική Υποδομή και Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα: Μία προσέγγιση στον καθορισμό προβληματικών περιοχών», σελ.3.10-3.16, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης.

Με αυτούς τους δείκτες καταγράφεται η επίδραση, στο χώρο, της ύπαρξης λιμανιών και η κίνηση που παρουσιάζουν τόσο σε επιβατική κίνηση όσο και σε εμπορεύματα.

4.1.3. Εναέριες Μεταφορές

Οι δείκτες των εναέριων μεταφορών περιλαμβάνουν δύο κατηγορίες. Η πρώτη περιγράφει τεχνικά γνωρίσματα των αερολιμένων και είναι:

- Αριθμός και μήκος διαδρόμων αερολιμένων, διεθνών και εσωτερικού.
- Αντοχή των διαδρόμων.

Οι δείκτες της δεύτερης κατηγορίας αναφέρονται στην κίνηση επιβατών και αεροσκαφών και είναι:

- Αριθμός αναχωρήσεων και αφίξεων αεροσκαφών.
- Αριθμός αναχωρήσεων – αφίξεων TRANSIT επιβατών.

Έτσι λοιπόν, δίνεται μία εικόνα τόσο της τεχνικής υποδομής όσο και των αποτελεσμάτων που έχει, στην κίνηση που παρουσιάζει κάθε αερολιμένας.

4.1.4. Μέσα Μεταφοράς

Για την μελέτη των μέσων μεταφοράς χρησιμοποιούνται δείκτες που φανερώνουν το επίπεδο παροχών για μετακίνηση καθώς και το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων. Ειδικότερα οι δείκτες που χρησιμοποιούνται για την μελέτη των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι :

- Αριθμός ΚΤΕΛ αστικών και υπεραστικών, ανά 10.000 κατοίκους.
- Αριθμός υπεραστικών επιβατικών οχημάτων ανά οικισμούς.
- Αριθμός ταξί- αγοραίων, ανά 1.000 κατοίκους.

Για την μελέτη των ιδιόκτητων μέσων μεταφοράς χρησιμοποιείται ο δείκτης:

- Αριθμός κατοίκων ανά επιβατικό αυτοκίνητο.

4.2. ΥΠΟΔΟΜΗ ΔΙΚΤΥΩΝ

4.2.1. Δίκτυα Ύδρευσης

Για την μελέτη των δικτύων ύδρευσης, γίνεται μία διαβάθμιση σε σχέση με την ποιότητα της ύδρευσης, σε τρεις κατηγορίες:

- α. Κανονική
- β. Ελλιπή
- γ. Υποτυπώδη

Η διάκριση αυτή έγινε μετά από συλλογή πληροφοριών (μελέτη Υπουργείου Εσωτερικών) σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση ύδρευσης και αφορά:

- Τον τρόπο ύδρευσης, την ποσότητα και ποιότητα.
- Τις ποσοτικές ανάγκες των οικισμών.
- Την κατάσταση ύδρευσης ανά τομείς τεχνικών έργων: Υδροληψία, εξωτερικό υδραγωγείο (αντλιοστάσιο, αγωγοί βαρύτητας ή άντλησης, φρεάτια και τεχνικά έργα, υδατογέφυρες, δεξαμενές ή υδατόπυργοι) και δίκτυο διανομής.
- Τις ιδιωτικές παροχετεύσεις, με ή χωρίς υδρόμετρο.

Οικισμοί με *κανονική ύδρευση* θεωρούνται εκείνοι με ικανοποιητικά έργα υδροληψίας, πλήρες εξωτερικό υδραγωγείο και εσωτερικό δίκτυο διανομής, επαρκή ποσότητα ύδατος, τα οποία εκτός από ενδεχόμενες ανάγκες σε υδρομετρητές και συσκευές χλωρίωσης, παρουσιάζουν ελλείψεις μικρής έκτασης και σημασίας.

Οικισμοί με *ελλιπή ύδρευση* θεωρούνται εκείνοι, στους οποίους το εσωτερικό δίκτυο διανομής παρουσιάζει σοβαρές ελλείψεις καθώς και εκείνοι όπου το εσωτερικό δίκτυο διανομής είναι πλήρες αλλά η παρεχόμενη ποσότητα νερού ανεπαρκής (μικρότερη από 100 λίτρα ανά άτομο).

Οικισμοί με *υποτυπώδη ύδρευση* θεωρούνται εκείνοι, στους οποίους εμφανίζεται υποτυπώδες ή ανύπαρκτο το εσωτερικό δίκτυο διανομής.

Με βάση αυτή τη διάκριση, χρησιμοποιούνται οι εξής δείκτες:

- Ποσοστό οικισμών όπου εμφανίζεται κανονική ύδρευση.
- Ποσοστό οικισμών όπου εμφανίζεται ελλιπής ύδρευση.
- Ποσοστό οικισμών όπου εμφανίζεται υποτυπώδης ύδρευση.
- Ποσοστό πληθυσμού που εξυπηρετείται με κανονική ύδρευση.
- Ποσοστό πληθυσμού που εξυπηρετείται με ελλιπής ύδρευση.
- Ποσοστό πληθυσμού που εξυπηρετείται με υποτυπώδης ύδρευση.

4.2.2. Δίκτυα Αποχέτευσης

Η μελέτη της υποδομής στα έργα αποχέτευσης γίνεται σε σχέση με:

- α. Τον τρόπο αποχέτευσης κάθε φύσης λυμάτων (δίκτυα, βόθροι).
- β. Την κατάσταση του υφιστάμενου δικτύου αποχέτευσης.
- γ. Το είδος των δικτύων αποχέτευσης (δίκτυο ακαθάρτων, ομβρίων).

Έτσι λοιπόν, οι δείκτες που χρησιμοποιούνται είναι:

- Μήκη δικτύων αποχέτευσης.
- Αριθμός βόθρων.
- Ποσοστό εξυπηρετούμενης έκτασης και πληθυσμού από το δίκτυο.
- Ποσοστό κτιρίων συνδεδεμένων με το δίκτυο.
- Ποσοστό καθαρισμού λυμάτων από βιολογικό καθαρισμό.
- Ισχύς βιολογικού καθαρισμού και βαθμός επεξεργασίας λυμάτων.

Με βάση τα παραπάνω, γίνεται μια διαβάθμιση της κατάστασης των οικισμών όσον αφορά το αποχετευτικό δίκτυο σε:

- Καλή, όταν η κατάσταση του δικτύου αποχέτευσης παρουσιάζει επάρκεια παροχέτευσης, δεν υφίστανται διαρροές και γενικά η κατασκευή θεωρείται επιμελημένη.
- Μέτρια, όταν η κατάσταση του δικτύου αποχέτευσης μπορεί να εξυπηρετήσει, επί του παρόντος και κατά οικονομία, τις ανάγκες του οικισμού αλλά διάφορες κατασκευές πρέπει να συμπληρωθούν ή να αντικατασταθούν.
- Κακή, όταν η κατάσταση του δικτύου αποχέτευσης είναι ανεπαρκής, οι διαρροές συχνές, η δημιουργία εστιών μόλυνσης πιθανή ή συχνή.

4.2.3. Δίκτυα Ενέργειας

Οι δείκτες που χρησιμοποιούνται για να δώσουν την εικόνα της υποδομής σε δίκτυα ηλεκτρισμού, αφορούν την συνολική ηλεκτρική κατανάλωση (MWH) κατά νομό και την ηλεκτρική κατανάλωση κατά χρήσεις και είναι:

- Εγκατεστημένη ισχύς κατά γεωγραφική περιοχή.
- Μήκος και ποσοστό συντηρηθέντος δικτύου.
- Συνολική ηλεκτρική κατανάλωση.
- Ποσοστό οικιακής, γεωργικής, βιομηχανικής, εμπορικής κατανάλωσης.
- Ποσοστό ηλεκτρικής κατανάλωσης για φωτισμό οδών- πλατειών.
- Ποσοστό κατανάλωσης για δημόσια χρήση.
- Αριθμός KWH ανά άτομο για οικιακή χρήση.
- Ποσοστό ενέργειας από ήπιες/ ανανεώσιμες μορφές.

4.2.4. Δίκτυα Τηλεπικοινωνιών

Στην υποδομή τηλεπικοινωνιών χρησιμοποιούνται δείκτες, οι οποίοι παρουσιάζουν αφ' ενός την τεχνολογική κατάσταση των τηλεπικοινωνιακών δικτύων και αφ' ετέρου την κίνηση που εμφανίζεται σ' αυτά τα δίκτυα και οι οποίοι είναι:

- Αριθμός τηλεφώνων ανά 100 κατοίκους.
- Αριθμός τιμολογιακών μονάδων ανά 100 κατοίκους.
- Αριθμός τιμολογιακών μονάδων ανά τηλέφωνο.
- Εκκρεμούσες αιτήσεις ανά 100 κατοίκους.
- Αριθμός Fax ανά 1000 κατοίκους και ανά 100 επιχειρήσεις.
- Αριθμός ψηφιακών γραμμών.
- Ποσοστό ψηφιακών παροχών επί του συνόλου.
- Ποσοστό συνδρομητών συνδεδεμένων με ψηφιακά κέντρα.
- Ποσοστό συνδρομητών κινητής τηλεφωνίας στον πληθυσμό.
- Ποσοστό επιχειρήσεων συνδεδεμένων με δίκτυα μεταγωγής πακέτων δεδομένων.
- Μήκη εναέριων και υπόγειων δικτύων.
- Ποσοστό συντηρηθέντος δικτύου.

4.3. ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

Τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για την μελέτη της υποδομής της γεωργίας και το καθορισμό των δεικτών είναι η καλλιεργούμενη έκταση κάθε νομού, τα γεωργικά μηχανήματα και οι αρδευόμενες εκτάσεις. Οι δείκτες αυτοί αφορούν:

- Το ποσοστό της καλλιεργούμενης γης που αρδεύεται.
- Ο αριθμός γεωργικών μηχανημάτων ανά καλλιεργούμενη γη.

Με αυτούς τους δείκτες διαμορφώνεται μία εικόνα των έργων υποδομής από πλευράς άρδευσης καλλιεργειών και από πλευράς εκσυγχρονισμού των μεθόδων καλλιέργειας, με την ύπαρξη και χρήση των γεωργικών μηχανημάτων.

4.4. ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Ως δείκτες, στη βιομηχανική υποδομή, χρησιμοποιούνται:

- Η ύπαρξη βιομηχανικών περιοχών της ΕΤΒΑ.
- Το ποσοστό βιομηχανιών που απασχολούν 1-5 εργαζόμενους στο σύνολο των βιομηχανιών κλάδου 20-40.
- Το ποσοστό μέσης ετήσιας απασχόλησης των βιομηχανιών που απασχολούν 1-5 εργαζόμενους στο σύνολο των βιομηχανιών 20-40.

Με αυτούς τους δείκτες δίνεται μία εικόνα της δυναμικότητας των βιομηχανικών ζωνών, της έντασης της απασχόλησης και των προοπτικών που χαράζονται, για τη βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής καθώς και της κατανομής των μικρών βιομηχανικών μονάδων και των απασχολούμενων σε αυτές.

4.5. ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

4.5.1. Περίθαλψη

Οι δείκτες που χρησιμοποιούνται δίνουν την εικόνα της παροχής υγειονομικών υπηρεσιών, από την σκοπιά της ύπαρξης νοσοκομείων και του εξοπλισμού τους στα αστικά κέντρα και από την σκοπιά της ύπαρξης αγροτικών ιατρείων- υγειονομικών σταθμών και του εξοπλισμού τους στις ημιαστικές- αγροτικές περιοχές. Οι δείκτες αυτοί είναι:

- Ο αριθμός κλινών θεραπευτηρίων ανά 1.000 κατοίκους του συνολικού πληθυσμού του νομού.
- Ο αριθμός αγροτικών ιατρείων και υγειονομικών σταθμών ανά 1.000 κατοίκους ημιαστικού και αγροτικού πληθυσμού.
- Ο αριθμός κλινών υγειονομικών σταθμών ανά 1.000 κατοίκους ημιαστικού και αγροτικού πληθυσμού.
- Η ύπαρξη Κέντρων Υγείας ανά 10.000 κατοίκους.

4.5.2. Εκπαίδευση

Στην τεχνική υποδομή της εκπαίδευσης χρησιμοποιούνται δείκτες που αφορούν:

- Την ύπαρξη εκπαιδευτικών μονάδων διαφόρων κατηγοριών ανά γεωγραφική περιοχή.
- Το εμβαδόν εκπαιδευτικών χώρων κατά βαθμίδα εκπαίδευσης ανά μαθητή.
- Τα ποσοστά αιθουσών σε διάφορα επίπεδα κατάστασης (καλή, μέτρια, κακή).
- Διάφορα ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια για την επάρκεια, την κατάσταση και τον εξοπλισμό των εκπαιδευτικών συγκροτημάτων.

II.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης στην Περιφέρεια Ηπείρου, έχει ως σκοπό τον εντοπισμό των παραγόντων που εμποδίζουν την έναρξη της αναπτυξιακής διαδικασίας και τον προσδιορισμό των αναπτυξιακών προοπτικών και διεξόδων της. Το συγκεκριμένο κεφάλαιο αποτελείται από τέσσερα μέρη.

Στο πρώτο μέρος περιγράφεται η Περιφέρεια με βάση τα γεωμορφολογικά και κλιματολογικά δεδομένα, τη διοικητική οργάνωση και τη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου. Στο δεύτερο μέρος αναφέρονται τα δημογραφικά και τα βασικά ποσοτικά στοιχεία, με βάση το περιφερειακό Α.Ε.Π ανά τομέα παραγωγικών δραστηριοτήτων. Στο τρίτο μέρος παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών, κυρίως των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, της ενέργειας και των υποδομών διαχείρισης αστικών λυμάτων και απορριμμάτων, όπου και αναφέρονται ενδεικτικά ορισμένοι δείκτες αξιολόγησής τους. Δυστυχώς όμως, δεν ήταν δυνατή η εκτενέστερη παρουσίαση όλων των τομέων υποδομών και των αντίστοιχων δεικτών τους, κυρίως λόγω έλλειψης στοιχείων. Στο τέταρτο μέρος, παρουσιάζεται η θέση της Περιφέρειας Ηπείρου στον εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο καθώς και οι επιπτώσεις που είχε στην Περιφέρεια, η εφαρμογή των ευρωπαϊκών πολιτικών και προγραμμάτων.

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

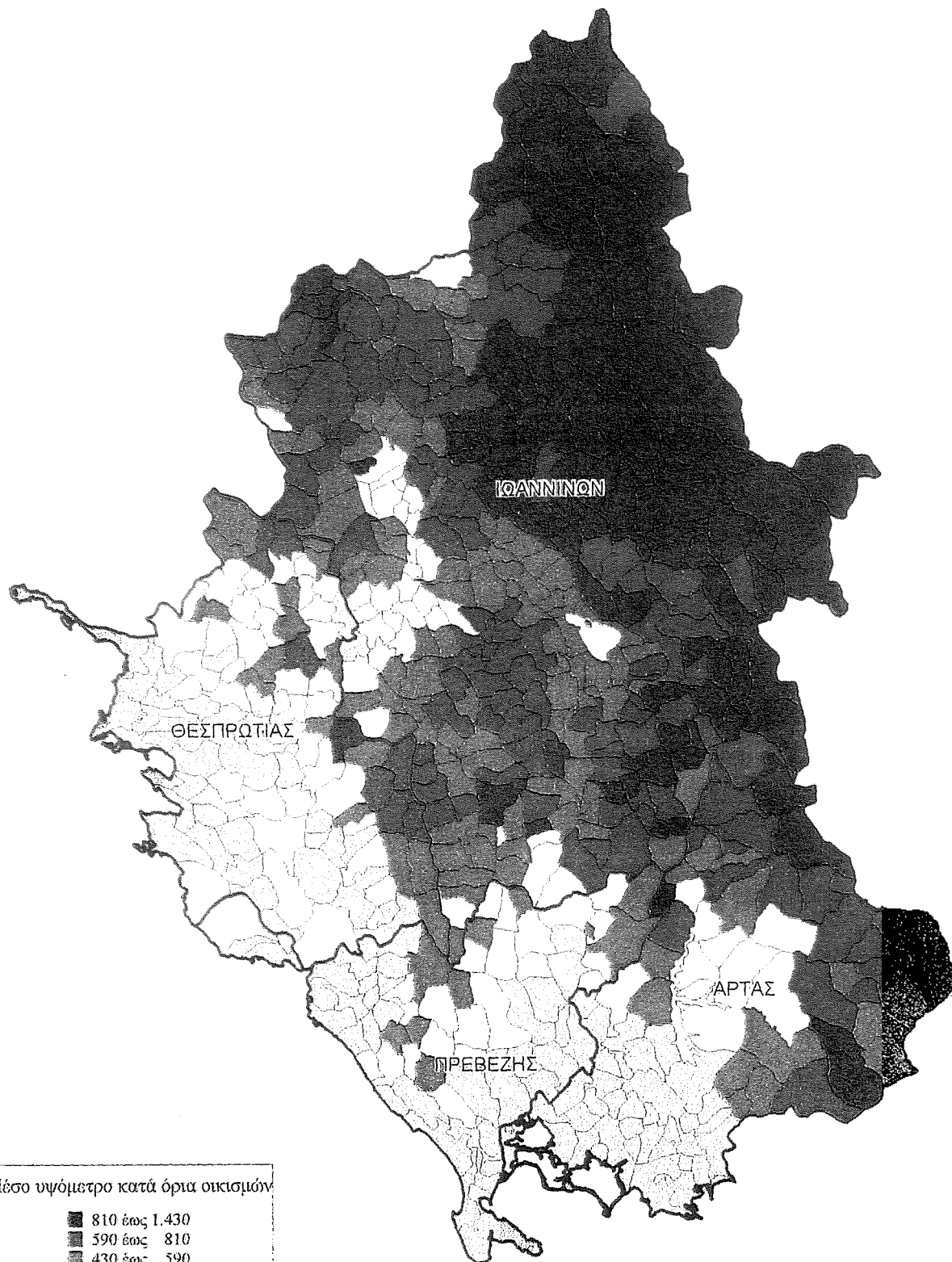
1.1 Γεωμορφολογικά Χαρακτηριστικά

Η Περιφέρεια της Ηπείρου βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Ελλάδας και βρέχεται δυτικά από το Ιόνιο Πέλαγος, ανατολικά έχει ως όριο την οροσειρά της Πίνδου ενώ προς βορρά συνορεύει με την Αλβανία. Αποτελείται από τους νομούς Άρτας, Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων και Πρεβέζης.

Όσον αφορά τη μορφολογία του εδάφους, η Ηπειρος είναι ορεινή με σημαντικά επιφανειακά νερά, εκτεταμένες δασικές εκτάσεις και μεγάλη ποικιλία χλωρίδας και πανίδας. Η συνολική έκταση της Περιφέρειας είναι 9.203 τετραγωνικά χιλιόμετρα, από τα οποία 10,7% είναι πεδινή, 15,2% ημιορεινή και το υπόλοιπο 74% είναι ορεινή. Η μορφολογία του εδάφους προσφέρει ιδανικές συνθήκες για νομαδική κτηνοτροφία. Στο χάρτη 1 παρουσιάζεται ο γεωμορφολογικός χάρτης της Ηπείρου και το μέσο υψόμετρο ανά Ο.Τ.Α..

Οι σημαντικότεροι ορεινοί όγκοι της Ηπείρου είναι ο Γράμμος, ο Σμόλικας, η Τύμφη, το Μιτσικέλι, ο Λάκμος, τα Τζουμέρκα και ο Τόμαρος. Σημαντικοί ποταμοί είναι ο Αώος, με μήκος 76 χλμ. στο ελληνικό έδαφος και εκβολές στην Αδριατική, ο Άραχθος, με μήκος 143 χλμ. και εκβολές στον Αμβρακικό κόλπο, ο Λούρος, με μήκος 113 χλμ. και ο Αχέρων, με μήκος 53χλμ. και εκβολές στο Ιόνιο Πέλαγος. Επίσης, σημαντικό στοιχείο της υδρογραφίας της Ηπείρου αποτελεί η Λίμνη των Ιωαννίνων, έκτασης 23 τετρ.χλμ. στα νότια του βουνού Μιτσικέλι.

ΧΑΡΤΗΣ 1
Γεωμορφολογικός Χάρτης Ηπείρου.
Μέσο υψόμετρο κατά ΟΤΑ



Μέσο υψόμετρο κατά όρια οικισμών

- 810 έως 1.430
- 590 έως 810
- 430 έως 590
- 180 έως 430
- Εως 180

ΠΗΓΗ: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, «Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου», Α' Φάση (Ιούνιος 1998) & Γ' Φάση (Ιανουάριος 2000), Αθήνα: PRISMA Ε.Π.Ε.

Η Ήπειρος διαθέτει δύο φυσικά λιμάνια στο Ιόνιο Πέλαγος. Το ένα είναι της Πρέβεζας, στο νοτιότερο άκρο της, στην είσοδο του Αμβρακικού κόλπου το οποίο είναι πολύ μικρό και με ελάχιστες πιθανότητες επέκτασης λόγω της διεθνούς συνθήκης RAMSAR¹, όπου ο Αμβρακικός θεωρείται σπάνιος υδροβιότοπος και προστατεύεται. Το άλλο είναι της Ηγουμενίτσας, στο βορειότερο άκρο της, το οποίο εξ' αιτίας του μικρού του μεγέθους, σε σχέση με τις απαιτούμενες ανάγκες, προβλέπεται η επέκταση και αναβάθμισή του ως το σημαντικότερο λιμάνι της Δυτικής Ελλάδας. Τέλος δευτερεύοντα λιμάνια αποτελούν αυτά της Σαγιάδας και της Πάργας.

1.2 Κλιματολογικά Δεδομένα

Το κλίμα της Ηπείρου χαρακτηρίζεται από μεγάλες διακυμάνσεις στη θερμοκρασία μεταξύ διαφόρων περιοχών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι υπάρχουν μεγάλες υψομετρικές διαφορές από περιοχή σε περιοχή, πολλές βροχές και υψηλά επίπεδα υγρασίας, κυρίως κατά τους χειμερινούς μήνες, καθώς επίσης και διαφορετικές αποστάσεις από τη θάλασσα.

Γενικά, στην Περιφέρεια της Ηπείρου επικρατούν τρεις κλιματικοί τύποι, ο Μεσογειακός, ο Ηπειρωτικός και ο Ορεινός. Πιο συγκεκριμένα, ο Μεσογειακός τύπος χαρακτηρίζεται από ήπιους χειμώνες με άφθονες βροχές, σπάνιες και μικρής διάρκειας χιονοπτώσεις και θερμοκρασία που δεν πέφτει σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Επίσης, χαρακτηρίζεται από ζεστά καλοκαίρια με ελάχιστες βροχές και θερμοκρασίες που φθάνουν σε υψηλά επίπεδα μετά τον Ιούνιο. Αυτός ο τύπος κλίματος συναντάται στην παραθαλάσσια ζώνη του Ιονίου, στα ΝΔ της Περιφέρειας Ηπείρου.

Ο Ηπειρωτικός τύπος χαρακτηρίζεται από ψυχρούς χειμώνες με άφθονες βροχές, αρκετές χιονοπτώσεις, παγετούς μεταξύ Νοεμβρίου και Απριλίου και θερμοκρασία που φτάνει σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Επίσης, χαρακτηρίζεται από ζεστά καλοκαίρια με λίγες τοπικές βροχές. Αυτός ο κλιματικός τύπος συναντάται στο εσωτερικό της Ηπείρου, εκτός από τις ορεινές περιοχές.

Τέλος ο Ορεινός τύπος χαρακτηρίζεται από τραχείς χειμώνες με άφθονες βροχές και χιονοπτώσεις, υψηλή νέφωση, παγετούς μεταξύ Οκτωβρίου και Μαΐου και θερμοκρασία που φτάνει σε πολύ χαμηλά επίπεδα καθώς και από δροσερά καλοκαίρια με τοπικές βροχές. Αυτός ο κλιματικός τύπος συναντάται στην ορεινή ζώνη της Ηπείρου.

1.3 Διοικητική Οργάνωση

Η Περιφέρεια Ηπείρου αποτελείται από τέσσερις νομούς: το Νομό Άρτας με πρωτεύουσα την Άρτα, το Νομό Θεσπρωτίας με πρωτεύουσα την Ηγουμενίτσα, το

¹ Η «Σύμβαση για τους Υδροβιότοπους Διεθνούς Σημασίας ειδικά ως ενδιαιτήματος για Υδρόβια Πουλιά», γνωστή με τον σύντομο τίτλο ως «Σύμβαση RAMSAR», υπογράφηκε στις 2/2/1971 στην πόλη Ραμσάρ του Ιράν και τέθηκε σε ισχύ στις 21/12/1975. Η Ελλάδα έχει συνυπογράψει αυτή την σύμβαση και την έχει επικυρώσει με Ν.Δ 191/74.

Νομό Ιωαννίνων με πρωτεύουσα τα Ιωάννινα και το Νομό Πρεβέζης με πρωτεύουσα την Πρέβεζα. Η διοικητική έδρα της Περιφέρειας βρίσκεται στην πόλη των Ιωαννίνων και οι διοικητικές έδρες των νομών, στις αντίστοιχες πρωτεύουσές τους.

Η διοικητική αναδιοργάνωση που επιτεύχθηκε τα τελευταία χρόνια στη χώρα, είχε ως αποτέλεσμα την σημαντική μείωση του αριθμού των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, μέσω της συνένωσης των δήμων και κοινοτήτων. Έτσι σύμφωνα με το « Σχέδιο Ιωάννης Καποδίστριας »:

- **Ο νομός Άρτας** περιλαμβάνει 13 νέους δήμους και 3 κοινότητες, ενώ πριν περιλάμβανε 1 δήμο και 82 κοινότητες. Οι Καποδιστριακοί δήμοι με τον αντίστοιχο πληθυσμό τους, παρουσιάζονται στον πίνακα 1.1:

Πίνακας 1.1:ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟΙ ΔΗΜΟΙ Ν. ΑΡΤΑΣ & ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991			
ΝΟΜΟΣ	ΔΗΜΟΣ	ΕΔΡΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 91
ΑΡΤΗΣ	ΑΓΝΑΝΤΩΝ	ΑΓΝΑΝΤΑ	3910
ΑΡΤΗΣ	ΑΘΑΜΑΝΙΑΣ	ΒΟΥΡΓΑΡΕΛΙ	6226
ΑΡΤΗΣ	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΥ	ΑΝΕΖΑ	5314
ΑΡΤΗΣ	ΑΡΑΧΘΟΥ	ΝΕΟΧΩΡΙ	6359
ΑΡΤΗΣ	ΑΡΤΑΙΩΝ	ΑΡΤΑ	23710
ΑΡΤΗΣ	ΒΛΑΧΕΡΝΑΣ	ΓΡΑΜΜΕΝΙΤΣΑ	3433
ΑΡΤΗΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ	ΔΙΑΣΕΛΛΟ	3236
ΑΡΤΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ	ΑΝΩ ΚΑΛΕΝΤΙΝΗ	2249
ΑΡΤΗΣ	ΚΟΜΠΟΤΙΟΥ	ΚΟΜΠΟΤΙ	3287
ΑΡΤΗΣ	ΞΗΡΟΒΟΥΝΙΟΥ	ΑΜΜΟΤΟΠΟΣ	4461
ΑΡΤΗΣ	ΠΕΤΑ	ΠΕΤΑ	4771
ΑΡΤΗΣ	ΤΕΤΡΑΦΥΛΙΑΣ	ΑΣΤΡΟΧΩΡΙΟ	3296
ΑΡΤΗΣ	ΦΙΛΟΘΕΗΣ	ΧΑΛΚΙΑΔΕΣ	5831
ΑΡΤΗΣ	ΚΟΙΝ. ΘΕΟΔΩΡΙΑΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΙΑΝΑ	799
ΑΡΤΗΣ	ΚΟΙΝ. ΚΟΜΜΕΝΟΥ	ΚΟΜΜΕΝΟ	801
ΑΡΤΗΣ	ΚΟΙΝ. ΜΕΛΙΣΣΟΥΡΓΩΝ	ΜΕΛΙΣΣΟΥΡΓΟΙ	1036

ΠΗΓΗ: «Ο Νέος Πολιτικός Χάρτης της Ελλάδας», Οικονομικός Ταχυδρόμος, 22/1/1998.

- **Ο νομός Θεσπρωτίας** περιλαμβάνει 8 νέους δήμους και 2 κοινότητες σε αντιδιαστολή με τους 4 δήμους και 86 κοινότητες που υπήρχαν πριν. Οι Καποδιστριακοί δήμοι με τον αντίστοιχο πληθυσμό τους, παρουσιάζονται στον πίνακα 1.2:

Πίνακας 1.2:ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟΙ ΔΗΜΟΙ Ν. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ & ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991			
ΝΟΜΟΣ	ΔΗΜΟΣ	ΕΔΡΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 91
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΑΧΕΡΟΝΤΑ	ΓΑΡΔΙΚΙ	2190
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	11608
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΜΑΡΓΑΡΙΤΙΟΥ	ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ	3324
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΠΑΡΑΜΥΘΙΑΣ	ΠΑΡΑΜΥΘΙΑ	8626
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΠΑΡΑΠΟΤΑΜΟΥ	ΠΑΡΑΠΟΤΑΜΟΣ	1335
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΣΟΥΛΙΟΥ	ΣΑΜΟΝΙΔΑ	926
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΣΥΒΟΤΩΝ	ΠΛΑΤΑΡΙΑ	2617

συνεχίζεται

συνέχεια

ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΦΙΛΙΑΤΩΝ	ΦΙΛΙΑΤΕΣ	9758
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΚΟΙΝ. ΠΕΡΔΙΚΑΣ	ΠΕΡΔΙΚΑ	1730
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΚΟΙΝ. ΣΑΓΙΑΔΑΣ	ΑΣΠΡΟΚΚΛΗΣΙ	2074

ΠΗΓΗ: «Ο Νέος Πολιτικός Χάρτης της Ελλάδας», Οικονομικός Ταχυδρόμος, 22/1/1998.

- Ο νομός Πρεβέζης περιλαμβάνει 8 νέους δήμους και 1 κοινότητα, σε αντιδιαστολή με τους 4 δήμους και τις 66 κοινότητες που υπήρχαν πριν το Σχέδιο «Ιωάννης Καποδίστριας». Οι Καποδιστριακοί δήμοι με τον αντίστοιχο πληθυσμό τους, παρουσιάζονται στον πίνακα 1.3:

Πίνακας 1.3: ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟΙ ΔΗΜΟΙ Ν. ΠΡΕΒΕΖΗΣ & ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991			
ΝΟΜΟΣ	ΔΗΜΟΣ	ΕΔΡΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 91
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΑΝΩΓΕΙΟΥ	ΓΟΡΓΟΜΥΛΟΣ	1649
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΖΑΛΟΓΓΟΥ	ΚΑΝΑΛΙ	5179
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΚΟΥ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΚΟ	5653
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΛΟΥΡΟΥ	ΛΟΥΡΟΣ	5619
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΠΑΡΓΑΣ	ΠΑΡΓΑ	3569
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΠΡΕΒΕΖΑ	16886
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΦΑΝΑΡΙΟΥ	ΚΑΝΑΛΛΑΚΙ	9505
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΦΙΛΙΠΠΙΑΔΟΣ	ΦΙΛΙΠΠΙΑΔΑ	9415
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΚΟΙΝ. ΚΡΑΝΕΑΣ	ΚΡΑΝΕΑ	1153

ΠΗΓΗ: «Ο Νέος Πολιτικός Χάρτης της Ελλάδας», Οικονομικός Ταχυδρόμος, 22/1/1998.

- Τέλος, ο νομός Ιωαννίνων περιλαμβάνει 28 νέους δήμους και 13 κοινότητες σε αντιδιαστολή με τους 4 δήμους και τις 309 κοινότητες που υπήρχαν πριν το Σχέδιο «Ιωάννης Καποδίστριας». Οι Καποδιστριακοί δήμοι με τον αντίστοιχο πληθυσμό τους, παρουσιάζονται στον πίνακα 1.4:

Πίνακας 1.4: ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟΙ ΔΗΜΟΙ Ν. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ & ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991			
ΝΟΜΟΣ	ΔΗΜΟΣ	ΕΔΡΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 91
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ	6019
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΑΝΑΤΟΛΗΣ	ΑΝΑΤΟΛΗ	5578
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΖΑΓΟΡΙΟΥ	ΜΗΛΙΩΤΑΔΕΣ	2286
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΑΝΩ ΚΑΛΑΜΑ	ΠΑΡΑΚΑΛΑΜΟΣ	3286
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΑΝΩ ΠΩΓΩΝΙΟΥ	ΚΕΦΑΛΟΒΡΥΣΟ	2108
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΔΕΛΒΙΝΑΚΙΟΥ	ΔΕΛΒΙΝΑΚΙ	3326
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΔΕΡΒΙΖΙΑΝΩΝ	ΔΕΡΒΙΖΙΑΝΑ	3356
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΔΩΔΩΝΗΣ	ΜΑΝΤΡΕΣ	1696
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΕΓΝΑΤΙΑΣ	ΜΙΚΡΟ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	3095
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΕΚΑΛΗΣ	ΚΑΡΥΕΣ ΑΣΦΑΚΑΣ	1926
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΕΥΡΥΜΕΝΩΝ	ΚΛΗΜΑΤΙΑ	1437
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΖΙΤΣΑΣ	ΖΙΤΣΑ	1922
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	63725
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΑΛΠΑΚΙΟΥ	ΚΑΛΠΑΚΙ	2874
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΑΤΣΑΝΟΧΩΡΙΩΝ	ΚΑΛΕΝΤΖΙ	2679
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΖΑΓΟΡΙΟΥ	ΑΣΠΡΑΓΓΕΛΟΙ	1450

συνεχίζεται

συνέχεια

ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΝΙΤΣΑΣ	ΚΟΝΙΤΣΑ	6572
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΜΑΣΤΟΡΟΧΩΡΙΩΝ	ΠΥΡΣΟΓΙΑΝΝΗ	1913
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΜΕΤΣΟΒΟΥ	ΜΕΤΣΟΒΟ	4125
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΜΟΛΟΣΣΩΝ	ΒΟΥΤΣΑΡΑΣ	3618
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΜΠΙΖΑΝΙΟΥ	ΠΕΔΙΝΗ	3052
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΠΑΜΒΩΤΙΔΟΣ	ΚΑΤΣΙΚΑΣ	9762
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΠΑΣΑΡΩΝΟΣ	ΕΛΕΟΥΣΑ	7197
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	ΠΕΡΑΜΑ	4605
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΠΡΑΜΑΝΤΩΝ	ΠΡΑΜΑΝΤΑ	1790
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΣΕΛΛΩΝ	ΤΥΡΙΑ	2213
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΤΖΟΥΜΕΡΚΩΝ	ΧΟΥΛΙΑΡΑΔΕΣ	1578
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΤΥΜΦΗΣ	ΤΣΕΠΕΛΟΒΟ	1364
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΑΕΤΟΜΗΛΙΤΣΗΣ	ΑΕΤΟΜΗΛΙΤΣΑ	277
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΒΑΘΥΠΕΔΟΥ	ΒΑΘΥΠΕΔΟ	66
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΒΟΒΟΥΣΗΣ	ΒΟΒΟΥΣΑ	136
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΔΙΣΤΡΑΤΟΥ	ΔΙΣΤΡΑΤΟ	434
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΚΑΛΑΡΙΤΩΝ	ΚΑΛΑΡΙΤΕΣ	156
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΛΑΒΔΑΝΗΣ	ΛΑΒΔΑΝΗ	265
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΜΑΤΣΟΥΚΙΟΥ	ΜΑΤΣΟΥΚΙ	232
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΜΗΛΕΑΣ	ΜΗΛΕΑ	604
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΝΗΣΟΥ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΗΣΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	348
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΠΑΠΙΓΚΟΥ	ΠΑΠΙΓΚΟ	183
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΠΩΓΩΝΙΑΝΗΣ	ΠΩΓΩΝΙΑΝΗ	743
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΣΙΡΑΚΟΥ	ΣΙΡΑΚΟ	141
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΚΟΙΝ. ΦΟΥΡΚΑΣ	ΦΟΥΡΚΑ	56

ΠΗΓΗ: «Ο Νέος Πολιτικός Χάρτης της Ελλάδας», Οικονομικός Ταχυδρόμος, 22/1/1998.

Όσον αφορά άλλες διοικητικές λειτουργίες της Περιφέρειας, στην Ήπειρο λειτουργούν συνολικά 3 Πρωτοδικεία και 15 Ειρηνοδικεία. Αναλυτικότερα:

- Στο νομό Άρτας λειτουργούν 4 Ειρηνοδικεία: στην Άρτα, στα Άγναντα, στο Βουλγαρέλι και στην Άνω Καλεντίνη. Τα κέντρα αυτά συγκεντρώνουν και τις υπόλοιπες διοικητικές λειτουργίες στο νομό.
- Στο νομό Θεσπρωτίας λειτουργεί 1 Πρωτοδικείο, στην Ηγουμενίτσα και 2 Ειρηνοδικεία, στην Παραμυθιά και τις Φιλιάτες αντίστοιχα. Οι λιμενικές υπηρεσίες που λειτουργούν στο νομό βρίσκονται στην Ηγουμενίτσα και στα Σύβοτα.
- Η πόλη των Ιωαννίνων, όπως είναι αναμενόμενο, συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αριθμό των διοικητικών λειτουργιών της Περιφέρειας, οι οποίες περιλαμβάνουν ένα Πρωτοδικείο και εφορία αρχαιοτήτων. Επίσης, στο νομό Ιωαννίνων λειτουργούν 6 Ειρηνοδικεία.
- Τέλος, στο νομό Πρεβέζης, λειτουργεί ένα Πρωτοδικείο στην Πρέβεζα και 3 Ειρηνοδικεία, στην Πάργα, στο Θεσπρωτικό και στη Φίλιππιάδα αντίστοιχα. Επίσης, οι δύο λιμενικές υπηρεσίες του νομού βρίσκονται στην Πρέβεζα και στην Πάργα.

Από τους φορείς της κεντρικής διοίκησης, της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης, η Περιφέρεια και οι αρμόδιες περιφερειακές διευθύνσεις των

Υπουργείων, οι Νομαρχίες, τα Δασαρχεία, οι Εφορίες Αρχαιοτήτων και οι νέοι δήμοι, έχουν αρμοδιότητες και δραστηριότητες στη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη της Περιφέρειας.

1.4 Οικιστική Πολιτική-Διάρθρωση Οικιστικού Δικτύου Περιφέρειας Ηπείρου

Η πολιτική η οποία, εν μέρει τουλάχιστον, καθόρισε την ανάπτυξη και διάρθρωση του οικιστικού ιστού της χώρας είναι η πολιτική των «ανοικτών πόλεων», η οποία υιοθετήθηκε το 1984 και παραμένει ακόμα η ισχύουσα οικιστική πολιτική. Κύριος στόχος της πολιτικής αυτής υπήρξε η κάλυψη όλων των αναγκών του πληθυσμού της χώρας, ανεξαρτήτου του τόπου κατοικίας ή εργασίας και η παροχή υπηρεσιών στον επαρχιακό- αγροτικό χώρο, οι οποίες θα ήταν ίσης ποιότητας με εκείνες των αστικών κέντρων και περιοχών.

Η εκπλήρωση αυτή του στόχου βασίστηκε στην ενίσχυση των μεσαίων και μικρών οικισμών (κωμοπόλεων, χωριών), που θα αναλάμβαναν έναν ενδιάμεσο λειτουργικό ρόλο ανάμεσα στα αστικά κέντρα και την αγροτική ενδοχώρα. Βασική συνιστώσα της οικιστικής πολιτικής, επομένως, ήταν η προώθηση όλων εκείνων των μέτρων και προγραμμάτων που αναβαθμίζουν και ισχυροποιούν οικονομικά, δημογραφικά και λειτουργικά, τα μικρά οικιστικά κέντρα.

Κύριος άξονας της οικιστικής πολιτικής υπήρξε η διαμόρφωση οικιστικών ενοτήτων σε ολόκληρη τη χώρα, οι οποίες αποτελούνται από ομάδες οικισμών που μπορούν να σχεδιαστούν ως ένα ενιαίο και οργανικό σύστημα. Βασικό στοιχείο της πολιτικής αποτελεί, η ταξινόμηση όλων των κέντρων του οικιστικού δικτύου της χώρας σε συγκεκριμένες κατηγορίες- επίπεδα, ανάλογα του είδους και του αριθμού των λειτουργιών και των εξυπηρετήσεων που διαθέτουν καθώς και του συνόλου του πληθυσμού που εξυπηρετούν.

Έτσι, προκύπτουν 5 επίπεδα οικιστικών κέντρων, τα οποία είναι:

- Κέντρα 1^{ου} επιπέδου, τα οποία περιλαμβάνουν τις πρωτεύουσες των Περιφερειών, οι οποίες και διαθέτουν όλες τις ανώτερες και εξειδικευμένες υπηρεσίες, όπως Α.Ε.Ι, Υπηρεσίες Υπουργείων, κ.λ.π.
- Κέντρα 2^{ου} επιπέδου, τα οποία περιλαμβάνουν τις πρωτεύουσες των νομών.
- Κέντρα 3^{ου} επιπέδου, τα οποία περιλαμβάνουν δυναμικά κέντρα του νομού.
- Κέντρα 4^{ου} επιπέδου τα οποία περιλαμβάνουν τα δευτερεύοντα δυναμικά κέντρα των νομών καθώς και τις πρωτεύουσες των Δήμων.
- Κέντρα 5^{ου} επιπέδου, τα οποία περιλαμβάνουν τις κοινότητες που δεν εντάχθηκαν σε συνενώσεις καθώς και τους υπόλοιπους οικισμούς.

Σημειώνεται ότι τον σημαντικότερο ρόλο στην ιεραρχία του οικιστικού δικτύου, έχουν τα κέντρα 3^{ου} και 4^{ου} επιπέδου, τα οποία αναλαμβάνουν έναν ενδιάμεσο λειτουργικό ρόλο μεταξύ των αστικών κέντρων (1ου και 2ου επιπέδου) και της αγροτικής ενδοχώρας (οικισμοί 5ου επιπέδου), ενώ για την εκτίμηση των δυναμικών οικιστικών κέντρων λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

- Ο κοινωνικός και διοικητικός εξοπλισμός των δήμων.

- Ο πληθυσμός της έδρας των νέων δήμων (άνω των 2000 κατοίκων).
- Η μεταβολή του πληθυσμού 1981-1991.
- Ο κυρίαρχος τομέας απασχόλησης.

Με βάση τις παραπάνω κατηγορίες οικιστικών κέντρων, διαμορφώθηκαν οι οικιστικές ενότητες οι οποίες διακρίνονται σε δύο τύπους:

- Στις οικιστικές ενότητες αστικού τύπου, οι οποίες έχουν ως πυρήνα ένα οικιστικό κέντρο-πόλη, με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων και μερικούς δορυφόρους οικισμούς, στην άμεση ζώνη επιρροής του.
- Στις οικιστικές ενότητες στον αγροτικό χώρο ή «ανοικτές πόλεις», οι οποίες έχουν ως πυρήνα ένα οικιστικό κέντρο 4^{ου} επιπέδου και άνω, του οποίου ο πληθυσμός είναι κάτω των 10.000 κατοίκων και οι υπόλοιποι οικισμοί βρίσκονται διασκορπισμένοι σε ολόκληρο το χώρο της ενότητας.

Η οργάνωση των οικισμών σε οικιστικές ενότητες επιτρέπει τον ρυθμιστικό σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής και δίνει τη δυνατότητα, ειδικά στην περίπτωση των «ανοικτών πόλεων», στους κατοίκους της υπαίθρου, να επωφεληθούν από ένα ανώτερο επίπεδο υπηρεσιών που παραδοσιακά προσφερόταν μόνο στα αστικά κέντρα.

Με βάση τα παραπάνω, το κύριο χαρακτηριστικό της χωροταξικής οργάνωσης της Περιφέρειας Ηπείρου, είναι η ύπαρξη ενός συνεκτικού αστικού δικτύου, οι πόλοι του οποίου απαρτίζονται από τις πόλεις της Άρτας, της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας, με κύριο πόλο ανάπτυξης το κέντρο των Ιωαννίνων. Τα κέντρα αυτά, με εξαίρεση ίσως αυτό των Ιωαννίνων, χαρακτηρίζονται από την έλλειψη βασικών δικτύων υποδομών², που επιτρέπουν τον εκσυγχρονισμό τους, καθιστώντας έτσι το αστικό δίκτυο της Ηπείρου ένα δίκτυο με περιορισμένο διαπεριφερειακό ρόλο και εμβέλεια και αποκλεισμένο από το κύριο αστικό δίκτυο της χώρας.

Το επόμενο στοιχείο που χαρακτηρίζει τη διάρθρωση και ιεραρχία του οικιστικού δικτύου της Ηπείρου είναι η απουσία δυναμικών μεσαίων- ημιαστικών κέντρων που να είναι σε θέση να λειτουργήσουν αυτόνομα ως δυναμικοί πόλοι ανάπτυξης. Τα μεσαία κέντρα, από πληθυσμιακή άποψη, έχουν στην πλειοψηφία τους, μικρές πληθυσμιακές συγκεντρώσεις και πυκνότητες και στερούνται ενός κυρίαρχου διοικητικού ή λειτουργικού ρόλου. Εξαιρέση αποτελούν το Μέτσοβο, η Κόνιτσα, η Φιλιπιάδα, το Καναλλάκι, οι Φιλιάτες, η Παραμυθιά και η Πάργα. Ο κοινωνικο-διοικητικός εξοπλισμός που διαθέτουν αυτά τα κέντρα, τους επιτρέπει να έχουν ένα αναβαθμισμένο λειτουργικό ρόλο και μια εκτεταμένη περιοχή επιρροής.

Παράλληλα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός μεσαίων (2.000- 5.000 κατοίκων) και μικρών (500 –2000 κατοίκων) οικισμών, τα οποία παρουσιάζουν μια δυναμική πληθυσμιακή ανάπτυξη, αν και ο θεσμοθετημένος οικιστικός τους ρόλος καθώς και ο κοινωνικο- διοικητικός εξοπλισμός τους, είναι χαμηλού επιπέδου (4^{ου} και 5^{ου} επιπέδου). Η τάση αυτή υποδεικνύει ότι η θεσμοθέτηση ή ύπαρξη ενός αναπτυγμένου διοικητικού- λειτουργικού ρόλου δεν εξασφαλίζει ταυτόχρονα και τη δυναμική ανάπτυξη ενός οικιστικού κέντρου.

² Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ηπείρου 2000-2006, Φεβρουάριος 2001.

Παρακάτω συνοψίζεται ο τρόπος ολοκλήρωσης του οικιστικού δικτύου σε καθέναν από τους νομούς της περιφέρειας³:

- Ο **νομός Άρτας** χαρακτηρίζεται από ελλιπή αστική διάρθρωση, άλλωστε η Άρτα, η οποία αποτελεί κέντρο 2^{ου} επιπέδου, είναι το μόνο αστικό κέντρο του νομού με εξυπηρετήσεις νομαρχιακού επιπέδου ενώ απουσιάζουν παντελώς οικιστικά κέντρα 3^{ου} επιπέδου, υποδηλώνοντας την έλλειψη που παρουσιάζει ο νομός στο επίπεδο των αστικών λειτουργιών. Τα τρία ημιαστικά κέντρα-Κομπωτή, Νεοχώρι και Πέτα- αν και εξακολουθούν να παραμένουν κέντρα 4^{ου} επιπέδου με σημαντικές ελλείψεις στις λειτουργίες που παρέχουν, έχουν αναπτύξει μια σχετική δυναμικότητα και κυριαρχούν στην άμεση περιοχή επιρροής τους.
- Το οικιστικό δίκτυο του **νομού Θεσπρωτίας** αν και κυριαρχείται από μικρούς αγροτικούς οικισμούς, παρουσιάζει ένα πιο συγκροτημένο δίκτυο αστικών λειτουργιών. Εκτός από την Ηγουμενίτσα, η οποία αποτελεί κέντρο 2^{ου} επιπέδου, η Παραμυθιά, η οποία δεσπόζει της βόρειας κοιλάδας του Κωκύτου, αποτελεί κέντρο 3^{ου} επιπέδου εφόσον παρέχει σημαντικές αστικές λειτουργίες και ασκεί επιρροή πέραν των ορίων του δήμου της. Επίσης, οι Φιλιάτες, αποτελούν κέντρο 4^{ου} επιπέδου, με προοπτική όμως αναβάθμισης του ρόλου τους καθώς επεκτείνεται το επίπεδο λειτουργιών που παρέχει και μεγαλώνει η περιοχή επιρροής του.
- Ο **νομός Ιωαννίνων** παρουσιάζει σημαντικές αναντιστοιχίες μεταξύ των θεσμοθετημένων κέντρων και της πραγματικής εξέλιξης του ρόλου των οικιστικών του κέντρων. Έτσι λοιπόν, εκτός από τα Ιωάννινα, τα οποία αποτελούν το κυρίαρχο κέντρο 1^{ου} επιπέδου της Περιφέρειας, με υπηρεσίες περιφερειακού επιπέδου και διακρατική εμβέλεια στη Νότια Αλβανία, Σύμφωνα με τις Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης του 1984, τα κέντρα της Κόνιτσας, Ζίτσας, Δερβιζιάνων, Καλεντζίου και Μετσόβου, σύμφωνα με τις Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης του 1984, θα αποτελούσαν κέντρα 3^{ου} επιπέδου και τα οποία μαζί με τα Ιωάννινα θα συγκροτούσαν το αστικό δίκτυο του νομού. Από τα παραπάνω όμως κέντρα, μόνο το Μέτσοβο και η Κόνιτσα παρέχουν αστικές λειτουργίες κέντρων 3^{ου} επιπέδου και μάλιστα μόνο το πρώτο συνεχίζει να επεκτείνει την περιοχή επιρροής του και να αναπτύσσει διαπεριφερειακές σχέσεις. Επίσης, η Ζίτσα, το Δελβινάκι, η Πράμαντα, τα Δολιανά και οι Κήποι κατατάσσονται ως κέντρα 4^{ου} επιπέδου.
- Τέλος, το οικιστικό δίκτυο του **νομού Πρεβέζης** παρουσιάζει επίσης μια συγκροτημένη αστική διάρθρωση. Εκτός από την Πρέβεζα, η οποία παρέχει υπηρεσίες νομαρχιακού επιπέδου και επομένως αποτελεί κέντρο 2^{ου} επιπέδου, υπάρχουν και άλλα τρία κέντρα με αστικές λειτουργίες 3^{ου} επιπέδου: η Φιλιππιάδα, το Καναλλάκι και η Πάργα, η οποία παίζει σημαντικό ρόλο στην ιεραρχία του οικιστικού δικτύου του νομού. Αυξημένη επιρροή ως προς τις λειτουργίες που παρέχει και το ρόλο που διαδραματίζει μεταξύ των οικισμών

³ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.(Ιούνιος 1998), «Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου», Α' Φάση, σελ. 106-110, Αθήνα: PRISMA Ε.Π.Ε.

του νομού παρουσιάζει και το Θεσπρωτικό, το οποίο αποτελεί κέντρο 4^{ου} επιπέδου.

Συνοπτικά, η διάρθρωση του οικιστικού δικτύου στην Περιφέρεια Ηπείρου και οι εξαρτήσεις των εδρών των Καποδιστριακών δήμων με τις πρωτεύουσες των νομαρχειακών αυτοδιοικήσεων καθώς και με το κέντρο της Περιφέρειας, παρουσιάζονται στο χάρτη 2.

2. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2.1 Δημογραφικές Εξελίξεις Περιφέρειας Ηπείρου

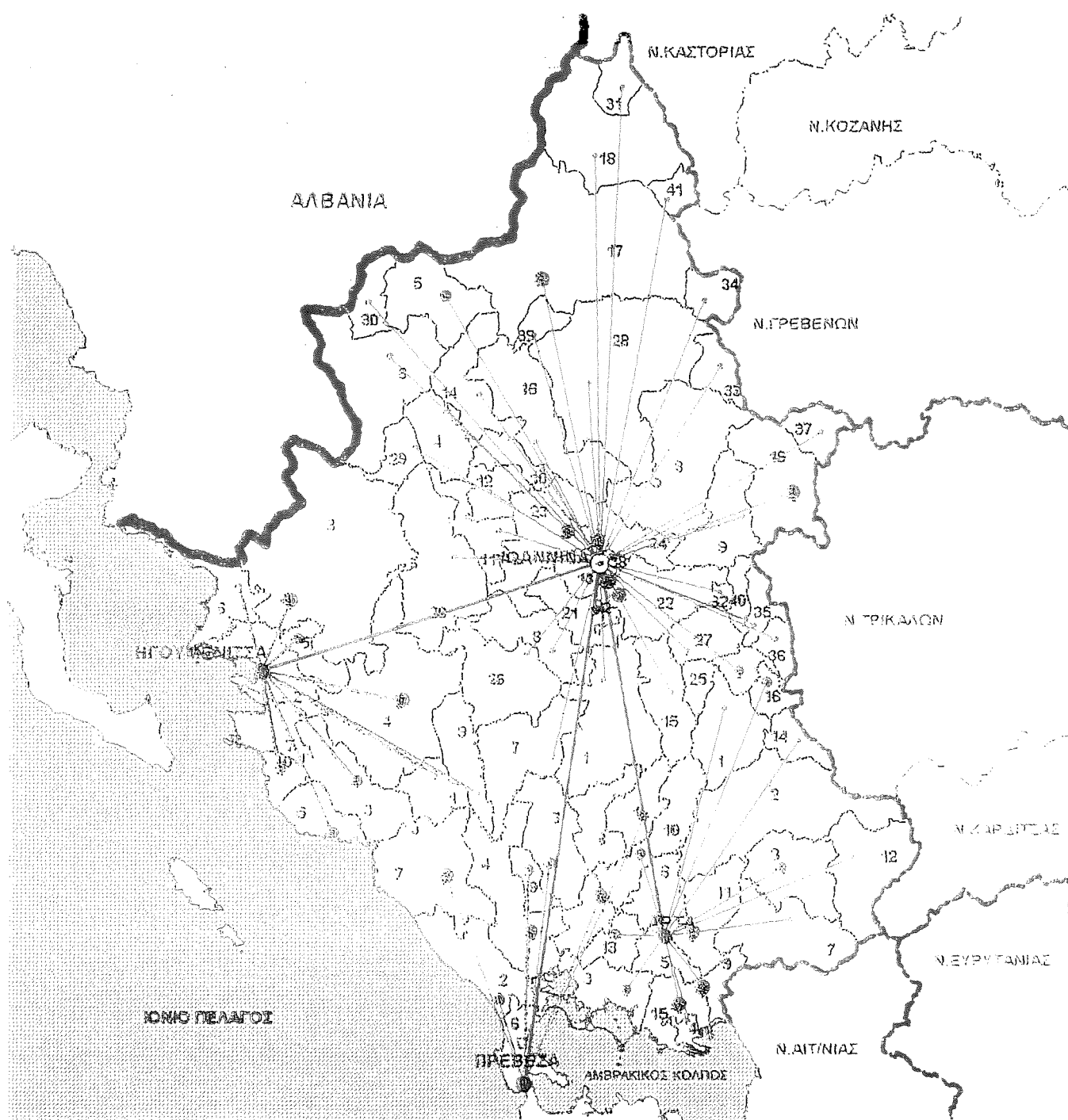
Σύμφωνα με την απογραφή του 1991, ο πληθυσμός της Ηπείρου φτάνει τους 339.728 κατοίκους, αντιπροσωπεύοντας το 3,3% του συνολικού πληθυσμού της Χώρας, ενώ σύμφωνα με στοιχεία του 1999, ο πληθυσμός της Περιφέρειας φτάνει τους 373.420 κατοίκους, αυξάνοντας το ποσοστό συμμετοχής της στο σύνολο του πληθυσμού της Χώρας, μόλις κατά 0,2%. Σημειώνεται ότι η Ήπειρος είναι μία από τις πιο αραιοκατοικημένες περιφέρειες της Ελλάδας, με πυκνότητα πληθυσμού μικρότερη από το μισό της συνολικής πυκνότητας της χώρας, δηλαδή 36,9 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο ενώ ο αντίστοιχος εθνικός μέσος όρος είναι 77,7 κάτοικοι.

Στον πίνακα 2.1 παρουσιάζεται η εξέλιξη του πληθυσμού τόσο σε επίπεδο Περιφέρειας όσο και σε επίπεδο νομών, κατά την περίοδο 1971-1991, καθώς και το ποσοστό συμμετοχής της Περιφέρειας στον συνολικό πληθυσμό της χώρας.

Πίνακας 2.1: ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ 1971-1991			
	ΕΤΟΣ		
ΝΟΜΟΣ	1971	1981	1991
ΑΡΤΑΣ	78.376	80.044	78.719
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	40.684	41.278	44.188
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	134.688	147.304	158.193
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	56.586	55.915	58.628
ΗΠΕΙΡΟΣ	310.334	324.541	339.728
ΕΛΛΑΔΑ	8.768.641	9.740.417	10.259.900
ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΣΤΟΝ ΠΛΗΘΥΣΜΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ			
%	3,5%	3,3%	3,3%

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε, Στοιχεία Απογραφής 1971, 1981, 1991.

Από τα δεδομένα του πίνακα διαπιστώνεται ότι το ποσοστό συμμετοχής της Περιφέρειας στον πληθυσμό της χώρας από το 1971-1991, εξακολουθεί να κυμαίνεται στα ίδια χαμηλά επίπεδα. Επίσης, ο πληθυσμός σε επίπεδο Περιφέρειας κατά την ίδια περίοδο δεν παρουσίασε αξιόλογη μεταβολή, μόλις 9,5% την στιγμή που ο πληθυσμός της χώρας αυξήθηκε κατά 17%. Αναλυτικότερα, στον πίνακα 2.2 παρουσιάζεται η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας και Νομών κατά την περίοδο 1971-1991.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ:

- ΟΡΙΑ ΧΩΡΑΣ
- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
- ΟΡΙΑ ΝΟΜΩΝ
- ΟΡΙΑ ΝΕΩΝ ΔΗΜΩΝ
- ΑΚΤΟΓΡΑΦΗ
- ΕΔΡΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
- ΠΡΩΤ. ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΩΝ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΕΩΝ
- ΕΔΡΕΣ ΝΕΩΝ ΔΗΜΩΝ
 - 1 έως 1000 κατοικοί
 - 2 από 1000 - 2000 κατοικοί
 - 3 περισσότεροι από 2000 κατοικοί

ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΔΡΩΝ ΝΕΩΝ ΔΗΜΩΝ ΜΕ ΠΡΩΤΕΥΣΕΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΩΝ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΕΩΝ

- ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
- ΠΡΕΒΕΖΗ
- ΑΡΤΑΣ
- ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

ΥΠΕΧΩΡΩΣΤΗΚΕ: Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας

ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ

2

ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Πίνακας 2.2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ & ΧΩΡΑΣ

	71-81	81-91	71-91
ΑΡΤΑ	2,1	-1,7	0,4
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	1,5	7,0	8,6
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	9,4	7,4	17,5
ΠΡΕΒΕΖΑ	-1,2	4,9	3,6
ΗΠΕΙΡΟΣ	4,6	4,7	9,5
ΕΛΛΑΔΑ	11,1	5,3	17,0

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε. Απογραφή 1971, 1981 και 1991

Με βάση τον πίνακα διαπιστώνονται τα εξής:

- Στη διάρκεια της δεκαετίας 1971-1981, το ποσοστό μεταβολής της Ηπείρου είναι πολύ μικρότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Ελλάδας, μόλις 4,6% έναντι 11,1% σε επίπεδο χώρας. Σε επίπεδο Νομών, το μικρότερο ποσοστό πληθυσμιακής αύξησης παρουσιάζεται στους νομούς Θεσπρωτίας και Άρτας (1,5% και 2,1% αντίστοιχα), ενώ ο νομός Πρέβεζας παρουσιάζει μείωση του πληθυσμού κατά 1,2%. Αντίθετα η μεγαλύτερη αύξηση του πληθυσμού παρουσιάζεται στο νομό Ιωαννίνων (9,4%), η οποία πλησιάζει την αντίστοιχη εθνική (11,1%).
- Στη διάρκεια της δεκαετίας 1981-1991, ο ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού της Ηπείρου εξακολουθεί να παραμένει ο ίδιος (4,7%). Σε επίπεδο Νομών, η μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση παρουσιάζεται στους νομούς Ιωαννίνων, Θεσπρωτίας και Πρέβεζας (7,4%, 7% και 4,9% αντίστοιχα) και μάλιστα στην περίπτωση των δύο πρώτων παρουσιάζεται αύξηση μεγαλύτερη από αυτή της χώρας (5,3%). Αντίθετα ο νομός Άρτας παρουσίασε μείωση του πληθυσμού της κατά 1,7%.
- Συμπερασματικά, κατά την εικοσαετία 1971-1991, το ποσοστό μεταβολής της Ηπείρου είναι πολύ μικρότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Ελλάδας, μόλις 9,5% έναντι 17% σε επίπεδο χώρας. Σε επίπεδο Νομών, το μικρότερο ποσοστό πληθυσμιακής αύξησης παρουσιάζεται στους νομούς Άρτας, Πρέβεζας και Θεσπρωτίας (0,4%, 3,6% και 8,6% αντίστοιχα). Αντίθετα η μεγαλύτερη αύξηση του πληθυσμού παρουσιάζεται στο νομό Ιωαννίνων (17,5%), η οποία οριακά ξεπερνά την αντίστοιχη εθνική (17%).

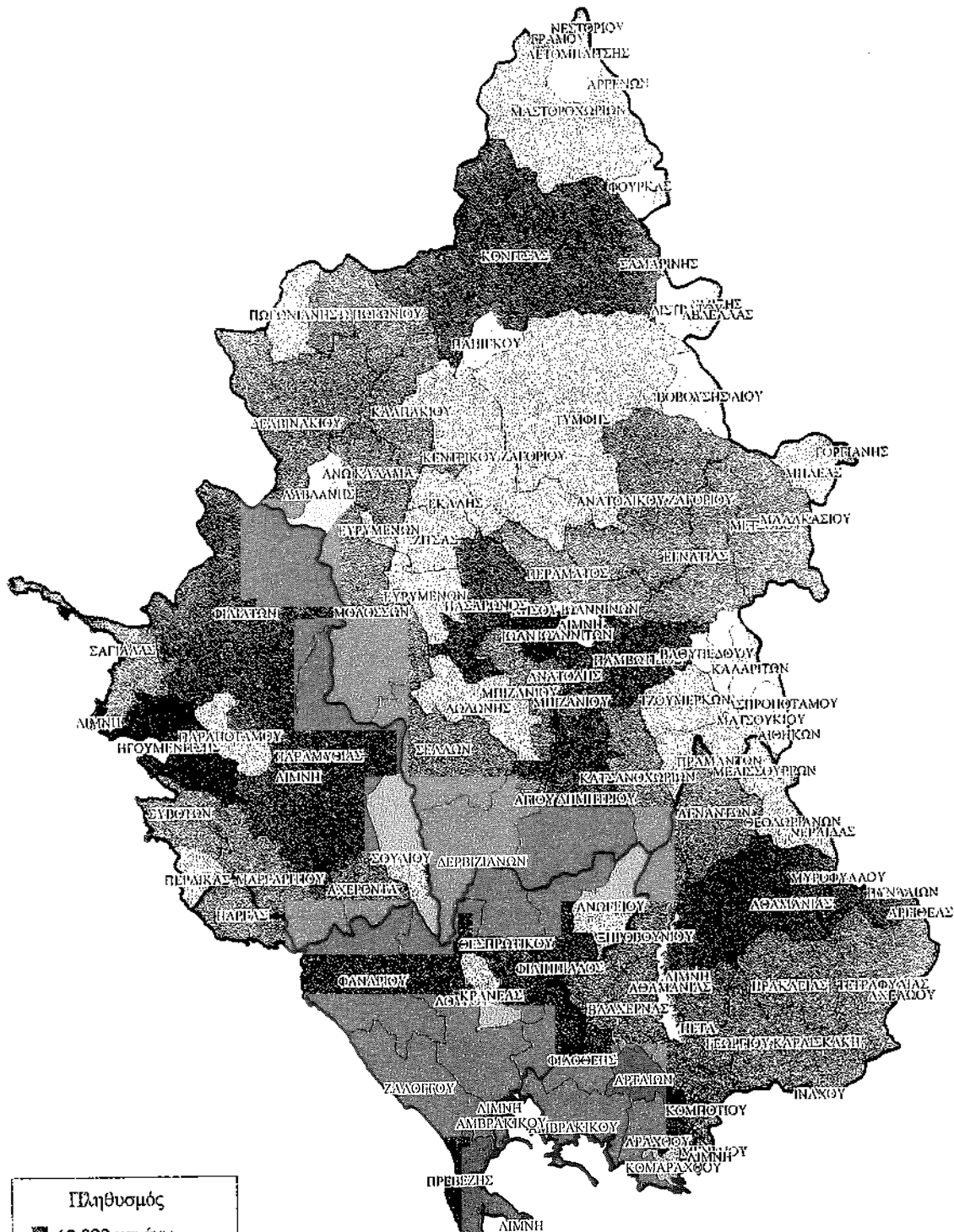
Συνοπτικά, η πυκνότητα του πληθυσμού στους δήμους του σχεδίου «Καποδίστριας» της Περιφέρειας Ηπείρου καθώς το πληθυσμιακό μέγεθος των οικισμών, με βάση την απογραφή του 1991, παρουσιάζεται στους χάρτες 3 και 4, αντίστοιχα. Ειδικότερα, στο χάρτη 4, επισημαίνεται ο μεγάλος αριθμός (420) οικισμών με πληθυσμό μέχρι 500 κατοίκους.

2.1.1 Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά

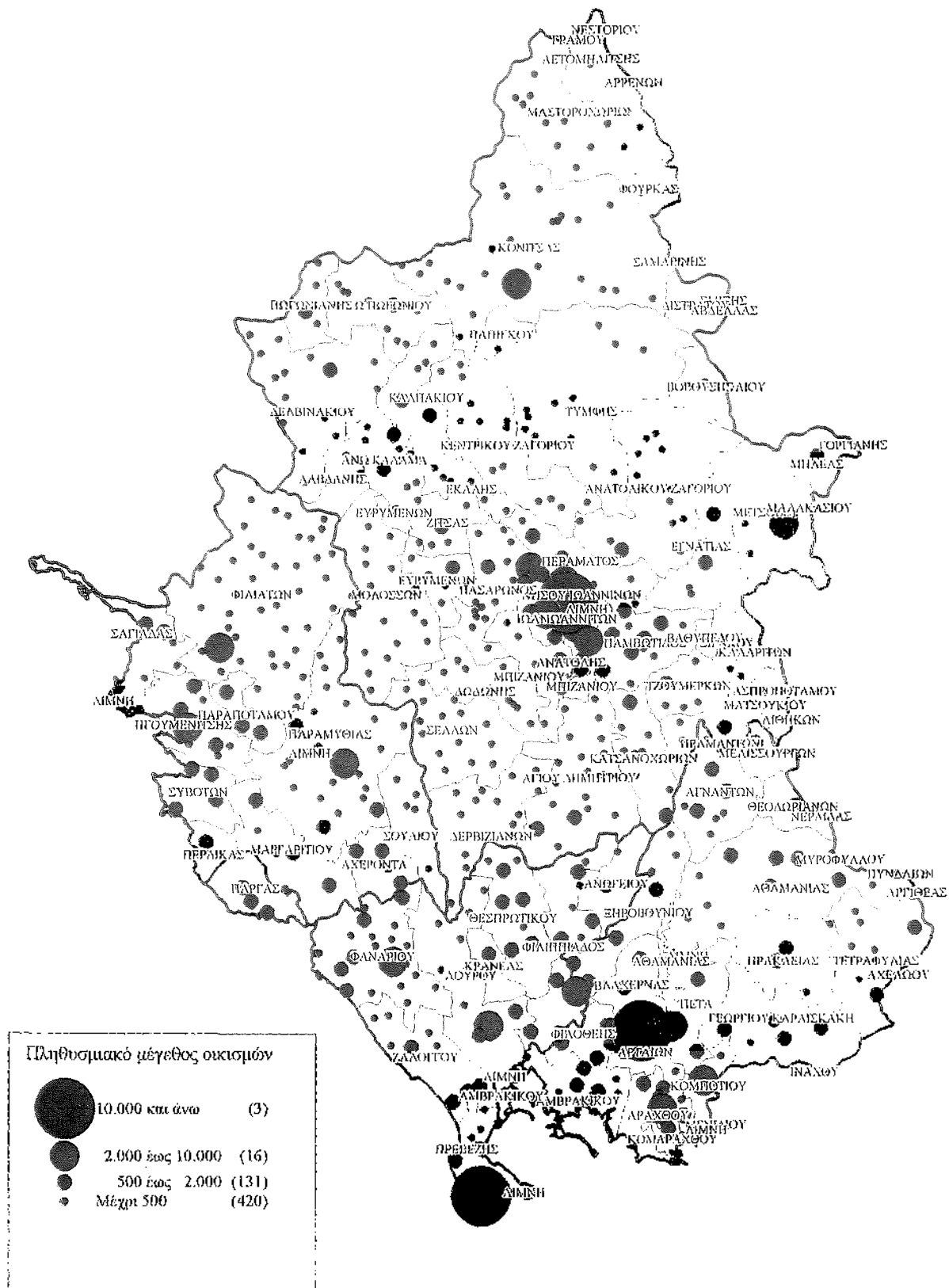
Ένα χαρακτηριστικό ιδιαίτερης σημασίας για τον πληθυσμό της Περιφέρειας Ηπείρου είναι ότι παρουσιάζεται ιδιαίτερα γηρασμένος. Οι πίνακες 2.3 και 2.4 που ακολουθούν δείχνουν την κατανομή του πληθυσμού κατά ομάδες ηλικιών σε επίπεδο

ΧΑΡΤΗΣ 3

Πυκνότητα πληθυσμού στον Δήμους του σχεδίου "Καποδίστριας"



ΧΑΡΤΗΣ 4 Πληθυσμακό μέγεθος οικισμών στους Δήμους του σχεδίου "Καποδίστριας"



II. Περιφέρεια Ηπείρου – Υφιστάμενη Κατάσταση

Περιφέρειας και Νομού καθώς και την ποσοστιαία μεταβολή κατά την περίοδο 1971-1991.

Πίνακας 2.3: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ (%) ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ, 1971-1991									
ΝΟΜΟΙ	1971			1981			1991		
	0-14	15-64	65+	0-14	15-64	65+	0-14	15-64	65+
ΑΡΤΑΣ	30,62	59,05	10,33	24,75	61,73	13,52	18,79	64,30	16,91
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	33,48	54,72	11,80	25,22	59,69	15,08	20,40	63,37	16,23
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	26,06	61,88	12,06	23,66	62,04	14,70	18,51	65,45	16,05
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	30,93	59,14	9,93	27,47	60,13	12,40	20,53	65,08	14,39
ΗΠΕΙΡΟΣ	29,07	59,73	11,20	24,60	61,33	14,06	19,17	64,85	15,99
ΕΛΛΑΔΑ	24,86	63,99	11,15	23,70	63,59	12,71	19,25	67,06	13,69

ΠΗΓΗ: Basic Data of Socioeconomic Development in Greece, 1997, ΚΕΠΕ.

Πίνακας 2.4: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ (%) ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ, 1971-1991						
ΝΟΜΟΙ	1971-1981			1981-1991		
	0-14	15-64	65+	0-14	15-64	65+
ΑΡΤΑΣ	-17,35	6,88	33,77	-25,42	2,33	22,88
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	-23,39	10,93	30,00	-13,61	13,41	14,94
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	-2,52	9,52	33,18	-14,44	13,43	17,37
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	-12,02	0,71	23,63	-21,82	13,22	21,46
ΗΠΕΙΡΟΣ	-11,46	7,44	31,33	-18,48	10,63	18,97

ΠΗΓΗ: Basic Data of Socioeconomic Development in Greece, 1997, ΚΕΠΕ.

Από τους πίνακες διαπιστώνεται ότι το ποσοστό του πληθυσμού ηλικίας άνω των 65 ετών στην Περιφέρεια αυξάνεται από 11% το 1971, σε 14% το 1981 και 16% το 1991, ποσοστό το οποίο είναι αρκετά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο εθνικό (13,69% το 1991). Επίσης, το ποσοστό του πληθυσμού που βρίσκεται στην παραγωγική ηλικία, δηλαδή 15-64 ετών, παρουσιάζει σταδιακή αύξηση από το 1971-1991 αλλά όμως το ποσοστό αυτό είναι μικρότερο από το αντίστοιχο εθνικό. Τέλος, υπήρξε σημαντική μείωση του ποσοστού του πληθυσμού ηλικίας έως 14 ετών, μεταξύ 1971-1991. Έτσι, από το 29% το 1971 μειώθηκε στο 24,6% το 1981, για να καταλήξει στο 19% το 1991. Επισημαίνεται ότι τις ίδιες τάσεις γήρανσης παρουσιάζουν μεμονωμένα και οι Νομοί της Ηπείρου.

Επιπλέον, τις τάσεις γήρανσης του πληθυσμού της Περιφέρειας, στο σύνολό της, επιβεβαιώνουν και οι δείκτες γήρανσης και εξάρτησης που υπολογίστηκαν για το σύνολο της Ηπείρου στον πίνακα 2.5:

Πίνακας 2.5: ΔΕΙΚΤΕΣ ΓΗΡΑΝΣΗΣ & ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ, 1971-1991						
ΝΟΜΟΙ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΗΡΑΝΣΗΣ			ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ		
	1971	1981	1991	1971	1981	1991
ΑΡΤΑΣ	33,75	54,63	90,01	69,36	62,01	55,53
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	35,24	59,80	79,57	82,75	67,53	57,80
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	46,27	63,21	86,71	61,60	61,19	52,80
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	32,11	45,13	70,11	69,10	66,31	53,67
ΗΠΕΙΡΟΣ	38,53	57,15	83,40	67,43	63,04	54,21
ΕΛΛΑΔΑ	44,85	53,66	71,11	56,28	57,25	49,11

ΠΗΓΗ: Basic Data of Socioeconomic Development in Greece, 1997, ΚΕΠΕ.

Από τα στοιχεία του πίνακα διαπιστώνεται ότι ο δείκτης γήρανσης της Περιφέρειας Ηπείρου, δηλαδή ο αριθμός των συντηρούμενων ηλικιωμένων που αναλογεί σε 100 συντηρούμενα παιδιά, αυξήθηκε σημαντικά εφόσον από 38,5 που ήταν το 1971, έφθασε στο 57 για καταλήξει το 1991 στο 83,4. Σημειώνεται ότι οι ίδιες τάσεις επικρατούν μεμονωμένα και στους τέσσερις νομούς, από τους οποίους ο νομός Άρτας παρουσιάζει τις πιο αρνητικές εξελίξεις αφού ο δείκτης γήρανσης από 33,7 το 1971, έγινε 55 το 1981, για να φτάσει στο 90 το 1991.

Αντίστοιχα, ο δείκτης εξάρτησης, δηλαδή ο αριθμός των συντηρούμενων παιδιών και ηλικιωμένων που αναλογούν σε 100 άτομα του ενεργού πληθυσμού 15-65 ετών, δείχνει επίσης ότι διαχρονικά η αναλογία των εξαρτημένων ατόμων προς το σύνολο του ενεργού πληθυσμού, τείνει να μειώνεται εφόσον υπάρχει σταθερή μείωση των παιδιών που γεννιούνται στην Περιφέρεια. Ενδεικτικά, ο δείκτης εξάρτησης στην Ήπειρο ήταν 67,4 το 1971, έγινε 63 το 1981, για να καταλήξει στο 54,2 το 1991.

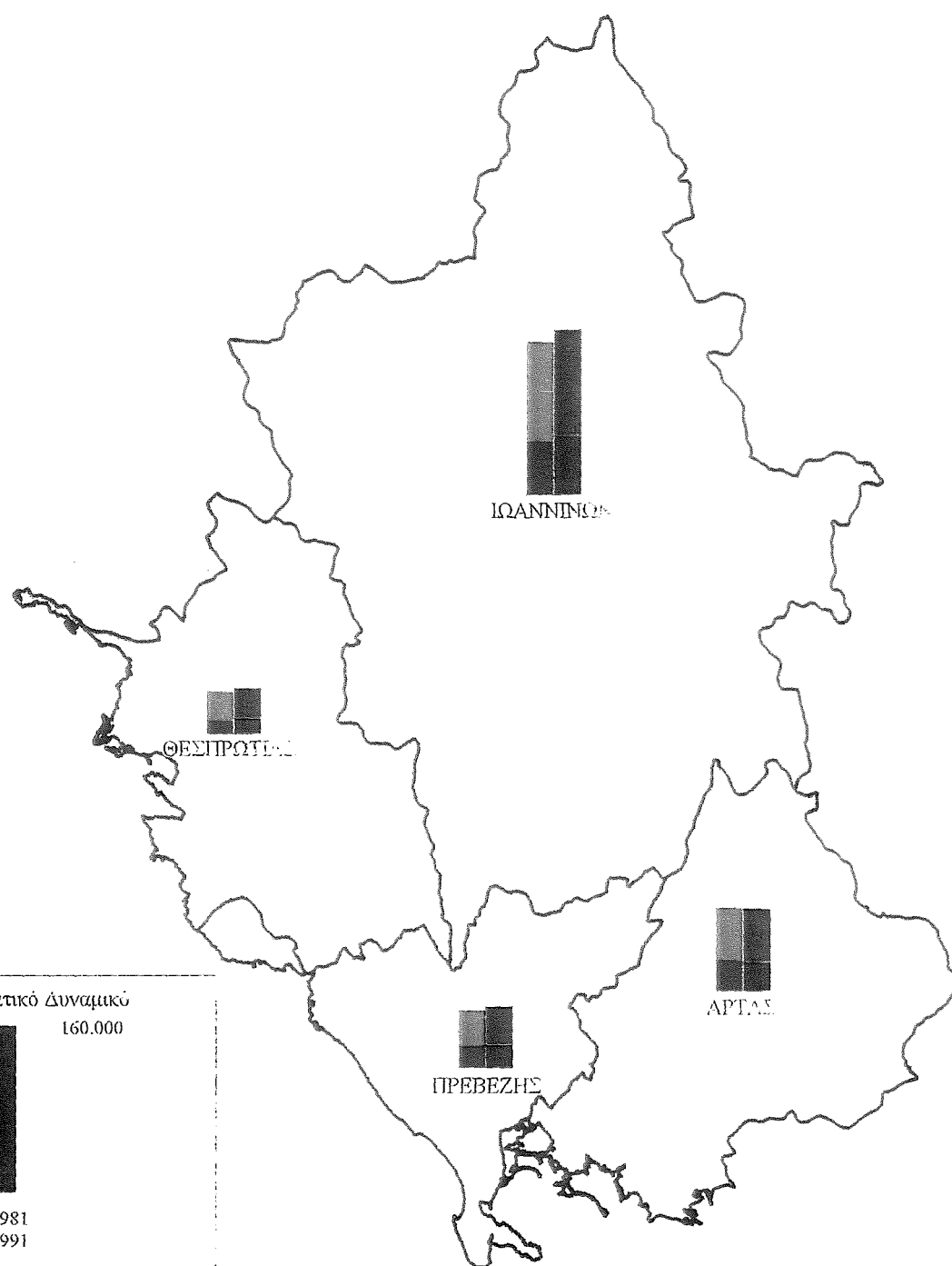
2.2 Απασχόληση- Ανεργία

Η διάρθρωση της απασχόλησης στην Ήπειρο, τόσο σε επίπεδο Περιφέρειας και νομού όσο και σε επίπεδο χώρας, για έτη 1981 και 1991, παρουσιάζεται στον πίνακα 3.1. Επίσης, στο χάρτη 5 παρουσιάζεται ο πληθυσμός και το εργατικό δυναμικό ανά νομό της Ήπείρου, με βάση τις απογραφές του 1981 και του 1991.

Πίνακας 3.1: ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ- ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ-ΑΝΕΡΓΟΙ ΗΠΕΙΡΟΥ, 1981 & 1991.								
ΧΩΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ		ΑΠΑΣΧΟ- ΛΟΥΜΕΝΟΙ		ΑΝΕΡΓΟΙ	
	1981	1991	1981	1991	1981	1991	1981	1991
ΑΡΤΑ	80044	78719	30883	27775	29080	24974	1803	2801
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	41278	44188	13939	16146	13088	14505	851	1641
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	147304	158193	52968	57533	50222	50997	2746	6536
ΠΡΕΒΕΖΑ	55915	58628	20062	22781	18970	20660	1092	2121
ΗΠΕΙΡΟΣ	324541	339728	117852	124235	111360	111136	6492	13099
ΕΛΛΑΔΑ	9740417	10259900	3543269	3885623	3387990	3571426	155274	314197

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε, Απογραφή 1981, 1991.

ΧΑΡΤΗΣ 5
Πληθυσμός και εργατικό δυναμικό της περιφέρειας Ηπείρου
στις απογραφές του 1981 και του 1991



Εργατικό Δυναμικό
160.000



■ 1981
■ 1991

Εξέλιξη Πληθυσμού 1981-1991

160.000



■ Πληθυσμός 1981
■ Πληθυσμός 1991

Ακολουθώντας στον πίνακα 3.2 παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή του εργατικού δυναμικού στο σύνολο του πληθυσμού της χώρας, της Περιφέρειας και του νομού. Επίσης, στον ίδιο πίνακα παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή της απασχόλησης και της ανεργίας, για κάθε ένα από τα τρία χωρικά σύνολα που προαναφέρθηκαν, στο αντίστοιχο σύνολο του εργατικού δυναμικού τους.

Πίνακας 3.2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ (%) ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ-ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ- ΑΝΕΡΓΩΝ, 1981 & 1991						
ΧΩΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ		ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ		ΑΝΕΡΓΟΙ	
	1981	1991	1981	1991	1981	1991
Ν.ΑΡΤΑΣ	38,6	35,3	94,2	89,9	5,8	10,1
Ν.ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	33,8	36,5	93,9	89,8	6,1	10,2
Ν.ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	36,0	36,4	94,8	88,6	5,2	11,4
Ν.ΠΡΕΒΕΖΑΣ	35,9	38,9	94,6	90,7	5,4	9,3
ΗΠΕΙΡΟΣ	36,3	36,6	94,5	89,5	5,5	10,5
ΕΛΛΑΔΑ	36,4	37,9	95,6	91,9	4,4	8,1

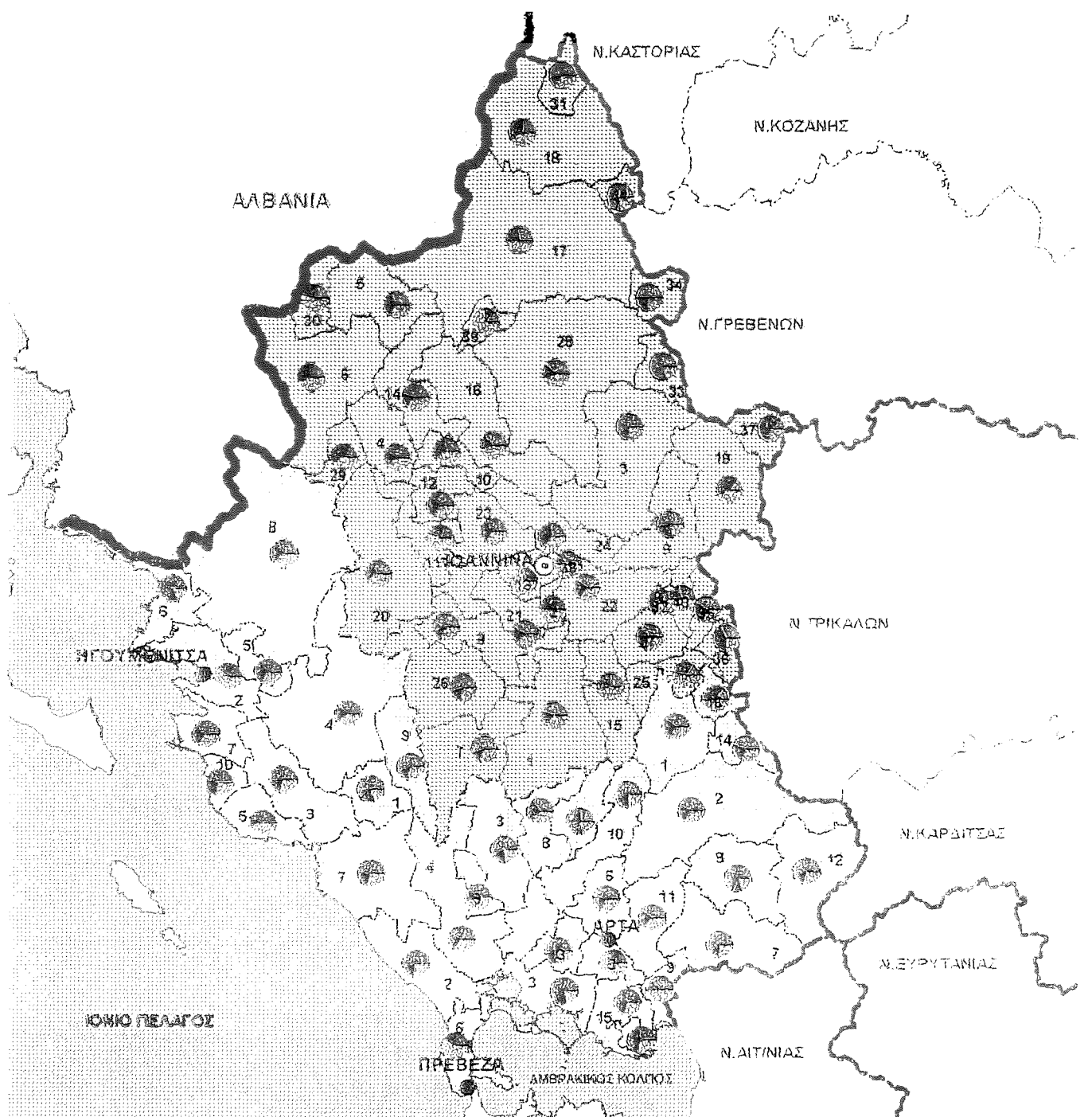
ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε, Απογραφή 1981, 1991.

Με βάση τα στοιχεία του πίνακα σε επίπεδο νομού, παρατηρείται ότι το εργατικό δυναμικό στο νομό Άρτας, όπως και το ποσοστό των απασχολούμενων μειώθηκε, γεγονός που οφείλεται στην μείωση του πληθυσμού του νομού το 1991, ενώ η ανεργία αυξήθηκε. Στους υπόλοιπους νομούς, ενώ το εργατικό δυναμικό αυξήθηκε ως συνέπεια της αντίστοιχης αύξησης του πληθυσμού το 1991, το ποσοστό των απασχολούμενων μειώθηκε και συνεπώς αυξήθηκε η απασχόληση. Όμοια κατάσταση επικρατεί σε επίπεδο Περιφέρειας και σε επίπεδο Χώρας. Αναλυτικότερα, στον πίνακα 3.3, φαίνεται η ποσοστιαία μεταβολή του εργατικού δυναμικού, των απασχολούμενων και των ανέργων, σε επίπεδο νομού, περιφέρειας και χώρας.

Πίνακας 3.3: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ-ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ-ΑΝΕΡΓΩΝ, 1981-1991			
ΧΩΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ	ΑΝΕΡΓΟΙ
	1981-1991	1981-1991	1981-1991
Ν.ΑΡΤΑΣ	-10,1	-4,5	72,7
Ν.ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	15,8	-4,3	66,5
Ν.ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	8,6	-6,5	119,1
Ν.ΠΡΕΒΕΖΑΣ	13,6	-4,1	71,0
ΗΠΕΙΡΟΣ	5,4	-5,3	91,4
ΕΛΛΑΔΑ	9,7	-3,9	84,5

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε, Απογραφή 1981, 1991.

Στο Χάρτη 6 παρουσιάζεται η ποσοστιαία σύνθεση της απασχόλησης κατά τομέα παραγωγής σε επίπεδο Δήμου. Από την επισκόπηση του Χάρτη φαίνεται πως η συμμετοχή στον δευτερογενή τομέα είναι σε ολόκληρη την περιφέρεια περιορισμένη, η συμμετοχή στον τριτογενή είναι αναπτυγμένη κυρίως στο νομό Ιωαννίνων καθώς και στους μεγάλους δήμους και τέλος ο πρωτογενής τομέας είναι αναπτυγμένος κυρίως στο νότο της περιφέρειας.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ:

- ΟΡΙΑ ΧΩΡΑΣ
- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
- ΟΡΙΑ ΝΟΜΩΝ
- ΟΡΙΑ ΝΕΩΝ ΔΗΜΩΝ
- ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ

- ΕΔΡΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
- ΠΡΩΤ. ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΩΝ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΕΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ:

- ΜΕΤΑΞΥ ΕΘΝΙΚΟΥ(3,1%) ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ(10,5%)
- ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΑΠΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ

ΤΟΜΕΑΚΗ ΔΙΑΦΘΡΟΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΗΜΟΥ, 1991

- ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ
- ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ
- ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

ΥΠΕΧΩΔΕ-Γενική Δίνοση Περιβάλλοντος-Δίνοση Χωροταξίας

ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ

6

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΚΑΙ ΝΕΟ ΔΗΜΟ, 1991

2. 3 Περιφερειακό ΑΕΠ ανά Τομείς Παραγωγικών Δραστηριοτήτων

Στο τμήμα αυτό παρουσιάζονται μέθοδοι που χρησιμοποιούνται ευρέως για τη διερεύνηση της εξειδίκευσης της περιφέρειας Ηλείου και των νομών της καθώς και της εγκατάστασης των βασικών κλάδων παραγωγής, με σκοπό τον προσδιορισμό των βασικών δραστηριοτήτων για την ανάπτυξη της Περιφέρειας και των νομών της.

Για την προσέγγιση της ειδίκευσης της Περιφέρειας Ηλείου και των νομών της καθώς και της χωρικής συμπεριφοράς των οικονομικών δραστηριοτήτων, χρησιμοποιείται μία ομάδα ειδικών δεικτών όπως είναι ο Συντελεστής Συμμετοχής (QL), ο Συντελεστής Εγκατάστασης (CL) μιας δραστηριότητας και ο Συντελεστής Ειδίκευσης (CS)⁴.

Ο Συντελεστής Συμμετοχής (QL) εφαρμόζεται σε δύο επίπεδα. Στο πρώτο επίπεδο γίνονται συγκρίσεις μεταξύ δραστηριοτήτων και νομών με αναφορά στα εθνικά μεγέθη. Συγκεκριμένα εξετάζεται για κάθε χωρική μονάδα εάν το μερίδιο ενός τομέα του Α.Ε.Π. στο σύνολο του Α.Ε.Π. της χωρικής αυτής μονάδας, είναι μεγαλύτερο, ίσο ή μικρότερο από το αντίστοιχο μερίδιο στο συνολικό Α.Ε.Π. όλων των χωρικών μονάδων. Με αυτό τον τρόπο προσδιορίζεται η παραγωγική εξειδίκευση των νομών της Περιφέρειας στο πλαίσιο της εθνικής οικονομίας. Στο δεύτερο επίπεδο, εξετάζεται η εξειδίκευση των νομών στο επίπεδο της περιφερειακής οικονομίας με σκοπό τον προσδιορισμό της σχετικής ισχύος των τομέων του Α.Ε.Π. εντός της περιφέρειας.

Επισημαίνεται ότι όταν ο Συντελεστής Συμμετοχής είναι ίσος με την μονάδα, δηλαδή εάν $QL=1$, τότε η περιφέρεια ή οι νομοί, συμμετέχουν στην εξεταζόμενη δραστηριότητα κατά το ίδιο ποσοστό που συμμετέχει στο σύνολο των δραστηριοτήτων η χώρα ή η περιφέρεια. Επίσης, εάν ο Συντελεστής Συμμετοχής είναι μεγαλύτερος από την μονάδα, δηλαδή εάν $QL>1$, τότε η περιφέρεια ή οι νομοί, συμμετέχουν στην εξεταζόμενη δραστηριότητα κατά μεγαλύτερο ποσοστό από αυτό με το οποίο συμμετέχει στην συνολική δραστηριότητα η χώρα ή η περιφέρεια. Τέλος, εάν ο Συντελεστής Συμμετοχής είναι μικρότερος από την μονάδα, δηλαδή εάν $QL<1$, τότε η περιφέρεια ή οι νομοί, συμμετέχουν στην εξεταζόμενη δραστηριότητα κατά μικρότερο ποσοστό από αυτό με το οποίο συμμετέχει στην συνολική δραστηριότητα η χώρα ή η περιφέρεια.

Αντίστοιχα, ο Συντελεστής Εγκατάστασης (CL) μιας δραστηριότητας, ο οποίος σχετίζεται με τον συντελεστή συμμετοχής, εφαρμόζεται τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε περιφερειακό. Έτσι, όταν ο Συντελεστής Εγκατάστασης είναι ίσος με το μηδέν, δηλαδή εάν $CL=0$, τότε η εξεταζόμενη δραστηριότητα είναι εγκατεστημένη στην περιφέρεια ή στους νομούς κατά τρόπο ταυτόσημο με την εγκατάσταση του συνόλου των δραστηριοτήτων της χώρας ή της περιφέρειας. Συγκεκριμένα, τα μερίδια των νομών στη δραστηριότητα αυτή, δηλαδή τα ποσοστά του τομεακού Α.Ε.Π., είναι ακριβώς τα ίδια με τα μερίδια που έχουν οι νομοί για το σύνολο των δραστηριοτήτων, δηλαδή τα ποσοστά του συνολικού Α.Ε.Π.

⁴ Παπαδασκαλόπουλος Αθ. (1995), «Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης», σελ.87-105, Αθήνα: Παπαζήσης.

Εάν ο Συντελεστής Εγκατάστασης είναι ίσος με την μονάδα, δηλαδή εάν $CL=1$, τότε η εξεταζόμενη δραστηριότητα είναι εγκατεστημένη στην περιφέρεια ή στους νομούς κατά τρόπο διαφορετικό από την εγκατάσταση του συνόλου των δραστηριοτήτων της χώρας ή της περιφέρειας. Συγκεκριμένα, τα μερίδια των νομών στο τομεακό και το συνολικό Α.Ε.Π είναι τελείως διαφορετικά.

Τέλος, ο Συντελεστής Ειδίκευσης (CS), εφαρμόζεται επίσης τόσο σε περιφερειακό επίπεδο όσο και σε εθνικό επίπεδο και παίρνει τιμές μεταξύ του μηδέν και της μονάδας. Έτσι, εάν ο Συντελεστής Ειδίκευσης είναι ίσος με το μηδέν, δηλαδή εάν $CS=0$, τότε η περιφέρεια ή οι νομοί παρουσιάζουν ταυτόσημη κλαδική διάρθρωση με αυτή του εθνικού συνόλου ή με αυτή της περιφέρειας. Συγκεκριμένα, τα μερίδια των τομέων του Α.Ε.Π σε κάθε νομό, δηλαδή τα ποσοστά του νομαρχιακού Α.Ε.Π, είναι ακριβώς τα ίδια με τα μερίδια που έχουν οι τομείς για το σύνολο των νομών, δηλαδή τα ποσοστά των τομέων στο σύνολο της χώρας.

Εάν ο Συντελεστής Ειδίκευσης είναι ίσος με την μονάδα, δηλαδή εάν $CS=1$, τότε η περιφέρεια ή οι νομοί παρουσιάζουν εντελώς διαφορετική κλαδική διάρθρωση από αυτή του εθνικού συνόλου ή από αυτή της περιφέρειας. Συγκεκριμένα, τα μερίδια των τομέων στο νομαρχιακό Α.Ε.Π και το συνολικό Α.Ε.Π της χώρας είναι τελείως διαφορετικά.

Με βάση τα παραπάνω, οι πίνακες 4.1, 4.2, 4.3 και 4.4 παρουσιάζουν τον Συντελεστή Συμμετοχής (QL) των νομών ανά κλάδο παραγωγικής δραστηριότητας, τόσο σε σχέση με την περιφέρεια όσο και σε σχέση με το χώρα, με βάση το Α.Ε.Π του 1991 και 1994.

Πίνακας 4.1: ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ (QL) ΝΟΜΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Α.Ε.Π ΤΟΥ 1991				
QL-ΗΠΕΙΡΟΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΑΡΤΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΑ	0,72	1,40	0,97	1,27
ΟΡΥΧΕΙΑ	1,81	0,07	0,39	0,43
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	1,01	0,59	1,52	1,09
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΑΕΡΙΟ ΥΔΡΕΥΣΗ	0,99	1,44	0,71	0,73
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	0,95	0,97	1,07	1,10
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	1,06	0,94	1,04	0,90
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	1,10	0,98	0,83	0,89
ΤΡΑΠΕΖΕΣ	1,06	0,94	1,05	0,88
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ (ΕΝΟΙΚΙΑ)	0,96	0,98	1,17	1,01
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	1,21	0,85	0,80	0,77
ΥΓΕΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	1,18	0,87	0,88	0,78
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0,97	0,93	1,08	1,10

Πίνακας 4.2: ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ (QL) ΝΟΜΩΝ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ Α.Ε.Π ΤΟΥ 1991				
QL-ΕΛΛΑΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΑΡΤΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΑ	1,78	3,47	2,39	3,13
ΟΡΥΧΕΙΑ	0,20	0,01	0,04	0,05
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	1,17	0,68	1,75	1,25
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΑΕΡΙΟ ΥΔΡΕΥΣΗ	0,33	0,47	0,23	0,24
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	1,40	1,42	1,57	1,60

συνεχίζεται

συνέχεια

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	0,89	0,79	0,87	0,76
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	1,66	1,48	1,26	1,36
ΤΡΑΠΕΖΕΣ	0,35	0,31	0,35	0,29
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ (ΕΝΟΙΚΙΑ)	0,48	0,49	0,59	0,51
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	1,50	1,05	0,98	0,95
ΥΓΕΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	1,44	1,06	1,07	0,95
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0,80	0,76	0,89	0,91

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε. Εθνικοί Λογαριασμοί.

Με βάση τον πίνακα παρατηρείται ότι το 1991 σε επίπεδο χώρας, οι νομοί της Περιφέρειας Ηλείου συμμετέχουν στο Α.Ε.Π των τομέων της γεωργίας, των κατασκευών και του εμπορίου με ποσοστό μεγαλύτερο από αυτό με το οποίο συμμετέχει η εθνική οικονομία. Αναλυτικότερα:

- Ο νομός Ιωαννίνων συμμετέχει με ποσοστό μεγαλύτερο από αυτό της χώρας στους τομείς της γεωργίας, του εμπορίου, της δημόσιας διοίκησης, της υγείας-εκπαίδευσης, των κατασκευών και της μεταποίησης.
- Ο νομός Άρτας, συμμετέχει με ποσοστό μεγαλύτερο από αυτό της χώρας στους τομείς της γεωργίας, του εμπορίου, των κατασκευών, της δημόσιας διοίκησης και της υγείας-εκπαίδευσης.
- Ο νομός Θεσπρωτίας, συμμετέχει με ποσοστό μεγαλύτερο από αυτό της χώρας στους τομείς της γεωργίας, της μεταποίησης, των κατασκευών, του εμπορίου και της υγείας-εκπαίδευσης.
- Ο νομός Πρέβεζας, συμμετέχει με ποσοστό μεγαλύτερο από αυτό της χώρας στους τομείς της γεωργίας, των κατασκευών, της μεταποίησης και του εμπορίου.

Σε επίπεδο Περιφέρειας, παρατηρούνται τα εξής:

- Ο νομός Ιωαννίνων, παρουσιάζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο Περιφερειακό Α.Ε.Π στους τομείς των ορυχείων, της δημόσιας διοίκησης, της υγείας-εκπαίδευσης, του εμπορίου, των τραπεζών, των μεταφορών –επικοινωνιών και οριακά της μεταποίησης. Σημειώνεται ότι η συμμετοχή των παραπάνω κλάδων στο περιφερειακό Α.Ε.Π είναι αρκετά λογική αν συσχετιστεί με το γεγονός ότι στο νομό βρίσκεται η έδρα της Περιφέρειας και συνεπώς ο μεγαλύτερος όγκος των δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα παραγωγής.
- Ο νομός Άρτας, παρουσιάζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο Περιφερειακό Α.Ε.Π μόνο στους τομείς της γεωργίας και των κατασκευών.
- Ο νομός Θεσπρωτίας, παρουσιάζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο Περιφερειακό Α.Ε.Π στους τομείς της μεταποίησης, των κατασκευών, των μεταφορών-επικοινωνιών, των τραπεζών, των κατοικιών (αξιοποίηση περιουσίας) και στις διάφορες υπηρεσίες. Επισημαίνεται ότι η συμμετοχή των συγκεκριμένων κλάδων στο περιφερειακό Α.Ε.Π είναι αρκετά λογική εάν συσχετιστεί με το γεγονός ότι στον νομό βρίσκεται το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, το οποίο αποτελεί πόλο έλξης τέτοιων δραστηριοτήτων.
- Τέλος, ο νομός Πρέβεζας, παρουσιάζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο Περιφερειακό Α.Ε.Π στους τομείς της γεωργίας, των κατασκευών, των διαφόρων υπηρεσιών, της μεταποίησης και οριακά στις κατοικίες (αξιοποίηση περιουσίας).

Όμως το 1994, οι νομοί διαφοροποιούνται ως προς τους τομείς με τους οποίους συμμετείχαν στο εθνικό και περιφερειακό Α.Ε.Π, όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.3: ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ (QL) ΝΟΜΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Α.Ε.Π ΤΟΥ 1994				
QL-ΗΠΕΙΡΟΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΑΡΤΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΑ	0,76	1,50	0,99	1,07
ΟΡΥΧΕΙΑ	1,78	0,07	0,39	0,45
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	1,02	0,59	1,36	1,19
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΑΕΡΙΟ ΥΔΡΕΥΣΗ	0,97	1,45	0,71	0,76
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	0,93	0,98	1,07	1,15
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	0,98	0,99	1,11	1,00
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	1,07	0,98	0,83	0,94
ΤΡΑΠΕΖΕΣ	1,04	0,95	1,05	0,92
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ (ΕΝΟΙΚΙΑ)	0,94	0,98	1,17	1,05
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	1,21	0,83	0,79	0,78
ΥΓΕΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	1,16	0,87	0,88	0,82
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0,95	0,93	1,08	1,15

Πίνακας 4.4: ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ (QL) ΝΟΜΩΝ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ Α.Ε.Π ΤΟΥ 1994				
QL-ΕΛΛΑΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΑΡΤΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΑ	0,77	1,54	1,02	1,10
ΟΡΥΧΕΙΑ	1,12	0,04	0,25	0,28
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	0,61	0,35	0,81	0,71
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΑΕΡΙΟ ΥΔΡΕΥΣΗ	0,91	1,35	0,66	0,71
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	1,61	1,68	1,84	1,97
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	0,93	0,93	1,05	0,94
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	1,06	0,97	0,82	0,93
ΤΡΑΠΕΖΕΣ	0,88	0,80	0,89	0,78
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ (ΕΝΟΙΚΙΑ)	1,03	1,08	1,28	1,16
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	1,34	0,91	0,87	0,86
ΥΓΕΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	1,58	1,19	1,19	1,12
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0,79	0,77	0,89	0,96

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε, Εθνικοί Λογαριασμοί.

Με βάση τους πίνακες 4.3 και 4.4 παρατηρείται ότι το 1994 σε επίπεδο χώρας, οι νομοί της Περιφέρειας Ηπείρου συμμετέχουν στο Α.Ε.Π των τομέων των κατασκευών, των κατοικιών (αξιοποίηση περιουσίας) και της υγείας εκπαίδευσης με ποσοστό μεγαλύτερο από αυτό με το οποίο συμμετέχει η εθνική οικονομία. Σχετικά μεγαλύτερη συμμετοχή έχουν οι κατασκευές (οι συντελεστές συμμετοχής είναι αρκετά μεγαλύτεροι της μονάδας) και μικρότερη, οι κατοικίες.

- Επισημαίνεται ότι την μεγαλύτερη συμμετοχή στο εθνικό Α.Ε.Π της γεωργίας παρουσιάζουν οι νομοί Άρτας και Πρέβεζας, ενώ ο νομός Θεσπρωτίας παρουσιάζει οριακά μεγαλύτερη συμμετοχή και ο νομός Ιωαννίνων δεν συμμετέχει στον συγκεκριμένο τομέα. Επιπλέον, ο νομός Άρτας παρουσιάζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο εθνικό Α.Ε.Π, στο τομέα ηλεκτρισμού- αερίου- ύδρευσης, ο νομός Θεσπρωτίας στο τομέα των μεταφορών- επικοινωνιών και ο νομός Ιωαννίνων στους τομείς των ορυχείων, των κατασκευών, της

δημόσιας διοίκησης, της υγείας- εκπαίδευσης, του εμπορίου και των κατοικιών (αξιοποίηση περιουσίας).

Σε επίπεδο Περιφέρειας, παρατηρούνται τα εξής:

- Ο νομός Ιωαννίνων, παρουσιάζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο Περιφερειακό Α.Ε.Π στους τομείς των ορυχείων, της δημόσιας διοίκησης, της υγείας-εκπαίδευσης, του εμπορίου, των τραπεζών και οριακά της μεταποίησης.
- Ο νομός Άρτας, παρουσιάζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο Περιφερειακό Α.Ε.Π μόνο στους τομείς της γεωργίας και του ηλεκτρισμού- αερίου- ύδρευσης.
- Ο νομός Θεσπρωτίας, παρουσιάζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο Περιφερειακό Α.Ε.Π στους τομείς της μεταποίησης, των κατοικιών, των μεταφορών-επικοινωνιών, των διαφόρων υπηρεσιών, των κατασκευών και των τραπεζών.
- Τέλος, ο νομός Πρέβεζας, παρουσιάζει μεγαλύτερη συμμετοχή στο Περιφερειακό Α.Ε.Π στους τομείς της μεταποίησης, των κατασκευών, των διαφόρων υπηρεσιών, της γεωργίας και των κατοικιών (αξιοποίηση περιουσίας).

Ακολούθως, στον πίνακα 4.5 παρουσιάζεται ο Συντελεστής Εγκατάστασης (CL) μιας δραστηριότητας του νομού στην περιφέρεια και στη χώρα.

Πίνακας 4.5: ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (CL) ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1991 & 1994		
CL-ΗΠΕΙΡΟΣ	1991	1994
ΓΕΩΡΓΙΑ	0,14	0,12
ΟΡΥΧΕΙΑ	0,38	0,37
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	0,09	0,09
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΑΕΡΙΟ ΥΔΡΕΥΣΗ	0,09	0,09
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	0,03	0,04
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	0,03	0,01
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	0,05	0,04
ΤΡΑΠΕΖΕΣ	0,04	0,02
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ (ΕΝΟΙΚΙΑ)	0,02	0,03
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	0,10	0,10
ΥΓΕΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	0,09	0,08
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0,03	0,04
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (CL) ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΧΩΡΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1991 & 1994		
CL-ΕΛΛΑΣ	1991	1994
ΓΕΩΡΓΙΑ	0,001	0,003
ΟΡΥΧΕΙΑ	0,001	0,005
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	0,000	0,005
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΑΕΡΙΟ ΥΔΡΕΥΣΗ	0,001	0,002
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	0,000	0,008
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	0,000	0,001
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	0,000	0,001
ΤΡΑΠΕΖΕΣ	0,001	0,002
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ (ΕΝΟΙΚΙΑ)	0,000	0,001
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	0,000	0,003
ΥΓΕΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	0,000	0,004
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0,000	0,002

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε. Εθνικοί Λογαριασμοί

Σύμφωνα με τον πίνακα, η περιφερειακή κατανομή, όλων των τομέων του Α.Ε.Π, δε διαφοροποιείται σημαντικά από την περιφερειακή κατανομή της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας σε εθνικό επίπεδο. Συγκεκριμένα, οι τιμές του συντελεστή εγκατάστασης βρίσκονται πολύ κοντά στο μηδέν τόσο το 1991 όσο και το 1994. Η οριακή μεταβολή που σημειώθηκε το 1994, δεν στοιχειοθετεί περιφερειακή διαφοροποίηση. Αντίθετα, σε επίπεδο περιφέρειας αναδεικνύονται οι διαφορές στην κατανομή του Α.Ε.Π ανά νομό. Έτσι φαίνεται η μεγάλη διαφοροποίηση του κλάδου των ορυχείων, που ακολουθείται, σε μικρότερο βαθμό από τη γεωργία. Σημειώνεται ότι η διαφοροποίηση των τομέων του Α.Ε.Π παρέμεινε ουσιαστικά αναλλοίωτη σε επίπεδο περιφέρειας τόσο το 1991 όσο και το 1994, όπως ακριβώς και σε επίπεδο χώρας.

Τέλος, ο Συντελεστής Ειδίκευσης των νομών της Ηπείρου, τόσο στο επίπεδο της περιφερειακής οικονομίας όσο και σε αυτό της εθνικής, παρουσιάζεται στον πίνακα 4.6:

Πίνακας 4.6: ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (CS) ΝΟΜΩΝ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1991 & 1994		
CS-ΗΠΕΙΡΟΣ	1991	1994
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	0,07	0,06
ΑΡΤΑΣ	0,09	0,09
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	0,08	0,07
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	0,08	0,06
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (CS) ΝΟΜΩΝ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1991 & 1994		
CS-ΕΛΛΑΣ	1991	1994
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	0,25	0,13
ΑΡΤΑΣ	0,29	0,16
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	0,25	0,10
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	0,28	0,10

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε, Εθνικοί Λογαριασμοί

Από τον πίνακα προκύπτει ότι στο διάστημα 1991-1994, η διάρθρωση της οικονομίας των νομών της Ηπείρου, έτεινε προς τη διάρθρωση της εθνικής οικονομίας. Συγκεκριμένα, ο συντελεστής ειδίκευσης μειώθηκε σημαντικά, από τιμές της τάξης του 0,25-0,29 το 1991, σε τιμές της τάξης του 0,10-0,16 το 1994, γεγονός που σημαίνει ότι η κλαδική διάρθρωση της οικονομίας της Ηπείρου γίνεται όλο και πιο ταυτόσημη με αυτή της χώρας.

Στο επίπεδο της περιφερειακής οικονομίας, τόσο το 1991 όσο και το 1994, η κλαδική διάρθρωση των νομών είναι σχετικά ταυτόσημη με την κλαδική διάρθρωση της περιφέρειας. Κάτι τέτοιο διαπιστώνεται από τις τιμές του συντελεστή ειδίκευσης, για την εν λόγω περίοδο, οι οποίες κυμάνθηκαν από 0,06-0,09.

3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ:ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

3.1 Μεταφορική Υποδομή

3.1.1 Οδικό Δίκτυο και Οδικές Μεταφορές

Τον σοβαρότερο ρόλο στις υποδομές μεταφορών καλείται να παίζει το οδικό δίκτυο, με δεδομένο ότι υπάρχει έλλειψη δικτύου σταθερής τροχιάς στην Περιφέρεια. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο και γενικά οι συγκοινωνιακές υποδομές σε συνδυασμό με την ορεινή γεωμορφολογία και τις δυσμενείς καιρικές και κλιματολογικές συνθήκες, αποτελούν τους σοβαρότερους ίσως παράγοντες για την απομόνωση της Ηπείρου από την Κεντρική Ελλάδα και την Μακεδονία.

Η αναλυτική εικόνα του οδικού δικτύου κατά νομό, δίνεται στον πίνακα 5 που ακολουθεί στην επόμενη σελίδα.

Από τα δεδομένα του πίνακα, προκύπτουν τα εξής στοιχεία που αποδίδουν σαφή εικόνα για την κατάσταση του οδικού δικτύου:

- Στο πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο του **Ν. Ιωαννίνων** υπάρχουν 256 χιλιόμετρα με μέτρια βατότητα, 10 χιλιόμετρα με κακή βατότητα, 14,8 χιλιόμετρα αδιάνοικτα, 4 χιλιόμετρα ημι-διανοιγμένα, 256 χιλιόμετρα με οδόστρωμα από αμμοχάλικο και 246 χιλιόμετρα με πλάτος κάτω από 6 μέτρα. Η κατάσταση στο δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο παρουσιάζεται ακόμη πιο δραματική.
- Στο δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο του **Ν. Θεσπρωτίας** υπάρχουν 33 χιλιόμετρα με μέτρια βατότητα, 33 χιλιόμετρα με οδόστρωμα από αμμοχάλικο και 33 χιλιόμετρα με πλάτος κάτω από 6 μέτρα.
- Στο δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο του **Ν. Πρεβέζης** υπάρχουν 53,7 χιλιόμετρα με μέτρια βατότητα, 33 χιλιόμετρα με κακή βατότητα, 17 χιλιόμετρα με οδόστρωμα από αμμοχάλικο και 92,5 χιλιόμετρα με πλάτος κάτω από 6 μέτρα. Επίσης, υπάρχουν τμήματα αδιάνοικτα ή ημι-διανοιγμένα.
- Στο εθνικό δίκτυο του **Ν. Άρτας** υπάρχουν 4 χιλιόμετρα με κακή βατότητα, χωρίς οδόστρωμα και πλάτους μικρότερου των 6 μέτρων. Στο πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο έχουμε 42 χιλιόμετρα με μέτρια βατότητα, 2 χιλιόμετρα με κακή βατότητα, 41,5 χιλιόμετρα με οδόστρωμα από αμμοχάλικο και 68 χιλιόμετρα με πλάτος κάτω από 6 μέτρα. Για το οδικό δίκτυο του **Ν. Άρτας**, επισημαίνεται το πρόβλημα που υπάρχει με την περιοχή της πλημμυρικής εκτόνωσης του Πουρναρίου, στην οποία περιέχεται τμήμα του εθνικού και επαρχιακού δικτύου.

Πίνακας 5: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ											
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ (σε χιλιόμετρα)											
	ΒΑΤΟΤΗΤΑ					ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ				ΠΛΑΤΟΣ	
	Καλή	Μέτρια	Κακή	Ημιδιανογ- μένη οδός	Αδιάνοικτη οδός	Τάπητας εμ- ποτισμένος	Τάπητας Ε- παλειμμένος	Αμμοχάλικο	Χωρίς οδόστρωμα	Εως 6 μ.	> 6μ.
Ν. ΑΡΤΑΣ											
Εθνικό Δίκτυο	99	-	4	-	-	99	-	-	4	4	99
Πρωτεύον Επαρχιακό Δίκτυο	312,5	41,5	2	-	1	312,5	-	41,5	2	68,5	287,5
Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο	80	25,5	5	8	40	80	-	25,5	5	43	67,5
Ν. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ											
Εθνικό Δίκτυο	173	-	-	-	-	173	-	-	-	-	173
Πρωτεύον Επαρχιακό Δίκτυο	183	-	-	-	-	183	-	-	-	-	183
Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο	53	33	-	-	-	53	-	33	-	33	53
Ν. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ											
Εθνικό Δίκτυο	309,4	-	-	-	-	309,4	-	-	-	-	309,4
Πρωτεύον Επαρχιακό Δίκτυο	749,4	256,3	9,8	4,1	14,8	749,4	-	256,3	9,8	246,4	769,5
Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο	117,7	36,9	20	-	23,3	117,7	-	36,3	20	94	80,6
Ν. ΠΡΕΒΕΖΗΣ											
Εθνικό Δίκτυο	155	-	-	-	-	155	-	-	-	-	155
Πρωτεύον Επαρχιακό Δίκτυο	115,3	53,7	33,1	2	10	163,5	21,3	17,3	-	92,5	109,6

ΠΗΓΗ: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου, Ιούνιος 1998.

3.1.2 Επιβατικές Οδικές Μετακινήσεις

Το μεγαλύτερο κομμάτι των επιβατικών μετακινήσεων είναι χερσαίες και πραγματοποιούνται με δημόσια μεταφορικά συστήματα (ΚΤΕΛ, ΤΑΞΙ), τα οποία υπάρχουν και στους τέσσερις νομούς της Περιφέρειας. Ειδικότερα, στην Άρτα και στα Ιωάννινα, για τις αστικές συγκοινωνίες που όμως καλύπτουν και κοντινά χωριά ή οικισμούς, υπάρχουν και αστικά ΚΤΕΛ.

Σημειώνεται ότι στα ΚΤΕΛ έχει ανατεθεί το συγκοινωνιακό έργο με βάση το Νόμο 102/73, ο οποίος ισχύει μέχρι το 2000, ενώ ήδη από το Υπουργείο Μεταφορών και Συγκοινωνιών μελετάται η αναμόρφωσή του. Επίσης, οι γραμμές και τα δρομολόγια για την ενδονομαρχιακή συγκοινωνία εγκρίνονται από τον Νομάρχη καθώς και οι συνδέσεις με όμορους νομούς και η εκμετάλλευσή τους. Τέλος οι γραμμές που εξυπηρετούν συνδέσεις με μη γειτονικούς νομούς, απαιτούν την έκδοση Προεδρικών Διαταγμάτων.

Οι γραμμές των ενδονομαρχιακών δικτύων, στην πλειοψηφία τους, είναι ελλειμματικές ενώ κερδοφόρες είναι οι διανομαρχιακές και κυρίως αυτές που συνδέουν τις πρωτεύουσες των Νομών με Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Ειδικά για την περίπτωση του ΚΤΕΛ Ν. Ιωαννίνων, τα τελευταία χρόνια με τις εξελίξεις στην Αλβανία, εισπράττει ένα σημαντικό όφελος από την αύξηση του όγκου των επιβατικών μετακινήσεων προς την Κακαβιά.

Ο τρόπος λειτουργίας των ΚΤΕΛ, όλα τα προηγούμενα χρόνια, έχει συντελέσει στο μη ικανοποιητικό επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών από τους οργανισμούς αυτούς. Έτσι, οι συγκοινωνίες σε επίπεδο Περιφέρειας παρουσιάζουν πολλά προβλήματα, κυρίως στην σύνδεση των μεγάλων κέντρων με απομακρυσμένους οικισμούς. Η γεωμορφολογία της Περιφέρειας σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια του οδικού δικτύου, συμβάλλουν στο να παραμένουν χωρίς συγκοινωνία, για μεγάλα χρονικά διαστήματα κυρίως τη χειμερινή περίοδο, πολλοί ορεινοί οικισμοί και κοινότητες.

Άλλα σημαντικά προβλήματα που σχετίζονται με τις επιβατικές μεταφορές, αφορούν τις ελλείψεις και ανεπάρκειες στην υποδομή και στο τροχαίο υλικό των συγκοινωνιακών φορέων. Η σύνθεση και η ηλικία του στόλου των λεωφορείων των ΚΤΕΛ δεν προσφέρεται για παροχή ικανοποιητικού επιπέδου συγκοινωνίας, όταν μάλιστα η μέση ηλικία τους είναι πάνω από 15 χρόνια. Επίσης, σε ότι αφορά τα προβλήματα με την υποδομή, χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο Σταθμός του ΚΤΕΛ Ιωαννίνων μέσα στην πόλη των Ιωαννίνων.

Παρόλα αυτά, οι γραμμές των ΚΤΕΛ συνδέουν με τακτικά καθημερινά δρομολόγια τις πρωτεύουσες των νομών με Αθήνα, Πάτρα, Θεσσαλονίκη και Αργίνο. Όμως, η ανεπάρκεια του οδικού δικτύου φαίνεται και στις ανεπαρκείς συνδέσεις με τη Θεσσαλία και την Κεντρική Ελλάδα, ενώ οι μετακινήσεις προς και από τη Δυτική Μακεδονία, γίνονται κυρίως μέσω Θεσσαλονίκης. Αναλυτικότερα, με το Προεδρικό

Διάταγμα 38/1998, μεταξύ των διανομαρχιακών υπεραστικών γραμμών που εγκρίθηκαν είναι:

- **Βόλος- Ηγουμενίτσα**, μέσω Τρικάλων, Καλαμπάκας και Μετσόβου.
- **Ηράκλειο- Ιωάννινα**, μέσω Πειραιά, Κορίνθου και Πατρών.
- **Χανιά- Ιωάννινα**, μέσω Πειραιά, Κορίνθου, Πατρών, Αργινίου και Άρτας.
- **Καβάλα- Ιωάννινα**, μέσω Θεσσαλονίκης, Λάρισας, Καλαμπάκας και Μετσόβου.
- **Πύργος- Ιωάννινα**, μέσω Μεσολογγίου, Αργινίου, Άρτας, Αμφιλοχίας και Φιλιππιάδας.
- **Τρίκαλα- Ηγουμενίτσα**, μέσω Καλαμπάκας και Ιωαννίνων.
- **Λάρισα- Ιωάννινα**, μέσω Τρικάλων, Καλαμπάκας και Μετσόβου.
- **Χαλκίδα- Ιωάννινα**, μέσω Λιβαδειάς, Ναυπάκτου και Ιτέας.
- **Τρίπολη- Ιωάννινα**, μέσω Κορίνθου και Πατρών.

Οι γραμμές αυτές είναι αμφίβολο εάν τελικά θα λειτουργήσουν, διότι ζητήθηκαν και εγκρίθηκαν χωρίς κάποια μελέτη ή γνώση της ζήτησης και ταυτόχρονα χωρίς κάποιο συνολικό σχεδιασμό.

3.1.3 Εμπορευματικές Οδικές Μεταφορές

Από την εθνική έρευνα προέλευσης- προορισμού που πραγματοποιήθηκε το 1993 για λογαριασμό του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, προκύπτει ότι οι συνολικές εμπορευματικές οδικές μεταφορές που υλοποιούνται με προέλευση ή προορισμό εντός της Περιφέρειας Ηπείρου, ανέρχονται σε 14130 τόνους ημερησίως. Από το φορτίο αυτό, οι 10910 τόνοι διακινούνται μέσα στα όρια της Περιφέρειας, δηλαδή το 78% των συνολικά διακινούμενων εμπορευμάτων, αφορά μετακινήσεις στα όρια της Περιφέρειας. Επίσης, από τα στοιχεία της έρευνας προκύπτει ότι με προέλευση ή προορισμό τη Θεσσαλονίκη, τους Κήπους και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, πραγματοποιούνται μετακινήσεις με συνολική ημερήσια διακίνηση 360 τόνους.

Το ποσοστό αυτό φανερώνει τάσεις «εσωστρέφειας και αυτάρκειας», οι οποίες είναι επόμενο να αναπτυχθούν όταν υπάρχει έλλειμμα υποδομής δικτύων μεταφορών και είναι άμεσο αποτέλεσμα των ελλειπών συνδέσεων της Περιφέρειας με την υπόλοιπη Ελλάδα. Σημειώνεται ότι από τα φορτία που διακινούνται το 11% είναι αγροτικά προϊόντα, το 5% κτηνοτροφικά, το 6% βιομηχανικά, το 48% ορυκτά και καύσιμα και το 19% υλικά κατασκευών. Η σύνθεση αυτή υποδηλώνει ότι σε περίπτωση ύπαρξης σιδηροδρομικού δικτύου θα υπήρχε προτίμηση στη χρήση του, μιας και τα προϊόντα αυτά ευνοούν την σιδηροδρομική μεταφορά όπως και τα προϊόντα που διακινούνται στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

3.1.4 Σύνθεση και Εξέλιξη των Ι.Χ επιβατηγών και Φορτηγών- Φόρτοι Κυκλοφορίας στο Βασικό Εθνικό Δίκτυο

Η αξιοπιστία, η συμπληρωματικότητα και η εναλλακτικότητα του οδικού δικτύου, κυρίως σε ότι αφορά τις επιβατικές ενδονομαρχιακές μετακινήσεις, είναι άμεσα συνυφασμένη με τον αριθμό και τον τύπο των κυκλοφορούντων οχημάτων, κυρίως

των Ι.Χ. Για την Περιφέρεια Ηπείρου, η εξέλιξη των οχημάτων φαίνεται στον πίνακα 6 καθώς και στον αντίστοιχο χάρτη 7:

Πίνακας 6: ΣΥΝΘΕΣΗ & ΕΞΕΛΙΞΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΑΠΟ 1991 ΕΩΣ 1999									
Κατηγορίες Οχημάτων	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Ν. ΑΡΤΑΣ									
Ι.Χ.	6223	6523	6952	7468	8069	8615	9556	10506	11954
Ι.Δ.Χ.	120	120	120	120	120	120	120	120	120
ΦΟΡΤΗΓΑ	6595	6528	6685	6871	7115	7368	7728	8021	8318
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	120	121	123	127	127	128	132	133	136
Ν. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ									
Ι.Χ.	3314	3212	3598	3784	3869	4170	4607	5038	5739
Ι.Δ.Χ.	122	122	122	122	122	122	122	122	122
ΦΟΡΤΗΓΑ	3695	3837	4051	4246	4451	4685	4992	5315	5612
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	51	56	58	60	60	58	60	72	80
Ν. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ									
Ι.Χ.	17053	17824	19222	20307	21741	23384	25555	27961	31314
Ι.Δ.Χ.	379	379	380	380	380	380	380	380	380
ΦΟΡΤΗΓΑ	10783	10739	11002	11329	11747	12065	12546	12995	13515
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	309	312	318	324	328	337	348	360	376
Ν. ΠΡΕΒΕΖΑΣ									
Ι.Χ.	4637	4797	5201	5549	5927	6299	6822	7360	8329
Ι.Δ.Χ.	147	147	150	150	150	150	150	150	150
ΦΟΡΤΗΓΑ	5161	5103	5242	5439	5660	5856	6202	6526	6879
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	105	106	106	106	108	108	111	111	114
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ									
Ι.Χ.	31227	32356	34973	37108	39605	42468	46540	50865	57336
Ι.Δ.Χ.	768	768	772	772	772	772	772	772	722
ΦΟΡΤΗΓΑ	26234	26207	26980	27885	28973	29974	31467	32857	34324
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	585	595	605	617	623	631	651	676	706

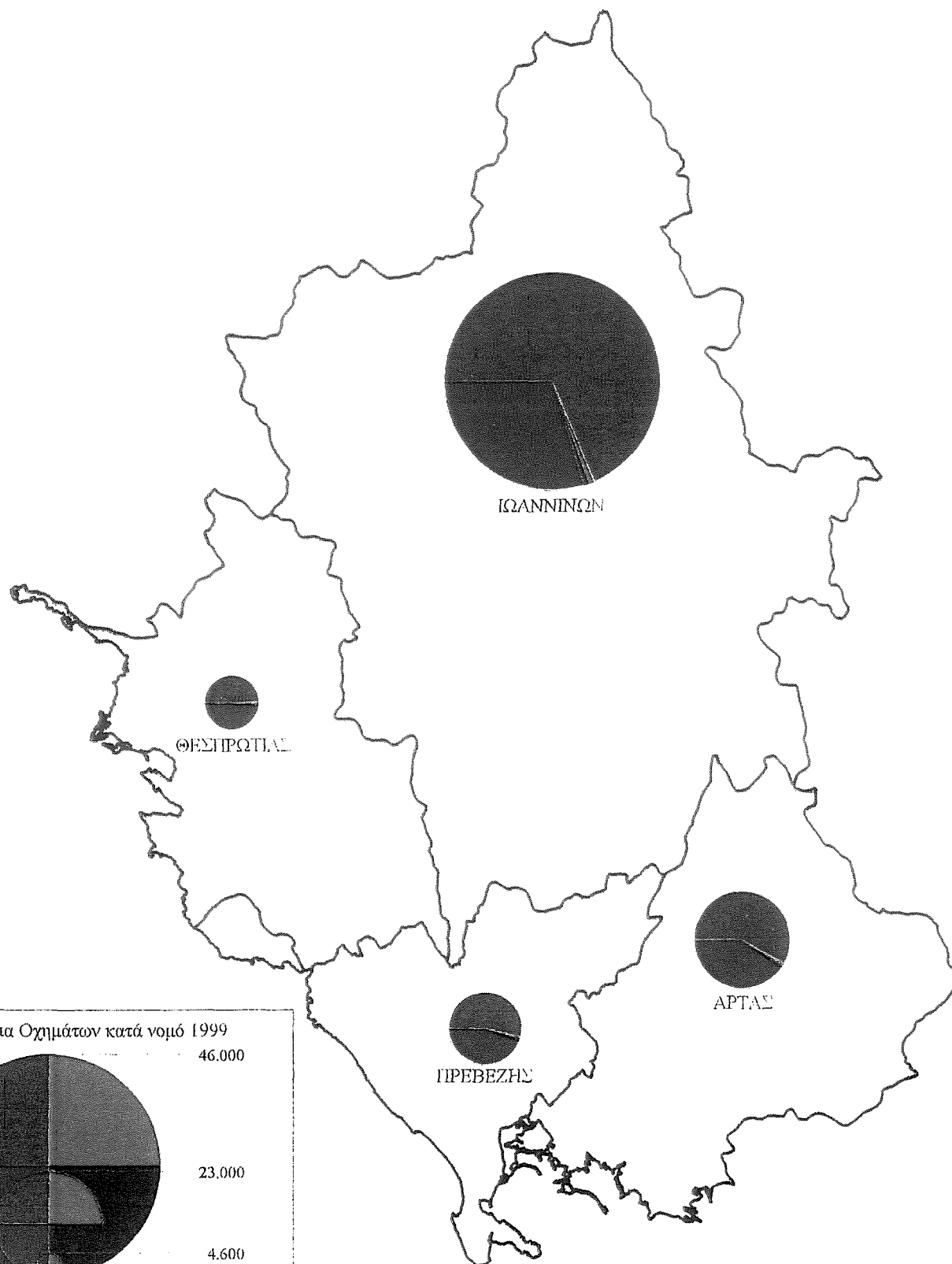
ΠΗΓΗ: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου, Α' Φάση (Ιούνιος 1998) & Γ' Φάση (Ιανουάριος 2000).

Από τα μεγέθη του παραπάνω πίνακα και με βάση τα στοιχεία της απογραφής πληθυσμού του 1991, προκύπτουν τα εξής:

- Για το **Ν. Άρτας**, σε κάθε Ι.Χ αντιστοιχούν 9 κάτοικοι και η μέση ετήσια αύξηση των Ι.Χ και των φορτηγών είναι 6,7% και 3,3% αντίστοιχα.
- Για το **Ν. Θεσπρωτίας**, σε κάθε Ι.Χ αντιστοιχούν 10,6 κάτοικοι και η μέση ετήσια αύξηση των Ι.Χ και των φορτηγών είναι 5,9% και 4,4% αντίστοιχα.
- Για το **Ν. Ιωαννίνων**, σε κάθε Ι.Χ αντιστοιχούν 6,7 κάτοικοι και η μέση ετήσια αύξηση των Ι.Χ και των φορτηγών είναι 6,2% και 2,4% αντίστοιχα.
- Για το **Ν. Πρεβέζης**, σε κάθε Ι.Χ αντιστοιχούν 9,3 κάτοικοι και η μέση ετήσια αύξηση των Ι.Χ και των φορτηγών είναι 6,2% και 2,9% αντίστοιχα.
- Τέλος, σε επίπεδο **Περιφέρειας**, σε κάθε Ι.Χ αντιστοιχούν 7,9 κάτοικοι και η μέση ετήσια αύξηση των Ι.Χ είναι 6,2% και των φορτηγών είναι 4,1% ενώ τα αντίστοιχα μεγέθη σε επίπεδο χώρας είναι 4,4 κάτοικοι, με μέση ετήσια αύξηση των Ι.Χ και των φορτηγών, 5,6% και 2,9% αντίστοιχα.

ΧΑΡΤΗΣ 7

Μερίδια μεταφορικών μέσων στην περιφέρεια Ηπείρου, 1999



Μερίδια Οχημάτων κατά νομό 1999

46.000

23.000

4.600

- IX
- Λεωφορεία
- Ταξί
- Φορτηγά

ΠΗΓΗ: Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού.

Παρατηρείται ότι ο μέσος δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ της Περιφέρειας υπολείπεται αυτού της Χώρας κατά 3,5 μονάδες αλλά παρόλα αυτά, βρίσκεται σε επίπεδα πολύ καλύτερα από περιφέρειες και νομούς με αντίστοιχη γεωμορφολογία (π.χ στην Ευρυτανία, σε ένα Ι.Χ αντιστοιχούν 23,4 κάτοικοι). Επίσης, ο ρυθμός αύξησης των Ι.Χ είναι από τους υψηλότερους που παρατηρούνται, όταν σε επίπεδο επικράτειας ο συγκεκριμένος δείκτης κυμαίνεται γύρω στο 4%, όπως και ο ρυθμός αύξησης των φορτηγών. γεγονός που σχετίζεται με το νέο ρόλο που απέκτησε το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αλλά και την αύξηση των εμπορευματικών κινήσεων με την Ιταλία.

Μάλιστα, εάν υλοποιηθούν οι βελτιώσεις του οδικού δικτύου και των συνδέσεων με την Κεντρική Ελλάδα και την Μακεδονία, είναι βέβαιο ότι ανοίγονται νέες προοπτικές για τις εμπορευματικές μεταφορές στην Περιφέρεια Ηπείρου.

Επίσης, επισημαίνεται ότι για την ανάπτυξη του στόλου των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών στην Περιφέρεια, πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν και το καθεστώς που ισχύει από τον Ιούλιο του 1998 με την ουσιαστική απελευθέρωση του cabotage. Εκτιμάται ότι οι μεταφορικές επιχειρήσεις της Περιφέρειας θα έχουν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό από τους Ιταλούς κυρίως μεταφορείς. Βέβαια, σημαντικό ρόλο καλείται να παίξει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, με τη δημιουργία υποδομής για συνδυασμένη μεταφορά αλλά και με την απόκτηση όλου του αναγκαίου εξοπλισμού, ώστε να αποφεύγεται η συνέχιση των ενδοκοινοτικών διεθνών μεταφορών από ξένους μεταφορείς, από την Ηγουμενίτσα προς τον τελικό προορισμό τους στην επικράτεια.

Τέλος, όσον αφορά την κατανομή των φόρτων κυκλοφορίας, στο βασικό εθνικό οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Ηπείρου, παρουσιάζει εικόνα ανάλογη με την ανεπάρκεια και τη χωρητικότητα του δικτύου. Έτσι, για τις ακόλουθες συνδέσεις παρουσιάζονται οι αντίστοιχοι ημερήσιοι φόρτοι.

- **Αμφιλοχία- Άρτα:** 6100-7000 οχήματα ημερησίως.
- **Άρτα- Ιωάννινα:** 6200 οχήματα ημερησίως.
- **Αμφιλοχία- Πρέβεζα:** 3500 οχήματα ημερησίως.
- **Ηγουμενίτσα- Πρέβεζα:** 7000 οχήματα ημερησίως.
- **Ηγουμενίτσα- Ιωάννινα:** 4300 οχήματα ημερησίως.
- **Άρτα- Πρέβεζα:** 6500 οχήματα ημερησίως.

3.1.5 Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Σιδηροδρομικό δίκτυο στην Περιφέρεια Ηπείρου δεν υφίσταται. Η απουσία αυτού του μεταφορικού συστήματος σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια του υφιστάμενου οδικού δικτύου, συμβάλλει σημαντικά στο να υστερεί η Περιφέρεια στην συμμετοχή της όσον αφορά την ανάπτυξη των μεταφορών. Από τα στοιχεία κινήσεως του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, προκύπτει ότι τα προϊόντα που διακινούνται είναι τα πλέον κατάλληλα για συνδυασμένη μεταφορά με συμμετοχή πλοίου και σιδηρόδρομου.

3.1.6 Λιμάνια και Θαλάσσιες Μεταφορές

Τα σημαντικότερα λιμάνια της Ηπείρου είναι της Ηγουμενίτσας και της Πρέβεζας ενώ ακολουθούν της Πάργας και της Σαγιάδας.

Αναλυτικότερα, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας θεωρείται Εθνικής σημασίας, ιδιαίτερα μετά τη Γιουγκοσλαβική κρίση και τις γενικότερες εξελίξεις στα Βαλκάνια. Διαθέτει τρεις προβλήτες, παλαιού και νέου λιμένα εξωτερικού και λιμένα εσωτερικού, στις οποίες μπορούν να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα 19 πλοία. Το ελάχιστο βάθος είναι 5,30 μέτρα, στη βάση του προβλήτα του παλαιού λιμένα εξωτερικού.

Επίσης, έχει αξιόλογη επιβατική και εμπορευματική κίνηση ενώ βασικό μειονέκτημά του είναι η έλλειψη της τεχνολογικής υποδομής, των εγκαταστάσεων φόρτωσης-εκφόρτωσης, οπότε και πρέπει να ελλιμενίζονται πλοία με ίδιο εξοπλισμό, ανοικτών ή κλειστών χώρων αποθήκευσης, ενώ υπάρχουν αίθουσες αναμονής για τους επιβάτες του εξωτερικού, οι οποίες όμως δεν κρίνονται επαρκής. Επιπλέον, οι παρεχόμενες υπηρεσίες συνίστανται στην ύδρευση, στον εφοδιασμό καυσίμων τροφοδοσίας και αναλωσίμων.

Τέλος, άμεση και επιτακτική είναι και η ανάγκη της σύνδεσής του με αξιόπιστο οδικό δίκτυο, με σιδηροδρομικό δίκτυο αλλά και με σημαντικές τερματικές εγκαταστάσεις, για τη δυνατότητα ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών.

Η εξέλιξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, παρουσιάζει την ακόλουθη εικόνα, όπως παρουσιάζεται στους πίνακες 7.1 και 7.2:

Πίνακας 7.1: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ- ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (*)										
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ	
ΕΤΗ	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.
1990	-	128.208	42.004	3.045	-	1.842	-	20.889	-	3.815
1991	-	322.200	42.493	6.926	-	2.089	-	58.421	-	4.021
1992	-	284.325	40.024	9.963	-	3.360	-	69.987	-	4.567
1993	554.958	404.239	42.994	20.729	3.825	2.244	82.157	98.636	29	4.424
1994	575.330	394.530	42.535	27.619	3.359	1.551	85.951	101.793	1.352	5.074
1995	548.419	390.328	39.527	32.037	4.493	1.596	86.616	96.149	2.773	4.313
1996	525.170	442.441	40.451	38.124	4.072	1.673	88.208	110.512	4.432	3.968
1997	547.159	401.015	30.507	37.681	3.668	1.768	85.819	97.087	4.296	3.676

ΠΗΓΗ: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου, Ιούνιος 1998.

(*) Οι αναχωρήσεις αναφέρονται σε προορισμούς που για το εξωτερικό είναι η Ιταλία (Πρίντεζι, Αγκώνα, Βενετία, Μπάρι, Τεργέστη, Οτράντο), η Αλβανία (Άγιοι Σαράντα) και η Κροατία ενώ για το εσωτερικό είναι η Κέρκυρα, η Λευκίμη και οι Παξοί.

Πίνακας 7.2: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΦΙΞΕΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ- ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (**)										
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ	
ΕΤΗ	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.	ΕΣΩΤ.	ΕΞΩΤ.
1990	-	163.426	44.291	4.279	-	3.736	-	34.555	-	4.109
1991	-	282.383	44.743	8.130	-	2.923	-	69.195	-	4.929
1992	-	311.640	41.988	10.428	-	3.809	-	78.428	-	5.562
1993	562.105	424.315	45.784	21.450	3.903	7.805	82.709	107.214	19	5.624
1994	605.416	369.031	42.703	26.576	4.588	2.468	89.020	92.661	1.550	7.225
1995	542.589	421.548	42.503	30.057	4.603	1.837	86.808	92.246	3.289	4.791
1996	573.977	489.879	43.320	36.146	4.339	1.869	94.839	130.764	4.493	4.569
1997	554.687	476.389	31.887	37.829	4.049	2.053	82.902	123.732	4.495	4.762

ΠΗΓΗ: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου, Ιούνιος 1998.

(**) Οι αφίξεις αναφέρονται σε προσελύσεις που για το εξωτερικό είναι η Ιταλία (Πρίντεζι, Αγκώνα, Βενετία, Μπάρι, Τεργέστη, Οτράντο), η Αλβανία (Άγιοι Σαράντα) και η Κροατία ενώ για το εσωτερικό είναι η Κέρκυρα, η Λευκίμη και οι Παξοί.

Η εμπορευματική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στο λιμάνι, δίνεται αναλυτικά στον πίνακα 7.3:

Πίνακας 7.3: ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (σε τόνους)					
ΕΤΗ	ΠΛΟΙΑ	Εκφορτωθέντα Εμπορεύματα Εξωτερ.	Φορτωθέντα Εμπορεύματα Εξωτερ.	Εκφορτωθέντα Εμπορεύματα Ακτοπλοΐας	Φορτωθέντα Εμπορεύματα Ακτοπλοΐας
1992	4633	111844	38140	300093	21150
1993	1844	297000	262640	303714	40095
1994	2794	286024	306815	302946	4000
1995	5184	304641	122743	320859	800
1996	4628	369725	399949	369132	21283
1997	4556	390099	398866	431770	20550

ΠΗΓΗ: Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας 1992-1997.

Επισημαίνεται ότι τα κύρια προϊόντα που φορτώνονται στο λιμάνι είναι τούβλα, αδρανή υλικά, σίδηρο, αγροτικά προϊόντα και χαρτικά ενώ αυτά που εκφορτώνονται είναι τσιμέντο και ξυλεία. Για τα περισσότερα από αυτά τα προϊόντα, η πλέον ενδεδειγμένη συνδυασμένη μεταφορά είναι πλοίο- σιδηρόδρομος. Τα χαρακτηριστικά αυτών των προϊόντων είναι ότι πρόκειται για μεγάλα βάρη και μεγάλες ποσότητες, δεν υπάρχει απαίτηση συσκευασίας, έχουν μικρή σχετική αξία ανά μονάδα όγκου ή βάρους, δεν υπάγονται στην κατηγορία επικινδύνων (ADR) και δεν απαιτείται ειδικό τροχαίο υλικό (στη χειρότερη περίπτωση, για μεταφορά ευπαθών αγροτικών προϊόντων χρησιμοποιούνται βαγόνια interfrigo).

Από τα στοιχεία που παρατίθενται στους προηγούμενους πίνακες, είναι εμφανές ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας παρουσιάζει πολύ σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, η οποία αφορά ιδιαίτερα τις εισαγωγικές και εξαγωγικές δραστηριότητες. Επίσης διαπιστώνεται ότι το λιμάνι είναι και εισαγωγικό και εξαγωγικό αλλά με ιδιαίτερο χαρακτήρα τον εισαγωγικό.

Το λιμάνι της Πρέβεζας είναι κυρίως επιβατικού χαρακτήρα, με μικρή εμπορευματική κίνηση με κύρια δραστηριότητα την πορθμειακή σύνδεση με το Άκτιο, αλλά φιλοξενεί και σημαντικό αριθμό τουριστικών σκαφών. Μετά την ολοκλήρωση της ζεύξης του Ακτίου, το λιμάνι θα λειτουργεί περισσότερο ως μαρίνα, η οποία θα εξυπηρετεί τουριστικούς σκοπούς. Επισημαίνεται ότι το λιμάνι είναι φυσικό και η λεκάνη του βρίσκεται στον Αμβρακικό κόλπο, ο οποίος έχει πολλούς υδροβιότοπους και προστατεύεται από την συνθήκη RAMSAR.

Τα λιμάνια της Πάργας και της Σαγιάδας, είναι επίσης μικρά επιβατικά λιμάνια που εξυπηρετούν κυρίως συνδέσεις με την Κέρκυρα και τους Παξούς καθώς και υπηρεσίες σε τουριστικά σκάφη.

3.1.7 Αεροδρόμια και Αεροπορικές Μεταφορές

Οι αεροπορικές μεταφορές εκτελούνται κυρίως από το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων. Αναλυτικά στοιχεία για την εξέλιξη της κίνησης στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων, για την περίοδο 1978-1996, δίνονται στον πίνακα 8 που ακολουθεί:

Πίνακας 8: ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ & ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
	ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (σε τόνους)	
ΕΤΗ	Αφίξεις και Αναχωρήσεις	Αφίξεις	Αναχωρήσεις	Αφίξεις	Αναχωρήσεις
1978	1.121	28.058	24.100	114	16
1979	921	18.707	20.827	169	22
1980	792	23.795	25.381	207	18
1981	848	27.533	28.505	199	34
1982	972	37.751	38.769	299	45
1983	1.019	46.799	48.120	346	71
1984	1.057	55.120	55.411	100	72
1985	1.147	56.586	56.737	149	97
1986	1.281	57.571	58.733	141	88
1987	1.200	49.520	50.560	87	74
1988	1.079	45.107	46.132	87	54
1989	935	36.675	38.698	51	44
1990	1.019	33.539	34.654	48	42
1991	1.563	32.414	32.674	37	33
1992	1.502	34.066	34.739	36	31
1993	1.556	33.544	34.185	35	26
1994	1.651	39.631	40.453	45	37
1995	1.935	48.184	47.924	47	31
1996	2.101	56.142	54.798	60	32

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου, Ιούνιος 1998.

Από τα παραπάνω στοιχεία συμπεραίνεται ότι η συνολική επιβατική κίνηση, την τελευταία τριετία, αυξάνεται σταθερά, όπως επίσης και η συνολική μέση πληρότητα των αεροσκαφών με 49, 50 και 53 επιβάτες ανά πτήση. Επίσης, από τη σχέση των αφιχθέντων και των επιβατών που αναχωρούν, φαίνεται ότι οι μετακινήσεις, στην συντριπτική τους πλειοψηφία, αφορούν πλήρη ταξίδια (μετάβαση και επιστροφή). Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την συνεχώς αυξανόμενη κίνηση του αεροδρομίου, από άποψη πτήσεων, δείχνει ότι η αεροπορική επιβατική σύνδεση αφορά κυρίως τακτικές μετακινήσεις (επαγγελματικές, κ.τ.λ.). Τέλος, η εμπορευματική κίνηση βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα γεγονός που εξηγείται από το μεγάλο κόστος μεταφοράς που συνήθως έχουν οι εναέριες μεταφορές. Η σχέση αφίξεων-αναχωρήσεων εμπορευμάτων παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις, γεγονός που δυσχεραίνει την οποιαδήποτε αξιολόγηση.

Από άποψη συνδέσεων, αυτή την στιγμή υπάρχουν γραμμές που συνδέουν τα Ιωάννινα με τα Τίρανα, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη γραμμή των Τιράνων και να εξετασθεί το ενδεχόμενο της σύνδεσης με πόλεις της Ιταλίας, οι οποίες αποτελούν τις κύριες προελεύσεις και προορισμούς της εμπορευματικής κίνησης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Η κίνηση αυτή, αφορά

κυρίως τον Ν. Ιωαννίνων, μιας και υπάρχουν ελάχιστες μετακινήσεις με αρχική προέλευση ή τελικό προορισμό τη Θεσπρωτία, την Άρτα ή την Πρέβεζα.

Τέλος, η Πρέβεζα εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο του Ακτίου, το οποίο παρουσιάζει μικρή κίνηση, μιας και τα αεροσκάφη που δρομολογούνται είναι μικρής χωρητικότητας. Βέβαια, η κίνησή του αυξάνεται μόνο κατά τους θερινούς μήνες λόγω έκτακτων πτήσεων με τουρίστες για Λευκάδα και Πρέβεζα.

3.1.8 Αξιολόγηση Υφιστάμενης Μεταφορικής Υποδομής

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, με τις σημερινές του δυνατότητες, σίγουρα αποτελεί τον κύριο ανασταλτικό παράγοντα στην ανάπτυξη των μεταφορών στην Περιφέρεια, κυρίως κάτω από τις καινούργιες συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί, ιδιαίτερα μετά τη νέα κατάσταση στη Γιουγκοσλαβία και τις γενικότερες ανακατατάξεις στα Βαλκάνια. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο δεν είναι ανεπαρκές μόνο για το λόγο ότι δεν υπάρχουν καθοριστικής σημασίας συνδέσεις αλλά και για το ότι δεν αξιολογείται θετικά και ως προς τις υφιστάμενες συνδέσεις που καλείται να εξυπηρετήσει.

Η αναξιοπιστία του δικτύου φαίνεται από τα ποσοστά των τμημάτων με άσχημη βατότητα, ακατάλληλο οδόστρωμα και πλάτος κάτω από 6 μέτρα. Τα συγκεκριμένα μεγέθη, για όλη την Περιφέρεια, παρουσιάζουν συνοπτικά την ακόλουθη εικόνα, στον πίνακα 9.

Πίνακας 9: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΜΗΚΟΣ (χλμ)	ΠΟΣΟΣΤΟ %	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΕΘΝΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ 740,4 χλμ	736,4	99,46	Καλή βατότητα
	4	0,54	Κακή βατότητα
ΠΡΩΤΕΥΟΝΤΕΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΙ 1788,5 χλμ	1405,2	78,57	Καλή βατότητα
	351,5	19,65	Μέτρια βατότητα
	44,9	2,51	Κακή βατότητα
	21,3	1,19	Επάλειψη
	315,1	17,62	Αμμοχαλικόστρωτος
	11,8	0,66	Χωρίς Οδόστρωμα
	407,4	22,78	Πλάτος έως 6 μέτρα
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΙ 442,4 χλμ	250,7	56,67	Καλή βατότητα
	95,4	21,56	Μέτρια βατότητα
	25	5,65	Κακή βατότητα
	94,8	21,43	Αμμοχαλικόστρωτος
	25	5,65	Χωρίς Οδόστρωμα
	170	38,43	Πλάτος έως 6 μέτρα

ΠΗΓΗ: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου, Ιανουάριος 2000.

Η ανεπάρκεια του οδικού δικτύου σε συνδυασμό με τον ορεινό και δύσβατο χαρακτήρα της Περιφέρειας καθώς και με τις δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες, αποτελούν τους βασικούς παράγοντες της σχετικής απομόνωσης της Ηπείρου, ιδιαίτερα τη χειμερινή περίοδο. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο αυτή, η Ήπειρος αντιμετωπίζει προβλήματα με την σύνδεσή της με την Μακεδονία μέσω Κατάρας, με τη Θεσσαλία μέσω του απαράδεκτου και ημιτελούς οδικού δικτύου αλλά επηρεάζεται σοβαρά και από τα προβλήματα που παρουσιάζονται στην πορθμειακή σύνδεση Ρίου-Αντιρίου, μέσω της οποίας πραγματοποιείται το μεγαλύτερο μέρος των μετακινήσεων προς και από την Περιφέρεια. Η Εγνατία Οδός ασφαλώς θα βελτιώσει την εναλλακτικότητα και την συμπληρωματικότητα του οδικού δικτύου αλλά είναι επιτακτικό να δοθεί η απαραίτητη προτεραιότητα και στις άλλες παραμέτρους που συνθέτουν την ανεπάρκεια του οδικού δικτύου.

Ιδιαίτερα επισημαίνονται οι εξής παρεμβάσεις σχετικά με την οδική υποδομή, οι οποίες αναμένεται να βγάλουν την Ήπειρο από την απομόνωση και να τη θέσουν σε αναπτυξιακή τροχιά:

- Ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού.
- Βελτίωση της παραλιακής οδού Ηγουμενίτσας-Πάργας-Πρέβεζας.
- Σύνδεση Άρτας και Πρέβεζας με την Εγνατία οδό.
- Σύνδεση της Άρτας με την Κεντρική Ελλάδα.
- Αναβάθμιση της σύνδεσης Κόνιτσας-Καστοριάς.

Όσον αφορά το **σιδηροδρομικό δίκτυο**, αυτή την στιγμή στην Περιφέρεια δεν υφίστανται δίκτυο σταθερής τροχιάς, γι' αυτό και προτείνεται η σιδηροδρομική σύνδεση Καλαμπάκας-Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας. Η σύνδεση αυτή σε συνδυασμό με τη δημιουργία σιδηροδρομικού πορθμείου στην Ηγουμενίτσα και την αναβάθμιση του λιμένα, θα δώσει νέα πνοή ανάπτυξης στην Ήπειρο.

Όσον αφορά τις **θαλάσσιες μεταφορές**, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας ικανοποιεί σε μεγάλο βαθμό τις απαιτήσεις της εμπορευματικής και επιβατικής δραστηριότητας. Η άμεση σύνδεσή του με την Εγνατία οδό, με την Αλβανία, με την Κεντρική Μακεδονία και τη Θεσσαλία, το εντάσσει στα σημαντικότερα λιμάνια της Ελλάδας και το καθιστά βασικό κόμβο για τη Δυτική Ευρώπη και τα Βαλκάνια.

Από άποψη υποδομής, το λιμάνι θα πρέπει να αποκτήσει όλο τον σύγχρονο εξοπλισμό για φόρτωση και εκφόρτωση, ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί περισσότερους τύπους πλοίων. Επιπλέον θα πρέπει να διευκολύνει τις μεταφορτώσεις ή αλλαγές Ρυμουλκών –Ρυμουλκούμενων, ώστε να αποφευχθούν, στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, οι «συνέχειες» των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών από τους ξένους μεταφορείς στην Ελληνική ενδοχώρα και να επωφεληθούν οι μεταφορικές επιχειρήσεις της Περιφέρειας. Επίσης απαιτείται και η αναβάθμιση των λιμανιών της Πρέβεζας, της Πάργας και της Σαγιάδας.

Τέλος, όσον αφορά τις **αεροπορικές μεταφορές** δεν υπάρχει σύνδεση του αεροδρομίου των Ιωαννίνων με ευρωπαϊκές πόλεις. Γι' αυτό το λόγο είναι απαραίτητο να εξετασθεί το ενδεχόμενο πιθανής σύνδεσης κυρίως με πόλεις της Ιταλίας σε συνδυασμό με μία γενικότερη αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών του αεροδρομίου των Ιωαννίνων καθώς και του αεροδρομίου του Ακτίου.

3.2 ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Το εθνικό δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας εκτείνεται σε όλη την Περιφέρεια Ηπείρου και αποτελείται από δίκτυο υψηλής, μέσης και χαμηλής τάσης ενώ η ενέργεια που διανέμεται, παράγεται από τους σταθμούς που λειτουργούν στην Περιφέρεια.

Οι υδροηλεκτρικοί σταθμοί που λειτουργούν σήμερα στην Περιφέρεια Ηπείρου είναι οι εξής:

- **Ο Υδροηλεκτρικός Σταθμός Λούρου (Ν. Πρεβέζης).** Η πρώτη λειτουργία του σταθμού ήταν το έτος 1952 και διαθέτει τρεις (3) μονάδες παραγωγής με ισχύ 10 MW και δυνατότητες για συνολική ετήσια παραγωγή 35 GWh. Ο σταθμός αυτός υπολειτουργεί λόγω μπαζώματος του ταμιευτήρα, με αποτέλεσμα η επιφάνεια της λίμνης να έχει μηδενιστεί και να μην υπάρχει ωφέλιμος υδατικός όγκος.
- **Ο Υδροηλεκτρικός Σταθμός Πηγών Αώου (Ν. Ιωαννίνων).** Πρόκειται για έναν σύγχρονο σταθμό με δυνατότητες επέκτασης και αύξησης της παραγωγής του. Η πρώτη λειτουργία του ήταν το έτος 1991 και διαθέτει δύο (2) μονάδες παραγωγής με ισχύ 210 MW και δυνατότητες για συνολική ετήσια παραγωγή 210 GWh. Ο ωφέλιμος υδατικός όγκος του ανέρχεται σε 262 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.
- **Ο Υδροηλεκτρικός Σταθμός Πουρναρίου Ι (Ν. Άρτας).** Πρόκειται, επίσης, για έναν σύγχρονο σταθμό με δυνατότητες επέκτασης και αύξησης της παραγωγής του. Η πρώτη λειτουργία του ήταν το έτος 1981 και διαθέτει τρεις (3) μονάδες παραγωγής με ισχύ 300 MW και δυνατότητες για συνολική ετήσια παραγωγή 360 GWh. Η επιφάνεια της λίμνης, στην ανώτατη στάθμη, είναι 20 τετραγωνικά χιλιόμετρα και ο ωφέλιμος υδατικός όγκος του ανέρχεται σε 745 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η συνολική ετήσια παραγωγή, από τους υδροηλεκτρικούς σταθμούς που λειτουργούν, ανέρχεται σε 565 GWh.

Επιπλέον, οι υδροηλεκτρικοί σταθμοί που επρόκειτο να κάνουν έναρξη της λειτουργίας τους το έτος 2000, είναι οι ακόλουθοι:

- **Ο Υδροηλεκτρικός Σταθμός Αγίου Νικολάου II (Ν. Άρτας),** με ισχύ 300 MW και δυνατότητες για συνολική ετήσια παραγωγή 340 GWh. Ο ωφέλιμος υδατικός όγκος του προβλέπεται να ανέρχεται σε 97 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.
- **Ο Υδροηλεκτρικός Σταθμός Μετσοβίτικος II (Ν. Άρτας),** με ισχύ 25 MW και δυνατότητες για συνολική ετήσια παραγωγή 63 GWh. Ο ωφέλιμος υδατικός όγκος του προβλέπεται να ανέρχεται σε 0,38 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.
- **Ο Υδροηλεκτρικός Σταθμός Πουρναρίου II (Ν. Άρτας),** με ισχύ 27 MW και δυνατότητες για συνολική ετήσια παραγωγή 43 GWh. Ο ωφέλιμος υδατικός όγκος του προβλέπεται να ανέρχεται σε 5 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.

- Οι Υδροηλεκτρικοί Σταθμοί Κληματιάς και Γλύζιανης (Ν. Ιωαννίνων), με συνολική ισχύ 202 MW και δυνατότητες για συνολική ετήσια παραγωγή 462 GWh. Ο ωφέλιμος υδατικός όγκος του προβλέπεται να ανέρχεται σε 3,90 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.
- Ο Υδροηλεκτρικός Σταθμός Αγίας Βαρβάρας (Ν. Ιωαννίνων), με ισχύ 35 MW και δυνατότητες για συνολική ετήσια παραγωγή 106 GWh. Ο ωφέλιμος υδατικός όγκος του προβλέπεται να ανέρχεται σε 200 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.

Όσον αφορά την κατανάλωση οικιακής και βιομηχανικής ηλεκτρικής ενέργειας, ο πίνακας 10.1 στην επόμενη σελίδα, δείχνει την ποσοστιαία κατανομή αυτών των μεγεθών, σε επίπεδο Περιφέρειας και νομών, για την περίοδο 1991-1997.

Με βάση τα στοιχεία του πίνακα παρατηρείται ότι στους νομούς Άρτας, Θεσπρωτίας και Πρέβεζας, μειώνεται η οικιακή κατανάλωση ρεύματος και αυξάνεται η βιομηχανική. Εξαίρεση αποτελεί ο νομός Ιωαννίνων, ο οποίος παρουσιάζει αύξηση της οικιακής κατανάλωσης και μείωση της βιομηχανικής. Σε επίπεδο συνόλου Περιφέρειας παρατηρείται ότι διαχρονικά δεν άλλαξε κάτι στην κατανάλωση, τόσο της οικιακής όσο και της βιομηχανικής ηλεκτρικής ενέργειας.

Επιπλέον, με βάση την απογραφή του 1991, ο αριθμός των MWh που αναλογούν σε κάθε άτομο, για κάθε νομό και για το σύνολο της Περιφέρειας, δίνεται στον πίνακα 10.2:

Πίνακας 10.2: ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΟΙΚΙΑΚΩΝ MWh ΑΝΑ ΑΤΟΜΟ

ΝΟΜΟΙ	ΑΡΤΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΗΠΕΙΡΟΣ
ΠΑΗΘΥΣΜΟΣ 1991	78719	44188	158193	58628	339728
ΟΙΚΙΑΚΕΣ MWh	45029	22997	112922	35459	216407
Αριθμός MWh/ άτομο	1,7	1,9	1,4	1,7	1,6

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου, Α' Φάση, 1998.

Πίνακας 10.1: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ (%) ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΟΙΚΙΑΚΗΣ- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1991-1997.							
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Ν. ΑΡΤΑΣ							
ΟΙΚΙΑΚΕΣ MWh	70,6	69,6	68,9	67,3	73,1	68,8	68,2
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ MWh	29,4	30,4	31,1	32,7	26,9	31,2	31,8
Ν. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ							
ΟΙΚΙΑΚΕΣ MWh	96,5	97,0	96,2	95,1	81,8	86,3	84,1
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ MWh	3,5	3,0	3,8	4,9	18,2	13,7	15,9
Ν. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ							
ΟΙΚΙΑΚΕΣ MWh	63,7	66,1	65,3	64,0	67,8	69,8	66,4
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ MWh	36,3	33,9	34,7	36,0	32,2	30,2	33,6
Ν. ΠΡΕΒΕΖΑΣ							
ΟΙΚΙΑΚΕΣ MWh	67,6	66,7	65,8	63,5	65,7	64,8	64,4
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ MWh	32,4	33,3	34,2	36,5	34,3	35,2	35,6
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ							
ΟΙΚΙΑΚΕΣ MWh	68,2	69,2	68,5	67,2	70,1	70,5	68,3
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ MWh	31,8	30,8	31,5	32,8	29,9	29,5	31,7

ΠΗΓΗ: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηλείου, Α΄ Φάση, 1998.

3.2.1 Αξιολόγηση Υφιστάμενης Ενεργειακής Υποδομής

Σήμερα οι ενεργειακές απαιτήσεις της περιοχής, μάλλον καλύπτονται χωρίς πρόβλημα από την υπάρχουσα παραγωγή, μιας και το εθνικό δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας εκτείνεται σε όλη την Περιφέρεια και αποτελείται από δίκτυο υψηλής, μέσης και χαμηλής τάσης. Οι λειτουργούντες υδροηλεκτρικοί σταθμοί είναι του Λούρου, των Πηγών Αώου και του Πουρναρίου.

Σε ότι αφορά την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας, η Ήπειρος βρίσκεται σε μια από τις χαμηλότερες θέσεις και αυτό αντικατοπτρίζει το επίπεδο ανάπτυξης και τους χαμηλούς οικονομικούς δείκτες. Το 1997 η κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος έφτανε στα επίπεδα των 702,3 GWh και αποτελούσε το 1,9% της εθνικής κατανάλωσης. Η κατανάλωση αυτή κατανέμεται κατά 18% στην παραγωγική χρήση και κατά 40% στην οικιακή, ενώ οι τοπικοί σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας είναι αρκετοί για να εξυπηρετήσουν το εν λόγω φορτίο. Η μεταβολή στην κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από το 1989 ως το 1993 ήταν περίπου 27% αλλά και από το 1993 ως το 1997 κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα, χωρίς να προϋδεάζει σημαντική αλλαγή στα θεμελιώδη μεγέθη της περιοχής⁵.

Αντίθετα, σε ότι αφορά την υποδομή παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στην Ήπειρο, τα τρέχοντα αναπτυξιακά σχέδια προέβλεπαν αύξηση της παραγωγής σε 1315 GWh το 2000, με την λειτουργία επιπλέον πέντε υδροηλεκτρικών σταθμών, δηλαδή αύξηση κατά 87,3% σε σχέση με το 1997 και 3133 GWh το 2015, δηλαδή αύξηση κατά 138% σε σχέση με το 2000.

Επισημαίνεται ότι κατά την υλοποίηση του προγράμματος κατασκευής των σταθμών, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και όλα τα πιθανά προβλήματα που απορρέουν από τη λειτουργία τέτοιων μονάδων. Έτσι, θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα:

- Στα περιβαλλοντικά προβλήματα ιδιαίτερα για τις περιπτώσεις του Αώου και του Αράχθου.
- Στα προβλήματα που δημιουργούνται από το Πουρνάρι, κίνδυνοι για τους υπάρχοντες οικισμούς, ανασταλτικοί παράγοντες στην οικιστική ανάπτυξη-επέκταση της πόλης της Άρτας, δημιουργία επικινδυνότητας για την παλαιά γέφυρα της Άρτας.

Τα παραπάνω προβλήματα πρέπει να αντιμετωπιστούν παράλληλα με την καλύτερη δυνατή παραγωγική εκμετάλλευση των υδάτινων όγκων από τα φράγματα, με σκοπό τη βέλτιστη αξιοποίηση της παραγωγικής αγροτικής δυνατότητας της περιοχής.

3.3 ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Από τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι η τηλεπικοινωνιακή υποδομή αποτελεί τον νευραλγικό παράγοντα, στην ανάπτυξη της Περιφέρειας. Απόδειξη αυτού του

⁵Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, «Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου», Α΄Φαση, Ιούνιος 1998.

γεγονότος αποτελεί ο αριθμός των τηλεφωνικών συνδέσεων ανά 100 κατοίκους, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 11:

Πίνακας 11: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΑΝΑ 100 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, 1991			
ΝΟΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991	Τηλεφωνικές συνδέσεις	Τηλεφωνικές συνδέσεις/100 κατοίκους
ΑΡΤΑΣ	78719	21374	27,2
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	44188	13452	30,4
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	158193	61132	38,6
ΠΡΕΒΕΖΑ	58628	22502	38,4
ΗΠΕΙΡΟΣ	339728	118460	34,9
ΕΛΛΑΔΑ	10259900	4980386	48,5

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε, Απογραφή 1991 και οι Νομοί της Ελλάδας 2000

Με βάση τα στοιχεία του πίνακα, παρατηρείται ότι ο νομός Άρτας παρουσιάζει τον μικρότερο αριθμό τηλεφωνικών συνδέσεων ανά 100 κατοίκους, τόσο σε σχέση με το σύνολο της Περιφέρειας όσο και σε σχέση με το αντίστοιχο της χώρας, με μόλις 27,2 συνδέσεις ενώ ακολουθεί ο νομός Θεσπρωτίας με 30,4 συνδέσεις. Οι νομοί Ιωαννίνων και Πρέβεζας παρουσιάζουν μεγαλύτερο αριθμό συνδέσεων ανά 100 κατοίκους σε σχέση με το σύνολο της Περιφέρειας (38,6 και 38,4 συνδέσεις αντίστοιχα έναντι 34,9 στο σύνολο της Περιφέρειας). Όμως σε επίπεδο χώρας, ο αριθμός των συνδέσεων τους δεν εμφανίζεται ικανοποιητικός.

Από τους παραπάνω δείκτες, εξάγεται ανάγλυφη η εικόνα των προβλημάτων επικοινωνίας που αντιμετωπίζει η Περιφέρεια, όπως επίσης ενισχύεται και το συμπέρασμα που προκύπτει και από τις εμπορευματικές ροές, για ανάπτυξη τάσεων «εσωστρέφειας». Η εικόνα αυτή γίνεται πιο έντονη, εάν ληφθεί υπ' όψιν ότι τα μεγέθη αυτά αποτελούν τους μέσους όρους της Περιφέρειας και δεν απεικονίζεται η κατάσταση για τα απομακρυσμένα, από τα οικιστικά κέντρα, τμήματα της Περιφέρειας.

Άλλες Υπηρεσίες και Προϊόντα Τηλεπικοινωνιών

➤ HELLASPAC

Η υπηρεσία αυτή του ΟΤΕ εξυπηρετεί κυρίως τον τομέα επικοινωνίας δεδομένων. Είναι δίκτυο σχεδιασμένο για την μεταφορά πακέτων και χρησιμοποιείται κυρίως για την σύνδεση υπολογιστών με τερματικά. Δυνατότητα σύνδεσης έχουν απλά συστήματα ή ολοκληρωμένα δίκτυα. Οι κυριότερες ευκολίες που παρέχει αφορούν τη φραγή εισερχομένων και εξερχόμενων κλίσεων, την ανάστροφη χρέωση και τα κλειστά κυκλώματα. Ο χαρακτήρας του δικτύου είναι εμπορικός ενώ οι κύριοι χρήστες του, οι οποίοι σήμερα ανέρχονται στους 90, μπορεί να είναι:

- Τεχνικές Επιχειρήσεις.
- Επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών.
- Μεταφορές.
- Βιομηχανίες.

- Τράπεζες και Ασφαλιστικές εταιρείες.
- Εκπαίδευση.
- Νοσοκομεία.
- Δημόσια- Κοινή ωφέλεια.

➤ **HELLASCOM**

Η υπηρεσία αυτή του ΟΤΕ εξυπηρετεί κυρίως τον τομέα μεταβίβασης δεδομένων σε ψηφιακό περιβάλλον, ενώ κόμβοι έχουν εγκατασταθεί σε όλους τους νομούς της Ηπείρου. Το δίκτυο μπορεί να εξυπηρετήσει απαιτήσεις για μεγάλες ταχύτητες και είναι σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση μεγάλων επιχειρήσεων και οργανισμών. Οι ευκολίες που παρέχει αφορούν τη δυνατότητα κάλυψης υψηλών απαιτήσεων ως προς την ταχύτητα, τη δυνατότητα μίσθωσης για συγκεκριμένες ώρες και γενικότερα χρονικές περιόδους, την επιλογή της ταχύτητας μετάδοσης ενώ προσφέρονται και δυνατότητες τηλεπληροφορικής, τηλεδιάσκεψης, κ.λ.π. Οι κύριοι χρήστες, οι οποίοι σήμερα ανέρχονται στους 30, μπορεί να είναι:

- Τεχνικές Επιχειρήσεις.
- Επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών.
- Μεταφορές.
- Βιομηχανίες.
- Τράπεζες και Ασφαλιστικές εταιρείες.
- Εκπαίδευση.
- Νοσοκομεία.
- Δημόσια- Κοινή ωφέλεια.

➤ **ΚΙΝΗΤΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑ**

Εκτός από τις δύο εταιρείες που δραστηριοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια στην αγορά (Panafon, Telestet), το 1998 εισήλθε και ο ΟΤΕ με την COSMOTE, με ισχυρά ανταγωνιστικά πακέτα. Τα στοιχεία για τους χρήστες δεν είναι γνωστά.

➤ **INTERNET PROVIDERS**

Στην Ήπειρο υπάρχουν σήμερα τέσσερα (4) INTERNET PROVIDERS από τις εταιρείες Compulink, OTEnet, Hellasnet, Forthnet.

➤ **ΤΗΛΕΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ**

Αποτελεί υπηρεσία του ΟΤΕ σε τονικό σύστημα που καλύπτει την περιοχή του Ν. Ιωαννίνων και του Ν. Θεσπρωτίας.

3.3.1 Αξιολόγηση Υφιστάμενης Τηλεπικοινωνιακής Υποδομής

Από άποψη τηλεπικοινωνιακής υποδομής, η Περιφέρεια παρουσιάζει πολλά προβλήματα. Οι ελλείψεις, με τους υφιστάμενους ρυθμούς ανάπτυξης, δεν είναι αρκετά εμφανείς αλλά σίγουρα συνιστούν ανασταλτικό παράγοντα στην αναπτυξιακή διαδικασία και τις προοπτικές της Περιφέρειας. Άλλωστε στην ιεράρχηση των περιφερειών ως προς την αναγκαιότητα της γενικής βελτίωσης της τηλεπικοινωνιακής

υποδομής, η Ήπειρος κατέχει τη δεύτερη θέση πίσω από τη Δυτική Μακεδονία⁶ και ακολουθούν η Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, η Στερεά Ελλάδα, η Πελοπόννησος, η Θεσσαλία, το Βόρειο Αιγαίο, η Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια νησιά.

Η κατάσταση σαφώς αναμένεται να βελτιωθεί εάν υιοθετηθούν και υλοποιηθούν, στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Ο.Τ.Ε, επενδύσεις για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της υποδομής στις παραπάνω περιφέρειες. Μεταξύ άλλων, στις επενδύσεις περιλαμβάνονται:

- Εγκαταστάσεις συνδρομητικών συστημάτων, για την κάλυψη απομακρυσμένων περιοχών.
- Εγκαταστάσεις καλωδίων οπτικών ινών και ψηφιακών κέντρων.

3.4 ΔΙΚΤΥΑ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ-ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΥΜΑΤΩΝ & ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

Η διαχείριση και διάθεση των αστικών λυμάτων και απορριμμάτων στην Περιφέρεια Ηπείρου πραγματοποιείται είτε με ευθύνη των αντίστοιχων Ο.Τ.Α ή Δ.Ε.Υ.Α (Δημόσιες Επιχειρήσεις Ύδρευσης- Αποχέτευσης), είτε με ευθύνη των ιδίων των κατοίκων (διάθεση σε βόθρους). Η διάθεση των απορριμμάτων, στις περισσότερες περιπτώσεις, γίνεται με απλή απόρριψη αυτών σε κάποιο καθορισμένο χώρο από τον Ο.Τ.Α, ο οποίος είτε είναι εγκεκριμένος από την οικεία Νομαρχία είτε όχι και μάλιστα, πολλές φορές ούτε περιφραγμένος ή οριοθετημένος. Ο συγκεκριμένος χώρος μπορεί να είναι η κοίτη κάποιου ρέματος ή ποταμού ή κάποια ακτή και σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί οργανωμένο χώρο διάθεσης απορριμμάτων. Σημειώνεται ότι τα πετρώματα του υπεδάφους στις περιοχές που λειτουργούν οι διάφορες χωματερές, είναι συνήθως υδατοπερατά, με αποτέλεσμα τη διείσδυση των υγρών στραγγισμάτων των χωματερών και τη ρύπανση του υπόγειου υδροφορέα.

Όσον αφορά τα υφιστάμενα δίκτυα αποχέτευσης, αυτά εξυπηρετούν μικρό ποσοστό του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας ενώ υπάρχουν ή κατασκευάζονται και ορισμένες σύγχρονες μονάδες επεξεργασίας των αστικών λυμάτων. Ειδικότερα, για τη διαχείριση των αστικών λυμάτων σε επίπεδο χώρας, ισχύει η οδηγία 91/271 της Ε.Ε «για την επεξεργασία των αστικών λυμάτων», η οποία αφορά οικισμούς άνω των 2000 κατοίκων και έχει ενσωματωθεί στο Εθνικό Δίκαιο με την ΚΥ.Α 5673/400/97. Για την εφαρμογή της οδηγίας επιβάλλεται η δημιουργία κατάλληλων δικτύων αποχέτευσης και εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων.

Η καταγραφή των υφιστάμενων υποδομών διαχείρισης των αστικών λυμάτων στην Περιφέρεια Ηπείρου⁷, δίνεται συνοπτικά στον πίνακα 12, όπου παρουσιάζεται αφενός η κατάσταση των δικτύων αποχέτευσης για τους οικισμούς άνω των 2000 κατοίκων, στους οποίους επικεντρώνεται η Κοινοτική οδηγία και αφετέρου οι υφιστάμενες και κατασκευαζόμενες εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων (Ε.Ε.Λ). Επίσης, στον ίδιο πίνακα φαίνεται και ο τελικός αποδέκτης στον οποίο διατίθενται τα λύματα.

⁶ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., «Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου», Γ' Φάση, Ιανουάριος 2000.

⁷ Χ. Μαλλιαρός- Δ. Αναγνωστόπουλος (1995), «Μελέτη αξιολόγησης ευαίσθητων και μη ευαίσθητων περιοχών σε σχέση με την επεξεργασία των αστικών λυμάτων».

Πίνακας 12: Υφιστάμενη Κατάσταση των Δικτύων Αποχέτευσης και των Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων της Περιφέρειας Ηπείρου (1995)				
Οικισμοί	Πληθυσμός	Δίκτυα Αποχέτευσης	Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων	Τελικός Αποδέκτης
Ν. ΑΡΤΑΣ				
Άρτα	48.000	Υπάρχει και κατασκευάζεται	υπάρχει	Άραχθος-Αμβρακικός Κόλπος
Ν. ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ				
Παραμυθιά	5.400	Υπάρχει	Δεν υπάρχει	Κώκυτος- Αχέροντας Ιόνιο Πέλαγος
Φιλιάτες	3.120	Υπάρχει	Δεν υπάρχει	Έδαφος
Ηγουμενίτσα	21.600	Υπό Κατασκευή	Υπό Κατασκευή	Όρμος Ηγουμενίτσας
Παραπόταμος	2.040	Υπό Κατασκευή	Δεν υπάρχει	Έδαφος
Ν. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ				
Ιωάννινα	68.400	Υπάρχει και κατασκευάζεται	υπάρχει	Τάφρος Λαγίστας Όρμος Ηγουμενίτσας Καλαμάς
Μέτσοβο	9.600	Υπάρχει	Υπό Κατασκευή	Μετσοβίτικος- Τ.Α Πουρναρίου Άραχθος
Ν. ΠΡΕΒΕΖΗΣ				
Πάργα	24.000	Υπάρχει και κατασκευάζεται	Δεν υπάρχει	Θαλάσσια περιοχή Πάργας
Πρέβεζα	21.600	Υπάρχει και κατασκευάζεται	Υπό Κατασκευή	Αμβρακικός Κόλπος
Φιλιπιάδα	9.600	Υπό Κατασκευή	Δεν υπάρχει	Αμβρακικός Κόλπος- Λούρος
Λούρος	4.800	Υπό Κατασκευή	Δεν υπάρχει	Αμβρακικός Κόλπος- Λούρος

ΠΗΓΗ: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου, Ιούνιος 1998.

Από τα στοιχεία του πίνακα προκύπτει ότι η διάθεση των αστικών λυμάτων στους υδάτινους αποδέκτες γίνεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, χωρίς καμία προηγούμενη επεξεργασία, παρά το γεγονός ότι οι εν λόγω οικισμοί εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Κοινοτικής οδηγίας «για επεξεργασία των αστικών λυμάτων».

Οι Ο.Τ.Α της Περιφέρειας Ηπείρου, οι οποίοι έχουν εναρμονιστεί με την νομοθεσία, είτε ως προς τα δίκτυα αποχέτευσης είτε ως προς τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων (υφιστάμενα ή κατασκευαζόμενα) είναι οι εξής:

- Η Άρτα, η Πρέβεζα και η Ηγουμενίτσα, οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις της νομοθεσίας και ως προς τα δίκτυα αποχέτευσης και ως προς τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων.
- Τα Ιωάννινα και το Μέτσοβο, οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις της νομοθεσίας μόνο ως προς τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων.
- Η Πάργα, η οποία πληρεί τις απαιτήσεις της νομοθεσίας μόνο ως προς το δίκτυο αποχέτευσης.

3.4.1 Αξιολόγηση Υφιστάμενων Υποδομών Αποχέτευσης και Διαχείρισης Αστικών Λυμάτων και Απορριμμάτων

Σε ότι αφορά τη διαχείριση και διάθεση των αστικών λυμάτων, οι περισσότεροι οικισμοί άνω των 2.000 κατοίκων δεν τηρούν τα προβλεπόμενα, από την Ελληνική και Κοινοτική νομοθεσία, ούτε ως προς τα δίκτυα αποχέτευσης ούτε ως προς τις Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων. Παρά το γεγονός ότι έργα κατασκευής δικτύων αποχέτευσης και Ε.Ε.Λ είναι υπό κατασκευή σε πολλές περιοχές, προτείνεται να δοθεί προτεραιότητα σε πόλεις των οποίων τα λύματα καταλήγουν χωρίς επεξεργασία στον Αμβρακικό κόλπο και στην Παμβώτιδα λίμνη των Ιωαννίνων, είτε άμεσα είτε μέσω άλλου υδάτινου αποδέκτη.

Σε ότι αφορά τη διαχείριση των αστικών στερεών απορριμμάτων, αν και η κατάσταση σήμερα δεν είναι ικανοποιητική, εκτιμάται με βάση τα έργα των προγραμματιζόμενων Χ.Υ.Τ.Α και στους τέσσερις νομούς, ότι θα υπάρξει σημαντική βελτίωση στον τομέα αυτό.

Επίσης, προβλήματα που σχετίζονται με τη γεωργική δραστηριότητα εντοπίζονται στις εντατικές καλλιέργειες της πεδιάδας της Άρτας, ειδικά τις αρδευόμενες, οι οποίες επιβαρύνουν τους υδάτινους αποδέκτες της περιοχής και τελικά τον Αμβρακικό κόλπο, με υπολείμματα λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων, ευνοώντας έτσι φαινόμενα ευτροφισμού. Επιπλέον, η κτηνοτροφία δημιουργεί σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα από την μεγάλη συγκέντρωση χοιροτροφικών μονάδων στην πεδιάδα της Άρτας καθώς και γύρω από την Πρέβεζα και τα Ιωάννινα, οι οποίες διαθέτουν τα υγρά απόβλητα στους αποδέκτες χωρίς επεξεργασία. Εκτιμάται ότι η εγκατάσταση και λειτουργία μονάδων επεξεργασίας υγρών αποβλήτων θα ήταν αρκετά αποτελεσματική, αλλά για οικονομικούς λόγους, δεν έχει προχωρήσει επαρκώς.

Τέλος, ο βιομηχανικός τομέας στην Περιφέρεια Ηπείρου, χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μονάδων επεξεργασίας γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων, οι οποίες επιβαρύνουν σημαντικά με οργανικό φορτίο τους υδάτινους αποδέκτες της περιοχής (ποτάμος Καλαμιάς, Αμβρακικός κόλπος). Κύριος λόγος των περιβαλλοντικών προβλημάτων που δημιουργούνται είναι η πλημμελής λειτουργία των μονάδων επεξεργασίας λυμάτων, που διαθέτουν οι περισσότερες από τις βιομηχανικές μονάδες. Εκτιμάται ότι ο συστηματικός έλεγχος της απόδοσης των μονάδων, θα μπορούσε να αμβλύνει σημαντικά το πρόβλημα σε συνδυασμό με μια γενικότερη προσπάθεια μείωσης της οργανικής ρύπανσης στους υδάτινους αποδέκτες, με δεδομένη την μεγάλη οικολογική σημασία του Αμβρακικού κόλπου.

4. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΣΤΟΝ ΕΘΝΙΚΟ-ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ – ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

4.1 Σχέση της Περιφέρειας με τους Εθνικούς Άξονες Ανάπτυξης

Η Ήπειρος καταλαμβάνει μία από τις πλέον «περιφερειακές» και απομακρυσμένες θέσεις στον Ελληνικό χώρο, τόσο από καθαρά γεωγραφική θέση όσο και σε σχέση με το ισχύον σύστημα προσβάσεων. Πιο συγκεκριμένα, το στοιχείο της απομόνωσης της Περιφέρειας Ηπείρου προκύπτει λόγω της προβληματικής και ανεπαρκούς διασύνδεσής της με τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της χώρας, τα οποία συγκεντρώνονται κατά μήκος του κύριου αναπτυξιακού άξονα, σχήματος «S», ο οποίος οριοθετείται από τον οδικό άξονα Πάτρα-Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι. Τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ηπείρου καθώς και αυτά της Δυτικής Ελλάδας, είναι αποκομμένα από αυτόν τον άξονα, δημιουργώντας έτσι μια αποδιαρθρωμένη αλυσίδα πόλεων, αφού καθεμιά λειτουργεί απομονωμένα και μόνο μέσα στον περιβάλλοντα χώρο της.

Οι κύριοι πόλοι του μεταφορικού δικτύου σήμερα στην Περιφέρεια είναι η πόλη της Ηγουμενίτσας καθώς και τα αστικά κέντρα των Ιωαννίνων και της Άρτας. Τα Ιωάννινα είναι το διοικητικό κέντρο της Περιφέρειας και η βασική «είσοδος» από αέρος. Η Άρτα είναι η κύρια «πύλη» οδικής εισόδου στην Περιφέρεια αλλά και σημαντικός κόμβος ενδοπεριφερειακής επικοινωνίας, εφ' όσον δεσπόζει της οδικής σύνδεσης της Πρέβεζας με τα Ιωάννινα και την Ηγουμενίτσα, η οποία και αποτελεί την κύρια είσοδο από το Ιόνιο και τη Δυτική Ευρώπη προς την Περιφέρεια.

Σημειώνεται ότι ο άξονας Άρτα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα, συγκεντρώνει τον κυριότερο όγκο της (περιορισμένης) ανάπτυξης της Περιφέρειας. Επίσης ο άξονας Ηγουμενίτσα- Πρέβεζα παρουσιάζει αξιόλογη δυναμική λόγω της ανάπτυξης του τουρισμού, αλλά περιορίζεται σημαντικά από την έλλειψη απευθείας σύνδεσης της Πρέβεζας με τη Νότια Ελλάδα. Τέλος, δευτερεύοντες πόλους αποτελούν τα κέντρα της Κόνιτσας και του Μετσόβου, τα οποία αποτελούν σημεία εισόδου στην Ήπειρο από την Αλβανία και την κεντρική και βόρεια Ελλάδα αντίστοιχα.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι η Ήπειρος αποτελεί μία από τις δύο βασικές «πύλες» της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη και μία, επίσης, βασική «πύλη» της χώρας προς τη Βαλκανική ενδοχώρα, μέσω των συνόρων της Περιφέρειας με την Αλβανία. Το γεγονός αυτό, καθιστά την Ήπειρο κόμβο μεταφοράς αγαθών και υπηρεσιών καθώς και σημείο πολιτισμικής και κοινωνικής διασύνδεσης. Όμως, η συνεχιζόμενη υπεροχή του κύριου εθνικού άξονα ανάπτυξης, αναιρεί το συγκριτικό πλεονέκτημα, της γεωγραφικής θέσης, που διαθέτει η Περιφέρεια και γι' αυτόν το λόγο η βελτίωση και αξιοποίηση αυτού του πλεονεκτήματος κρίθηκε ως βασική προτεραιότητα για την μείωση του βαθμού περιφερειακότητας της χώρας.

Τα τρία μεγάλα αναπτυξιακά έργα της Περιφέρειας- η Εγνατία Οδός, η σύνδεση Πρέβεζας- Ακτίου και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας- που έχουν προγραμματιστεί, με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, προβλέπεται να δημιουργήσουν

νέους πόλους ανάπτυξης και να ενεργοποιήσουν τις σημερινές αναπτυξιακές δυναμικές, πολλές από τις οποίες βρίσκονται σε λανθάνουσα κατάσταση. Η υλοποίηση των παραπάνω έργων θα δημιουργήσει ένα «αναπτυξιακό τρίγωνο» οριζόμενο από τρία αστικά κέντρα, την Ηγουμενίτσα, τα Ιωάννινα και την Πρέβεζα, τα οποία θα λειτουργήσουν πλέον ως πρωτεύον δίκτυο πόλεων, με έμφαση στις παραγωγικές δραστηριότητες του τριτογενή τομέα και ειδικότερα στον τουρισμό και το εμπόριο.

Ειδικότερα η Εγνατία Οδός αποτελεί έναν από τους κύριους οδικούς άξονες που διανοίγει την «οδική πρόσβαση προς την Ε.Ε δια της Ιταλίας μέσω των λιμανιών της δυτικής ακτής (δυτική πύλη), γεγονός που αποτελεί την εναλλακτική λύση στην παραδοσιακή διαδρομή μέσω των Βαλκανίων» (Β' Κ.Π.Σ, 1994-1999). Η ανάπτυξη αυτού του διαδρόμου εντάσσεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και συνδυάζεται με τις σημαντικές επενδύσεις στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Παράλληλα η Εγνατία Οδός, ιδιαίτερα κατά το τμήμα της μεταξύ Ηγουμενίτσας και Ιωαννίνων, αναμένεται να προσελκύσει ανάπτυξη δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα που συνδέονται με τις λειτουργίες του λιμανιού.

Αναμφισβήτητα η Ηγουμενίτσα, μετά την ολοκλήρωση του νέου λιμανιού και της Εγνατίας Οδού, θα αποτελέσει τον κύριο πόλο ανάπτυξης της Περιφέρειας. Επίσης με την σύνδεση Ακτίου- Πρέβεζας, δημιουργείται ένας βασικός άξονας ανάπτυξης κατά μήκος της οδικής σύνδεσης Ηγουμενίτσας- Πρέβεζας και ενεργοποιείται εντονότερα η δυναμική ανάπτυξης της παραθαλάσσιας ζώνης μεταξύ των δύο πόλεων.

Τέλος, οι τελωνιακοί σταθμοί στα σύνορα με την Αλβανία (Κακαβιά- υπάρχουν, Μέρτζιανη- προγραμματισμένος και Σαγιαδες- προγραμματιζόμενος) ορίζουν επίσης άξονες μελλοντικής ανάπτυξης, μέσω της σύνδεσής τους με τα Ιωάννινα και τις πλησιέστερες σε αυτούς πόλεις (Ηγουμενίτσα, Κόνιτσα).

Με την προοπτική αυτή και με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων που υλοποιούνται στην Ήπειρο (λιμάνι της Ηγουμενίτσας, Εγνατία Οδός, άλλα έργα μεταφορών διαπεριφερειακής εμβέλειας), ο ρόλος της Περιφέρειας επαναπροσδιορίζεται τόσο σε σχέση με τις διαπεριφερειακές της συνδέσεις όσο και σε σχέση με τις διασυνοριακές συνδέσεις και συνεργασίες.

Αναλυτικότερα, όσον αφορά τις **διαπεριφερειακές της συνδέσεις**, επισημαίνονται τα εξής:

- Η πρόσβαση της Ηπείρου προς τη Βόρεια Ελλάδα (Δ. Μακεδονία, Βόρειο τμήμα Θεσσαλίας), η οποία δυσχεραίνεται από τον ορεινό όγκο της Πίνδου και συντελεί, κατά μεγάλο ποσοστό, στην απομόνωση της Περιφέρειας, πραγματοποιείται σήμερα από τους οδικούς άξονες Ιωάννινα-Μέτσοβο-Τρίκαλα και Ιωάννινα-Κόνιτσα-Καστοριά. Οι προοπτικές βελτίωσης της πρόσβασης προς τη βόρεια και βορειοκεντρική Ελλάδα, αυξάνονται σημαντικά με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, η οποία ξεκίνησε στο Β' ΚΠΣ και αναμένεται να ολοκληρωθεί στο Γ' ΚΠΣ. Η βελτίωση της σύνδεσης με την Καστοριά αποτελεί πρόταση με προοπτική ένταξης στο Γ' ΚΠΣ.

- Η πρόσβαση της Ηπείρου προς το νότιο τμήμα της Θεσσαλίας είναι σήμερα ανύπαρκτη, λόγω ατελούς οδικού δικτύου. Η υλοποίηση της σύνδεσης αυτής προϋποθέτει τη δημιουργία ενός νέου άξονα που θα συνδέει την Άρτα με την Καρδίτσα. Ο άξονας αυτός, που απαιτεί αφενός τη βελτίωση του υπάρχοντος οδικού δικτύου και αφετέρου νέα χάραξη σε βατές περιοχές των υπωρειών των νότιων Τζουμέρκων, αποτελεί πρόταση με προοπτική ένταξης στο Γ' ΚΠΣ.
- Η πρόσβαση της Ηπείρου προς τη νότια Ελλάδα, αναμένεται να βελτιωθεί αισθητά με την κατασκευή της σύνδεσης Ρίου- Αντιρρίου (Β' ΚΠΣ) και με την υλοποίηση του άξονα της Ιονίου οδού, που προβλέπεται να ενταχθεί στο Γ' ΚΠΣ.

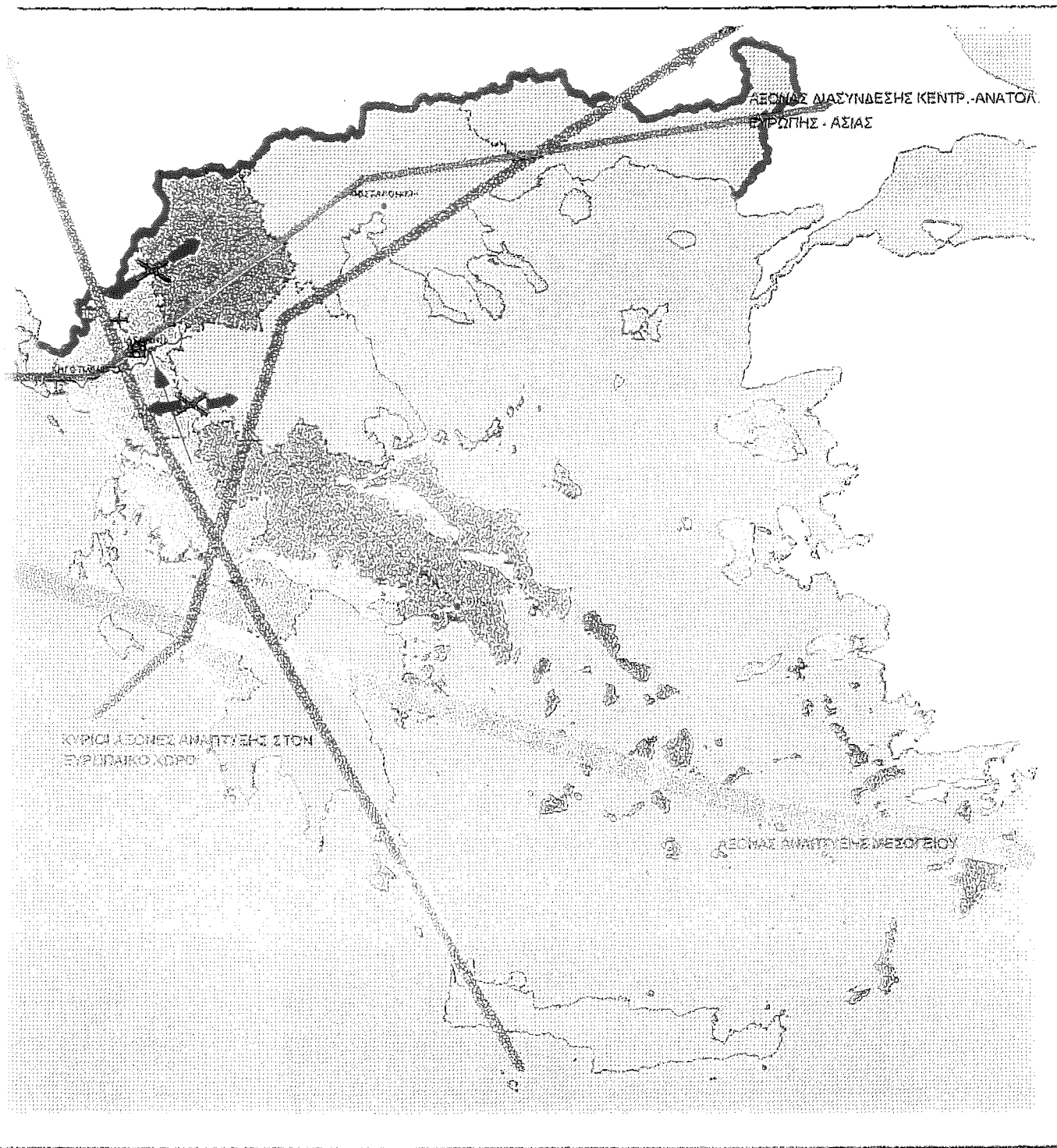
Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά τις **διασυνοριακές συνδέσεις και συνεργασίες της Περιφέρειας**, αυτές αφορούν:

- Την σύνδεση με την Ιταλία, κατά μήκος του Αδριατικού Πελάγους μέσω του άξονα Ρώμη- Νάπολη- Μπάρι- Ηγουμενίτσα. Προϋπόθεση για την υλοποίηση αυτής της σύνδεσης είναι η αναβάθμιση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, όπως προβλεπόταν στο Β' ΚΠΣ και η διεύρυνση της επιχειρηματικής και επιστημονικής συνεργασίας μεταξύ της Ηπείρου και της περιφέρειας Mezzogiorno, όπως προβλεπόταν από το Σχέδιο Ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού χώρου. Σημειώνεται ότι η συνεργασία αυτή ήταν πολύ περιορισμένη και πραγματοποιήθηκε κυρίως στο πλαίσιο του INTERREG I και ανταγωνιστικών προγραμμάτων του Άρθρου 10 του ΕΓΠΑ.

Επιπλέον, η σύνδεση της Περιφέρειας και της Χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, που περιλαμβάνουν την Εγνατία οδό, επικοινωνιών και ενέργειας, δραστηριοποιούν μία σημαντική γραμμή επικοινωνίας στον Κοινοτικό χώρο, η οποία θα είναι σε θέση να αποκτήσει στρατηγική σημασία στο νοτιο-ανατολικό άκρο του.

- Την σύνδεση με την Αλβανία, η οποία προϋποθέτει την βελτίωση της πρόσβασης της Ηπείρου προς το Βορρά, μέσω της αύξησης των σημείων εισόδου στην Αλβανία και της βελτίωσης των οδικών προσβάσεων που διέρχονται από τα σημεία εισόδου. Η υλοποίηση αυτών των παρεμβάσεων προβλεπόταν στο Β' ΚΠΣ και συνεχίζεται και στο Γ' ΚΠΣ. Η βελτίωση της πρόσβασης σχετίζεται άμεσα με τη δημιουργία προϋποθέσεων στενότερης επιχειρηματικής συνεργασίας Ηπείρου- Αλβανίας. Μάλιστα, μία από αυτές τις προϋποθέσεις έχει ήδη δημιουργηθεί με τη θεσμοθέτηση ζώνης κινήτρων για την εγκατάσταση βιομηχανίας κατά μήκος των Αλβανικών συνόρων και προτείνεται να αξιοποιηθεί περαιτέρω, με τη δημιουργία βιομηχανικών ή βιοτεχνικών πάρκων σε συγκεκριμένα σημεία της ζώνης.

Συνοπτικά, η θέση της Περιφέρειας Ηπείρου στον ελληνικό χώρο φαίνεται και από το χάρτη 8, όπου πέρα από τους εθνικούς άξονες ανάπτυξης παρουσιάζονται και οι διευρωπαϊκοί καθώς και οι περιφερειακές ανισότητες, σε εθνικό επίπεδο, με βάση το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π του 1991 σε σχέση με τον μέσο όρο του ίδιου μεγέθους σε επίπεδο χώρας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο συγκεκριμένος χάρτης θέλει να δώσει



ΙΟΝΙΝΗΜΑ:

- ΟΡΙΑ ΧΩΡΑΣ
- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
- ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ
- ΠΟΛΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑΣ
- ΠΟΛΕΙΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑΣ
- ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
- ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

ΣΥΜΒΟΛΑ:

- ΣΥΝΟΡΙΣΤΙΚΟ ΦΥΛΑΚΙΟ ΚΑΚΑΒΙΑΣ
- ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ
- ΕΓΓΡΑΦΙΑ ΟΔΟΣ
- ΜΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΟΔΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ
- ΜΕΓΑΛΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ
- ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΠΑΡΚΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ
- ΕΛΛΕΙΨΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ (ΟΡΕΙΝΗ ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ)

ΑΕΡ. ΚΑΤΑ ΧΕΘ. 1991	
ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΜΙΚ. Μ.Ε.	ΜΕΓ. Μ.Ε.
ΜΙΚ. Μ.Ε.	ΜΕΓ. Μ.Ε.

ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΑΣ:

- ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΑΣ
- ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΑΣ
- ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΑΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ: Γενική Δύση Περιβάλλοντος-Δύση Χωροταξίας

ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ

8

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ

μία γενικότερη εικόνα της θέσης της Ηπείρου στον ελληνικό χώρο, χωρίς να επεκταθεί σε λεπτομέρειες και ίσως γι' αυτό το λόγο δεν φαίνεται η σύνδεση της Ηπείρου με τη Θεσσαλία καθώς και ο Π.Α.Θ.Ε.

4.2 Θέση της Περιφέρειας στον Ευρωπαϊκό & Διεθνή Χώρο

Η θέση που κατέχει μια ευρωπαϊκή πόλη ή περιφέρεια μέσα στον ευρωπαϊκό χώρο, καθορίζεται από το ρόλο που διαδραματίζει μέσα στην ιεράρχηση που δημιουργούν οι συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Ο ρόλος της περιφέρειας Ηπείρου μέσα στο ευρωπαϊκό σύστημα πόλεων και περιφερειών είναι πολύ περιορισμένος, λόγω του χαμηλού επιπέδου ανάπτυξης της Περιφέρειας και της έλλειψης λειτουργιών υπερεθνικής εμβέλειας, παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν αρνητικά την οικονομική ανταγωνιστικότητα και τη δημιουργία ενός διεθνούς προφίλ για την Ήπειρο.

Σημειώνεται ότι η Ήπειρος είναι η φτωχότερη περιφέρεια τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης με βάση τον κύριο δείκτη ανάπτυξης, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Με συγκριτικά στοιχεία της EUROSTAT, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Περιφέρειας το 1994 ήταν το 31% του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή το χαμηλότερο μεταξύ όλων των περιφερειών της Ε.Ε. Η χαμηλή αυτή αναπτυξιακή δυναμική της Ηπείρου φαίνεται επίσης και από την τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης στην Περιφέρεια, ιδιαίτερα σε σύγκριση με αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο πίνακας 13 που ακολουθεί παρουσιάζει συγκριτικά στοιχεία απασχόλησης για την Περιφέρεια Ηπείρου, το σύνολο της χώρας και την Ευρωπαϊκή Ένωση (τα στοιχεία για την Ε.Ε αναφέρονται στην Ευρώπη των 15 κρατών- μελών).

Πίνακας 13: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ: ΗΠΕΙΡΟΣ, ΕΛΛΑΔΑ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ				
	Ε.Ε (1997)*	ΕΛΛΑΔΑ (1997)*	ΕΛΛΑΔΑ (1991)**	ΗΠΕΙΡΟΣ (1991)**
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	373.173.000	10.475.000	10.259.900	339.728
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	148.249.000	3.868.000	3.571.957	111.136
ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΕΡΓΩΝ	18.176.000	411.800	314.200	13.099
ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ (%)	10,9	9,6	8,1	10,5
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ	7.560.700	785.200	668.766	33.753
%	5,1	20,3	18,7	30,4
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ	44.178.200	885.800	852.946	24.220
%	29,8	22,9	23,9	21,8
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ	96.510.100	2.197.000	1.843.612	49.954
%	65,1	56,8	51,6	45,0

ΠΗΓΕΣ: *Employment in Europe Commission, 1997/ **Ε.Σ.Υ.Ε, 1991

Από τον Πίνακα παρατηρούμε ότι η Ήπειρος παρουσιάζει ποσοστό ανεργίας μεγαλύτερο του εθνικού και στα ίδια επίπεδα με αυτό Ευρωπαϊκής Ένωσης (αν λάβουμε υπόψη ότι τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφορούν το 1996).

Η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα στην Ήπειρο είναι υπέρ-πενταπλάσια του αντίστοιχου ποσοστού της Κοινότητας αλλά και αρκετά υψηλότερη από το ποσοστό απασχόλησης του πρωτογενή τομέα της χώρας.

Στο δευτερογενή τομέα, η απασχόληση στην Περιφέρεια πλησιάζει το εθνικό ποσοστό, αποτελεί όμως τα 2/3 του αντίστοιχου ποσοστού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τέλος, ο τριτογενής τομέας, παρόλο που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό απασχόλησης στην Περιφέρεια, εντούτοις υπολείπεται τόσο του εθνικού ποσοστού όσο και του αντίστοιχου ποσοστού απασχόλησης στο σύνολο της Κοινότητας.

Τα στοιχεία αυτά, μαζί με άλλα διαρθρωτικά όπως η έλλειψη υποδομών, η δυνατότητα πρόσβασης στην καινοτομία και στην εφαρμογή νέων τεχνολογιών, δεν χαρακτηρίζουν μόνο την Περιφέρεια Ηπείρου αλλά και τη Χώρα στο σύνολό της καθώς και άλλες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ήπειρος ανήκει στις περιοχές της Κεντρικής Μεσογείου, η οποία περιλαμβάνει τις περιφέρειες του Ιταλικού Mezzogiorno και το σύνολο της Ελλάδας. Η ομάδα περιφερειών της Κεντρικής Μεσογείου είναι η πλέον «περιφερειακή» περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το σύνολό της είναι επιλέξιμο για ενίσχυση, σύμφωνα με τον Στόχο 1 των Διαρθρωτικών Ταμείων. Γενικότερα, η Κεντρική Μεσόγειος πάσχει από γενική υποβιομηχανοποίηση, χαρακτηριζόμενη από ένα παραγωγικό σύστημα που αποτελείται από μερικές μεγάλες δημόσιες επιχειρήσεις και ένα μεγάλο αριθμό από πολύ μικρές επιχειρήσεις (στην Ελλάδα οι τελευταίες αποτελούν το 93% των επιχειρήσεων).

Η Μελέτη «Ευρώπη 2000+»⁸ είναι μια από τις τελευταίες μελέτες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία παρέχει στοιχεία για τη θέση που κατέχει η Ήπειρος στον ευρωπαϊκό χώρο-ως περιοχή της Κεντρικής Μεσογείου- και προτείνει μέτρα πολιτικής για τη χωροταξική ανάπτυξη των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την άμβλυνση των μεταξύ τους ανισοτήτων.

Σύμφωνα με τη μελέτη, η αποκατάσταση της χωροταξικής ισορροπίας στον ευρωπαϊκό χώρο προτείνεται μέσα από ειδικά διακρατικά μέτρα σε τέσσερα επίπεδα, τα οποία στοχεύουν:

- στην ανάπτυξη διασυνοριακής συνεργασίας
- στη μείωση της απομόνωσης των περιφερειακών περιοχών
- στην ισόρροπη ανάπτυξη των αστικών περιοχών
- στη διατήρηση των αγροτικών περιοχών

Όσον αφορά τη **διασυνοριακή συνεργασία**, αυτή διακρίνεται σε **εσωτερική** και **εξωτερική**. Η Ελλάδα παίζει σημαντικό ρόλο στην εξωτερική συνεργασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τις ακτές της Μεσογείου. Η Ήπειρος έχει ιδιαίτερη σημασία ως «κόμβος» μεταξύ της Ε.Ε και των Βαλκανικών χωρών και έχει στρατηγική σημασία για την τεχνολογική συνεργασία στη γεωργία και την προστασία του περιβάλλοντος μεταξύ των περιφερειών της Μεσογείου.

⁸ European Commission : "Europe 2000+: Cooperation for European territorial development", 1994, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Όσον αφορά την μείωση των ανισοτήτων των περιφερειακών περιοχών, η Ήπειρος συμμετέχει στην ομάδα των Μεσογειακών περιφερειών (Ισπανία, Mezzogiorno, Ελλάδα), οι οποίες έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην κατασκευή διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Η Ήπειρος έχει στρατηγική σημασία ως σημείο «ανοίγματος» της Ελλάδας προς τις Μεσογειακές χώρες και τη Νοτιο-Κεντρική Ευρώπη, μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και της Εγνατίας Οδού. Πρέπει να σημειωθεί ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο προσδιόρισε με απόφασή του το 1993, 34 έργα προτεραιότητας όσον αφορά τα δίκτυα μεταφορών στην Ευρώπη. Ανάμεσα σε αυτά περιλαμβάνεται και η Εγνατία Οδός (άξονας Ηγουμενίτσα-Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη), η οποία αποτελεί ίσως το σημαντικότερο αναπτυξιακό έργο για την Ήπειρο και ένα από τα σημαντικότερα της χώρας.

Η αποκατάσταση της ισορροπίας του αστικού συστήματος είναι ιδιαίτερα σημαντική στις περιφέρειες της Μεσογείου. Για τον σκοπό αυτό, μικρές και μεσαίες πόλεις χρειάζονται υποστήριξη ως κρίσιμα στοιχεία τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης. Η Ήπειρος αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση δικτύου μικρών πόλεων, το οποίο αντανakλά τα τοπικά προβλήματα και πλεονεκτήματα του ευρύτερου Μεσογειακού και Βαλκανικού χώρου.

Παράλληλα, η αρμονική ανάπτυξη αστικών και αγροτικών περιοχών αποτελεί επιδίωξη για τις «εσωτερικές» περιοχές του Ατλαντικού Τόξου, της Ηπειρωτικής Διαγωνίου και της Μεσογείου. Η πρόκληση παραμένει ως προς τη διαφοροποίηση της οικονομικής δραστηριότητας στις αγροτικές περιοχές ενώ διατηρείται η ποιότητα της αγροτικής ζωής. Η Ήπειρος συμμερίζεται την άμεση ανάγκη αυτών των περιφερειών για ενεργό χωροταξικό σχεδιασμό και την ενσωμάτωση των Κοινοτικών πολιτικών σε συστήματα σχεδιασμού του χώρου.

Συμπερασματικά, η ανάδειξη της Ηπείρου σε «πύλη» προς την Ευρώπη και τον ευρύτερο χώρο του Αδριατικού άξονα αφενός και της δυτικής Μεσογείου αφετέρου, αλλά και η λειτουργία της ως «κόμβου» πρόσβασης προς τις Βαλκανικές χώρες, τις παρά- Ευξείνιες και την Μέση Ανατολή μέσω της Εγνατίας οδού, προσδίδουν στρατηγική σημασία στην Ήπειρο.

Το νέο καθεστώς προσβάσεων και αναπτυξιακών ευκαιριών που διαμορφώνεται στην Περιφέρεια, υποδεικνύει την οριοθέτηση νέων «αναπτυξιακών διαδρόμων», οι οποίοι συνδέουν την Περιφέρεια με τον υπόλοιπο Ελληνικό και Ευρωπαϊκό χώρο. Συγκεκριμένα, οι δύο ευρωδιάδρομοι (δηλαδή Αθήνα-Ρώμη και Πάτρα-Πρίντεζι-Βερόνα-Μόναχο) που προτείνει το Ευρω-χωροταξικό, με αναπτυξιακή προοπτική και αφετηρία στον Ελληνικό χώρο και με δεδομένο το νέο ρόλο της Ηπείρου και ειδικότερα της Ηγουμενίτσας, αναμορφώνονται ως εξής:

- **1^{ος} Ευρωδιάδρομος:** Αθήνα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα-Ρώμη.
- **2^{ος} Ευρωδιάδρομος:** Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Πρίντεζι-Βερόνα-Μόναχο.
- **3^{ος} Αναπτυξιακός διάδρομος:** Αναπτύσσεται στα όρια της χώρας κατά μήκος της Εγνατίας οδού (Ηγουμενίτσα-Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη) με προεκτάσεις αφενός προς τον ευρύτερο Βαλκανικό και παρά-Ευξείνιο χώρο και αφετέρου προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Συνοπτικά, η θέση της Περιφέρειας Ηπείρου στον Ευρωπαϊκό χώρο φαίνεται στο χάρτη 9.

4.3 Χωρικές Επιπτώσεις των Πολιτικών της Ε.Ε στην Ήπειρο

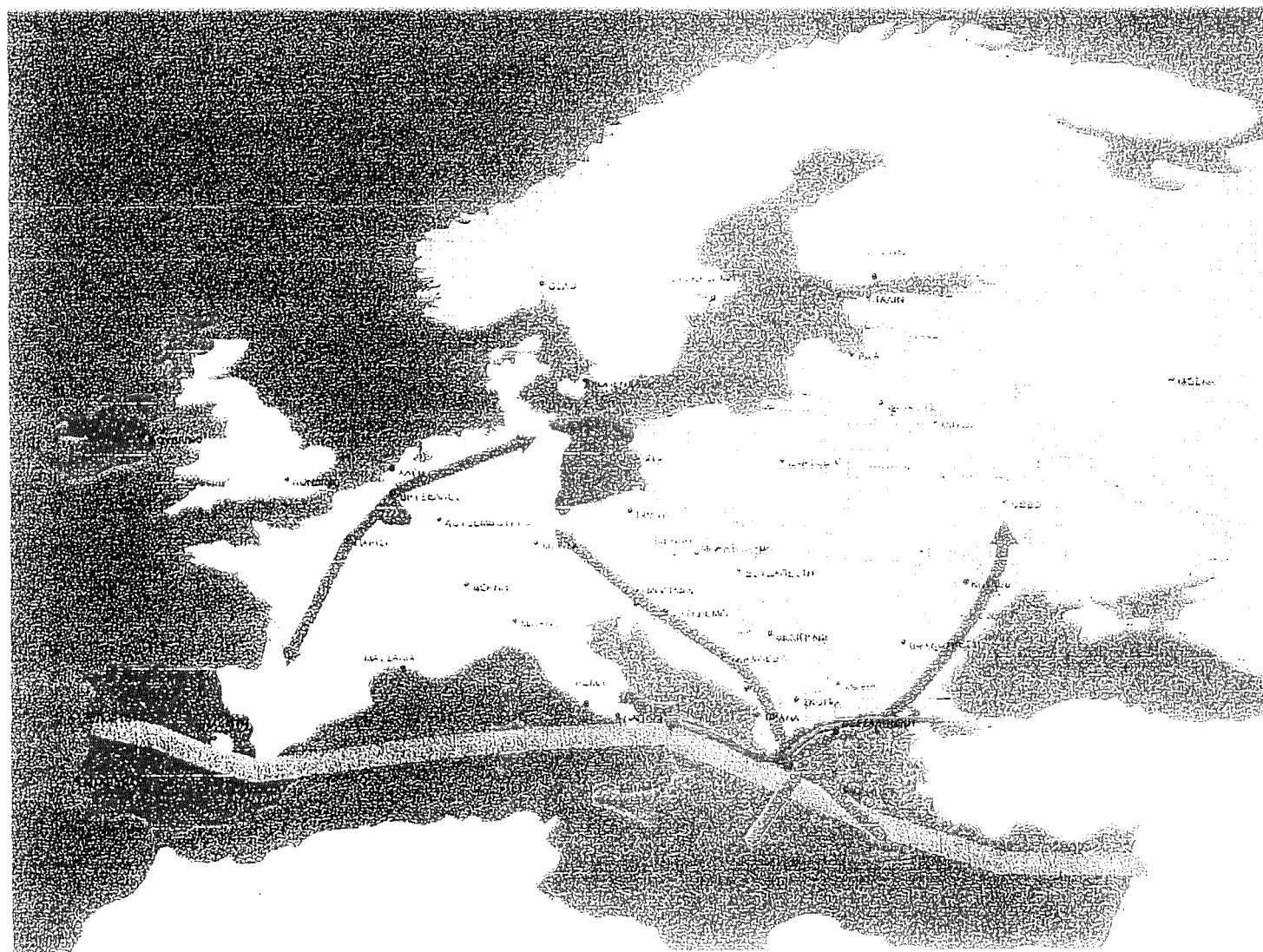
Η Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδοτεί μία σειρά πολιτικών και παρεμβάσεων, οι οποίες έχουν επιπτώσεις τόσο στη χωροταξική όσο και στην οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας Ηπείρου και συμβάλλουν στην υλοποίηση των προοπτικών της άρσης της απομόνωσης της Περιφέρειας, της βελτίωσης της οικονομίας της και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Οι πολιτικές αυτές στην Ήπειρο⁹ ασκούνται μέσω μιας σειράς Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και Πρωτοβουλιών, ως εξής:

1). Πολιτική Περιφερειακής Ανάπτυξης, η οποία εκφράζεται, κατά κύριο λόγο, από την εφαρμογή και υλοποίηση των Περιφερειακών Προγραμμάτων ΜΟΠ, ΠΕΠ Ι, ΠΕΠ ΙΙ και την Κοινοτική Πρωτοβουλία INTERREG. Οι παρεμβάσεις της πολιτικής αυτής αφορούν κυρίως έργα που στοχεύουν στην προώθηση της ανάπτυξης της Περιφέρειας και στη εξασφάλιση των καλύτερων όρων για την προσαρμογή της στα νέα δεδομένα, που δημιουργούνται στο πλαίσιο της Ε.Ε. Ειδικότερα, τα έργα που υλοποιούνται αφορούν κυρίως έργα αναπτυξιακών δομών, όπως έργα οδοποιίας, λιμάνια, αερολιμένες και ενεργειακά έργα.

Επίσης, αφορούν έργα τοπικής ανάπτυξης, όπως έργα επαρχιακού και τοπικού οδικού δικτύου, περιβαλλοντικά έργα (βιολογικοί καθαρισμοί), έργα ανθρώπινων πόρων, όπως σχολεία, νοσοκομεία, κέντρα υγείας καθώς και έργα αστικής ανάπτυξης (ικτίρια, αστικές παρεμβάσεις). Παράλληλα, μέσω της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας INTERREG προωθήθηκαν έργα που αφορούν τη βελτίωση των υποδομών για τις μεταφορές (οδικές, λιμενικές, αεροπορικές) και τη δημιουργία προϋποθέσεων για τη διασυνοριακή συνεργασία.

2). Αγροτική Πολιτική, η οποία εκφράζεται, κατά κύριο λόγο, με τις ρυθμίσεις της νέας Κοινοτικής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ), σύμφωνα με την GATT, με κύριο άξονα το τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Υπουργείου Γεωργίας (ΚΠΣ Ι, ΚΠΣ ΙΙ), αντίστοιχα Υποπρογράμματα των ΠΕΠ Ι και ΠΕΠ ΙΙ, το PESCA και το LEADER. Αναλυτικότερα, η Αγροτική Πολιτική, η οποία αποτελεί τη δεύτερη σημαντικότερη πολιτική για την Περιφέρεια, εκφράζεται μέσα από δύο επιμέρους πολιτικές. Η πρώτη, έχει στόχο την ανάπτυξη του αγροτικού τομέα και η δεύτερη, την αύξηση της παραγωγικότητας, την σταθεροποίηση των αγροτικών αγορών, την στήριξη των γεωργικών εισοδημάτων και την εξασφάλιση του εφοδιασμού αγροτικών προϊόντων σε λογικές τιμές για τον καταναλωτή, η οποία κυρίως εκφράζεται με τη διάθεση πόρων στους παραγωγούς.

⁹ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., «Χωρικές Επιπτώσεις των Κοινοτικών Προγραμμάτων και Πολιτικών στο επίπεδο της Περιφέρειας Ηπείρου», PRISMA Ε.Π.Ε, 1996-1997.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΕΚΤΟΣ ΕΕ
-  ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΛΛΗΛ ΣΤΟΧΩΝ
-  ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΟΧΟΥ 1
-  ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ
-  ΠΟΛΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑΣ
-  ΑΞΟΝΑΣ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗΣ ΚΕΝΤΡ.-ΑΝΑΤΟΛ.
ΕΥΡΩΠΗΣ - ΑΣΙΑΣ
-  ΚΥΡΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟΝ
ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΧΩΡΟ
-  ΑΞΟΝΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΥΠΕΧΩΡΩΔΕΝΤΙΚΗ Δίνοση Περιβάλλοντος-Δίνοση Χωροταξίας
ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΗΣ

9

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΧΩΡΟ

Η διαρθρωτική και αναπτυξιακή αγροτική πολιτική, η οποία εντάσσεται στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, χρηματοδοτεί διαρθρωτικές παρεμβάσεις στον αγροτικό τομέα από το τμήμα Προσανατολισμού του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΕΓΤΠΕ-Π), ενώ η πολιτική των εισοδηματικών ενισχύσεων λειτουργεί ανεξάρτητα από τα Κ.Π.Σ και διοχετεύει πόρους από το τμήμα Εγγυήσεων (ΕΓΤΠΕ-Ε).

Με βάση αυτή τη διάκριση, το σημαντικότερο εργαλείο Αγροτικής Πολιτικής για την Περιφέρεια Ηπείρου ήταν αυτό των εισοδηματικών ενισχύσεων- εγγυήσεων καθώς το 70% των πόρων της Αγροτικής Πολιτικής, κατά την περίοδο 1988-1996, διοχετεύεται μέσω των εγγυήσεων. Το υπόλοιπο 30% των πόρων διοχετεύεται μέσα από τα ΚΠΣ σε έργα υποδομής, όπως έργα αρδευτικών δικτύων, αγροτικού εξηλεκτρισμού, αγροτικής οδοποιίας και εγγειοβελτιωτικών έργων καθώς επίσης προωθεί την αναδιάρθρωση των καλλιεργειών. Τέλος, μέσω των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών PESCA και LEADER, διοχετεύτηκαν πόροι σε έργα αναδιάρθρωσης της αλιευτικής βιομηχανίας και σε έργα αγροτουρισμού.

3). Πολιτική Μεταφορών, η οποία εκφράζεται, κατά κύριο λόγο, μέσα από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ και από τα έργα που χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής. Αναλυτικότερα, η Πολιτική των Μεταφορών, η οποία αποτελεί την τρίτη σημαντικότερη πολιτική στην Περιφέρεια Ηπείρου, αφορά τα μεγάλα έργα μεταφορών που χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής, όπως η Εγνατία Οδός και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας καθώς και τα μεγάλα έργα του Επιχειρησιακού Προγράμματος του ΥΠΕΧΩΔΕ, όπως η Παράκαμψη της Άρτας και η Ζεύξη Πρέβεζας- Ακτίου. Πρόκειται για μεγάλης βαρύτητας έργα τόσο για την Ήπειρο όσο και για την Ε.Ε καθώς αυτά τα έργα συμβάλλουν ιδιαίτερα αφενός στην ολοκλήρωση της Εσωτερικής Αγοράς και αφετέρου στη διεύρυνση της Ε.Ε προς τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Η σημασία αυτών των έργων επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι η υλοποίησή τους βρίσκεται στις προτεραιότητες της Ε.Ε. Ειδικότερα, η Εγνατία Οδός είναι ενταγμένη στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και ανήκει στα 14 μεγάλα έργα που προωθεί κατά απόλυτη προτεραιότητα η Ε.Ε. Έτσι, πρόκειται να συνδεθεί, σε πρώτη φάση, με δύο από τους 10 πανευρωπαϊκούς διαδρόμους που περιλαμβάνει το Πρόγραμμα Διευρωπαϊκών Δικτύων (με τον Τέταρτο διάδρομο: Βερολίνο-Σόφια-Θεσσαλονίκη και με τον Ένατο: Ελσίνκι-Αλεξανδρούπολη). Η Ελλάδα, μέσω της Εγνατίας Οδού, θα αποκτήσει καίριο στρατηγικό ρόλο στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και θα εδραιώσει τη γεωπολιτική και οικονομική της ισχύ στην Ευρώπη, στα Βαλκάνια, στην Μεσόγειο και στις Παρευξείνιες Χώρες.

4). Περιβαλλοντική Πολιτική, η οποία εκφράζεται κυρίως μέσω του τομεακού Επιχειρησιακού Προγράμματος του Περιβάλλοντος (ΚΠΣ I, ΚΠΣ II), καθώς και με ρυθμίσεις και έργα των ΠΕΠ, του Ταμείου Συνοχής και με το ENVIREG. Αναλυτικότερα, η Περιβαλλοντική Πολιτική, η οποία αποτελεί την τέταρτη σημαντικότερη πολιτική για την Περιφέρεια, περιλαμβάνει έργα που αφορούν τις υποδομές περιβάλλοντος, όπως δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, βιολογικούς καθαρισμούς και έργα διαχείρισης απορριμμάτων καθώς και έργα προστασίας και διαχείρισης βιοτόπων και οικοσυστημάτων, έργα ανάπλασης πόλεων και οικισμών

και τέλος, έργα που σχετίζονται με το εθνικό κτηματολόγιο και τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό.

Οι υπόλοιπες πολιτικές, όπως η Κοινωνική Πολιτική, η Βιομηχανική, η Πολιτιστική και η Πολιτική Έρευνας και Τεχνολογίας, αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό ποσοστό των πόρων που διατίθενται για την υλοποίηση των έργων στην Περιφέρεια. Αναλυτικότερα:

5). Η Κοινωνική Πολιτική, εκφράζεται μέσα από τα Επιχειρησιακά Προγράμματα των Υπουργείων Υγείας & Πρόνοιας, Παιδείας και Εργασίας και από τα Υποπρογράμματα ανθρωπίνων πόρων των ΠΕΠ Ι και ΠΕΠ ΙΙ καθώς και μέσα από Κοινοτικές Πρωτοβουλίες, όπως τα προγράμματα NOW, HORIZON, YOUTHSTART, EMPLOYMENT και ADAPT.

6). Η Βιομηχανική Πολιτική, εκφράζεται κατά κύριο λόγο με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Βιομηχανίας και τα Προγράμματα RETEX, PRISMA TELEMATIQUE και STRIDE καθώς και την Πρωτοβουλία ΜΜΕ.

7). Η Πολιτική Έρευνας και Τεχνολογίας, εκφράζεται κατά κύριο λόγο με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Έρευνας και Τεχνολογίας.

8). Η Πολιτιστική Πολιτική, εκφράζεται μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος Πολιτισμού- Τουρισμού.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι οι σημαντικότερες πολιτικές για την Περιφέρεια Ηπείρου, ήταν η Περιφερειακή Πολιτική, η Αγροτική και η Πολιτική των Μεταφορών, οι οποίες διοχέτευαν το 93% των συνολικών πόρων που δαπανήθηκαν στην Περιφέρεια με Κοινοτική συγχρηματοδότηση. Συγκεκριμένα, η Περιφερειακή Πολιτική διέθεσε το 36% των συνολικών πόρων, η Αγροτική το 31% και η Πολιτική των Μεταφορών το 27%.

Η βαρύτητα των παρεμβάσεων των υπόλοιπων Πολιτικών στην Περιφέρεια Ηπείρου ήταν πολύ μικρή καθώς οι πόροι που αντιστοιχούσαν σε αυτές, αποτελούσαν μόνο το 7% των συνολικών πόρων. Αναλυτικότερα, η Περιβαλλοντική Πολιτική διέθεσε το 3,4%, η Κοινωνική το 3,1%, η Βιομηχανική και η Πολιτική Έρευνας και Τεχνολογίας το 0,3% αντίστοιχα και τέλος η Πολιτιστική Πολιτική μόλις το 0,1%.

Στον πίνακα 14 που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή των πόρων των Ευρωπαϊκών Πολιτικών που ασκήθηκαν στην Περιφέρεια Ηπείρου από το 1988 μέσω των προγραμμάτων που υλοποιήθηκαν.

Πίνακας 14: Κατανομή Πόρων κατά Ευρωπαϊκή Πολιτική στην Περιφέρεια Ηπείρου, κατά την περίοδο 1988-1997		
Κατηγορίες Πολιτικών	Πόροι (σε εκ. δρχ.)	Ποσοστό (%)
Περιφερειακής Ανάπτυξης	181.128	35,8
Αγροτική	154.182	30,5
Μεταφορών	134.633	26,6

συνεχίζεται

συνέχεια

Περιβαλλοντική	17.043	3,4
Κοινωνική	15.526	3,1
Βιομηχανική	1.560	0,3
Έρευνας και Τεχνολογίας	1.551	0,3
Πολιτιστική	600	0,1
Σύνολο	506.223	100

ΠΗΓΗ: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., «Μελέτη Χωρικών Επιπτώσεων των Κοινοτικών Προγραμμάτων και Πολιτικών στο επίπεδο της Περιφέρειας Ηπείρου, prisma 1996-1997.

4.4 Αναπτυξιακοί Στόχοι ΣΠΑ και ΠΕΠ Ηπείρου 1994-1999

Το Εθνικό Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ 1994-1999) αποτελεί το βασικό μοχλό άσκησης της αναπτυξιακής πολιτικής στην Ελλάδα. Αναφέρεται στο προβλεπόμενο σύνολο των έργων και προγραμμάτων που εκτελέστηκαν στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1994-1999. Σύμφωνα με το ΣΠΑ, η Ελλάδα, εξ' αιτίας της νέας πραγματικότητας που διαμορφώνεται στον Ευρωπαϊκό χώρο, επανακτά τη γεωπολιτική της θέση ως κομβικό σημείο μεταξύ Ανατολής- Δύσης και Βορρά-Νότου.

Οι προοπτικές που ανοίγονται για την Περιφέρεια έχουν άμεση σχέση με τους τρεις βασικούς μακροχρόνιους στόχους που θέτει το ΣΠΑ:

- Την άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας, με ιδιαίτερη σημασία στον τομέα των μεταφορών, τόσο σε ενδοπεριφερειακό όσο και σε διαπεριφερειακό επίπεδο.
- Τη βελτίωση της οικονομίας για τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και σε άλλους τομείς, πέραν του πρωτογενή, με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που διανοίγονται ύστερα από τις κοινωνικές και πολιτικές μεταβολές στη γειτονική Αλβανία.
- Τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, που απολαμβάνουν οι κάτοικοι της Περιφέρειας, για να αμβλυνθεί το κίνητρο για μετανάστευση στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Με βάση τους γενικούς στόχους που έθεσε το Σ.Π.Α διαμορφώθηκε το Π.Ε.Π Ηπείρου 1994-1999, του οποίου **οι άξονες προτεραιότητας** αποσκοπούσαν:

- Στη βελτίωση των οικονομικών και κοινωνικών υποδομών.
- Στην αγροτική ανάπτυξη και στην ανάπτυξη των ορεινών όγκων της Περιφέρειας.
- Στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.
- Στη βελτίωση του περιβάλλοντος.
- Στην αξιοποίηση και ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων της Περιφέρειας.

Αναλυτικότερα, οι σημαντικότερες παρεμβάσεις για την υλοποίηση των παραπάνω αναπτυξιακών στόχων, στο επίπεδο της Περιφέρειας, αφορούσαν:

1. Βελτίωση των Οικονομικών και Κοινωνικών Υποδομών

Για την εξυπηρέτηση των βασικών αναπτυξιακών στόχων της άρσης της απομόνωσης και της ανόδου του επιπέδου της ποιότητας ζωής των κατοίκων, είχαν προγραμματιστεί στο ΠΕΠ II Ηπείρου σημαντικές δράσεις με έμφαση σε έργα μεταφορών για τη βελτίωση των διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών συνδέσεων και την αναβάθμιση των κοινωνικών υποδομών, τα κυριότερα από τα οποία ήταν τα εξής:

➤ Στις Μεταφορές

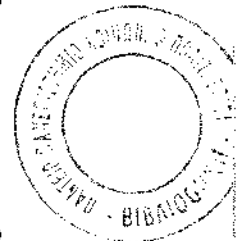
- Η παραλιακή οδός Πρέβεζας- Ηγουμενίτσας, η οποία θα συνέδεε τα παράλια τουριστικά θέρετρα της Περιφέρειας με το κυριότερο λιμάνι της Ηπείρου.
- Ο δρόμος Άρτας- Καρδίτσας, έργο το οποίο θα συντελούσε σημαντικά στη διευκόλυνση της διακίνησης ανθρώπων και προϊόντων της Περιφέρειας με την υπόλοιπη Χώρα.
- Η βελτίωση της επαρχιακής οδού Κόνιτσας- Ελεύθερο, για την άρση της απομόνωσης των εσωτερικών περιοχών της Περιφέρειας.
- Το λιμάνι της Πρέβεζας, το οποίο θα δημιουργούσε τις προϋποθέσεις ανάπτυξης τουριστικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων στην περιοχή με διευκόλυνση της πρόσβασης και τη μείωση του κόστους μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών.
- Η βελτίωση της κτιριακής υποδομής και εξοπλισμού του αεροδρομίου Ιωαννίνων, που έχει σχεδόν ολοκληρωθεί.

Οι υποδομές στην Περιφέρεια συμπληρώνονται και συνδέονται με τα αντίστοιχα έργα εθνικής εμβέλειας που περιλαμβάνονται στο Εθνικό σκέλος, στο INTERREG II και στο Ταμείο Συνοχής, κυριότερα των οποίων ήταν τα εξής:

- Το μεγάλο οδικό έργο της Εγνατίας Οδού, του οποίου μεγάλο έργο υλοποιείται στην Περιφέρεια Ηπείρου.
- Η Εθνική Οδός Ιωαννίνων- Κακαβιάς, η οποία θα συντελούσε στην σύνδεση του Ελλαδικού χώρου με τα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Η ζεύξη Ακτίου- Πρέβεζας, έργο μεγάλης αναπτυξιακής σημασίας για ένα μεγάλο μέρος του Ελλαδικού χώρου.
- Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, έργο το οποίο σε συνδυασμό με την Εγνατία θα συντελούσε στην σύνδεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τον υπόλοιπο Βαλκανικό και Ευρωπαϊκό χώρο.
- Ο τηλεπικοινωνιακός δακτύλιος Ιωαννίνων και Άρτας.

➤ Στην Υγεία

- Η προμήθεια εξοπλισμού του νοσοκομείου Άρτας, για την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών υγείας στους κατοίκους της Περιφέρειας.
- Η ίδρυση Επιδημιολογικού- Υγειονομικού Δικτύου στην Περιφέρεια. Ήδη έχει κατασκευαστεί το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Ιωαννίνων, δυναμικότητας 700 κλινών, πέντε Κέντρα Υγείας και έγιναν επεκτάσεις και



εκσυγχρονισμός εξοπλισμού των Νοσοκομείων Χατζηκώστα- Ιωαννίνων, Φιλιατών και Πρέβεζας.

2. Αγροτική Ανάπτυξη και Ανάπτυξη των Ορεινών Όγκων

Για την υλοποίηση του στόχου αυτού δόθηκε έμφαση σε ενέργειες που συμβάλλουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των αγροτικών προϊόντων, στην εξασφάλιση συμπληρωματικού εισοδήματος στους αγρότες, στη διαφοροποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, στην αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού, στην ανάδειξη των φυσικών πλουτοπαραγωγικών χώρων για προσέλκυση καταναλωτών/ πελατών και στην προβολή όλων των προσφερόμενων υπηρεσιών/ προϊόντων μέσω κατάλληλων φορέων σε κάθε περιοχή.

3. Βελτίωση της Ανταγωνιστικότητας των Επιχειρήσεων

Η υλοποίηση του στόχου αυτού πραγματοποιήθηκε με τη διεύρυνση της οικονομικής βάσης της Περιφέρειας, η οποία στηρίχθηκε στην ανάπτυξη της μεταποίησης, του τουρισμού και στη δημιουργία δομών στήριξης ΜΜΕ, με έμφαση στην εισαγωγή νέων τεχνολογιών, στη διάχυση των καινοτομιών και στην προσέγγιση έρευνας και παραγωγής.

4. Βελτίωση του Περιβάλλοντος

Οι αναπτυξιακές παρεμβάσεις στην Περιφέρεια περιέχουν σημαντικό αριθμό έργων προστασίας του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος και βελτίωσης των πλούσιων φυσικών της πόρων. Τα σημαντικότερα έργα που περιλήφθηκαν στο Εθνικό Σκέλος του Β' ΚΠΣ και στο Ταμείο Συνοχής ήταν τα εξής:

- Ο εμπλουτισμός της Λίμνης των Ιωαννίνων, ώστε να προστατευτεί και να αξιοποιηθεί ένας από τους σημαντικότερους φυσικούς πόρους της Περιφέρειας.
- Έργα προστασίας του Αμβρακικού Κόλπου, τα οποία αποσκοπούσαν στο να προστατεύσουν, να βελτιώσουν και να αξιοποιήσουν τον διεθνώς αναγνωρισμένο οικολογικό πόρο της Περιφέρειας.
- Το αποχετευτικό της Άρτας.
- Το αποχετευτικό και ο βιολογικός καθαρισμός της Ηγουμενίτσας.
- Το αποχετευτικό και ο βιολογικός καθαρισμός του Μετσόβου.

Ήδη έχουν πραγματοποιηθεί έργα ύδρευσης, αποχέτευσης και εγκατάστασης βιολογικού καθαρισμού σε αστικά κέντρα όπως στα Ιωάννινα και στην Πρέβεζα. Επίσης, αξιόλογες ήταν και οι παρεμβάσεις για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος της Περιφέρειας, την προστασία των δασών υδροβιότοπων της Αμβρακίας, του Λούρου και του Δρυμού Βίκου.

5. Αξιοποίηση και Ανάπτυξη Ανθρώπινων Πόρων

Τα σημαντικότερα έργα που προγραμματίστηκαν στην Περιφέρεια με στόχο την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού της, εκτός από τα προγράμματα κατάρτισης,

- Οι ανεπαρκής τηλεπικοινωνιακές και ενεργειακές υποδομές, μέσα στο πλαίσιο του νέου πρωταγωνιστικού ρόλου που καλείται να παίξει στα Βαλκάνια, μέσω των συνόρων της με την Αλβανία.
- Η υστέρηση σε δείκτες ευημερίας, όπως ο αριθμός ατόμων που αναλογεί σε κάθε όχημα ιδιωτικής χρήσης.
- Οι ελλείψεις υποδομών διαχείρισης αστικών λυμάτων και απορριμμάτων.

Η καθοριστική σημασία των υποδομών, κυρίως των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, στην αναπτυξιακή διαδικασία και στην αξιοποίηση των τοπικών πλεονεκτημάτων των διαφόρων περιοχών επισημαίνεται τόσο στις θεωρίες ανάπτυξης όσο στις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως διαπιστώθηκε και στη θεωρητική προσέγγιση, στο πρώτο κεφάλαιο. Από τους παράγοντες που αναφέρθηκαν, αυτός που συμβάλλει αποφασιστικά στην αναπτυξιακή στασιμότητα και στην απομόνωση της Περιφέρειας είναι η έλλειψη επαρκούς μεταφορικού δικτύου, κυρίως οδικού.

Συγκεκριμένα, το στοιχείο της απομόνωσης της Ηπείρου προκύπτει λόγω της ανεπαρκούς σύνδεσής της με τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της χώρας, τα οποία συγκεντρώνονται κατά μήκος του κύριου αναπτυξιακού άξονα, που ορίζεται από τον οδικό άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι. Τα μεγάλα αστικά κέντρα της Περιφέρειας είναι αποκομμένα από αυτόν τον άξονα, δημιουργώντας μία αποδιαρθρωμένη αλυσίδα πόλεων, αφού καθεμιά λειτουργεί απομονωμένα και μόνο μέσα στον περιβάλλοντα χώρο της. Έτσι, η προώθηση έργων όπως οι συνδυασμένες μεταφορές, οι οδικές συνδέσεις με διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, η βελτίωση της υποδομής των αεροδρομίων, λιμανιών και σιδηροδρόμων, αυξάνει την ανταγωνιστικότητα των περιφερειών και δημιουργεί ευνοϊκό κλίμα τόσο για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων όσο και για τη δημιουργία ιδιωτικών και δημόσιων κοινοπραξιών για χρηματοδότηση. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η Ήπειρος μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, αποτελεί μία από τις δύο βασικές «πύλες» της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη καθώς και «πύλη» της χώρας προς τα Βαλκάνια, μέσω των συνόρων της με την Αλβανία. Το γεγονός αυτό, καθιστά την Ήπειρο κόμβο μεταφοράς αγαθών και υπηρεσιών καθώς και σημείο πολιτισμικής και κοινωνικής διασύνδεσης. Όμως, η σημερινή υπεροχή του Π.Α.Θ.Ε. ως κύριου άξονα μεταφορών, αναιρεί το συγκριτικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης, που διαθέτει η Περιφέρεια.

Σημειώνεται ότι, ενώ στο Β'Κ.Π.Σ έγιναν σημαντικές προσπάθειες ανάδειξης αυτού του συγκριτικού πλεονεκτήματος και γενικότερα βελτίωσης της θέσης της Ηπείρου στον ελληνικό και ευρωπαϊκό χώρο, δεν κατόρθωσαν να θέσουν την περιφέρεια σε αναπτυξιακή τροχιά. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στην καθυστέρηση ολοκλήρωσης των μεγάλων έργων μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας, τα οποία θα ολοκληρωθούν στο πλαίσιο του Γ'Κ.Π.Σ.

Έτσι λοιπόν, αφού ελήφθησαν υπόψη όλοι οι παράγοντες που αναστέλλουν την αναπτυξιακή διαδικασία της Ηπείρου, καθώς και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει, καταρτίστηκε το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας Ηπείρου 2000-2006, το οποίο οριστικοποιήθηκε το Φεβρουάριο του 2001 και αναφέρεται εκτενέστερα στο επόμενο μέρος.

III.
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

1. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ - ΠΡΟΤΥΠΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2000-2006

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της Περιφέρειας Ηπείρου ακολουθεί αφενός τις γενικές αρχές και τους άξονες του Εθνικού ΣΠΑ 2000-2006 και αφετέρου, συντάσσεται με τις βασικές επιλογές του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης (European Spatial Development Perspective-E.S.D.P).

Ειδικότερα ως προς την εθνική πολιτική, το πλαίσιο αρχών στο οποίο στηρίχθηκε η πρόταση Χωροταξικού Σχεδίου της Περιφέρειας Ηπείρου, αναφέρεται στην επίτευξη μιας βιώσιμης ανάπτυξης συνολικά για τη χώρα, η οποία συνδυάζει την ανάδειξη και προστασία των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής ταυτότητας, τη διαπεριφερειακή ολοκλήρωση, την πολυκεντρικότητα και την ανταγωνιστική οικονομία εξωστρεφούς προσανατολισμού με πλέον ισότιμη ένταξη στην Ε.Ε, μέσω διεύρυνσης της ακτινοβολίας της στην άμεση και ευρύτερη γεωπολιτική της περίμετρο.

Επίσης, η συγκεκριμένη πρόταση αντανάκλα τις προτεραιότητες και την στρατηγική της περιφερειακής πολιτικής του ΣΠΑ 2000-2006, οι οποίες περιλαμβάνουν (σύμφωνα με το Συνοπτικό Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006, ΥΠΕΘΟ 1998):

- Παρεμβάσεις που ενισχύουν τη διεθνή ανταγωνιστικότητα της οικονομικής βάσης των περιφερειών, αναδεικνύουν τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα και τονώνουν την εξωστρέφεια του παραγωγικού δυναμικού. Ιδιαίτερη έμφαση αποκτούν οι παρεμβάσεις στη Βόρειο και Δυτική Ελλάδα, στο πλαίσιο του νέου ρόλου που αναλαμβάνουν.
- Παρεμβάσεις για την μείωση της απομόνωσης, την πληθυσμιακή τόνωση και τον παραγωγικό εμπλουτισμό των ορεινών, νησιωτικών και παραμεθόριων περιοχών. Προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των δράσεων, απαιτείται η συγκέντρωση της προσπάθειας σε περιορισμένο αριθμό κρίσιμων προβλημάτων, για τα οποία θα πρέπει να αναζητηθεί η πληρέστερη δυνατή αντιμετώπιση.
- Διαμόρφωση μιας περιφερειακής στρατηγικής για διάχυση της καινοτομίας, ίσες ευκαιρίες πρόσβασης στην έρευνα και τεχνολογία, βελτίωση της ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων και υπηρεσιών, εκσυγχρονισμό και προσαρμογή των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού.
- Παρεμβάσεις προστασίας και ανάδειξης των πολιτιστικών και περιβαλλοντικών αποθεμάτων κάθε περιφέρειας, ως στοιχείων με μείζονα αναπτυξιακή σημασία.

Παράλληλα, το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης θέτει τρεις βασικές κατευθύνσεις πολιτικής για παρέμβαση στον Ευρωπαϊκό χώρο¹, οι οποίες συντείνουν:

- Σε ένα περισσότερο ισόρροπο και πολυκεντρικό σύστημα πόλεων και μία νέα σχέση αστικού-αγροτικού χώρου.

¹ European Commission: "European Spatial Development Perspective", 1997, First official draft, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

- Στην ισότητα της πρόσβασης σε υποδομές και στη γνώση.
- Στην σωστή διαχείριση και ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

1.1.1. Συγκριτικά Πλεονεκτήματα της Περιφέρειας Ηπείρου - Προβλήματα και Περιορισμοί

Τα κυριότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Περιφέρειας Ηπείρου, που διαμορφώνουν και τις βασικές κατευθύνσεις της αναπτυξιακής της στρατηγικής για τη νέα προγραμματική περίοδο 2000-2006 είναι:

- Η γεωγραφική θέση της Περιφέρειας και οι δυνητικές δυνατότητες ανάπτυξης (πύλη διασύνδεσης με τη Δυτική Ευρώπη, κυρίως μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας στον οποίο απολήγει η Εγνατία Οδός).
- Η παρουσία των Ιωαννίνων και των λοιπών αστικών σχηματισμών στον ευρύτερο χώρο (διοικητικά-εμπορικά κέντρα, κέντρα εκπαίδευσης-περίθαλψης) και οι δυνατότητες ανάπτυξης τους (Περιφερειακός-Διακρατικός Πόλος Ανάπτυξης).
- Η λειτουργία του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων και του ΤΕΙ Ηπείρου, που μπορούν να αποτελέσουν βασικούς φορείς παραγωγής Έρευνας & Τεχνολογίας και διάχυσης καινοτομικών δραστηριοτήτων στο Περιφερειακό παραγωγικό κύκλωμα.
- Το πλούσιο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Παράλληλα, υπάρχουν και ορισμένα σημαντικά μειονεκτήματα τα οποία αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες στην αναπτυξιακή διαδικασία και τα οποία έχουν ληφθεί υπόψη κατά την διαμόρφωση της αναπτυξιακής στρατηγικής της Περιφέρειας. Τα αναπτυξιακά προβλήματα της Περιφέρειας Ηπείρου μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Γεωγραφική απομόνωση από την υπόλοιπη χώρα (κυρίως λόγω του ορεινού όγκου της Πίνδου).
- Πληθυσμιακή στασιμότητα με έντονες τάσεις γήρανσης του πληθυσμού και ερήμωσης των ορεινών περιοχών.
- Χαμηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ με υστέρηση αύξησης έναντι του ρυθμού αύξησης στο σύνολο της χώρας.
- Υστέρηση σε δείκτες ευημερίας (τραπεζικές καταθέσεις, καταναλωτικά επίπεδα, αριθμός αυτοκινήτων ανά 1.000 άτομα).
- Υποτονική επενδυτική δραστηριότητα κατά τη δεκαετία του 1980 και μη αποδοτικές επενδύσεις στη δεκαετία του 1990.
- Έντονα γεωργική οικονομία με τάσεις ανάπτυξης του τριτογενή τομέα, ιδιαίτερα στους υποτομείς του εμπορίου και του τουρισμού. Ωστόσο, η διαθέσιμη τουριστική υποδομή δεν είναι ικανοποιητική.
- Προβληματικό δευτερεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο και προβληματικές διαπεριφερειακές προσβάσεις.
- Έλλειψη αεροπορικής σύνδεσης με το εξωτερικό.

- Ελλείψεις αστικών υποδομών, ιδιαίτερα στους τομείς της ύδρευσης, αποχέτευσης και διάθεσης των απορριμμάτων.
- Ελλείψεις σε κοινωνικό εξοπλισμό και υπηρεσίες, ιδιαίτερα στο χώρο της υγείας.

1.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ (2000-2006)

Στο πλαίσιο των ευρύτερων κατευθύνσεων της Εθνικής και Ευρωπαϊκής περιφερειακής και χωροταξικής πολιτικής, οι στρατηγικοί στόχοι, συνοψίζονται στους εξής:

- **Επίτευξη της σύγκλισης της Περιφέρειας Ηπείρου με τις άλλες εθνικές και ευρωπαϊκές περιφέρειες.** Ο στόχος αυτός συνεπάγεται την οικονομική και κοινωνική αναβάθμιση της Ηπείρου στον Ελληνικό και Ευρωπαϊκό χώρο και την αποτελεσματική προσαρμογή της στα νέα γεωπολιτικά δεδομένα και στο διεθνή ανταγωνισμό. Η επίτευξη αυτού του στόχου προϋποθέτει:
 - Την άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας με τη διασφάλιση προσβάσεων από ξηράς, αέρος και θαλάσσης, προς και από τον ελληνικό, ευρωπαϊκό και βαλκανικό/ παρευξέινιο χώρο.
 - Την εξέλιξη του παραγόμενου προϊόντος και εισοδήματος, έτσι ώστε να πλησιάσει το Κοινοτικό όριο του Στόχου 1 (δηλαδή το 75% του μέσου ευρωπαϊκού ΑΕΠ).
 - Την ανάδειξη αναπτυξιακών ζωνών και πόλων ανάπτυξης, για μεγιστοποίηση και συστηματοποίηση της αναπτυξιακής προσπάθειας.
 - Την ενίσχυση των μειονεκτικών περιοχών, οι οποίες εκτείνονται στις ορεινές και παραμεθόριες περιοχές της Περιφέρειας, με μέτρα συγκράτησης του πληθυσμού και τόνωσης της οικονομίας τους.
 - Την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και της Κοινωνίας της Πληροφορίας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και τη βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχει ο δημόσιος τομέας.
- **Αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας,** για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της. Ειδικότερα, ο στόχος αυτός προϋποθέτει:
 - Αξιοποίηση της γεωργικής παραγωγής με εκσυγχρονισμό των μέσων παραγωγής, έγγειες βελτιώσεις και αναδιάρθρωση της παραγωγής. Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της κτηνοτροφίας, η οποία αποτελεί τον δυναμικότερο κλάδο του πρωτογενούς τομέα. Καθετοποίηση της γεωργικής και κτηνοτροφικής παραγωγής.
 - Ανάπτυξη του τουρισμού στην παράκτια ζώνη, η οποία ευνοείται από τη ζεύξη του Ακτίου, την αναβάθμιση του λιμένα της Ηγουμενίτσας και την εγκατάσταση του συστήματος των κλειστών αυτοκινητοδρόμων Εγνατίας Οδού- Δυτικού Άξονα.

- Ανάπτυξη του ορεινού και πολιτιστικού τουρισμού για την ήπια αξιοποίηση του μοναδικού φυσικού και πολιτιστικού πλούτου της Περιφέρειας.
- Αξιοποίηση της παραμεθόριας θέσης της Περιφέρειας για την ανάπτυξη υπηρεσιών «πύλης» προς την Ε.Ε και τον ευρύτερο χώρο των Βαλκανίων και του Αδριατικού διαδρόμου.
- **Εφαρμογή ενός προτύπου «αειφόρου» ανάπτυξης.** Η επίτευξη αυτού του στόχου προϋποθέτει την συνολική προστασία των παραγωγικών, οικολογικών και πολιτιστικών πόρων της Περιφέρειας και ειδικότερα:
 - Την θεσμοθετημένη προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας.
 - Την θεσμοθέτηση προστατευόμενων περιοχών ιδιαίτερης οικολογικής αξίας και τοπίων ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.
 - Τη διαχείριση ευαίσθητων περιοχών με οικολογική και πολιτιστική αξία.
 - Τη διαχείριση αποβλήτων και απορριμμάτων αστικών, αγροτικών και βιομηχανικών περιοχών.
 - Την ισόρροπη ανάπτυξη του οικιστικού δικτύου και την ανάσχεση της τάσης αστικοποίησης και της παράλληλης ερήμωσης των μικρών οικισμών.
 - Την ολοκλήρωση του χωροταξικού σχεδιασμού με πρόβλεψη εκπόνησης μελετών Ρυθμιστικού Σχεδίου, Γ.Π.Σ, ΣΧΟΟΑΠ και περιοχών ειδικών χωρικών παρεμβάσεων.

1.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΠΑ ΗΠΕΙΡΟΥ 2000-2006

Σύμφωνα με το Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006, ο γενικός αναπτυξιακός στόχος της Περιφέρειας είναι «η ευρύτερη δυνατή αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει η θέση της Περιφέρειας αλλά και ο πολιτιστικός και φυσικός πλούτος της, για την έξοδο από την απομόνωση».

Αυτός ο γενικός στόχος αναλύεται στους εξής κύριους στρατηγικούς στόχους:

- Αναπτυξιακή αξιοποίηση των μεγάλων έργων μεταφορών που καθιστούν την Περιφέρεια «Δυτική Πύλη» για τη Βόρεια Ελλάδα.
- Ενεργοποίηση της πόλης των Ιωαννίνων και των υπολοίπων αστικών συγκροτημάτων, ως Περιφερειακών- Διακρατικών Κέντρων Ανάπτυξης.
- Ανάδειξη και αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού αποθέματος της υπαίθρου- αξιοποίηση των νέων προοπτικών της Ηπείρου στις παράκτιες περιοχές.
- Αξιοποίηση του φυσικού και πολιτισμικού πλούτου της Περιφέρειας για την ανάπτυξη του τουρισμού.
- Ενθάρρυνση της δημιουργίας, εισαγωγής και αξιοποίησης Καινοτομικών Δράσεων.
- Εναρμόνιση των παρεμβάσεων στην Κοινοτική Νομοθεσία, αναφορικά με το περιβάλλον.

- Εξασφάλιση κατάλληλα εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού προσαρμοσμένου στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται για την Ήπειρο.

Αναλυτικότερα, όσον αφορά την **ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών**, αυτό εξασφαλίζει σε εθνικό και διαπεριφερειακό επίπεδο, την προσβασιμότητα της Περιφέρειας και αναβαθμίζει το ρόλο της. Το δίκτυο αυτό, αποτελείται από δύο «πρωτεύοντες άξονες» εθνικής εμβέλειας, την Εγνατία και την Ιόνια οδό και ένα σύστημα «δευτερευόντων αξόνων» διαπεριφερειακής σημασίας, οι οποίοι εξασφαλίζουν την εγκάρσια σύνδεση της περιφέρειας (Νομός Καρδίτσας, Νομός Καστοριάς) και διατηρούν την κάθετη σύνδεση Ιωαννίνων-Άρτας-Αγρινίου. Ειδικότερα, το τμήμα του κάθετου αυτού άξονα, το οποίο συνδέει τα Ιωάννινα με την Κόνιτσα και δίνει πρόσβαση στην Αλβανία (Κακαβιά, Μέρτζιανη) μπορεί να θεωρηθεί εθνικής εμβέλειας.

Το προτεινόμενο σύστημα πρωτευόντων και δευτερευόντων αξόνων εξυπηρετεί τις συγκεντρώσεις αστικού και ημιαστικού πληθυσμού και δίνει διέξοδο στην ανάπτυξη όλων των αστικών κέντρων. Βέβαια, η λειτουργία των συγκεκριμένων οδικών αξόνων, ως διαύλων ανάπτυξης, προϋποθέτει την αξιοποίηση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με τη δημιουργία εμπορευματικών και επιβατικών υποδομών, όπως προβλέπεται από τον Εθνικό Σχεδιασμό και τη ριζική αναβάθμιση του αεροδρομίου των Ιωαννίνων σε διεθνή αερολιμένα.

Όσον αφορά την **ενεργοποίηση των Ιωαννίνων και των άλλων αστικών συγκροτημάτων ως Περιφερειακών-Διακρατικών Κέντρων Ανάπτυξης**, ο στόχος αυτός αναδεικνύει τα Ιωάννινα και τις λοιπές πρωτεύουσες και ημιαστικά κέντρα των Νομών, ως κέντρα υπηρεσιών έρευνας, επιστημών, παραγωγής και εφαρμογής καινοτομίας, εμπορίου και αναψυχής για την Ήπειρο, την ευρύτερη περιοχή και τη Νότιο Αλβανία.

Επισημαίνεται, ότι ο στόχος αυτός προϋποθέτει τη **διαμόρφωση δέσμης μέτρων πολιτικής**, με σκοπό την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και την άρση των εμποδίων ανάπτυξης των αστικών και ημιαστικών κέντρων της Περιφέρειας, όπως αυτά επαναϊεραρχούνται από τις επιπτώσεις των μεγάλων αναπτυξιακών έργων που υλοποιούνται στην Περιφέρεια. Τα κέντρα αυτά, μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις (4) κατηγορίες, σύμφωνα με τον αναπτυξιακό τους ρόλο:

- Κέντρα άμεσα υλοποιήσιμης δυναμικής ανάπτυξης (Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα).
- Κέντρα μεσοπρόθεσμης δυναμικής ανάπτυξης (Πρέβεζα, Κόνιτσα, Μέτσοβο, Φιλιάτες).
- Κέντρα που υφίστανται υποβάθμιση του ρόλου τους και απαιτούν «ενισχυτικές παρεμβάσεις», για τον προσδιορισμό νέου αναπτυξιακού ρόλου (Άρτα).
- Εστίες αξιοποίησης προοπτικών ανάπτυξης σε περιοχές που προβλέπεται να αναλάβουν σημαντικό μερίδιο ανάπτυξης, ιδιαίτερα στον τομέα του τουρισμού. Στην κατηγορία αυτή εμπίπτουν ορισμένα «μεσαία» κέντρα π.χ Πάργα, Νεοχώρι, Πέρδικα.

Επίσης, απαιτείται και η ενίσχυση των φορέων που υποστηρίζουν αυτό το ρόλο, με πολεοδομικές παρεμβάσεις για την υποδοχή των αυξημένων δραστηριοτήτων, αστικές υποδομές και ολοκλήρωση των μεταφορικών και επικοινωνιακών συνδέσεων.

Όσον αφορά την **ανάδειξη και αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού αποθέματος της υπαίθρου και των νέων προοπτικών της Περιφέρειας στις παράκτιες περιοχές**, επισημαίνεται ότι ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός παρεμβάσεων και καινοτομικών δράσεων, μπορεί να τροφοδοτήσει την υπαίθρο της Ηλείου με τον άνεμο της αναπτυξιακής δυναμικής. Η παράλληλη στήριξη της παραγωγής τοπικών παραδοσιακών προϊόντων στη γεωργία και κτηνοτροφία, πέραν της δημιουργίας εισοδήματος, είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ισορροπίας και αυθεντικότητας των ορεινών και μειονεκτικών κοινοτήτων.

Ιδιαίτερα, η τόνωση της εξωστρέφειας του πρωτογενή τομέα απαιτεί δράσεις εκσυγχρονισμού, αναδιάρθρωσης των καλλιεργειών, διαχείρισης των υδάτινων πόρων και κυρίως πιστοποίησης ποιότητας, τυποποίησης και κατάλληλων δομών μεταποίησης και εμπορίας. Επίσης ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα και διαφοροποιείται η οικονομία των πεδινών και παράκτιων περιοχών.

Όσον αφορά την **αξιοποίηση του φυσικού και πολιτισμικού πλούτου της Περιφέρειας για την ανάπτυξη του τουρισμού**, σημειώνεται ότι η αυξημένη δυνατότητα πρόσβασης, μέσω του Δυτικού Άξονα σε συνδυασμό με τους ιδιαίτερα σημαντικούς φυσικούς πόρους της περιοχής, μπορεί να υποστηρίξει μια στρατηγική σταδιακής αύξησης του μεριδίου της στην τουριστική αγορά. Η αύξηση των σύγχρονων καταλυμάτων, η αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών (πχ εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων), ο εμπλουτισμός της σύνθεσης του τουριστικού προϊόντος (πχ εναλλακτικές μορφές τουρισμού), η μείωση της εποχικότητας της τουριστικής δραστηριότητας, η ενίσχυση της προβολής, η εκπαίδευση και κατάρτιση, είναι δράσεις βασικής προτεραιότητας του Προγράμματος.

Όσον αφορά την **ενθάρρυνση της δημιουργίας, εισαγωγής και αξιοποίησης Καινοτομικών Δράσεων**, επισημαίνεται ότι η σύνδεση της παραγωγής με την επιστημονική γνώση, η ενθάρρυνση της αξιοποίησης νέων μεθόδων σε όλους τους τομείς, όπως στην τεχνολογία, στην βιομηχανία, στο εμπόριο, στον τουρισμό, στην γεωργία, στην κοινή ωφέλεια, στην δημόσια υγεία, στις διοικητικές διαδικασίες, στην εκπαίδευση κ.α., αναμένεται να δώσουν την ώθηση για την ανάπτυξη της περιφέρειας.

Ειδικότερα, το Επιστημονικό και Τεχνολογικό δυναμικό της Περιφέρειας, όπως και κατά την Προγραμματική Περίοδο υλοποίησης του Β' ΚΠΣ, έτσι και τώρα θα αποτελέσει σημαντικό παράγοντα στην πραγματοποίηση των φιλόδοξων στόχων του Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης. Ενδεικτικά αναφέρονται, το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, το ΤΕΙ Ηλείου, οι Αναπτυξιακές Εταιρίες, οι Ενδιάμεσοι Φορείς, οι Επιστημονικοί, οι Ιδιωτικοί κλπ.

Όσον αφορά την **εναρμόνιση των παρεμβάσεων στην Κοινοτική Νομοθεσία αναφορικά με το περιβάλλον**, σημειώνεται ότι τόσο η Περιφέρεια όσο και η χώρα,

θα πρέπει να συμμορφωθούν με την Κοινοτική Νομοθεσία (Οδηγίες 271/91 για τα απόβλητα, 889/91 για τα επικίνδυνα απορρίμματα, 31/99 για τους ΧΥΤΑ, 442/75 όπως έχει τροποποιηθεί με την 156/97 για τα στερεά απόβλητα και την οδηγία πλαίσιο για τα νερά του Σεπτεμβρίου 2000) και τις διεθνείς υποχρεώσεις όσον αφορά την αειφόρο ανάπτυξη. Η σχετική παρέμβαση αφορά τόσο τη φυσική και πολιτιστική κληρονομιά όσο και το δομημένο περιβάλλον, ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά συγκροτήματα.

Οι επενδύσεις στον τομέα των υποδομών θα στηρίζονται σε μια ολοκληρωμένη εθνική περιβαλλοντική πολιτική, η οποία θα έχει σαν πρακτική εφαρμογή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Η αρχή αυτή εφαρμόζεται κατ' εξοχήν στις περιβαλλοντικές υποδομές και τις υποδομές μεταφορών και ενέργειας. Η συνδρομή των διαρθρωτικών ταμείων στις εν λόγω υποδομές θα πρέπει να αντανακλά την εφαρμογή της παραπάνω αρχής.

Ως προς την εφαρμογή των οδηγιών 79/409/ΕΟΚ (πτηνά) και 92/43/ΕΟΚ ειδικότερα δε, σε ότι αφορά τα έργα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν σημαντικά περιοχές που ενδέχεται να ενταχθούν στο δίκτυο Natura 2000², δεδομένου ότι ο σχετικός κατάλογος των περιοχών αυτών έχει ήδη κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, οι εθνικές αρχές δεσμεύονται να μη επιτρέψουν την υποβάθμιση των εν λόγω περιοχών στο πλαίσιο της υλοποίησης των παρεμβάσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων. Επίσης, οι διαχειριστικές αρχές υποβάλλουν στην Επιτροπή πληροφορίες για τα μέτρα που έχουν λάβει, ώστε να αποφευχθεί η υποβάθμιση των περιοχών που χρήζουν προστασίας κατά την ένταξη και εκτέλεση των σχετικών έργων, σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ.

Οι δράσεις στον τομέα του περιβάλλοντος θα αφορούν κυρίως έργα υδρεύσεων και διαχείρισης στερεών και υγρών αποβλήτων, τα οποία θα αποτελούν περίπου το 75% του τομέα. Ιδιαίτερα, για τα στερεά απόβλητα και τα λύματα προβλέπεται ένας μηχανισμός τεχνικής υποστήριξης.

Τέλος, όσον αφορά την εξασφάλιση κατάλληλα εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού προσαρμοσμένου στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται για την Ήπειρο, επισημαίνεται ότι σύμφωνα με τις νέες δραστηριότητες, που προαναφέρθηκαν, απαιτούνται ιδιαίτερες δεξιότητες, οι οποίες πρέπει να αποκτηθούν από το εργατικό δυναμικό της Περιφέρειας. Με δεδομένο το σημαντικό αριθμό οικονομικών μεταναστών και την αύξηση του ενεργού πληθυσμού που αυτός συνεπάγεται, η αντιμετώπιση της ανεργίας στηρίζεται στην υποστήριξη της γεωργίας, για την διατήρηση των θέσεων απασχόλησης και στην ταχεία αύξηση των θέσεων απασχόλησης, κυρίως στον τριτογενή τομέα.

² Το πρόγραμμα «Natura 2000» είναι ένα θεσμοθετημένο πλαίσιο αρχών, Οδηγία 92/43/ΕΟΚ, το οποίο αφορά περιοχές υποψήφιες για ένταξη στο υπό κατάρτιση Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Προστατευόμενων Περιοχών, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται και περιοχές σημαντικές για την ορνιθοπανίδα, σύμφωνα με την Οδηγία 79/409/ΕΟΚ. Η διαδικασία ολοκλήρωσης του δικτύου «Natura 2000» αναμένεται να περατωθεί το 2004. Σημειώνεται ότι στην παρούσα φάση, το Ελληνικό Δίκαιο δεν έχει εναρμονιστεί με τις δύο προαναφερθείσες Ευρωπαϊκές Οδηγίες.

1.4 Π.Ε.Π ΗΠΕΙΡΟΥ 2000-2006 - ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

Με βάση την αναπτυξιακή φιλοσοφία και τους βασικούς στόχους που προαναφέρθηκαν, η αναπτυξιακή στρατηγική της Περιφέρειας εξειδικεύεται περαιτέρω σε **Αξονες Προτεραιότητας και Μέτρα**, τα οποία συγκροτούν το ΠΕΠ Ηπείρου 2000-2006. Η δομή και το περιεχόμενο των Αξόνων Προτεραιότητας στηρίζεται στη λογική των *ολοκληρωμένων παρεμβάσεων*, κυρίαρχο στοιχείο της οποίας είναι η έννοια της χωρικής ανάπτυξης συγκεκριμένων περιοχών- στόχων. Παράλληλα, ακολουθούνται οι βασικές αρχές σχεδιασμού που έχουν ισχύσει για τα ΚΠΣ μέχρι σήμερα. Έτσι λοιπόν έχουμε πολυτομεακούς και πολυταμειακούς Αξονες Προτεραιότητας αλλά και μονοταμειακά Μέτρα.

Έτσι λοιπόν, το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) της Περιφέρειας Ηπείρου συγκροτείται από έξι (6) Αξονες Προτεραιότητας, ως εξής:

- **Αξονας 1:** Αναπτυξιακή αξιοποίηση των μεγάλων έργων μεταφορών- Ανάδειξη της Περιφέρειας ως Δυτικής Πύλης για τη Βόρεια Ελλάδα.
- **Αξονας 2:** Ενίσχυση των αστικών υποδομών και υπηρεσιών.
- **Αξονας 3:** Ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας- Προστασία και ανάδειξη των φυσικών και πολιτιστικών πόρων.
- **Αξονας 4:** Αειφόρος ανάπτυξη της υπαίθρου.
- **Αξονας 5:** Υποστήριξη και ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού.
- **Αξονας 6:** Τεχνική βοήθεια.

1.4.1 Αξονας Προτεραιότητας 1: Ανάδειξη της Ηπείρου ως Δυτικής Πύλης για τη Βόρεια Ελλάδα-Αναπτυξιακή Αξιοποίηση των Μεγάλων Έργων Μεταφορών

Τα μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών που βρίσκονται σε εξέλιξη (Εγνατία Οδός, Δυτικός Αξονας, Λιμάνι Ηγουμενίτσας, Ζευξη Ακτίου - Πρέβεζας) στην Περιφέρεια Ηπείρου, σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές εξελίξεις της Δυτικής Βαλκανικής, δημιουργούν ένα νέο αναπτυξιακό περιβάλλον για την Ήπειρο και σημαντικές ευκαιρίες οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό το νέο αναπτυξιακό πλαίσιο, καθιστά την Περιφέρεια ως Δυτική Πύλη και μεταφορικό κόμβο της Ελλάδος προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Δυτικής Βαλκανικής. Επιπλέον, της δίνεται η ευκαιρία να δημιουργήσει συνθήκες ενδυνάμωσης και μεγέθυνσης της επιχειρηματικής της βάσης, καθώς και να χρησιμοποιήσει την δυνατότητα εισαγωγής επενδυτικών κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος αποτελεί σημαντικό τμήμα της Ελληνικής οικονομίας, δίνοντας την επί πλέον ώθηση, με την συνολική συμμετοχή όλων των ζωντανών δυνάμεων για την ανάπτυξη της Περιφέρειας.

Ο Αξονας Προτεραιότητας 1, περιλαμβάνει **τρία (3) επιμέρους μέτρα**, τα οποία είναι:

- **Μέτρο 1:** Υποδομές Μεταφορών.
- **Μέτρο 2:** Επέκταση των Υποδομών και Εκσυγχρονισμός των Επιχειρήσεων.
- **Μέτρο 3:** Ανάπτυξη και Προώθηση της Καινοτομίας.

Οι αντίστοιχες **δράσεις**, για την υλοποίηση των μέτρων του Άξονα Προτεραιότητας 1, περιλαμβάνουν:

- Έργα τα οποία εντάσσονται στον συνολικό σχεδιασμό ολοκλήρωσης των μεγάλων οδικών αξόνων της Περιφέρειας (**Εγνατία Οδός, Δυτικός Άξονας**) που βρίσκονται σε εξέλιξη και έργα βελτίωσης των βασικών οδικών ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών αξόνων του εθνικού και του επαρχιακού οδικού δικτύου και σύνδεσής τους με τους μεγάλους οδικούς άξονες.
- Την κατασκευή τμήματος του Δυτικού Άξονα.
- Τη δημιουργία νέων υποδομών μεταποίησης, εμπορίου και εκσυγχρονισμού των υπαρχουσών υποδομών, την εισαγωγή νέων μορφών εμπορίας και επιχειρηματικής δικτύωσης (καινοτομικές δράσεις), επενδυτικά κίνητρα ίδρυσης και εκσυγχρονισμού επιχειρήσεων και αξιοποίηση των ευκαιριών της Κοινωνίας της Πληροφορίας.
- Την ενίσχυση της μεταποιητικής βάσης μέσω κινήτρων για εκσυγχρονισμό, τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, τη δημιουργία σύγχρονων δομών εμπορίας και τη σύνδεση της έρευνας με την παραγωγή, μέσα από ένα ολοκληρωμένο πλέγμα ενεργειών και παρεμβάσεων που θα συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ του δευτερογενή τομέα.
- Την ενίσχυση καινοτόμων δράσεων, στα πλαίσια μιας αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης, οι οποίες θα αφορούν την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού αλλά και την προβολή και προώθηση του τουριστικού προϊόντος, την ενημέρωση των επισκεπτών και την δημιουργία οργανωμένων συστημάτων εξυπηρέτησης των τουριστών.

Τα **αναμενόμενα αποτελέσματα και οι επιπτώσεις**, από την εφαρμογή των παραπάνω δράσεων, αφορούν:

- Την συντόμευση των χρόνων διαδρομής.
- Την μείωση του κόστους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.
- Την αύξηση της οδικής ασφάλειας.
- Την προσέλκυση και ίδρυση νέων μονάδων και τον εκσυγχρονισμό των υφισταμένων εντός των ΒΙ.ΠΕ και ΒΙΟ.ΠΑ της Περιφέρειας.
- Την εισαγωγή και διάχυση των νέων τεχνολογιών και της επιχειρηματικότητας στις επιχειρήσεις της Περιφέρειας.
- Τη δημιουργία συνθηκών υποστήριξης για νέους επιχειρηματίες σε καινοτομικές δράσεις.
- Την ενίσχυση και ανάπτυξη σύγχρονων δομών και μεθόδων εμπορίου.
- Την αύξηση των εξαγωγών και τη διείσδυση των επιχειρήσεων της Περιφέρειας σε νέες αγορές στην Ελλάδα και το εξωτερικό.
- Την ανάπτυξη της δικτύωσης και της συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων της Περιφέρειας.
- Την ενίσχυση της «εξωστρέφειας», της ανταγωνιστικότητας και της τεχνογνωσίας των επιχειρήσεων της Περιφέρειας.
- Την αύξηση του εισοδήματος των κατοίκων της Περιφέρειας.
- Τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης και την αντίστοιχη μείωση της ανεργίας.

- Τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη της Περιφέρειας.
- Τις καινοτόμες δράσεις και την είσοδο στην νέα οικονομία.

Στον πίνακα 15, φαίνονται ποσοτικοποιημένοι οι στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας 1, όσον αφορά τις δράσεις, την αποτελεσματικότητα και τις επιπτώσεις τους.

Πίνακας 15: ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1		
ΔΡΑΣΕΙΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Κατασκευή- Βελτίωση περίπου 75 χλμ. τμημάτων εθνικής οδοποιίας.	Μείωση της ESS επί υφιστάμενου δικτύου εθνικής οδοποιίας 740 χλμ. κατά 5-7% περίπου.	Δημιουργία 2.900 ισοδύναμων ανθρωποετών πλήρους απασχόλησης κατά το στάδιο της κατασκευής.
Κατασκευή- Βελτίωση περίπου 10 χλμ. νέων τμημάτων διαπεριφερειακής οδοποιίας.	Εξοικονόμηση 200.000 περίπου οχηματο-ωρών ετησίως.	Ποσοστό επιχειρήσεων που επιβιώνουν μήνες μετά την λήψη χρηματοδοτικής στήριξης: 100%.
Κατασκευή- Βελτίωση περίπου 84 χλμ. τμημάτων διευρωπαϊκού οδικού δικτύου.	Περί τις 115 ωφελούμενες ιδιωτικές εταιρίες, είτε είναι ήδη εγκατεστημένες στις ΒΙΠΕ είτε στο στάδιο της εγκατάστασης. Περί τις 1.350 θέσεις εργασίας στις ανωτέρω επιχειρήσεις.	Δημιουργία περίπου 1.000 θέσεων εργασίας κατά τη λειτουργία.
Υποστήριξη επενδυτικών σχεδίων σε 55 ιδιωτικές μεταποιητικές επιχειρήσεις, περίπου.		
Υποστήριξη μικρού μεγέθους επενδύσεων σε 25 ΜΜΕ, περίπου.		
70 περίπου παρεμβάσεις ίδρυσης ή εκσυγχρονισμού επιχειρήσεων παραδοσιακού χαρακτήρα.		
Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των 2 υφιστάμενων ΒΙΠΕ.		

ΠΗΓΗ: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Ηπείρου, Κ.Π.Σ 2000-2006, Φεβρουάριος 2001.

1.4.2 Άξονας Προτεραιότητας 2: Ενίσχυση των Αστικών Υποδομών και Υπηρεσιών

Οι πόλεις της Ηπείρου (κυρίως οι πρωτεύουσες των Νομών), συγκεντρώνουν βασικές υποδομές της Περιφέρειας σε όλους τους τομείς της εκπαίδευσης και περίθαλψης, των υπηρεσιών για τις επιχειρήσεις, των υπηρεσιών διοίκησης και ένα μεγάλο μέρος

της οικονομικής δραστηριότητας στους τομείς της μεταποίησης και των υπηρεσιών. Παράλληλα, οι πόλεις και οι περιαστικές περιοχές τους, διαθέτουν εξαιρετικούς φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους και ένα ιδιαίτερα ελκυστικό περιβάλλον.

Ειδικότερα, όσον αφορά τα έργα περιβάλλοντος θα αφορούν κυρίως έργα υδρεύσεων, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας του πόσιμου νερού και έργα διαχείρισης στερεών αποβλήτων, με σκοπό τη σταδιακή μείωση του όγκου των αποβλήτων. Τελικός στόχος είναι η δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος με το οποίο οι πόλεις θα αποτελέσουν πόλο έλξης για επισκέπτες και επιχειρήσεις και θα βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Τα χαρακτηριστικά αυτά σε συνδυασμό με το νέο περιβάλλον ανάπτυξης, που έχει διαμορφωθεί από τις εξελίξεις στην Δυτική Βαλκανική και την ανάδειξη της Ηπείρου ως Δυτικής Πύλης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργούν ευκαιρίες περαιτέρω ανάπτυξης των αστικών κέντρων με οφέλη για το σύνολο της Περιφέρειας. Αυτό τον στόχο εξυπηρετεί ο Άξονας Προτεραιότητας 2.

Ο Άξονας Προτεραιότητας 2, περιλαμβάνει **τέσσερα (4) επιμέρους μέτρα**, τα οποία είναι:

- **Μέτρο 1:** Αστικές Υποδομές- Περιβάλλον (Υδρεύσεις, απόβλητα, ανάδειξη περιοχών κ.α).
- **Μέτρο 2:** Υποδομές Υγείας, Πρόνοιας και Εκπαίδευσης.
- **Μέτρο 3:** Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Αστικής Ανάπτυξης σε Τοπικές Ζώνες μικρής κλίμακας.
- **Μέτρο 4:** Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Αστικής Ανάπτυξης.

Οι αντίστοιχες **δράσεις**, για την υλοποίηση των μέτρων του Άξονα Προτεραιότητας 2, περιλαμβάνουν:

- Τη βελτίωση βασικών οδικών αξόνων.
- Την προστασία και αξιοποίηση του υδάτινου δυναμικού.
- Τις παρεμβάσεις πολεοδομικού σχεδιασμού.
- Τη διαχείριση στερεών αποβλήτων.
- Την προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος.
- Τον εκσυγχρονισμό του ιατρο-τεχνολογικού εξοπλισμού των νοσοκομείων.
- Τη δημιουργία δομών παιδικής προστασίας και φροντίδας ατόμων τρίτης ηλικίας.
- Τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών στην Πρωτοβάθμια και Τριτοβάθμια Εκπαίδευση.
- Τη δημιουργία σχολείων Β' Ευκαιρίας.
- Την αναβάθμιση των ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης.
- Την αναβάθμιση και ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού των μειονεκτικών αστικών ζωνών, με τη βελτίωση της απασχόλησης και την αύξηση της προσφοράς ίσων ευκαιριών απασχόλησης.

Τα **αναμενόμενα αποτελέσματα και οι επιπτώσεις**, από την εφαρμογή των παραπάνω δράσεων, αφορούν:

- Την ανάδειξη των αστικών κέντρων της Ηπείρου, ως κέντρων υπηρεσιών, εκπαίδευσης, περίθαλψης και εμπορικών κέντρων. Επίσης κέντρων πολιτισμού, αναψυχής, έρευνας και επιστημών, τόσο για την Ήπειρο όσο και για την ευρύτερη περιοχή και την Νότιο Αλβανία.
- Την ανάδειξη των Ιωαννίνων, ειδικά, ως Περιφερειακού-Διακρατικού πόλου ανάπτυξης και Βαλκανικού κέντρου. Επίσης, κέντρου διοίκησης και πολιτισμού με αναπτυξιακό προωθητικό ρόλο για όλη την Περιφέρεια.
- Την ενίσχυση των φορέων που υποστηρίζουν το νέο ρόλο της Περιφέρειας για την υποδοχή αυξημένων δραστηριοτήτων.
- Την αναβάθμιση των αστικών υποδομών για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των πόλεων.
- Την ανάδειξη και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος για την ενίσχυση του τουρισμού.
- Τη δημιουργία υποδομών για την προστασία του περιβάλλοντος και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Την προστασία και προβολή των ιστορικών χώρων και τη δημιουργία σύγχρονων πολιτιστικών υποδομών, για την ενίσχυση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων.
- Τη λειτουργία των Ιδρυμάτων Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης ως βασικών φορέων παραγωγής έρευνας και τεχνολογίας και την προώθηση των καινοτομικών δραστηριοτήτων στην παραγωγική βάση της Περιφέρειας.
- Την προσφορά υπηρεσιών υγείας υψηλών προδιαγραφών από τα Νοσοκομεία της Περιφέρειας, την προσφορά υπηρεσιών παιδικής προστασίας και υπηρεσιών σε άτομα της τρίτης ηλικίας.
- Τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου της ευρύτερης περιοχής καθώς επίσης και την ενίσχυση της κατάρτισης, την καταπολέμηση του αποκλεισμού και της ανεργίας.
- Τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη διαμόρφωση της σύγχρονης δυναμικής ταυτότητας της Ηπείρου, ως κέντρου των Βαλκανίων.
- Την επίλυση προβλημάτων αστικής ανάπτυξης και την αναβάθμιση των προβληματικών και μειονεκτικών περιοχών.

Στον πίνακα 16, φαίνονται ποσοτικοποιημένοι οι στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας 2, όσον αφορά τις δράσεις, την αποτελεσματικότητα και τις επιπτώσεις τους.

Πίνακας 16: ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2		
ΔΡΑΣΕΙΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Βελτίωση βασικών αστικών οδικών αξόνων περίπου 7,5 χλμ. (7 έργα).	Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, με μείωση του μέσου όρου μετακίνησης κατά 10-15%, εξοικονόμηση περίπου 50.000 οχηματο-ωρών ετησίως.	Δημιουργία περίπου 1.520 ισοδύναμων ανθρωποετών πλήρους απασχόλησης κατά το στάδιο της υλοποίησης.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2 (συνέχεια)		
ΔΡΑΣΕΙΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Πολεοδομικός Σχεδιασμός, 4 δράσεις.	Αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος, ωφελούμενοι περίπου 120.000 κάτοικοι των αστικών περιοχών.	
Διαχείριση στερεών αποβλήτων - 2 Δράσεις ανακύκλωσης.	Βελτίωση της ποιότητας ζωής περίπου 120.000 κατοίκων των αστικών περιοχών Ανακύκλωση ποσοστού 1% του συνολικού όγκου των στερεών αποβλήτων στο τέλος της περιόδου.	
Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος – Επεμβάσεις σε βιότοπους (4 δράσεις).	Αύξηση της τουριστικής κίνησης των πόλεων, ωφελούμενοι περίπου 120.000 κάτοικοι των αστικών περιοχών.	
Εκσυγχρονισμός εξοπλισμού και λοιπών υποδομών των Νοσοκομείων (2 έργα εξοπλισμού).	Προσφορά υπηρεσιών υγείας υψηλού επιπέδου, ωφελούμενοι 340.000 κάτοικοι της Περιφέρειας.	
Δημιουργία δομών πρόνοιας, 4 έργα και 7 έργα παιδικής πρόνοιας.	Κοινωνική φροντίδα και προστασία παιδιών (ωφελούμενοι περίπου 100 οικογένειες) και ατόμων προχωρημένης ηλικίας (περίπου 1.000 άτομα).	
Δημιουργία υποδομών στην εκπαίδευση, στην Έρευνα και την Τεχνολογία. (3 έργα εκπαίδευσης).	Αναβάθμιση του ρόλου των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (ωφελούμενοι χρήστες, περίπου 600 σπουδαστές), Ποσοστό σχολείων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης σε πρωινή βάρδια στο τέλος της περιόδου 100%, Αύξηση δυναμικότητας κατάρτισης/ εκπαίδευσης (Β'βάθμια- Γ'βάθμια) στο τέλος της περιόδου κατά 53%.	
Εκπαίδευση και Κατάρτιση (π.χ περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση)	Κατάρτιση 1.000 περίπου ατόμων.	

ΠΗΓΗ: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Ηπείρου, Κ.Π.Σ 2000-2006, Φεβρουάριος 2001.

1.4.3 Άξονας Προτεραιότητας 3: Ενίσχυση της Τουριστικής Δραστηριότητας- Προστασία και Ανάδειξη των Φυσικών και Πολιτιστικών Πόρων.

Η Περιφέρεια Ηπείρου διαθέτει εξαιρετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα όσον αφορά το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, όπως καθαρές ακτές, πλούσιο και ποικίλο ανάγλυφο, αρχαιολογικά μνημεία, εθνικούς δρυμούς, τοπική πολιτιστική παράδοση, παραδοσιακούς οικισμούς, ιστορική παράδοση κ.λ.π.

Υπάρχει σημαντικός αριθμός ευαίσθητων και προστατευόμενων περιοχών με κύριο κριτήριο την οικολογική και αισθητική τους αξία. Στις περιοχές αυτές περιλαμβάνονται εθνικοί δρυμοί και περιοχές υποψήφιες για ένταξη στο Πανευρωπαϊκό δίκτυο Προστατευόμενων Περιοχών NATURA 2000. Προβλήματα στο φυσικό περιβάλλον της Ηπείρου δημιουργούνται από την έλλειψη υποδομών που αφορούν χώρους υγειονομικής ταφής απορριμμάτων, βιολογικούς καθαρισμούς, αποχετεύσεις οικισμών κλπ.

Σε ό,τι αφορά τους πολιτιστικούς και πολιτισμικούς πόρους, η Περιφέρεια διαθέτει πλήθος αρχαιολογικών χώρων όλων των περιόδων, μερικοί εκ των οποίων έχουν αναδειχθεί και είναι επισκέψιμοι. Αυτοί, σε συνδυασμό με το φυσικό περιβάλλον, τους παραδοσιακούς οικισμούς και την πολιτιστική παράδοση, μπορούν να συμβάλλουν στην αύξηση του τουριστικού προϊόντος της Περιφέρειας.

Ο Άξονας Προτεραιότητας 3, περιλαμβάνει τέσσερα (4) επιμέρους μέτρα, τα οποία είναι:

- **Μέτρο 1:** Προστασία και Ανάδειξη του Φυσικού Περιβάλλοντος.
- **Μέτρο 2:** Ενίσχυση των Υποδομών, της Επιχειρηματικότητας και Ανταγωνιστικότητας στον Τριτογενή Τομέα- Αξιοποίηση των Φυσικών Πόρων.
- **Μέτρο 3:** Ανάδειξη Πολιτισμικών Στοιχείων.
- **Μέτρο 4:** Μηχανισμοί Υποστήριξης και Προβολής του Τουριστικού Προϊόντος.

Οι αντίστοιχες δράσεις, για την υλοποίηση των μέτρων του Άξονα Προτεραιότητας 3, περιλαμβάνουν:

- Έργα κατασκευής χώρων υγειονομικής ταφής απορριμμάτων καθώς και έργα κατασκευής και βελτίωσης εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων.
- Έργα προστασίας βιοτόπων και φυσικών σχηματισμών.
- Έργα αναπλάσεων και διαμορφώσεων παράκτιων περιοχών.
- Έργα αποκατάστασης, ανάδειξης και προβολής της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- κάλυψη των πεδίων της παραγωγής, της τιμής, και των εμπλεκόμενων, στο τουριστικό προϊόν, φορέων.
- Την οργάνωση επαφών γνωριμιών και διαφόρων διακρατικών συνεργασιών με φορείς, οι οποίοι εμπλέκονται στην τουριστική δραστηριότητα.
- Την ανάπτυξη εκστρατείας προβολής όλων των τουριστικών περιοχών της Περιφέρειας, με σκοπό την σύνδεσή τους (Θάλασσα-Βουνό).

- Τη δημιουργία ιστοσελίδων για χρησιμοποίηση του διαδικτύου ως αποτελεσματικού εργαλείου προώθησης των περιοχών της Περιφέρειας.
- Τη δημιουργία ταυτότητας ως «σήματος κατατεθέν» για περιοχές διάφορων μορφών τουρισμού καθώς και τη δημιουργία σήματος ποιότητας για τις παρεχόμενες υπηρεσίες και τις μονάδες εξυπηρέτησης.

Τα **αναμενόμενα αποτελέσματα και οι επιπτώσεις**, από την εφαρμογή των παραπάνω δράσεων, αφορούν:

- Την προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος ώστε να καταστούν ελκυστικότερες οι περιοχές για ανάπτυξη και αύξηση της τουριστικής κίνησης.
- Την ορθολογική διαχείριση των στερεών και υγρών αποβλήτων.
- Την προστασία του υδάτινου δυναμικού και την ορθολογική αξιοποίηση του.
- Την προστασία βιοτόπων και φυσικών σχηματισμών
- Τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης και την αύξηση του εισοδήματος των κατοίκων.
- Την ποιοτική και δυναμική τουριστική ανάπτυξη της Περιφέρειας, με τη δημιουργία και την αναβάθμιση των υποδομών καθώς και με την ενίσχυση του ιδιωτικού τομέα, με σκοπό την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και την προσφορά τουριστικών υπηρεσιών υψηλού ποιοτικού επιπέδου.
- Την ενίσχυση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- Τη δημιουργία σύγχρονων πολιτιστικών δομών.
- Την αποκατάσταση και ανάδειξη των μνημείων και του λαογραφικού πλούτου της περιοχής.
- Την προστασία, ανάδειξη και προβολή του πολιτιστικού πλούτου της Περιφέρειας.
- Την προβολή του τουριστικού προϊόντος με ορθολογική και σύγχρονη οργάνωση.
- Την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, την προώθηση καινοτομικών δράσεων στον τομέα του τουρισμού.

Στον πίνακα 17, φαίνονται ποσοτικοποιημένοι οι στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας 3, όσον αφορά τις δράσεις, την αποτελεσματικότητα και τις επιπτώσεις τους.

Πίνακας 17: ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 3		
ΔΡΑΣΕΙΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Κατασκευή 5 ΧΥΤΑ.	Ωφελούμενος πληθυσμός 250.000 κάτοικοι.	Δημιουργία περίπου 200 ισοδύναμων ανθρωποετών πλήρους απασχόλησης κατά το στάδιο της κατασκευής. 350 νέες θέσεις εργασίας κατά τη λειτουργία. Δημιουργία 7 φορέων διαχείρισης απορριμμάτων και βιοτόπων.

Πίνακας 17: ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 3 (συνέχεια)

ΔΡΑΣΕΙΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Προμήθεια 3 ειδικών μονάδων βιολογικού καθαρισμού.	Ωφελούμενος πληθυσμός 10.000 κάτοικοι.	
Ποσοστό (%) χρησιμοποιημένων υδάτων που υφίστανται επεξεργασία.	Επίτευξη ποσοστού 3% για την Περιφέρεια το 2006.	
Ποσοστό (%) στερεών λυμάτων που θα ενταφιάζονται.	Επίτευξη ποσοστού 80% για την Περιφέρεια το 2006.	
Κατασκευή 2 έργων ανάπλασης.	Ωφελούμενος πληθυσμός 5.000 κάτοικοι της Περιφέρειας.	Δημιουργία περίπου 10 ισοδύναμων ανθρωποετών πλήρους απασχόλησης κατά το στάδιο της κατασκευής. Δημιουργία 5 θέσεων εργασίας κατά τη λειτουργία.
Επεμβάσεις σε βιοτόπους (2)	Ωφελούμενος πληθυσμός 15.000 κάτοικοι της Περιφέρειας.	Δημιουργία περίπου 10 ανθρωποετών πλήρους απασχόλησης κατά το στάδιο της κατασκευής. Δημιουργία 5 θέσεων εργασίας κατά τη λειτουργία του φορέα.
100 Παρεμβάσεις ενίσχυσης και εκσυγχρονισμού ξενοδοχειακής υποδομής.	Δημιουργία 1.400 περίπου νέων κλινών. Εκσυγχρονισμός 2.800 περίπου υπαρχουσών κλινών. Αύξηση αριθμού επισκεπτών.	
70 Παρεμβάσεις δημιουργίας-στήριξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού.		
Ανάδειξη και συντήρηση 35 μνημείων Κλασικών, Βυζαντινών και Νεώτερων χρόνων.		
Κατασκευή 1 Μουσείου.		

ΠΗΓΗ: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Ηπείρου, Κ.Π.Σ 2000-2006, Φεβρουάριος 2001.

1.4.4 Άξονας Προτεραιότητας 4: Αειφόρος Ανάπτυξη της Υπαίθρου

Ο άξονας αυτός, θα υποστηρίξει με ολοκληρωμένο τρόπο την ανάπτυξη των περιοχών της υπαίθρου, αφ' ενός με την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων, με έμφαση στα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα της Περιφέρειας στον τομέα της γεωργίας, και αφετέρου με την αναβάθμιση των υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της παιδείας, της υγείας, της πρόνοιας και του περιβάλλοντος.

Ο Άξονας Προτεραιότητας 4 παρεμβαίνει στις τέσσερις βασικές ζώνες που υπάρχουν στην Περιφέρεια Ηλείου και οι οποίες είναι οι εξής:

- **Η παράκτια ζώνη ανάπτυξης τουρισμού και θαλάσσιων μεταφορών**, η οποία χαρακτηρίζεται από την συγκέντρωση έργων τουριστικής ανάπτυξης, θαλάσσιων μεταφορών και ανάπτυξης της αλιείας. Οι αναπτυξιακές παρεμβάσεις στη ζώνη αυτή είναι σημαντικές, διότι αφενός αυξάνουν τις αναπτυξιακές δυνατότητες των δύο μεγάλων αστικών κέντρων- της Ηγουμενίτσας και της Πρέβεζας- με την κατασκευή μεγάλων λιμενικών έργων και αφετέρου, δημιουργούν υποδομές και προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης, με διαρθρωτικά αναπτυξιακά αποτελέσματα κυρίως για το βόρειο τμήμα της ζώνης (νομό Θεσπρωτίας). Επίσης, στη ζώνη αυτή προστίθεται και η προστατευόμενη περιοχή του υγροβιότοπου του Αμβρακικού, η οποία προσφέρεται για οικολογικό τουρισμό.
- **Η ζώνη των ορεινών όγκων που επιδέχονται τουριστική ανάπτυξη**. Η ζώνη αυτή εκτείνεται τόσο κατά μήκος του ανατολικού ορίου της Περιφέρειας, στους νομούς Ιωαννίνων (Ζαγόρι, Μέτσοβο, περιοχή Κόνιτσας, Βόρεια Τζουμέρκα) και Άρτας (κεντρικά και νότια Τζουμέρκα), όσο και κατά μήκος των συνόρων με την Αλβανία (περιοχή Φιλατών, Πωγωνοχώρια-Μαστοροχώρια). Στη ζώνη αυτή πρέπει να προστεθούν «θύλακες» ανάπτυξης τουρισμού και στους υπόλοιπους νομούς (περιοχή Λίμνης Ζηρού και Λίμνης Πουρναρίου, στενά Αχέρωντα- Σούλι, περιοχή Παραμυθιάς). Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται από τη δυνατότητα ήπιας τουριστικής ανάπτυξης, βάσει των συγκριτικών πλεονεκτημάτων (φυσικού κάλλους και πολιτιστικής κληρονομιάς) των περιοχών που εμπεριέχει.
- **Η ζώνη εκμεταλλεύσιμης γεωργικής γης με δυνατότητα υψηλής απόδοσης**, συγκεντρώνεται αφενός στο νοτιο-δυτικό τμήμα της Περιφέρειας, το οποίο περιλαμβάνει εκτάσεις του νομού Πρέβεζας και Άρτας και αφετέρου σε «θύλακες» των νομών Θεσπρωτίας και Ιωαννίνων. Στη ζώνη Πρέβεζας-Άρτας συγκεντρώνεται η πλειοψηφία των αρδευτικών έργων, τα οποία όμως υστερούν σε σχέση με τις διαπιστωμένες ανάγκες της περιοχής.
- **Η ευρύτερη ζώνη των ορεινών και ημιορεινών περιοχών** είναι η πιο εκτεταμένη και περιλαμβάνει περιοχές με δυνατότητες ανάπτυξης κυρίως της κτηνοτροφίας, τόσο της ελεύθερης όσο και της οργανωμένης. Σημαντική επίδραση στη ζώνη αυτή έχουν οι υποδομές βοσκοτόπων και οργανωμένων μονάδων, αλλά και τα έργα «τοπικής ανάπτυξης», τα οποία βελτιώνουν την ποιότητα ζωής και τις προσβάσεις στους ορεινούς και ημιορεινούς οικισμούς.

Ο Άξονας Προτεραιότητας 4, περιλαμβάνει **δεκατρία (13)** επιμέρους **μέτρα**, τα οποία είναι:

- **Μέτρο 1:** Διαχείριση των Υδάτινων Πόρων –Έγχειδες Βελτιώσεις.
- **Μέτρο 2:** Ανάπτυξη της Δασοπονίας και Αειφόρος Διαχείριση των Δασικών Οικοσυστημάτων
- **Μέτρο 3:** Επενδύσεις στις Γεωργικές Εκμεταλλεύσεις- Προβολή Τοπικών Προϊόντων
- **Μέτρο 4:** Προστασία του Περιβάλλοντος σε συνδυασμό με τη Γεωργία, τη Δασοκομία, τη διατήρηση του τοπίου και τις συνθήκες εκτροφής των ζώων.
- **Μέτρο 5:** Παρεμβάσεις σε επίπεδο αγροτικής γης- Αναδασμοί- Έγχειδες Βελτιώσεις- Γεωργική Υποδομή.
- **Μέτρο 6:** Ανακαίνιση και Ανάπτυξη των Οικισμών, Προστασία και Διατήρηση της Αγροτικής Κληρονομιάς.
- **Μέτρο 7:** Στήριξη της Επιχειρηματικότητας στις Ορεινές Περιοχές- Καινοτόμες Δράσεις.
- **Μέτρο 8:** Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Ανάπτυξης Περιοχών στην Ύπαιθρο με συγκροτημένες και συνεκτικές δράσεις.
- **Μέτρο 9:** Παρεμβάσεις στην Αλιεία.
- **Μέτρο 10:** Υποδομές Μεταφορών στην Ύπαιθρο.
- **Μέτρο 11:** Ενίσχυση των Κοινωνικών Υποδομών Υγείας, Πρόνοιας και Εκπαίδευσης στην Ύπαιθρο.
- **Μέτρο 12:** Ανάδειξη Φυσικού και Δομημένου Περιβάλλοντος.
- **Μέτρο 13:** Ολοκληρωμένες Δράσεις Αγροτικής Ανάπτυξης.

Οι αντίστοιχες **δράσεις**, για την υλοποίηση των στόχων του Άξονα Προτεραιότητας 4, περιλαμβάνουν:

- Την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και την παραγωγική ανασυγκρότηση του πρωτογενή τομέα με την ορθολογική διαχείριση των υδάτινων πόρων, την ορθολογική διαχείριση και αξιοποίηση του δασικού πλούτου, με τη βελτίωση της ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και την τόνωση της εξαγωγικής δυνατότητας, της παραγωγής και της προώθησης πρότυπων και βιολογικών καλλιεργειών, της κατασκευής συμπληρωματικών υποδομών, που θα υποστηρίξουν την ενίσχυση της γεωργίας και της κτηνοτροφίας, με παρεμβάσεις προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος (μετεγκαταστάσεις οχλουσών μονάδων), ολοκληρωμένης ανάπτυξης του αγροτικού χώρου, ανάπτυξης της αλιείας (βελτίωση της υπάρχουσας υποδομής).
- Τη δημιουργία έργων αγροτικού εξηλεκτρισμού καθώς και έργων υποδομής που κρίνονται απαραίτητα για την εξειδικευμένη επιστημονική υποστήριξη της ανάπτυξης της γεωργίας και κτηνοτροφίας στην Περιφέρεια, σε ότι αφορά τη φυτοπροστασία και τη γενετική βελτίωση ζώων.

- Τη διευκόλυνση της ανάληψης των ενεργειών προσαρμογής του πρωτογενή τομέα με την ανασυγκρότηση της υπαίθρου και την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των αγροτικών προϊόντων, έτσι ώστε ο πρωτογενής τομέας να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τα νέα ανταγωνιστικά δεδομένα.
- Τη δημιουργία συμπληρωματικών υποδομών στον πρωτογενή τομέα.
- Τη δημιουργία συμπληρωματικών υποδομών στην αλιεία.
- Την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, με αισθητικές παρεμβάσεις στο οικιστικό περιβάλλον, βελτίωση των υποδομών ύδρευσης, προστασία και ανάδειξη βιοτόπων και φυσικών σχηματισμών και την προώθηση του χωροταξικού σχεδιασμού.
- Τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφορών, την αναβάθμισή του επαρχιακού και διαδημοτικού δικτύου καθώς και των οδικών κυκλωμάτων εξυπηρέτησης τουριστικών περιοχών.
- Τη βελτίωση και ενίσχυση των αναγκαίων υποδομών στους τομείς Εκπαίδευσης, Υγείας και Πρόνοιας, με παρεμβάσεις εκσυγχρονισμού και επέκτασης των κτιριακών υποδομών, εκσυγχρονισμού του ιατρο-τεχνολογικού εξοπλισμού και ενίσχυσης της πολιτικής πρόνοιας.
- Την ενίσχυση του αγροτικού εισοδήματος με την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών απασχόλησης

Τα **αναμενόμενα αποτελέσματα και οι επιπτώσεις**, από την εφαρμογή των παραπάνω δράσεων, αφορούν:

- Την προστασία, ανάπτυξη και ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων με έμφαση στους δασικούς και υδάτινους πόρους, βάσει ολοκληρωμένων σχεδίων και μελετών.
- Την αύξηση των δασικών εκτάσεων και των παραγόμενων δασικών προϊόντων, την ανασύσταση του δασοκομικού παραγωγικού δυναμικού που έχει πληγεί από φυσικές καταστροφές και τη διατήρηση της οικολογικής σταθερότητας.
- Τη βελτίωση της ποιότητας των αγροτικών προϊόντων, την μείωση του κόστους και την αναδιάρθρωση της παραγωγής, ώστε να αυξηθούν οι εξαγωγικές δυνατότητες των παραγομένων αγροτικών προϊόντων.
- Την παραγωγή πρότυπων και βιολογικών καλλιεργειών καθώς και ανάδειξη προϊόντων ονομασίας προέλευσης και γεωγραφικής ένδειξης.
- Την συγκράτηση του αγροτικού πληθυσμού στην ύπαιθρο και την προσέλκυση νέων αγροτών, ώστε να επιτευχθεί μια στέρεα βάση για την βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

- Τη δημιουργία εναλλακτικών ευκαιριών απασχόλησης και συμπληρωματικού εισοδήματος (προς το αγροτικό), για τους κατοίκους των ορεινών περιοχών.
- Την συγκρότηση μικροπεριφερειών, με κέντρα τους νέους Δήμους, με σκοπό την ολοκληρωμένη ανάπτυξή τους, η οποία θα συμβάλει στην άρση της απομόνωσης και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Την εξασφάλιση όλων των απαραίτητων υποδομών που θα μειώσουν τις ενδοπεριφερειακές ανισότητες.
- Την αύξηση του τουρισμού και την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.
- Τη δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου μεταφορών, με παρεμβάσεις στο επαρχιακό, διαδημοτικό και τοπικό οδικό δίκτυο.
- Τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Περιφέρειας.
- Τον εκσυγχρονισμό του εκπαιδευτικού συστήματος, με την συμπλήρωση της αναγκαίας υλικοτεχνικής και κτιριακής υποδομής
- Την ενίσχυση του συστήματος παρεχομένων υπηρεσιών στον τομέα της υγείας και την εφαρμογή πολιτικής πρόνοιας, που να ανταποκρίνεται στην σημερινή πραγματικότητα.

Στον πίνακα 18, φαίνονται ποσοτικοποιημένοι οι στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας 4, όσον αφορά τις δράσεις, την αποτελεσματικότητα και τις επιπτώσεις τους.

Πίνακας 18: ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4		
ΔΡΑΣΕΙΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Βελτίωση και εκσυγχρονισμός αρδευτικών δικτύων σε περίπου 7.750 Ha.	Επέμβαση στο 6,3% του συνόλου των καλλιεργούμενων εκτάσεων. Επέμβαση στο 15% του συνόλου των αρδευόμενων εκτάσεων.	Δημιουργία περίπου 500 ισοδύναμων ανθρωποετών πλήρους απασχόλησης κατά το στάδιο κατασκευής. Αύξηση της απασχόλησης κατά 5%, μετά την ολοκλήρωσή της. Μείωση των απωλειών αρδευτικού νερού (2%) και βελτίωση της ποιότητάς του.
Έργα βασικών ισοπεδώσεων και συστηματοποιήσεων σε περίπου 9.440 Ha.	Αύξηση των μέσων στρεμματικών αποδόσεων των καλλιεργειών έως και 10%.	Βελτίωση των συνθηκών εργασίας.
Βελτίωση – Αντικατάσταση- Συμπλήρωση – Δημιουργία νέων στραγγιστικών δικτύων σε περίπου 24.000 στρεμ.	Παρέμβαση στο 18% των αρδευόμενων εκτάσεων.	Βελτίωση των συνθηκών εργασίας.

Πίνακας 18: ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4 (συνέχεια)

ΔΡΑΣΕΙΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Δάσωση ιδιωτικών και κοινοτικών εκτάσεων περίπου 11.000 Ha. Αναδασώσεις πρόληψης και αποκατάστασης περίπου 15.000 Ha. Καταπολέμηση ασθeneιών σε 2.000 Ha. Προστασία Εθνικών Δρυμών σε περίπου 15.000 Ha.	Παρεμβάσεις σε 15 τουλάχιστον δασοκτήμονες δήμους. Παρεμβάσεις σε 4 περιοχές με δάσωση ειδών ανθεκτικών σε πυρκαγιές και ασθένειες.	Δημιουργία 100 ισοδύναμων ανθρωποετών απασχόλησης κατά το στάδιο κατασκευής.
Εφαρμογή αναδασμού σε έκταση περίπου 4.200 Ha.	Αύξηση των εκτάσεων που έχουν γίνει αναδάσμοι στο Β' ΚΤΙΣ κατά 140%.	Μείωση πολυτεμαχισμού σε αναλογία 1/2 και 1/3.
Επενδύσεις σε περίπου 600 γεωργικές εκμεταλλεύσεις.	Παρέμβαση στο σύνολο των γεωργικών εκμεταλλεύσεων κατά 1,3%.	Δημιουργία περίπου 60 νέων θέσεων εργασίας.
Μετεγκαταστάσεις περίπου 70 κτηνοτροφικών μονάδων.	Μείωση στις παραγωγικές δαπάνες των μονάδων κατά 5-10%.	Εκσυγχρονισμός των μονάδων με διατήρηση της απασχόλησης στα ίδια επίπεδα, ακόμα και μετά την μετεγκατάσταση.
Κατασκευή- βελτίωση περίπου 550χλμ. επαρχιακής και τοπικής οδοποιίας.	Παρεμβάσεις βελτίωσης του οδικού δικτύου στο 30% των Δήμων της Περιφέρειας.	Μείωση του κόστους μετακινήσεων.
Κατασκευή περίπου 15 χλμ. υδρευτικού δικτύου.	Βελτίωση της ποιότητας του υδρευτικού δικτύου περίπου στο 2% του ορεινού πληθυσμού.	
Παρεμβάσεις αναβάθμισης δομημένου περιβάλλοντος (30) και παρεμβάσεις ανάδειξης φυσικού περιβάλλοντος (10).		Δημιουργία 100 ισοδύναμων ανθρωποετών απασχόλησης κατά το στάδιο της κατασκευής.
Τουλάχιστον 6 αλιευτικά καταφύγια και 5 βελτιωτικές ενέργειες λιμνοθαλασσών.	Αύξηση των αποδόσεων των λιμνοθαλασσών κατά 30%.	Βελτίωση των συνθηκών εργασίας των αλιέων και της ποιότητας των αλιευμάτων.
Υποδομές σε 8 βιβλιοθήκες και εργαστήρια, σε 2 κέντρα πρόνοιας και 2 κέντρα υγείας-περιφερειακά ιατρεία.		Βελτίωση του επιπέδου της παρεχόμενης εκπαίδευσης και των παρεχόμενων υπηρεσιών πρωτοβάθμιας περίθαλψης και πρόνοιας.
Ενίσχυση αγροτουρισμού με 30 επενδύσεις και 20 στην παραδοσιακή βιοτεχνία.		Βελτίωση των συνθηκών ανταγωνιστικότητας τοπικών επιχειρήσεων και βελτίωση του αγροτικού εισοδήματος.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4 (συνέχεια)		
ΔΡΑΣΕΙΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Υποστήριξη περίπου 10 λειτουργιών κοινωνικής στήριξης (π.χ βρεφονηπιακοί σταθμοί, ΚΑΠΗ, μονάδες δημιουργικής απασχόλησης παιδιών, υπηρεσίες βοήθειας στο σπίτι για ηλικιωμένα άτομα, κ.λ.π.).	Εξασφάλιση ίσων ευκαιριών πρόσβασης στην αγορά εργασίας- διευκόλυνση και αποδέσμευση γυναικών από εξαρτώμενα άτομα.	Δημιουργία περίπου 35 νέων μόνιμων θέσεων απασχόλησης. Δημιουργία 8 ισοδύναμων ανθρωποετών πλήρους απασχόλησης κατά τη διάρκεια των ενεργειών.
Ανάπτυξη-Βελτίωση δεξιοτήτων ανθρώπινου δυναμικού, διεξαγωγή περίπου 60 σεμιναρίων επαγγελματικής κατάρτισης 15 ατόμων το καθένα, εκ των οποίων το 50% αφορούν γυναίκες, διάρκειας περίπου 300 ωρών (συνολικά, η κατάρτιση αφορά περίπου 900 άτομα).	Βελτίωση των επαγγελματικών προσόντων 900 περίπου ατόμων.	Δημιουργία περίπου 50 νέων μόνιμων θέσεων απασχόλησης. Δημιουργία 12 ανθρωποετών πλήρους απασχόλησης κατά τη διάρκεια των ενεργειών. Εύρεση μόνιμης απασχόλησης στο 30% περίπου των ατόμων που εκπαιδεύτηκαν.

ΠΗΓΗ: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Ηπείρου, Κ.Π.Σ 2000-2006, Φεβρουάριος 2001.

1.4.5 Άξονας Προτεραιότητας 5: Υποστήριξη και Ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού

Το ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί, στο σημερινό ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον, αποφασιστική προϋπόθεση στήριξης της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην Περιφέρεια Ηπείρου, η οποία χαρακτηρίζεται από αναπτυξιακή υστέρηση αλλά και από συνθήκες ταχύτατης αλλαγής στο αναπτυξιακό της περιβάλλον. Οι συνθήκες αυτές, παρουσιάζουν σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης για την Περιφέρεια, για την αξιοποίηση των οποίων είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί για το ανθρώπινο δυναμικό της Περιφέρειας, η ανάπτυξη των κατάλληλων δεξιοτήτων και τεχνογνωσίας ώστε να ανταποκρίνονται στις νέες συνθήκες και τις αναπτυξιακές προοπτικές της περιφέρειας καθώς και η αξιοποίησή τους στην πράξη. Παράλληλα, με δεδομένο το πολύ υψηλό ποσοστό ανεργίας της Περιφέρειας (το υψηλότερο της χώρας σε όλες τις κατηγορίες του ενεργού πληθυσμού), είναι απαραίτητο να στηριχθεί ενεργά η πρόσβαση των ανέργων στην αγορά εργασίας.

Ο Άξονας Προτεραιότητας 5, περιλαμβάνει **τρία (3) επιμέρους μέτρα**, τα οποία είναι:

- **Μέτρο 1:** Ανάπτυξη της Γυναικείας Απασχόλησης και Επιχειρηματικότητας- Προώθηση της Ισότητας των Δύο Φύλων.
- **Μέτρο 2:** Ανάπτυξη ανθρώπινου Δυναμικού.
- **Μέτρο 3:** Τοπικές Πρωτοβουλίες Απασχόλησης.

Οι αντίστοιχες **δράσεις**, για την υλοποίηση των μέτρων του Άξονα Προτεραιότητας 5, περιλαμβάνουν:

- Την επαγγελματική κατάρτιση των ανέργων και εργαζομένων της Περιφέρειας σε όλες τις κατηγορίες επαγγελμάτων και κλάδους, με έμφαση σε επαγγέλματα και κλάδους που συναρτώνται με την στρατηγική ανάπτυξης της Περιφέρειας (Καινοτομία, Επιχειρηματικότητα, Τουρισμός, Πολιτισμός, Περιβάλλον).
- Τη βελτίωση και αύξηση της απασχόλησης σε περιοχές ή τομείς που αντιμετωπίζουν συνθήκες παραγωγικής αναδιάρθρωσης ή υποβάθμισης.
- Τη διευκόλυνση της ένταξης στην αγορά εργασίας των γυναικών και γενικά ατόμων που έχουν υπό την φροντίδα τους εξαρτώμενα άτομα.
- Τις ενέργειες στήριξης της απασχόλησης σε τομείς κοινωνικών υπηρεσιών.
- Την άμεση συνέργια, με την υλοποίηση ή την λειτουργία έργων χρηματοδοτούμενων στην Περιφέρεια από τα Διαρθρωτικά Ταμεία.

Τα **αναμενόμενα αποτελέσματα και οι επιπτώσεις**, από την εφαρμογή των παραπάνω δράσεων, αφορούν:

- Την αναβάθμιση των προσόντων συγκεκριμένων ομάδων ανέργων και εργαζομένων της Περιφέρειας Ηπείρου.
- Την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.
- Την ενίσχυση των εισοδημάτων.
- Τη διατήρηση υφισταμένων και τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης καθώς και την καταπολέμηση της ανεργίας μακράς διάρκειας.
- Την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων που εμφανίζονται στον τομέα της απασχόλησης σε συγκεκριμένες περιοχές μικρής κλίμακας, οι οποίες πλήττονται από την παραγωγική αναδιάρθρωση.
- Τη δημιουργία δικτύων τοπικών εταίρων ώστε να κινητοποιηθούν όλοι οι διαθέσιμοι πόροι υπέρ μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για την απασχόληση.
- Την κοινωνική και εργασιακή επανένταξη των κοινωνικά αποκλεισμένων ατόμων.
- Την αναβάθμιση των υπηρεσιών φροντίδας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των αδύνατων κοινωνικών ομάδων.
- Την διευκόλυνση της εισόδου στην αγορά εργασίας των γυναικών και την αναβάθμιση των προσόντων τους καθώς και την στήριξη της γυναικείας επιχειρηματικότητας.

Στον πίνακα 19, φαίνονται ποσοτικοποιημένοι οι στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας 5, όσον αφορά τις δράσεις, την αποτελεσματικότητα και τις επιπτώσεις τους.

Πίνακας 19: ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 5

ΔΡΑΣΕΙΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Υποστήριξη περίπου 30 λειτουργικών κοινωνικής στήριξης (π.χ βρεφονηπιακοί σταθμοί, ΚΑΠΗ, μονάδες δημιουργικής απασχόλησης παιδιών, υπηρεσίες βοήθειας στο σπίτι για ηλικιωμένα άτομα, κ.λ.π).	Εξασφάλιση ίσων ευκαιριών πρόσβασης στην αγορά εργασίας- διευκόλυνση και αποδέσμευση γυναικών από εξαρτώμενα άτομα.	Δημιουργία περίπου 170 νέων μόνιμων θέσεων απασχόλησης. Δημιουργία 40 ανθρωποετών πλήρους απασχόλησης κατά τη διάρκεια των ενεργειών. Εύρεση μόνιμης απασχόλησης στο 30% περίπου των ατόμων που εκπαιδεύτηκαν, δηλαδή σε 1.250 άτομα.
Ανάπτυξη-Βελτίωση δεξιοτήτων ανθρώπινου δυναμικού, διεξαγωγή περίπου 280 σεμιναρίων επαγγελματικής κατάρτισης 15 ατόμων το καθένα, εκ των οποίων το 50% αφορούν γυναίκες, διάρκειας περίπου 300 ωρών (συνολικά, η κατάρτιση αφορά περίπου 4.200 άτομα).	Βελτίωση των επαγγελματικών προσόντων 4.200 περίπου ατόμων.	

ΠΗΓΗ: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Ηπείρου, Κ.Π.Σ 2000-2006, Φεβρουάριος 2001.

1.4.6 Άξονας Προτεραιότητας 6: Τεχνική Βοήθεια

Για την ορθή υλοποίηση του ΠΕΠ Ηπείρου, δηλαδή για την εξασφάλιση ενός αποτελεσματικού συστήματος Διοίκησης, Διαχείρισης και στήριξης των αναγκαίων λειτουργιών, της προβολής και δημοσιότητας των παρεμβάσεων και της στήριξης του σχεδιασμού ανάπτυξης, μέσω του οποίου θα προσδιορίζονται οι στρατηγικές κατευθύνσεις και επιλογές στα πλαίσια της μακροχρόνιας ανάπτυξης της Περιφέρειας, βασική προϋπόθεση αποτελεί η παροχή της αναγκαίας τεχνικής στήριξης.

Για την εξασφάλιση των αναγκαίων ενεργειών παρασκευής, παρακολούθησης, αξιολόγησης και ελέγχου προβλέπεται συνολικός προϋπολογισμός Τεχνικής Βοήθειας που αντιστοιχεί στο 1 % του ύψους των συνολικών κατανεμημένων πόρων Δημόσιας Δαπάνης για το ΠΕΠ Ηπείρου και συνδυασμένων μεταφορών.

Ο Άξονας Προτεραιότητας 6, περιλαμβάνει **τρία (3) επιμέρους μέτρα**, τα οποία είναι:

- **Μέτρο 1:** Τεχνική Βοήθεια ΕΤΠΑ.
- **Μέτρο 2:** Τεχνική Βοήθεια ΕΚΤ.
- **Μέτρο 3:** Τεχνική Βοήθεια ΕΓΤΠ-Ε.

Οι αντίστοιχες **δράσεις**, για την υλοποίηση των μέτρων του Άξονα Προτεραιότητας 5, περιλαμβάνουν:

- Τον εξοπλισμό και την υποδομή, που απαιτούνται για την ορθή λειτουργία του συστήματος Παρακολούθησης - Ελέγχου - Αξιολόγησης στην Περιφέρεια.
- Την σύνταξη αναπτυξιακών μελετών, που υποβοηθούν την Εφαρμογή του ΠΕΠ, καθώς και μελέτες, που διευκολύνουν την υλοποίηση έργων και ενεργειών.
- Τη δημοσιότητα των περιεχομένων των μέτρων καθώς και την ενημέρωση των τελικών δικαιούχων για τις ωφέλειες από την εφαρμογή των Μέτρων του Επιχειρησιακού Προγράμματος.
- Την αξιολόγηση και τον σχεδιασμό της επιμορφωτικής πολιτικής.
- Τη δημοσιότητα των προγραμμάτων κατάρτισης και την ενημέρωση των τελικών δικαιούχων και αποδεκτών των ωφελειών από την εφαρμογή του Μέτρου.
- Τη λειτουργία της αξιολόγησης των προγραμμάτων κατάρτισης για την συστηματική εκτίμηση των επιπτώσεων που απορρέουν από την εφαρμογή τους.

Τα αναμενόμενα **αποτελέσματα και οι επιπτώσεις**, από την εφαρμογή των παραπάνω δράσεων, αφορούν την αποτελεσματική εφαρμογή του Προγράμματος 2000-2006.

**IV.
ΣΕΝΑΡΙΑ
ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΗΠΕΙΡΟΥ**

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ³ καταρτίστηκαν τρία σενάρια Χωρικής Ανάπτυξης της Ηπείρου, από τα οποία το επικρατέστερο προς εφαρμογή είναι το τρίτο (3^ο) σενάριο. Συγκεκριμένα, το σενάριο αυτό αποτελεί το πιο «αισιόδοξο» από πλευράς αναπτυξιακής πορείας, καθώς συνδυάζει την οικονομική ανάπτυξη με τη βέλτιστη (αιφορική) διαχείριση του περιβάλλοντος, εφαρμόζει τις δράσεις του Π.Ε.Π. Ηπείρου 2000-2006 και περιλαμβάνει προτάσεις πέραν των όσων προγραμματίζονται στο Γ.Κ.Π.Σ, θέτοντας ορίζοντα όχι το έτος 2006 αλλά το 2015.

Το σενάριο αυτό είναι «συμπληρωματικό» του δεύτερου (2^ο) σεναρίου, το οποίο βασίζεται στις παρεμβάσεις του Γ.Κ.Π.Σ και του πρώτου (1^ο) σεναρίου, το οποίο λαμβάνει υπόψη μόνο τις παρεμβάσεις του Β.Κ.Π.Σ. Το τρίτο σενάριο έχει μεσομακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, προϋποθέτει την ολοκλήρωση και πλήρη λειτουργία όλων των έργων που σχεδιάζονται για την Περιφέρεια (σύμφωνα με το πρώτο και δεύτερο σενάριο) και επιπλέον περιέχει παρεμβάσεις, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για την ολοκλήρωση της αναπτυξιακής διαδικασίας στην Περιφέρεια.

Έτσι λοιπόν, το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τέσσερα επιμέρους μέρη. Στο πρώτο μέρος, γίνεται μία συνοπτική παρουσίαση και των τριών σεναρίων, ώστε να γίνει κατανοητό το πλήρες περιεχόμενο του τρίτου «βέλτιστου» σεναρίου ανάπτυξης. Στο δεύτερο μέρος παρουσιάζονται οι προοπτικές ανάπτυξης και των τριών τομέων παραγωγής, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Γ.Κ.Π.Σ και του τρίτου σεναρίου ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα, σε αυτό το μέρος γίνεται αναφορά στις παρεμβάσεις του Γ.Κ.Π.Σ σε κάθε τομέα παραγωγής σε επίπεδο χώρας και τρόπου με τον οποίο ενσωματώνονται και εναρμονίζονται οι παρεμβάσεις αυτές στους αντίστοιχους τομείς σε επίπεδο περιφέρειας.

Στο τρίτο μέρος, παρουσιάζονται οι προοπτικές ανάπτυξης των υποδομών, κυρίως των μεταφορικών, των τηλεπικοινωνιακών, της ενέργειας και της διαχείρισης αστικών λυμάτων και απορριμμάτων, με βάση τις κατευθύνσεις του Γ.Κ.Π.Σ και του τρίτου σεναρίου ανάπτυξης, στο επίπεδο της περιφέρειας. Τέλος, στο τέταρτο μέρος γίνεται αναφορά στις προοπτικές ανάπτυξης του οικιστικού δικτύου της Ηπείρου, σύμφωνα με το τρίτο σενάριο ανάπτυξης.

1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

1.1 Πρώτο (1^ο) Σενάριο Χωρικής Ανάπτυξης Ηπείρου

Στο σενάριο αυτό περιλαμβάνονται όλα τα έργα του Β.Κ.Π.Σ για την Ήπειρο, τα οποία αποσκοπούν στα εξής:

- Βελτίωση των οικονομικών και κοινωνικών υποδομών.

³ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.- Τμήμα Δ/σης Χωροταξίας, «Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου», Α' Φάση, Ιούνιος 1998 και Γ' Φάση, Ιανουάριος 2000, Αθήνα: PRISMA Ε.Π.Ε.

- Αγροτική ανάπτυξη- ανάπτυξη των ορεινών όγκων.
- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.
- Βελτίωση του περιβάλλοντος.
- Αξιοποίηση και ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων.

Για την εξυπηρέτηση των βασικών αναπτυξιακών στόχων, της άρσης της απομόνωσης και της βελτίωσης του επιπέδου της ποιότητας ζωής των κατοίκων, υλοποιούνται στα πλαίσια του Β'ΚΠΣ σημαντικά έργα, η ολοκλήρωση των οποίων αποτελεί προϋπόθεση του πρώτου σεναρίου. Στην συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά τα κύρια σημεία αυτού του σεναρίου.

Οδικά Δίκτυα- Μεταφορικές και Συγκοινωνιακές Υποδομές

- Κατασκευή Εγνατίας Οδού (δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του Β'ΚΠΣ).
- Παράκαμψη Άρτας- Φιλιπιάδας.
- Κατασκευή Λιμένα Ηγουμενίτσας (δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του Β'ΚΠΣ).
- Βελτίωση παραλιακού άξονα Πρέβεζας- Ηγουμενίτσας (Καρτέρι- Κόμβος Μεσοβουνίου).
 - Βελτίωση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα- Σαγιάδα- Μεθοριακός σταθμός.
 - Κατασκευή νέου οδικού άξονα Κακαβιά- Καλπάκι- Ιωάννινα.
 - Ζεύξη Πρέβεζας- Ακτίου.
 - Βελτίωση Λιμένα Πρέβεζας.
 - Έργα οδοποιίας στο σύνολο της Περιφέρειας (βελτιώσεις, διαπλατύνσεις, κ.λ.π).

Κοινωνικές Υποδομές (υγεία, εκπαίδευση, κλπ.)- Ανάπτυξη ανθρώπινων πόρων

- Κατασκευή κτιριακών έργων στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Ιωαννίνων και σε Κέντρα Υγείας, εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων και προμήθεια εξοπλισμού σε άλλα νοσοκομεία (π.χ Νοσοκομείο Άρτας).
- Βελτιώσεις σχολικών κτιρίων, προσθήκες σχολικών αιθουσών.
- Έργα υποδομών εκπαίδευσης (ολοκλήρωση και εξοπλισμός Ιατρικής Σχολής και Σχολής Πληροφορικής Πανεπιστημίου Ιωαννίνων).

Υποδομές Περιβάλλοντος: Δίκτυα Ύδρευσης -Αποχέτευσης -Διαχείρισης Απορριμμάτων και Βιολογικοί Καθαρισμοί

- Αποχέτευση Άρτας, Πάργας.
- Αποχέτευση και βιολογικός καθαρισμός Ηγουμενίτσας, Πρέβεζας και Μετσόβου.
- Ύδρευση Ιωαννίνων και δευτερεύον αποχετευτικό δίκτυο Ιωαννίνων.

Αρδευτικά Έργα

- Αρδευτικά έργα πεδιάδας Άρτας.
- Αρδευτικό Παραμυθιάς.
- Αρδευτικό Αχέρωντα.

Προστασία και Διαχείριση Βιοτόπων και Οικοσυστημάτων

- Διαχείριση Βιοτόπου Αμβρακικού.
- Διατήρηση και ανάπτυξη υγροτόπων: Στενά και Δέλτα Καλαμά- Λίμνη/Έλος Καλοδικίου.
- Προστασία Λίμνης Παμβώτιδας από ευτροφισμό.
- Διατήρηση, αναβάθμιση και ανάδειξη των οικοτόπων στην περιοχή της Βόρειας Πίνδου.
- Προστασία και ανάδειξη Αχέρωντα.

1.2 Δεύτερο (2^ο) Σενάριο Χωρικής Ανάπτυξης Ηπείρου

Το σενάριο αυτό υποθέτει ότι μέχρι το 2011 θα έχουν ολοκληρωθεί και θα είναι λειτουργήσιμα αφενός τα μεγάλα έργα, που αυτή την στιγμή κατασκευάζονται στην Περιφέρεια (Εγνατία οδός, λιμάνι Ηγουμενίτσας, ζεύξη Ακτίου- Πρέβεζας), αφετέρου τα έργα που προγραμματίζονται στο Γ'ΚΠΣ, εκτός της κατασκευής του Δυτικού Άξονα που θεωρείται ότι δεν θα έχει τεθεί σε λειτουργία στο σύνολό του κατά την ολοκλήρωση του Γ'ΣΠΑ.

Τα έργα που περιλαμβάνονται σε αυτό το σενάριο, επιπλέον των όσων αναφέρθηκαν στο πρώτο σενάριο, είναι τα εξής:

Υποδομές Μεταφορών

- Ολοκλήρωση Εγνατίας Οδού.
- Κατασκευή Δυτικού Άξονα (Ιόνια οδός).
- Ολοκλήρωση ενδοπεριφερειακού και διαπεριφερειακού εθνικού δικτύου, μέσω βελτιώσεων των εξής:
 - Της παραλιακής οδού Πρέβεζας- Ηγουμενίτσας (παρά-Ιόνια).
 - Του άξονα Άρτας- Καρδίτσας.
 - Του άξονα Φιλιπιάδας- Πρέβεζας.
- Ολοκλήρωση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας.
- Βελτίωση αεροπορικής σύνδεσης Ιωαννίνων.

Υποδομές Περιβάλλοντος και Ποιότητας Ζωής

- Μεγάλα έργα ύδρευσης, αποχέτευσης, βιολογικών καθαρισμών και διαχείρισης απορριμμάτων.
- Έργα αποκατάστασης, ανάδειξης και διαχείρισης Λίμνης Ιωαννίνων.

Παραγωγικές και Τεχνολογικές Υποδομές και Ενισχύσεις

- Αγωγός φυσικού αερίου.
- Έργα διαχείρισης υδάτινου δυναμικού, ιδιαίτερα για τις πεδιάδες Άρτας και Πρέβεζας.
- Υποδομές ΒΙΠΕ, ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ.
- Υποδομές και ενισχύσεις έρευνας, τεχνολογίας και ανάπτυξης στο Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων και στα ΤΕΙ Ηπείρου.

1.3 Τρίτο (3^ο) Σενάριο Χωρικής Ανάπτυξης Ηπείρου

Το σενάριο αυτό προϋποθέτει την ολοκλήρωση και την πλήρη λειτουργία όλων των έργων του Β' και Γ' ΚΠΣ καθώς και την υλοποίηση επιπλέον παρεμβάσεων, οι οποίες θεωρούνται απαραίτητες για την ολοκλήρωση της αναπτυξιακής διαδικασίας στην Περιφέρεια.

Τα έργα του τρίτου σεναρίου, επιπλέον των όσων αναφέρθηκαν στα προηγούμενα σενάρια, περιλαμβάνουν τα εξής:

Υποδομές Μεταφορών

- Χωροθέτηση νέου διεθνούς αεροδρομίου στον άξονα Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα ή εναλλακτικά, στην πεδιάδα της Άρτας.
- Σιδηροδρομική σύνδεση με τη Θεσσαλία (Ηγουμενίτσα- Καλαμπάκα).
- Ολοκλήρωση του διαπεριφερειακού οδικού δικτύου (διασυννοριακή οδός, άξονας Κόνιτσα- Καστοριά).
- Βελτίωση και λειτουργία της οδικής σύνδεσης Άρτας- Τρικάλων.

Υποδομές Περιβάλλοντος και Ποιότητας Ζωής

- Ολοκλήρωση έργων ύδρευσης, αποχέτευσης, βιολογικών καθαρισμών και διαχείρισης απορριμμάτων.
- Έργα αποκατάστασης, ανάδειξης και διαχείρισης φυσικού περιβάλλοντος.
- Ενέργειες θεσμοθέτησης ΖΟΕ και άλλων περιοχών ειδικής προστασίας.

Παραγωγικές και Τεχνολογικές Υποδομές και Ενισχύσεις

- Ολοκλήρωση αγωγού φυσικού αερίου.
- Συμπλήρωση έργων διαχείρισης υδάτινου δυναμικού.
- Συμπλήρωση υποδομών ΒΙΠΕ, ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ καθώς και ελεύθερης ζώνης εμπορευμάτων στο λιμένα Ηγουμενίτσας.
- Ολοκλήρωση υποδομών και ενισχύσεων έρευνας, τεχνολογίας και ανάπτυξης.
- Υποδομές αξιοποίησης ορεινών όγκων (έργα τουριστικής αξιοποίησης- προώθησης ειδικών μορφών τουρισμού).
- Θεσμοθέτηση ΠΟΤΑ στην παράκτια ζώνη του νομού Πρέβεζας.

Αναλυτικότερα, οι τάσεις και οι προοπτικές ανάπτυξης του τρίτου σεναρίου αφορούν τρία επίπεδα, :

- **Τις Παραγωγικές Δραστηριότητες.**
- **Τις Υποδομές**, οι οποίες διακρίνονται στις:
 - Μεταφορικές (οδικό δίκτυο, θαλάσσιες μεταφορές, αεροπορικές μεταφορές, σιδηροδρομικό δίκτυο) και Συγκοινωνιακές υποδομές.
 - Υποδομές Ενέργειας και Τηλεπικοινωνίας.
 - Υποδομές Περιβάλλοντος (δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης, βιολογικοί καθαρισμοί).
- **Το Οικιστικό δίκτυο.**

2. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΤΡΙΤΟ (3^ο) ΣΕΝΑΡΙΟ & ΤΟ Γ'Κ.Π.Σ

2.1 Προοπτικές-Κατευθύνσεις του Γ'ΚΠΣ για τον Πρωτογενή Τομέα Παραγωγής

Σύμφωνα με τις προτάσεις της Agenda 2000 για την Κοινοτική Γεωργία, θα επιδιωχθεί:

- Η ταχύτερη σύγκλιση των τιμών της Κοινοτικής Αγροτικής Πολιτικής με διεθνείς τιμές, οι οποίες είναι χαμηλότερες.
- Η στήριξη για τους αγρότες να πάρει την μορφή των εισοδηματικών ενισχύσεων, όπου κριθεί απαραίτητο.
- Η αύξηση της παραγωγικότητας, λόγω τεχνολογικής προόδου, να μην συνοδεύεται με αύξηση του όγκου παραγωγής, ενθαρρύνοντας την μείωση της έντασης στη χρήση παραγωγικών συντελεστών.
- Θα δοθούν κίνητρα για εναλλακτική απασχόληση των αγροτών στους τομείς της προστασίας του περιβάλλοντος, της ανάδειξης πολιτιστικών στοιχείων, του αγροτουρισμού, επιδιώκοντας στόχους ολοκληρωμένης ανάπτυξης της υπαίθρου.

Σημειώνεται ότι παράλληλα διογκώνεται ένα κίνημα καταναλωτών που αμφισβητούν τη βιοτεχνολογία και αναζητούν τη διατήρηση «φυσικών» διαδικασιών παραγωγής. Η εξέλιξη αυτή, προσφέρει μεγάλες δυνατότητες για ελληνική διείσδυση σε μικρές εκλεκτικές αγορές με μια στρατηγική ποιότητας, παράδοσης και ανάδειξης του οικολογικού χαρακτήρα των προϊόντων της χώρας.

Με βάση τα παραπάνω και τη διαπιστωμένη οικολογική υποβάθμιση και αποδιάρθρωση του κοινωνικού ιστού, που ακολούθησε την εγκατάλειψη της γεωργικής δραστηριότητας σε τμήματα της ορεινής και νησιωτικής Ελλάδας, την ανεξέλεγκτη αλίευση σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές και την υποβάθμιση μέρους του παραγωγικού εδάφους λόγω υφαλμύρωσης, τίθενται οι εξής στόχοι πολιτικής για τον αγροτικό τομέα:

- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής γεωργίας, εν όψει των προκλήσεων ενός συνεχώς ανταγωνιστικότερου διεθνούς περιβάλλοντος.
- Βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη της υπαίθρου, για την αποκατάσταση της διαταραγμένης κοινωνικής και περιβαλλοντικής ισορροπίας.
- Εξασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και προστασίας για όλο τον αγροτικό πληθυσμό.

Ειδικότερα, στον **αλιευτικό τομέα**, οι στόχοι μπορούν να συνοψιστούν στους άξονες: Ανταγωνιστικότητα- Ποιότητα- Προστασία των αλιευτικών πόρων- Στήριξη του αντίστοιχου νησιωτικού και ηπειρωτικού χώρου.

Οι κύριες **δράσεις και μέτρα** για την υλοποίηση των στόχων, δίνουν έμφαση στην ποιότητα, στη διαφοροποίηση της παραγωγής, στην ανασυγκρότηση των δομών εμπορίας και τυποποίησης, στην εκπαίδευση και τεχνική υποστήριξη του ανθρώπινου δυναμικού, στην προσέλκυση νέων αγροτών, στην ενίσχυση νέων συλλογικών μορφών οργάνωσης των αγροτών, στη διευκόλυνση απόκτησης γεωργικής γης.

Ένα δεύτερο σκέλος αφορά την ανάπτυξη συμπληρωματικών ή εναλλακτικών οικονομικών δραστηριοτήτων μέσα ή έξω από τη γεωργική εκμετάλλευση, στο πλαίσιο ενιαίων προγραμμάτων τοπικής ανάπτυξης με αποκεντρωμένες αρμοδιότητες σχεδιασμού και διαχείρισης και με παροχή ουσιαστικής ενημέρωσης, τεχνικής υποστήριξης, επενδυτικών κινήτρων και υποδομών.

Όμως, πέρα από τις οριζόντιες δράσεις εφαρμογής των μέχρι σήμερα διαρθρωτικών κανονισμών του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου, οι πόροι του Γ'ΚΠΣ θα ενισχύσουν:

- Δράσεις πιστοποίησης και ανάδειξης προϊόντων ποιότητας, υγιεινής διατροφής, ονομασίας προέλευσης, βιολογικής καλλιέργειας.
- Δράσεις ενίσχυσης συλλογικών οργανωτικών σχημάτων.
- Δράσεις αναβάθμισης του ανθρώπινου δυναμικού της γεωργίας.
- Δράσεις ορθολογικής διαχείρισης των υδάτινων πόρων, με την αποτροπή της υπεράντλησης και την εξοικονόμηση ύδατος με την μείωση της σπατάλης.
- Δράσεις προώθησης της τοπικής πρωτοβουλίας για ανάπτυξη δυνατοτήτων εναλλακτικής ή συμπληρωματικής απασχόλησης, στα πρότυπα της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας Leader.
- Δράσεις ολοκληρωμένης διαχείρισης βοσκοτόπων και προώθησης παραγωγής ζωοτροφών.
- Δράσεις αναδασώσεων, προστασίας και ανάδειξης του δασικού πλούτου και ενσωμάτωσης στα ολοκληρωμένα προγράμματα ανάπτυξης εναλλακτικής απασχόλησης.
- Δράσεις εκσυγχρονισμού και αναδιάρθρωσης του αλιευτικού στόλου, των μεθόδων αλιείας και των σχετικών κλαδικών υποδομών.
- Δράσεις που αφορούν την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των υδατοκαλλιεργειών καθώς και την παραγωγή νέων προϊόντων.

2.1.1 Δυνατότητες Ανάπτυξης Πρωτογενή Τομέα στην Ήπειρο

Η έμφαση που δίνει η νέα Κοινοτική Αγροτική Πολιτική στην συγκράτηση του όγκου παραγωγής, στη βελτίωση της ποιότητας των προϊόντων και στις οικολογικές καλλιέργειες, σε συνδυασμό με τις άμεσες εισοδηματικές ενισχύσεις προς τους αγρότες, δημιουργούν δυνατότητες για την στήριξη της αγροτικής παραγωγής της Ηπείρου, η οποία χαρακτηρίζεται κυρίως από μικρές και οικογενειακής μορφής εκμεταλλεύσεις.

Από την άλλη μεριά, οι πλούσιοι φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι της Περιφέρειας μπορούν να αξιοποιηθούν για εναλλακτική απασχόληση των αγροτών στο πλαίσιο ολοκληρωμένων προγραμμάτων τοπικής ανάπτυξης, ιδιαίτερα στις ορεινές περιοχές. Εξάλλου, η γεωγραφική θέση της Ηπείρου, η οποία αξιοποιείται με τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα και τη διεύρυνση της Ε.Ε προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, δίνει δυνατότητες για καλύτερη αξιοποίηση των αγροτικών προϊόντων της Περιφέρειας σε ευρωπαϊκές αλλά και σε εγχώριες αγορές.

Επομένως, ως βασικοί στόχοι του αγροτικού τομέα προτείνονται οι εξής:

- Έμφαση στη βελτίωση της ποιότητας των προϊόντων για τη διαφοροποίηση της παραγωγής προς τη βιολογική γεωργία και κτηνοτροφία, ως μέσο για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα.
- Συγκράτηση του αγροτικού πληθυσμού στην ύπαιθρο και προσέλκυση νέων αγροτών.
- Προστασία και αξιοποίηση των φυσικών πόρων με ιδιαίτερη έμφαση στην ορθολογική διαχείριση των βοσκοτόπων, του δασικού πλούτου, των αλιευτικών πεδίων και των υδάτινων πόρων.

Οι απαιτούμενες δράσεις, για την υλοποίηση αυτών των στόχων, είναι οι εξής:

- Ολοκληρωμένα προγράμματα παρεμβάσεων, ιδιαίτερα στις ορεινές περιοχές, για την ανάπτυξη συμπληρωματικών και εναλλακτικών δραστηριοτήτων.
- Υποδομές πιστοποίησης της ποιότητας, τυποποίησης, έρευνας, τεχνολογίας, στήριξης και εκσυγχρονισμού των δομών εμπορίας και μεταποίησης.
- Ολοκληρωμένα διαχειριστικά προγράμματα των πόρων για την προστασία και αναβάθμισή τους.

Ειδικότερα, επισημαίνεται ότι οι παραπάνω στόχοι και δράσεις θα συμβάλλουν:

- Στην εντατικοποίηση και στον εκσυγχρονισμό της γεωργίας στις πεδιάδες της Άρτας και της Πρέβεζας.
- Στη δημιουργία υποστηρικτικής υποδομής και υπηρεσιών στις εξής περιοχές:
 - Κόνιτσας, Παρακάλαμου, Ζίτσας, Κρύας, Πεδινής και Δερβίζιανων του Ν. Ιωαννίνων.
 - Νεοχωρίου, Χαλκιάδων, Πέτα και Βουλγαρελίου του Ν. Άρτας.
 - Φιλιπιάδας, Θεσπρωτικού, Λούρου, Καναλίου και Καναλακίου του Ν. Πρεβέζης.

- Ασπροκκλησίου, Παραποτάμιου, Παραμυθιάς, Γαρδικίου και Μαργαριτίου του Ν. Θεσπρωτίας.
- Στην ανάπτυξη της κτηνοτροφίας σε συγκεκριμένες περιοχές κυρίως του Ν. Ιωαννίνων, στο βόρειο τμήμα του Ν. Θεσπρωτίας, στις πεδιάδες Άρτας και Πρέβεζας καθώς και στο ημιορεινό τμήμα του Ν. Άρτας. Ειδικότερα για το Ν. Ιωαννίνων προτείνεται η μετεγκατάσταση των πτηνοτροφικών μονάδων εκτός του λεκανοπεδίου Ιωαννίνων.

2.2 Προοπτικές-Κατευθύνσεις του Γ'ΚΠΣ για τον Δευτερογενή Τομέα Παραγωγής

Οι κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές στις χώρες της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, έχουν ως συνέπεια να καθιστούν αυτές τις χώρες ανταγωνιστικές έναντι των χωρών της Νότιας Ευρώπης ως προς την υποδοχή διεθνών κεφαλαίων. Επομένως, στην νέα προγραμματική περίοδο (2000-2006):

- Αναμένεται να ενταθεί ο νέος ανταγωνισμός στη βιομηχανία, ο οποίος βασίζεται στην ποιότητα και στα νέα επώνυμα προϊόντα και όχι τόσο στην τιμή, καθώς επίσης και η μεγάλη ανάπτυξη ορισμένων νέων τομέων και κλάδων της βιομηχανίας, όπως η βιομηχανία του περιβάλλοντος της υγείας, των πολυμέσων, της βιοτεχνολογίας, κ.λ.π. Επιπλέον, η επανάσταση στις τηλεπικοινωνίες αναμένεται να διευκολύνει την εγκατάσταση της βιομηχανίας εκτός των μεγάλων αστικών και βιομηχανικών κέντρων με τη δημιουργία της «τηλε-οικονομίας».
- Η προστασία του περιβάλλοντος θα αποτελέσει μεγάλη πρόκληση για τη βιομηχανία, όχι μόνο ως προς την αντιρρύπανση αλλά και ως προς την πιστοποίηση του συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης (eco-auditing), το οποίο, ειδικά για τα οικολογικά προϊόντα, αποτελεί συχνά την προϋπόθεση για την πρόσβαση στις διεθνείς αγορές.
- Αναμένεται να ενταθεί ο μετασχηματισμός και η διεύρυνση της βιομηχανίας με την σύζευξη μεταποίησης και υπηρεσιών. Η εισαγωγή νέων τεχνολογιών στις εμπορικές συναλλαγές (π.χ ηλεκτρονικό εμπόριο), η είσοδος στην ελληνική αγορά μεγάλων πολυεθνικών εμπορικών επιχειρήσεων, η ανάπτυξη δικτυακών δομών εμπορίου (π.χ συνεταιρισμοί, franchising), η εισαγωγή του κοινού ευρωπαϊκού νομίσματος αλλά και οι νέες δυνατότητες που προσφέρει η αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών, οδηγούν σε βαθιές μεταβολές στο περιβάλλον λειτουργίας των εμπορικών επιχειρήσεων, με άμεσες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής μεταποίησης και την απασχόληση.
- Η παγκοσμιοποίηση των αγορών φαίνεται να επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών αλλά και γενικότερα των ευρωπαϊκών εξορυκτικών επιχειρήσεων, σε σχέση με τις αντίστοιχες επιχειρήσεις τρίτων χωρών. Λόγω της μεγάλης διαφοράς στο κόστος εργασίας, στις απαιτήσεις ασφάλειας εργασίας και στα μέτρα περιβαλλοντικής προστασίας.

Στο πλαίσιο των πιο πάνω εκτιμήσεων, **κύριος στόχος** κατά τη νέα προγραμματική περίοδο (2000-2006), είναι η εξασφάλιση των προϋποθέσεων για την επιτυχή προσαρμογή της ελληνικής βιομηχανίας στις παγκοσμιοποιημένες συνθήκες ανοικτών αγορών. Όμως, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας δεν μπορεί να αγνοήσει την ανάγκη προαγωγής της απασχόλησης, του σεβασμού του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα της ισόρροπης ανάπτυξης του ελληνικού χώρου.

Επομένως, οι κυριότεροι **στόχοι** αφορούν:

- Την αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων, της εξαγωγιμότητας των προϊόντων τους και της δημιουργίας θέσεων εργασίας.
- Την κλαδική διαφοροποίηση της βιομηχανικής βάσης της χώρας με την ανάπτυξη κλάδων έντασης γνώσεων.
- Την έγκαιρη αξιοποίηση των νέων αναδυόμενων αγορών στον ευρύτερο γεωγραφικό περίγυρο της Ελλάδας.
- Την υποστήριξη της ανάπτυξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε ανταγωνιστική βάση.
- Τη φιλική προς το περιβάλλον χρήση μεθόδων και παραγωγή προϊόντων.
- Τη διεύρυνση της γεωγραφικής βάσης της μεταποίησης με την συγκροτημένη αποκέντρωση των παραγωγικών μονάδων.

Οι **κύριες δράσεις**, για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων, αφορούν:

- Την συνέχιση της προσπάθειας δημιουργίας ενός πλέγματος υποστηρικτικών υποδομών και υπηρεσιών των μεταποιητικών επιχειρήσεων καθώς και τη βελτίωση της βασικής εμπορικής υποδομής μέσω κέντρων διανομών, πάρκων εμπορίου, κεντρικών αγορών νωπών προϊόντων, σταθμών συσκευασίας και μεταφόρτωσης.
- Την παροχή οικονομικών κινήτρων (αν και με μειωμένη ένταση) για επενδύσεις και την προσέλκυση επενδύσεων σε νέους κλάδους για την ελληνική οικονομία (κυρίως ξένων άμεσων επενδύσεων).
- Την στήριξη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών στις αναδυόμενες αγορές των βαλκανικών και παρα-ευξείνιων χωρών.
- Την δικτύωση των επιχειρήσεων (clusters) και την ενθάρρυνση επενδύσεων για καινοτομία και νέες τεχνολογίες.
- Την ενίσχυση της έρευνας και του εκσυγχρονισμού της παραγωγής μεταλλευτικών και βιομηχανικών ορυκτών, πολύτιμων μετάλλων και μαρμάρων, με έμφαση την προστασία του περιβάλλοντος, τη διασφάλιση της ποιότητας και την ανάπτυξη νέων προϊόντων.

2.2.1 Δυνατότητες Ανάπτυξης Δευτερογενή Τομέα στην Ήπειρο

Τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα που εκτελούνται, προγραμματίζονται ή προτείνονται στην Περιφέρεια, στο πλαίσιο του Γ'ΚΠΣ, θα καταστήσουν την Ήπειρο συγκοινωνιακό κόμβο και «πύλη» της χώρας (κυρίως της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας) προς τη δυτική Ευρώπη και τη δυτική Βαλκανική. Η ενσωμάτωση της χώρας στη ζώνη του ευρώ και η αυξανόμενη διασυνοριακή συνεργασία με την

Αλβανία και ευρύτερα με άλλες χώρες της Βαλκανικής, δημιουργεί τις προϋποθέσεις να αξιοποιηθεί η γεωγραφική θέση της Ηπείρου και στο βιομηχανικό τομέα, αν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα οργανωτικού, θεσμικού, επενδυτικού, τεχνολογικού και χωροταξικού χαρακτήρα.

Εξάλλου, το προγραμματικό πλαίσιο του Γ'ΚΠΣ 2000-2006 και τα αντίστοιχα κονδύλια που έχουν προγραμματιστεί για την μεταποίηση, δημιουργούν αξιόλογες προϋποθέσεις και προοπτικές για ανάκαμψη του τομέα στην Ήπειρο και αύξηση της συμβολής του στο περιφερειακό εισόδημα.

Οι κύριοι **στόχοι** για το δευτερογενή τομέα παραγωγής στην Περιφέρεια, για την περίοδο 2000-2011, αφορούν:

- Την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιφέρειας.
- Την οργάνωση και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων δραστηριοτήτων καθώς και την αύξηση της παραγωγικότητάς τους.
- Την αξιοποίηση των μεγάλων έργων και της γεωγραφικής θέσης της Περιφέρειας, ως «πύλη» της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη και τη Δυτική Βαλκανική, για αύξηση της εξαγωγιμότητας των προϊόντων της.
- Την αξιοποίηση της επιστημονικής και τεχνολογικής υποδομής του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων και των ΤΕΙ της Ηπείρου, για ανάπτυξη κλάδων έντασης γνώσης.
- Την προσέλκυση και οργάνωση υποδοχής νέων επενδύσεων και μονάδων, τόσο από το εξωτερικό όσο και από το εσωτερικό, μέσω της διαδικασίας της αποκέντρωσης.
- Την περαιτέρω σύνδεση και καθετοποίηση της αγροτικής παραγωγής, αξιοποίηση των προϊόντων της, ανάπτυξη παραγωγών φίλικών προς το περιβάλλον, μονάδων ονομασίας προέλευσης, μεταποίησης βιολογικών προϊόντων και σύνδεσή τους με τον τουρισμό.
- Την περιβαλλοντική μέριμνα, σε όλα τα στάδια της παραγωγικής δραστηριότητας.
- Την άμβλυνση των συγκρούσεων χρήσεων γης και της ανισοκατανομής της παραγωγικής δραστηριότητας.
- Την αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού σε παραδοσιακή χειροτεχνία και οικοτεχνία και την σύνδεσή τους με τον τουρισμό.

Η υλοποίηση των παραπάνω στόχων απαιτεί συγκεκριμένα μέτρα και δράσεις. Έτσι λοιπόν προτείνεται:

- Η ένταξη ολόκληρης της Ηπείρου στη Ζώνη Δ των κινήτρων του αναπτυξιακού νόμου καθώς και η ένταξη όλων των ΒΙΠΕ, ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ στη Ζώνη Ε.
- Η βελτίωση των υποδομών στη ΒΙΠΕ Ιωαννίνων.
- Η ολοκλήρωση του Κέντρου Παραδοσιακής Βιοτεχνίας στα Ιωάννινα.
- Η θεσμοθέτηση Τεχνολογικού Πάρκου στο χώρο του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων.
- Η δημιουργία ΒΙΟΠΑ στην περιοχή Γκρίκα του Ν. Θεσπρωτίας, κοντά στην Εγνατία οδό, η οποία έχει ήδη θεσμοθετηθεί (ΦΕΚ 304 Β' / 5-4-99).

- Η δημιουργία ΒΙΠΕ στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, η οποία μπορεί να πάρει την μορφή «Ελεύθερης ζώνης» για βιομηχανικές και διαμετακομιστικές δραστηριότητες, αξιοποιώντας τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών που δημιουργείται εκεί.
- Η δημιουργία ΒΠΠΕ στην περιοχή της Κακαβιάς, η οποία θα αξιοποιήσει τα κίνητρα του αναπτυξιακού νόμου για τις παραμεθόριες περιοχές και τη διασυνοριακή συνεργασία με την Αλβανία.
- Η δημιουργία ΒΠΠΑ στην ευρύτερη περιοχή της Άρτας και η ένταξή του στη ζώνη κινήτρων Ε. Σημειώνεται ότι το Νομαρχιακό Συμβούλιο της Άρτας έχει προτείνει τη χωροθέτηση ΒΠΠΑ, για υποδομή επενδύσεων καθετοποίησης τοπικών προϊόντων, στη θέση Λάμπα.
- Η δημιουργία ΒΙΟΠΑ στην περιοχή του Μετσόβου, για τις δραστηριότητες στις οποίες ειδικεύεται η συγκεκριμένη περιοχή, όπως παραδοσιακή χειροτεχνία και οικοτεχνία.
- Γενικά, η ανάπτυξη δραστηριοτήτων μεταποίησης παραδοσιακών και άλλων προϊόντων, στο πλαίσιο υποπρογραμμάτων του ΠΕΠ για «Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις στις Ορεινές Περιοχές» και σύνδεσή τους με τον τουρισμό.

Όσον αφορά την εξόρυξη προτείνεται:

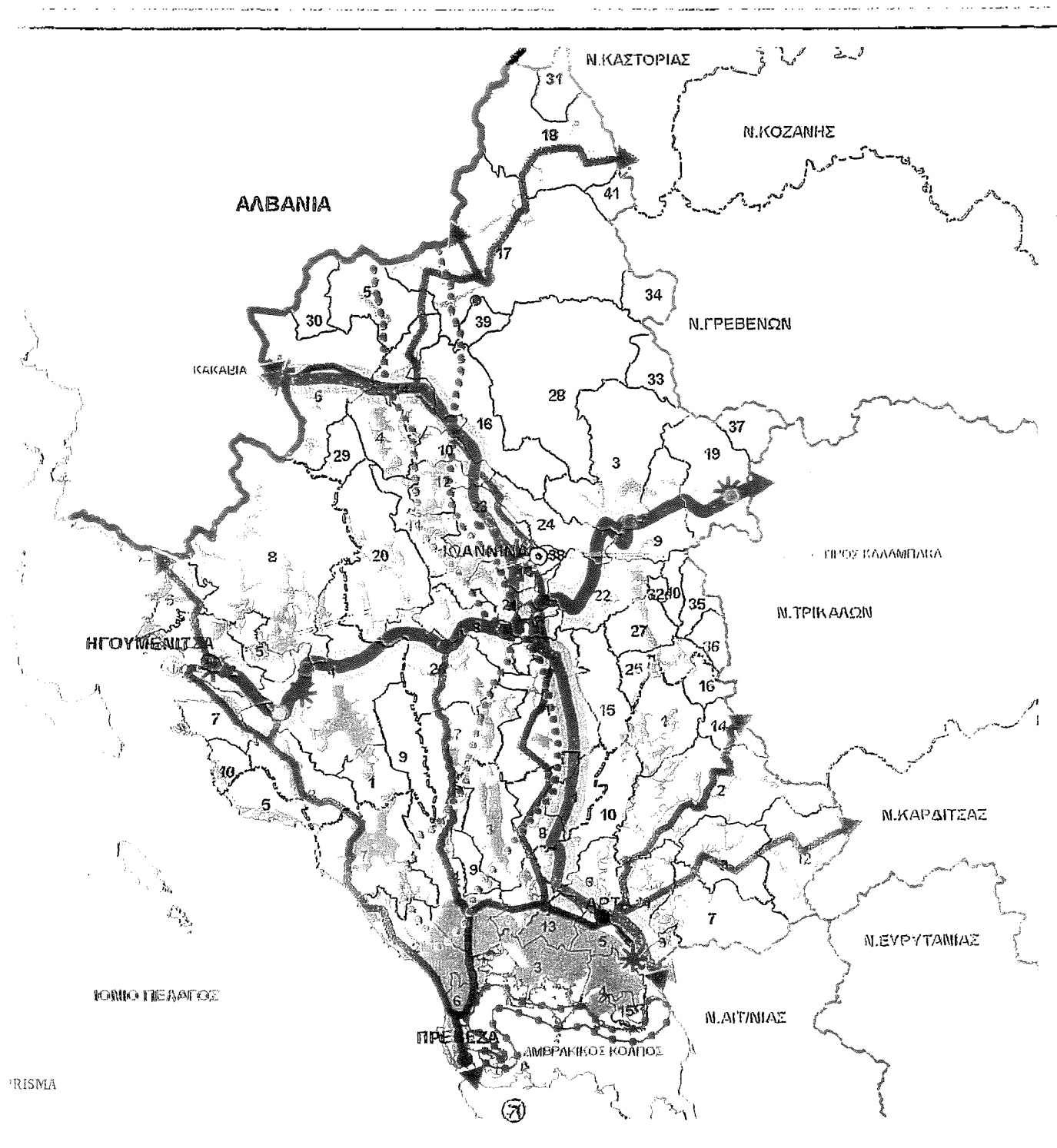
- Η χωροθέτηση Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (Π.Ο.Α.Π.Δ.) στις μαρμαροφόρες περιοχές του νομού Ιωαννίνων (αρθ. 10 του Ν. 2742/1999). Γι' αυτό το λόγο, απαιτείται η σύσταση φορέα και η σύνταξη Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.
- Η συνολική χωροθέτηση περιοχών λατομείων αδρανών υλικών, με περιβαλλοντικά και χωροταξικά κριτήρια.
- Η επιβολή ειδικών περιβαλλοντικών όρων για όλες τις μεμονωμένες εξορυκτικές και λατομικές δραστηριότητες (υφιστάμενες και μελλοντικές) στην Περιφέρεια.

Συνοπτικά, η παρουσίαση της πρότασης για την ανάπτυξη του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα παραγωγής στην Ήπειρο, σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού και του Δυτικού άξονα, φαίνεται στο χάρτη 10.

2.3 Προοπτικές-Κατευθύνσεις του Γ'ΚΠΣ για τον Τουρισμό

Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού θα εξαρτηθεί από την ταχύτητα εφαρμογής μιας ολοκληρωμένης πολιτικής αναβάθμισης και εμπλουτισμού της τουριστικής προσφοράς. Διεθνώς παρατηρείται μία σταθερά αυξανόμενη ζήτηση προορισμών που προσφέρουν όχι μόνο παραθεριστικές δυνατότητες αλλά και δυνατότητες αθλητικού, οικολογικού, πολιτιστικού, αγροτικού και άλλων μορφών ειδικού τουρισμού. Στις περισσότερες από αυτές η Ελλάδα διαθέτει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα.

Οι τομεακοί στόχοι για τον τουρισμό, οι άξονες δράσης και οι κατευθύνσεις του ΣΠΑ 2000-2006, ενσωματώνονται στο επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Τουρισμός» και θα



ΣΥΜΒΟΛΗΜΑ:

- | | | | | | |
|--|------------------|--|---------------------------------------|--|--|
| | ΟΡΙΑ ΧΩΡΑΣ | | ΕΓΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ | | ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ |
| | ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ | | ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ (ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ) | | ΖΩΝΗ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ |
| | ΟΡΙΑ ΝΟΜΩΝ | | ΠΛΕΓΜΑ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΟΔΩΝ ΣΥΝΔΕΣΗΣ | | ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΥΔΑΤΟΚΑΛΙΕΡΓΕΙΩΝ |
| | ΟΡΙΑ ΝΕΩΝ ΔΗΜΩΝ | | ΖΩΝΗ ΕΓΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ | | ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ |
| | ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ | | ΖΩΝΗ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ (ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ) | | ΥΠΑΡΧΟΝΤΕΣ ΚΟΜΒΟΙ ΕΓΓΝΑΤΙΑΣ |
| | ΕΔΡΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ | | ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΓΗ | | ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΟΙ ΚΟΜΒΟΙ |
| | ΠΡΩΤ. ΝΟΜΑΡΧΙΩΝ | | ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΖΩΝΕΣ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑΣ | | |

ΥΠΕΧΩΔΕ-Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος-Δ/ση Χωροταξίας

ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ

10

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ - ΠΡΟΤΑΣΗ

ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ

αποτελέσουν το προγραμματικό πλαίσιο μέχρι το 2006. Οι **στόχοι** που τίθενται, αφορούν:

- Τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων τουριστικών επιχειρήσεων και εγκαταστάσεων και τον εμπλουτισμό του προϊόντος τους.
- Την ανάπτυξη διαφόρων μορφών θεματικού τουρισμού, όπως πολιτιστικού, θαλάσσιου, ορεινού, οικολογικού, αγροτουρισμού, αθλητικού, συνεδριακού, θεραπευτικού, τουρισμού περιπέτειας κ.α.
- Την προώθηση Περιοχών Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α).
- Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων όλων των κλάδων του τομέα.
- Τη βελτίωση της συμβολής του τουριστικού τομέα στη διατήρηση και αύξηση της απασχόλησης.
- Τη βελτίωση της σύνδεσης του τουριστικού τομέα με τους τομείς παραγωγής παραδοσιακών προϊόντων και την σύγχρονη πολιτιστική παραγωγή.

Τα **αναμενόμενα αποτελέσματα και οι επιπτώσεις**, από την υλοποίηση των παραπάνω στόχων, αφορούν:

- Την μερική και σταδιακή απεξάρτηση από τον μαζικό τουρισμό χαμηλών αποδόσεων.
- Το άνοιγμα προς νέες μορφές τουρισμού, για την προσέλκυση διαφοροποιημένης πελατείας καθώς και την προσέλκυση ζήτησης σε δωδεκάμηνη βάση.
- Τη διαφοροποίηση του συνολικού ελληνικού προϊόντος, μέσω της βελτίωσης του επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών και τη δημιουργία πρόσθετης προσφοράς υψηλής στάθμης.

2.3.1 Δυνατότητες Ανάπτυξης του Τουρισμού στην Ήπειρο

Η Περιφέρεια Ηπείρου θα πρέπει να αξιοποιήσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα ως προς την τουριστική ανάπτυξη, ώστε ο τουρισμός να γίνει πρωτεύον κλάδος της οικονομίας της και να συμβάλλει στην αύξηση της απασχόλησης, στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου και στην προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα, πρέπει να αναδειχθούν και να αξιοποιηθούν:

- Οι πλούσιοι και μοναδικοί φυσικοί της πόροι (υδροβιότοποι Ramsar, Natura και Corine⁴, Εθνικοί δρυμοί, αισθητικά και άλλα δάση, επιβλητικά βουνά, φαράγγια, ποταμοί, λίμνες, τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, ακτές).
- Οι διαχρονικοί πολιτιστικοί της πόροι (η μακραίωνη ιστορία της, η Δωδώνη- το αρχαιότερο μαντείο της Ελλάδας, το Νεκρομαντείο του Αχέροντα, η αρχαία

⁴ Οι περιοχές «Corine» αφορούν περιοχές που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή λίστα περιοχών ιδιαίτερης οικολογικής αξίας που καταρτίστηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1980 μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Αποτελέσει την πιο εμπειριστατωμένη προσπάθεια καταγραφής σημαντικών οικολογικά περιοχών, σε πανευρωπαϊκή κλίμακα καθώς και τη βάση για την εκκίνηση του Προγράμματος Natura 2000. Σημειώνεται, ότι δεν συνδέθηκε με συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο προστασίας και το κενό αυτό συμπληρώθηκε από την Οδηγία 92/43/ΕΟΚ.

Νικόπολη, τα Ιωάννινα του Βυζαντίου και η Άρτα του Δεσποτάτου της Ηλείου, το πλήθος των βυζαντινών και μεταβυζαντινών μνημείων, των παραδοσιακών οικισμών, των γεφυριών, κ.α).

- Η παραδοσιακή και σύγχρονη πολιτιστική δημιουργία καθώς και το επιστημονικό έργο του Πανεπιστημίου των Ιωαννίνων.
- Η γεωγραφική της θέση ως δυτική πύλη της χώρας, η οποία θα ενισχυθεί με τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα που εκτελούνται ή προγραμματίζονται.

Με βάση λοιπόν τα παραπάνω, οι άξονες που προτείνονται για την ανάπτυξη του τουρισμού, είναι οι εξής:

- Παραθεριστικός και θαλάσσιος τουρισμός στην παράκτια ζώνη με ελεγχόμενο και οργανωμένο τρόπο, ώστε να μην υπερβεί τη φέρουσα ικανότητά της και συνδυασμός με πολιτιστικό και φυσιολατρικό-οδοιπορικό τουρισμό.
- Οικολογικός τουρισμός στα ευαίσθητα οικοσυστήματα (υδροβιότοποι Ramsar, Εθνικοί δρυμοί, αισθητικά και άλλα δάση) και άλλες ήπιες μορφές στις λοιπές προστατευόμενες περιοχές (Natura και Corine) καθώς και ολοκληρωμένη διαχείρισή τους.
- Αγροτουρισμός με ολοκληρωμένα συμπλέγματα ειδικών και ήπιων μορφών τουρισμού στους ορεινούς όγκους και σε άλλες επιλεγμένες περιοχές.
- Αστικός και πολιτιστικός τουρισμός στα Ιωάννινα, στην Άρτα και Πρέβεζα, με την αναβάθμιση του αστικού τοπίου, την συντήρηση και ανάδειξη μνημείων και παραδοσιακών κτιρίων.
- Αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός και συμπλήρωση της τουριστικής υποδομής, κυρίως σε επανάχρηση παραδοσιακών κτιρίων.
- Συγκρότηση φορέων ανάπτυξης τουρισμού, προγραμμάτων υποστήριξης μικρομεσαίων επιχειρήσεων του κλάδου, έρευνας αγοράς, διαφήμισης-προβολής, κατάρτισης προσωπικού.

Συγκεκριμένα, διακρίνονται οι εξής περιοχές με δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης:

- **Η πόλη των Ιωαννίνων**, με ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον πολιτιστικό, τον αστικό, τον φυσιολατρικό-οικολογικό και τον αθλητικό καθώς και τον τουρισμό εκπαιδευτικού και συνεδριακού χαρακτήρα.
- **Η περιοχή Ζαγοροχωρίων**, με κέντρο το Τσεπέλοβο και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον πολιτιστικό, τον ορεινό-οικολογικό, τον αγροτουρισμό και τον τουρισμό περιπέτειας.
- **Η περιοχή Μετσόβου-Βάλια Κάλντα**, με κέντρο το Μέτσοβο και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον πολιτιστικό, τον ορεινό-οικολογικό και τον αγροτουρισμό.
- **Η περιοχή Κόνιτσας-Μαστοροχωρίων**, με κέντρο την Κόνιτσα και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον πολιτιστικό, τον ορεινό-οικολογικό, τον αγροτουρισμό και τον τουρισμό περιπέτειας.
- **Η περιοχή Πωγωνίου**, με κέντρο το Δελβινάκι και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον πολιτιστικό, τον φυσιολατρικό-οικολογικό και τον αγροτουρισμό.
- **Η περιοχή Β. Τζουμέρκων**, με κέντρο τα Πράμαντα και **η περιοχή Ν. Τζουμέρκων-Ραδοβιζίου**, με κέντρο το Βουλγαρέλι, με ενδεικνυόμενες

μορφές τουρισμού, τον πολιτιστικό, τον ορεινό-οικολογικό, τον αγροτουρισμό και τον τουρισμό περιπέτειας.

- **Η περιοχή Αμβρακικού-Άρτας**, με κέντρο την Άρτα και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον πολιτιστικό, τον οικολογικό, τον αγροτουρισμό, τον περιηγητικό και τον τουρισμό για θεραπευτικούς σκοπούς (ιαματικό).
- **Η παράκτια περιοχή Ιονίου**, με κέντρα την Πρέβεζα και την Ηγουμενίτσα και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον παραθεριστικό, τον θαλάσσιο, τον πολιτιστικό, τον ορεινό-οικολογικό και τον τουρισμό για θεραπευτικούς σκοπούς (ιαματικό).
- **Η περιοχή Φιλιππιάδας-Λίμνης Ζήρου-Ποταμού Λούρου**, με κέντρο τη Φιλιππιάδα και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον πολιτιστικό, τον ορεινό-φυσιολατρικό, τον περιηγητικό και τον αγροτουρισμό.
- **Η περιοχή Φιλιατών-εκβολών Καλαμά**, με κέντρο τις Φιλιάτες και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον παραθεριστικό, τον θαλάσσιο, τον πολιτιστικό, τον ορεινό-οικολογικό και τον αγροτουρισμό.
- **Η περιοχή Παραμυθιάς-Σουλίου**, με κέντρο την Παραμυθιά και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού, τον πολιτιστικό, τον ορεινό-οικολογικό, τον αγροτουρισμό και τον τουρισμό περιπέτειας (στον ποταμό Καλαμά).

2.4 Προοπτικές-Κατευθύνσεις του Γ'ΚΠΣ για τον Πολιτισμό

Η πολιτιστική πολιτική για την περίοδο 2000-2006, αναπτύσσεται σε δύο πεδία:

- Στην προβολή και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Στην ανάπτυξη του σύγχρονου ελληνικού πολιτισμού.

Όσον αφορά το **πρώτο πεδίο**, σημειώνεται ότι:

- Στο χώρο των Μουσείων, στόχοι είναι η εμπέδωση μιας σύγχρονης μουσειολογικής αντίληψης, η οργάνωση διαδρομών επισκέψεων, η ανάδειξη της εκπαιδευτικής τους διάστασης.
- Στο χώρο των Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων, στόχοι είναι η συνέχιση του προγράμματος στερέωσης και συντήρησης, η ανάδειξη των χώρων, η προσέλκυση επισκεπτών με την ένταξη χώρων και μνημείων σε πολιτιστικές διαδρομές, η σήμανση των χώρων και η ένταξη ορισμένων μνημείων στην σύγχρονη πολιτιστική ζωή.

Όσον αφορά το **δεύτερο πεδίο**, οι στόχοι αφορούν:

- Την ενίσχυση των υποδομών του σύγχρονου ελληνικού πολιτισμού και τη δημιουργία νέων σημαντικών θεσμών.
- Την ανάπτυξη σημαντικών πρωτοβουλιών, οι οποίες αφορούν τα Εκπαιδευτικά Πολιτιστικά Δίκτυα, την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, τη δημιουργία του Πολιτιστικού Χάρτη της Ελλάδας, τη διασύνδεση των πολιτιστικών θεσμών μεταξύ τους και την προβολή τους στο εξωτερικό.
- Την επιτυχή διοργάνωση της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας 2000-2004, τόσο ως ζήτημα θεσμού όσο και στην εφαρμογή του.
- Την ανάπτυξη άλλων δράσεων, όπως είναι η ενίσχυση των ιδιωτικών επενδύσεων (έργα αποκατάστασης και ανασύλωσης μνημείων και συνόλων του Ν. 2557/97).

2.4.1 Πολιτισμός- Προτάσεις για την Ήπειρο

Πέρα από τους γενικούς στόχους και τις δράσεις που αναφέρθηκαν για το σύνολο της χώρας με βάση το Γ'ΚΠΣ, για την Ήπειρο απαιτείται:

- Η ανάδειξη των ιδιαίτερων ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων της Περιφέρειας.
- Η πλήρης καταγραφή των κινητών και ακίνητων μνημείων της πολιτιστικής κληρονομιάς και η ένταξή τους στο Εθνικό Αρχείο Μνημείων και στο Αρχαιολογικό Κτηματολόγιο.
- Η ένταξη αρχαιολογικών χώρων σε σύγχρονα πολιτιστικά δρώμενα, ιδιαίτερα της Δωδώνης και της Νικόπολης.
- Η δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου στην ευρύτερη περιοχή του αρχαιολογικού χώρου της Νικόπολης (Ζώνη προστασίας ΦΕΚ 781Δ'/1991).
- Η οργάνωση πολιτιστικών διαδρομών.
- Η δημιουργία και ενίσχυση Κέντρων Παραδοσιακής Χειροτεχνίας και Βιοτεχνίας.
- Η προαγωγή της διεπιστημονικής έρευνας για το περιβάλλον των ορεινών οικισμών και τους τοπικούς ευρωπαϊκούς και βαλκανικούς πολιτισμούς.

3. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΤΡΙΤΟ (3^ο) ΣΕΝΑΡΙΟ & ΤΟ Γ'Κ.Π.Σ

3.1. Προοπτικές Ανάπτυξης Μεταφορικής Υποδομής-Συνοπτική Παρουσίαση Πρότασης

Η πρόταση προϋποθέτει την ολοκλήρωση και πλήρη λειτουργία όλων των έργων του Β' και Γ'ΚΠΣ καθώς και την υλοποίηση επιπλέον παρεμβάσεων, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για την ολοκλήρωση και πλήρη λειτουργικότητα της αναπτυξιακής διαδικασίας στην Περιφέρεια. Σημειώνεται ότι η πρόταση έχει μεσο-μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα και συνδυάζει την οικονομική ανάπτυξη με τη βέλτιστη (αιφορική) διαχείριση του περιβάλλοντος.

Όσον αφορά τις παρεμβάσεις στον τομέα των Μεταφορών και της Συγκοινωνιακής Υποδομής, προτείνονται τα εξής:

- Ολοκλήρωση Εγνατίας οδού.
- Ολοκλήρωση Δυτικού Άξονα- Ιόνιας οδού (Καλαμάτα-Πύργος-Πάτρα-Άρτα-Ιωάννινα-Κακαβιά) καθώς και επέκτασή του στο Αλβανικό έδαφος και σύνδεσή του με τους Αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και Αυλώνας.
- Ολοκλήρωση του διαπεριφερειακού οδικού δικτύου (διασυννοριακή οδός, άξονας Κόνιτσα-Καστοριάς) αλλά και του ενδοπεριφερειακού.
- Παράκαμψη Άρτας-Φιλιπιάδας και Νικόπολης.
- Βελτίωση οδικού άξονα Ηγουμενίτσας-Σαγιάδας-Μεθοριακού σταθμού.
- Κατασκευή νέου οδικού άξονα Κακαβιά-Καλπάκι-Ιωάννινα.

- Βελτίωση παραλιακής οδού Πρέβεζας-Πάργας-Ηγουμενίτσας (Καρτέρι-Κόμβος Μεσοβουνίου).
- Ολοκλήρωση αξόνων Άρτας-Καρδίτσας, Άρτας-Τρικάλων και Άρτας-Πρέβεζας.
- Ολοκλήρωση ζεύξης Πρέβεζας-Ακτίου.
- Κατασκευή γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου.
- Σύνδεση Πρέβεζας κα Άρτας με την Εγνατία οδό.
- Έργα οδοποιίας στο σύνολο της Περιφέρειας.
- Βελτιώσεις των λιμένων Πρέβεζας και Πάργας.
- Ολοκλήρωση του λιμένα Ηγουμενίτσας.
- Ολοκλήρωση σιδηροδρομικής σύνδεσης με τη Θεσσαλία (Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Καλαμπάκα).
- Δημιουργία σιδηροδρομικού πορθμείου στην Ηγουμενίτσα.
- Χωροθέτηση νέου αεροδρομίου.
- Βελτίωση αεροπορικής σύνδεσης για το αεροδρόμιο του Ακτίου.
- Παρεμβάσεις στο συγκοινωνιακό έργο, στον στόλο και την καταλληλότητά του καθώς και στην καταλληλότητα των εγκαταστάσεων του ΚΤΕΛ Ιωαννίνων και Άρτας.

Η ολοκλήρωση των μεγάλων μεταφορικών υποδομών σύνδεσης της Ηπείρου με την υπόλοιπη Ελλάδα, τη Δυτική Βαλκανική και τη Δυτική Ευρώπη, παράλληλα με την συμπλήρωση των μικρότερων ενδοπεριφερειακών μεταφορικών υποδομών, θα αναδείξει την Περιφέρεια σε κόμβο μεταφορών στον ελλαδικό χώρο καθώς και σε βασική «πύλη» της χώρας προς τη Δύση.

3.2 Προοπτικές της Μεταφορικής Υποδομής στην Ήπειρο

3.2.1 Οδικό Δίκτυο

Ιδιαίτερα επισημαίνονται τα παρακάτω θέματα σχετικά με την οδική υποδομή:

➤ Ολοκλήρωση Εγνατίας Οδού

Τον σημαντικότερο ρόλο στην πρόταση ανάπτυξης της Ηπείρου έχει η **Εγνατία Οδός**. Με την ολοκλήρωσή της, δημιουργείται ο άξονας που θα συνδέει το διάδρομο της Αδριατικής, τον παραδοσιακό διάδρομο από Γιουγκοσλαβία αλλά και το διαφαινόμενο σημαντικό άξονα σύνδεσης με την Ουκρανία και τη Ρωσία, μέσω Βουλγαρίας. Επιπλέον, η Εγνατία οδός θα διαδραματίσει τον σημαντικότερο ρόλο στην ανάπτυξη των εθνικών μεταφορών, λειτουργώντας συμπληρωματικά με τον Π.Α.Θ.Ε, ως φορέας διεκπεραίωσης των οδικών μετακινήσεων Δύσης-Ανατολής και το αντίστροφο, με ασφάλεια και ταχύτητα.

Όμως, εκτός από την εθνική του σημασία, αυτό το έργο έχει ιδιαίτερη βαρύτητα για την ανάπτυξη της Περιφέρειας Ηπείρου, καθώς θα αποτελέσει τον πόλο έλξης για την ανάπτυξη βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων, στις παράλληλες προς την

Εγνατία ζώνες, ιδιαίτερα στο τμήμα μεταξύ Ιωαννίνων και Ηγουμενίτσας, όπου προβλέπεται και η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου. Επίσης, με το έργο αυτό, επιτυγχάνεται η αποτελεσματική σύνδεση της Ηγουμενίτσας με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης καθώς και με το λιμάνι του Βόλου, στο οποίο διακινούνται σημαντικές ποσότητες εμπορευμάτων από και προς την Μέση Ανατολή.

Επισημαίνεται, ότι το μεγαλύτερο τμήμα της Εγνατίας οδού, όσον αφορά τη διέλευσή της από την Περιφέρεια Ηπείρου, βρίσκεται μέσα στο νομό Ιωαννίνων, δημιουργώντας έτσι νέες συνθήκες ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή. Στο πλαίσιο αυτό, έχει οριοθετηθεί και προγραμματιστεί η κατασκευή εξόδων από τον κλειστό αυτοκινητόδρομο, οι οποίοι θα αποτελέσουν και σημεία σύνδεσης με τους τοπικούς οδικούς άξονες, στις εξής περιοχές:

- Κόμβος Τύρια.
- Κόμβος Δωδώνης.
- Κόμβος Ιωαννίνων, μέσω του οποίου γίνεται η σύνδεση Εγνατίας οδού-Δυτικού άξονα.
- Κόμβος Αράχθου.
- Κόμβος Μετσόβου.

Επίσης, στο ίδιο πλαίσιο έχει προβλεφθεί στο νομό Θεσπρωτίας, η κατασκευή κόμβου στο Λαδοχώρι και στο Νεοχώρι, για την σύνδεση της Εγνατίας οδού με τους τοπικούς οδικούς άξονες. Επιπλέον, προτείνεται η κατασκευή κόμβου στην περιοχή μεταξύ των σηράγγων Βασιλικού και Γκρίκα, ώστε να εξυπηρετεί την παράκαμψη στο Καρτέρι, για τη σύνδεση της παραλιακής οδού με την Εγνατία.

➤ Ολοκλήρωση Δυτικού Άξονα (Ιόνιας Οδού)

Στρατηγικό ρόλο, στην ανάπτυξη της Ηπείρου, παίζει επίσης και ο **Δυτικός Άξονας** ή **Ιόνια Οδός**, η οποία μελετάται ως νέος οδικός άξονας, βασικής ταχύτητας 120χλμ/ώρα, στη διαδρομή Καλαμάτα-Πύργος-Πάτρα-Αμφιλοχία-Άρτα-Ιωάννινα-Κακαβιά, για να εξυπηρετήσει όλη τη Δυτική Ελλάδα. Ο άξονας αυτός θα είναι τεσσάρων λωρίδων κλειστός αυτοκινητόδρομος συνολικού πλάτους οδοστρώματος 24,50μ δηλαδή θα διαθέτει δύο λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 3,75μ και μία λωρίδα εκτάκτου ανάγκης πλάτους 2,50μ ανά κατεύθυνση καθώς και διαχωριστική νησίδα. Η Ιόνια οδός επεκτεινόμενη εντός του Αλβανικού εδάφους θα συνδέει λειτουργικά τους Αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και Αυλώνας με τους κύριους λιμένες της Δυτικής Ελλάδας. Έτσι, η κατασκευή του έργου θα συμβάλλει στη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος για την ανάπτυξη συνθηκών οικονομικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου και της Νότιας Αλβανίας.

Ειδικότερα, προτείνονται οι εξής δράσεις:

- Βελτίωση στο τμήμα από Άρτα έως Ιωάννινα, έτσι ώστε να παίξει το ρόλο του κάθετου οδικού άξονα που θα εξυπηρετεί κεντροβαρικά όλη τη Δυτική Ελλάδα.

- Διαπλατύνσεις στο τμήμα από Ιωάννινα έως Κακαβιά, με προοπτική την εξυπηρέτηση των δύο κεντρικών λιμανιών της Αλβανίας-Δυρραχίου και Αυλώνας- και την αναβάθμιση των παραμεθόριων περιοχών.
- Βελτίωση της παράκαμψης Νικοπόλεως στο ύψος της Νέας Σαμψούντας, για την σύνδεση της Άρτας και κατ' επέκταση της Ιόνιας οδού με τον παραλιακό οδικό άξονα.

➤ **Σύνδεση Ηγουμενίτσας- Πάργας- Πρέβεζας**

Ο άξονας Ηγουμενίτσας-Πάργας-Πρέβεζας, είναι διαπεριφερειακής σημασίας διότι φέρει σημαντικούς φόρτους εμπορευματικής κίνησης από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αλλά και διοχετεύει την τουριστική κίνηση στα δυτικά παράλια της Ηπείρου. Γι' αυτό το λόγο, προτείνεται η βελτίωση της χάραξής του μέσα από Καρτέρι-Κόμβο Μεσοβουνίου, ώστε να ικανοποιεί τους φόρτους, κυρίως από την αυξημένη κίνηση κατά μήκος της παραλίας.

Επίσης, αντιμετωπίζεται χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα το θέμα της βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του άξονα στο τμήμα που διασχίζει το Μονολίθι και τη Νικόπολη, λαμβάνοντας όμως ιδιαίτερη μέριμνα για το τμήμα που εφάπτεται στο αισθητικό δάσος της παραλίας του Μονολίθου καθώς και για το έντονο αρχαιολογικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει η περιοχή της Νικόπολης. Επισημαίνεται ότι για το συγκεκριμένο τμήμα, οι διαπλατύνσεις μπορούν να γίνουν, χωρίς πρόβλημα, έως τα όρια των απαλλοτριώσεων.

Επίσης, σημαντικές αλλαγές πρέπει να υλοποιηθούν ιδιαίτερα στο τμήμα Πάργας-Ηγουμενίτσας ενώ σημειώνεται ότι οι επεκτάσεις του άξονα θα είναι προς βορρά, ο άξονας Ηγουμενίτσα- Σαγιάδα- Αυλώνα και προς νότο, μετά την σύνδεση του Ακτίου με την Πρέβεζα, το λιμάνι του Αστακού.

➤ **Συνδέσεις Άρτας και Πρέβεζας με την Εγνατία Οδό**

Εκτός από την προβλεπόμενη βελτίωση της παραλιακής οδού Ηγουμενίτσας-Πάργας-Πρέβεζας, από τη χάραξη μέσα από Καρτέρι, απαιτείται και άλλη σύνδεση με χάραξη που θα διέρχεται από Λέλοβα-Κρυοπηγή. Με την σύνδεση αυτή θα «ανακουφίζεται», από άποψη φόρτων, ο άξονας Ηγουμενίτσας- Άρτας από κινήσεις που δεν έχουν προέλευση ή προορισμό την Ηγουμενίτσα. Η ελάφρυνση αυτή είναι απαραίτητη ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, όπου λόγω της μεγάλης τουριστικής ανάπτυξης που γνωρίζει όλη η παραλία του Ιονίου, οι φόρτοι είναι αυξημένοι.

Η σύνδεση της Πρέβεζας με την Εγνατία οδό, μέσω Λούρου, θα αποφορτίζει τον παραλιακό άξονα από κυκλοφοριακό φόρτο και θα εξυπηρετεί εμπορευματικές μεταφορές, διανομαρχιακές επιβατικές και άλλες τοπικές ανάγκες, συνδέοντας μεγάλα αστικά κέντρα της Περιφέρειας με την Εγνατία.

Η σύνδεση της Άρτας με την Εγνατία Οδό προτείνεται να γίνεται μέσω της υφιστάμενης οδού Άρτας- Ιωαννίνων. Οι βελτιώσεις που πρέπει να γίνουν σε αυτόν τον άξονα είναι πολύ σημαντικές διότι θα αποτελέσει έναν σημαντικό άξονα Βορρά-Νότου και είναι καθοριστικής σημασίας για την αναπτυξιακή διαδικασία του νομού

Άρτας, ο οποίος σύμφωνα με τις ενδείξεις και την εξέλιξη των άλλων νομών της Περιφέρειας, θα αντιμετωπίσει αναπτυξιακά προβλήματα.

➤ **Ολοκλήρωση της υποθαλάσσιας ζεύξης Πρέβεζας- Ακτίου**

Επισημαίνεται ότι ενώ το έργο έχει ολοκληρωθεί, δεν έχει παραδοθεί και συνεπώς δεν έχει τεθεί σε λειτουργία, με αποτέλεσμα να εξακολουθεί να δυσχεραίνεται η σύνδεση της Ηπείρου με τη νότια Ελλάδα.

➤ **Σύνδεση Άρτας με την Κεντρική Ελλάδα**

Από άποψη οριζοντιογραφίας, η προσφορότερη λύση φαίνεται να είναι η σύνδεση με την Καρδίτσα.

➤ **Κατασκευή της γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου**

Το έργο αυτό, αν και ανήκει στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη της Ηπείρου, αφού μέσω του Ρίου-Αντιρρίου πραγματοποιείται το μεγαλύτερο μέρος των μετακινήσεων από και προς την περιφέρεια Ηπείρου.

➤ **Σύνδεση Κόνιτσας- Καστοριάς**

Προτείνεται η αναβάθμιση της σύνδεσης Κόνιτσας- Καστοριάς, με στόχο την σύνδεση της δεύτερης, από την Κόνιτσα, με νέα πύλη εισόδου- εξόδου από την Αλβανία. Επίσης, προτείνεται η σύνδεση των δύο μελλοντικών πυλών, από Σαγιάδα και Κόνιτσα και της υφιστάμενης από Κακαβιά, με διασυνοριακή οδό.

➤ **Άλλοι άξονες τοπικής σημασίας**

Επιπλέον, οι ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις των κατοίκων εξυπηρετούνται και από άξονες τοπικής σημασίας που προτείνεται να βελτιωθούν και να επαναπροσδιοριστούν, οι οποίοι σε συνδυασμό με τις κομβικές συνδέσεις τους με την Εγνατία, διευκολύνουν τη διακίνηση εμπορευμάτων από τοπικές παραγωγικές μονάδες στα αστικά κέντρα, συμβάλλοντας έτσι στην περαιτέρω ενίσχυση των δραστηριοτήτων των τοπικών φορέων της περιοχής.

3.2.2 Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Οι παρεμβάσεις, στο συγκοινωνιακό δίκτυο της Περιφέρειας Ηπείρου, αφορούν:

- **Τον καθορισμό Συγκοινωνιακού Έργου σε επίπεδο Δήμων, Νομών και Περιφέρειας με τον προσδιορισμό της ελάχιστης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης που θα παρέχει το ΚΤΕΛ και τη δημιουργία μηχανισμού παρακολούθησης της τήρησης των ελάχιστων καθορισμένων δρομολογίων.** Σημειώνεται ότι η τελευταία ενέργεια αφορά κυρίως τις περιπτώσεις των μικρών ή απομακρυσμένων οικισμών και Καποδιστριακών δήμων.

- **Τον καθορισμό δύναμης και σύνθεσης του στόλου των ΚΤΕΛ.** Σημειώνεται ότι από το 1999, η αρμοδιότητα για τον καθορισμό της δύναμης του στόλου των ΚΤΕΛ έχει περάσει στις Περιφέρειες, γι' αυτό και είναι καθοριστικής σημασίας να ληφθεί μέριμνα κυρίως ως προς την σύνθεση του αναγκαίου στόλου. Επίσης, η εκτέλεση των ζημιολογικών ενδονομαρχιακών δρομολογίων με μικρά λεωφορεία, θα μειώσει το χιλιομετρικό κόστος και θα βελτιώσει την οικονομική κατάσταση των ΚΤΕΛ.
- **Την καταλληλότητα του στόλου των ΚΤΕΛ.** Αναφέρεται ότι η μέση ηλικία των οχημάτων των ΚΤΕΛ της Περιφέρειας ξεπερνά τα 15 χρόνια και μάλιστα στην περίπτωση των Ιωαννίνων πλησιάζει και τα 19 χρόνια. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή εμπειρία η ηλικία του στόλου θα έπρεπε να κυμαίνεται από 5-8 έτη. Έτσι λοιπόν, για την εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς μετακίνησης από πλευράς οχήματος, είναι χρήσιμο να δρομολογηθούν διαδικασίες πιο αυστηρών και συστηματικών ελέγχων για όλα τα οχήματα άνω των 15 ετών. Επίσης, είναι χρήσιμο, μετά από συνεννόηση με τα ΚΤΕΛ, σε ορισμένες γραμμές να δρομολογούνται οχήματα με σύγχρονο εξοπλισμό, κυρίως όταν οι γραμμές αυτές αφορούν ταξίδια σημαντικής χρονικής διάρκειας ή προορισμούς ειδικού τουριστικού ενδιαφέροντος.
- **Την καταλληλότητα των εγκαταστάσεων.** Σημειώνεται ότι οι κεντρικοί σταθμοί και στους τέσσερις νομούς βρίσκονται στο κέντρο της πόλης, με εξαίρεση τον σταθμό της Άρτας, ο οποίος βρίσκεται στον Εθνικό δρόμο προς την πλευρά του Άραχθου. Σε συνεργασία, λοιπόν, με την Τοπική Αυτοδιοίκηση πρέπει να συστηματοποιηθούν οι διαδικασίες για την μεταφορά των σταθμών γιατί έτσι θα τεθούν οι βάσεις για την ανάπτυξη της συγκοινωνίας στα πλαίσια των νέων δήμων.

3.2.3 Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Όπως είναι γνωστό, σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ήπειρο δεν υπάρχει, γι' αυτό και προγραμματίζεται από τον ΟΣΕ:

- **Η σιδηροδρομική σύνδεση Καλαμπάκας- Ιωαννίνων- Ηγουμενίτσας.** Η σιδηροδρομική σύνδεση της Ηγουμενίτσας με τη Θεσσαλία αλλά και την Μακεδονία θα συντελέσει σημαντικά στην περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, γιατί εκτός των άλλων, θα δημιουργηθούν ευνοϊκότεροι όροι μεταφοράς αγροτικών και ορυκτών προϊόντων και γενικότερα προϊόντων του πρωτογενούς τομέα.
- **Η λειτουργία σιδηροδρομικού πορθμείου στην Ηγουμενίτσα** για την καθημερινή σύνδεση με το Πρίντεζι. Η σύνδεση αυτή είναι στρατηγικής σημασίας και για την Εγνατία Οδό αλλά και για το ρόλο που προορίζεται να παίξει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Επισημαίνεται ότι η εν λόγω σύνδεση δεν συμπεριλαμβάνεται από τον ΟΣΕ στο Γ'ΚΠΣ.

3.2.4 Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι διεθνείς καθώς και το μεγαλύτερο μέρος των τουριστικών μεταφορών εξυπηρετούνται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας ενώ το λιμάνι της Πρέβεζας, το οποίο αναβαθμίζεται, εξυπηρετεί τη ΒΙ.ΠΕ Πρέβεζας, τη διακίνηση των αγροτικών προϊόντων του νοτίου τμήματος της Περιφέρειας καθώς και ένα μικρό μέρος των επιβατικών –τουριστικών μεταφορών. Δευτερεύοντα λιμάνια είναι αυτά της Σαγιάδας και της Πάργας. Αναλυτικότερα:

- **Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας**, θα έχει άμεση σύνδεση με το λιμάνι της Πρέβεζας, μέσω της παραλιακής οδού Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας και μέσω της ζεύξης του Ακτίου, με το αεροδρόμιο, το λιμάνι του Αστακού και την Πάτρα. Ταυτόχρονα, μέσω της επέκτασης προς βορρά του παραλιακού άξονα, εξασφαλίζεται μέσω Σαγιάδας η μελλοντική σύνδεση με την Αλβανία και τον Αυλώνα. Έτσι, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας εντάσσεται στα σημαντικότερα λιμάνια και είναι ο καθοριστικός παράγοντας για την επικράτηση της λύσης της Αδριατικής, σε αντικατάσταση του παλαιού άξονα μέσω Γιουγκοσλαβίας.

Από άποψη υποδομής, το λιμάνι θα πρέπει ν' αποκτήσει όλο τον σύγχρονο εξοπλισμό και τις κατάλληλες εγκαταστάσεις για φόρτωση και εκφόρτωση, ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί περισσότερους τύπους πλοίων αλλά και να διευκολύνει μεταφορτώσεις ή αλλαγές ρυμουλκών- ρυμουλκούμενων. Με αυτόν τον τρόπο θα αποφευχθούν, στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, οι «συνέχειες» των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών από τους ξένους μεταφορείς στην Ελληνική ενδοχώρα, καθιστώντας έτσι πιο ανταγωνιστικές τις μεταφορικές επιχειρήσεις της Περιφέρειας, οι οποίες θα επωφεληθούν τα μέγιστα από μια τέτοια εξέλιξη. Άλλωστε με την αποπεράτωση του έργου της νέας προβλήτας εξωτερικού θα αυξηθεί η δυνατότητα εξυπηρέτησης κατά δώδεκα (12) πλοία.

- **Το λιμάνι της Πρέβεζας**, είναι πολύ μικρό και με μικρές πιθανότητες επέκτασης διότι δεσπόζει του Αμβρακικού κόλπου, ο οποίος θεωρείται διεθνώς ως ένας σπάνιος υδροβιότοπος και προστατεύεται από την συνθήκη RAMSAR. Παρόλα αυτά, αποκτά σημαντικό επιβατικό και τουριστικό χαρακτήρα με την ενίσχυση της ακτοπλοΐας προς Παξούς αλλά και με νέες συνδέσεις με νησιά του Ιονίου, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο. Επισημαίνεται ότι ως έργο πρώτης προτεραιότητας κρίνεται η σύνδεσή του με τη ΒΙ.ΠΕ Πρέβεζας και η κατά το δυνατό ενίσχυση του ισχνού εμπορικού του χαρακτήρα..
- **Το λιμάνι της Πάργας**, αναδεικνύεται επίσης ως σημαντικό επιβατικό λιμάνι.

Τέλος, πρέπει να εξετασθεί η υπόθεση δημιουργίας διεθνούς εμπορευματικού κέντρου, το οποίο θα καλύπτει συνδυασμένες μεταφορές μέσω της Εγνατίας, των αξόνων Βορρά- Νότου, του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, σταθερών τροχιών από την σιδηροδρομική σύνδεση με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο και αερομεταφορές με το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων και του Ακτίου.

3.2.5 Αεροπορικές Μεταφορές

Η αεροπορική συγκοινωνία της Ηπείρου πραγματοποιείται, κατά κύριο λόγο, από το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων και κατά δεύτερο, από το αεροδρόμιο του Ακτίου, το οποίο αν και έχει στρατιωτικό χαρακτήρα, εντούτοις εξυπηρετεί και ένα μικρό αριθμό πολιτικών πτήσεων ενώ προτείνεται η πλήρη αναβάθμισή του. Επισημαίνεται ότι το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων δεν εξυπηρετεί πτήσεις εξωτερικού. Γι' αυτό το λόγο, θα πρέπει να εξετασθεί η δυνατότητα και οι προοπτικές δημιουργίας γραμμών με την Ιταλία, με απαραίτητη προϋπόθεση τη λειτουργία του αερολιμένα επί εικοσιτετραώρου βάσεως.

Με βάση αυτό το πλαίσιο, προβλέπεται η αναβάθμισή του αλλά και η συνολική επανεξέταση της χωροθέτησης του αεροδρομίου των Ιωαννίνων επάνω στον άξονα Ηγουμενίτσας-Ιωαννίνων, με ανταπόκριση τόσο στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας όσο και στην προβλεπόμενη σιδηροδρομική σύνδεση. Εναλλακτική πρόταση αποτελεί η δημιουργία αεροδρομίου διεθνών προδιαγραφών στην ευρύτερη περιοχή της Άρτας.

Πρόσφατα καταρτίστηκε και εγκρίθηκε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α) το Γενικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Κρατικού Αερολιμένα Ιωαννίνων. Οι σημαντικότερες παρεμβάσεις που προβλέπονται στο σχέδιο, αφορούν:

- **Τον επιβατικό αεροσταθμό.**
 - Κατασκευή αιθουσών αναχωρήσεων και αφίξεων εξωτερικού κατά μήκος του κτιρίου, σε συνέχεια δηλαδή των υφιστάμενων αντίστοιχων αιθουσών, οι οποίες πλέον θα λειτουργούν αποκλειστικά ως εσωτερικού.
 - Δημιουργία αίθουσας αναμονής αφίξεων εσωτερικού και εξωτερικού καθώς και νέου χώρου ελέγχου εισιτηρίων και βοηθητικών χώρων αεροπορικών εταιριών.
 - Διαμόρφωση νέου χώρου διαχωρισμού αποσκευών αναχωρήσεων, σε συνέχεια του νέου χώρου ελέγχου των εισιτηρίων.
 - Επέκταση του χώρου των γραφείων διοίκησης προς το δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών και διαμόρφωση του ημι-υπόγειου χώρου της επέκτασης, ώστε να στεγαστούν επιπλέον γραφεία. Σημειώνεται ότι στον 1^ο όροφο θα στεγαστεί ο νέος Πύργος Ελέγχου και η Μετεωρολογική Υπηρεσία.
 - Διαμόρφωση του ημι-υπόγειου χώρου των νέων αιθουσών αφίξεων και αναχωρήσεων εξωτερικού, ώστε να στεγαστούν οι χώροι υποστήριξης αεροπορικών εταιριών, γραφεία, αποθήκες και η τροφοδότηση των ταινιών παραλαβής αποσκευών αφίξεων.
 - Επέκταση της αίθουσας αναχωρήσεων εσωτερικού, με την προσθήκη στην αίθουσα του ημι-υπαίθριου χώρου.
- **Το Διάδρομο-Τροχόδρομο.** Προτείνεται η κατασκευή μίας επιπλέον εξόδου προς το δάπεδο στάθμευσης ενώ για την σύνδεση της νέας εξόδου με το δάπεδο, κατασκευάζεται συνδετήριος τροχόδρομος μήκους 540μ περίπου και πλάτους 23μ.

- **Το δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών.** Προβλέπεται, σε πρώτη φάση, επέκταση κατά 6500μ², ώστε να καλύπτεται και η ανάγκη στάθμευσης ενός αεροσκάφους κατηγορίας D (160 έως 220 θέσεων). Σε μεταγενέστερο στάδιο, το δάπεδο στάθμευσης επεκτείνεται κατά 7000μ² επιπλέον.
- **Τον εμπορευματικό σταθμό.** Προτείνεται η κατασκευή ενός μικρού εμπορευματικού σταθμού, εμβαδού 100μ².
- **Το οδικό δίκτυο πρόσβασης,** το οποίο επανασχεδιάζεται σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις έτσι ώστε να παρέχει μέτωπο σε όλο το μήκος του αεροσταθμού για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών καθώς και πρόσβαση σε όλες τις εγκαταστάσεις του αερολιμένα.
- **Τους χώρους στάθμευσης οχημάτων.**
- Για τις ανάγκες του επιβατικού κοινού αλλά και των εργαζομένων, επεκτείνεται ο υφιστάμενος χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, σε πρώτη φάση, κατά 1800μ² για την ικανοποίηση των αναγκών του 2010 και σε μεταγενέστερη φάση, κατά 1250μ² επιπλέον της πρώτης, για την ικανοποίηση των αναγκών του 2020. Στο τελικό στάδιο ανάπτυξης, ο χώρος στάθμευσης Ι.Χ αυτοκινήτων θα έχει εμβαδόν 5750μ² περίπου.
- Τα τουριστικά λεωφορεία και ταξί που θα εξυπηρετούν τον αερολιμένα θα σταθμεύουν στο χώρο που θα δημιουργηθεί μεταξύ του νέου οδικού δικτύου και της Εθνικής οδού Ιωαννίνων-Κόνιτσας. Ο χώρος αυτός θα έχει έκταση περίπου 2200μ².
- **Άλλες εγκαταστάσεις.**

Οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις του Κρατικού Αερολιμένα Ιωαννίνων (Κ.Α.ΙΩ) που προσβάλλονται από τα έργα ανάπτυξης, είναι το κτίριο του ΑΕΡ.Α.Κ.Η καθώς και ένα μηχανοστάσιο και ένα αντλιοστάσιο που βρίσκονται πλησίον του υφιστάμενου κόμβου του αεροδρομίου. Για το μηχανοστάσιο και αντλιοστάσιο προτείνεται η μεταφορά τους σε νέα θέση, ενώ για το κτίριο του ΑΕΡ.Α.Κ.Η, εφόσον οι δραστηριότητές του παραμείνουν στον Κ.Α.ΙΩ, προτείνεται η μεταφορά του σε χώρο ανατολικά της Αερολέσχης. Επίσης, προτείνεται:

- Η επέκταση του αμαξοστασίου, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να στεγάσει και δεύτερο πυροσβεστικό όχημα, καθώς αναβαθμίζεται η κατηγορία πυροπροστασίας του αεροδρομίου σε κατηγορία 6.
- Η έναρξη της λειτουργίας των δεξαμενών καυσίμων, οπωσδήποτε μέχρι την έναρξη πτήσεων charter εξωτερικού.
- Η ίδρυση διακεκριμένου χώρου ελικοδρομίου έτσι ώστε να μην μειώνεται η χωρητικότητα του δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών.
- Η λήψη μέτρων για τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης.

Σύμφωνα με το master plan, τα προτεινόμενα έργα ανάπτυξης έχουν συνολικό προϋπολογισμό 2,8 δις δρχ περίπου. Είναι χρήσιμο να επισημανθεί ότι οι μελετητές

στο master plan αναφέρουν ότι το ύψος και ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης κέρδους, από τη λειτουργία του αεροδρομίου, εξαρτώνται από το ποσοστό επιχορήγησης, για την υλοποίηση των έργων και από το επιτόκιο δανεισμού. Ο συντομότερος χρονικός ορίζοντας εμφάνισης κερδών προ αποσβέσεων είναι το έτος 2014, με την προϋπόθεση ότι το ποσοστό επιχορήγησης θα είναι 100%.

Ταυτόχρονα, επισημαίνεται ότι οι κακές καιρικές συνθήκες στον Κ.Α.ΙΩ είναι ένας από τους κύριους λόγους για καθυστερήσεις ή ματαιώσεις πτήσεων. Το πρόβλημα αυτό μπορεί να λυθεί εν μέρει με την αλλαγή των ωραρίων πτήσεων και ουσιαστικά να μην υπάρχουν πρωινές πτήσεις κατά τους χειμερινούς μήνες. Σημειώνεται, ότι για την αντιμετώπιση του ίδιου προβλήματος δεν υπάρχει η δυνατότητα τοποθέτησης συστήματος ILS. Από τα προαναφερόμενα συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι παρεμβάσεις:

- Δεν θα εμφανίσουν κέρδος σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.
- Δεν θα βελτιώσουν ή θα επιλύσουν το πρόβλημα των ματαιώσεων πτήσεων, λόγω των καιρικών και γεωμορφολογικών συνθηκών της θέσης του αερολιμένα.
- Δεν θα μετατρέψουν τον αερολιμένα σε τερματικό σταθμό ικανό να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις ενός σύγχρονου διεθνούς αεροδρομίου, με υποδομή κατάλληλη να υποστηρίξει ένα σημαντικό αναπτυσσόμενο κέντρο συνδυασμένων μεταφορών, το οποίο θα είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη της Περιφέρειας καθώς και για την εξυπηρέτηση των εισαγωγικών και εξαγωγικών δραστηριοτήτων της χώρας.

Με βάση αυτό το πλαίσιο και κάτω από την πάγια αντίληψη ότι η ανάπτυξη κέντρου συνδυασμένων μεταφορών και διεθνών εμπορευματικών δραστηριοτήτων (intermondal) έχει προαπαιτούμενο κανόνα ανταγωνισμού, την επαρκή υποδομή θαλάσσιων, χερσαίων και αεροπορικών μεταφορών, προτείνεται η διατήρηση της παραμέτρου του επιλεγέντος σεναρίου για **χωροθέτηση νέου αερολιμένα**, ο οποίος θα μπορεί:

- Να ενταχθεί στις απαιτήσεις Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου.
- Να δημιουργεί τις προϋποθέσεις κερδοφόρας λειτουργίας κάτω από το καθεστώς του ανταγωνισμού και των εισαγόμενων αεροπορικών ελευθεριών.
- Να λειτουργεί αξιόπιστα ως Διεθνές αεροδρόμιο.
- Να υποστηρίζει τις προσπάθειες για την ανάπτυξη του τουρισμού.
- Να αποτελεί ουσιαστικό παράγοντα αποδυνάμωσης της απομόνωσης της Περιφέρειας και να υποστηρίζει τις ανάγκες των αυθημερόν ταξιδιών, τα οποία δημιουργούνται σε όλα τα κέντρα που αναπτύσσονται δραστηριότητες τριτογενούς τομέα-υπηρεσιών.

3.3 Προοπτικές Ανάπτυξης Ενεργειακής Υποδομής στην Ήπειρο

Σύμφωνα με το τρίτο (3^ο) Σενάριο Ανάπτυξης, μέχρι το έτος 2015 αναμένεται να λειτουργήσουν άλλοι οχτώ (8) υδροηλεκτρικοί σταθμοί, οι οποίοι είναι οι εξής:

- Οι Υδροηλεκτρικοί Σταθμοί Βροσίνας, Σουλόπουλου και Μινίνας, με ποταμό τον Καλαμά.
- Ο Υδροηλεκτρικός Σταθμός Πυρσόγιανης, με ποταμό τον Σαραντάπορο.

- Οι Υδροηλεκτρικοί Σταθμοί Βοβούσας, Ελεύθερου και Ελεύθερου II, με ποταμό τον Αώο.
- Ο Υδροηλεκτρικός Σταθμός Καλλαρύτικου, με ποταμό τον Άραχθο.

Με τη λειτουργία των παραπάνω σταθμών, προβλέπεται ότι η συνολική ισχύς θα είναι 866 MW και οι δυνατότητες για συνολική ετήσια παραγωγή 1818 MWh ενώ ο προβλεπόμενος υδάτινος όγκος θα ανέρχεται σε 2226εκατομμύρια κυβικά μέτρα.

Συνοπτικά, οι εν λειτουργία και οι προγραμματισμένοι υδροηλεκτρικοί σταθμοί, με τα χαρακτηριστικά τους, φαίνονται στον πίνακα 20 που ακολουθεί:

Πίνακας 20: ΥΔΡΟΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΔΕΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ					
ΠΟΤΑΜΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΕΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΩΦΕΛΙΜΟΣ ΟΓΚΟΣ (εκατ. m³)	ΙΣΧΥΣ (MW)	ΕΤΗΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ (GWh)
ΑΡΑΧΘΟΣ	Μετσοβίτικος	Υπό Κατασκευή	0,36	25	63
	Άγιος Νικόλαος	2000	97	300	340
	Στενό Καλλαρύτικου	2015	1380	390	700
	Πουρνάρι Ι	Λειτουργεί	745	300	312
	Πουρνάρι II	Υπό Κατασκευή	5	27	43
ΛΟΥΡΟΣ	Λούρος	Λειτουργεί	Έχει Μηδενιστεί	10	35
ΑΩΟΣ	Βοβούσα	2015	60	33	65
	Πηγές Αώου	Λειτουργεί	262	210	210
	Ελεύθερο	2015	273	124	285
	Ελεύθερο II	2015	Ελάχιστος	3	14
ΣΑΡΑΝΤΑ-ΠΟΡΟΣ	Πυρσόγιανη	2015	234	40	81
	Αγία Βαρβάρα	2000	200	35	106
ΚΑΛΑΜΑΣ	Κληματιά	2000	Ελάχιστος	20	65
	Γλύζιανη	2000	3,9	182	396
	Βροσίνα	2015	232	134	275
	Σουλόπουλο	2015	43	54	132
	Μινίνα	2015	4	88	260

ΠΗΓΗ: Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου (Α' Φάση), Ιούνιος 1998.

Με την αποπεράτωση- υλοποίηση των προγραμματισμένων υδροηλεκτρικών σταθμών, η περιφέρεια Ηπείρου αναδεικνύεται σε ενεργειακό κέντρο υπερτοπικής σημασίας. Σημειώνεται ότι θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπ' όψιν και όλα τα πιθανά προβλήματα που απορρέουν από τη λειτουργία τέτοιων μονάδων. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προτεραιότητα:

- Στα περιβαλλοντικά προβλήματα ιδιαίτερα για τις περιπτώσεις του Αώου και του Αράχθου.

- Στα περιβαλλοντικά προβλήματα ιδιαίτερα για τις περιπτώσεις του Αώου και του Αράχθου.
- Στα προβλήματα που δημιουργούνται από το Πουρνάρι, κίνδυνοι για τους υπάρχοντες οικισμούς, ανασταλτικοί παράγοντες στην οικιστική ανάπτυξη-επέκταση της πόλης της Άρτας, δημιουργία επικινδυνότητας για την παλαιά γέφυρα της Άρτας.

Τα παραπάνω προβλήματα πρέπει να αντιμετωπιστούν παράλληλα με την καλύτερη δυνατή παραγωγική εκμετάλλευση των υδάτινων όγκων από τα φράγματα, με σκοπό τη βέλτιστη αξιοποίηση της παραγωγικής αγροτικής δυνατότητας της περιοχής.

3.4 Προοπτικές Ανάπτυξης Τηλεπικοινωνιακής Υποδομής στην Ήπειρο

Σκοπός των παρεμβάσεων είναι η βελτίωση της καθολικότητας και της ποιότητας του δικτύου τηλεπικοινωνιών, η κατά 10% αύξηση των νέων κύριων συνδέσεων και η εξασφάλιση υποδομής για την παροχή υπηρεσιών τηλεπληροφορικής, ISDN, ψηφιακών μισθωμένων κυκλωμάτων και προηγμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών. Έτσι λοιπόν, η κατάσταση, σαφώς, αναμένεται να βελτιωθεί εάν υιοθετηθούν και υλοποιηθούν τα προτεινόμενα στο επιχειρησιακό σχέδιο του Ο.Τ.Ε. Σε αυτές τις επενδύσεις περιλαμβάνονται:

- Εγκαταστάσεις συνδρομητικών συστημάτων για την κάλυψη απομακρυσμένων περιοχών.
- Ολοκλήρωση των δύο οπτικών αξόνων, από τους οποίους ο πρώτος ακολουθεί τις πόλεις: Αθήνα-Κόρινθο-Πάτρα-Αγρίνιο-Πρέβεζα-Άρτα-Ιωάννινα και ο δεύτερος, τις πόλεις: Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Γρεβενά-Θεσσαλονίκη.
- Εγκαταστάσεις καλωδίων οπτικών ινών ή ψηφιακών κέντρων με διατάξεις υπό μορφή δακτυλίων, σε επίπεδο νομού ή Περιφέρειας, για βελτίωση της χωρητικότητας και της εναλλακτικότητας.

Ο δακτύλιος της περιφέρειας Ηπείρου αναμένεται να επιφέρει τα εξής αποτελέσματα:

- Βελτίωση της καθολικότητας και της ποιότητας του δικτύου τηλεπικοινωνιών.
- Ένταξη στο δίκτυο περίπου 10.700 νέων συνδέσεων.
- Εξασφάλιση υποδομής για παροχή υπηρεσιών τηλεπληροφορικής, ISDN, ψηφιακά μισθωμένα κυκλώματα κ.λ.π.

Παράλληλα με την αναβάθμιση της τηλεπικοινωνιακής υποδομής είναι απαραίτητο να ενισχυθεί η ζήτηση καθώς και η ικανότητα των χρηστών να αξιοποιήσουν τις νέες υπηρεσίες. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει καταρτιστεί η Περιφερειακή Στρατηγική και το Σχέδιο Δράσης για την Κοινωνία της Πληροφορίας στην Περιφέρεια Ηπείρου.

3.5 Υποδομές Διαχείρισης Απορριμμάτων και Αστικών Λυμάτων στην Ήπειρο

Στην Περιφέρεια Ηπείρου έχουν προγραμματιστεί ή υλοποιούνται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε⁵ (Δ/νση Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού-Τμήμα Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων) οι παρακάτω ΧΥΤΑ, οι οποίοι έχουν ενταχθεί και στο Εθνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για το Περιβάλλον (ΕΙΠΕΡ):

Στο νομό Ιωαννίνων, όσον αφορά τη διαχείριση απορριμμάτων, προβλέπεται η δημιουργία τεσσάρων (4) Χώρων Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ) που θα καλύπτουν το σύνολο του νομού, για όλους τους οποίους έχει εκδοθεί η σχετική απόφαση προέγκρισης χωροθέτησης. Έτσι λοιπόν προβλέπεται:

- Η κατασκευή ΧΥΤΑ περιοχής Ιωαννίνων.
- Η κατασκευή ΧΥΤΑ περιοχής Μετσόβου.
- Η κατασκευή ΧΥΤΑ περιοχής Κόνιτσας.
- Η κατασκευή ΧΥΤΑ περιοχής Δελβινακίου.
- Η κατασκευή έξι (6) Σταθμών Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (Σ.Μ.Α).
- Η κατασκευή ενός (1) Κέντρου Ανακύκλωσης Υλικών (Κ.Α.Υ).

Επίσης, όσον αφορά τη διαχείριση αστικών λυμάτων, έχει εκπονηθεί από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε σχετική μελέτη⁶ που προβλέπει τα εξής:

- Για το **Δήμο Ιωαννίνων**, αναβάθμιση και επέκταση της Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων (Ε.Ε.Λ), ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης της πόλης των Ιωαννίνων, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης στα μεγάλα δημοτικά διαμερίσματα και σύνδεσή τους με την Ε.Ε.Λ Ιωαννίνων.
- Για το **Δήμο Κόνιτσας**, ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης και της Ε.Ε.Λ.
- Για το **Δήμο Μετσόβου**, ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης του Μετσόβου και του Ανήλιου.
- Για το **Δήμο Παμβώτιδας**, ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης του Κατσικά και Κουτσελίου και σύνδεσή τους με την Ε.Ε.Λ Ιωαννίνων.
- Για το **Δήμο Πασσαρόνως**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης Ελεούσας και ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης Ροδοτοπίου καθώς και σύνδεσή τους με την Ε.Ε.Λ Ιωαννίνων.

Στο νομό Άρτας βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής ΧΥΤΑ, ο οποίος υπολογίζεται ότι θα εξυπηρετήσει το 80% του συνολικού πληθυσμού. Επίσης, όσον αφορά τη διαχείριση απορριμμάτων προβλέπονται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε τα εξής:

- Η κατασκευή ΧΥΤΑ αποσυρόμενων φρούτων από την Ένωση Γεωργικών Συνεταιρισμών Άρτας και Φιλιππιάδας.
- Συμπληρωματικά έργα στο ΧΥΤΑ που κατασκευάζεται στη θέση «Σκαμνιά» της Κοινότητας Βλαχέρνας, προκειμένου να εξυπηρετηθούν και οι υπόλοιποι Ο.Τ.Α του νομού.
- Η κατασκευή δύο (2) Σταθμών Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (Σ.Μ.Α).

⁵ Μελέτη «Σχεδιασμός- Προγραμματισμός Έργων Διαχείρισης Απορριμμάτων σε επίπεδο Χώρας», Παρασκευόπουλος- Γεωργιάδης Ε.Π.Ε, Νοέμβριος 1999, η οποία εκπονήθηκε στο πλαίσιο διαμόρφωσης της πρότασης για το Γ.Κ.Π.Σ.

⁶ Μελέτη «Ολοκλήρωση υποδομών σε δίκτυα αποχέτευσης και εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων στη Χώρα», Ν Μπακάλης-Π. Μαρκαντωνάτος Ο.Ε, Δεκέμβρης 1999.

- Η κατασκευή ενός (1) Κέντρου Ανακύκλωσης Υλικών (Κ.Α.Υ).

Όσον αφορά τη διαχείριση αστικών λυμάτων στο νομό Άρτας, προβλέπονται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε τα εξής:

- Για το **Δήμο Άρτας**, ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης και αναβάθμιση της Ε.Ε.Λ.
- Για το **Δήμο Αμβρακίου**, κατασκευή δικτύων αποχέτευσης δημοτικών διαμερισμάτων και επιλεγμένων οικισμών.
- Για το **Δήμο Αράχθου**, κατασκευή κοινής Ε.Ε.Λ Αράχθου-Αμβρακικού-Κορμμένου καθώς και κατασκευή δικτύων αποχέτευσης δημοτικών διαμερισμάτων και λοιπών οικισμών.
- Για το **Δήμο Κομποτίου**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης Κομποτίου και Σελλάδων καθώς και κατασκευή κοινής Ε.Ε.Λ Κομποτίου- Μενιδίου.
- Για το **Δήμο Πέτα**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης και Ε.Ε.Λ.
- Για το **Δήμο Φιλοθέης**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης και Ε.Ε.Λ.

Στο νομό Θεσπρωτίας έχει εκδοθεί απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για δημιουργία ΧΥΤΑ που θα εξυπηρετεί την εδαφική περιφέρεια του νομού, η οποία περιλαμβάνει και την Ηγουμενίτσα. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τη διαχείριση απορριμμάτων προβλέπεται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε:

- Η κατασκευή ενός (1) ΧΥΤΑ, στη θέση «Αστιμίτσι», ο οποίος θα εξυπηρετεί όλους τους Ο.Τ.Α του νομού.
- Η κατασκευή ενός (1) Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (Σ.Μ.Α).
- Η κατασκευή ενός (1) Κέντρου Ανακύκλωσης Υλικών (Κ.Α.Υ).

Επίσης, όσον αφορά τη διαχείριση αστικών λυμάτων στο νομό Θεσπρωτίας, προβλέπονται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε τα εξής:

- Για το **Δήμο Ηγουμενίτσας**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης στο κεντρικό, βόρειο και νότιο τμήμα του νομού.
- Για το **Δήμο Παραμυθιάς**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης και Ε.Ε.Λ.
- Για το **Δήμο Συβότων**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης στην Πλαταριά και στα Σύβοτα καθώς και κοινής Ε.Ε.Λ.
- Για το **Δήμο Φιλιατών**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης και Ε.Ε.Λ.

Στο νομό Πρέβεζας προβλέπεται η δημιουργία ΧΥΤΑ, ο οποίος θα εξυπηρετεί το 100% του πληθυσμού, ενώ έχει ήδη εκδοθεί η σχετική απόφαση προέγκρισης χωροθέτησης. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τη διαχείριση απορριμμάτων προβλέπεται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε:

- Η κατασκευή ενός (1) ΧΥΤΑ στη θέση «Έλπη» της Κοινότητας Σφηνωτού, ο οποίος θα εξυπηρετεί όλους τους Ο.Τ.Α του νομού.
- Η κατασκευή δύο (2) Σταθμών Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (Σ.Μ.Α).
- Η κατασκευή ενός (1) Κέντρου Ανακύκλωσης Υλικών (Κ.Α.Υ).

Τέλος, όσον αφορά τη διαχείριση αστικών λυμάτων στο νομό Πρέβεζας, προβλέπονται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε τα εξής:

- Για το **Δήμο Πρέβεζας**, ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης της πόλης και κατασκευή δικτύου αποχέτευσης στον Μύτικα-Παντοκράτορα.
- Για το **Δήμο Λούρου**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης και Ε.Ε.Λ.
- Για το **Δήμο Φιλιππιάδας**, κατασκευή δικτύου αποχέτευσης και Ε.Ε.Λ.

4. ΤΑΣΕΙΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΤΡΙΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

4.1 Κέντρα 1^{ου} και 2^{ου} επιπέδου

Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται οι πρωτεύουσες των νομών και της Περιφέρειας, δηλαδή τα Ιωάννινα, η Ηγουμενίτσα, η Άρτα και η Πρέβεζα. Με βάση, λοιπόν, το τρίτο (3^ο) σενάριο ανάπτυξης και με χρονικό ορίζοντα το 2011, δημιουργείται:

- Ένα βόρειο κύριο δίπολο (Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα), με κύριο πόλο ανάπτυξης τα Ιωάννινα, το οποίο επωφελείται:
- Της (βορειο)δυτικής πύλης της χώρας (Ηγουμενίτσα).
- Του βόρειου συγκοινωνιακού άξονα της χώρας, της Εγνατίας οδού, ο οποίος διατρέχει όλη τη βόρεια Ελλάδα, συνδέεται με κάθετους άξονες με τις χώρες της Βαλκανικής και δίνει διέξοδο προς την Τουρκία και τον Εύξεινο Πόντο.
- Του δυτικού συγκοινωνιακού άξονα της χώρας (Ιόνια οδός), ο οποίος συνδέει τη χώρα με τη δυτική Βαλκανική και τέμνεται με την Εγνατία οδό στα Ιωάννινα.
- Της ίδιας της ύπαρξης του αστικού κέντρου των Ιωαννίνων και των υποδομών του.
- Ένα νότιο δίπολο (Άρτα-Πρέβεζα) με ισόρροπη δομή και ρόλους, το οποίο επωφελείται:
- Του δυτικού άξονα (Ιόνια οδός) ως προς την Άρτα και των συνδέσεών της με τη Θεσσαλία.
- Της ζεύξης Ακτίου-Πρέβεζας, ως προς την Πρέβεζα, της τουριστικής ανάπτυξης των ακτών του Ιονίου και του αεροδρομίου του Ακτίου.
- Της γεωργικής παραγωγής της πεδιάδας Άρτας-Πρέβεζας (γη υψηλής παραγωγικότητας).
- Της ενδεχόμενης κατασκευής διεθνούς αεροδρομίου στην περιοχή Φιλιππιάδας.

Ο αναπτυξιακός ρόλος, οι προγραμματιζόμενες υποδομές και οι προωθητικές δραστηριότητες των αστικών κέντρων 1^{ου} και 2^{ου} επιπέδου, παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Αστικά Κέντρα	Αναπτυξιακός Ρόλος	Επιχειρηματικές & Αναπτυξιακές Υποδομές	Προωθητικές Δραστηριότητες
Ιωάννινα	Περιφερειακός-Διακρατικός Πόλος Ανάπτυξης, Βαλκανικό Κέντρο, Διοικητικό- Πολιτιστικό Κέντρο	Αεροδρόμιο Εγνατία Οδός Δυτικός Άξονας Βιομηχανική Περιοχή	Ανώτατη Εκπαίδευση Τεχνολογική Έρευνα-Ανάπτυξη Τριτογενής Τομέας -Εμπόριο, Μεταφορές- Βιομηχανία-Βιοτεχνία Υπηρεσίες Υγείας Πολιτισμός Ειδικές Μορφές Τουρισμού
Αστικά Κέντρα	Αναπτυξιακός Ρόλος	Επιχειρηματικές & Αναπτυξιακές Υποδομές	Προωθητικές Δραστηριότητες
Άρτα	Νομαρχιακός Πόλος Ανάπτυξης	Δυτικός Άξονας Σύνδεση με Θεσσαλία Βιομηχανική Περιοχή	Κέντρο Αγροτικής Ανάπτυξης ΜΜΕ Ανώτερη Εκπαίδευση
Πρέβεζα	Νομαρχιακός Πόλος Ανάπτυξης	Ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας Δυτικός Άξονας Λιμένας Βιομηχανική Περιοχή	Τριτογενής Τομέας -Εμπόριο, Μεταφορές- Τουρισμός Αλιεία Ανώτερη Εκπαίδευση
Ηγουμενίτσα	Βόρεια Πύλη προς τη Δυτική Ευρώπη, Νομαρχιακό-Αναπτυξιακό Κέντρο	Λιμένας Δυτικός Άξονας Εγνατία Οδός	Μεταφορές Τουρισμός Ανώτερη Εκπαίδευση Αλιεία

ΠΗΓΗ: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Ηπείρου, Κ.Π.Σ 2000-2006, Φεβρουάριος 2001.

4.2 Κέντρα 3^{ου} επιπέδου

Στο νομό Πρέβεζας, η **Φιλιπιάδα** αναδεικνύεται ως δυναμικό ημιαστικό κέντρο (3^{ου} επιπέδου), λόγω της κομβικής του θέσης στην τομή των οδικών αξόνων που συνδέουν τα τρία αστικά κέντρα της Περιφέρειας (Ιωάννινα, Άρτα, Πρέβεζα) και της εύφορης πεδιάδας στην οποία δεσπόζει. Επίσης, στο νομό Πρέβεζας αναδεικνύεται ως κέντρο 3^{ου} επιπέδου το **Καναλλάκι**, το οποίο επωφελείται της θέσης του στην κοιλάδα του Αχέροντα (αρδευόμενη σε μεγάλα τμήματα) και της τουριστικής ανάπτυξης των γειτονικών ακτών του Ιονίου.

Στο νομό Ιωαννίνων έχουν ήδη αναδειχθεί δύο μεσαία ημιαστικά κέντρα, η **Κόνιτσα** και το **Μέτσοβο**, τα οποία είναι ικανά να λειτουργήσουν αυτόνομα ως δυναμικοί πόλοι ανάπτυξης, με εμβέλεια (ως ένα βαθμό) και εκτός Περιφέρειας, εάν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα.

Συγκεκριμένα, το **Μέτσοβο** έχει δυνατότητα να επεκτείνει την επιρροή του προς τους ορεινούς οικισμούς των Τρικάλων, λόγω της στρατηγικής του θέσης στον άξονα σύνδεσης Ηπείρου-Θεσσαλίας (η οποία θα ενισχυθεί με την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού και προς την κατεύθυνση της Μακεδονίας), αλλά και των

παραγωγικών δραστηριοτήτων της ευρύτερης περιοχής του, όπως η κτηνοτροφία, η υλοτομία, η παραδοσιακή χειροτεχνία και βιοτεχνία και ο τουρισμός.

Από την άλλη πλευρά, η **Κόνιτσα** έχει δυνατότητα να επεκτείνει την επιρροή της προς τη νότια Αλβανία. Πιο συγκεκριμένα, δεσπόζει της μικρής αλλά αρδευόμενης κοιλάδας του Αώου και επωφελείται της θέσης της στον άξονα σύνδεσης με τη Β.Δ. Μακεδονία. Η προοπτική βελτίωσης αυτού του άξονα, η σύνδεση και ενίσχυση των δεσμών με τη Ν. Αλβανία, η αύξηση της τουριστικής κίνησης στη Β. Πίνδο, τα Μαστοροχώρια και την κοιλάδα του Αώου, θα συμβάλλουν στην ενίσχυση του ρόλου της.

Στο Ν. Άρτας, στον ορεινό όγκο των Τζουμέρκων απουσιάζει ένα ανάλογο ημιαστικό κέντρο, Ωστόσο, τα **Πράμαντα** στην κοιλάδα του Καλαρρίτικου, παρουσιάζουν τις καλύτερες προϋποθέσεις να εξελιχθούν σε κέντρο 3^{ου} επιπέδου αυτής της ορεινής περιοχής. Η ακτίνα επιρροής του θα επεκταθεί, εφόσον ολοκληρωθούν οι οδικές συνδέσεις στο Δήμο Τζουμέρκων, στις κοινότητες Καλαρριτών, Συράκου, Ματσουκίου αλλά και στα Άγναντα και στους Μελισουργούς του Ν. Άρτας, τα οποία είναι απομακρυσμένα και αποκομμένα από το μοναδικό αστικό κέντρο του νομού. Απαραίτητες είναι μια σειρά από παρεμβάσεις και έργα για την ενίσχυση του ρόλου των Πραμάντων και την αναβάθμιση της οικονομίας της περιοχής.

Στο νομό Θεσπρωτίας, δυνατότητες ανάδειξης ως ημιαστικό κέντρο 3^{ου} επιπέδου έχει η **Παραμυθιά**, η οποία δεσπόζει της βόρειας κοιλάδας του Κωκυτού. Ιστορικά, ήταν το ισχυρότερο κέντρο του νομού ενώ σήμερα ασκεί επιρροή πέραν των ορίων του δήμου της και έχει προοπτικές ανάπτυξης, λόγω της εγγύτητάς της με την Εγνατία οδό και της χωροθέτησης Βιομηχανικού Πάρκου στη θέση Γκρίκα. Η επιρροή της επεκτείνεται στο δήμο Αχέροντα και στην κοινότητα Σουλίου.

4.3 Κέντρα 4^{ου} επιπέδου

Στο Ν. Θεσπρωτίας, η επιρροή των **Φιλιατών**, πέραν του δήμου τους, επεκτείνεται μόνο στο δήμο Σαγιάδας, ενώ η όλη περιοχή βρίσκεται στο περιθώριο σημαντικών συγκοινωνιακών αξόνων. Η υπάρχουσα διοικητική και κοινωνική υποδομή των Φιλιατών, σε συνδυασμό με την προοπτική διασυνοριακής συνεργασίας με τη νότια Αλβανία, δεν δικαιολογούν την κατάταξή τους στο 3^ο οικιστικό επίπεδο αλλά δημιουργούν τις προϋποθέσεις ένταξής τους στο «ενισχυμένο» 4^ο επίπεδο. Για να ενισχυθεί αυτή η συνεργασία και επικοινωνία, είναι απαραίτητη η ολοκλήρωση του οδικού άξονα Ηγουμενίτσας-Σαγιάδας-Ν. Αλβανίας.

Στο Ν. Πρέβεζας, «ενισχυμένα» κέντρα 4^{ου} επιπέδου μπορούν να θεωρηθούν η **Πάργα** και το **Θεσπρωτικό**. Αναλυτικότερα, η Πάργα διαθέτει ήδη αρκετές υποδομές και εξυπηρετήσεις, λόγω αυξημένης τουριστικής κίνησης, αν και κατά την μη τουριστική περίοδο χάνει το μεγαλύτερο μέρος της ζωτικότητάς της. Στην επιρροή της βρίσκεται το νότιο τμήμα του Ν. Θεσπρωτίας (Δ.Μαργαριτίου και Κ.Πέρδικας), εφόσον γεωγραφικά η Πάργα ανήκει ουσιαστικά στο Ν.Θεσπρωτίας. Επίσης, το Θεσπρωτικό διαθέτει ήδη αξιόλογη διοικητική και κοινωνική υποδομή (Ειρηνοδικείο, ΔΟΥ, Γυμνάσιο-Λύκειο, Κέντρο Υγείας, Τράπεζες), αν και η επιρροή του δεν εκτείνεται πέραν της Κ. Κρανέας.

Στον Ν. Άρτας δεν έχουν αναδειχθεί δυναμικά ημιαστικά κέντρα που να μπορούν να στηρίξουν μία αυτόνομη ανάπτυξη της περιοχής τους. Τα πεδινά ημιαστικά κέντρα του νομού (Πέτα, Κομπότι, Νεοχώρι) είτε έχουν ενσωματωθεί στην αστική περιοχή της Άρτας, όπως το Πέτα, είτε είναι εντελώς εξαρτημένα από αυτήν λόγω μικρής απόστασης, μέσω των οδικών αξόνων της πεδιάδας της Άρτας. Η κατασκευή της Ιόνιας οδού (Δυτικός Άξονας) μάλλον θα επιτείνει αυτό το φαινόμενο.

Επίσης, τα ορεινά και ημιορεινά κεφαλοχώρια (Άγναντα, Βουλγαρέλι, Α. Καλεντίνη) αν και διαθέτουν μία στοιχειώδη υποδομή (Ειρηνοδικείο, Γυμνάσιο-Λύκειο, Κέντρο Υγείας), δεν έχουν να επιδείξουν την απαιτούμενη πληθυσμιακή και παραγωγική δυναμική για να χαρακτηριστούν «ενισχυμένα» κέντρα 4^{ου} επιπέδου.

Στο Ν. Ιωαννίνων υπάρχουν δύο «ενισχυμένα» κέντρα 4^{ου} επιπέδου, το **Δελβινάκι** και η **Ζίτσα**. Αναλυτικότερα, το Δελβινάκι, το οποίο παλαιότερα υπήρξε πρωτεύουσα της επαρχίας Πωγωνίου, διαθέτει υποδομή διοικητικών και κοινωνικών εξυπηρετήσεων (Ειρηνοδικείο, ΔΥΟ, Γυμνάσιο-Λύκειο, Κέντρο Υγείας, Τράπεζες) και αναμένεται να ενισχύσει το ρόλο του, λόγω εγγύτητάς του με τον Δυτικό Άξονα που θα συνδέει την Ήπειρο με την Αλβανία και λόγω της δημιουργίας Βιομηχανικής Περιοχής εγγύς των συνόρων, σύμφωνα με τις προτάσεις του τρίτου σεναρίου χωρικής ανάπτυξης. Επίσης, η Ζίτσα, η οποία αποτελεί κέντρο μιας αμπελουργικής περιοχής, διαθέτει στοιχειώδη κοινωνική υποδομή (Ειρηνοδικείο, Γυμνάσιο-Λύκειο) και η ακτίνα επιρροής της εκτείνεται και στο Δ. Μολοσσών.

Οι υπόλοιπες έδρες των νέων δήμων, λόγω της διοικητικής μεταρρύθμισης και των πόρων που θα διατεθούν γι' αυτούς, αναμένεται να αναλάβουν έναν αναβαθμισμένο ρόλο, αποτελώντας τα κέντρα των περιοχών των δήμων ως οικισμοί 4^{ου} επιπέδου. Ταυτόχρονα θα διατηρηθούν οι πολλοί μικροί αγροτικοί οικισμοί, μερικοί μάλιστα από τους οποίους- κυρίως ορεινοί- όχι μόνο θα διατηρηθούν αλλά θα αυξήσουν και τον πληθυσμό τους, εξ' αιτίας των παρεμβάσεων που θα υλοποιηθούν για την αξιοποίηση των ορεινών όγκων (έργα ανάπτυξης ειδικού τουρισμού, συμπλήρωση οδικού δικτύου, κ.π.λ.).

Οι τάσεις υπέρβασης του 4^{ου} επιπέδου από τα ενισχυμένα κέντρα 4^{ου} επιπέδου, είναι πιθανό να δημιουργήσουν διπλές εξαρτήσεις δυναμικού τύπου και φυσικά διαφορετικής έντασης. Έτσι λοιπόν, πέρα από τις διπλές εξαρτήσεις από κέντρα 2^{ου} επιπέδου, λόγω γεωγραφικής θέσης των εξαρτώμενων (Φιλιππιάδα από Πρέβεζα και Άρτα, Πάργα από Πρέβεζα και Ηγουμενίτσα), θα υπάρξουν εξαρτήσεις:

- Του Δήμου Άνω Πωγωνίου και της Κοινότητας Πωγωνιανής, από το Δελβινάκι και την Κόνιτσα.
- Της Κοινότητας Λάβδανης, από το Δελβινάκι και τα Ιωάννινα.
- Του Δήμου Μολοσσών, από τα Ιωάννινα και τη Ζίτσα.
- Του Δήμου Κρανέας, από το Θεσπρωτικό και τη Φιλιππιάδα.
- Του Δήμου Σαγιάδας, από τις Φιλιάτες και την Ηγουμενίτσα.

V.
ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Συμβολή των Υποδομών στην Αναπτυξιακή Διαδικασία της Ηπείρου

Η αναγκαιότητα και η σημασία των υποδομών, ως βασικού στοιχείου, για την περαιτέρω ανάπτυξη της παραγωγικής διαδικασίας και την αξιοποίηση των τοπικών πλεονεκτημάτων των διαφόρων περιοχών, έχει επισημανθεί απ' όλες αναπτυξιακές θεωρίες, όπως διαπιστώθηκε στο πρώτο μέρος της εργασίας, στη θεωρητική προσέγγιση. Μάλιστα, αρκετοί ήταν οι αναπτυξιολόγοι που τόνισαν ότι η έλλειψη της υποδομής είναι από τα βασικά χαρακτηριστικά των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών ή χωρών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσω της περιφερειακής πολιτικής που ασκεί, επικεντρώνεται σε παρεμβάσεις που γίνονται στις περιφέρειες, από την πλευρά του δημόσιου τομέα, με στόχο την μείωση του αναπτυξιακού χάσματος μεταξύ των περισσότερων και λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών της. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, η Ε.Ε. αποδίδει ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη των υποδομών, μέσω της παροχής περιφερειακών κινήτρων προς τον ιδιωτικό τομέα και τη διενέργεια μεγάλων δημοσίων επενδύσεων.

Άλλωστε οι διαφορές στις υποδομές προσδιορίζουν και τις διαφορές όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα των περιφερειών. Σύμφωνα με την συνθήκη του Μάαστριχτ, η προώθηση μίας αρμονικής και ισορροπημένης ανάπτυξης και ενδυνάμωσης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, εδράζεται στο ρόλο των διευρωπαϊκών δικτύων, όσον αφορά τα έργα υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Έτσι, δίνεται η δυνατότητα στις περιφέρειες να επωφεληθούν πλήρως από τα οφέλη της ενιαίας αγοράς και να συνδεθούν οι μεσογειακές και απομακρυσμένες περιφέρειες, με τις κεντρικές περιφέρειες της Κοινότητας.

Έτσι λοιπόν, λαμβάνοντας υπόψη τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και τη γεωπολιτική θέση, κάθε ευρωπαϊκής περιφέρειας, προβλέπεται ο προγραμματισμός αυτόνομων και αυτοτελών πολιτικών ανάπτυξης των μεταφορικών συστημάτων, τα οποία θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες και ιδιομορφίες κάθε περιφέρειας. Οι κύριες προτεραιότητες εστιάζονται στη βελτίωση και ανάπτυξη ανταγωνιστικών συστημάτων μεταφορών, βάσει των σύγχρονων νέων τεχνολογιών και την ανάπτυξη των διασυνοριακών ροών και σχέσεων, τόσο στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και στις σχέσεις της με τρίτες χώρες.

Η προώθηση έργων, όπως οι συνδυασμένες μεταφορές, οι οδικές αρτηρίες με διευρωπαϊκές ζεύξεις, προγράμματα για τη βελτίωση της υποδομής των αεροδρομίων, λιμανιών και σιδηροδρόμων, δημιουργούν ένα ευνοϊκό κλίμα για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων και τη δημιουργία ιδιωτικών και δημόσιων εταιρικοτήτων χρηματοδότησης.

Εντούτοις, η ύπαρξη περιφερειακών ανισοτήτων στον τομέα των διευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών, διευρύνεται από έναν πολωμένο τύπο ανάπτυξης των υποδομών στον Ευρωπαϊκό χώρο, αφού οι συμφορημένες κεντρικές περιοχές επιβαρύνονται μ' ένα αυξημένο κόστος διεθνών μεταφορών σε αντίθεση με τις

περιφερειακές περιοχές, οι οποίες αντιμετωπίζουν το πρόβλημα των ανεπαρκών διασυνδέσεων και της ανεπαρκούς διαλειτουργικότητας.

Σε αυτό το πλαίσιο, ο ρόλος της Περιφέρειας Ηπείρου μέσα στο ευρωπαϊκό σύστημα πόλεων και περιφερειών κάθε άλλο από ανταγωνιστικός είναι. Αντίθετα, είναι πολύ περιορισμένος, λόγω του χαμηλού επιπέδου ανάπτυξης της Περιφέρειας και της έλλειψης υποδομών υπερεθνικής εμβέλειας, παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν αρνητικά την οικονομική ανταγωνιστικότητα και τη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού και διεθνούς προφίλ. Σημειώνεται ότι η Ηπειρος είναι η φτωχότερη περιφέρεια τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης με βάση τον κύριο δείκτη ανάπτυξης, το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. Υπενθυμίζεται ότι με συγκριτικά στοιχεία της EUROSTAT, το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π της Περιφέρειας το 1994 ήταν το 31% του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή το χαμηλότερο μεταξύ όλων των περιφερειών της.

Πέρα όμως από το χαμηλό κατά κεφαλήν Α.Ε.Π, υπάρχουν και κάποια άλλα μειονεκτήματα και προβλήματα, τα οποία αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες στην αναπτυξιακή διαδικασία της Περιφέρειας και τα οποία μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Στην πληθυσμιακή στασιμότητα, με έντονες τάσεις γήρανσης του πληθυσμού και ερήμωσης των ορεινών περιοχών.
- Στη γεωγραφική απομόνωση.
- Στην υποτονική επενδυτική δραστηριότητα κατά τη δεκαετία 1980 και στις μη αποδοτικές επενδύσεις στη δεκαετία του 1990.
- Στο προβληματικό οδικό δίκτυο και στις προβληματικές διαπεριφερειακές συνδέσεις καθώς και στην έλλειψη εσωτερικής σιδηροδρομικής σύνδεσης και αεροπορικής σύνδεσης με το εξωτερικό.
- Στις ελλείψεις αστικών υποδομών, ιδιαίτερα στους τομείς της αποχέτευσης και διάθεσης των απορριμμάτων.

Όπως διαπιστώθηκε και στην αξιολόγηση της υφιστάμενης μεταφορικής υποδομής στην Περιφέρεια Ηπείρου, η ανεπάρκεια κυρίως του οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με τον ορεινό και δύσβατο χαρακτήρα της Περιφέρειας, λόγω της Πίνδου και τις δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες, ιδιαίτερα τη χειμερινή περίοδο, αποτελούν τους βασικούς παράγοντες της σχετικής της απομόνωσης. Πιο συγκεκριμένα το στοιχείο της απομόνωσης της Ηπείρου προκύπτει λόγω της προβληματικής και ανεπαρκούς διασύνδεσής της με τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της χώρας, τα οποία συγκεντρώνονται κατά μήκος του κύριου αναπτυξιακού άξονα, σχήματος «S», ο οποίος οριοθετείται από τον οδικό άξονα Πάτρα-Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι. Τα μεγάλα αστικά κέντρα της Περιφέρειας καθώς και αυτά της Δυτικής Ελλάδας, είναι αποκομμένα από αυτόν τον άξονα, δημιουργώντας έτσι μία αποδιαρθρωμένη αλυσίδα πόλεων, αφού καθεμιά λειτουργεί απομονωμένα και μόνο μέσα στον περιβάλλοντα χώρο της.

Σημειώνεται ότι το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, είναι ανεπαρκές αφενός για το λόγο ότι δεν υπάρχουν καθοριστικής σημασίας συνδέσεις και αφετέρου για το ότι δεν αξιολογείται θετικά και ως προς τις υφιστάμενες συνδέσεις που καλείται να εξυπηρετήσει. Έτσι, οι κύριοι πόλοι του μεταφορικού δικτύου σήμερα στην Περιφέρεια είναι η πόλη της Ηγουμενίτσας καθώς και τα αστικά κέντρα των Ιωαννίνων και της Άρτας.

Τα Ιωάννινα είναι το διοικητικό κέντρο της Ηπείρου και η βασική είσοδος από αέρος. Η Άρτα είναι η κύρια «πύλη» οδικής εισόδου στην Περιφέρεια αλλά και σημαντικός κόμβος ενδοπεριφερειακής επικοινωνίας, καθώς δεσπόζει της οδικής σύνδεσης της Πρέβεζας με τα Ιωάννινα. Η Ηγουμενίτσα, όπου βρίσκεται και το μεγαλύτερο λιμάνι της Περιφέρειας, αποτελεί την κύρια είσοδο από το Ιόνιο και τη Δυτική Ευρώπη προς την Περιφέρεια και το αντίστροφο. Τέλος, δευτερεύοντες πόλους αποτελούν τα κέντρα της Κόνιτσας και του Μετσόβου, τα οποία είναι σημεία εισόδου στην Ήπειρο από την Αλβανία και την Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα, αντίστοιχα.

Επισημαίνεται ότι ο άξονας Άρτα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα, συγκεντρώνει τον κυριότερο όγκο της περιορισμένης ανάπτυξης της Περιφέρειας, όπως και ο άξονας Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας, ο οποίος ενώ παρουσιάζει αξιόλογη δυναμική λόγω της ανάπτυξης του τουρισμού, εντούτοις περιορίζεται σημαντικά από την έλλειψη απευθείας σύνδεσης της Πρέβεζας με την Νότια Ελλάδα, μέσω της ζεύξης του Ακτίου. Βέβαια, θα πρέπει να τονιστεί ότι ενώ η υποθαλάσσια σύνδεση της Πρέβεζας με το Άκτιο έχει ολοκληρωθεί ως έργο, δεν έχει παραδοθεί και κατά συνέπεια δεν έχει τεθεί ακόμα σε λειτουργία.

Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας ικανοποιεί σε μεγάλο βαθμό τις απαιτήσεις της εμπορευματικής και επιβατικής δραστηριότητας. Όμως, από άποψη υποδομής θα πρέπει να αποκτήσει όλο τον σύγχρονο εξοπλισμό για φόρτωση και εκφόρτωση, ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί περισσότερους τύπους πλοίων. Επιπλέον, θα πρέπει να διευκολύνει τις μεταφορτώσεις ή αλλαγές Ρυμουλκών-Ρυμουλκούμενων, ώστε να αποφευχθούν, στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, οι «συνέχεις» των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών από τους ξένους μεταφορείς, στην Ελληνική ενδοχώρα και να επωφεληθούν οι μεταφορικές επιχειρήσεις της Περιφέρειας. Επίσης, απαιτείται αναβάθμιση και των υπολοίπων λιμένων της Περιφέρειας όπως αυτό της Πρέβεζας, το οποίο εξυπηρετεί τις απαιτήσεις της ΒΙ.ΠΕ Πρέβεζας καθώς και ένα μέρος της τουριστικής κίνησης, της Πάργας και της Σαγιάδας, τα οποία εξυπηρετούν κυρίως τουριστικούς σκοπούς.

Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο, αυτή την στιγμή στην Ήπειρο δεν υφίσταται δίκτυο σταθερής τροχιάς γεγονός που λειτουργεί ακόμα περισσότερο ανασταλτικά στην αναπτυξιακή διαδικασία της Περιφέρειας. Όπως αναφέρθηκε και στη θεωρητική προσέγγιση, κατά καιρούς, η ύπαρξη δικτύου σταθερής τροχιάς έχει παίζει συγκεκριμένο ρόλο στην ανάπτυξη των καπιταλιστικών κοινωνικών σχηματισμών, όπως για παράδειγμα, στην ανάπτυξη των Η.Π.Α. Ο ρόλος αυτός ήταν γεωγραφικός, τεχνολογικός και οργανωτικός όσο και κρίσιμος για τον σχηματισμό των σύγχρονων επιχειρηματικών δομών, ακόμα και του τρόπου οργάνωσης της κρατικής διοίκησης. Έτσι λοιπόν, μία πιθανή σιδηροδρομική σύνδεση Καλαμπάκας-Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με την ύπαρξη σιδηροδρομικού πορθμείου στην Ηγουμενίτσα, θα μπορούσε να δώσει νέα πνοή στην ανάπτυξη της Ηπείρου.

Συνοψίζοντας με τα προηγούμενα συμπεραίνεται ότι η Ήπειρος, μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, αποτελεί μία από τις δύο βασικές «πύλες» της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη (η άλλη πύλη είναι το λιμάνι της Πάτρας), καθώς και μοναδική «πύλη» της χώρας προς τη Βαλκανική ενδοχώρα, μέσω των συνόρων της Περιφέρειας με την Αλβανία. Το γεγονός αυτό, καθιστά την Ήπειρο κόμβο μεταφοράς αγαθών και υπηρεσιών καθώς και σημείο πολιτισμικής και κοινωνικής διασύνδεσης. Όμως, η συνεχιζόμενη υπεροχή του κύριου εθνικού άξονα ανάπτυξης, αναιρεί το

συγκριτικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης, που διαθέτει η Περιφέρεια και γι' αυτόν το λόγο η βελτίωση και αξιοποίηση αυτού του πλεονεκτήματος κρίθηκε ως βασική προτεραιότητα για την μείωση του βαθμού περιφερειακότητας της χώρας.

Τα τρία μεγάλα αναπτυξιακά έργα της Περιφέρειας- η ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού, η έναρξη της λειτουργίας της ζεύξης Πρέβεζας-Ακτίου και η αναβάθμιση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας- που έχουν προγραμματιστεί, με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, προβλέπεται να δημιουργήσουν νέους πόλους ανάπτυξης και να ενεργοποιήσουν τις σημερινές αναπτυξιακές δυναμικές, πολλές από τις οποίες βρίσκονται σε λανθάνουσα κατάσταση. Η υλοποίηση αυτών των έργων θα δημιουργήσει ένα «αναπτυξιακό τρίγωνο», οριζόμενο από τρία αστικά κέντρα- την Ηγουμενίτσα, τα Ιωάννινα και την Πρέβεζα- τα οποία θα λειτουργήσουν πλέον ως πρωτεύον δίκτυο πόλεων, με έμφαση στις παραγωγικές δραστηριότητες του τριτογενή τομέα και κυρίως του τουρισμού και του εμπορίου.

Το νέο καθεστώς προσβάσεων και αναπτυξιακών ευκαιριών που διαμορφώνεται στην Περιφέρεια Ηπείρου, υποδεικνύει την οριοθέτηση νέων «αναπτυξιακών διαδρόμων», οι οποίοι συνδέουν την Ήπειρο με τον υπόλοιπο Ελληνικό και Ευρωπαϊκό χώρο. Ειδικότερα η Εγνατία οδός αποτελεί έναν από τους κύριους οδικούς άξονες που διανοίγει την οδική πρόσβαση προς την Ευρώπη και τον ευρύτερο χώρο του Αδριατικού άξονα και της δυτικής Μεσογείου, μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, καθώς και προς τις Βαλκανικές χώρες, τις Παρα-Ευξείνιες και την Μέση Ανατολή. Έτσι, οι δύο ευρωδιάδρομοι που προτείνει το Ευρω-χωροταξικό, με αναπτυξιακή προοπτική και αφετηρία στον Ελληνικό χώρο και με δεδομένο το νέο ρόλο της Ηπείρου και ειδικότερα της Ηγουμενίτσας, αναμορφώνεται ως εξής:

- **Πρώτος (1^{ος}) Ευρωδιάδρομος:** Αθήνα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα- Μπάρι- Νάπολη- Ρώμη.
- **Δεύτερος (2^{ος}) Ευρωδιάδρομος:** Πάτρα- Ηγουμενίτσα- Πρίντεζι- Βερόνα- Μόναχο.

Επίσης, το Ευρω-χωροταξικό προτείνει και έναν **τρίτο (3^{ος}) αναπτυξιακό διάδρομο**, στα όρια της χώρας, κατά μήκος της Εγνατίας οδού (Ηγουμενίτσα- Θεσσαλονίκη- Αλεξανδρούπολη) με προεκτάσεις αφενός προς τον ευρύτερο Βαλκανικό και Παρα-Ευξείνιο χώρο και αφετέρου προς την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με αυτόν τον τρόπο αναμένεται να βελτιωθεί και η σύνδεση της Ηπείρου με τη Βόρεια και Βορειοκεντρική Ελλάδα, η οποία σήμερα πραγματοποιείται από τους οδικούς άξονες Ιωάννινα- Μέτσοβο-Τρίκαλα και Ιωάννινα- Κόνιτσα-Καστοριά. Επιπλέον, σε περιφερειακό επίπεδο, η Εγνατία οδός, ιδιαίτερα στο τμήμα μεταξύ Ηγουμενίτσας και Ιωαννίνων, αναμένεται να προσελκύσει την ανάπτυξη δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, που συνδέονται με τις λειτουργίες του λιμανιού.

Αναμφισβήτητα, η Ηγουμενίτσα, μετά την ολοκλήρωση του νέου λιμανιού και της Εγνατίας οδού, θα αποτελέσει τον κύριο πόλο ανάπτυξης της Περιφέρειας. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την έναρξη της λειτουργίας της ζεύξης Ακτίου-Πρέβεζας, η οποία δημιουργεί έναν βασικό άξονα ανάπτυξης κατά μήκος της οδικής σύνδεσης Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας, ενεργοποιεί εντονότερα τη δυναμική ανάπτυξης της παραθαλάσσιας ζώνης μεταξύ των δύο πόλεων.

Επίσης στρατηγικό ρόλο στην ανάπτυξη της Ηπείρου παίζει ο Δυτικός Άξονας ή Ιόνια οδός, η οποία μελετάται ως νέος οδικός άξονας στη διαδρομή Καλαμάτα-Πύργος- Αμφιλοχία- Άρτα- Ιωάννινα- Κακαβιά, για να εξυπηρετήσει όλη τη Δυτική Ελλάδα. Ο άξονας αυτός επεκτεινόμενος εντός του Αλβανικού εδάφους θα συνδέει λειτουργικά τους Αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και Αυλώνας, με τους κύριους λιμένες της Δυτικής Ελλάδας, της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας. Έτσι, η κατασκευή του έργου θα συμβάλλει στη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος για την ανάπτυξη συνθηκών οικονομικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου και της Νότιας Αλβανίας.

Τέλος, οι τελωνιακοί σταθμοί στα σύνορα με την Αλβανία (Κακαβιά- υπάρχων, Μέρτζιανη- προγραμματισμένος και Σαγιάδες- προγραμματιζόμενος), ορίζουν επίσης άξονες μελλοντικής ανάπτυξης, μέσω της σύνδεσής τους με τα Ιωάννινα και τις πλησιέστερες σε αυτούς πόλεις (Ηγουμενίτσα και Κόνιτσα), καθώς και τις προϋποθέσεις στενότερης επιχειρηματικής συνεργασίας μεταξύ Ηπείρου και Αλβανίας. Μάλιστα, μία από αυτές τις προϋποθέσεις έχει ήδη δημιουργηθεί με τη θεσμοθέτηση ζώνης κινήτρων για την εγκατάσταση βιομηχανίας κατά μήκος των Αλβανικών συνόρων ενώ απαιτείται περαιτέρω αξιοποίηση με τη δημιουργία βιομηχανικών ή βιοτεχνικών πάρκων, σε συγκεκριμένα σημεία της ζώνης.

Σε άμεση σχέση με την ανάπτυξη των μεταφορών βρίσκεται και η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών διότι ένα σύγχρονο μεταφορικό δίκτυο απαιτεί και την ύπαρξη ενός σύγχρονου και καινοτομικού τηλεπικοινωνιακού δικτύου. Άλλωστε η ανάπτυξη των υποδομών πληροφορικής και η παράλληλη απελευθέρωση των αγορών τηλεπικοινωνιών, δημιουργούν νέες οικονομικές και εμπορικές δραστηριότητες με επίκεντρο την εντατική διάχυση της γνώσης και της πληροφορίας. Οι τάσεις παγκοσμιοποίησης των αγορών δημιουργούν ένα ευνοϊκό πεδίο επέκτασης των τηλεπικοινωνιακών συστημάτων και υπηρεσιών, τα οποία αποτελώντας οικονομική εισροή συνδέουν τις διαφορετικές παραγωγικές θέσεις των επιχειρήσεων, δημιουργούν νέα πρότυπα χωροθετικής έλξης και επιδρούν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αγορών.

Έτσι λοιπόν, από άποψη τηλεπικοινωνιακής υποδομής, η Ήπειρος παρουσιάζει αρκετά προβλήματα, τα οποία δεν είναι αρκετά εμφανή με τους υφιστάμενους ρυθμούς ανάπτυξης αλλά σίγουρα συνιστούν ανασταλτικό παράγοντα στην αναπτυξιακή διαδικασία και τις προοπτικές της Περιφέρειας. Βέβαια, η κατάσταση σαφώς αναμένεται να βελτιωθεί εάν υιοθετηθούν και υλοποιηθούν τα προτεινόμενα στο επιχειρησιακό σχέδιο του Ο.Τ.Ε.

Σκοπός των παρεμβάσεων είναι η βελτίωση της καθολικότητας και της ποιότητας του δικτύου τηλεπικοινωνιών, η αύξηση των νέων κύριων συνδέσεων και η εξασφάλιση υποδομής για την παροχή υπηρεσιών τηλεματικής, κυρίως στις εμπορευματικές μεταφορές, ISDN, ψηφιακών μισθωμένων κυκλωμάτων και προηγμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών. Παράλληλα με την αναβάθμιση της τηλεπικοινωνιακής υποδομής είναι απαραίτητο να ενισχυθεί η ζήτηση καθώς και η ικανότητα των χρηστών να αξιοποιήσουν τις νέες υπηρεσίες. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει καταρτιστεί η Περιφερειακή Στρατηγική και το Σχέδιο Δράσης για την Κοινωνία της Πληροφορίας στην Περιφέρεια Ηπείρου.

Όσον αφορά την ενεργειακή υποδομή, σήμερα οι ενεργειακές απαιτήσεις της περιοχής μάλλον καλύπτονται χωρίς πρόβλημα από την υπάρχουσα παραγωγή, μιας και το εθνικό δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας εκτείνεται σε όλη της Περιφέρεια και αποτελείται από δίκτυο υψηλής, μέσης και χαμηλής τάσης. Όμως ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου της Ηπείρου ως κομβικού σημείου μεταξύ Ανατολής και Δύσης καθώς και ο πρωταγωνιστικός ρόλος που αναμένεται να διαδραματίσει στο οικονομικό γίγνεσθαι των Βαλκανίων, αυξάνουν τις απαιτήσεις της ευρύτερης περιοχής της για ενεργειακή υποδομή. Σε αυτό το πλαίσιο έχει προγραμματιστεί η κατασκευή νέων υδροηλεκτρικών σταθμών, η αποπεράτωση των οποίων αναδεικνύει την Περιφέρεια Ηπείρου σε ενεργειακό κέντρο υπερτοπικής και υπερεθνικής εμβέλειας.

Τέλος, όσον αφορά τις υποδομές των εγκαταστάσεων επεξεργασίας αστικών λυμάτων και των αποχετεύσεων, αυτές κρίνονται απαραίτητες στην αναπτυξιακή διαδικασία της Περιφέρειας, διότι η ανάπτυξη δεν προσδιορίζεται μόνο από τη βελτίωση των οικονομικών δεικτών αλλά και από τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και υγιεινής των κατοίκων της. Όπως διαπιστώθηκε και από το κεφάλαιο της υφιστάμενης κατάστασης, οι περισσότεροι οικισμοί άνω των 2000 κατοίκων της Περιφέρειας δεν τηρούν τα προβλεπόμενα, από την Ελληνική και Κοινοτική νομοθεσία, ως προς την επεξεργασία των αστικών λυμάτων. Στο πλαίσιο της εναρμόνισης με αυτή τη νομοθεσία, κατασκευάζονται δίκτυα αποχέτευσης και εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων σε αρκετές περιοχές της Περιφέρειας με προτεραιότητα σε πόλεις των οποίων τα λύματα καταλήγουν χωρίς επεξεργασία στον Αμβρακικό κόλπο και στην Παμβώτιδα λίμνη των Ιωαννίνων.

Στο πλαίσιο των αναπτυξιακών προοπτικών της Περιφέρειας Ηπείρου, με επίκεντρο τις υποδομές όπως προαναφέρθηκε, συγκροτήθηκε το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ηπείρου 2000-2006, το οποίο περιλαμβάνει έξι (6) Άξονες Προτεραιότητας, οι οποίοι είναι οι εξής:

- **Άξονας Προτεραιότητας 1:** Αναπτυξιακή αξιοποίηση των μεγάλων έργων μεταφορών- Ανάδειξη της Ηπείρου ως Δυτικής Πύλης για τη Βόρεια Ελλάδα.
- **Άξονας Προτεραιότητας 2:** Ενίσχυση των αστικών υποδομών και υπηρεσιών. Σημειώνεται ότι ο άξονας αυτός αναδεικνύει τα Ιωάννινα και τις λοιπές πρωτεύουσες και ημιαστικά κέντρα των Νομών, ως κέντρα υπηρεσιών έρευνας, επιστημών, παραγωγής και εφαρμογής καινοτομίας, εμπορίου και αναψυχής για την Ήπειρο, την ευρύτερη περιοχή και τη Νότια Αλβανία.
- **Άξονας Προτεραιότητας 3:** Ενίσχυση της Τουριστικής Δραστηριότητας- Προστασία και Ανάδειξη των Φυσικών και Πολιτιστικών Πόρων. Επισημαίνεται ότι η αυξημένη δυνατότητα πρόσβασης, μέσω του Δυτικού Άξονα σε συνδυασμό με τους ιδιαίτερα σημαντικούς φυσικούς πόρους της περιοχής, μπορεί να υποστηρίξει μία στρατηγική σταδιακής αύξησης του μεριδίου της Περιφέρειας στην τουριστική αγορά. Η αύξηση των σύγχρονων καταλυμάτων, η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο εμπλουτισμός της σύνθεσης του τουριστικού προϊόντος (π.χ εναλλακτικές μορφές τουρισμού), η μείωση της εποχικότητας της τουριστικής δραστηριότητας, η ενίσχυση της προβολής, η εκπαίδευση και κατάρτιση, αποτελούν δράσεις βασικής προτεραιότητας του Προγράμματος.

- **Άξονας Προτεραιότητας 4:** Αειφόρος Ανάπτυξη της Υπαιθρου. Σημειώνεται ότι ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός παρεμβάσεων και καινοτομικών δράσεων, μπορεί να τροφοδοτήσει την ύπαιθρο της Ηπείρου με τον άνεμο της αναπτυξιακής δυναμικής. Η παράλληλη στήριξη της παραγωγής τοπικών παραδοσιακών προϊόντων στη γεωργία και κτηνοτροφία, πέραν της δημιουργίας εισοδήματος, είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ισορροπίας και αυθεντικότητας των ορεινών και μειονεκτικών περιοχών. Ιδιαίτερα η τόνωση της εξωστρέφειας του πρωτογενή τομέα, απαιτεί δράσεις εκσυγχρονισμού, αναδιάρθρωσης των καλλιεργειών, διαχείρισης των υδάτινων πόρων και κυρίως πιστοποίησης της ποιότητας, τυποποίησης και κατάλληλων δομών μεταποίησης και εμπορίας. Επιπλέον, η ενθάρρυνση της δημιουργίας, εισαγωγής και αξιοποίησης Καινοτομικών Δράσεων σε όλους τους τομείς παραγωγής, αναμένεται να συμβάλλει στην ανάπτυξη της Περιφέρειας. Τέλος, ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα και διαφοροποιείται η οικονομία των πεδινών και παράκτιων περιοχών.
- **Άξονας Προτεραιότητας 5:** Υποστήριξη και Ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού. Ο Άξονας αυτός αφορά την εξασφάλιση κατάλληλα εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού προσαρμοσμένου στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται για την Ήπειρο, με την εφαρμογή προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης σε όλους τους κλάδους παραγωγής, με τη βελτίωση και αύξηση της απασχόλησης σε τομείς που αντιμετωπίζουν συνθήκες παραγωγικής αναδιάρθρωσης ή υποβάθμισης καθώς και με τη διευκόλυνση της ένταξης στην αγορά εργασίας των γυναικών.
- **Άξονας Προτεραιότητας 6:** Τεχνική Βοήθεια. Σημειώνεται ότι για την ορθή υλοποίηση του ΠΕΠ Ηπείρου, δηλαδή για την εξασφάλιση ενός αποτελεσματικού συστήματος Διοίκησης, Διαχείρισης και της στήριξης του σχεδιασμού ανάπτυξης, μέσω του οποίου προσδιορίζονται οι στρατηγικές κατευθύνσεις και επιλογές στα πλαίσια της μακροχρόνιας ανάπτυξης της Περιφέρειας, βασική προϋπόθεση αποτελεί η παροχή της αναγκαίας τεχνικής στήριξης.

Με βάση λοιπόν τους αναπτυξιακούς άξονες που αναφέρθηκαν, διαπιστώνεται ότι το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ηπείρου 2000-2006, έχει ως γενικότερο στόχο την αξιοποίηση και ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας, δηλαδή:

- Της γεωγραφικής της θέσης και τις δυνητικές δυνατότητες ανάπτυξης ως «πύλης» διασύνδεσης με τη Δυτική Ευρώπη και τα Βαλκάνια, μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, στον οποίο απολήγει η Εγνατία οδός.
- Της παρουσίας των Ιωαννίνων και των λοιπών αστικών σχηματισμών στον ευρύτερο χώρο και οι δυνατότητες ανάπτυξής τους.
- Της λειτουργίας του Πανεπιστημίου των Ιωαννίνων και του Τ.Ε.Ι Ηπείρου, που μπορούν να αποτελέσουν βασικούς φορείς παραγωγής Έρευνας και Τεχνολογίας καθώς και διάχυσης καινοτομικών δραστηριοτήτων στο Περιφερειακό παραγωγικό κύκλωμα.
- Το πλούσιο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της.

Επισημαίνεται ότι με το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας Ηπείρου 2000-2006 και γενικότερα με το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, κλείνει

ένας μεγάλος κύκλος χρηματοδοτήσεων, για έργα υποδομών, από την Ευρωπαϊκή Ένωση προς την Ελλάδα και τις Περιφέρειές της. Η περίοδος 2000-2006, είναι καθοριστικής σημασίας για την σωστή απορρόφηση των Ευρωπαϊκών πόρων και την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής, τόσο σε επίπεδο χώρας όσο και σε επίπεδο περιφέρειας. Από εκεί και πέρα, αναμένεται να ενταθεί ο ανταγωνισμός των περιφερειών της Ε.Ε, όσον αφορά τη διεκδίκηση κονδυλίων για επενδύσεις σε υποδομές, εξ' αιτίας της διεύρυνσης της Κοινότητας προς τις Ανατολικές χώρες και την επικείμενη ένταξη των χωρών Visegrad (Ουγγαρία, Τσεχία, Πολωνία), οι οποίες όντας ασθενέστερες, θα έχουν τη φυσιολογική προτεραιότητα στην αναδιανομή των κοινοτικών πόρων. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται όχι μόνο αναλογική αλλά και απόλυτη μείωση των κοινοτικών πόρων που προορίζονται για την Ελλάδα και τις περιφέρειές της.

Είναι λοιπόν επιτακτική ανάγκη να αξιοποιηθούν στο έπακρο, όλες οι αναπτυξιακές δυνατότητες της Ηπείρου, η οποία μετά από δύο Κοινοτικά Πλαίσια που προηγήθηκαν εξακολουθεί να παραμένει η φτωχότερη Περιφέρεια όχι μόνο της Ελλάδας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης αποτελεί την τελευταία της ευκαιρία για την έξοδο από την απομόνωση και τον επαναπροσδιορισμό του ρόλου που της αναλογεί, ως βασικής «πύλης» της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη και ως μοναδικής «πύλης» προς τη Βαλκανική ενδοχώρα. Το γεγονός αυτό, ας ληφθεί σοβαρά υπόψη από τους αρμόδιους φορείς υλοποίησης του προγράμματος ώστε **να μη χαθεί και αυτή η ευκαιρία για την Ήπειρο.**

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- **Ανδρικοπούλου Ε. (1995)**, «Οι Περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η εξέλιξη της περιφερειακής πολιτικής από την συνθήκη της Ρώμης έως το Maastrich», Αθήνα: Θεμέλιο.
- **Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού (Γ.Υ.Σ)**, Υπόβαθρα Χαρτών Περιφέρειας Ηπείρου.
- **Δελής Κ. (1996)**, «Χρηματοδότηση-Τιμολόγηση και Αποτελεσματική Διαχείριση των Υποδομών», ΤΑΣΕΙΣ «Ελληνική Οικονομία 1996», Αθήνα.
- **Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (Ε.Σ.Υ.Ε)**, Απογραφή Πληθυσμού 1981 και 1991 και Εθνικοί Λογαριασμοί 1991-1994.
- **Καζάκος Π. (1996)**, «Η Ολοκλήρωση της Εσωτερικής Αγοράς», στο «Η Ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Θεσμικές, Πολιτικές και Οικονομικές Πτυχές», επιμ. Μαραβέγιας Ν. και Τσινισιζέλης Μ., Αθήνα: Θεμέλιο.
- **Καράγιωργας Δ.Π. (1981)**, «Δημόσια Οικονομική I: Οι Οικονομικές Λειτουργίες του Κράτους», Αθήνα: Παπαζήσης.
- **Κ.Ε.Π.Ε (1997)**, «Basic Data of Socioeconomic Development in Greece», 1997.
- **Κόνσολας Ν. (1997)**, «Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική», Αθήνα: Παπαζήσης 1997.
- **Κόνσολας Ν. (1999)**, «Ευρωπαϊκός Προσανατολισμός και Χωροταξικές Επιπτώσεις στην Ελλάδα», ΤΑΣΕΙΣ «Ελληνική Οικονομία 1999», Αθήνα.
- **Κόνσολας Ν. (2000)**, «Η Εξέλιξη και οι Προοπτικές της Περιφερειακής Πολιτικής στην Ελλάδα», Οικονομικός Ταχυδρόμος 17/2/2000, Αθήνα.
- **Κούρους Θ., Μίχος Ν. και Ωραιοπούλου Α. (1984)**, Διπλωματική Εργασία: «Τεχνική Υποδομή και Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα», Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης 1984, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών.
- **Λουκάκης Π., Δεμαθάς Ζ., κ.α (1987)**, «Διερεύνηση Κριτηρίων Τεχν. Υποδομής για τον Προσδιορισμό Προβληματικών Περιοχών Μακεδονίας-Θράκης», Ξάνθη 1987.
- **Λουκάκης Π., Δεμαθάς Ζ., κ.α (1991)**, «Εξειδίκευση Δεικτών Τεχνικής και Κοινωνικής Υποδομής για μια συστηματική κατάταξη Προβληματικών Περιοχών. Η περίπτωση της περιφέρειας Αν. Μακεδονίας-Θράκης», Ξάνθη 1991.
- **Λυμπεράκη Α. (1992)**, «Η πρόκληση της Ανάπτυξης σε Μικρή Κλίμακα: οικονομική ευελιξία και κοινωνικές δυσκαμψίες», Αθήνα: Παπαζήσης.
- **Μαραβέγιας Ν. (1991)**, «Περιφερειακή Πολιτική», στο «Η Ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Θεσμικές, Πολιτικές και Οικονομικές Πτυχές», επιμ. Μαραβέγιας Ν. και Τσινισιζέλης Μ., Αθήνα: Θεμέλιο.
- **Μαραβέγιας Ν. (1996)**, «Περιφερειακή Πολιτική», στο «Η Ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Θεσμικές, Πολιτικές και Οικονομικές Πτυχές», επιμ. Μαραβέγιας Ν. και Τσινισιζέλης Μ., Αθήνα: Θεμέλιο.
- **Ντρούτσα Ε. (1999)**, Διπλωματική Εργασία: «Τα διευρωπαϊκά Δίκτυα Υποδομών και η Σύνδεσή τους με την Ελλάδα-Περιφερειακές Διαστάσεις»,

Αθήνα: Κέντρο Έρευνας Περιφερειακής Ανάπτυξης «Ιερόνυμος Πίντος», 1999.

- **Παπαγιαννάκης Α. (1982)**, «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι 1882-1910: γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις», Αθήνα: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας.
- **Παπαδασκαλόπουλος Αθ. (1995)**, «Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης», Αθήνα: Παπαζήσης.
- **Σεγούρα Η. και Χριστοδουλάκης Ν. (1997)**, «Δημόσια Υποδομή και Ιδιωτική Παραγωγικότητα: Μία εμπειρική διερεύνηση για την ελληνική οικονομία 1963-1990», στο «Λειτουργίες του Δημόσιου Τομέα, Προβλήματα-Προοπτικές», επιμ. Προβόπουλος Γ.- Ράπανος Β., Αθήνα: ΙΟΒΕ.
- **Σκάγιαννης Π. (1992)**, «Καθεστώτα Συσσώρευσης και Μεταβολή των Γενικών Συνθηκών Παραγωγής και των Υποδομών: χωρικές διαστάσεις», ΤΟΠΟΣ, τομ.4/92, σελ.45-75, Αθήνα: ΑΠΑΠ/Οδυσσεάς.
- **Σκάγιαννης Π. (1994)**, «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών», Αθήνα-Πειραιάς: Α. Σταμούλης.
- **Σκάγιαννης Π. (1994)**, «Τηλεπικοινωνίες και Αστικός Χώρος: η περίπτωση του Βόλου», Ημερίδα Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, με θέμα: Κοινωνική Δομή και Οργάνωση στο Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου, Βόλος 18 Μαρτίου 1994.
- **ΤΑΣΕΙΣ**, «Η Ελληνική Οικονομία 2000».
- **Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας**, Τεύχη Στατιστικής Εμπορικής Ναυτιλίας για τα έτη 1992-1997.
- **ΥΠ.ΕΘ.Ο (2001)**, «Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Ηπείρου 2000-2006», Φεβρουάριος 2001, ΥΠ.ΕΘ.Ο.
- **Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε (Δ/νση Χωροταξίας 1996-1997)**, «Μελέτη Χωρικών Επιπτώσεων των Κοινοτικών Προγραμμάτων και Πολιτικών στο επίπεδο της Περιφέρειας Ηπείρου», Αθήνα: PRISMA Ε.Π.Ε.1996-1997.
- **Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε (Δ/νση Χωροταξίας 1998)**, «Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου: Α' Φάση», Ιούνιος 1998, Αθήνα: PRISMA Ε.Π.Ε.
- **Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε (Δ/νση Χωροταξίας 1999)**, «Σχεδιασμός- Προγραμματισμός Έργων Διαχείρισης Απορριμμάτων σε επίπεδο Χώρας», Αθήνα: Παρασκευόπουλος-Γεωργιάδης Ε.Π.Ε, Νοέμβριος 1999.
- **Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε (Δ/νση Χωροταξίας 1999)**, «Ολοκλήρωση υποδομών σε δίκτυα αποχέτευσης και εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων στη Χώρα», Αθήνα: Μπακάλης Ν.- Μαρκαντωνάτος Π. Ο.Ε, Δεκέμβριος 1999.
- **Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε (Δ/νση Χωροταξίας 2000)**, «Μελέτη Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου: Γ' Φάση», Ιανουάριος 2000, Αθήνα: PRISMA Ε.Π.Ε.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- **Aschauer D.A. (1989a)**, "Does Public Capital Crowd Out Private Capital?", Journal of Monetary Economics, 24, p.171-188.
- **Aschauer D.A. (1989b)**, "Is Public Expenditure Productive?", Journal of Monetary Economics, 23, p.177-200.

- **Beatley R. (1996)**, *"Public-Private Relationships and Performance in Service Provision"*, Urban Studies, vol.33, nos 4-5, p. 723-751.
- **Biehl D. (1986)**, *"The Contribution of Infrastructure to Regional Development"*, Final Report, p.62-90, Luxemburg: Commission of the European Communities.
- **Chandler A.D. (1977)**, *"The Visible Hand: the managerial revolution in American business"*, p.79-205, London: Belknap of Harvard University Press.
- **European Commission (1994)**, *"Europe 2000+ : Cooperation for European Territorial Development"*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- **European Commission (1997)**, *"European Spatial Development Perspective"*, First official draft, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- **Folin M. (1979)**, *"Public Enterprise, Public Works, Social Fixed Capital: capitalist production of the "communal, general conditions of production"»*, International Journal of Urban and Region Research, τομ. 3/3, p. 333-359, London: E.Arnold.
- **Garcia-Mila T. and T.J. McGuire (1992)**, *"The Contribution of Publicly Provided Inputs to States' Economies"*, Regional Science and Urban Economics, 22, p.229-241.
- **Goekalp I. (1988)**, *"Global Networks: space and time"*, στο *"Global Telecommunication Networks: strategic considerations"*, επιμ. Muskens G. and Gruppelaar J., for the Commission of the European Communities.
- **Harvey D. (1989)**, *"The Urban Experience"*, Oxford: B. Blackwell.
- **Hirschman A. (1958)**, *"The Strategy of Economic Development"*, London: Yale University Press.
- **Janssen B. (1986)**, *"New "Schemes of Production" and the Role of Material Infrastructure: the case of the Netherlands"*, Working Paper, Eindhoven University of Technology.
- **Janssen B. and Hoogstraten P.V. (1987)**, *"New infrastructure Requirements for Regional Development"*, Εισήγηση στο συνέδριο: Regional Policy at the Crossroads, 22-24 April, Leuven-Belgium.
- **Janssen B. and Wang W. (1989)**, *"Logistical Strategies in the Netherlands. From European "Gateway" to "Distribution Center"»*, στο *"New Logistics Technologies"*, επιμ. Dimitrov P., IIASA-Luxemburg.
- **Key J. (1990)**, *"Efficiency and Private Capital in the Provision of Infrastructure"*, στο *"Infrastructure in the 1990s: An overview of trends and policy issues"*, επιμ. Barrie Stevens and Wolfgang Michalski, OECD.
- **Mas M., Maudos M., κ.α. (1996)**, *"Infrastructure and the Productivity in the Spanish Regions"*, Regional Studies, vol.30.7, p. 641-649.
- **Rosenstein-Rodan P. (εκδ.1966)**, *"Notes of the Theory of the Big Push"*, στο *"Economic Development for Latin America"*, επιμ. Ellis H. and Wallich H., p.57-81, London: Macmillan.
- **Rostow W. (1956)**, *"The Take-Off into Self-Sustained Growth"*, The Economic Journal, p.25-48, London: Macmillan/ Royal Economic Society.

- **Rostow W.** (εκδ.1971), *"The Stages of Economic Growth: a non-communist manifesto"*, p. 24-50, Cambridge: Cambridge university Press.
- **Skayannis P.** (1990), *"The General Conditions of Production and Infrastructure: the case of post civil-war Greece"*, D. Phil Thesis, University of Sussex.

