



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ - ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
(Δ.Π.Μ.Σ.) "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ"
2^η ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΟΡΕΙΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΧΩΝ»**

**Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών
στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε
ορεινές περιοχές.**

**Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του
Δήμου Εγνατίας**

Καλοφύρη Ευθαλία

Μηχανικός Περιβάλλοντος

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία η οποία
υποβάλλεται για εκπλήρωση των απαιτήσεων του
μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών

**Περιβάλλον
και
Ανάπτυξη**

Αθήνα, Δεκέμβριος 2009

Επιβλέπων: Επίκουρος Καθ. Ι. Σαγιάς

Η διπλωματική εργασία της κα. Καλοφύρη Ευθαλίας με τίτλο «Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας» εξετάστηκε και εγκρίθηκε ως προς το περιεχόμενο και την παρουσίαση.

Η εξεταστική επιτροπή:

Επιβλέπων: Ι. Σαγιάς, Επίκουρος Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Καθηγήτρια Ε.Μ.Π.: Ε. Παναγιωτάτου

Καθηγητής Ε.Μ.Π.: Α. Βλαστός

Ημερομηνία προφορικής εξέτασης: _____

*Αφιερώνεται στον
αρραβωνιαστικό μου*

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Πρωτίστως, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή της παρούσας διπλωματικής εργασίας κ. Ι. Σαγιά Επίκουρο Καθηγητή του Τμήματος Τοπογράφων Μηχανικών Του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Ε.Μ.Π), για την ανάθεση του εξαιρετικά ενδιαφέροντος θέματος της εργασίας, τη διαρκή και εμπειριστατωμένη καθοδήγηση, την πολύτιμη βοήθεια που μού προσέφερε σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης της, καθώς και για το συνεχές ενδιαφέρον και την προθυμία του να συμβάλλει σε καθοριστικά σημεία της διπλωματικής.

Επιπλέον θα ήθελα μέσω του βήματος αυτού να ευχαριστήσω τους Καθηγήτρια Ε.Μ.Π. Ε. Παναγιωτάτου της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών και Καθηγητή Ε.Μ.Π. Α. Βλαστός για τη συμμετοχή τους στην εξεταστική επιτροπή της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Καθώς επίσης, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στο Δήμαρχο Εγνατίας κ. Λ. Κοκκώνη για την πολύτιμη βοήθεια και τα στοιχεία που μου προσέφερε.

Τέλος, οι θερμότερες ευχαριστίες από βάθους καρδιάς ανήκουν στους γονείς μου, τον αρραβωνιαστικό μου και την αδερφή μου, για τη συνεχή παρουσία και υποστήριξη τους σε κάθε βήμα της ζωής μου.

Περίληψη

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση της σημασίας του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές, και συγκεκριμένα η επίδραση της Εγνατίας Οδού στην ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων όπως είναι το επιχειρηματικό πάρκο που πρόκειται να κατασκευαστεί στο Δήμο Εγνατίας και η περιγραφή του πάρκου αυτού. Στόχος είναι η αποτίμηση των επιδράσεων των μεταφορικών υποδομών στην ανάπτυξη συστάδων επιχειρήσεων και η ανάλυση των βιομηχανικών πάρκων και των επιδράσεων τους στην κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα και στο περιβάλλον.

Αρχικά γίνεται περιγραφή της ισχύουσας νομοθεσίας σχετικά με τη χωροθέτηση, οργάνωση και εγκατάσταση βιομηχανικών πάρκων σε μια περιοχή καθώς και η εξέλιξη του νομοθετικού πλαισίου, δηλαδή η διαδικασία ίδρυσης, διαχείρισης και εποπτείας των βιομηχανικών περιοχών καθώς επίσης οι επιτρεπόμενες δραστηριότητες και η πολεοδόμηση των περιοχών αυτών. Στη συνέχεια γίνεται περιγραφή σε θεωρητικό πλαίσιο των βιομηχανικών πάρκων, δηλαδή τι είναι βιοτεχνικά πάρκα και ποια είναι η θεωρία του Marshall για τις συστάδες επιχειρήσεων. Ενώ στη συνέχεια γίνεται περιγραφή των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων της συγκέντρωσης των επιχειρήσεων σε συστάδες και ποια είναι η δυναμική των συστάδων αυτών. Επίσης παρατίθενται ορισμένα παραδείγματα επιχειρηματικών συστάδων όπως είναι το παράδειγμα εσωτερικής διαφοροποίησης (North Rhine Westphalia) και την κατάσταση που επικρατεί στην Κίνα σχετικά με την εγκατάσταση επιχειρηματικών πάρκων.

Όσον αφορά την κατάσταση στην Ήπειρο, η οποία είναι περιοχή με πλούσιο φυσικό περιβάλλον και πλήθος φυσικών διαθεσίμων, παρατηρείται μειωμένη ανάπτυξη επιχειρήσεων. Παρόλα αυτά τα τελευταία χρόνια η κατασκευή υποδομών μεταφοράς φαίνεται να μεταβάλλει σημαντικά την μέχρι τώρα κατάσταση της Ηπείρου, μιας και ευνοείται σημαντικά η ανάπτυξη επιχειρήσεων στην περιοχή και η οργάνωση τους σε συστάδες, ενώ φαίνεται να εξελίσσεται σε σημαντικό εμπορευματικό κόμβο.

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η επίδραση των υποδομών μεταφοράς στην ανάπτυξη επιχειρηματικών συστάδων όπως είναι η προσπελασιμότητα, η κινητικότητα, η προσβασιμότητα και τα δίκτυα των οικισμών, καθώς επίσης η επίδραση τους στην κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα και το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον αλλά και

την επιρροή τους στο εργατικό δυναμικό και την ανεργία. Ενώ περιγράφεται και το παράδειγμα της Εγνατίας Οδού και ποιος είναι ο αναπτυξιακός δυναμισμός της.

Τέλος, αναφέρονται και περιγράφονται οι επιπτώσεις των βιομηχανικών πάρκων, κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές, τόσο για το δήμο φιλοξενίας των βιοτεχνικών πάρκων όσο και για τις επιχειρήσεις, καθώς επίσης προτείνονται κάποια μέτρα αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ενώ στην τελική φάση, αναφέρεται και αναλύεται το παράδειγμα του βιοτεχνικού πάρκου που αναμένεται να κατασκευαστεί στο Δήμο Εγνατίας και πως θα επηρεάσει την περιοχή.

Abstract

Purpose of this dissertation is to investigate the transport planning importance of locating industrial parks in mountain areas. In particular, we will measure the impacts of the Egnatia Highway on constructing business parks such as the business park that is going to be constructed in the Municipality of Egnatia, as well as we will depict a representative description of this park. Our goal is to assess the effects of transport infrastructure in the development of business clusters and to analyse industrial parks and their effects both on the socio-economic reality and the environment.

At first, a description of the current legislation takes place regarding the procedure of locating such parks, the organization and the establishment of industrial parks in a region as well as the progress noticed on the legal framework. The process of establishment, management and supervision of industrial areas as well as all permitted activities and the urbanization of these areas are taken into consideration. After that we proceed with a description on theoretical level of the industrial parks, e.g. what the Industrial Park means, what is the Marshall's theory on clusters e.t.c.. After that, descriptions on what are the advantages and disadvantages of the firm clusters and what are the dynamics of these clusters is our main subject of interest. Furthermore, we will give some examples of business clusters such as the example regarding an internal differentiation (North Rhine Westphalia) and the situation that was prevalent in China regarding the establishment of business parks.

Taking into account the real situation on the Epirus Region, which is a region with rich natural environment and many natural assets, reduced growth of companies constitutes the main characteristic. However, in recent years the construction of transport infrastructure appears to significantly alter the situation so far in Epirus, as a significant growth in business undertaking as well their organization in clusters is being encouraged. These all help so Epirus can appear to be a major freight crossroad.

After that, the impact of transport infrastructure in the growth of business clusters is being presented. With this we refer to the convenience to access, mobility, accessibility and the network of settlements, as well as the effect on the socio-economic reality and the natural or cultural environment as well as their influence in the labour capacity and the unemployment rates. Herewith, it is described both the example of the Egnatia Highway and what is its development dynamics.

Finally, the impact of industrial parks, not only in social but in economic and environmental level is being described, both by the host municipality of industrial parks and the businesses side. Further, there are also proposed some measures to address to the environmental impacts. Into the final phase, we refer to and analyse the example of the industrial park that is expected to be constructed in the Municipality of Egnatia and in what way will its construction affect the general region.

Πίνακας Περιεχομένων

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
ABSTRACT.....	6
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	8
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	11
ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....	11
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	12
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	13
1. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	15
1.1. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ.....	15
1.2. Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ MARSHALL ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	16
1.3. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ-ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΕ ΠΑΡΚΑ.....	16
1.4. Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΑΔΩΝ.....	19
1.5. ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΣΤΙΣ ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΕΥΝΟΗΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.....	22
1.5.1. <i>Παράδειγμα εσωτερικής διαφοροποίησης (North Rhine Westphalia)</i>	23
1.6. ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ.....	28
1.6.1. <i>Τύποι συνδέσμων</i>	29
1.6.2. <i>Σημαντικοί τύποι βιομηχανικών συστάδων στην Κίνα</i>	30
1.6.3. <i>Χαρακτηριστικά της βιομηχανικής ανάπτυξης συστάδων στην Κίνα</i>	32
1.6.4. <i>Κύκλος ζωής βιομηχανικών συστάδων</i>	33
1.6.5. <i>Κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις των βιομηχανικών συστάδων στην Κίνα</i>	34
1.7. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΉΠΕΙΡΟ.....	36
1.7.1. <i>Η επιχειρηματικότητα στην Ήπειρο</i>	36
1.7.2. <i>Εξέλιξη Επιχειρηματικότητας στην Περιφέρεια Ηπείρου</i>	38
1.7.3. <i>Παραγωγικές υποδομές Ηπείρου</i>	39
1.7.4. <i>Ανασταλτικοί παράγοντες επιχειρηματικής δραστηριότητας</i>	40
1.7.5. <i>Επίλυση προβλημάτων - συμπεράσματα</i>	43
2. ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ.....	46
2.1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ.....	46
2.2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	47
2.2.1. <i>Ίδρυση και λειτουργία Επιχειρηματικού Πάρκου (Ν.2545/1997)</i>	49
2.2.2. <i>Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών - βιοτεχνικών εγκαταστάσεων στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και άλλες διατάξεις (Ν. 3325/11.3.05)</i>	53

2.2.3.	Σχέδιο Νόμου «Ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων»	55
2.3.	ΊΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ Β.Ε.ΠΕ.....	57
2.3.1.	Ίδρυση Β.Ε.ΠΕ.....	57
2.3.2.	Διοίκηση και διαχείριση Β.Ε.ΠΕ.	58
2.3.3.	Κανονισμός λειτουργίας Β.Ε.ΠΕ.	58
2.3.4.	Εποπτεία Β.Ε.ΠΕ.	59
2.3.5.	Επιτρεπόμενες δραστηριότητες.....	59
2.4.	ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ	60
2.5.	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	63
2.5.1.	Οδηγία ΕΕ/96/61 για τον Ολοκληρωμένο Έλεγχο και Πρόληψη της Ρύπανσης στη Βιομηχανία... 63	
3.	Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ.....	66
3.1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	66
3.2.	ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	67
3.2.1.	Η Πολιτική των μεταφορών στην Ελλάδα.....	68
3.3.	ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	69
3.4.	ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	70
3.4.1.	Προσπελασιμότητα	72
3.4.2.	Κινητικότητα.....	75
3.4.3.	Προσβασιμότητα και δίκτυα οικισμών.....	76
3.4.4.	Μεταβολή της κοινωνικοοικονομικής πραγματικότητας.....	76
3.4.5.	Ποιότητα φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.	78
3.4.6.	Πληθυσμός και πληθυσμιακή εξέλιξη.....	78
3.4.7.	Εργατικό δυναμικό	79
3.4.8.	Ανεργία.....	79
3.4.9.	Μεταφορικές Υποδομές – Εγνατία Οδός.....	80
3.5.	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΚΑ	82
3.6.	Ο ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΔΥΝΑΜΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ.....	84
3.7.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	85
4.	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ.....	87
4.1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	87
4.2.	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	88
4.2.1.	Επιπτώσεις για τον Δήμο φιλοξενίας.....	88
4.2.2.	Επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις.....	92
4.3.	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	95
4.3.1.	Εισαγωγή.....	95
4.3.2.	Επιπτώσεις κατά την κατασκευή.....	95
4.3.3.	Επιπτώσεις από τη λειτουργία της βιομηχανίας - βιοτεχνίας.....	98

4.3.4.	<i>Μέτρα μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.....</i>	<i>103</i>
5.	ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ.....	110
5.1.	Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	110
5.2.	ΤΑ ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ	111
5.3.	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΗΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ.....	112
5.3.1.	<i>Οροπέδιο «Πολιτσές».....</i>	<i>112</i>
5.3.2.	<i>Τεχνητή Λίμνη Πηγών Αώου.....</i>	<i>112</i>
5.3.3.	<i>Ποταμός Αώος.....</i>	<i>114</i>
5.3.4.	<i>Μετσοβίτικος ποταμός.....</i>	<i>114</i>
5.3.5.	<i>Μοναστήρια Και Εκκλησιές.....</i>	<i>115</i>
5.4.	ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	115
5.4.1.	<i>Πραγματικός και μόνιμος πληθυσμός</i>	<i>115</i>
5.4.2.	<i>Ηλικιακή κατανομή</i>	<i>116</i>
5.4.3.	<i>Οικονομικά ενεργός πληθυσμός</i>	<i>118</i>
5.4.4.	<i>Ανεργία.....</i>	<i>120</i>
5.4.5.	<i>Απασχόληση κατοίκων.....</i>	<i>121</i>
5.5.	Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΟ ΒΙΟ.ΠΑ ΔΗΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ.....	122
5.6.	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΒΙΟ.ΠΑ. ΔΗΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ.....	125
5.6.1.	<i>Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον</i>	<i>125</i>
5.6.2.	<i>Επιπτώσεις στην κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα του Δήμου Εγνατίας.....</i>	<i>128</i>
5.7.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ	131
5.7.1.	<i>Θέση ΒΙΟ.ΠΑ Δήμου Εγνατίας.....</i>	<i>131</i>
5.7.2.	<i>Φορέας Διαχείρισης.....</i>	<i>131</i>
5.7.3.	<i>Συγκρούσεις χρήσεων γης</i>	<i>132</i>
5.7.4.	<i>Στάσεις-απόψεις φορέων-κατοίκων για τη χωροθέτηση του ΒΙΟΠΑ</i>	<i>133</i>
5.7.5.	<i>Συνοδά έργα.....</i>	<i>135</i>
5.8.	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	136
5.9.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	136
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ	138
	<i>Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία</i>	<i>138</i>
	<i>Ελληνική Βιβλιογραφία</i>	<i>139</i>
	<i>Διαδικτυακές Πηγές.....</i>	<i>142</i>
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	144	
	ΟΔΗΓΙΑ ΕΕ/96/61 ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΈΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.	147
	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	155

Πίνακας Πινάκων

Πίνακας 3.1: Δείκτης δυνητικά προσπελάσιμου αστικού πληθυσμού	74
Πίνακας 3.2: Βιομηχανικές περιοχές κατά μήκος της Εγνατίας Οδού	83
Πίνακας 4.1: Όρια φυσικοχημικών και βιολογικών χαρακτηριστικών	106
Πίνακας 4.2: Επιτρεπόμενα όρια εκπομπών στην ατμόσφαιρα από βιομηχανικές εγκαταστάσεις	107
Πίνακας 5.1: Πραγματικός και Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Εγνατίας	115
Πίνακας 5.2: Μόνιμος Πληθυσμός κατά ομάδες ηλικιών και δημοτικό διαμέρισμα.....	116
Πίνακας 5.3: Πραγματικός Πληθυσμός ανά ομάδες ηλικιών και δημοτικό διαμέρισμα.	117
Πίνακας 5.4: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός και μη ενεργός πληθυσμός ανά ομάδες ηλικιών και ανά δημοτικό διαμέρισμα	119
Πίνακας 0.1: Συγκεντρωτικός Πίνακας Κοινοτικής Νομοθεσίας για την Βιομηχανία ...	147
Πίνακας 0.2: Βιομηχανικοί Κλάδοι τους οποίους αφορά η Οδηγία.....	152

Πίνακας Σχημάτων

Σχήμα 3.1: Μεταβολή του δυνητικά προσπελάσιμου αστικού πληθυσμού λόγω της Εγνατίας Οδού.....	75
Σχήμα 3.2: Ποσοστό Ανεργίας 2001 (%).....	80
Σχήμα 3.3: Μεταβολή Ποσοστού Ανεργίας 1991 - 2001 (%).....	80
Σχήμα 5.1: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού ανά ομάδες ηλικιών	117
Σχήμα 5.2: Κατανομή Πραγματικού Πληθυσμού ανά ομάδες ηλικιών.....	118
Σχήμα 5.3: Κατανομή οικονομικά ενεργού πληθυσμού Δήμου Εγνατίας.....	119
Σχήμα 5.4: Κατανομή οικονομικά ενεργού και μη ενεργού πληθυσμού Δήμου Εγνατίας ανά ομάδες ηλικιών	120
Σχήμα 5.5: Κατανομή συνόλου ανέργων ανά ομάδα ηλικιών	121
Σχήμα 5.6: Θέση Βιοτεχνικού Πάρκου Δήμου Εγνατίας.....	132

Πίνακας Εικόνων

Εικόνα 1.1: Χάρτης του Ruhr της Γερμανίας.....	25
Εικόνα 1.2: Επιχειρηματικό πάρκο στο Emscher (Park International Building Exhibition IBA).....	27
Εικόνα 1.3 Βιομηχανικό πάρκο στο Suzhou.....	28
Εικόνα 1.4: Χάρτης με τις βιομηχανικές συστάδες της Κίνας.....	29
Εικόνα 1.5: Βιομηχανικό πάρκο στο Zhejiang.....	30
Εικόνα 1.6: ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων.....	39
Εικόνα 5.1: Υ.Η.Σ. Πηγών Αώου από ψηλά.....	113
Εικόνα 5.2: Λίμνη Πηγών Αώου.....	113
Εικόνα 5.3: Ποταμός Αώος.....	114
Εικόνα 5.4: Θέση ΒΙΟ.ΠΑ. Δήμου Εγνατίας σε σχέση με τα μεγάλα αστικά κέντρα....	124
Εικόνα 5.5: Θέση ΒΙΟ.ΠΑ σε σχέση με τις γειτονικές κατοικημένες περιοχές.....	126
Εικόνα 5.6: Υ.Η.Σ. Πηγών Αώου.....	135
Εικόνα 1: Γεωμορφολογία περιοχής.....	145
Εικόνα 2: Χάρτης ισοϋψών περιοχής.....	146

Εισαγωγή

Σήμερα, η παγκόσμια οικονομία βρίσκεται σε ένα μεταβατικό στάδιο, οδεύοντας από την εποχή της βιομηχανίας, στην εποχή της κοινωνίας της πληροφορίας. Η κινητήριος δύναμη της οικονομίας είναι η πληροφορία και η ταχύτητα διακίνησης της ενώ οι κυριότερες δυνάμεις είναι η παγκοσμιοποίηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και των αγορών και η επανάσταση στην τεχνολογία της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών. Σε αυτά προστίθενται το εκπαιδευτικό επίπεδο που αυξάνει συνεχώς στις δυτικές χώρες, ο ταχύτατα αυξανόμενος παγκόσμιος ανταγωνισμός, η συνεχής αβεβαιότητα και η ανάγκη για συνεχείς προσαρμογές. Οι γνώσεις εξελίχθηκαν στο βασικότερο συντελεστή της παραγωγής. Όλα τα παραπάνω έχουν επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τις εξελίξεις και στην Ελλάδα, στην οποία η εγκατάσταση επιχειρηματικών πάρκων, που εμπεριέχουν όλα τα παραπάνω, γίνεται με σχετικά γρήγορο ρυθμό.

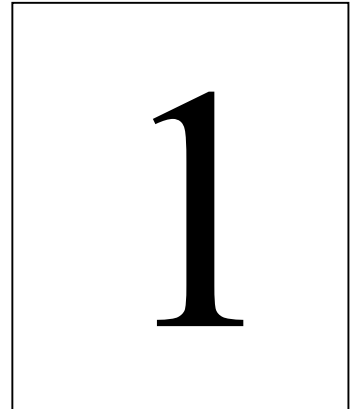
Γενικά η βιομηχανία και η βιοτεχνία αποτελούν έναν εξαιρετικά σημαντικό κλάδο της οικονομίας. Η ανάπτυξή τους αποτελεί βασική συνιστώσα της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας, επηρεάζει την απασχόληση και την κοινωνική συνοχή ενώ έχει και σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Συνεπώς είναι εξαιρετικά σημαντική η οργάνωση, ο σχεδιασμός και η χωροθέτηση της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας. Είναι γνωστό ότι η χωροταξική κατανομή της βιομηχανίας χαρακτηρίζεται από έντονη συγκέντρωση σε λίγες περιοχές. Το φαινόμενο αυτό δείχνει την έντονη εξάρτηση της βιομηχανίας από τις υποδομές και την αγορά των μεγαλύτερων αστικών κέντρων. Σε γενικές γραμμές, η χωρική οργάνωση της βιομηχανίας στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από διάσπαρτη σημειακή χωροθέτηση τόσο στον αστικό όσο και στον εξωαστικό χώρο, και από την περιορισμένη ανάπτυξη της χωροθέτησης σε οργανωμένους υποδοχείς. Το γεγονός αυτό έχει οδηγήσει, μακροχρόνια, σε πολλαπλά περιβαλλοντικά προβλήματα όπως είναι ρύπανση, υποβάθμιση τοπίου, διευκόλυνση της μη εφαρμογής διατάξεων, πολεοδομικά προβλήματα (συγκρούσεις χρήσεων γης, μελλοντική οικιστική ανάπτυξη) αλλά και αναπτυξιακά προβλήματα (νόθευση ανταγωνισμού, μείωση δυνητικών οικονομιών συγκέντρωσης).

Για την επιχειρηματική ανάπτυξη και οικονομική πρόοδο της χώρας, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών, είναι αναγκαία η οργάνωση των επιχειρήσεων σε Επιχειρηματικά Πάρκα. Η οργάνωση

επιχειρήσεων σε Επιχειρηματικά Πάρκα θα ενισχύσει και θα βελτιώσει την επιχειρηματικότητα και την απασχόληση καθώς επίσης και την ανταγωνιστικότητα των εγκατεστημένων επιχειρήσεων, την περιφερειακή ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος και την βελτίωση των υποδομών.

Όσον αφορά τις υποδομές και συγκεκριμένα τις μεταφορικές υποδομές, ο ρόλος τους στην ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων είναι σημαντικός καθώς ένα καλύτερο επίπεδο μεταφορικών υποδομών όπως ένα σύγχρονο σύστημα οδικών αξόνων οδηγεί στη μείωση του κόστους μεταφοράς και στη βελτίωση του επιπέδου προσπελασιμότητας στις περιοχές επιρροής του. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε ανταγωνιστικότερο παραγωγικό σύστημα και σε αναβάθμιση της οικονομίας της περιοχής. Παρόλα αυτά μόνο οι μεταφορικές υποδομές δεν αποτελούν εγγύηση οικονομικής άνθησης μιας περιοχής αλλά απαιτείται συνδυασμός επεμβάσεων όπως είναι επενδυτικά κίνητρα, προγράμματα κατάρτισης, κοινωνικές υποδομές, και μεταφορικές υποδομές, κλπ. Σε κάθε περίπτωση πάντως η διέλευση ενός οδικού άξονα σε μια περιοχή επηρεάζει μια σειρά από παράγοντες όπως είναι και οι χρήσεις γης της περιοχής. Τα αποτελέσματα βέβαια, αυτής της επίδρασης σε μια σειρά από βασικά μεγέθη όπως για παράδειγμα την κατανομή εισοδήματος, την ποιότητα περιβάλλοντος, τις θέσεις εργασίας και τη συγκέντρωση του πληθυσμού, διαφοροποιούνται ανάλογα με την ένταση επιρροής του άξονα.

Τέλος, σχετικά με την Περιφέρεια Ηπείρου, σύμφωνα με το Ε.Σ.Π.Α. χαρακτηρίζεται ακόμα από αναπτυξιακή υστέρηση, με προσανατολισμό στη γεωργία και διαρθρωτικές αδυναμίες σε όλους τους τομείς. Τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της (ορεινές ζώνες, περιμετρική τοποθέτηση) έπαιξαν αρνητικό ρόλο, αλλά σχετικά πρόσφατα η θέση της άρχισε να αποκτά νέα στρατηγική σημασία, ως πύλης προς τη Δυτική Ευρώπη, και η κατασκευή μεγάλων υπερτοπικών μεταφορικών υποδομών (Εγνατία Οδός, δυτικός Άξονας, Λιμάνι Ηγουμενίτσας) κεφαλαιοποιεί αυτή τη δυνατότητα. Η βιομηχανία, πάντως, χαρακτηρίζεται από μικρή παρουσία, μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων, μειωμένη παραγωγικότητα και εσωστρεφή προσανατολισμό. Παρόλα αυτά υπάρχουν προοπτικές ενίσχυσης της βιομηχανίας καθώς η άμεση επαφή με τα Βαλκάνια παρέχει περιθώρια για κάποια βιομηχανική-εμπορική διεύθυνση, αλλά μεγαλύτερες προοπτικές εμπεριέχει ο ρόλος της Ηγουμενίτσας ως διεθνούς πύλης της Ελλάδας. Από τα παραπάνω, είναι φανερό ότι υπάρχει δυνατότητα οργάνωσης και χωροθέτησης επιχειρηματικών πάρκων στην περιοχή με τα οφέλη που εμπεριέχουν, καθιστώντας την εμπορευματικό κόμβο.



1. Επιχειρηματικά πάρκα. Θεωρητικό πλαίσιο

1.1. Επιχειρηματικά πάρκα

Η εμπειρία ως τώρα έχει δείξει ότι είναι επιτακτική η ανάγκη να δημιουργηθούν οργανωμένοι χώροι ανάπτυξης και εγκατάστασης των επιχειρήσεων, βιομηχανιών – βιοτεχνιών, και όχι μεμονωμένα και άναρχη εγκατάσταση τους σε διάφορες περιοχές όπως γινόταν μέχρι τώρα. Η εξασφάλιση ενός χώρου με μοναδικά κριτήρια ποιότητας, ο οποίος θα αποτελεί ιδανική έδρα για τις επιχειρήσεις, οι οποίες επιδιώκουν να παραμείνουν στον πυρήνα της ανταγωνιστικότητας του τομέα τους, είναι η κατευθυντήρια σκέψη που οδηγεί στην δημιουργία Βιοτεχνικών Πάρκων. Σύμφωνα με το Νόμο 2545/1997 «Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟ.ΠΑ.) είναι ο χώρος εντός του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης ή σε μικρή απόσταση από αυτόν, ο οποίος ιδρύεται οροθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής κάθε βιομηχανικής ή βιοτεχνικής δραστηριότητας χαμηλής όχλησης και επαγγελματικών εργαστηρίων». Με λίγα λόγια είναι δυνατή η εγκατάσταση των επιχειρήσεων σε περιοχές όπου με το ελάχιστο δυνατό κόστος, προσφέρονται βιοτεχνικά οικόπεδα ανάλογα με τις

ανάγκες κάθε επιχείρησης όσον αφορά την έκταση και τη χρήση. Επίσης υπάρχει δυνατότητα φιλοξενίας διαφορετικών ειδών επιχειρήσεων, από κλασικές μεταποιητικές μέχρι επιχειρήσεις καινοτομίας και νέων τεχνολογιών, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα το αμοιβαίο όφελος όλων, από την κοινή παρουσία τους, σε έναν εξαιρετικό επιχειρηματικό χώρο, στον οποίο θα διακινούνται καθημερινά πολλά άτομα την ημέρα, στην φάση της πλήρους λειτουργίας του.

1.2. Η θεωρία του Marshall για τις συστάδες επιχειρήσεων

Η έννοια της συστάδας «cluster» που εισήγαγε ο Porter (1990) προέρχεται από τη θεωρία του Marshall και την έννοια της βιομηχανικής περιοχής (Marshall 1919). Η θεωρία του Marshall έχει τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

- ειδίκευση από πολλές εταιρίες σε διαφορετικές πτυχές της παραγωγικής διαδικασίας μιας σειράς προϊόντων ίδιου είδους, εταιρίες που συμμετέχουν στις συμπληρωματικές επιχειρησιακές δραστηριότητες, διαμορφώνοντας συστάδες των υπεργολάβων σε μια συγκεκριμένη περιοχή στην ίδια βιομηχανική περιοχή
- επικοινωνία, και επίσημη και άτυπη, η οποία επιτυγχάνεται με γρήγορο και αποδοτικό τρόπο λόγω της ίδιας χωρικής, κοινής βάσης και γνώσης μεταξύ των εταιριών, των υπαλλήλων και της κοινότητας
- εξειδικευμένη εργασία και εκπαίδευση, εύκολα διαθέσιμες στην περιοχή λόγω της κυρίαρχης βιομηχανικής εξειδίκευσης. (The New Industrial Geography Regions, regulation and institutions Edited by Trevor J. Barnes and Meric S. Gertler)

1.3. Πλεονεκτήματα-μειονεκτήματα συγκέντρωσης επιχειρήσεων σε πάρκα

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, το βιομηχανικό - βιοτεχνικό πάρκο είναι μια περιοχή στην οποία συγκεντρώνονται πολλές βιομηχανίες ή αντίστοιχα βιοτεχνίες και είναι συγκεκριμένη και οριοθετημένη η γεωγραφική περιοχή στην οποία θα εγκατασταθεί ένα βιομηχανικό πάρκο. Οι λόγοι για μια γεωγραφική συγκέντρωση των βιομηχανιών-βιοτεχνιών είναι διάφοροι: καταρχάς, οι ανάγκες των βιοτεχνιών να είναι κοντά στους πόρους από τους οποίους εξαρτώνται. Η χωροθέτηση ενός βιοτεχνικού πάρκου συσχετίζεται ιδιαίτερα με τις φυσικές καταστάσεις (όπως το κλίμα, η ποιότητα του εδάφους, αν υπάρχουν ορυχεία ή

λατομεία, η προσβασιμότητα της περιοχής, η παροχή νερού και άλλα), την απαίτηση για αγαθά υψηλής ποιότητας, ενώ παλαιότερα ήταν και η παρουσία μιας πόλης καθώς σχεδόν κάθε βιομηχανική περιοχή είχε στραφεί σε μια ή περισσότερες μεγαλουπόλεις, σήμερα όμως τα πράγματα είναι λίγο διαφορετικά. Τα βιομηχανικά – βιοτεχνικά πάρκα απαιτούν μεγαλύτερο γεωγραφικό χώρο και εύκολη πρόσβαση σε οδικό δίκτυο για τη μεταφορά των προϊόντων που παράγουν, έτσι χωροθετούνται στα περίχωρα πόλεων, κοντά σε μικρές πόλεις ή σε δήμους όπου υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε οδικό δίκτυο και σε μεγαλουπόλεις, ένα τέτοιο παράδειγμα θα αποτελεί και το βιοτεχνικό πάρκο που πρόκειται να κατασκευαστεί στο Δήμο Εγνατίας αλλά και το βιοτεχνικό πάρκο Πτολεμαΐδας, Άρτας, Θεσπρωτίας κλπ.

Οι επιχειρήσεις που συγκεντρώνονται σε μια περιοχή και βρίσκονται εντός βιοτεχνικών πάρκων μπορούν να αποκομίσουν διάφορα οφέλη που θα τους επιτρέπουν να ανταγωνιστούν τις μεγάλες βιομηχανίες. Σύμφωνα με τον Marshall οι μικρές βιομηχανίες ή βιοτεχνίες, οποιοσδήποτε και αν είναι ο αριθμός τους, θα είναι σε μειονεκτική θέση έναντι των μεγάλων εκτός αν συγκεντρωθούν στην ίδια περιοχή και δημιουργήσουν συστάδες επιχειρήσεων (Clusters). (Marshall and Paley Marshall, 1879).

Παρόλο που οι μεγάλες βιομηχανίες έχουν ένα μεγάλο πλεονέκτημα έναντι των μικρών, το οποίο είναι οι ικανότητες τους και τα μέσα που χρησιμοποιούν για σωστό μάρκετινγκ, εντούτοις, ένα μεγάλο μέρος του πιο οργανωμένου και αποτελεσματικού μάρκετινγκ στον κόσμο είναι ένα μοντέλο το οποίο υιοθετεί την συγκέντρωση μέτριων ή μικρών βιομηχανιών ή βιοτεχνιών σε μια περιοχή, υποστηριζόμενες από εμπόρους διαφόρων ειδών.

Τα μειονεκτήματα που μπορούν να προκύψουν από την εγκατάσταση των επιχειρήσεων σε βιοτεχνικά πάρκα είναι:

- έλλειψη της απαιτούμενης έκτασης,
- συμφόρηση λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης των επιχειρήσεων σε μια περιοχή και λόγω μεταφοράς των παραγόμενων προϊόντων
- έξοδα μετακίνησης και απόσταση από πρώτες ύλες λόγω λανθασμένης χωροθέτησης των βιοτεχνικών πάρκων.

Η συγκέντρωση βιομηχανιών - βιοτεχνιών σε επιχειρηματικά πάρκα προσφέρει οικονομικά πλεονεκτήματα όπως είναι:

- εύκολη πρόσβαση στις πρώτες ύλες,
- εύκολη μεταφορά,
- λειτουργικότερη επικοινωνία,
- εύκολη πρόσβαση στις μεγάλες αγορές,

- ευκαιρίες σύνδεσης με άλλες βιομηχανίες μέσω ενός δικτύου που είναι εγκατεστημένο στα βιοτεχνικά πάρκα,
- πρόσβαση σε δεξιότητες εργασίας και μεγαλύτερη εξειδίκευση λόγω της μετάδοσης της γνώσης μεταξύ των επιχειρήσεων,
- ευκολότερη διαχείριση και χρηματοδότηση,
- μακροπρόθεσμα ενδοεπικοινωνία μεταξύ των σχεδιαστών και των εφευρετών.

«Η βιοτεχνίες που συγκεντρώνονται σε μια περιοχή μπορούν να συναγωνιστούν αντάξια τις μεγάλες βιομηχανίες. Η συγκέντρωση των βιομηχανιών – βιοτεχνιών σε επιχειρηματικές περιοχές έχει και κάποια άλλα πλεονεκτήματα, τα οποία είναι:

1) Κληρονομική ικανότητα. Τα μυστικά της παραγωγικής διαδικασίας ορισμένων προϊόντων μεταβιβάζονται μεταξύ των βιομηχανιών – βιοτεχνιών και από γενιά σε γενιά. Έτσι με αυτό τον τρόπο κάποιες χαρακτηριστικές ικανότητες διαβιβάζονται από μια γενιά σε άλλη και γίνονται τα χαρακτηριστικά προσόντα εκείνης της περιοχής.

2) Η αύξηση των θυγατρικών επιχειρήσεων. Όταν διάφορες εταιρίες καθιερώνονται σε μια ιδιαίτερη περιοχή, είναι πιθανό ότι οι θυγατρικές τους εταιρίες θα αναπτυχθούν και αυτές στην περιοχή, παρέχοντας τους τα μέσα και τα υλικά για τις παραγωγικές διαδικασίες, οργανώνοντας την κυκλοφορία αυτών, και τέλος συμβάλλοντας στην οικονομία και διαχείριση των υλικών τους.

3) Η χρήση ιδιαίτερα εξειδικευμένων μηχανημάτων. Αυτό το πλεονέκτημα προέρχεται από το υψηλό επίπεδο της εργασίας και της ειδίκευσης που χαρακτηρίζει μια περιοχή στην οποία υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός συγκεντρωμένων βιομηχανιών – βιοτεχνιών . Η γνώση της τεχνολογίας μεταβιβάζεται από επιχείρηση σε επιχείρηση και έτσι καθίσταται πιο εύκολη η χρήση εξειδικευμένων μηχανημάτων στην παραγωγική διαδικασία.

4) Εξειδικευμένη τοπική αγορά. Μια συγκεντρωμένη βιομηχανία προσφέρει σε μια σταθερή αγορά εξειδίκευση έτσι ώστε οι εργοδότες δεν θα έχουν οποιοδήποτε πρόβλημα όταν θα ψάχνουν για εργαζόμενους. Αντίθετα, μια μεμονωμένη επιχείρηση μπορεί να έχει προβλήματα βρίσκοντας εξειδικευμένους εργαζομένους.» (At the origin of the industrial district: Alfred Marshall and the Cambridge school, 18 November 2008)

5) Βιομηχανική ηγεσία. Η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε μια περιοχή θα τις οδηγήσει να έχουν ηγετική στάση στην αγορά καθώς θα έχουν μεγαλύτερα πλεονεκτήματα από τις μεμονωμένες επιχειρήσεις. Αυτή η πτυχή προέρχεται από ένα βιομηχανικό μοντέλο στο οποίο οι εταιρίες «βυθίζονται» στην παραγωγή των αγαθών, γεγονός που δημιουργεί περισσότερη ζωτικότητα σε αυτές από τη συνεχή αλλαγή των τεχνικών.

6) Εισαγωγή των καινοτομιών στη διαδικασία παραγωγής. Οι νέες ιδέες υιοθετούνται αμέσως, επειδή είναι στον «αέρα» της περιοχής, ενσωματώνονται αμέσως στα κοινωνικά τοπικά δίκτυα. Για παράδειγμα αν ένα άτομο έχει μια νέα ιδέα, λαμβάνεται από τα άλλα και συνδυάζεται με τις δικές τους τις προτάσεις και έτσι γίνεται η πηγή περαιτέρω νέων ιδεών και η παραγωγική διαδικασία εξελίσσεται γρηγορότερα.

7) Η φήμη. Πλεονέκτημα επίσης μπορεί να είναι η φήμη που ορισμένα προϊόντα αντλούν από την παραγωγή τους σε ορισμένες θέσεις δηλαδή έχει μεγαλύτερη αξία ένα προϊόν που κατασκευάζεται στον τόπο από τον οποίο προέρχεται από ότι αν παραχθεί αλλού, για παράδειγμα τα τυροκομικά προϊόντα του Μετσόβου όπως είναι το Μετσοβόνο έχουν μεγαλύτερη αξία και ελκυστικότητα από άλλα τυροκομικά προϊόντα άλλης περιοχής..

8) Ευκαιρίες επικοινωνίας. Εκτός από όλα τα παραπάνω, η συγκέντρωση των βιομηχανιών επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ:

- (i) προμηθευτών και καταναλωτών των υλικών ή προϊόντων και
- (ii) ειδικευμένων παραγωγών και βοηθητικών υπηρεσιών

1.4. Η δυναμική των συστάδων

Κατά καιρούς έχουν εμφανιστεί διάφοροι τύποι συστάδων και το ποιος τύπος είναι ο πιο σωστός εξαρτάται από την χρήση και το άτομο που το μελετάει. Για παράδειγμα οι οικονομολόγοι και οι διαχειριστές υπογραμμίζουν τα οικονομικά και τεχνολογικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα μιας συστάδας, ενώ όσοι μελετούν τις χωρικές παραμέτρους τα χωρικά αποτελέσματα της χωροθέτησης και του τύπου των συστάδων. «Μερικοί, εν μέρει επικαλυπτόμενοι ορισμοί των συστάδων είναι οι ακόλουθοι:

- Βιομηχανικές περιοχές τύπου Marshall
- Περιφερειακές συγκεντρώσεις εταιριών με παρόμοιες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης της γνώσης των υποδομών
- Δομές σχετικές με τον ανεφοδιασμό
- Δίκτυα εταιριών με λιγότερο ή περισσότερο ανθεκτικούς συνδέσμους
- Σχέσης εισόδου-εξόδου μεταξύ των βιομηχανιών
- Χαρτοφυλάκιο τεχνολογιών
- Εταιρίες που συνδέονται με έναν ορισμένο τύπο τεχνολογίας

Σύμφωνα με τον Boekholt (Technopolis), οι συστάδες είναι γεωγραφικές συγκεντρώσεις εταιριών που μοιράζονται συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όπως το να συμμετέχουν σε παρόμοιες και σχετικές δραστηριότητες (Enright 2001).

Σύμφωνα με τον Boekholt (Technopolis), μια συστάδα είναι μια ομάδα εταιριών που έχουν ορισμένα χαρακτηριστικά, όπως: ένα προϊόν ή μια υπηρεσία στα οποία όλα τα μέρη συμβάλλουν, ή μια τεχνολογία που όλα τα συμβαλλόμενα μέρη υιοθετούνται (π.χ. μια συστάδα που χρησιμοποιεί την βιοτεχνολογία) ή και ένας συνδυασμός των δύο (π.χ. πολυμέσα). Σύμφωνα με τον Belussi η θετική απόδοση των εταιριών μπορεί να σχετίζεται με το τοπικό πλαίσιο, όπου οι εταιρίες έχουν αναπτύξει ένα δίκτυο από ιστορικές, εξαρτώμενες από την πορεία, χωρικά βασισμένες, συγκεκριμένες αλληλεπιδράσεις, δηλαδή ένας δεσμός από παραγωγικές σχέσεις, και ένα ευρύ δίκτυο κοινωνικών σχέσεων συμβαλλουσών σε γρήγορες καινοτόμες δραστηριότητες. Σύμφωνα με τον Visser (2002): οι συστάδες είναι γεωγραφικές συγκεντρώσεις εταιριών που συμμετέχουν σε παρόμοιες και σχετικές δραστηριότητες (σύμφωνα με τον Porter 1998, Enright 2001). Σύμφωνα με τον Gault (2002) οι συστάδες είναι ομάδες ιδιωτικών και δημόσιων οργάνων που συνδέονται για έναν κοινό σκοπό, ο οποίος μπορεί να είναι μια καινοτομία όπως γεωγραφικά εγγύτατες εταιρίες με κάθετες και οριζόντιες σχέσεις, οι οποίες σχετίζονται με μια χωρικά ορισμένη επιχειρηματική υποδομή, με κοινό αναπτυξιακό όραμα για επιχειρησιακή ανάπτυξη, βασισμένη στον ανταγωνισμό και τη συνεργασία σε μια συγκεκριμένη αγορά

Εντούτοις, κατά τη μελέτη αυτού του καθορισμού, πρέπει να ληφθεί υπόψη η σημασία των εξωτερικών συνδέσμων σε έναν παγκοσμιοποιημένο κόσμο (Paivi Oinas). Εδώ, η δυναμική των συστάδων γίνεται κρίσιμη καθώς αναπτύσσονται και αυξάνουν οι αγορές εισαγωγών και εξαγωγών, έτσι είναι αναγκαία η ανάπτυξη συστημάτων διανομής και η σωστή γνώση (Boschma & Lambooy 2002).» (Learning from Clusters)

Μια συστάδα επιχειρήσεων συχνά περιλαμβάνει διαφορετικές αλυσίδες αξιών κατά την παραγωγή των προϊόντων. Μια αλυσίδα αξιών περιέχει όλες τις εταιρίες εκείνες που προσθέτουν αξία στην παραγωγή και το μάρκετινγκ ενός δεδομένου προϊόντος. Παραδείγματος χάριν, για να παρασκευαστούν τα πατατάκια χρειάζεται η καλλιέργεια της πατάτας, η συγκομιδή, η μεταφορά, τα κέντρα διανομής, ο τεχνολογικός εξοπλισμός για να κοπούν οι πατάτες, κ.λπ., αυτό συνεπάγεται ένα πλήθος σχετικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με άλλες αλυσίδες αξιών. Όλα αυτά μαζί αποτελούν ένα σύστημα αξιών, για παράδειγμα, στην παραγωγή της πατάτας θα χρησιμοποιηθούν και οι χημικές βιομηχανίες, ενώ για να βελτιωθεί η παραγωγή μπορεί να υπάρξει συνεργασία με ερευνητικά κέντρα και

πανεπιστήμια, καλλιεργητές και ειδικούς, έτσι ώστε να συμβαδίζει με τη γρήγορη τεχνολογική ανάπτυξη. Υπάρχει επίσης συνεργασία με επενδυτές και χρειάζονται και επιχορηγήσεις. Κατά συνέπεια, υπάρχουν όχι μόνο συνδέσεις μεταξύ των αλυσίδων αξιών, αλλά και με κάθε είδους υποστήριξη.

Με βάση όλα τα παραπάνω μια καλά-οργανωμένη, μικρή ομάδα εταιριών μπορεί να αποτελείται από ένα δίκτυο στο οποίο θα συμμετέχουν όλες και θα υπάρχει ανταλλαγή γνώσεων μεταξύ αυτών. Συχνά είναι παρόμοιες εταιρίες γύρω από έναν προμηθευτή ή διαφορετικοί τύποι εταιριών γύρω από ένα προϊόν (ένα δίκτυο προμηθευτών). Οι στόχοι αυτού του κοινού δικτύου επιχειρήσεων μπορεί να είναι η απλή ανταλλαγή πληροφοριών, κοινή διαφήμιση, διανομή, άσκηση πολιτικής πίεσης, από κοινού ανάπτυξη προϊόντων, ή από κοινού έρευνα. Απλοί στόχοι, όπως η ανταλλαγή πληροφοριών (π.χ. στη Διεύθυνση Προσωπικού, η εξασφάλιση ποιότητας, οι πληροφορίες αγοράς) επιτυγχάνονται συχνά με άτυπο δίκτυα ή βιβλιοθήκες.

Το δίκτυο μιας συστάδας εταιριών δεν είναι απλώς μια συλλογή εταιριών που συμβαίνει να είναι στην ίδια θέση, βιομηχανία ή τεχνολογία, αλλά είναι κάτι παραπάνω. Το δίκτυο αυτό προσθέτει αξία στα προϊόντα λόγω της σύμπραξης των εταιριών, έχοντας συμπληρωματικές ικανότητες ή προτερήματα, βελτιωμένα προϊόντα, αποδοτικότητα ή ευκολότερη πρόσβαση στην αγορά. Σε μια συστάδα υπάρχει ένας κοινός σκοπός για τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτή, αλλά ταυτόχρονα υπάρχουν επίσης και μεμονωμένοι ατομικοί σκοποί για κάθε επιχείρηση που εξυπηρετούν τα συμφέροντα τις εκάστοτε εταιρείας και κάποιες φορές μπορεί να είναι σε σύγκρουση ο ένας με τον άλλον, ενώ δεν υπάρχει κάποια αρχή που να έχει ιεραρχικό έλεγχο στην εκάστοτε συστάδα. Υπάρχει εξάρτηση αλλά είναι γενική για όλες τις επιχειρήσεις δηλαδή δεν υπάρχει κάποια εταιρεία που να διαδραματίζει το σημαντικότερο ρόλο στην περιοχή και οι υπόλοιπες να εξαρτώνται μόνο από αυτή, η εξάρτηση τους είναι αμοιβαία και λίγο πολύ ισορροπημένη.

«Η δυναμική των συστάδων συνδέεται με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των συστάδων όπως είναι π.χ. οι τοπικές συνθήκες. Μια συστάδα μπορεί να προκύψει λόγω τοπικών αδυναμιών που δεν προκύπτουν αλλού. Διάφορα παραδείγματα μπορούν να δοθούν, όπως είναι η ευρέως επιδοκιμασμένη ανάπτυξη των δικτύων ή των συστάδων στην Ιταλία, που μπορεί να αποδοθεί, τουλάχιστον εν μέρει, στην έλλειψη αξιόπιστων νομικών οργάνων και σε πολλές δωροδοκίες. Σε κάποιες περιοχές η εμφάνιση μερικών συστάδων οφείλονται στην έλλειψη δημόσιων ερευνητικών οργάνων (Belussi)». (Learning from Clusters)

Παρά το ότι υπάρχει διαφοροποίηση των συστάδων επιχειρήσεων ανάλογα με τον τόπο εγκατάσταση τους δηλαδή τοπική διαφοροποίηση των συστάδων, παρόλα αυτά μια συστάδα που προκύπτει από τον συνδυασμό νέων τεχνολογιών παραγωγής μπορεί να αναπτυχθεί γενικά σε τέσσερα στάδια, δηλαδή εξερεύνηση των τρόπων δημιουργίας της συστάδας και ανάπτυξη, σταθεροποίηση σε ένα κυρίαρχο σχέδιο, εκμετάλλευση, στη συνέχεια δυνατότητα στασιμότητας και δυνατότητα μετασχηματισμού ανάλογα με τις νέες τεχνολογίες. Στο στάδιο της εξερεύνησης μπορούμε να κάνουμε μια διάκριση μεταξύ της τεχνολογικής εξερεύνησης, που ακολουθείται από μια εξερεύνηση των οργανωτικών μορφών για την εκμετάλλευση της νέας τεχνολογίας. Στο στάδιο της εκμετάλλευσης μπορούμε να διακρίνουμε μεταξύ της τοπικής εκμετάλλευσης και της επέκτασης της αγοράς, με την προσαρμογή της οργάνωσης στις διαφορετικές αγορές, οι οποίες στη συνέχεια, μπορούν να αποτελέσουν τη βάση για νέα έρευνα. (Nootboom 2000, Gilsing & Nootboom 2002).

1.5. Συστάδες στις λιγότερο ευνοημένες περιοχές

Ενώ μερικοί θεωρούν ότι οι λιγότερο ευνοημένες περιοχές θα είναι σταθερά υπανάπτυκτες, εντούτοις υπάρχουν ορισμένα παραδείγματα ανάπτυξης συστάδων βιομηχανιών (βιομηχανικά πάρκα) από τον Ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο στα οποία διαψεύδονται οι εικασίες αυτές. Τα παραδείγματα που υπάρχουν ανήκουν σε τρία είδη περιφερειακής αναδιαρθρωτικής στρατηγικής, κανένα από τα οποία δεν περιέχει μόνο περιφερειακούς παράγοντες και κανένα δεν ρυθμίζεται από εθνικούς, υπερεθνικούς και σφαιρικούς παράγοντες.

Οι τρεις στρατηγικές συνοψίζονται κατωτέρω:

1. *η εσωτερική διαφοροποίηση (internal diversification)*: όπου εταιρίες σε μια περιφερειακή οικονομία σαφώς προσδιορισμένη με μια συγκεκριμένη, πιθανόν στενή, βιομηχανική βάση (π.χ. ναυπηγική) διαφοροποιούνται από τους παραδοσιακούς τομείς και αναπτύσσονται σε νέους τομείς και τεχνολογίες.

2. *εξωτερική διαφοροποίηση (external diversification)*: όπου οι εταιρίες που συνδέονται με μια ιδιαίτερα περιφερειακή βιομηχανική ειδίκευση (π.χ. άνθρακας ή χάλυβας). Οι παλιές εταιρίες είτε εξαφανίζονται εντελώς είτε μειώνονται σε μέγεθος και νέες βιομηχανίες και εταιρίες έρχονται να επικρατήσουν με μεγαλύτερη ειδίκευση.

3. *βελτιωτική ειδίκευση (upgrading specialization)*: όπου εταιρίες σε συγκεκριμένους βιομηχανικούς τομείς συνεχίζουν να υφίστανται αλλά η παραγωγική δραστηριότητα

μειώνεται παρά την τομεακή διάρθρωση αγοράς (π.χ. ρουχισμός). Νέες εταιρίες ή/και οι αναβαθμισμένες υπάρχουσες εταιρίες δίνουν την ανταγωνιστικότητα στην οικονομία, έχοντας μεγαλύτερη εξειδίκευση στην παραγωγή των αγαθών και κατά συνέπεια μεγαλύτερη παραγωγικότητα και καλύτερη ποιότητα προϊόντων..

Παρακάτω παρουσιάζεται αναλυτικά ένα παράδειγμα από μία από τις τρεις παραπάνω κατηγορίες στο οποίο φαίνεται ξεκάθαρα η θετική επίδρασή των συστάδων στην περιοχή. Το παράδειγμα αναφέρετε στην περιοχή της Ουαλίας στο Βόρειο Rhine Westphalia (ιδιαίτερα το Ρουρ).

1.5.1. Παράδειγμα εσωτερικής διαφοροποίησης (North Rhine Westphalia)

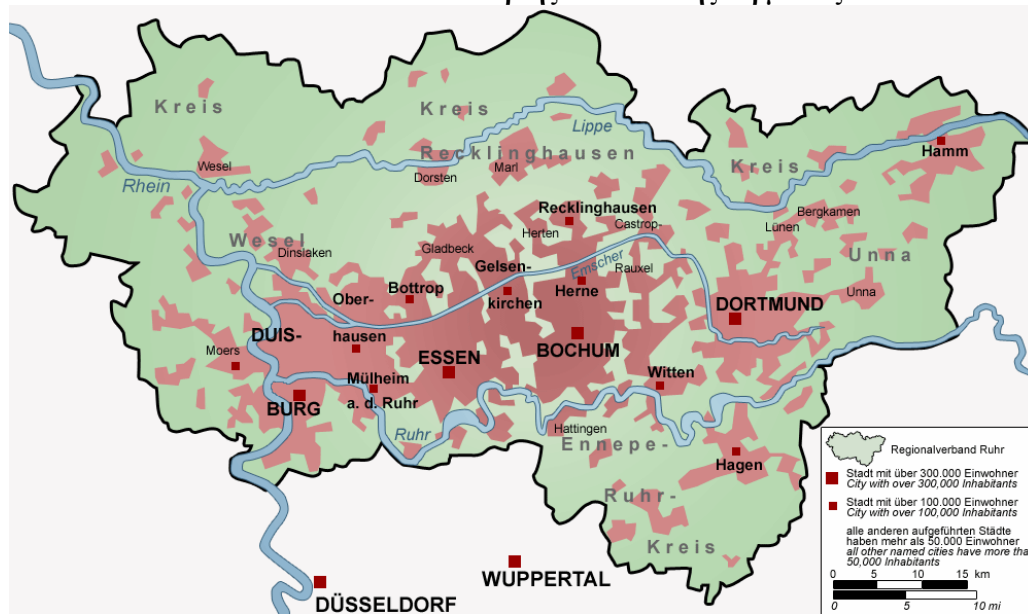
Η περιοχή του Ρουρ είναι η παραδοσιακή βιομηχανική καρδιά του Βορρά του Ρήνου στη Westphalia (NRW) και τη Γερμανία. Οι από παλιά καθιερωμένες βιομηχανίες άνθρακα και χάλυβα στις οποίες αυτή η οικονομική δύναμη χτίστηκε, τελικά εισήγαγαν την τελική πτώση. Σε αυτή την περίπτωση, αυτό είναι μόνο ένα αναπόφευκτο αποτέλεσμα μιας καθυστερημένης διαδικασίας των βιομηχανιών αναδόμησης και πως αυτές επηρέασαν όλες τις παλαιότερες βιομηχανικές οικονομίες, οι οποίες βασίστηκαν σε αυτές για να αναπτυχθούν. Αλλά για κάποιους λόγους το Ruhrgebiet, μέχρι τώρα, ήταν σε θέση να αντισταθεί σε αυτές τις πιέσεις καλύτερα από τις περισσότερες και ωριμότερες ανταγωνιστικές χώρες της Γερμανίας. Ειδικοί παράγοντες που έχουν να κάνουν με την πολιτική, την αναδημιουργία στα μεταπολεμικά έτη, και την κυβερνητική επέμβαση και τις επιχορηγήσεις εξηγούν το φαινόμενο αυτό. Το κλειδί για την κατανόηση της ανάπτυξης της οικονομίας του NRW είναι οι συστάδες επιχειρήσεων (Clusters).

Φάση 1^η (1830–1950): Οι τεράστιες αποθήκες άνθρακα του Ruhrgebiet ακολούθησαν την τεχνολογική επανάσταση του δέκατου ενάτου αιώνα, αυτό, σε συνδυασμό με την εγγύτητα στο Ρήνο και τις υδάτινες οδούς αυτού (υδατικά αποθέματα), ενέργησε ως βασικός παράγοντας εγκατάστασης βιομηχανιών χαλυβουργίας στην περιοχή. Η Westphalia ήταν Περσική επαρχία και οι κρατικές επιτροπές ικανοποίησαν τις απαραίτητες απαιτήσεις για εξοπλισμό και υποδομές όπως είναι σιδηροδρομικό δίκτυο, ναυτιλία και κατασκευή γεφυρών. Το γεγονός αυτό προσέλκυσε στο Ρουρ πολλούς επενδυτές από διάφορα μέρη της Ευρώπης καθώς επίσης και εργατικό δυναμικό, για ανάπτυξη επιχειρήσεων στην περιοχή. Έτσι οι πρώτες επιχειρήσεις άνθρακα και χάλυβα άρχισαν να αναπτύσσονται. Μέχρι το 1902 η ηλεκτρική παραγωγή ήταν ενσωματωμένη, με τους Stinnes και Thyssen οι οποίοι λάμβαναν

το 86% των μετοχών της RWE, της ηλεκτρικής παραγωγής και της διανομής. Τα υποπροϊόντα των βιομηχανιών δραστηριοτήτων επεξεργασίας και εξόρυξης άνθρακα και χάλυβα όπως το θείο έγιναν έπειτα αέρια πετροχημικής βιομηχανίας στη χημική βιομηχανία. Ως εκ τούτου, η πρόωρη επέκταση της βιομηχανίας του Ρουρ βασίστηκε σε ομάδες εταιριών και κοινοπραξιών που ήταν επιχειρησιακοί υπεύθυνοι για την ανάπτυξη αυτή. Υπηρεσίες, τράπεζες καθώς και εταιρείες τεχνικής γνωμοδότησης αυξήθηκαν στο Ντύσελντορφ στο Ρήνο, και η επεξεργασία του μετάλλου επεκτάθηκε και αλλού, σε περιοχές όπου κατοικούσαν πολλοί χειροτέχνες όπως το Siegerland και το Bergischland. Μεταξύ του 1850 και του 1914, η απασχόληση στην εξόρυξη και επεξεργασία του άνθρακα αυξήθηκε από 12.000 σε 400.000, έπειτα οι αυξήσεις της παραγωγικότητας οδήγησαν σε πτώση της απασχόλησης στον τομέα του άνθρακα σε 200.000 κοντά στο 1929. Η ναζιστική περίοδος ατάρκειας στον άνθρακα και το χάλυβα έδωσε μια ώθηση στις βιομηχανίες τη δεκαετία του '30 και, μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, η ανακατασκευή οδήγησε σε ανανεωμένη επέκταση, καθυστερώντας κατά συνέπεια τις διαδικασίες στη βαριά βιομηχανία.

Φάση 2 (1950–84): από τα μέσα της δεκαετίας του '50 και μετά, η βαριά βιομηχανική παραγωγική συστάδα που επικεντρώνεται σε εταιρίες όπως η επιχείρηση Ruhrkohle AG στον άνθρακα (που ιδρύθηκε το 1960) και οι Krupp, Thyssen, Klöckner, Hoesch και Mannesmann στο χάλυβα άρχισαν να αποδυναμώνονται καθώς η οικονομική υπεροχή τους άρχισε να μειώνεται. Τα χημικά, τα πλαστικά και οι βιομηχανίες εργαλείων έγιναν σημαντικότερες και ενώθηκαν με τον σύνδεσμο αυτοκινητοβιομηχανιών (Ford Cologne; Opel Bochum), γεγονός που έδωσε στη συνέχεια ένα νέο ερέθισμα στην εφαρμοσμένη μηχανική, τη μικροηλεκτρονική και τις νέες βιομηχανίες υλικών. Εντούτοις, αυτές οι βιομηχανίες βρέθηκαν να αυξάνουν γρηγορότερα στη νότια Γερμανία (Baden - Württemberg, Βαυαρία). Νέες πηγές ενέργειας, όπως το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο και η πυρηνική ενέργεια καταστρέψανε το πλεονέκτημα στην ενέργεια, που είχαν αυτές οι επιχειρήσεις, ως προς την τοποθεσία του Ruhrgebiet. Η απάντηση της βιομηχανίας του Ρουρ στο πρόβλημα αυτό ήταν τρεις κινήσεις:

Εικόνα 1.1: Χάρτης του Ruhr της Γερμανίας



1. *παγκοσμιοποίηση* - επένδυση και σχέδιο εγκαταστάσεων για τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες

2. *διαφοροποίηση* -οι εταιρίες χάλυβα αγόρασαν την εφαρμοσμένη μηχανική, κατασκευή εγκαταστάσεων, τις εταιρίες μηχανών ανεφοδιασμού και ναυτηλίας. Επίσης μερικές εταιρίες άνθρακα και χημικές βιομηχανίες αναπτύχθηκαν σε νέους τομείς, όπως η βιοτεχνολογία, και χωροθετήθηκαν εκτός του NRW

3. *τομεακή έξοδος* - εταιρίες χάλυβα όπως η Mannesmann και Gutehoffnungshütte, σταμάτησαν την παραγωγή και κινήθηκαν σε περαιτέρω επεξεργασία ή ηλεκτρομηχανική, εφαρμοσμένη μηχανική.

Η Gutehoffnungshütte, παραδείγματος χάριν, συγχωνεύτηκε με την εταιρεία που κατασκευάζει τις MAN μηχανές από το Μόναχο. Επίσης, με την ίδρυση της Ruhrkohle AG, οι εταιρίες άνθρακα και χάλυβα ενσωματώθηκαν. Κατά συνέπεια, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '80, η βιομηχανική συστάδα του Ρουρ, αν και συνέχιζε να υπάρχει, ήταν πιο αδύναμη από ότι έως τώρα και ενώθηκε με άλλες νέες βιομηχανίες. Από το 1970 έως 1987 το μερίδιο του άνθρακα, του χάλυβα και του σιδήρου στη γενική απασχόληση του Ruhrgebiet μειώθηκε από 20,3% στο 12.6%. Αύξηση της απασχόλησης στο Ρουρ εμφανίστηκε μόνο στη γεωργία, τις επικοινωνίες, την οικονομία και σε κάποιες άλλες υπηρεσίες.

Φάση 3 (1984): αυτή η μεταπολεμική εποχή της αναδόμησης κόστισε 500.000 θέσεις εργασίας στις βιομηχανίες του Ruhrgebiet (300.000 στα μεταλλεία). Αυτές οι απώλειες διαδόθηκαν στις οκτώ από τις δεκατρείς διοικητικές περιοχές του Ruhrgebiet. Το 1987 η γενική απασχόληση μειώθηκε κατά 3,7% σε σύγκριση με μια άνοδο 4,8% στην απασχόληση

στο NRW και μια αύξηση 10,5% στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Οι αυξανόμενες βιομηχανίες της δεκαετίας του '80 περιέλαβαν μηχανικό και ηλεκτρικό εξοπλισμό, μηχανές, πλαστικά και δευτεροβάθμια παραγωγή χημικών ουσιών. Οι ταχέως αυξανόμενοι τομείς περιέλαβαν βιομηχανίες που παρήγαγαν προϊόντα σχετικά με τον καταναλωτή όπως το ξύλο, χαρτί, εκτυπώσεις, τρόφιμα και, κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα, τα οποία διπλασίασαν την απασχόλησή του, μεταξύ 1984 και 1990, Αυτές οι βιομηχανίες αυξήθηκαν επίσης στο NRW γενικά σε ένα πιο αργό ρυθμό. Η αύξηση της Υφαντικής οδήγησε σε μεγάλη επέκταση των ενιαίων επιχειρήσεων όπως Steilmann - Gruppe καθώς επίσης και σε αύξηση των κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και συνέβαλε στην εντέλει κατασκευή του τεράστιου εσωτερικό λιμένα (τον πέμπτο μεγαλύτερο της Γερμανίας) στο Duisburg.

Αυτή η περιοχή έγινε μια από τις σημαντικότερες περιοχές ανάπτυξης και έχει συνδεθεί με την επιθυμία των αρχών του Ruhrgebiet να δραπετεύσουν από τη βιομηχανική εγκατάλειψη του παρελθόντος, και να αυξήσουν τις απαιτήσεις για περιβαλλοντικά ευαίσθητη οικονομική ανάπτυξη. Ένα παράδειγμα σε αυτό ήταν η δέσμευση για την ενσωμάτωση οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών και οικολογικών στόχων στο Emscher Park International Building Exhibition (IBA), ένα αναπτυξιακό έργο αποκατάστασης εδάφους έκτασης 50 χιλιομέτρων στην καρδιά του Ruhrgebiet. Όπως σημαντική ήταν και η ανάπτυξη των νέων αγορών περιβαλλοντικών τεχνολογιών. Περίπου 1.000 εταιρίες που απασχολούν 100.000 άτομα έχουν αναπτυχθεί κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80 ειδικευμένες στις διάφορες πτυχές της περιβαλλοντικής τεχνολογίας και μια νέα συστάδα παραγωγής σε αυτόν τον τομέα έχει προκύψει. Μεγάλης σημασίας είναι η σχετική ασυλία αυτών των βιομηχανιών από τους επιχειρηματικούς κύκλους, η ιδιαίτερη διεταιρική συνεργασία τους και η αύξηση του Μάνατζμεντ στη βιομηχανία. Σημαντικά κέντρα με αυτήν την ειδίκευση είναι το Münster (52 εταιρίες), Essen (97 εταιρίες), Düsseldorf (120 εταιρίες), Cologne (82 εταιρίες), οι Dortmund, Duisburg, Bielefeld, Aachen and Wuppertal έχουν 30–40 εταιρίες κάθε μια. Το NRW έχει το 47% της βιομηχανικής επένδυσης της Γερμανίας. Οι βασικές δραστηριότητες είναι η διαχείριση των στερεών και υγρών αποβλήτων, ο καθαρισμός του αέρα, η μείωση του θορύβου, η ενέργεια, η περιβαλλοντική βελτίωση, ο έλεγχος και οι μετρήσεις, και διάφορες περιβαλλοντικές υπηρεσίες.

Εικόνα 1.2: Επιχειρηματικό πάρκο στο Emscher (Park International Building Exhibition IBA)



Τέλος, η δυνατότητα της ανάπτυξης μιας συστάδας βιομηχανιών που κατασκευάζουν τμήματα αυτοκινήτων – αξεσουάρ και ασχολούνται με την μικροηλεκτρονική στο NRW θεωρούνται ως αξιόπιστα. Αυτές είναι δύο αντίθετες τάσεις. Καταρχάς, οι υπάρχοντες προμηθευτές στην αυτοκίνητοβιομηχανία έχουν συμπιεστεί από την συνείδησης των τιμών των πελατών (π.χ. Opel κάτω από την Lopez Arriortua – που διορίζεται αργότερα Ευρωπαϊκός διευθυντής πωλήσεων της VW). Ακόμα οι επιχειρήσεις χάλυβα έχουν προκαλέσει μείωση των προμηθειών στις αυτοκίνητοβιομηχανίες. Αυτή τη στιγμή, οι αυτοκίνητοβιομηχανίες συγκεντρώθηκαν στο Bergischland, στο νότο του Ρουρ, μεταξύ δύο κύριων αυτοκίνητοβιομηχανιών του NRW, της Ford of Cologne και της Opel at Bochum.

Μέχρι τη δεκαετία του '90 το NRW είχε 49 ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (με 480.000 σπουδαστές), τρία σημαντικά ερευνητικά κέντρα, 11 ιδρύματα Max - Planck, έξι ιδρύματα Fraunhofer, και 33 κέντρα και πάρκα τεχνολογίας. Το 1991 είχαν έναν προϋπολογισμό 7 δισεκατομμύριο DM (μια αύξηση 8,75% το 1990). Τα τρία σημαντικά ερευνητικά ιδρύματα είναι το Forschungszentrum Juelich (KFA), το Gesellschaft für Mathematik und Datenverarbeitung (GMD) το St Augustin, και το Deutsche Forschungsanstalt für Luft und Raumfahrt (DLR). Τα ιδρύματα Fraunhofer εξετάζουν περιβαλλοντικές χημικές ουσίες και την οικολογική τοξικολογία στο Schmallenberg-Grafschaft με αναλύσεις και έχουν τάση στις φυσικές επιστήμες στο Euskirchen, στην τεχνολογία παραγωγής στο Aachen, στην τεχνολογία μεταφορών και διανομής στο Ντόρτμουντ, στα συστήματα μικροηλεκτρονικής στο Duisburg, στην τεχνολογία λέιζερ στο Aachen και διάφορα άλλα. Ένα μεγάλο μέρος αυτής της επένδυσης άρχισε μόνο στη δεκαετία του '80 και διαφοροποίησε τις συστάδες. (The New Industrial Geography Regions, regulation and institutions)

Είναι φανερό από τα παραπάνω ότι η περιοχή του NRW με το πέρασμα των χρόνων εξελίχθηκε σε μεγάλη βιομηχανική δύναμη και ταυτόχρονα κατάφερε με τη βοήθεια των οργανωμένων συστάδων να πετύχει την Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη της περιοχής. (The New Industrial Geography Regions, regulation and institutions)

1.6. Συστάδες επιχειρήσεων στην Κίνα

«Ένα chopstick μπορεί εύκολα να σπάσει απότομα, αλλά μια δωδεκάδα είναι δύσκολο να σπάσει» αυτή η κινεζική παροιμία ισχύει για την ανάπτυξη βιομηχανικών συστάδων στην Κίνα.

Εικόνα 1.3 Βιομηχανικό πάρκο στο Suzhou



Πρόσφατα, η έννοια της βιομηχανικής συστάδας έχει γίνει το σημείο εστίασης αναλύσεων της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης στην Κίνα. Εθνικές και περιφερειακές οικονομίες τείνουν να αναπτυχθούν, όχι σε μεμονομονωμένες βιομηχανίες, αλλά σε συστάδες βιομηχανιών που σχετίζονται με τη σχέση αγοραστών και προμηθευτών, έχουν κοινές τεχνολογίες, κοινές εισαγωγές ή κοινούς πελάτες. Η Κίνα, είναι εξουσιασμένη από τις βιομηχανικές συστάδες – γεωγραφικές συγκεντρώσεις διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων σε μια συγκεκριμένη βιομηχανική περιοχή που κερδίζουν ανταγωνιστικό πλεονεκτήματα μέσω της κοινής τους θέσης.

Στην Κίνα, οι βιομηχανικές συστάδες βρίσκονται συνήθως γύρω από αναπτυγμένες πόλεις και κωμοπόλεις στην ανατολική παράκτια περιοχή, το δέλτα του ποταμού Yangtze (YRD), το δέλτα του ποταμού Pearl (Pearl River Delta PRD) στο Guangdong, καθώς επίσης και στην περιοχή Bohai-rim στο Βορρά. Οι τρεις αυτές περιοχές έχουν αναπτύξει μια ευρεία σειρά συστάδων με διάφορες βιομηχανίες. Τα προϊόντα που παράγονται σε αυτές τις

συστάδες αποτελούν τη μεγάλη πλειοψηφία της συνολικής παραγωγής της χώρας, καθιστώντας τις συστάδες βασικές πηγές για όλα τα είδη υλικών, και κύριων αγαθών. Οι βιομηχανικές συστάδες δεν είναι μοναδικές, αλλά είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικές.

Εικόνα 1.4: Χάρτης με τις βιομηχανικές συστάδες της Κίνας



1.6.1. Τύποι συνδέσμων

1. Κάθετος σύνδεσμος - σχέση προμηθευτών και καταναλωτών: αποτελείται από επιχειρήσεις πυρήνων που παράγουν προϊόντα και υπηρεσίες για τους καταναλωτές και καλύπτουν τις εισαγωγές όπως πρώτες ύλες, ενδιάμεσα αγαθά και υπηρεσίες για τη συγκέντρωση τελικών αγαθών και υπηρεσιών. Οι διανομείς των τελικών αγαθών και υπηρεσιών, είναι επίσης μέρος της συστάδας. Οι επιχειρήσεις ωφελούνται από τις εντατικές συναλλαγές μέσα στα δίκτυα των συστάδων και κάθε μορφής εμπορικές αλληλεξαρτήσεις. Η συσσώρευση των ειδικευμένων παραγωγών δίνει άνοδο στις εξειδικευμένες εισαγωγές. Οι επιχειρήσεις, έχουν όφελος από το χαμηλό κόστος μεταφοράς και τις δαπάνες συναλλαγών και αποκομίζουν έτσι ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

2. Οριζόντιος σύνδεσμος - σχέση ανταγωνιστών και συνεργατών: η οριζόντια σύνδεση αποτελείται από τις επιχειρήσεις που παράγουν ίδια ή παρόμοια αγαθά και υπηρεσίες σε ένα

συγκεκριμένο επίπεδο στην αλυσίδα παραγωγής. Σε αυτήν την σχέση εμφανίζονται και ο ανταγωνισμός και η συνεργασία. Οι αντίπαλες επιχειρήσεις μπορούν να ανταγωνίζονται έντονα για να κερδίσουν και να διατηρήσουν πελάτες. Παρόλα αυτά, μπορούν να παραγάγουν συλλογικές αποδοτικότητες με μειωμένο κόστος συναλλαγών, επιταχυνόμενη καινοτομία μέσω της μεγαλύτερης πρόσβασης στην αγορά κ.λπ. Η διαδικασία της δικτύωσης αυξάνει επίσης την ανταγωνιστικότητα και την εξέλιξη των συμμετεχουσών επιχειρήσεων.

1.6.2. Σημαντικοί τύποι βιομηχανικών συστάδων στην Κίνα

Στην Κίνα, οι βιομηχανικές συστάδες έχουν μια αρκετά μακροχρόνια ιστορία. Το Jingdezhen έχει μια βιοτεχνία που ασχολείται με την αγγειοπλαστική και μια συστάδα βιοτεχνιών που παράγουν πορσελάνες με μια ιστορία περισσότερων από 1.400 ετών ενώ η πόλη Shenze Wujiang στο Jiangsu είναι ένα από τα γνωστότερα κέντρα παραγωγής μεταξιού στην Κίνα για εκατοντάδες χρόνια. Εντούτοις, η ανάπτυξη των βιομηχανικών συστάδων δέχτηκε μεγάλη ορμή από τη στιγμή που εφαρμόστηκαν στη χώρα πολιτικές μεταρρυθμίσεις το 1979.

1. Αυτό - αυξανόμενες συστάδες: Οργανώθηκαν από μικρές και ιδιωτικές επιχειρήσεις και η ανάπτυξή τους άρχισε στις αρχές της δεκαετίας του '80, λόγω της αστικοποίησης στο Wenzhou και στο Zhejiang. Κάτω από την πίεση του υπερβολικού εργατικού δυναμικού και του περιορισμένου καλλιεργήσιμου εδάφους, πολλοί αγρότες στράφηκαν στη δημιουργία οικογενειακών επιχειρήσεων - εργαστηρίων στα σπίτια τους. Χάρη στην καινοτομία της αγοράς και την τεχνολογική πρόοδο, αυτές επιχειρήσεις οδηγήθηκαν σε τεράστια επιτυχία, χρησιμοποιούνται ως πρότυπο μοντέλο. Χαρακτηρίζονται από εντατικό εργατικό δυναμικό, χαμηλή χρήση τεχνολογίας και μειωμένα υλικά εισόδου. Οι επιχειρήσεις είναι οικογενειακές, με παράδοση στην τέχνη, όπου οι γνώσεις μεταφέρονται από γενιά σε γενιά. Παραδείγματα αποτελούν η ανάπτυξη συστάδας στο Wenzhou του Zhejiang, στο Xiaolan του Zhongshan (guangdong) κλπ.

Εικόνα 1.5: Βιομηχανικό πάρκο στο Zhejiang



2. Συστάδες προσανατολισμένες στις εξαγωγές: Εξουσιάζονται από τις ξένες άμεσες επενδύσεις και σχηματίστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '80, σε πόλεις και νομούς στο guangdong (Shenzhen, Zhuhai, κλπ.), οι οποίες διατύπωσαν προνομιακές πολιτικές για να προσελκύσουν ξένους επενδυτές. Χρησιμοποιήθηκαν πλεονεκτήματα δαπανών μειωμένου εδάφους και εργασίας και άλλων φορολογικών παραχωρήσεων που προσφέρθηκαν στους ξένους επενδυτές, για να δημιουργηθούν πολλές επιχειρήσεις του Χογκ Κογκ και στο PRD (εξαγωγική βάση με προϊόντα για ξένες αγορές).

Μετά από πάνω από δύο δεκαετίες γρήγορης ανάπτυξης, το PRD έχει αναπτύξει μια ευρεία σειρά των διεθνώς ανταγωνιστικών συστάδων με διάφορες βιομηχανίες όπως κλωστοϋφαντουργία, υποδήματα, πλαστικά, υπηρεσίες κ.λπ. Εκτός από την παραγωγή ολοκληρωμένων προϊόντων, πολλές από αυτές τις συστάδες αναπτύσσουν βαθιά δίκτυα ανεφοδιασμού για να παρέχουν εισαγωγές πυρήνων στα ολοκληρωμένα προϊόντα.

3. Βιομηχανικές συστάδες υψηλής τεχνολογίας: Προέκυψαν επίσης στις αρχές της δεκαετίας του '80, διαμορφώθηκαν από μια ομάδα επιστημόνων και μελετητών σε περιοχές κοντά σε πανεπιστήμια και ερευνητικά ιδρύματα και διαδραματίζουν έναν κρίσιμο ρόλο στην παραγωγή γνώσης. Στην Κίνα, το Zhongguancun (ZGC) στο Πεκίνο έχει θεωρηθεί ως πρότυπο μοντέλο για τις βιομηχανικές συστάδες υψηλής τεχνολογίας. Το ZGC ωφελείται πολύ από τη θέση του καθώς έχει ερευνητικό περιβάλλον με ερευνητικά ιδρύματα που ανήκουν στην κινεζική ακαδημία των επιστημών, όπως το πανεπιστήμιό του Πεκίνου και του πανεπιστημίου Tsinghua. Η κυβέρνηση ευνοεί τους ερευνητές να γίνουν επιχειρηματίες. Κατά συνέπεια, το ZGC έχει γίνει το μεγαλύτερο κέντρο υψηλής τεχνολογίας στην Κίνα και το μεγαλύτερο κέντρο διανομής προϊόντων στη βόρεια Κίνα.

4. Συστάδες εξαρτώμενες από τους πόρους: Οι επιχειρήσεις σε αυτές τις συστάδες εκμεταλλεύονται τους φυσικούς πόρους και ειδικεύονται πάνω στα προϊόντα. Επίσης εκμεταλλεύονται τις δεξιότητές τους και προσπαθούν να αναβαθμίσουν την ποιότητα των προϊόντων τους. Παραδείγματα αποτελούν η συστάδα επεξεργασίας τροφίμων του Luohe στο hunan και η συστάδα επεξεργασίας ξυλείας του Pizhou στο Jiangxu.

5. Συστάδες προσανατολισμένες στην αγορά: Διαμορφώνονται κάτω από την κατευθυντήρια δύναμη της αγοράς όπως είναι η συστάδα ξύλων στο Linyi στο Shangdong, η οποία έχει πάνω από 44 χονδρικές αγορές και πάνω από 5.000 κατασκευαστές. Η ευνοϊκή γεωγραφική θέση και το κατάλληλο δίκτυο μεταφορών του Linyi έχουν συμβάλει σημαντικά στην επιτυχή ανάπτυξη των χονδρικών αγορών - η πόλη είναι βολικά τοποθετημένη στο

Shandong και απέχει 2-3 ώρες από το Jinan και το Qingdao και είναι επίσης πολύ κοντά στο Zhejiang και το Jiangsu.

Οι διάφοροι τύποι βιομηχανικών συστάδων που καθορίζονται ανωτέρω είναι κάπως καθαρές κατηγορίες, στην πράξη οι συστάδες στην Κίνα είναι συνδυασμοί ενός ή περισσότερων τύπων.

1.6.3. Χαρακτηριστικά της βιομηχανικής ανάπτυξης συστάδων στην Κίνα

1. Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων είναι ιδιωτικές, καλύπτουν μικρό χώρο και έχουν μέσο μέγεθος (MME), π.χ. το Zhejiang, Wenzhou όπου το 97% των επιχειρήσεων είναι ιδιωτικές.
2. Δεν διανέμονται ομοιόμορφα σε ολόκληρη την Κίνα, καθώς οι περισσότερες από αυτές συγκεντρώνονται στις νοτιοανατολικές παράκτιες περιοχές, κυρίως στο PRD, YRD και την περιοχή Bohai-rim. Στο PRD, περίπου το ένα τέταρτο των 404 δήμων έχει αναπτύξει βιομηχανικές συστάδες (κλωστοϋφαντουργία, ενδύματα, υποδήματα, πλαστικά κ.λπ). Στο YRD, η επαρχία Zhejiang έχει το μεγαλύτερο αριθμό βιομηχανικών συστάδων. Σύμφωνα με τις στατιστικές, 85 από τις 88 πόλεις έχουν αναπτύξει βιομηχανικές συστάδες και πάνω από 800 συστάδες διάφορων μεγεθών είναι διάσπαρτες στην επαρχία, με περίπου 237.000 επιχειρήσεις που απασχολούν πάνω από 600.000 εργαζομένους.
3. Δεν περιέχονται όλες οι βιομηχανίες, ενώ θεωρείται ότι αυτές με υψηλό αριθμό καινοτομιών διαδικασίας και με ένα υψηλό ποσοστό τοπικής συνεργασίας με τους προμηθευτές, τους πελάτες και άλλες σχετικές βιομηχανίες είναι πιθανότερο να παρουσιάσουν δυναμική συγκέντρωση.
4. Παρουσιάζουν υψηλό βαθμό εργασίας και ειδίκευσης στα διάφορα στάδια παραγωγής, όπως είναι η βιομηχανική συστάδα ετικετών και διακριτικών στο Jinxiang στο Cangnan, όπου για την παραγωγή ενός μικρού διακριτικού περιλαμβάνει μια δωδεκάδα σταδίων. Κάθε διαδικασία γίνεται από ανεξάρτητες και ειδικευμένες επιχειρήσεις, και κάθε ημιτελές προϊόν κυκλοφορεί στο εμπόριο μέσω της ανταλλαγής προϊόντων στη συστάδα. Περισσότερες από 800 επιχειρήσεις είναι ενσωματωμένες μαζί για να διαμορφώσουν μια πλήρη γραμμή παραγωγής στη συστάδα.
5. Βασική επιχείρηση που διαμορφώνει την ανάπτυξη της βιομηχανικής συστάδας. Οι μεγάλες επιχειρήσεις ασκούν συχνά μεγάλο αντίκτυπο στην ανάπτυξη των βιομηχανικών συστάδων. Παραδείγματος χάριν, η Nantou στο Zhongshan, με τον τίτλο "ειδικευμένη πόλη

για εγχώριες συσκευές στο guangdong" έχει προσελκύσει πολλούς κατασκευαστές εγχώριων συσκευών που βρίσκονται στην περιοχή.

6. Σχηματισμός αγορών ανταλλαγής προϊόντων μέσα ή κοντά στη βιομηχανική συστάδα. Οι αγορές περιέχουν εμπορικές συναλλαγές και πληροφορίες, εμπορικά κέντρα και διανομή προϊόντων, π.χ. η υφαντική πόλη της Κίνας στο Xiaoxing του Zhejiang εξυπηρετεί ως σύγχρονος πολλαπλός χώρος για τη διανομή ενδυμάτων και υφαντικών προϊόντων καθώς επίσης και άλλες υπηρεσίες όπως εμπορίου, τεχνολογικών υπηρεσιών, ανταλλαγής πληροφοριών, ψυχαγωγίας, ανταλλαγής προϊόντων κ.λπ.

1.6.4. Κύκλος ζωής βιομηχανικών συστάδων

Οι περισσότερες βιομηχανικές συστάδες αναπτύσσονται σε κύκλους ζωής, εξελίσσονται συνεχώς και περνούν από τέσσερα στάδια, γέννηση, αύξηση, στασιμότητα και πτώση. Βέβαια, κάποιες βιομηχανικές συστάδες μπορούν να παραμείνουν ανταγωνιστικές για αιώνες όπως η συστάδα κατασκευής πορσελάνης στο Jingdezhen.

- Γέννηση: Πολλές βιομηχανικές συστάδες στην Κίνα αρχίζουν συχνά με μια έως δύο επιχειρήσεις και εγκαθίστανται σε μια περιοχή. Οι επιχειρήσεις ενεργούν συνήθως ανεξάρτητα, με περιορισμένη τοπική αλληλεπίδραση και σύμπραξη στο στάδιο των προ-συστάδων, η οποία σταδιακά αυξάνεται.
- Στάδιο αύξησης: Οι επιχειρήσεις προσελκύονται στην περιοχή από την επιτυχία των αρχικών επιχειρήσεων της συστάδας. Η επιτυχία της βιομηχανικής συστάδας οδηγεί σε υψηλά ποσοστά αύξησης και χτίζει μια κρίσιμη μάζα επιχειρήσεων. Οι σύνδεσμοι μεταξύ των επιχειρήσεων και το επίπεδο συγκέντρωσης των επιχειρήσεων αυξάνουν.
- Σταθερό στάδιο: Η συστάδα έχει την κρίσιμη μάζα των ανταγωνιστικών παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματιών, του εκπαιδευμένου εργατικού δυναμικού, προμηθευτών, το ποσοστό αύξησης αγοραστών κ.λπ. Το ποσοστό αύξησης της συστάδας έχει σταθεροποιηθεί.
- Στάδιο πτώσης: Μια συστάδα μπορεί να χάσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημά της και να αρχίζει να δοκιμάζει την πτώση στις πωλήσεις, την αποδοτικότητα και την απασχόληση, λόγω εξωτερικών και εσωτερικών παραγόντων.

1.6.5. Κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις των βιομηχανικών συστάδων στην Κίνα

Η συγκέντρωση των επιχειρήσεων μπορεί να βοηθήσει την ανταγωνιστικότητα των τοπικών βιομηχανιών, όπως είναι οι ετικέτες και τα διακριτικά που παράγονται στο Cangnan του Wenzhou που αποτελούν το 45% της συνολικής παραγωγής της Κίνας, ή οι γραβάτες στο Shengzhou του Zhejiang (80%). Εάν οι τοπικές συστάδες αυξηθούν καλά, η τοπική οικονομία θα ωφεληθεί επίσης. Πολλές επαρχίες και πόλεις στην Κίνα, ειδικά εκείνες με υψηλή συγκέντρωση βιομηχανικών συστάδων, έχουν βιώσει τη γρήγορη οικονομική ανάπτυξη των προηγούμενων δύο δεκαετιών. Σύμφωνα με το εθνική στατιστική υπηρεσία, το 2004, τα ποσοστά αύξησης του ΑΕΠ στο Dongguan και Zhongshan guangdong ήταν 19,6% και 18,7% αντίστοιχα και στο Jiangsu και Zhejiang ήταν 15,9% και 15,5% αντίστοιχα.

Επιπλέον, η βιομηχανική συστάδα έχει γίνει μια σημαντική πηγή περιφερειακής ανταγωνιστικότητας. Τα διαφοροποιημένα χαρακτηριστικά και ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των βιομηχανικών συστάδων μπορούν να βοηθήσουν μια περιοχή να εξελιχθεί ως κύριο κέντρο για συγκεκριμένες βιομηχανίες. Παραδείγματος χάριν, το PRD έχει επιτύχει ένα υψηλό επίπεδο διεθνούς ανταγωνιστικότητας στην ελαφριά βιομηχανία κατασκευής.

Λόγω του στενού συνδέσμου μέσα σε μια βιομηχανική συστάδα, οι επιχειρήσεις σε μια αλυσίδα αξιών μπορούν να εργαστούν αποτελεσματικότερα μαζί για να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας παραγωγής και την ποιότητα των προϊόντων. Η βιομηχανική συστάδα προσφέρει έτσι μια εξειδικευμένη βάση προμηθευτών.

Οι τρέχουσες σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων, τους επιτρέπουν να μάθουν νωρίς για τις εξελισσόμενες τεχνολογίες, τη διαθεσιμότητα των συστατικών, των υπηρεσιών και των εμπορικών εννοιών, κ.λπ., από άλλες επιχειρήσεις. Η μεταφορά της γνώσης και η τεχνολογία οδηγούν στην ανάπτυξη νέων, προστιθέμενης αξίας προϊόντων και υπηρεσιών. Αυτό στη συνέχεια, μπορεί να οδηγήσει σε νέα αύξηση της βιομηχανίας και με αυτόν τον τρόπο να οδηγήσει στη γενική αύξηση της συστάδας.

Επίσης, οι ευκαιρίες αγοράς γίνονται αντιληπτές εύκολα και οι εξειδικευμένες εισαγωγές που απαιτούν νέο επιχειρησιακό σχηματισμό (π.χ. κύρια, ειδικευμένη εργασία, προμηθευτές, κ.λπ.) προσεγγίζονται εύκολα μέσα στις συστάδες.

Τέλος, δημιουργείται τεράστια ζήτηση εργασίας, δεδομένου ότι οι βιομηχανικές συστάδες αυξάνονται, όλο και περισσότερη εργασία απαιτείται. Ως εκ τούτου, έχουν γίνει μια σημαντική πηγή απασχόλησης και προσελκύουν μεγάλο αριθμό εξωτερικών εργατών.

Επίσης, θεωρούνται αποτελεσματικές πλατφόρμες για να κατευθύνουν την αγροτική εργασία στις σύγχρονες βιομηχανίες.

Οι κάτοικοι των πόλεων με τις καλά ανεπτυγμένες βιομηχανικές συστάδες έχουν συχνά το υψηλότερο κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση σχετικά με την αστική ανταγωνιστικότητα οι κορυφαίες 20 πόλεις με τις περίπλοκες βιομηχανικές συστάδες περιλαμβάνουν Shenzhen, Dongguan, Zhuhai, Zhongshan, τη Σαγγάη, Foshan, Taizhou, Ningbo, το Πεκίνο, Shaoxing, Xiamen, Haizhou, Zhoushan, Quanzhou, Huizhou, Huzhou, Suzhou και Jiaxing. Το 2003, το ετήσιο κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα όλων αυτών των πόλεων ήταν υψηλότερο από αυτό του εθνικού μέσου όρου, ο οποίος ήταν 8.427yuan.

1.7. Η κατάσταση στην Ήπειρο

1.7.1. Η επιχειρηματικότητα στην Ήπειρο

Σε αντίθεση με το παρελθόν, στη σημερινή εποχή οι συνεργασίες και η αλληλεξάρτηση προϊόντων και υπηρεσιών, αποτελούν παράγοντα ανάπτυξης και κέρδους και όχι αδυναμία. Οι επιχειρήσεις που επιθυμούν την ανάπτυξη τους σε νέες αγορές για προϊόντα και υπηρεσίες, πρέπει να αναζητούν τη συνεργασία και τη δικτύωση και με άλλες επιχειρήσεις. Από την οικονομική ανάλυση της περιφέρειας Ηπείρου προκύπτει πως από τους σημαντικότερους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας αποτελεί το εμπόριο. Η ενίσχυση των εμπορικών επιχειρήσεων της Ηπείρου αποτελεί στρατηγικό στόχο ανάπτυξης για την Περιφέρεια. Σε αυτό το στόχο μπορούν να οδηγήσουν σημαντικές ευκαιρίες που δίνονται καθώς η Ήπειρος με τις νέες υποδομές μπορεί να αξιοποιήσει τη γεωγραφική της θέση ως κόμβος οικονομικής ανάπτυξης.

«Η Ήπειρος καταλαμβάνει το βορειοδυτικό τμήμα της Ελλάδας. Συνορεύει με την Αλβανία και προς τα δυτικά, μέσω του λιμανιού Ηγουμενίτσας γειτνιάζει με την Ιταλία.

Η Περιφέρεια έχει έκταση 9.203 τ.χλμ. καταλαμβάνοντας το 6,97% της συνολικής έκτασης της Ελλάδας. Περιλαμβάνει τέσσερις Νομούς, Άρτας, Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων και Πρεβέζης. Τα Ιωάννινα αποτελούν την έδρα της Περιφέρειας και πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού

Η γεωμορφολογία της Ηπείρου χαρακτηρίζεται από το έντονο ορεινό ανάγλυφο και την αφθονία των επιφανειακών υδάτων. Οι μόνες πεδινές εκτάσεις είναι των Νομών Άρτας και Πρεβέζης, καθώς και οι κοιλάδες των ποταμών Αχέροντα και Καλαμά. Οι ορεινοί όγκοι είναι αυτοί που χαρακτηρίζουν την περιοχή, καθώς καλύπτουν το 74,2% της συνολικής έκτασης και συγκεντρώνουν το 33,4% του πληθυσμού της Περιφέρειας. Η οροσειρά της Πίνδου, συνέχεια των Αλβανικών Άλπεων, αποτελεί το φυσικό γεωγραφικό σύνορο της Περιφέρειας με τη Δυτική Μακεδονία (βόρειο τμήμα), και τη Θεσσαλία (Νότιο τμήμα)». (Πλαίσιο Ανάπτυξης Διασυνοριακής Επιχειρηματικότητας «ΕΡΜΗΣ).

Η Ήπειρος λόγω της γεωμορφολογίας της είναι μια ορεινή περιοχή με πλούσιο φυσικό περιβάλλον και πλήθος φυσικών διαθεσίμων. Η ύπαρξη των μεγάλων ορεινών όγκων και της μορφολογίας του εδάφους είχε ως συνέπεια την φυσική απομόνωση της περιοχής με αποτέλεσμα την μειωμένη εξωστρέφεια των επιχειρήσεων αν και η περιοχή κατέχει θέση κλειδί προς την Δυτική Ευρώπη. Παρόλα αυτά τα τελευταία χρόνια η κατασκευή υποδομών

μεταφοράς φαίνεται να μεταβάλλει σημαντικά την μέχρι τώρα κατάσταση της Ηπείρου, μιας και ευνοείται σημαντικά η ανάπτυξη επιχειρήσεων στην περιοχή.

Η ολοκλήρωση και η έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας Οδού, αναμένεται να αυξήσει κατά πολύ την προσπελασιμότητα της Ηπείρου, την εξαγωγική δραστηριότητα των επιχειρήσεων και την ανάπτυξη νέων, καθιστώντας την επιχειρησιακό κέντρο.

Όμως δεν φτάνει μόνο η γεωμορφολογία μιας περιοχής και η ύπαρξη υποδομών μεταφοράς, χρειάζεται και η συμμετοχή των επιχειρήσεων στην προσπάθεια αναβάθμισης τους και σωστή οργάνωσή τους. Πολλά προϊόντα που παράγονται στην περιφέρεια είναι μοναδικά και με υψηλή ποιότητα. Όμως η μη οργανωμένη δράση των επιχειρήσεων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο για την προβολή και προώθηση, έλλειψη επώνυμης προβολής στην πλειοψηφία των προϊόντων, καθιέρωσης ξένων ανταγωνιστών στις διεθνείς αγορές καθιστούν τα προϊόντα της Ηπείρου σε μειονεκτική θέση.

Επίσης, «πολλές επιχειρήσεις στην Ήπειρο που λειτουργούν σε οικογενειακή ή σε συνεταιριστική μορφή παράγουν παραδοσιακά προϊόντα με ιδιαίτερη διατροφική αξία και τα οποία έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους επισκέπτες, εμπλουτίζοντας το αγροτουριστικό προϊόν της περιοχής. Επίσης πολλές μικρές βιοτεχνικές ή χειροτεχνικές μονάδες στον αγροτικό χώρο της Περιφέρειας παράγουν είδη λαϊκής τέχνης και άλλα χειροτεχνικά /βιοτεχνικά προϊόντα, τα οποία αναδεικνύουν την πολιτιστική παράδοση της περιοχής και για τα οποία δείχνει ενδιαφέρον ο επισκέπτης. Οι επιχειρήσεις αυτές λόγω του μικρού τους μεγέθους δεν έχουν την δυνατότητα αφενός να παρακολουθήσουν τις εξελίξεις στον τομέα (κυρίως την δυνατότητα να διασφαλίσουν την ιδιαίτερη «ταυτότητα» των προϊόντων τους), αφετέρου να απευθυνθούν σε ευρύτερες αγορές ώστε να αυξήσουν την προστιθέμενη αξία και να διευρύνουν τον κύκλο εργασιών τους, αυξάνοντας παράλληλα τις θέσεις απασχόλησης». (Αναπτυξιακή Ηπείρου Α.Ε.)

Επομένως είναι ανάγκη οι επιχειρήσεις να προσαρμοστούν στις ανάγκες των καταναλωτών, να δημιουργήσουν δυνατά επώνυμα προϊόντα, καθώς και να επενδύσουν σε αυτά μακροχρόνια στις αγορές του ενδιαφέροντός τους. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων στα οποία οι επιχειρήσεις θα έχουν, όπως έχει ήδη αναφερθεί, πολλά πλεονεκτήματα όπως είναι λειτουργικότερη επικοινωνία, εύκολη πρόσβαση στις μεγάλες αγορές, ευκαιρίες σύνδεσης με άλλες βιομηχανίες μέσω ενός δικτύου που είναι εγκατεστημένο στα επιχειρηματικά πάρκα, πρόσβαση σε δεξιότητες εργασίας και μεγαλύτερη εξειδίκευση λόγω της μετάδοσης της γνώσης μεταξύ των επιχειρήσεων,

ευκολότερη διαχείριση και χρηματοδότηση, μακροπρόθεσμα ενδοεπικοινωνία μεταξύ των σχεδιαστών και των εφευρετών και διάφορα άλλα.

Η διαδικασία ανάπτυξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Ηπείρου θα πρέπει να γίνει με την προϋπόθεση σεβασμού και προστασίας του περιβάλλοντος. Ειδικά στο Νομό Ιωαννίνων το φυσικό περιβάλλον αποτελεί το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα, προσελκύοντας μεγάλο αριθμό τουριστών. Είναι ανάγκη η οποιαδήποτε προσπάθεια πραγματοποιηθεί για την αύξηση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων, να έχει ως απαραίτητο κριτήριο την προστασία του περιβάλλοντος και την διατήρηση της ποικιλομορφίας προκειμένου η περιοχή να μην χάσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Η χωροθέτηση των επιχειρηματικών πάρκων γίνεται με γνώμονα την προστασία του φυσικού, πολιτιστικού, κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος, οπότε και σε αυτό τον τομέα είναι επιθυμητή η εγκατάσταση συστάδων επιχειρήσεων στην περιοχή.

1.7.2. Εξέλιξη Επιχειρηματικότητας στην Περιφέρεια Ηπείρου

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Έκθεσης Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης στην Περιφέρεια Ηπείρου για τα έτη 2005 και 2006, η εξέλιξη του αριθμού των επιχειρήσεων για την περίοδο 2003-2006 υπήρξε θετική. Επίσης σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατέθηκαν από το Μητρώο Επιχειρήσεων της Ε.Σ.Υ.Ε. για τα έτη 2000 έως 2002 προκύπτουν τα εξής:

- «Η Περιφέρεια Ηπείρου στο σύνολό της γνωρίζει αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων της κατά 11,81%, ενώ ο τζίρος των επιχειρήσεων της αυξάνεται κατά 30,53%,
- Η Ήπειρος κατατάσσεται στην 11^η θέση ανάμεσα στις 13 Περιφέρειες τόσο όσον αφορά τον αριθμό των καταστημάτων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, μπροστά από τη Δυτική Μακεδονία (12^η) και το Βόρειο Αιγαίο (13^η), όσο και τη συμμετοχή της στο συνολικό τζίρο της χώρας,
- Τα Ιωάννινα συγκεντρώνουν τόσο την πλειοψηφία των επιχειρήσεων, όσο και το μεγαλύτερο τζίρο,
- Όλοι οι Νομοί της Περιφέρειας σημείωσαν αύξηση στον τζίρο τους, με την Θεσπρωτία να σημειώνει τη μεγαλύτερη αύξηση (22,33%) και την Άρτα να σημειώνει τη μικρότερη αύξηση (6,02%)» (Μελέτη Βιωσιμότητας ΚΕΤΑ Ηπείρου)

1.7.3. Παραγωγικές υποδομές Ηπείρου

Στην Ήπειρο λειτουργούν δύο Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ), μία στο Νομό Ιωαννίνων και μία στο Νομό Πρεβέζης, οι οποίες είναι χωροθετημένες σε κομβικά σημεία και εξυπηρετούνται επαρκώς από την Εγνατία Οδό και αναμένεται να εξυπηρετούνται από τα διαμορφούμενα μεταφορικά δίκτυα (Ε65, Ιόνια Οδός κλπ.) και είναι προσβάσιμες οδικός, από αέρος και θαλάσσης, ενώ είναι οι μοναδικές στη βορειοδυτική Ελλάδα. Στο Νομό Θεσπρωτίας έχει οριοθετηθεί και πολεοδομηθεί ΒΙΟΠΑ, ενώ στο Νομό Άρτας η δημιουργία του ΒΙ.ΠΑ. αποτελεί αναγκαιότητα για τον νομό, για την στήριξη της επιχειρηματικότητας και την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Επίσης έχουν ήδη εγκριθεί από τη Νομαρχία Ιωαννίνων η Προγραμματική Σύμβαση για την ίδρυση Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΟ.ΠΑ.) στο Δήμο Καλπακίου και στο Δημοτικό Διαμέρισμα Μαζίου.

Εικόνα 1.6: ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων



Όσον αφορά την εξορυκτική δραστηριότητα, η βασική ζώνη εξόρυξης του μαρμάρου Ιωαννίνων βρίσκεται δυτικά του λεκανοπεδίου της πόλης. Θεσμοθετημένες ζώνες που αφορούν αδρανή υλικά δεν υπάρχουν στην Περιφέρεια.

Στην πόλη των Ιωαννίνων υπάρχει το Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο που αποτελεί δομή στήριξης της επιχειρηματικότητας στην περιοχή καθώς και διασύνδεσης της έρευνας και τεχνολογίας με την παραγωγική βάση της Περιφέρειας.

Όπως είναι φανερό η περιφέρεια Ηπείρου βρίσκεται σε αρχικό στάδιο όσον αφορά την χωροθέτηση επιχειρηματικών πάρκων, καθώς δεν υπάρχουν χωροθετημένα επιχειρηματικά

πάρκα σε όλους τους νομούς, γεγονός που εμποδίζει την επιχειρηματική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής.

1.7.4. Ανασταλτικοί παράγοντες επιχειρηματικής δραστηριότητας

Το πιο συχνό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις είναι η επικοινωνία και η συλλογή πληροφοριών όπως είναι για παράδειγμα πληροφορίες για την αγορά στην οποία απευθύνονται, η προσαρμογή των προϊόντων τους στις ανάγκες των αγορών αυτών και τα συστήματα διανομής τους. Επίσης υπάρχει έλλειψη σχετικά με τον προσανατολισμό τους στην αγορά και στο μάρκετινγκ.

Το κλασικό μοντέλο οργάνωσης επιχειρήσεων έχει πλέον ανατραπεί και τη θέση του πήρε μια νέα μορφή επιχειρηματικής συμμαχίας μεταξύ των επιχειρήσεων η οποία ανάδειξε νέες επιχειρηματικές ομάδες και καινούργιες συμπεριφορές. Βέβαια οι επιχειρήσεις της περιφέρειας Ηπείρου δεν έχουν πλήρως εξοικειωθεί όσο θα έπρεπε με τη σύγχρονη τεχνολογία και ειδικότερα στο επικοινωνιακό πεδίο με αποτέλεσμα την αδυναμία προσαρμογής αρκετών τοπικών προϊόντων στις απαιτήσεις της διεθνούς αγοράς.

Όσον αφορά το νομό Ιωαννίνων «το μικρό μέγεθος της τοπικής παραγωγικής μονάδας, και η έλλειψη πόρων για την ανανέωση του τεχνολογικού εξοπλισμού (υψηλά επιτόκια, υψηλή φορολόγηση, έλλειψη ικανών στελεχών) δεν επέτρεψαν την συμπόρευση της Γιαννιώτικης παραγωγής με αυτή των ανταγωνιστών της. Επίσης το μέγεθος της τοπικής αγοράς δεν επιτρέπει την μαζική παραγωγή και τις οικονομίες κλίμακας» (Καταγραφή Διεθνούς Δραστηριότητας Επιχειρήσεων ανά Κλάδο στην Περιφέρεια Ηπείρου)

Υποδομές μεταφοράς

Η Ηπειρος και πιο συγκεκριμένα ο Νομός Ιωαννίνων βρίσκεται σε στρατηγική θέση ως προς τη Δυτική Ευρώπη, αφού αποτελεί κύρια πύλη εισόδου και εξόδου της Ελλάδας από και προς τη Δυτική Ευρώπη. Παρόλα αυτά μέχρι τώρα ο Νομός είχε τεθεί σε απομόνωση, κυρίως λόγω της ύπαρξης των ορεινών όγκων που μείωσε αρκετά την προσπελασιμότητα προς μεγάλες συγκοινωνιακές υποδομές. Μέχρι στιγμής έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, η οποία μείωσε την απόσταση και το χρόνο μεταφοράς προς μεγάλα αστικά κέντρα όπως είναι η Θεσσαλονίκη.

Τα μεγάλα έργα υποδομής όπως η Εγνατία οδός (σε λειτουργία), η Ιόνια οδός, ο Ε65, το λιμάνι Ηγουμενίτσας, ο εκσυγχρονισμός αεροδρομίου Ιωαννίνων μπορούν να αυξήσουν την προσπελασιμότητα της Ηπείρου, να μειωθεί το κόστος ,και η διάρκεια των μεταφορών, να αυξηθεί η εξωστρέφεια των επιχειρήσεων και γενικότερα να μετατραπεί η Ήπειρος σε εμπορευματικό κέντρο της βορειοδυτικής Ελλάδας, το οποίο θα προσελκύει επενδύσεις τόσο στον δευτερογενή όσο και στον τριτογενή τομέα. και αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην Ανατολική και Δυτική Μεσόγειο.

«Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, η χαμηλή πυκνότητα του πληθυσμού και η διασπορά των οικισμών, σε συνδυασμό με τον ορεινό χαρακτήρα του Νομού, δημιούργησαν για τις ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές, συνθήκες απομόνωσης από τα αστικά κέντρα. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 65% του εθνικού οδικού δικτύου (μήκους 740 χλμ.) έχει ορεινή χάραξη, ενώ ακόμη υψηλότερο είναι το ποσοστό του επαρχιακού οδικού δικτύου (μήκους 2.240 χλμ.) με ορεινή χάραξη. Σήμερα, η κατάσταση του οδικού δικτύου έχει βελτιωθεί σημαντικά, χωρίς όμως ακόμη να μπορεί αυτή να θεωρηθεί ικανοποιητική.

Οι αεροπορικές μεταφορές εξυπηρετούνται από το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων, το οποίο δεν είναι κατάλληλο για προσέγγιση όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Το αεροδρόμιο επίσης θεωρείται προβληματικό λόγω γεωμορφολογικών και κλιματολογικών συνθηκών. Τα τελευταία χρόνια πάντως παρατηρείται αύξηση της επιβατικής κίνησης χωρίς μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ αφίξεων – αναχωρήσεων.

Η παρουσία της ΒΙΠΕ στο Νομό είναι σημαντική αφού βρίσκεται σε κομβικό σημείο εξυπηρετώντας τα δύο μεγάλα υπό κατασκευή οδικά δίκτυα (Εγνατία- Ιόνια Οδός). Παρόλα αυτά η συγκεκριμένη ΒΙΠΕ θεωρείται πλήρης όσον αφορά την παρουσία των επιχειρήσεων, ενώ παρουσιάζει προβλήματα εγκαταστάσεων κατά την διαχείριση των αποβλήτων των επιχειρήσεων που έχουν ήδη εγκατασταθεί» (Καταγραφή Διεθνούς Δραστηριότητας Επιχειρήσεων ανά Κλάδο στην Περιφέρεια Ηπείρου).

Η ύπαρξη αυτή των υποδομών μεταφοράς της Ηπείρου μπορεί να ευνοήσει την ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων (clusters) στα οποία όπως περιγράφηκε και προηγουμένως, είναι συγκεντρωμένες όλες οι επιχειρήσεις σε ένα κοινό χώρο, όπου η χωροθέτησή τους εξαρτάται από την ύπαρξη υποδομών μεταφοράς στην περιοχή εγκατάστασης του επιχειρηματικού πάρκου. Με λίγα λόγια η μελλοντική λειτουργία των υποδομών μεταφοράς που αναμένεται να κατασκευαστούν και να επηρεάσουν την Ήπειρο, σε συνδυασμό με την λειτουργία της Εγνατίας Οδού, καθιστούν την Ήπειρο ευνοϊκό χώρο για την ανάπτυξη επιχειρησιακών πάρκων όσον αφορά της υποδομές μεταφοράς.

Διαφήμιση επιχειρήσεων

Οι επιχειρήσεις της περιφέρειας Ηπείρου υστερούν όσον αφορά τον τομέα της διαφήμισης καθώς δεν εμφανίζονται διαφημιστικές καταχωρήσεις σε θεματικά έντυπα παρά μόνο κατά περιόδους σε έντυπα του εσωτερικού (καθόλου σε έντυπα του εξωτερικού) και δεν συμμετέχουν σε εκθέσεις, αυτό γίνεται διότι το κόστος συμμετοχής στις εκθέσεις είναι υψηλό.

Και σε αυτό τον τομέα η οργάνωση σε στιβάδες επιχειρήσεων μπορεί να επιφέρει οφέλη, καθώς είναι γνωστό ότι στα cluster επιχειρήσεων γίνεται κοινή και πιο οργανωμένη διαφήμιση των επιχειρήσεων η οποία δεν κοστίζει τόσο όσο θα κόστιζε η ατομική διαφήμιση της κάθε επιχείρησης και επίσης οργανώνεται από το φορέα διαχείρισης της συστάδας. Συνεπώς με την οργάνωση των επιχειρήσεων της Ηπείρου σε συστάδες μπορεί να ξεπεραστεί το πρόβλημα της διαφήμισης των επιχειρήσεων της.

Ασφάλεια και ασφάλιση προϊόντων

«Η ασφαλιστική κάλυψη των εξαγωγικών πιστώσεων των επιχειρήσεων του Νομού Ιωαννίνων είναι σήμερα ανεπαρκής, δεδομένου ότι το ποσοστό των ασφαλισμένων επιχειρήσεων είναι πολύ μικρό σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται εξαγωγικά. Επίσης δεν υπάρχει ενημέρωση των εξαγωγέων για την αναγκαιότητα κάλυψης των εξαγωγικών τους πιστώσεων από ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρίες, απλοποίηση και συντόμευση της όλης διαδικασίας μέχρι την καταβολή της αποζημίωσης, απλούστευση των ασφαλιστικών συμβολαίων και βελτίωση των όρων τους υπέρ του ασφαλιζόμενου εξαγωγέα. Επίσης δεν γίνεται προσαρμογή των παρεχόμενων υπηρεσιών στις ανάγκες του Έλληνα εξαγωγέα και επενδυτή και καλύτερη και πληρέστερη κάλυψη χωρών υψηλού ρίσκου» (Καταγραφή Διεθνούς Δραστηριότητας Επιχειρήσεων ανά Κλάδο στην Περιφέρεια Ηπείρου).

Και σε αυτό τον τομέα η οργάνωση των επιχειρήσεων της περιφέρειας μπορεί να λύσει τα προβλήματα της ασφάλισης των εμπορευμάτων, καθώς ο φορέας διαχείρισης της συστάδας θα έχει τον πλήρη έλεγχο των διαδικασιών ασφάλισης και θα ενημερώνει τις επιχειρήσεις για τις διαδικασίες. Επίσης, όσον αφορά την ασφάλεια των εγκαταστάσεων του επιχειρηματικού πάρκου, υπάρχει φύλαξη έτσι ώστε να αποφεύγονται η διαρρήξεις, πράγμα που δεν γίνεται στις ατομικές επιχειρήσεις που λειτουργούν σήμερα στην περιφέρεια καθώς το κόστος φύλαξης είναι μεγάλο.

Ανταγωνισμός και ανάπτυξη ερευνητικών κέντρων

Σε επικοινωνιακό επίπεδο οι επιχειρήσεις της Ηπείρου είναι πίσω και δεν έχει ακόμα, σε πολλές περιοχές, ακολουθήσει το πρότυπο των νέων μορφών επιχειρηματικών συμμαχιών. Οι επιχειρήσεις δεν προχωρούν σε συνεργασία με άλλες ομοειδείς τους σε στρατηγικό επίπεδο, σε επίπεδο έρευνας, προμήθειας πρώτων υλών, χρήσης δικτύων διανομής και κοινής προώθησης, αλλά κινούνται πάντα σε ατομικό επίπεδο. Η έλλειψη πόρων για την ανανέωση του τεχνολογικού εξοπλισμού (υψηλά επιτόκια, υψηλή φορολόγηση, έλλειψη ικανών στελεχών) δεν επέτρεψαν την συμπόρευση της παραγωγής με αυτή των ανταγωνιστών της. Η κάθε μια επιχείρηση ξεχωριστά επιδιώκει το κέρδος χωρίς να ενδιαφέρεται για την ποιότητα των παραγόμενων προϊόντων, τη συσκευασία, τον χρόνο παράδοσης, την εξυπηρέτηση μετά την πώληση και γενικότερα την έννοια της ολικής ποιότητας και πιστοποίησης των αγαθών. Θα πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη σύνδεση της έρευνας με την επιχειρηματικότητα. Συγκεκριμένα λείπει από τον τομέα της έρευνας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων ο συνδετικός εκείνος κρίκος ο οποίος θα προωθούσε τα αποτελέσματα της έρευνας στην επιχειρηματικότητα προκειμένου αυτά να εφαρμόζονται στην πράξη.

Γεγονός που θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω έρευνας για τα αγαθά και για τις αγορές για τις οποίες προορίζονται, η οποία όμως έχει υψηλό κόστος. Αυτό μπορεί επιτευχθεί μόνο μέσω των συστάδων επιχειρήσεων, στις οποίες η κάθε επιχείρηση δίνει έχει πολύ μικρότερο κόστος για κοινή έρευνα από ότι αν γινόταν η έρευνα για την κάθε επιχείρηση ξεχωριστά.

1.7.5. Επίλυση προβλημάτων - συμπεράσματα

Με την επίλυση όλων των παραπάνω προβλημάτων με την δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων η περιφέρεια Ηπείρου και περισσότερο ο νομός Ιωαννίνων θα μετατραπεί σε μεγάλο εμπορευματικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδος. Η περιφέρεια Ηπείρου λόγω της γειννίας και με τις αναπτυσσόμενες Βαλκανικές χώρες θα μετατραπεί σε διαμετακομιστικό κέντρο, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για ανάπτυξη, έχοντας βέβαια τις απαραίτητες εγγυήσεις για την σωστή λειτουργία των βιομηχανικών πάρκων για την προστασία του περιβάλλοντος.

Η ολοκλήρωση των μεταφορικών δικτύων θα προσελκύσει επενδύσεις στην περιοχή λόγω μείωσης του κόστους μεταφοράς των προϊόντων επομένως και του κόστους παραγωγής. Παράλληλα η εκμετάλλευση των αναπτυξιακών προγραμμάτων από τη πλευρά των επιχειρήσεων θα οδηγήσει στον εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη αυτών και κατ' επέκταση την

αύξηση της απασχόλησης την προσέλκυση πληθυσμού στο Νομό από τις γύρω περιοχές και την δημιουργία εισοδήματος. Η μείωση του κόστους παραγωγής θα μειώσει τις τιμές πώλησης των προϊόντων, τα οποία θα γίνουν πιο ελκυστικά στην αγορά, έτσι θα κατανοήσουν οι επιχειρήσεις ότι η στρατηγική χαμηλού κόστους-χαμηλών τιμών μπορεί να προσφέρει μόνο βραχυχρόνια οφέλη στην επιχείρηση. Παράλληλα η δημιουργία τμημάτων μάρκετινγκ και η στελέχωση τους με ικανούς συμβούλους που θα εκπροσωπούν τις επιχειρήσεις της συστάδας, θα οδηγήσει σε προσεκτικότερες επιλογές των επιχειρήσεων όσον αφορά τις αγορές στις οποίες απευθύνονται, τους διαμεσολαβητές τους και θα βελτιώσει τις σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων οι οποίες θα γίνουν σχέσεις συνεργασίας και όχι ανταγωνισμού.

Επίσης, «πολλές επιχειρήσεις στην Ήπειρο που λειτουργούν σε οικογενειακή ή σε συνεταιριστική μορφή παράγουν παραδοσιακά προϊόντα με ιδιαίτερη διατροφική αξία και τα οποία έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους επισκέπτες, εμπλουτίζοντας το αγροτουριστικό προϊόν της περιοχής. Επίσης πολλές μικρές βιοτεχνικές ή χειροτεχνικές μονάδες στον αγροτικό χώρο της Περιφέρειας παράγουν είδη λαϊκής τέχνης και άλλα χειροτεχνικά /βιοτεχνικά προϊόντα, τα οποία αναδεικνύουν την πολιτιστική παράδοση της περιοχής και για τα οποία δείχνει ενδιαφέρον ο επισκέπτης»(Αναπτυξιακή Ηπείρου Α.Ε.). Οι επιχειρήσεις αυτές λόγω του μικρού τους μεγέθους δεν έχουν την δυνατότητα αφενός να παρακολουθήσουν τις εξελίξεις στον τομέα (κυρίως την δυνατότητα να διασφαλίσουν την ιδιαίτερη «ταυτότητα» των προϊόντων τους), αφετέρου να απευθυνθούν σε ευρύτερες αγορές ώστε να αυξήσουν την προστιθέμενη αξία και να διευρύνουν τον κύκλο εργασιών τους, αυξάνοντας παράλληλα τις θέσεις απασχόλησης. Όλα αυτά τα προβλήματα των μικρών επιχειρήσεων μπορούν επίσης να λυθούν με την εγκατάσταση τους σε βιοτεχνικό πάρκο.

Το ερώτημα που τίθεται είναι αν μπορούν να γίνουν επιχειρηματικά πάρκα στην Ήπειρο, αν υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις δημιουργίας τους. Μπορούν να γίνουν καθώς αρχικά υπάρχουν οι χώροι για τη χωροθέτηση των συστάδων επιχειρήσεων και μάλιστα σε περιοχές με μεγάλες εκτάσεις και όχι κοντά στις μεγάλες πόλεις όπως είναι τα Ιωάννινα. Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η δημιουργία του βιοτεχνικού πάρκου στο Δήμο Εγνατίας, το οποίο πληρεί τους παραπάνω παράγοντες. Επίσης είναι σημαντική η χωροθέτηση της συστάδας κοντά σε υποδομές μεταφοράς, και σε αυτό τον τομέα η Ήπειρος, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως έχει αυξημένη προσπελασιμότητα λόγω των μεγάλων συγκοινωνιακών υποδομών που είτε ήδη λειτουργούν είτε θα λειτουργήσουν. Όσον αφορά την χρηματοδότηση για την δημιουργία πάρκων επιχειρήσεων, όπως αναφέρθηκε

προηγουμένως, υπάρχουν Δήμοι οι οποίοι έχουν ξεκινήσει τις διαδικασίες κατασκευής επιχειρηματικών πάρκων όπως είναι ο Δήμος Εγνατίας, ο Δήμος Καλπακίου και το Δημοτικό Διαμέρισμα Μαζίου από το νομό Ιωαννίνων, ενώ στο Νομό Θεσπρωτίας έχει ήδη οριοθετηθεί και πολεοδομηθεί ΒΙΟΠΑ, ενώ στα άμεσα σχέδια της Νομαρχίας Άρτας είναι η δημιουργία ΒΙ.ΠΑ.

Τέλος αξίζει να αναφερθεί ότι υπάρχουν διάφορα πρόγραμμα τα οποία ευνοούν τη δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων σε όλη την Ελλάδα και στην Ήπειρο, ένα από αυτά είναι το Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα» ΕΠΑΝ και το ΕΠΑΝ ΙΙ. Σύμφωνα λοιπόν με το ΕΠΑΝ ΙΙ, ένας από τους στόχους του είναι η βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα προωθείται η υποστήριξη του θεσμικού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις, μέσω της αναβάθμισης και της απλούστευσης του κανονιστικού πλαισίου, της ανάπτυξης ενός ενιαίου και δικτυακού συστήματος δομών στήριξης τους και της δημιουργίας θερμοκοιτίδων επιχειρήσεων.

Επομένως είναι φανερό με όλα τα παραπάνω ότι η Ήπειρος έχει τις απαραίτητες προϋποθέσεις για βελτίωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας της με την δημιουργία βιοτεχνικών – βιομηχανικών πάρκων, που θα την καταστήσουν ένα σύγχρονο εμπορικό και οικονομικό κόμβο ανάπτυξης.



2. Ισχύουσα νομοθεσία για Επιχειρηματικά Πάρκα

2.1. Εξέλιξη του νομοθετικού πλαισίου

Η εγκατάσταση επιχειρήσεων σε ΒΙΟ.ΠΑ (βιοτεχνικά Πάρκα), αφορά μικρές βιομηχανίες και βιοτεχνίες χαμηλής όχλησης, επαγγελματικά εργαστήρια, επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, φορείς στον τομέα της ενέργειας κλπ.

«Η εγκατάσταση και λειτουργία Βιομηχανικών Περιοχών (ΒΙ.ΠΕ.), ξεκίνησε στην χώρα μας την δεκαετία του '60 και η ανάπτυξη των ΒΙ.ΠΕ. καλύφθηκε θεσμικά με τους Νόμους 4458/65 και 742/77 και με την μονοπωλιακή δράση της ΕΤΒΑ ως φορέα ίδρυσης και διαχείρισης των ΒΙ.ΠΕ. Το προαναφερόμενο θεσμικό πλαίσιο θεωρήθηκε ότι δεν καλύπτει πλέον τις ανάγκες σε δημιουργία βιομηχανικών υποδομών, τόσον όσο αφορά στην χωροθέτηση τους όσο και στην επιλογή της υποδομής και του κόστους κατασκευής με σαφή αρνητικά αποτελέσματα στην βιωσιμότητα τους. Έτσι η αλλαγή στα ζητήματα των ΒΕΠΕ (Βιομηχανικής-Επιχειρηματικής Περιοχής) ήλθε το 1997 με την εφαρμογή του Ν.2545.» (Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαϊδας). Ενώ, το Φεβρουάριο του

2007 κατατέθηκε το Σχέδιο Νόμου «Ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων» από το Υπουργείο Ανάπτυξης.

2.2. Υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως το 1997 ψηφίστηκε ο Νόμος 2545/1997 «περί Βιομηχανικών και Επιχειρηματικών Περιοχών» ο οποίος διαμόρφωσε το νέο πλαίσιο που αφορά τη δημιουργία Βιομηχανικών και Επιχειρηματικών Περιοχών (Β.Ε.ΠΕ.). Στο Νόμο συμπεριλαμβάνονται οι παρακάτω τύποι βιομηχανικών υποδομών:

Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙ.ΠΕ.): Είναι ο χώρος, εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως, ο οποίος ιδρύεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής κάθε βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας.

Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙ.ΠΑ.): Είναι ο χώρος εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλης, ο οποίος ιδρύεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής κάθε βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας μέση και χαμηλής όχλησης.

Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟ.ΠΑ.): Είναι ο χώρος εντός του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης ή σε μικρή απόσταση από αυτόν, ο οποίος ιδρύεται οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής κάθε βιομηχανικής ή βιοτεχνικής δραστηριότητας χαμηλής όχλησης και επαγγελματικών εργαστηρίων.

Τεχνόπολη: Είναι ο χώρος στον οποίο εγκαθίστανται βιομηχανίες νέας και υψηλής τεχνολογίας, ερευνητικές και εκπαιδευτικές δραστηριότητες καθώς και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών. Οι χώροι αυτοί χαρακτηρίζονται από υψηλή ποιότητα περιβάλλοντος και δύνανται να περιλαμβάνουν οικιστικά συγκροτήματα, στα οποία ενσωματώνονται οι αναγκαίες αστικές λειτουργίες.

Συμπληρωματικές Υποδομές: στις Β.Ε.ΠΕ. εκτός των βασικών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, επιτρέπεται η εγκατάσταση και λειτουργία:

- Κατασκευή κτιρίων για την στέγαση υπηρεσιακών μονάδων Δημοσίων Υπηρεσιών, Ν.Π.Δ.Δ., Κοινοφελών Οργανισμών για την εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων και των εργαζομένων σε αυτές.

- Εγκατάσταση επιστημονικών ερευνητικών εργαστηρίων και κέντρων τεχνολογικής στήριξης των επιχειρήσεων και των εργαζομένων.
- Κατασκευή δικτύων παροχής υπηρεσιών μέσω ηλεκτρονικών συστημάτων και συστημάτων πληροφορικής.
- Η ίδρυση ελεύθερων βιομηχανικών ζωνών.
- Η εγκατάσταση διαμετακομιστικών κέντρων και αποθηκών για την διακίνηση βιομηχανικών και αγροτικών προϊόντων.
- Η ίδρυση εκθεσιακών ή συνεδριακών κέντρων.

Επίσης, η μετεγκατάσταση βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων υψηλής όχλησης σε βιομηχανικά πάρκα εφόσον συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

- ή δεν υπάρχει στο Νομό βιομηχανική περιοχή ή δεν υπάρχει χώρος στην υπάρχουσα ΒΠΠΕ
- ή έχει προηγουμένως εγκριθεί μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Η μετεγκατάσταση βιομηχανικών ή βιοτεχνικών δραστηριοτήτων μέσης όχλησης σε βιοτεχνικό πάρκο, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι εξής προϋποθέσεις:

- ή δεν υπάρχει ΒΙ.ΠΕ. ή ΒΙΟ.ΠΑ. στο Νομό ή δεν υπάρχει ελεύθερος χώρος σε αυτά
- ή το ΒΙΟ.ΠΑ. είναι χωροθετημένο εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως και η μετεγκατάσταση προέρχεται από τον οικιστικό ιστό.

Βιομηχανικές ή βιοτεχνικές δραστηριότητες υψηλής, μέσης ή χαμηλής όχλησης: σύμφωνα με το Νόμος 2545/1997, το νέο πλαίσιο λειτουργίας των Β.Ε.ΠΕ., εισάγει καινοτόμα χαρακτηριστικά για την έγκριση, ίδρυση και λειτουργία τους:

- **Φορείς κατασκευής και διαχείρισης Β.Ε.ΠΕ.**, θα είναι ανώνυμες εταιρίες, οι οποίες θα συστήνονται με το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο 2190/94, αρθ.14 παράγ. 1. Οι ανώνυμες εταιρίες, θα συστήνονται από νομικά πρόσωπα του Δημόσιου και Ιδιωτικού Δικαίου.
- Δημιουργούνται κλαδικά βιοτεχνικά πάρκα που στόχο έχουν την συγκέντρωση μονάδων του ίδιου κλάδου ή συμπληρωματικών δραστηριοτήτων και με την ταυτόχρονη ανάπτυξη της ειδικής υποδομής που είναι απαραίτητη για το συγκεκριμένο κλάδο.
- Ύπαρξη αυξημένης ζώνης πρασίνου και χώρων εξυπηρέτησης των εργαζομένων και των συναλλασσόμενων με νέες σύγχρονες υπηρεσίες.
- Τα οφέλη είναι πολλαπλά, όπως:
 - αποτελεσματική χωροθέτηση της Β.Ε.ΠΕ.
 - μείωση κόστους και χρόνου ίδρυσης
 - βελτίωση ανταγωνιστικότητας κλάδων

- δημιουργία οικονομικών κλίμακας
 - προσέλκυση δορυφορικών ή συμπληρωματικών μονάδων
 - χρήση νέων σύγχρονων υποδομών (τράπεζες δεδομένων, δίκτυα πληροφοριών, κ.α.)»
- (Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαϊδας)

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα βασικά συστατικά στοιχεία του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου για τις ΒΕΠΕ:

Πίνακας 5.1. – Νομοθετικό Πλαίσιο για ΒΕΠΕ

A/A	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΝΟΜΙΚΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ
1.	<u>Νόμος 2545/ΦΕΚ 254Α/15-12-1997</u> Βιομηχανικές & Επιχειρηματικές Υποδομές και άλλες διατάξεις Όπως τροποποιήθηκε και ισχύει από : <ul style="list-style-type: none"> ο άρθρο 20 του Ν. 3190/2003, (ΦΕΚ 249/Α/30-10-2003) ο άρθρο 25 του Ν. 2965/2001, (ΦΕΚ 270 /Α /23-11-2001) ο άρθρο 55 του Ν. 3283/2004, (ΦΕΚ 210 /Α /2-11-2004)
2.	<u>Προεδρικό Διάταγμα 214/ΦΕΚ 183Α/13-9-99</u> Μελέτες και Έργα Βιομηχανικών και Επιχειρηματικών Περιοχών.
3.	<u>ΚΥΑ 22303/788 – ΦΕΚ691Β/08-07-1998</u> «Καθορισμός τεχνικών και οικονομικών προϋποθέσεων που θα πρέπει να πληροί ο φορέας ΒΕΠΕ, κλπ. Δικαιολογητικών, εγγράφων και στοιχείων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ.3 του Ν.2545/97»
4.	<u>Απόφαση 10392/426/98 – ΦΕΚ438Δ/08-05-1998 της Υπ.Ανάπτυξης</u> «Καθορισμός των προϋποθέσεων και της διαδικασίας εκταμίευσης επιχορήγησης και ελέγχου των επενδυτικών σχεδίων που υπάγονται στις διατάξεις του Ν.2545/97 «Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές»
5.	<u>Αποφ. 10391/425/98 – ΦΕΚ318Β/01-04-1998 της Υπ.Ανάπτυξης</u> «Σύνθεση και Συγκρότηση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής ΒΕΠΕ σύμφωνα με το Άρθρο 17 του Ν.2545/97 και καθορισμός της διαδικασίας λειτουργίας της»
6.	<u>Απόφαση 1852/116/29-1-2004 – ΦΕΚ 208Β/ 5-2-2004 Υφ. Ανάπτυξης</u> Καθορισμός των προϋποθέσεων και των διαδικασιών επιχορήγησης και ελέγχου των επενδυτικών σχεδίων που υπάγονται στις διατάξεις του Ν.2545/97 ως ισχύει.
7.	<u>Εγκύκλιος 1048561/265/Β0013/ΠΟΛ.116/15-04-1998 Υπ.Οικονομικών</u> «Κοινοποίηση διατάξεων Ν.2545/1997»

Πηγή: Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαϊδας

2.2.1. Ίδρυση και λειτουργία Επιχειρηματικού Πάρκου (Ν.2545/1997)

Σκοπός

Για την επιχειρηματική ανάπτυξη και οικονομική πρόοδο της χώρας, καθώς και την υλοποίηση του ενιαίου χωροταξικού σχεδιασμού, την προστασία του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μπορούν να οργανώνονται Επιχειρηματικά Πάρκα, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2545/1997.

Η ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων γίνεται για λόγους δημόσιας ωφέλειας και αποσκοπεί:

- στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της απασχόλησης,

- στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εγκατεστημένων επιχειρήσεων, γ) στην περιφερειακή ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης και
- στη βελτίωση των υποδομών, ιδιαίτερα, σε περιοχές που παρουσιάζουν προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης και περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

Ορισμοί

Επιχειρηματικό Πάρκο (ΕΠ): είναι ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, υπηρεσιών και υποδομών που ιδρύεται και λειτουργεί για την υποστήριξη των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του άρθρου 3 του παρόντος νόμου. Τα επιχειρηματικά πάρκα διακρίνονται στους παρακάτω Τύπους :

Επιχειρηματικό Πάρκο Τύπου Α: είναι ο χώρος που καθορίζεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, για να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής επιχειρήσεων κάθε είδους και δραστηριοτήτων του ν. 3325/2005 (ΦΕΚ Α' 68) κάθε βαθμού όχλησης.

Επιχειρηματικό Πάρκο Τύπου Β: είναι ο χώρος που καθορίζεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, για να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής επιχειρήσεων κάθε είδους και δραστηριοτήτων του ν. 3325/2005 μέσης και χαμηλής όχλησης.

Επιχειρηματικό Πάρκο Τύπου Γ: είναι ο χώρος που καθορίζεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, για να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής επιχειρήσεων κάθε είδους και δραστηριοτήτων του ν. 3325/2005 χαμηλής όχλησης.

Επιχειρηματικό Πάρκο Ειδικού Τύπου : είναι ο χώρος που καθορίζεται, οριοθετείται και πολεοδομείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, για να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής επιχειρήσεων συγκεκριμένων μόνο κλάδων δραστηριοτήτων. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται και οι Τεχνοπόλεις.

Επιχειρηματικό Σχέδιο : το σύνολο των μελετών που απαιτούνται για την ίδρυση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση Επιχειρηματικού Πάρκου, με τις οποίες τεκμηριώνονται η σκοπιμότητα και η βιωσιμότητά του, η συμβατότητα του συγκεκριμένου Τύπου Επιχειρηματικού Πάρκου με την προστασία του περιβάλλοντος και την επιλογή της θέσης ανάπτυξης αυτού.

Εταιρία ανάπτυξης επιχειρηματικού πάρκου (ΕΑΕΠ) : το νομικό πρόσωπο που έχει τη μορφή ανώνυμης εταιρίας του ν. 2190/1920 (ΦΕΚ Α' 37) όπως ισχύει, το οποίο αναλαμβάνει τη σύνταξη και υλοποίηση του Επιχειρηματικού Σχεδίου και τη διοίκηση και διαχείριση του Επιχειρηματικού Πάρκου μέχρι τη μεταβίβασή τους σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Χωροθετημένος χώρος υποδοχής επιχειρήσεων : η έκταση ή η περιοχή που προσδιορίζεται σύμφωνα με τις κατευθύνσεις γενικών ή ειδικών πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης ή περιφερειακών πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης του ν. 2742/1999 (ΦΕΚ Α' 207), ή ρυθμιστικών σχεδίων του άρθρου 2 του ν. 2508/1997 (ΦΕΚ Α' 124) ή, γενικότερα, σύμφωνα με τα πλαίσια και τις κατευθύνσεις της χωροταξικής πολιτικής, στον οποίο αναπτύσσονται τα Επιχειρηματικά Πάρκα. Χωροθετημένους χώρους υποδοχής επιχειρήσεων αποτελούν και οι περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί, από ειδικές πολεοδομικές διατάξεις, ως περιοχές όπου επιτρέπεται η εγκατάσταση δραστηριοτήτων του παρόντος νόμου είτε, ειδικότερα, ως περιοχές οχλουσών επαγγελματικών εγκαταστάσεων (ή ΕΟ) ή μη οχλουσών επαγγελματικών εγκαταστάσεων (ή ΕΜ) ή που έχουν θεσμοθετηθεί στα πλαίσια των Ζ.Ο.Ε. ή των Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΠΔ).

Οργανωμένοι χώροι υποδοχής μεταποιητικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων: οι χωροθετημένοι χώροι που έχουν οργανωθεί ή θα οργανωθούν για την υποδοχή τέτοιων δραστηριοτήτων και περιλαμβάνουν ΒΠΠΕ που οργανώθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4458/1965 (ΦΕΚ Α' 33), ΒΠΠΕ, ΒΠΠΑ, ΒΙΟΠΑ, Τεχνοπόλεις και άλλες μορφές Βιομηχανικών και Επιχειρηματικών Περιοχών (ΒΕΠΕ) που οργανώθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2545/1997 (ΦΕΚ Α' 254), καθώς και τα Επιχειρηματικά Πάρκα που οργανώνονται ή θα οργανωθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Ως δραστηριότητες υψηλής, μέσης και χαμηλής όχλησης, κατά την έννοια του παρόντος, νοούνται οι αναφερόμενες στα άρθρα 3 και 4 του ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160 Α'), όπως ισχύει, και στις κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού.

Εκμετάλλευση Επιχειρηματικού Πάρκου : η αξιοποίηση του σύμφωνα με το Επιχειρηματικό Σχέδιο, που περιλαμβάνει και την εκ μέρους της Εταιρίας Ανάπτυξης Επιχειρηματικού Πάρκου πώληση, μίσθωση, χρηματοδοτική μίσθωση ή δωρεά ακινήτου όπως αναφέρεται στο εδάφιο 13 του παρόντος άρθρου ή, εν γένει, οποιαδήποτε ενοχική σύμβαση παραχωρήσεως της χρήσεως ακινήτων προς επιχειρηματική αξιοποίηση.

Διοίκηση και διαχείριση Επιχειρηματικού Πάρκου : το σύνολο των ενεργειών που σχετίζονται με τη λειτουργία του, τη συντήρηση των υποδομών και την παροχή υπηρεσιών, όπως, λεπτομερώς, περιγράφονται στον Κανονισμό Λειτουργίας του Επιχειρηματικού Πάρκου.

Κανονισμός Λειτουργίας : ο καθορισμός των όρων λειτουργίας και χρήσης των υφιστάμενων υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών, των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των εγκατεστημένων επιχειρήσεων, των τελών που θα επιβάλλονται για την κάλυψη των εξόδων διοίκησης και διαχείρισης και των απαιτούμενων συμπληρωματικών υποδομών και εγκαταστάσεων, ώστε να διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία του, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις, υπό τις οποίες χορηγήθηκε η έγκριση ανάπτυξης του Επιχειρηματικού Πάρκου.

Ως διασφάλιση έκτασης νοείται η κυριότητα ή η σύμβαση 30ετούς τουλάχιστον μίσθωσης ή παραχώρησης, εν γένει, ή σχετικό προσύμφωνο βέβαιης χρονολογίας ή η συμμετοχή ιδιοκτητών γης στο μετοχικό κεφάλαιο της ΕΑΕΠ.

Έργα υποδομής : τα δίκτυα οδοποιίας, ύδρευσης, αποχέτευσης, όμβριων, τα τηλεπικοινωνιακά ή ευρυζωνικά δίκτυα, τα δίκτυα ηλεκτροφωτισμού, το δίκτυο φυσικού αερίου, έργα σύνδεσης δικτύων, η Μονάδα Καθαρισμού Αποβλήτων, έργα διαμόρφωσης τοπίου, έργα διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου καθώς και άλλα, κατά περίπτωση, έργα που προορίζονται για την εξυπηρέτηση βασικών λειτουργιών των εγκατεστημένων επιχειρήσεων ή για την προστασία του περιβάλλοντος.

Κοινόχρηστοι χώροι : οι χώροι πρασίνου, οι χώροι πλατειών, οι χώροι στάθμευσης, οι δρόμοι, τα πεζοδρόμια και οι χώροι εγκατάστασης των έργων υποδομής.

Κοινοφελείς χώροι ή εγκαταστάσεις : τα γήπεδα ή τα κτίρια ή ο εξοπλισμός που προορίζονται για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας των επιχειρήσεων και των εργαζομένων, όπως κτίριο διοίκησης, πυροσβεστικός σταθμός, παιδικοί σταθμοί, εστιατόρια, ξενοδοχεία, εκθετήρια προϊόντων, χώροι για διοργάνωση παρουσιάσεων ή συνεδρίων, χώροι ειδικά διαμορφωμένοι για επαγγελματική κατάρτιση των εργαζομένων ή για άλλους εκπαιδευτικούς σκοπούς, χώροι ή εγκαταστάσεις για ποιοτικό έλεγχο προϊόντων ή για άλλες παρεμφερείς δραστηριότητες.

Αναγκαστικός Συνεταιρισμός ΕΠ : Ένωση των εγκατεστημένων επιχειρήσεων που αναλαμβάνει τη διοίκηση και διαχείριση του Επιχειρηματικού Πάρκου προς επιδίωξη της εύρυθμης λειτουργίας και περαιτέρω ανάπτυξης του Επιχειρηματικού Πάρκου και συστήνεται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του παρόντος νόμου.

2.2.2. Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών - βιοτεχνικών εγκαταστάσεων στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και άλλες διατάξεις (Ν. 3325/11.3.05)

Στο Ν. 3325/11.3.05 «Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών - βιοτεχνικών εγκαταστάσεων στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και άλλες διατάξεις» περιέχονται οι παρακάτω ορισμοί (άρθρο 2):

α. Βιομηχανία - Βιοτεχνία: Η τεχνοοικονομική μονάδα που με μηχανικά, χημικά ή άλλα μέσα διαφοροποιεί τη μορφή ή την ιδιότητα πρώτων υλών ή προϊόντων, προκειμένου αυτά να καταστούν κατάλληλα για τη χρήση για την οποία προορίζονται.

β. Επαγγελματικά Εργαστήρια: Οι τεχνοοικονομικές μονάδες του προηγούμενου εδαφίου, των οποίων η εγκατεστημένη κινητήρια ισχύς δεν υπερβαίνει τα είκοσι δύο (22) KW ή η θερμική τα πενήντα (50) KW. Στα όρια αυτά δεν περιλαμβάνεται και η ισχύς η οποία δεν σχετίζεται άμεσα με την παραγωγική διαδικασία, καθώς και η ισχύς μηχανολογικής εγκατάστασης προορισμένης αποκλειστικά να προστατεύει το περιβάλλον από την ασκούμενη δραστηριότητα.

γ. Αποθήκες: Οι αποθηκευτικοί χώροι, στεγασμένοι ή μη, που βρίσκονται εκτός εργοστασιακών χώρων και διαθέτουν μόνιμα εγκατεστημένο μηχανολογικό εξοπλισμό για τη λειτουργία τους, καθώς και οι εγκαταστάσεις που επίσης βρίσκονται εκτός εργοστασιακών χώρων και προορίζονται για μια από τις πιο κάτω χρήσεις:

αα) Αποθήκευση και συσκευασία ή ανασυσκευασία υλικών με χρήση κατάλληλου μηχανολογικού εξοπλισμού, χωρίς παραγωγή νέου προϊόντος.

ββ) Αποθήκευση εύφλεκτων, διαβρωτικών, οξειδωτικών ή τοξικών ουσιών.

γγ) Κατάψυξη ή συντήρηση ευπαθών προϊόντων.

δδ) Αποθήκευση υγρών ή αερίων καυσίμων και βιομηχανικών ή ιατρικών αερίων.

εε) Αποθήκευση, διαλογή και μηχανική επεξεργασία για ανακύκλωση άχρηστων υλικών σε υπαίθριους ή στεγασμένους χώρους.

δ. Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις: Οι πάσης φύσεως ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών.

ε. Κτιριακές Εγκαταστάσεις:

αα) Κάθε δομική κατασκευή που προορίζεται για την εξυπηρέτηση των πάσης φύσεως αναγκών των προαναφερόμενων δραστηριοτήτων υπό στοιχεία α, β, γ και δ.

ββ) Βιομηχανικό - Βιοτεχνικό Κτίριο: Κάθε κτίριο για το οποίο έχει εκδοθεί άδεια οικοδομής για βιομηχανική - βιοτεχνική χρήση.

γγ) Ανεξάρτητο κτίριο: Το περιμετρικά ελεύθερο κτίσμα που χρησιμοποιείται αποκλειστικά και μόνο ως επαγγελματικός χώρος.

στ. Φορέας: Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο όνομα του οποίου έχουν εκδοθεί οι άδειες σύμφωνα με τον παρόντα νόμο και το οποίο είναι υπόχρεο και υπεύθυνο για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος.

ζ. Εγκατάσταση (Ίδρυση): Η τοποθέτηση για πρώτη φορά του μηχανολογικού εξοπλισμού σε συγκεκριμένη θέση για άσκηση συγκεκριμένης δραστηριότητας.

η. Λειτουργία: Η ενεργοποίηση του εγκατασταθέντος μηχανολογικού εξοπλισμού.

θ. Επέκταση: Η επαύξηση, μετά την αρχική εγκατάσταση και λειτουργία της δραστηριότητας, της εγκατεστημένης ισχύος του μηχανολογικού εξοπλισμού ή η προσθήκη κτιριακών εγκαταστάσεων ή ειδικών εγκαταστάσεων, που πραγματοποιείται μέσα στο γήπεδο όπου λειτουργεί η εγκατάσταση ή σε όμορο του ή η αλλαγή ή συμπλήρωση της δραστηριότητας. Όταν πρόκειται για αποθήκες χωρίς μηχανολογικό εξοπλισμό, επέκταση θεωρείται η αύξηση της αποθηκευτικής τους ικανότητας με οποιονδήποτε τρόπο.

ι. Εκσυγχρονισμός: Η αντικατάσταση ή συμπλήρωση του μηχανολογικού εξοπλισμού, των κτιριακών εγκαταστάσεων, των ειδικών εγκαταστάσεων και η αλλαγή ή συμπλήρωση της δραστηριότητας.

ια. Δραστηριότητες υψηλής, μέσης ή χαμηλής όχλησης: Οι δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4 του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160 Α'), όπως ισχύει και στις κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού.

ιβ. Υψηλό Μηχάνημα: Το μηχάνημα το οποίο, λόγω του εκ κατασκευής ύψους του, απαιτεί ύψος κτιριακών εγκαταστάσεων ανώτερο από αυτό που επιτρέπεται από τις κείμενες πολεοδομικές διατάξεις.

ιγ. Υψηλή Εγκατάσταση: Το σύνολο των μηχανημάτων, συσκευών, οργάνων ή και των λοιπών μηχανολογικών στοιχείων που μπορούν, από τεχνολογική άποψη, να εγκατασταθούν και να λειτουργήσουν μόνο κατακορύφως, με αποτέλεσμα το συνολικό ύψος να υπερβαίνει το ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος των κτιριακών εγκαταστάσεων, όπως αυτό προβλέπεται από τις ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις.

ιδ. Αδειοδοτούσα Αρχή: Η Διεύθυνση Ανάπτυξης των Ν.Α. και οι αντίστοιχες, κατά περίπτωση, υπηρεσίες του Υπουργείου Ανάπτυξης.

2.2.3. Σχέδιο Νόμου «Ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων»

Το Σχέδιο Νόμου «Ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων» περιέχει τη Ρύθμιση θεμάτων ίδρυσης και λειτουργίας Επιχειρηματικών Πάρκων. Δηλαδή τη δημιουργία κατάλληλων και επαρκώς οργανωμένων δομών, υπηρεσιών και υποδομών που ιδρύονται και λειτουργούν για την υποστήριξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και τη διευκόλυνση και στήριξη της βιομηχανικής δραστηριότητας, σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία, που θεσμοθετήθηκε πρόσφατα, από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Αναφέρεται στην οικονομική και επιχειρηματική ανάπτυξη, προστασία του περιβάλλοντος και βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω των παρακάτω χαρακτηριστικών:

- ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της απασχόλησης
- περιφερειακή ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος
- εφαρμογή του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδιασμού
- αναβάθμιση επιχειρηματικών υποδομών
- βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων
- βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων πλησίον των περιοχών

Στην ουσία πρόκειται για αντικατάσταση του Ν. 2545/97 «Βιομηχανικές & Επιχειρηματικές Περιοχές», στον οποίο έγιναν συμπληρώσεις και διευκρινίσεις αρρρυθμιστων θεμάτων, ενσωμάτωση διατάξεων με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε από την εφαρμογή του, και ενσωμάτωση παρατηρήσεων από εμπλεκόμενους φορείς μετά από δημόσια διαβούλευση.

Πιο συγκεκριμένο στο νέο νόμο γίνεται διεύρυνση του φάσματος των κατηγοριών των επιχειρήσεων που επιτρέπεται να εγκατασταθούν εντός Επιχειρηματικών Πάρκων καθώς στο Ν. 2545/97 ήταν κυρίως μεταποιητικές επιχειρήσεις, στο νέο νόμο επιτρέπονται Μεταποιητικές Επιχειρήσεις και επιχειρήσεις του τριτογενούς τομέα, γίνεται σύνδεση της έρευνας με την παραγωγή και επέκταση επιχειρηματικής δράσης πέρα από τα στενά όρια της μεταποίησης και σε άλλους τομείς π.χ., ερευνητικές δραστηριότητες, logistics, εμπόριο. Επίσης γίνεται απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης, ανάπτυξης έργων υποδομής και λειτουργίας Επιχειρηματικών Πάρκων, όπου παλαιότερα ήταν πολλές οι εμπλεκόμενες Υπηρεσίες ενώ σήμερα η ολοκλήρωση των διαδικασιών γίνεται μέσω μίας μόνο Υπηρεσίας του ΥΠ.ΑΝ. Επιπλέον, γίνεται διάκριση της διαδικασίας θεσμοθέτησης των Επιχειρηματικών Πάρκων σε 2 στάδια:

1. Αρχική έγκριση ανάπτυξης Ε.Π.

2. Τελική έγκριση ανάπτυξης Ε.Π.

Ενώ με το Ν. 2545/97 ήταν ενιαίο το χρονικό περιθώριο για διοικητικές διαδικασίες και διαδικασίες υλοποίησης. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση του έργου γίνεται διευκόλυνση με μείωση της εισφοράς σε γη και αύξηση της οικονομικής εισφοράς, πιο συγκεκριμένα η εισφορά σε γη από 30% γίνεται 25% ή 20% και η οικονομική εισφορά από 10% σε 15%. Σχετικά με την υλοποίηση μελετών και έργων γίνεται μείωση των καθυστερήσεων καθώς η επίβλεψη μελετών και έργων γίνεται από τον ίδιο το Φορέα Ανάπτυξης και όχι από τις Περιφέρειες και ο φορέας έχει την κυριότητα των κοινόχρηστων χώρων και των υποδομών μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής. Επίσης ιδρύονται νέες κατηγορίες Ε.Π. σε περιοχές με αυξημένη συγκέντρωση δραστηριοτήτων, έλλειψη υποδομών, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά προβλήματα ενώ οι τύποι επιχειρηματικών πάρκων είναι:

- Ε.Π. Τύπου Α,Β,Γ (ανάλογα με το βαθμό όχλησης) και Ε.Π. Ειδικού Τύπου
- Ε.Π. Εξυγίανσης
- Ε.Π. Χωροθέτησης Μεμονωμένης Μεγάλης Μονάδας
- Ε.Π. Ενδιάμεσου Βαθμού Οργάνωσης

Με το νέο νομοσχέδιο δίνεται η δυνατότητα ανάληψης διοίκησης και διαχείρισης νεοϊδρυόμενων Ε.Π. και παλαιών ΒΙ.ΠΕ. από τον φορέα εγκατεστημένων επιχειρήσεων ή από τρίτο νομικό πρόσωπο ή από ΟΤΑ. Ενώ κατάργονται οι παρεκκλίσεις για ενθάρρυνση εγκατάστασης επιχειρήσεων σε Επιχειρηματικά Πάρκα και συνέργεια με τις κατευθύνσεις του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού για τη βιομηχανία. Τέλος, τα κίνητρα που δίνονται στις επιχειρήσεις για μετεγκατάσταση είναι:

- Αυξημένα κίνητρα του Αναπτυξιακού Νόμου για τις επιχειρήσεις που εγκαθίστανται στα Επιχειρηματικά Πάρκα
- Φορολογικά κίνητρα, τόσο για τους φορείς των Επιχειρηματικών Πάρκων, όσο και για τις επιχειρήσεις που εγκαθίστανται σε αυτά
- Αυξημένοι όροι δόμησης σε σχέση με την εκτός σχεδίου δόμηση, απαλλαγή από τη διαδικασία προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης, απαλλαγή από την έκδοση άδειας εγκατάστασης
- Παροχή σειράς υποδομών, όπως δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης κ.λπ., που σχεδιάζονται ειδικά για τις επιχειρήσεις που εγκαθίστανται εντός ΒΕΠΕ

- Προκήρυξη προγράμματος «Μετεγκατάσταση 2009» για τη μετεγκατάσταση και ενίσχυση της μετεγκατάστασης επιχειρήσεων σε ΒΙΠΕ, ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ, Τεχνοπόλεις ή άλλες μορφές ΒΕΠΕ, στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος Ανταγωνιστικότητας (ΕΠΑΝ ΙΙ)
- Πρόβλεψη για αντικίνητρα και περιορισμό της δυνατότητας ίδρυσης βιομηχανιών εκτός Επιχειρηματικών Πάρκων

2.3. Ίδρυση, λειτουργία και διαχείριση Β.Ε.ΠΕ.

«Ο Καθορισμός Β.Ε.ΠΕ. ζητείται με αίτηση που υποβάλλεται στο Υπουργείο Ανάπτυξης είτε από τους μετόχους του φορέα ΒΕΠΕ που πρόκειται να ιδρυθεί, είτε από τον ίδιο τον φορέα ΒΕΠΕ, εφόσον έχει ήδη ιδρυθεί. Η αίτηση αυτή μεταξύ άλλων, πρέπει να συνοδεύεται απαραίτητα από:

- Μελέτη σκοπιμότητας και οικονομικής βιωσιμότητας της ΒΕΠΕ
- Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Με την ΚΥΑ 22303/788 (ΦΕΚ 691Β/8-7-98) Ανάπτυξης και ΠΕΧΩΔΕ καθορίζονται:

- Ο τύπος και το περιεχόμενο της αίτησης του υποψήφιου φορέα ΒΕΠΕ
- Τα απαραίτητα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνουν οι μελέτες σκοπιμότητας και βιωσιμότητας που υποβάλλονται από τους φορείς ΒΕΠΕ.
- Τα κριτήρια επιλογής της προτεινόμενης θέσης ΒΕΠΕ
- Τα τέλη και τα παράβολα που συνοδεύουν την αίτηση και την μελέτη σκοπιμότητας και οικονομικής βιωσιμότητας». (Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαίδας)

2.3.1. Ίδρυση Β.Ε.ΠΕ

Για να ιδρυθεί μια βιομηχανική περιοχή και να εγκριθεί ο φορέας της πρέπει να υπάρξει κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σύμφωνα με τη γνώμη του αρμόδιου Νομαρχιακού Συμβουλίου. «Στη παραπάνω απόφαση πρέπει να ορίζονται επιπλέον και τα εξής:

- Η θέση, η έκταση και τα όρια της ΒΕΠΕ, με αναφορά σε απλό διάγραμμα οριζοντιογραφίας.

- Οι κατηγορίες βιομηχανιών, βιοτεχνιών αποθηκών και λοιπών δραστηριοτήτων που επιτρέπεται να εγκατασταθούν στη ΒΕΠΕ, καθώς και εκείνες που δεν επιτρέπεται να εγκατασταθούν.
- Οι ειδικότεροι όροι και τα ειδικότερα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος από την ίδρυση και τις οχλήσεις στις λοιπές εγκαταστάσεις και στους εργαζόμενους της περιοχής.

Η έγκριση ίδρυσης της ΒΕΠΕ και του φορέα της τελεί υπό την αίρεση σύστασης του φορέα ΒΕΠΕ. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης που εκδίδεται, ύστερα από τη δημοσίευση του Κανονισμού Λειτουργίας και την ολοκλήρωση των έργων και ύστερα από αυτοψία και πιστοποίηση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Ανάπτυξης διαπιστώνεται η ίδρυση και η δυνατότητα λειτουργίας της ΒΕΠΕ.» (Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαϊδας)

2.3.2. Διοίκηση και διαχείριση Β.Ε.ΠΕ.

Τη διοίκηση και τη διαχείριση των βιομηχανικών – βιοτεχνικών περιοχών την έχει ο εκάστοτε φορέας διαχείρισης που έχει οριστεί, ενώ μπορεί να μεταβιβαστεί (διοίκηση και διαχείριση) και σε τρίτο νομικό πρόσωπο δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα αρκεί να εγκριθεί από τον Υπουργό Ανάπτυξης, αφού γίνει πρόταση από τον φορέα της ΒΕΠΕ.

2.3.3. Κανονισμός λειτουργίας Β.Ε.ΠΕ.

«Η διοίκηση, η διαχείριση και η εν γένει λειτουργία της ΒΕΠΕ ρυθμίζεται από Κανονισμό Λειτουργίας της που καταρτίζεται από τον φορέα ΒΕΠΕ και υποβάλλεται στο Υπουργείο Ανάπτυξης μαζί με την μελέτη πολεοδόμησης. Ο κανονισμός λειτουργίας εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και μεταγράφεται στο αρμόδιο Υποθηκοφυλακείο. Με τον κανονισμό λειτουργίας Β.Ε.ΠΕ. ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις εγκατάστασης επιχειρήσεων στην ΒΕΠΕ, οι όροι διάθεσης ακινήτων που βρίσκονται στην ΒΕΠΕ σε τρίτους για την εγκατάσταση επιχειρήσεων, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών, οι περιορισμοί της ιδιοκτησίας τους, το ποσοστό συνιδιοκτησίας επί των κοινοκλήτων ακινήτων κτισμάτων και εγκαταστάσεων, τα δικαιώματα και οι περιορισμοί της χρήσεως των κοινοτικών χώρων, έργων και υπηρεσιών, ο τρόπος και το είδος της εκμετάλλευσής των προηγούμενων από τον φορέα ΒΕΠΕ, τα κοινά βάρη, οι δαπάνες της συνιδιοκτησίας και η

κατανομή τους, ο τρόπος αναθέσεως της διοίκησης και διαχείρισης σε τρίτο φορέα ΒΕΠΕ, η διαχειριστική περίοδος, τα δικαιώματα του φορέα ΒΕΠΕ έναντι των εγκατεστημένων επιχειρήσεων και οι υποχρεώσεις του και κάθε σχετική λεπτομέρεια που έχει σχέση με τη διοίκηση, με τη διαχείριση και με την εν γένει λειτουργία των ΒΕΠΕ. Πριν τη δημοσίευση του Κανονισμού Λειτουργίας ΒΕΠΕ και την μεταγραφή του στο αρμόδιο Υποθηκοφυλακείο απαγορεύεται η έκδοση αδειάς λειτουργίας στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.» (Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαίδας)

2.3.4. Εποπτεία Β.Ε.ΠΕ.

«Η εποπτεία, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση της διαχείρισης και λειτουργίας των ΒΕΠΕ και των φορέων ΒΕΠΕ ασκείται από το Υπουργείο Ανάπτυξης. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης καθορίζονται:

- Ο τρόπος, η διαδικασία και τα όργανα ελέγχου των εγκατεστημένων επιχειρήσεων και του φορέα ΒΕΠΕ
- Τα πρόστιμα και οι λοιπές διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται από τον Υπουργό Ανάπτυξης σε περίπτωση που διαπιστώνεται παράβαση των διατάξεων του Κανονισμού Λειτουργίας ΒΕΠΕ και του παρόντος νόμου.

Ο φορέας ΒΕΠΕ είναι υποχρεωμένος να παρέχει στο Υπουργείο Ανάπτυξης κάθε πληροφορία και οποιοδήποτε στοιχείο θα του ζητηθεί για την διευκόλυνση του παραπάνω ελέγχου. Σε περίπτωση παράβασης αυτής της υποχρέωσης επιβάλλονται τα πρόστιμα της προηγούμενης παραγράφου. (Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαίδας)

2.3.5. Επιτρεπόμενες δραστηριότητες

«Στα Επιχειρηματικά Πάρκα εγκαθίστανται και λειτουργούν :

- Επιχειρηματικές δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα σύμφωνα με τον Τύπο του Επιχειρηματικού Πάρκου και δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα,
- Πολιτιστικού και θεματικού χαρακτήρα δραστηριότητες σε ειδικού τύπου θεματικά πάρκα,
- Κέντρα καινοτομίας
- Ερευνητικά κέντρα και εργαστήρια που σχετίζονται με εφαρμοσμένη βιομηχανική, ενεργειακή, μεταλλευτική έρευνα, κέντρα τεχνολογικής υποστήριξης των επιχειρήσεων και των εργαζομένων, εργαστήρια παροχής υπηρεσιών ποιότητας ή και υψηλής τεχνολογίας,

καθώς και εγκαταστάσεις που συνδέονται ή αξιοποιούν τα αποτελέσματα των εργασιών των ερευνητικών κέντρων ή των εργαστηρίων και σχολές τεχνικής κατεύθυνσης,

- «Θερμοκοιτίδες» επιχειρήσεων, δηλαδή οργανωμένοι χώροι όπου εγκαθίστανται επιχειρήσεις και τους παρέχονται υπηρεσίες οργάνωσης, λογισμικού, τεχνικής υποστήριξης, σχεδιασμού προϊόντων, τεχνογνωσίας και άλλων υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία της επιχείρησης,
- Δραστηριότητες υποστηρικτικές ή υποβοηθητικές της λειτουργίας των επιχειρήσεων του Επιχειρηματικού Πάρκου, καθώς και παραρτήματα, υποσταθμοί ή υπηρεσιακές μονάδες δημοσίων υπηρεσιών, Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, κοινωφελών οργανισμών και χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί.» (Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαίδας)

2.4. Πολεοδόμηση Επιχειρηματικών Πάρκων

Σύμφωνα με το Σχέδιο Νόμου «Ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων» (Ιανουάριος 2006), για την πολεοδόμηση Επιχειρηματικών Πάρκων καταρτίζεται από την ΕΑΕΠ πολεοδομική μελέτη με βάση οριζοντιογραφία και υψομετρικό τοπογραφικό και κτηματογραφικό διάγραμμα. Η πολεοδομική μελέτη πρέπει να περιλαμβάνει το πολεοδομικό- ρυμοτομικό σχέδιο, τον πολεοδομικό κανονισμό, έκθεση που περιγράφει και αιτιολογεί τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, τους όρους δόμησης, τις χρήσεις γης και τους σχετικούς περιορισμούς ή απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις και κάθε άλλη ρύθμιση που επιβάλλεται από πολεοδομικούς λόγους.

Οι προδιαγραφές των πολεοδομικών μελετών, οι όροι δόμησης για κάθε Τύπο Επιχειρηματικού Πάρκου και κάθε σχετική λεπτομέρεια καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Σε κάθε περίπτωση τηρούνται τα παρακάτω όρια :

- Συντελεστής κάλυψης μέχρι 60%
- Συντελεστής δόμησης μέχρι 1.6
- Ελάχιστο εμβαδόν γηπέδων 1000 τ.μ. για Επιχειρηματικά Πάρκα Τύπου Α και Τύπου Β και 500 τ.μ. για τους υπόλοιπους Τύπους ΕΠ.
- Ελάχιστο ποσοστό πρασίνου 5%

- Ελάχιστο ποσοστό κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων 30% υπολογιζόμενο επί της συνολικής επιφάνειας του Επιχειρηματικού Πάρκου. Στο ποσοστό αυτό περιλαμβάνονται χώροι εντός του Επιχειρηματικού Πάρκου με ήδη διαμορφωμένη τέτοια χρήση. Από το ποσοστό των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων τουλάχιστον ποσοστό 5% θα αφορά χώρους πρασίνου και 5% χώρους για κοινωφελείς εγκαταστάσεις και κτίρια . Ο συντελεστής κάλυψης για τα κοινωφελή κτίρια δεν θα ξεπερνάει το 50%.

Επίσης καθορίζονται τα στοιχεία που πρέπει να υποβληθούν για τη διαπίστωση των παραπάνω προϋποθέσεων, ο τύπος και το περιεχόμενο των μελετών και των λοιπών στοιχείων, τα παράβολα και το ύψος αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Η πολεοδομική μελέτη εγκρίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας ύστερα από γνώμη του Περιφερειακού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος. Η εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης πραγματοποιείται με την κατάρτιση από την ΕΑΕΠ πράξης εφαρμογής που εγκρίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας.

Οι ιδιοκτήτες των ακινήτων (οικοπέδων, αγροτεμαχίων και λοιπών εκτάσεων) που βρίσκονται μέσα στα όρια του Επιχειρηματικού Πάρκου και εντάσσονται στο πολεοδομικό σχέδιο οφείλουν να συμμετάσχουν στις δαπάνες για τη δημιουργία των κοινόχρηστων χώρων και των έργων υποδομής με εισφορές σε γη και σε χρήμα.

Η εισφορά σε γη αποτελείται από ποσοστό επιφάνειας κάθε ιδιοκτησίας πριν από την πολεοδόμησή της, το οποίο ανέρχεται σε τριάντα τοις εκατό (30%) της αρχικής έκτασης της ιδιοκτησίας, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους. Σε περίπτωση εξ αδιαιρέτου συνιδιοκτησίας, τα ποσοστά εισφοράς σε γη εφαρμόζονται στο εμβαδόν που αντιστοιχεί στο ιδανικό μερίδιο κάθε συνιδιοκτήτη, όπως έχει διαμορφωθεί κατά την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης έγκρισης ανάπτυξης του Επιχειρηματικού Πάρκου. Ως εμβαδόν ιδιοκτησίας για τον υπολογισμό της εισφοράς σε γη θεωρούνται τα εμβαδά που έχουν οι ιδιοκτήτες κατά την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης έγκρισης ανάπτυξης του Επιχειρηματικού Πάρκου. Σε εισφορά σε γη υποχρεούνται και οι ιδιοκτησίες που ανήκουν στο Δημόσιο, τους ΟΤΑ ή άλλα νομικά πρόσωπα του δημόσιου τομέα. Οι κοινόχρηστοι χώροι, που υφίστανται μέσα στα Επιχειρηματικά Πάρκα κατά την ημερομηνία έγκρισης της ανάπτυξής του, συνυπολογίζονται για τον προσδιορισμό της εισφοράς σε γη των ιδιοκτητών, με εξαίρεση τους δρόμους του δημοτικού, κοινοτικού, επαρχιακού ή εθνικού οδικού δικτύου και τους χώρους που ανήκουν στο Δημόσιο ή τους ΟΤΑ. Τα εδαφικά τμήματα που προέρχονται από εισφορά σε γη διατίθενται για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων μέσα στα Επιχειρηματικά Πάρκα, για τη

δημιουργία περιμετρικής ζώνης πρασίνου και για άλλους κοινόχρηστους χώρους και εγκαταστάσεις μέσα στο Επιχειρηματικό Πάρκο.

Η εισφορά σε χρήμα υπολογίζεται στο εμβαδόν της ιδιοκτησίας, όπως αυτή διαμορφώνεται με την πράξη εφαρμογής και ανέρχεται στο δέκα οκτώ τοις εκατό της αξίας που έχει αυτή κατά το χρόνο της έγκρισης της πράξης εφαρμογής. Η εισφορά αυτή βεβαιώνεται από την αρμόδια υπηρεσία, εισπράττεται σε έξι εξαμηνιαίες δόσεις και αποδίδεται στην ΕΑΕΠ για την υλοποίηση των κοινοχρήστων χώρων και των έργων υποδομής.

Σε περίπτωση αδυναμίας εισφοράς σε χρήμα, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται σε αντίστοιχη εισφορά γης. Σε περίπτωση που τα οικόπεδα προέρχονται από μετατροπή χρηματικής εισφοράς σε εισφορά σε γη πλεονάζουν, τότε η ΕΑΕΠ μπορεί να χρησιμοποιεί τη γη αυτή για τις χρήσεις που επιτρέπονται στο Επιχειρηματικό Πάρκο ή να την εκποιεί ή να παραχωρεί τη χρήση της. Επίσης σε περίπτωση που κριθεί από την αρμόδια υπηρεσία ότι η εισφορά σε γη

πρέπει να ληφθεί από μη ρυμοτομούμενο τμήμα ιδιοκτησίας, πλην όμως το τμήμα αυτό δεν είναι αξιοποιήσιμο πολεοδομικά ή δεν προβλέπεται από την πολεοδομική μελέτη ή η αφαίρεσή του είναι φανερά επιζήμια για την ιδιοκτησία, μπορεί να μετατρέπεται σε ισάξια εισφορά σε χρήμα που διατίθεται αποκλειστικά για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων ή έργων υποδομής στο Επιχειρηματικό Πάρκο.

Μόλις η ΕΑΕΠ καταρτίσει την πολεοδομική μελέτη και την πράξη εφαρμογής έχει υποχρέωση να τις δημοσιοποιήσει. Ενστάσεις κατά της υπό έγκριση πολεοδομικής μελέτης ή της πράξης εφαρμογής υποβάλλονται στο Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, ο οποίος αποφασίζει επ' αυτών πριν από την έγκριση. Η διαδικασία δημοσιοποίησης της πολεοδομικής μελέτης και της πράξης εφαρμογής, υποβολής και εκδίκασης των ενστάσεων, οι σχετικές προθεσμίες και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια ρυθμίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Μέχρι την έκδοση της απόφασης επιχορήγησης των Επιχειρηματικών Πάρκων οι εκτάσεις που προέρχονται από εισφορές σε γη περιέρχονται προσωρινά στην κατοχή της ΕΑΕΠ, προκειμένου να δημιουργηθούν οι κοινόχρηστοι χώροι καθώς και κτίρια και κάθε είδους εγκαταστάσεις που κρίνονται αναγκαίες για τη λειτουργία του Επιχειρηματικού Πάρκου.

2.5. Κοινοτική Νομοθεσία για την Βιομηχανία

2.5.1. Οδηγία ΕΕ/96/61 για τον Ολοκληρωμένο Έλεγχο και Πρόληψη της Ρύπανσης στη Βιομηχανία.

Γενικά

Ο Ολοκληρωμένος Έλεγχος και η Πρόληψη της Ρύπανσης αντιμετωπίζει το περιβάλλον ως ενιαίο σύνολο και αποβλέπει στην επίλυση του προβλήματος της ρυπανσης του μέσω της πρόληψης στην πηγή δημιουργίας των ρύπων. Όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, αποβλέπει στην ελαχιστοποίηση του κινδύνου ρύπανσης του περιβάλλοντος από τις βιομηχανικές και τις άλλες δραστηριότητες. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού είναι απαραίτητη η εφαρμογή των Βέλτιστων Διαθέσιμων Τεχνικών -ΒΔΤ (Best Available Techniques- BAT) κάθε βιομηχανικού κλάδου.

Καθοριστικής σημασίας στόχος του ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου είναι η πρόληψη ή η ελαχιστοποίηση του κινδύνου βλάβης του περιβάλλοντος στο σύνολό του, δηλαδή στόχος είναι η επίτευξη της "βέλτιστης λύσης για το περιβάλλον" με την πρόληψη της εκπομπής ρυπογόνων ουσιών, εφόσον είναι δυνατόν, ή την ελαχιστοποίηση τους εάν είναι αναπόφευκτες

Στο ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου και πρόληψης της ρύπανσης λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις διαφόρων ουσιών ή επιμέρους βιομηχανικών δραστηριοτήτων και στους τρεις τομείς του περιβάλλοντος, δηλ. την ατμόσφαιρα, το έδαφος και το νερό, στο πλαίσιο της ίδιας διαδικασίας για την χορήγηση άδειας. Έτσι, υπερβαίνεται το παραδοσιακό πλαίσιο του ελέγχου της ρύπανσης από τη στιγμή που ενθαρρύνεται η πρόβλεψη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των εκπομπών, όχι απλώς στο τμήμα του περιβάλλοντος στο οποίο απελευθερώνονται (π.χ. στην ατμόσφαιρα), αλλά εξετάζεται και το ενδεχόμενο οι εν λόγω εκπομπές να προσβάλουν και άλλα τμήματα του περιβάλλοντος με αρνητικές επιπτώσεις στα ύδατα και στο έδαφος

Η Οδηγία

Η Οδηγία δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (αριθμός L 257/10-10-96) και καθορίζει μεταξύ άλλων και την ενιαία περιβαλλοντική αδειοδότηση των πλέον ρυπογόνων βιομηχανιών.

Η αδειοδότηση της βιομηχανίας, (σε ότι αφορά το περιβάλλον), στη χώρα μας υλοποιείται μέσω των Αποφάσεων Έγκρισης Περιβαλλοντικών όρων και των άδειων λειτουργίας. Η υλοποίηση της έκδοσης των Περιβαλλοντικών όρων (και κατ' επέκταση της αδειοδότησης της βιομηχανίας) στην Ελλάδα γίνεται μέσω της Οδηγίας 85/337. Η Οδηγία 96/61/ΕΕ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στη διαδικασία αυτή, για τις περισσότερο ρυπογόνες βιομηχανικές μονάδες.

Η ενσωμάτωση της Οδηγίας 96/61/ΕΕ στην Νομοθεσία, θα πρέπει να γίνει, σύμφωνα με το άρθρο 21, το αργότερο σε τρία έτη μετά την δημοσίευση της (ημερομηνία εφαρμογής). Δηλαδή μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1999. Για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων θα πρέπει η βιομηχανία να υιοθετεί (και να περιγράφει στην αίτησή της, ή στην ΜΠΕ) τις Βέλτιστες Διαθέσιμες Τεχνικές.

Αυτές θα καθορίζονται και ανανεώνονται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι βιομηχανικές μονάδες θα λαμβάνουν άδεια λειτουργίας, στις οποίες θα λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι νέες ρυθμίσεις το αργότερο σε τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος (δηλαδή από το 1999). Για τις υφιστάμενες μονάδες, δίνεται μια μεταβατική περίοδος προσαρμογής μέχρι οκτώ έτη, από την έναρξη εφαρμογής της Οδηγίας (δηλαδή το 2007, άρθρο 5). Η περίοδος αυτή δεν θα ισχύει προκειμένου για εκσυγχρονισμούς ή επεκτάσεις που συνεπάγονται ουσιώδη διαφοροποίηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας, θα πρέπει να υπάρχει συντονισμός της διαδικασίας έκδοσης των διαφόρων επιμέρους αδειών και εγκρίσεων που απαιτούνται για την λειτουργία των βιομηχανιών οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.

Βέλτιστες Διαθέσιμες Τεχνικές

Στοιχείο κλειδί της Οδηγίας αυτής είναι οι Βέλτιστες Διαθέσιμες Τεχνικές οι οποίες νοούνται σύμφωνα με το άρθρο 2 ως εξής:

Οι "Βέλτιστες Διαθέσιμες Τεχνικές" θεωρούνται το πλέον αποτελεσματικό και προηγμένο στάδιο εξέλιξης των δραστηριοτήτων και των μεθόδων λειτουργίας το οποίο υποδεικνύει την πρακτική δυνατότητα συγκεκριμένων τεχνικών παραγωγής να συνιστούν τη βάση κατ' αρχήν των οριακών τιμών εκπομπής με στόχο την αποφυγή και, όταν αυτό είναι αδύνατον, τη γενική μείωση των εκπομπών και των επιπτώσεών τους για το περιβάλλον στο σύνολό του

- στις "τεχνικές" περιλαμβάνονται τόσο η τεχνολογία που χρησιμοποιείται όσο και ο τρόπος σχεδιασμού, κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας και παροπλισμού της εγκατάστασης.
- "διαθέσιμες" τεχνικές είναι οι αναπτυχθείσες σε κλίμακα που επιτρέπει την εφαρμογή τους εντός του οικείου βιομηχανικού κλάδου, υπό οικονομικώς και τεχνικώς βιώσιμες συνθήκες, λαμβανομένων υπόψη του κόστους και των πλεονεκτημάτων, ανεξαρτήτως του εάν οι ως άνω τεχνικές χρησιμοποιούνται ή παράγονται εντός οικείου Κράτους-Μέλους, εφόσον εξασφαλίζεται η πρόσβαση του φορέα εκμετάλλευσης σ'αυτές με λογικούς όρους,
- "βέλτιστες" σημαίνει τις πλέον αποτελεσματικές, όσον αφορά την επίτευξη υψηλού γενικού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος στο σύνολό του.

3

3. Η σημασία των υποδομών μεταφοράς στην ανάπτυξη βιομηχανικών πάρκων

3.1. Εισαγωγή

Η πολιτική μεταφορών και ανάπτυξης υιοθετεί την διαπίστωση ότι η κατασκευή και η λειτουργία νέων μεταφορικών υποδομών μπορεί να μεταβάλλει την εγκατάσταση και την ανάπτυξη επιχειρήσεων σε μια περιοχή και κατά συνέπεια να διαμορφώσει τις οικονομικές και περιφερειακές γεωγραφίες ανά τον κόσμο, σύμφωνα και με τη διεθνή βιβλιογραφία. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται παγκοσμίως το φαινόμενο της μετακίνησης των επιχειρήσεων κοντά σε μεγάλους οδικούς άξονες και υποδομές μεταφοράς λόγω των επιδράσεων που επιφέρουν στην εγκατάσταση και ανάπτυξη των επιχειρήσεων σε περιφερειακές περιοχές οι υποδομές αυτές.

Στην Ελλάδα, η μεγαλύτερη επένδυση σε υποδομές μεταφορών είναι η Εγνατία Οδός, η οποία σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε για τη διασύνδεση, ανάπτυξη και χωροταξική οργάνωση του Βορειοελλαδικού χώρου, και της ευρύτερης περιοχής της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης,

και για αυτό το λόγο συμπεριλήφθηκε στα δεκατέσσερα έργα προτεραιότητας του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, τα τελευταία έτη διαπιστώνεται η τάση των επιχειρήσεων όλων των κλάδων να χωροθετούνται κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων και σε πολύ μεγάλη εγγύτητα με αυτούς, γεγονός που συμβαίνει και στον Ελλαδικό χώρο. Σε αντίθεση με την Εγνατία Οδό και σύμφωνα με το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ διατρέχει τον παραδοσιακό άξονα σύνδεσης του Ελληνικού χώρου με τις γειτονικές χώρες, αλλά οι επιδράσεις από την ολοκλήρωσή του με τα χαρακτηριστικά ενός σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου σε όλο το μήκος του δεν αναμένεται να προκαλέσουν δραστικές μεταβολές στο γενικό αναπτυξιακό, χωροταξικό και μεταφορικό επίπεδο. Αντίθετα, το σύστημα της Εγνατίας Οδού με τους κάθετους άξονες εισάγει ένα νέο δίκτυο στην κατεύθυνση Δύσης – Ανατολής με σημαντικές επιδράσεις στις διαπεριφερειακές και διεθνείς συνδέσεις. Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής και έναρξη της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού, παρατηρήθηκε άνοδος των μετακινήσεων κατά μήκος αυτής. Ο αναπτυξιακός ρόλος και οι χωρικές επιδράσεις της Εγνατίας Οδού είναι σημαντικοί παράγοντες.

3.2. Πολιτική των μεταφορών

Με βάση τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ, 1999 και ΕΚ, 2004) και διάφορους ερευνητές (Vickerman, 1995) υπάρχει ανάγκη για αλληλοσυμπλήρωση και συντονισμό της περιφερειακής πολιτικής με την πολιτική μεταφορών. Με μια σωστά οργανωμένη και σχεδιασμένη πολιτική μεταφορών μπορεί να βελτιωθεί και να διαφοροποιηθεί η κατάσταση που επικρατεί μέχρι σήμερα σε πολλές απομακρυσμένες και απομονωμένες ή μειονεκτικές περιοχές μέσω της ευκολότερης δυνατότητας πρόσβασης σε αυτές και γενικά μέσω της βελτίωσης της μέχρι τώρα κατάστασης. Με αυτό τον τρόπο προωθείται μια ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των περιοχών αυτών και καταδεικνύει την σχέση μεταξύ πολιτικής μεταφορών και εδαφικής συνοχής. Δηλαδή η πολιτική μεταφορών διαθέτει εργαλεία «για την συνέχιση των προσπαθειών σε τομείς όπως η συνοχή μεταξύ των πολιτών και των περιφερειών» (ΕΚ, 2006). Σήμερα στην ΕΕ ως κύρια κατεύθυνση της πολιτικής μεταφορών είναι «η πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (Trans European Transport Network), η οποία καθιερώθηκε θεσμικά με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ (1992) και θεωρείται ένα στοιχείο κλειδί στη στρατηγική της Λισαββόνας για ανταγωνιστικότητα και εργασία στην Ευρώπη (ΕΚ, 2005) και κατ' επέκταση για την εδαφική συνοχή»(Παρατηρητήριο

Εγνατίας Οδού). Στόχος είναι η ενίσχυση και η επέκταση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion, 2007),

3.2.1. Η Πολιτική των μεταφορών στην Ελλάδα

Η Ελλάδα συμμετέχει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών με τους δύο μεγαλύτερους οδικούς άξονες της, την Εγνατία Οδό και την Π.Α.Θ.Ε. Οι επιδράσεις τους είναι «η επιτάχυνση της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης και η ώθηση στον τουρισμό και το εμπόριο στην περιφέρεια» (EC, 2005) και μελετώνται κυρίως από το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδός ΑΕ. Το Παρατηρητήριο χρησιμοποιεί σαν εργαλείο το Territorial Impact Assessment (TIA) με βάση το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), για να αξιολογήσει τη χωρική επίδραση των μεγάλων υποδομών και «καταγράφει μεταξύ άλλων και τις χωρικές επιδράσεις της Εγνατίας Οδού όσον αφορά την εδαφική συνοχή στις Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού και κυρίως στον Βορειοελλαδικό χώρο»(Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού).

Η πολιτική των μεταφορών συνδέεται άμεσα με την χωρική πολιτική, γεγονός που προκύπτει από τον χωροταξικό σχεδιασμό όπως είναι το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007) και τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια, όπου οι εθνικοί αυτοκινητόδρομοι ταυτίζονται με τους άξονες ανάπτυξης. «Συγκεκριμένα όσον αφορά την Εγνατία Οδό, σύμφωνα με το Σχέδιο ΚΥΑ για το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007) η Εγνατία Οδός όπως και τέσσερις κάθετοι άξονες, χαρακτηρίζονται ως κύριοι άξονες ανάπτυξης της Χώρας και ως «οδική υποδομή στρατηγικής σημασίας». Παρομοίως, το Σχέδιο ΚΥΑ για το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία, (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007), θεωρεί ότι υπάρχει αναδυόμενος βόρειος άξονας ανάπτυξης (κατά μήκος της Εγνατίας) με παράλληλο ρόλο μετώπου προς τα Βαλκάνια. Το Σχέδιο ΚΥΑ του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό, (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007) αναφέρει την ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού σαν επιτακτική ανάγκη για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στην κατεύθυνση της διεύρυνσης των τουριστικών προορισμών. Επίσης, σε όλα τα Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Περιφερειών διέλευσης της Εγνατίας Οδού εκτός από της Θεσσαλίας, επισημαίνεται ιδιαίτερα ο ρόλος της Εγνατίας και των κάθετων αξόνων στην ανάπτυξη αυτών των περιφερειών.

Σύμφωνα με το Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, ο ρόλος αυτός αφορά «την ενίσχυση της συνοχής του Βορειοελλαδικού Χώρου και την άρση απομόνωσης των περιμετρικών και των παραμεθόριων περιοχών και ιδιαίτερα της Θράκης, της Δυτικής Μακεδονίας και της Ηπείρου.» (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, 2000)»(Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού).

3.3. Χωροθέτηση επιχειρηματικών πάρκων και υποδομές μεταφοράς

Η χωροθέτηση επιχειρήσεων σε μια περιοχή επηρεάζεται - εξαρτάται από πλήθος σχέσεων και παραγόντων που σχετίζονται με οικονομικά, γεωγραφικά και άλλα χαρακτηριστικά. Τέτοια χαρακτηριστικά είναι η διαθεσιμότητα γης, πρώτων υλών και εύκολης πρόσβασης της περιοχής από μεγάλα αστικά κέντρα και κατά συνέπεια και οι μεταφορικές υποδομές (ελαχιστοποίηση κόστους – χρόνου), καθώς επίσης και η διαθεσιμότητα κεφαλαίου της εκάστοτε επιχείρησης, οι υποδομές, η αγορά και η ζήτηση, η κατανομή εισοδήματος, οι θέσεις εργασίας, η συγκέντρωση του πληθυσμού και άλλα. Ο βαθμός στον οποίο συμμετέχει κάθε χαρακτηριστικό στη χωροθέτηση επιχειρηματικών πάρκων είναι διαφορετικός και εξαρτάται από την ένταση επιρροής των μεταφορικών υποδομών δηλαδή η διαφοροποίηση αυτή δεν ακολουθεί κοινές τάσεις για όλα τα μεγέθη και όλες τις περιοχές αλλά μεταβάλλεται σε σχέση με τις ζώνες επιρροής του κάθε άξονα αλλά ακόμα και σε σχέση με επιμέρους εδαφικές ενότητες εντός αυτών των ζωνών επιρροής. Επίσης, υπάρχουν κάποιοι παράγοντες όπως είναι η κοινωνικοοικονομική, πολιτική, πολιτισμική πραγματικότητα, οι εκάστοτε πολεοδομικές και χωροταξικές πολιτικές, η εκάστοτε πολιτική μεταφορών, οι διεθνείς οικονομικές συγκυρίες και η παγκοσμιοποίηση των αγορών, οι οποίοι δεν ποσοτικοποιούνται αλλά επηρεάζουν εξίσου σημαντικά τη χωροθέτηση των επιχειρηματικών πάρκων.

Οι υποδομές μεταφορών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην χωροθέτηση των επιχειρηματικών πάρκων καθώς επηρεάζουν τις κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες, την οικιστική ανάπτυξη και τις χρήσεις γης των περιοχών από τις οποίες διέρχονται, την εργασία και το περιβάλλον των περιοχών αυτών. Συνεπώς, με βάση αυτούς τους παράγοντες και λαμβάνοντας υπόψη την ελαχιστοποίηση κόστους μεταφορών, χρόνου και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας καθώς και προσπελασιμότητας δηλαδή την καλή ποιότητα του οδικού δικτύου, το δίκτυο συγκοινωνιών και επικοινωνιών, η χωροθέτηση επιχειρήσεων συνήθως γίνεται πλησίον υποδομών μεταφοράς. Η βελτίωση αυτή καθιστά το παραγωγικό σύστημα της περιφέρειας περισσότερο ανταγωνιστικό και οδηγεί στην αναβάθμιση της σχετικής θέσης

μιας περιφερειακής οικονομίας. Αποτελεί άλλωστε χαρακτηριστικό παράδειγμα το γεγονός ότι στον ευρωπαϊκό χώρο οι διαφορές στις μεταφορικές υποδομές ακολουθούν παρόμοια γεωγραφική κατανομή με αυτήν του κατά κεφαλήν ΑΕΠ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1994α).

Ορισμένες περιοχές ωφελούνται από τις μεταφορικές υποδομές συγκριτικά περισσότερο με αποτέλεσμα οι υπόλοιπες περιοχές να βρίσκονται σε δυσμενέστερη θέση ως προς την ανταγωνιστικότητα. Όπως είναι γνωστό στις θεωρίες χωρικής ανάπτυξης, καμία παρέμβαση όπως είναι επενδυτικά κίνητρα, προγράμματα κατάρτισης, κοινωνικές υποδομές, μεταφορικές υποδομές, δεν αποτελεί από μόνη της εγγύηση οικονομικής αποδοτικότητας. Υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την οικονομική αποδοτικότητα οι οποίοι μπορεί να είναι μεμονωμένοι όπως, για παράδειγμα, η ιστορική συσσώρευση πλεονεκτημάτων ενός τόπου επηρεάζουν τον τρόπο ενσωμάτωσης των μεταφορικών υποδομών και έχουν κατά περίπτωση καθοριστικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη και στον καθορισμό της σχετικής θέσης μια περιφέρειας.

Γενικά, ένα από τα πρώτα βήματα περιφερειακής ανάπτυξης μιας απομονωμένης περιοχής είναι η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορικών υποδομών καθώς ο τομέας των μεταφορών θεωρείται βασικός δείκτης μέτρησης του επιπέδου διαβίωσης και ανάπτυξης. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορικών υποδομών αποτελεί τη μόνη και αναγκαία συνθήκη για την ανάπτυξη μιας γεωγραφικά απομονωμένης περιοχής, όμως σε συνδυασμό και με άλλες πρακτικές μπορεί να έχει σωστά αποτελέσματα. Παρόλα αυτά, δεν είναι αυτονόητο ότι η ανάπτυξη ενός σύγχρονου δικτύου μεταφορών θα συμβάλλει με τον ίδιο θετικό τρόπο σε όλα τα γεωγραφικά επίπεδα επιρροής του και θα οδηγήσει σε αυτόματη ανάπτυξη της περιοχής, αλλά θα πρέπει να συνεκτιμηθούν όλες οι επιδράσεις του θετικές και αρνητικές, έτσι ώστε να επιτευχθεί ένα σωστό αποτέλεσμα.

3.4. Χωρικές επιδράσεις των υποδομών μεταφοράς

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, οι υποδομές μεταφοράς έχουν μια σειρά επιδράσεων και μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνονται οι χωρικές επιδράσεις. Οι χωρικές επιδράσεις διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Η προσπελασιμότητα και η κινητικότητα της περιοχής:
 - Αύξηση της κυκλοφορίας.

- Μείωση των χρονοαποστάσεων προς άλλες περιοχές, πόλεις και μεγάλα αστικά κέντρα.
- Αύξηση του άμεσα ωφελούμενου πληθυσμού από την Εγνατία Οδό.
- Αύξηση της προσπελασιμότητας των αστικών κέντρων και της αγοράς της περιοχής.
- Μεταβολή της κοινωνικοοικονομικής πραγματικότητας:
 - Αυξητικές τάσεις του κατά κεφαλήν ΑΕΠ.
 - Οι εξαγωγές είναι μεγαλύτερες από τις εισαγωγές δηλαδή ο λόγος εξαγωγών προς εισαγωγές είναι μεγαλύτερος της μονάδας
 - Σταδιακή αύξηση του τριτογενούς τομέα στη σύνθεση της παραγωγής και της απασχόλησης.
- Πληθυσμιακή εξέλιξη των οικισμών της περιοχής:
 - Θετική πληθυσμιακή μεταβολή.
 - Πληθυσμιακή αύξηση των αστικών κέντρων
 - Σημαντική τόνωση των διασυνδέσεων και μετακινήσεων, ενδοπεριφερειακά αλλά και διαπεριφερειακά.
- Μεταβολή της ποιότητας του περιβάλλοντος:
 - «Μείωση του άμεσα επηρεαζόμενου από τον θόρυβο πληθυσμού.
 - Σαφής βελτίωση του δείκτη αποκοπή-συνοχή οικισμών.
 - Ανεπαίσθητη αύξηση του δείκτη αποκοπή φυσικών περιοχών.
 - Κάτω των επιτρεπτών ορίων συγκεντρώσεις των ρύπων CO και NOx»(Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού).
- Μεταβολή του εργατικού δυναμικού και της ανεργίας:
 - Αύξηση του εργατικού δυναμικού των περιοχών επιρροής.
 - Μεταβολή των ποσοστών ανεργίας των περιοχών επιρροής.

Η σχέση μεταξύ των μεταφορικών υποδομών και της χωρικής ανάπτυξης μιας περιοχής επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες. Ένας σημαντικός παράγοντας είναι η προσπελασιμότητα καθώς περιοχές που έχουν μεγαλύτερη προσπελασιμότητα σε πρώτες ύλες, προσωπικό, αγορές κλπ. έχουν την τάση να γίνουν πιο παραγωγικές και ανταγωνιστικές σε σχέση με άλλες περισσότερο απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές. Η αύξηση της προσπελασιμότητας σημαίνει και μείωση του κόστους μεταφοράς πρώτων υλών, προϊόντων κλπ. γεγονός που οδηγεί και σε μείωση του κόστους παραγωγής. Άρα οι περιοχές στην ζώνη επιρροής των μεταφορικών υποδομών έχουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις

υπόλοιπες απομονωμένες περιοχές και συνεπώς είναι πιο εύκολη η εγκατάσταση επιχειρηματικών πάρκων σε αυτές. Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας αυτών των περιοχών μπορεί να οδηγήσει και σε μεταβολή της χωρικής τους ανάπτυξης.

3.4.1. Προσπελασιμότητα

Οι μεταφορικές υποδομές βελτιώνουν την προσπελασιμότητα μιας περιοχής η οποία ορίζεται ως: «[Η προσπελασιμότητα εκφράζει] την ευκολία ενός ατόμου στο να φθάσει σε μία περιοχή ώστε να πάρει μέρος σε μία ειδική δραστηριότητα. Αποτελεί δηλαδή μέτρο χωρικού διαχωρισμού μεταξύ ανθρώπινων δραστηριοτήτων και δηλώνει την ευκολία με την οποία προσεγγίζονται οι δραστηριότητες μιας δεδομένης περιοχής» (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού). «Οι μεταφορικές υποδομές, που εμφανίζονται πάντα ως δίκτυα, αποτελούν στοιχεία του χώρου που χαρακτηρίζονται από οικονομικά και φυσικά – γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Η οικονομική τους υπόσταση στηρίζεται στο ότι εντάσσονται στην οικογένεια των δημόσιων αγαθών και άρα γενικά ο ανταγωνισμός αδυνατεί να ορίσει τη διαδικασία σχηματισμού τους αλλά υφίσταται στη χρήση τους» (Σκάγιαννης, 1994: 46-52). «Στις γεωμετρικές ιδιότητες των μεταφορικών υποδομών εντάσσονται η συνδετικότητα, η πυκνότητα και η προσπελασιμότητα» (Λαμπριανίδης, 2002: 60-61). Ο Shürmann et al (1997: 18) και οι Spiekermann και Neubauer (2002: 7) την ορίζουν ως το βασικό προϊόν του συστήματος μεταφορών. Η προσπελασιμότητα, δηλαδή, προσδιορίζει το χωρικό πλεονέκτημα (location advantage) μιας περιφέρειας σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες (συμπεριλαμβανομένου και του εαυτού της). Οι δείκτες της προσπελασιμότητας μετρούν τα πλεονεκτήματα που αποκομίζουν τα νοικοκυριά και οι επιχειρήσεις σε μία περιφέρεια από τη χρήση της μεταφορικής υποδομής. «Η προσπελασιμότητα εκφράζει την ευκολία ενός ατόμου στο να φθάσει σε μία περιοχή ώστε να πάρει μέρος σε μία ειδική δραστηριότητα. Αποτελεί δηλαδή μέτρο χωρικού διαχωρισμού μεταξύ ανθρώπινων δραστηριοτήτων και δηλώνει την ευκολία με την οποία προσεγγίζονται οι δραστηριότητες μιας δεδομένης περιοχής». (Καυκαλάς, 1999: 17)

Σύμφωνα με έρευνα του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού «η ολοκλήρωση του συστήματος της Εγνατίας Οδού θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του επιπέδου προσπελασιμότητας όλων των πόλεων και των Νομών της Ζώνης Επιρροής. Το σύστημα της Εγνατίας Οδού θα συμβάλλει στην εξισορρόπηση των διαφορών του επιπέδου προσπελασιμότητας των πόλεων και των Νομών της Ζώνης Επιρροής, αφού η προσπελασιμότητα των λιγότερο προσπελάσιμων περιοχών αυξάνεται περισσότερο από αυτή

των ήδη προσπελάσιμων. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό, γιατί δεν είναι αυτονόητο πως κάθε νέα μεταφορική υποδομή θα επιφέρει τέτοια αποτελέσματα. Χαρακτηριστικό είναι πως αρκετές πρόσφατες μελέτες καταλήγουν στο συμπέρασμα πως τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της προσπελασιμότητας των κεντρικών και άρα ήδη προσπελάσιμων περιοχών, συμβάλλοντας έτσι στην αύξηση των περιφερειακών ανισοτήτων σε ότι αφορά το επίπεδο προσπελασιμότητας»(Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού). Κατά συνέπεια αναμένεται αύξηση της προσπελασιμότητας μιας περιοχής από την οποία διέρχεται η Εγνατία Οδός ή γενικότερα μια μεταφορική υποδομή, δηλαδή αύξηση των δυνατοτήτων μετακίνησης ή των δυνατοτήτων πρόσβασης από και προς τα διάφορα σημεία ή δραστηριότητες της εξεταζόμενης περιοχής. Η προσπελασιμότητα συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με την κινητικότητα γιατί σχετίζεται με τη δυνατότητα κάποιου ανθρώπου να φθάσει στη θέση προορισμού μιας επιθυμητής διαδρομής του, ενώ γίνεται σαφές πως η βελτίωση της προσπελασιμότητας ευνοεί την κινητικότητα, δηλαδή την επιθυμία του για να μετακινηθεί.

Συνεπώς οι περιοχές που έχουν ευκολότερη πρόσβαση στα μεγάλα αστικά κέντρα, τις πρώτες ύλες και τις αγορές μπορούν να εξελιχθούν ως περισσότερο παραγωγικές και επιτυχημένες και κατά συνέπεια πιο ανταγωνιστικές σε σχέση με αυτές που δεν έχουν τη δυνατότητα της εύκολης πρόσβασης. Μάλιστα στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου αναφέρεται πως «η καλή προσπελασιμότητα των περιφερειών της Ευρώπης δε βελτιώνει μόνο την ανταγωνιστική τους θέση, αλλά και την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης στο σύνολό της» (ΕΕ 1999: 82). Γεγονός που αποδεικνύει την άμεση σχέση προσπελασιμότητας και ανάπτυξης.

Σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη για το δείκτη προσπελασιμότητας από το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού στις πόλεις της Ηπείρου όπως είναι τα Ιωάννινα και όχι μόνο, που ήταν και συνεχίζουν να συγκαταλέγονται στις λιγότερο προσπελάσιμες της ζώνης, δέχτηκαν τη μεγαλύτερη μεταβολή και η Εγνατία Οδός φαίνεται πως αλλάζει αρκετά την προσπελασιμότητα των πόλεων αυτών. Οι όποιες μεταβολές έγιναν είναι εσωτερικές. Πιο συγκεκριμένα στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο δείκτης του δυνητικά προσπελάσιμου αστικού πληθυσμού σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας πριν και μετά την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού. Συγκεκριμένα στα Ιωάννινα η προσπελασιμότητα χωρίς την Εγνατία Οδό (Ε.Ο.) είναι 202.978,1 και με την Ε.Ο. 538.416,4 δηλαδή η μεταβολή προσπελασιμότητας είναι 165,3% και η μεταβολή της σχετικής προσπελασιμότητας (μ.ο.=100%) είναι 98,4%. Με λίγα λόγια με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού τα Ιωάννινα γίνονται πιο προσπελάσιμα, το ίδιο και ο νομός Ιωαννίνων με όλους τους Δήμους του όπως είναι και ο Δήμος Εγνατίας.

Κεφάλαιο 3: Η επίδραση των υποδομών μεταφοράς στη χωροθέτηση Επιχειρηματικών Πάρκων

Καλοφύρη Ευθαλία

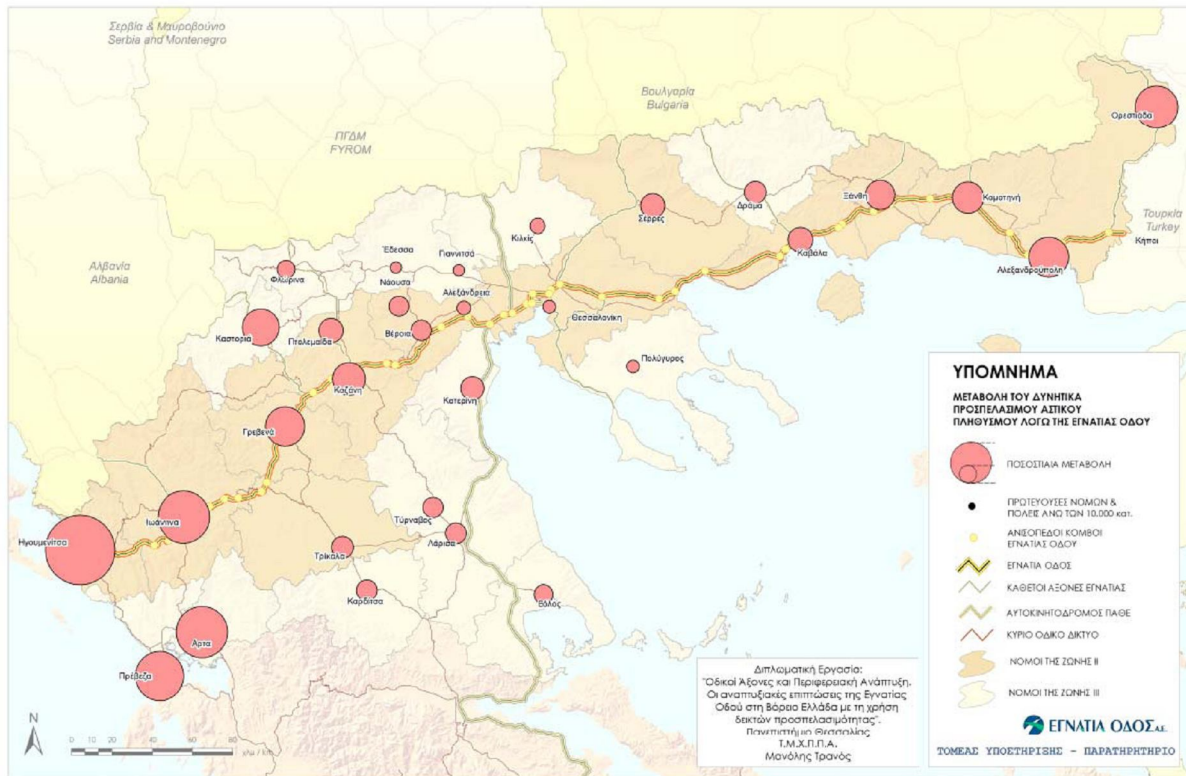
Πίνακας 3.1: Δείκτης δυνητικά προσπελάσιμου αστικού πληθυσμού

Πόλη	Προσπελασιμότητα με την ΕΟ	Προσπελασιμότητα χωρίς την ΕΟ	Μεταβολή Σχετικής Θέσης	Μεταβολή Προσπελασιμότητας	Σχετική Προσπελασιμότητα με την ΕΟ μ.ο.=100 %	Σχετική Προσπελασιμότητα χωρίς την ΕΟ μ.ο. = 100%	Μεταβολή της Σχετικής Προσπελασιμότητας			
Θεσσαλονίκη (ΕΠΘ)	1.401.746,5	1	1.276.936,0	1	0	9,8%	28	185,8%	226,4%	-17,9%
Αλεξάνδρεια	1.179.048,9	2	1.052.857,4	2	0	12,0%	26	156,3%	186,6%	-16,2%
Κατερίνη (ΠΣ)	1.123.727,4	3	848.158,2	6	3	32,5%	15	149,0%	150,4%	-0,9%
Γιαννιτσά	1.113.695,1	4	1.032.366,3	3	-1	7,9%	30	147,7%	183,0%	-19,3%
Βέροια	1.105.321,9	5	885.070,0	4	-1	24,9%	21	146,5%	156,9%	-6,6%
Νάουσα	1.016.826,3	6	819.378,0	7	1	24,1%	22	134,8%	145,3%	-7,2%
Κιλκίς	984.561,7	7	853.151,5	5	-2	15,4%	25	130,5%	151,2%	-13,7%
Πολύγυρος	896.745,3	8	816.300,9	8	0	9,9%	27	118,9%	144,7%	-17,8%
Σέρρες	889.114,5	9	658.017,0	11	2	35,1%	14	117,9%	116,7%	1,1%
Λάρισα	882.545,9	10	700.243,8	10	0	26,0%	19	117,0%	124,1%	-5,7%
Κοζάνη	859.673,4	11	522.746,6	18	7	64,5%	9	114,0%	92,7%	23,0%
Έδεσσα	843.229,0	12	781.169,1	9	-3	7,9%	29	111,8%	138,5%	-19,3%
Γρεβενά	782.456,0	13	406.542,5	21	8	92,5%	7	103,7%	72,1%	43,9%
Πτολεμαίδα	782.278,0	14	574.918,5	14	0	36,1%	13	103,7%	101,9%	1,8%
Τύρναβος	760.492,9	15	607.079,7	12	-3	25,3%	20	100,8%	107,6%	-6,3%
Βόλος (ΠΣ)	725.625,2	16	587.802,9	13	-3	23,4%	23	96,2%	104,2%	-7,7%
Καβάλα	720.556,9	17	524.328,9	17	0	37,4%	12	95,5%	93,0%	2,8%
Δράμα	711.159,1	18	552.788,1	15	-3	28,6%	16	94,3%	98,0%	-3,8%
Καρδίτσα	673.774,9	19	533.162,8	16	-3	26,4%	18	89,3%	94,5%	-5,5%
Τρίκαλα	667.455,0	20	519.275,7	19	-1	28,5%	17	88,5%	92,1%	-3,9%
Καστοριά	636.692,0	21	348.461,1	23	2	82,7%	8	84,4%	61,8%	36,6%
Ξάνθη	590.531,4	22	389.648,2	22	0	51,6%	11	78,3%	69,1%	13,3%
Ιωάννινα (ΠΣ)	538.416,4	23	202.978,1	26	3	165,3%	2	71,4%	36,0%	98,4%
Κομοτηνή	499.550,6	24	312.537,9	24	0	59,8%	10	66,2%	55,4%	19,5%
Φλώρινα	498.624,2	25	418.826,0	20	-5	19,1%	24	66,1%	74,2%	-11,0%
Αλεξανδρούπολη	408.306,0	26	208.267,0	25	-1	96,0%	6	54,1%	36,9%	46,6%
Αρτα	402.159,8	27	154.913,2	27	0	159,6%	3	53,3%	27,5%	94,2%
Ηγουμενίτσα	401.156,4	28	103.038,0	30	2	289,3%	1	53,2%	18,3%	191,2%
Πρέβεζα	297.035,2	29	120.827,8	28	-1	145,8%	4	39,4%	21,4%	83,9%
Ορεστιάδα	235.213,8	30	110.958,1	29	-1	112,0%	5	31,2%	19,7%	58,5%
Μ.Ο.	754.257,3		564.091,6			58,3%		100,0%	100,0%	18,4%

Πηγές: Εγνατία Οδός ΑΕ, ΕΣΥΕ 2001, ίδια επεξεργασία. ΠΣ = Παλαιοδομικό Συγκρότημα, ΕΠΘ = Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης

Στην ίδια έρευνα παρουσιάζονται οι πόλεις που κερδίζουν σε όρους σχετικής προσπελασιμότητας όπου τις πρώτες θέσεις καταλαμβάνουν όλες οι πόλεις της Ηπείρου όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα. Έτσι παρατηρούμε ότι οι λιγότερο προσπελάσιμες περιοχές όπως είναι οι πόλεις της Ηπείρου με την έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας Οδού γίνονται περισσότερο προσπελάσιμες ακόμα και από αυτές που ήταν ήδη προσπελάσιμες μέχρι τότε. Κατά συνέπεια η Εγνατία Οδός με την αύξηση του επιπέδου προσπελασιμότητας των περιοχών που ανήκουν στη ζώνη επιρροής της, αμβλύνονται οι περιφερειακές ανισότητες στο επίπεδο προσπελασιμότητας και με αυτό τον τρόπο δεν θα υπάρχει το πολωμένο χωρικό πρότυπο των μεγαλουπόλεων (π.χ. Θεσσαλονίκη) που εμφανιζόταν μέχρι τώρα.

Σχήμα 3.1: Μεταβολή του δυνητικά προσπελάσιμου αστικού πληθυσμού λόγω της Εγνατίας Οδού



Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού

3.4.2. Κινητικότητα

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η κινητικότητα είναι η επιθυμία των ανθρώπων για μετακίνηση δηλαδή η ζήτηση για μετακίνηση προσώπων και αγαθών, έτσι ώστε να επιτευχθεί αξιόπιστη και αποτελεσματική μετακίνησή τους, περιορίζοντας στο ελάχιστο δυνατό τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που τυχόν μπορεί να έχει. Με την μεταβολή της κινητικότητας παρέχεται πρόσβαση σε πρώτες ύλες, προϊόντα, υπηρεσίες αγαθά. Η ευκολότερη μετακίνηση δίνει την ευκαιρία μετακίνησης σε άτομα με χαμηλότερα εισοδήματα να ικανοποιούν τις επιθυμίες τους για μετακίνηση. Σύμφωνα με το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού αυξάνεται η επιλογή και ενθάρρυνση της χρήσης μέσων μεταφοράς οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά αποδεκτών. Αυξάνεται το επίπεδο ασφάλειας των μετακινουμένων προσώπων, με τη μείωση των ατυχημάτων και τη βελτίωση του αντιλαμβανόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας και διασφαλίζεται η οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική αποδοχή των επενδύσεων σε μεταφορικές υποδομές.

3.4.3. Προσβασιμότητα και δίκτυα οικισμών

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, οι υποδομές μεταφοράς αυξάνουν την προσπελασιμότητα μιας περιοχής, όμως δεν δίνουν σε όλες τις περιοχές την ίδια προσβασιμότητα καθώς ανάλογα με την απόσταση και την διαμόρφωση του εδάφους ορισμένες περιοχές έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση και άλλες μικρότερη, συνεπώς ορισμένες περιοχές εμφανίζονται να είναι περισσότερο πολωμένες σε σχέση με άλλες. Βέβαια σε επίπεδο περιφερειών, μπορεί ευκολότερα να δημιουργηθεί ένα ισορροπημένο σύστημα μεταφορών με το οποίο θα συνδέονται κατά κύριο λόγο τα βασικά κέντρα των περιφερειών. Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται η επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων περιφερειών και η ενοποίηση του εθνικού χώρου, με ταυτόχρονη άρση της απομόνωσης ορισμένων απομακρυσμένων περιοχών οι οποίες εμφανίζονται να έχουν ευκολότερη και συντομότερη πρόσβαση στα μεγάλα αστικά κέντρα και τα κέντρα των περιφερειών. Με λίγα λόγια μειώνεται η χρονοαπόσταση των απομακρυσμένων περιοχών προς άλλες περιοχές, πόλεις και μεγάλα αστικά κέντρα, αυξάνεται η κυκλοφορία κατά μήκος του οδικού άξονα αλλά και η επισκεψιμότητα των περιοχών αυτών καθώς επίσης αυξάνεται και ο άμεσα ωφελούμενος πληθυσμός.

Η οργάνωση του δικτύου των οικισμών και των βιομηχανιών επηρεάζεται από τις υποδομές μεταφοράς καθώς πυκνώνονται οι σχέσεις μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων από τα οποία διέρχονται, μειώνεται κατά πολύ, όπως αναφέρθηκε, η σχετική απόσταση και διευκολύνεται η επικοινωνία μεταξύ τους. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τη σύνδεση ανάμεσα στα κύρια αστικά κέντρα, οι απομονωμένες περιοχές, ο αγροτικός χώρος και οι μικρότεροι οικισμοί επωφελούνται με διαφορετικό τρόπο από το δίκτυο μεταφορών. Ο βαθμός ωφέλειας τους εξαρτάται από το κατά πόσο συνδέονται αυτές οι περιοχές με ένα δευτερεύοντα δίκτυο μεταφορών με τους κυρίους άξονες και που επιτρέπουν την εξυπηρέτηση του δικτύου των μεσαίων και μικρών πόλεων.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω, καθίσταται ευκολότερη η εγκατάσταση βιοτεχνικών πάρκων σε περιοχές πλησίον υποδομών μεταφοράς καθώς μεταβιβάζονται σε αυτές όλα τα οφέλη.

3.4.4. Μεταβολή της κοινωνικοοικονομικής πραγματικότητας

Με βάση έρευνες που έχουν γίνει, έχει παρατηρηθεί στις περιοχές από τις οποίες διέρχονται μεγάλοι οδικοί άξονες αύξηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Το κατά κεφαλή

Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) είναι το σύνολο της αξίας των αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται στην διάρκεια μιας χρονικής περιόδου (έτος) στα όρια μιας χωρικής στατιστικής μονάδας (νομός, περιφέρεια) διαιρεμένο με το σύνολο του πληθυσμού που κατοικεί στην χωρική αυτή μονάδα την ίδια χρονική περίοδο. Πιο συγκεκριμένα σε έρευνα του παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού για το μέγεθος της αγοράς στις ζώνες επιρροής, χρησιμοποιήθηκε ένας δείκτης που προσδιορίζει το ύψος του ΑΕΠ των νομών από τους οποίους διέρχεται η Εγνατία και οι κάθετοι άξονες (Ζώνες II και III), εξήχθησαν τα παρακάτω:

- Η ισχυρή θέση των νομών που βρίσκονται στη Ζώνη II έναντι των υπολοίπων περιοχών σε σχέση τόσο με τη συμμετοχή τους στο παραγόμενο προϊόν όσο και ως προς τη σύνθεση του προϊόντος με εντονότερη παρουσία του τριτογενή και δευτερογενή τομέα
- Οι τάσεις εισοδηματικής σύγκλισης/απόκλισης καταγράφουν μια προοπτική εξομάλυνσης των διαφορών στις περιφέρειες της Ζώνης IV χωρίς ωστόσο να αναπτύσσεται δυναμική ουσιαστικής σύγκλισης με την ΕΕ-15.

Γενικά είναι φανερό ότι οι περιοχές από τις οποίες διέρχεται ένας μεγάλος οδικός άξονας όπως είναι η Εγνατία Οδός παρουσιάζουν τάσεις εκσυγχρονισμού της παραγωγικής τους δομής και σύγκλισης με τα εθνικά και ευρωπαϊκά μεγέθη με βάση τη σχετική παρουσία των οικονομικών τομέων. Η εξασφάλιση της ελεύθερης κινητικότητας βασικών παραγωγικών συντελεστών μέσα στην Ενιαία Αγορά πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα της πολιτικής των μεταφορών.

Ένας άλλος τομέας της κοινωνικοοικονομικής πραγματικότητας που θα μεταβληθεί είναι η απασχόληση, οι θέσεις εργασίας και η καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού. Μέσω της δημιουργίας δικτύων μεταφορών επιτυγχάνεται αύξηση της παραγωγικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας των αποκλεισμένων και μη περιοχών, καθώς παρέχεται καλύτερη κινητικότητα των συντελεστών παραγωγής και αυξάνεται η προσφορά και η ζήτηση εργασίας, γεγονός που επιτυγχάνεται και με την εγκατάσταση βιοτεχνικών – βιομηχανικών πάρκων. Βέβαια, αυτό εξαρτάται και από άλλα στοιχεία όπως οι υποδομές των οικισμών, η επαγγελματική κατάρτιση των κατοίκων, η εδαφική διαμόρφωση, η οικονομική πολιτική και άλλα.

3.4.5. Ποιότητα φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον επηρεάζεται με διάφορους τρόπους από τα δίκτυα μεταφορών και από τα μέσα μεταφοράς. Αν και θα περίμενε κανείς η λειτουργία ενός οδικού δικτύου να αυξάνει το θόρυβο παρόλα αυτά παρατηρείται μείωση του άμεσα επηρεαζόμενου από τον θόρυβο πληθυσμού καθώς σήμερα χρησιμοποιούνται διάφορες μέθοδοι προστασίας από το θόρυβο όπως είναι τα ηχοπετάσματα, η βλάστηση και άλλα. Έτσι μειώνονται κατά πολύ τα επίπεδα θορύβου σε σχέση με πριν.

Όσον αφορά την αέρια ρύπανση οι συγκεντρώσεις των ρύπων CO και NOx είναι κάτω των επιτρεπτών ορίων, έτσι δεν αναμένεται επιβάρυνση της ποιότητας του αέρα. Επίσης δεν παρατηρείται αποκοπή των οικοσυστημάτων και των περασμάτων των ζώων καθώς δημιουργούνται ειδικά περάσματα για τα ζώα κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων όπως είναι πράσινες γέφυρες, κάτω διαβάσεις ζώων, οχετοί κ.λ.π. Τέλος, η παρέμβαση στο τοπίο αν και είναι σημαντική παρόλα αυτά είναι καλαισθητή χάρη στη χρήση βλάστησης στα στόμια των σηράγγων και στα πρανή κατά μήκος του οδικού άξονα.

Ως προς το πολιτιστικό περιβάλλον τα δίκτυα μεταφοράς θα πρέπει να εξασφαλίζουν την αναγκαία πρόσβαση για την αξιοποίηση τους χωρίς όμως να προκαλούν υπερβολικές πιέσεις και προβλήματα περιβαλλοντικού χαρακτήρα (πχ. φθοράς, υποβάθμισης, συνωστισμού, κλπ.) στους αρχαιολογικούς και άλλους χώρους πολιτισμού.

3.4.6. Πληθυσμός και πληθυσμιακή εξέλιξη

Σε μια περιοχή από την οποία διέρχεται ένα μεγάλο αστικό κέντρο, σημειώνεται άνοδος του πληθυσμού τους, ενώ αυξάνεται σημαντικά και ο πληθυσμός των αστικών κέντρων αλλά παρατηρείται και σημαντική τόνωση των διασυνδέσεων και μετακινήσεων, ενδοπεριφερειακά αλλά και διαπεριφερειακά. Πιο συγκεκριμένα σε έρευνα του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού η Περιφέρεια Ηπείρου αύξησε τον πληθυσμό της κατά 4,15% τη δεκαετία 1991 και ειδικότερα, ο Νομός Ιωαννίνων εμφανίζεται ο δυναμικότερος σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς της Περιφέρειας με ποσοστό αύξησης 7,61%, ενώ αντίθετα ο Νομός Άρτας είναι αυτός που παρουσιάζει την πλέον φθίνουσα στο σύνολο των νομών της ζώνης επιρροής της Εγνατίας οδού με ποσοστό 0,74%. Η πόλη των Ιωαννίνων παρουσιάζει ποσοστό μεταβολής υψηλότερο κατά τέσσερις ποσοστιαίες μονάδες περίπου από αυτό της Ζώνης IV και του μέσου Χώρας. Από τα άλλα δύο αστικά κέντρα η Πρέβεζα παρουσιάζει υψηλούς ρυθμούς αύξησης (22,3%) σε αντίθεση με την Άρτα που δείχνει να είναι στάσιμη (αύξηση μόνον

1,8%). Τα δεδομένα αυτά, σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα ποσοστά των νομών και του συνόλου της Περιφέρειας, καταδεικνύουν, και στην περίπτωση της Ηπείρου, τάσεις αστικοποίησης.

3.4.7. Εργατικό δυναμικό

Το ανθρώπινο δυναμικό και η λειτουργία της αγοράς εργασίας αποτελούν κρίσιμη παράμετρο τόσο για την ανάπτυξη μιας περιοχής όσο και για την εγκατάσταση επιχειρηματικών πάρκων σε αυτήν. Συνήθως το ανθρώπινο δυναμικό και η αγορά εργασίας μιας περιοχής εξετάζονται μέσω του μεγέθους του εργατικού δυναμικού. Στις περιοχές κοντά σε δίκτυα μεταφοράς τα ποσοστά του εργατικού δυναμικού είναι ιδιαίτερα υψηλά και αυτός είναι ένας ακόμη λόγος της εγκατάστασης επιχειρηματικών πάρκων σε αυτές τις περιοχές. «Όσον αφορά στην κατανομή του εργατικού δυναμικού ενδοπεριφερειακά, αυτή ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό την πληθυσμιακή ιεραρχία των νομών κάθε περιφέρειας, η οποία αναδεικνύει στην πρώτη θέση το νομό-έδρα της εκάστοτε περιφέρειας. Έτσι, στην Κεντρική Μακεδονία, ο νομός Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει το 59,6% του περιφερειακού εργατικού δυναμικού, στη Δυτική Μακεδονία ο νομός Κοζάνης συγκεντρώνει το 50,8%, στην Ήπειρο ο νομός Ιωαννίνων το 47,8%, στη Θεσσαλία ο νομός Λάρισας το 39,4% και τέλος, στην Ανατολική Μακεδονία και Θράκη υπάρχει μεγαλύτερη ισορροπία, με τους νομούς Έβρου.»(Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού).

3.4.8. Ανεργία

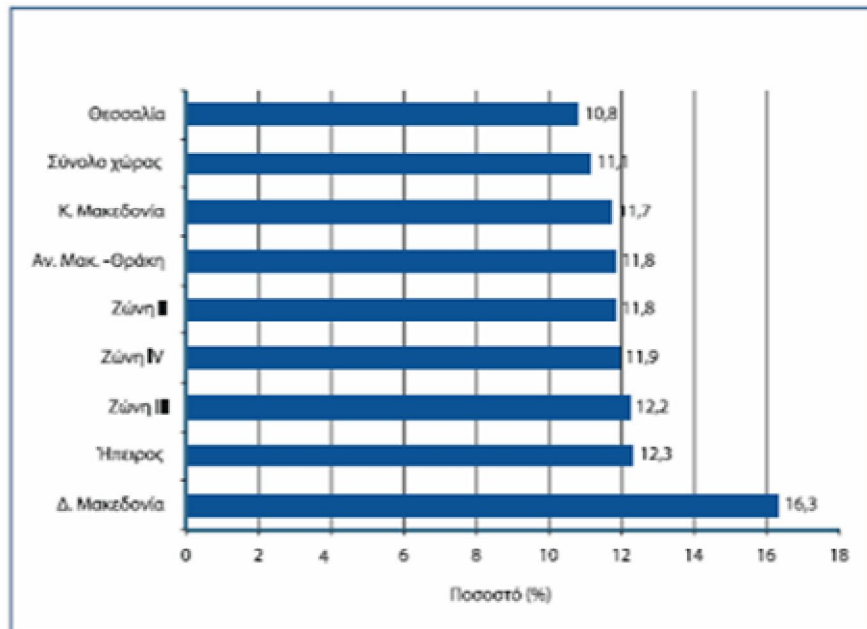
Τα ποσοστά ανεργίας μιας περιοχής αντανακλούν την κοινωνικοοικονομική της κατάσταση. Το βαθμό κοινωνικής συνοχής και την αγορά εργασίας της. Στις περιοχές επιρροής ενός μεγάλου οδικού δικτύου όπως η Εγνατία Οδός, τα ποσοστά ανεργίας μεταβάλλονται καθώς αλλάζει η αγορά εργασίας (ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων, αλλαγή χρήσεων γης) και η κοινωνικοοικονομική της κατάσταση. Στην ίδια έρευνα του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού, μεγαλύτερη αύξηση της ανεργίας παρουσιάζει η Κεντρική Μακεδονία (54,3%) και ακολουθεί η Ανατολική Μακεδονία και Θράκη (49,7%), ενώ μικρότερη αύξηση παρουσιάζει η Θεσσαλία (40,9%), η Δυτική Μακεδονία (31,4%) και πολύ μικρότερη η Ήπειρος (16,8%). Όπως είναι φανερό, συγκριτικά με τον εθνικό μέσο όρο αύξησης της ανεργίας (37,6%), μόνο δύο περιφέρειες παρουσιάζουν μικρότερη αύξηση, η Ήπειρος και η Δυτική Μακεδονία. Σε διανομαρχιακό τέλος επίπεδο, εμφανίζονται

Κεφάλαιο 3: Η επίδραση των υποδομών μεταφοράς στη χωροθέτηση Επιχειρηματικών Πάρκων

Καλοφύρη Ευθαλία

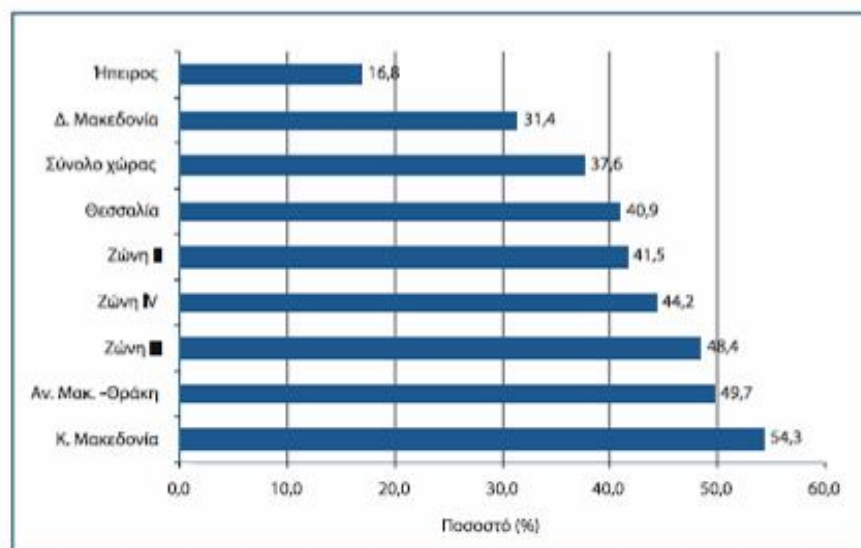
σημαντικότερες αποκλίσεις του βαθμού αύξησης της ανεργίας μεταξύ των νομών γενικότερα, αλλά και μεταξύ των νομών της ίδιας περιφέρειας.

Σχήμα 3.2: Ποσοστό Ανεργίας 2001 (%)



Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού

Σχήμα 3.3: Μεταβολή Ποσοστού Ανεργίας 1991 - 2001 (%)



Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού

3.4.9. Μεταφορικές Υποδομές – Εγνατία Οδός

Η Εγνατία οδός αποτελεί τον βασικό μεταφορικό άξονα που συνδέει τις Περιφέρειες της Βορείου Ελλάδας, ενώ οι κάθετοι άξονες προσφέρουν, κατά μήκος του συνοριακού χώρου,

συνδέσεις με τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο. Στο σύνολο της Ζώνης IV το σύστημα μεταφορών συμπληρώνεται με τη σύνδεση της Εγνατίας με 5 λιμάνια, 8 αεροδρόμια καθώς και με το σιδηροδρομικό δίκτυο (κυρίως με τους κλάδους που εξυπηρετούν λιμένες).

Η Εγνατία οδός είναι ένας από τους δύο διευρωπαϊκούς άξονες μεταφορών (ο άλλος είναι ο ΠΑΘΕ) που διασχίζουν τη χώρα μας και μαζί με το «Ελευθέριος Βενιζέλος» που αποτελεί τον τρίτο πόλο των «διευρωπαϊκών δικτύων» αποτελούν τις πύλες και συνδέσεις της χώρας μας με τον ευρωπαϊκό χώρο. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα είναι η βασική υποδομή που στηρίζει τη λειτουργία της ενιαίας εσωτερικής αγοράς. Τα δίκτυα διευκολύνουν την επικοινωνία και ενοποιούν τον ευρωπαϊκό χώρο που ήταν διασπασμένος σε εθνοκεντρικά συστήματα μεταφορών με ελάχιστες διασυνδέσεις μεταξύ των χωρών. Ο ελληνικός χωροταξικός σχεδιασμός τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε περιφερειακό έχει λάβει σοβαρά υπόψη το ρόλο και τη λειτουργία της Εγνατίας.

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι η Εγνατία δεν αποτελεί μόνον έναν σημαντικό άξονα μεταφορών που συνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα και αναπτύσσει τον βορειοελλαδικό χώρο, αλλά αναμένεται και σχεδιάζεται να παίζει έναν πολύ ευρύτερο αναπτυξιακό ρόλο ως άξονα διασύνδεσης της χώρας με τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο αλλά και τη Μεσόγειο και της χώρες της Μέσης Ανατολής. Για το σκοπό αυτό αντιμετωπίζεται ενταγμένη στο πλαίσιο του σχεδιασμού του ευρύτερου ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών της χώρας.

Στην Περιφέρεια Ηπείρου, οι αεροπορικές μεταφορές εκτελούνται κυρίως από το αεροδρόμιο Ιωαννίνων, το οποίο ανήκει στην κατηγορία των αερολιμένων νομοθετημένων εσωτερικού. Ένα δεύτερο αεροδρόμιο, το αεροδρόμιο του Ακτίου, φιλοξενεί πολύ σημαντική τουριστική κίνηση, με αιχμή κατά τους θερινούς μήνες και εξυπηρετεί κυρίως την παράκτια ζώνη των νομών Πρέβεζας και Θεσπρωτίας και τη Λευκάδα. Η Ήπειρος διαθέτει 4 λιμάνια, με σημαντικότερο το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, εθνικής σημασίας και ένας από τους σημαντικότερους λιμένες της χώρας, με αξιόλογη επιβατική και εμπορευματική κίνηση. Τα προγραμματιζόμενα σημαντικά λιμενικά έργα, σε συνδυασμό με την πρόσβαση της Εγνατίας Οδού και τη δημιουργία συνδυασμένου κόμβου στην Ηγουμενίτσα, θα μετατρέψουν το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας σε βασική «πύλη» της χώρας προς την Ε.Ε., τη Μεσόγειο και την Αδριατική. Τα τρία μικρότερης εμβέλειας λιμάνια της Περιφέρειας είναι: το λιμάνι της Πρέβεζας, με σημαντική εμπορευματική κίνηση και τα λιμάνια της Πάργας και της Σαγιάδας, που είναι μικρά επιβατικά λιμάνια τουριστικού χαρακτήρα (εξυπηρέτηση σύνδεσης με Κέρκυρα, Παξούς, ή άλλους τουριστικούς προορισμούς).

3.5. Βιομηχανικές Περιοχές και Πάρκα

Όπως είναι γνωστό, η Εγνατία Οδός έχει θετικές επιδράσεις στην προσπελασιμότητα των ΒΠΠΕ ως σημαντικών πυρήνων οικονομικής δραστηριότητας, γεγονός που επηρεάζει τη συνολική οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής.

Με βάση το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης λειτουργούν πέντε ΒΠΠΕ, μία σε κάθε νομό (στις έδρες), καθώς και ένα Βιοτεχνικό Πάρκο στις Σάπες (Ν.Ροδόπης). Δύο ακόμη Βιομηχανικά πάρκα (ΒΙΟΠΑ) πρόκειται να λειτουργήσουν στην Ορεστιάδα και στον Ίασμο, ενώ υπάρχει κατεύθυνση και για τη δημιουργία ΒΙΟΠΑ Καβάλας.

Στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας έχουν θεσμοθετηθεί οι ακόλουθες βιομηχανικές περιοχές: Ν. Θεσ/νίκης (λειτουργούσα), Ν. Σερρών (λειτουργούσα), Ν. Κιλκίς (λειτουργούσα), Ν. Χαλκιδικής (θεσμοθετημένη με το ΠΔ 136/86), Ν. Πέλλης – Ν. Ημαθίας (οριοθετημένη) και Ν. Πιερίας (θεσμοθετημένη με το ΠΔ 136/86). Στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης λειτουργούν ΒΠΠΑ με προσωρινές ρυθμίσεις, σύμφωνα με σχέδιο ΠΔ, που προβλέπει ρυθμίσεις για τον εξωαστικό χώρο της πόλης (ΖΟΕ Θεσσαλονίκης). Τα ΒΠΠΑ αυτά βρίσκονται στις εξής περιοχές: Καλοχώρι, Νεοχωρούδα, Ωραιόκαστρο-Ευκαρπία, Ραιδεστός. Σύμφωνα με το Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις στα έργα υποδομής των περιοχών υποδοχής βιομηχανικών μονάδων (ΒΙ.ΠΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ.) και απαιτείται εξυγίανση-ρύθμιση των κύριων πόλων βιομηχανικής συγκέντρωσης και ανάπτυξη – επέκταση των ΒΠΠΕ, ΒΕΠΠΕ, ΒΠΠΑ. Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, οργανωμένοι χώροι υποδοχής με τις κατάλληλες υποδομές αποτελούν οι ΒΠΠΕ Φλώρινας και Κοζάνης, ενώ υλοποιούνται οι ΒΕΠΠΕ Γρεβενών και Δεσκάτης. Σε ό,τι αφορά τα ΒΙΟΠΑ αυτά υλοποιούνται στο Νομό Κοζάνης (Κοζάνη, Εράτυρα και Σιάτιστα) και θα συγκεντρώνουν επιχειρήσεις επεξεργασίας ξύλου, γαλακτοκομικών προϊόντων και γούνας. Μελετάται, επίσης, η δημιουργία ΒΙΟΠΑ στους νομούς Καστοριάς και Γρεβενών.

Πίνακας 3.2: Βιομηχανικές περιοχές κατά μήκος της Εγνατίας Οδού

ΒΙΠΕ	Ζώνη	Έκταση (στρ.)
Αλεξανδρούπολης	II	2.100
Κομοτηνής	II	4.332
Καβάλας	II	2.081
Ξάνθης	II	984
Δράμας	III	2.231
Θεσσαλονίκης	II	9.686
Σερρών	II	1.200
Κιλκίς	III	962
Χαλκιδικής	III	**
Πέλλης-Ημαθίας	II-III	**
Πιερίας	III	**
Φλώρινας	III	1.090
Κοζάνης	II	**
Πρέβεζας	III	2.141
Ιωαννίνων	II	**
Βόλου *	III	2.759
Λάρισας	III	2.500
Καρδίτσας- Τρικάλων	III	**

* Σε απόσταση 6,5 χλμ. περίπου από την κυρίως Βιομηχανική Περιοχή και δεξιά της οδού Βόλου-Βελεστίνου, λειτουργεί το Παράρτημα της ΒΙ.ΠΕ., συνολικής έκτασης 1.720 στρμ. περίπου, όπου εγκαθίστανται οχλούσες βιομηχανικές μονάδες.

** Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

Πηγή: ETBA (www.etba.gr/etba/bipe)

Στην Ήπειρο, οι ΒΙΠΕ Πρέβεζας και Ιωαννίνων προσδιορίζουν σήμερα την δυναμική του Άξονα ανάπτυξης βιομηχανικών δραστηριοτήτων: Πρέβεζα-Άρτα-Ιωάννινα-Κακκαβιά. Περιφερειακής σημασίας περιοχές ανάπτυξης της μεταποίησης (ΠΟΑΠΔ – ΒΕΠΕ), προτείνονται πέραν των ήδη θεσμοθετημένων περιοχών (ΒΙΠΕ Ιωαννίνων, ΒΙΠΕ Πρέβεζας, ΒΙΟΠΑ Θεσπρωτίας) και στις ευρύτερες περιοχές Άρτας, Ηγουμενίτσας (σε συνδυασμό με τη λειτουργία του λιμανιού και τη δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου και ελεύθερης ζώνης). Επίσης προβλέπεται η δημιουργία ΠΟΑΠΔ – ΒΕΠΕ τοπικής κλίμακας και σημασίας ανά νέο δήμο ή ομάδα όμορων νέων δήμων, στα πλαίσια κατάρτισης των ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ του νόμου 2508/97 (ΦΕΚ 124 Α), όπως ΠΟΑΠΔ - ΒΕΠΕ Ιωαννίνων, Άρτας, Κόνιτσας, Μετσόβου, Πάργας, Καναλλακίου κλπ.

Τέλος, στην περιφέρεια Θεσσαλίας υπάρχουν τρεις ΒΙ.ΠΕ: μια στο νομό Μαγνησίας, μία στο νομό Λάρισας και μία στη ζώνη Καρδίτσας-Τρικάλων. Εκτιμάται ότι στο χρονικό ορίζοντα μιας πενταετίας τόσο η ΒΙΠΕ Μαγνησίας όσο και αυτή της Λάρισας θα έχουν κορεστεί. Έτσι για μεν τη Μαγνησία υπάρχει ανάγκη καθορισμού νέας ΒΕΠΕ (με

προτεινόμενη θέση από το Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας την παράκτια ζώνη του Αλμυρού), για δε τη Λάρισα απαιτείται διερεύνηση της δυνατότητας επέκτασης της υπάρχουσας ΒΙΠΕ ή δημιουργία νέας. Για την εξυγίανση του αστικού ιστού από οχλούσες βιοτεχνίες, στο Βόλο ολοκληρώνονται τα έργα υποδομής στο υπάρχον ΒΙΟΠΑ, ενώ στη Λάρισα, στα Τρίκαλα και στην Καρδίτσα θα απαιτηθούν εκτάσεις ΒΙΟΠΑ για την κάλυψη σταδιακά των σημερινών αλλά και των μελλοντικών αναγκών. Η υπάρχουσα ΒΙΠΕ της ζώνης Καρδίτσας-Τρικάλων αναμένεται να καλύψει μέρος των αναγκών, εφόσον αποκτά συγκριτικά πλεονεκτήματα με πρόοδο των οδικών έργων και την εφαρμογή μέτρων οργάνωσης του τομέα.

Είναι φανερό από τα παραπάνω στοιχεία ότι η ύπαρξη μιας υποδομής μεταφοράς όπως είναι η Εγνατία Οδός οδηγεί στην εγκατάσταση επιχειρηματικών πάρκων καθ' όλο το μήκος της και κατ' επέκταση οδηγεί στην αναβάθμιση των περιοχών επιρροής της και στην σταδιακή ανάπτυξη τους.

3.6. Ο αναπτυξιακός δυναμισμός της Εγνατίας

«Ο χωροταξικός σχεδιασμός και ο αναπτυξιακός προγραμματισμός στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ αναγνωρίζουν τον κρίσιμο ρόλο της Εγνατίας Οδού και τη λειτουργία της ως αναπτυξιακού άξονα. Οι στόχοι τόσο των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού όσο και των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ) αναφέρονται συγκεκριμένα στους τρόπους με τους οποίους θα λειτουργήσει και θα αξιοποιηθεί ο αναπτυξιακός ρόλος της Εγνατίας Οδού. Επίσης ένα σημαντικό μέρος της συνολικής χρηματοδότησης που αφορά τους νομούς και τις περιφέρειες αποδίδεται στην υλοποίηση της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων καθώς και γενικότερα στις υποδομές μεταφορών.»(Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων Εγνατίας Οδού)

Οι επιπτώσεις του αναπτυξιακού άξονα της Εγνατίας θα είναι ανάλογες του επιπέδου ανάπτυξης και του υπάρχοντος αναπτυξιακού δυναμισμού των περιφερειακών και τοπικών παραγωγικών συστημάτων, γι' αυτό και δεν παρουσιάζουν όλες οι περιοχές τον ίδιο δυναμισμό.

Κάποιες περιοχές εμφανίζουν αύξηση πληθυσμού, υψηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ και χαμηλό ποσοστό ανεργίας, ενώ άλλες έχουν αρνητικές επιπτώσεις. Επίσης, σε κάποιες περιοχές οι θετικές αναπτυξιακές επιπτώσεις θα χρειαστούν μεγαλύτερη χρονική περίοδο για να κάνουν ορατή την παρουσία τους.

«Οι θετικές επιπτώσεις θα είναι μεγαλύτερες στις ήδη αναπτυγμένες περιοχές που περιέχουν και τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, όπως οι νομοί Θεσσαλονίκης και Κοζάνης και οι περιφέρειες Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας που παρουσιάζουν τους υψηλότερους δείκτες κατά κεφαλήν ΑΕΠ, καθώς και οι νομοί Έβρου, Ξάνθης, Κιλκίς, Χαλκιδικής, Καστοριάς, Λάρισας και Μαγνησίας που έχουν τιμές του δείκτη υψηλότερες του μέσου όρου. Στο αντίθετο άκρο, τις χαμηλότερες τιμές του δείκτη έχουν η περιφέρεια της Ηπείρου και οι τρεις νομοί της Θεσπρωτίας, Πρέβεζας και Άρτας, καθώς και οι νομοί Ροδόπης, Δράμας, Σερρών και Πέλλας. Η αύξηση του πληθυσμού είναι μεγαλύτερη στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ιδίως στους νομούς Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Χαλκιδικής και Πιερίας, ενώ σημαντικές αυξήσεις εμφανίζονται σε όλους σχεδόν τους νομούς της περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Η Ήπειρος συγκεντρώνει και πάλι χαμηλούς δείκτες (με εξαίρεση το Νομό Ιωαννίνων). Τέλος, η ανεργία αποτελεί σημαντικό πρόβλημα για όλες σχεδόν τις περιοχές. Είναι ιδιαίτερα ψηλή σε όλους τους νομούς της Δυτικής Μακεδονίας, και εμφανίζεται αυξημένη σε όλους τους νομούς της Ηπείρου, τους περισσότερους νομούς της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και σε αρκετούς της Κεντρικής Μακεδονίας.

Η συγκέντρωση αρνητικών δεικτών και τάσεων στην Ήπειρο επιβεβαιώνει τις ανησυχίες για την καθυστέρηση που μπορεί να εμφανιστεί στην εμφάνιση των θετικών επιπτώσεων από την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού στην περιφέρεια αυτή. Από την άλλη πλευρά, η ολοκλήρωση του υπόλοιπου άξονα ευνοεί τις περιοχές και περιφέρειες που εμφανίζουν τις σημαντικότερες θετικές τάσεις και, από αυτή την άποψη, η λειτουργία του άξονα στην παρούσα φάση καλύπτει σημαντικό μεταφορικό έργο. (Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων Εγνατίας Οδού)

3.7. Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, η συμβολή των μεταφορικών υποδομών στην ανάπτυξη βιομηχανικών πάρκων είναι σημαντική και αξιοσημείωτη. Με την κατασκευή μεταφορικών υποδομών σε μια περιοχή παρατηρείται αύξηση του αριθμού των εγκατεστημένων επιχειρήσεων καθώς και του αριθμού των απασχολουμένων, αυξάνεται ο αριθμός των επιχειρήσεων που εγκαθίστανται στην περιοχή καθώς και η φύση των είδη εγκατεστημένων επιχειρήσεων και κατά συνέπεια καταπολεμείται σημαντικά η ανεργία. Η χρονοαπόσταση από μεγάλα αστικά κέντρα και από πρώτες ύλες μειώνεται και το ίδιο συμβαίνει και με το κόστος μεταφοράς. Επίσης, οι σημαντικές επιχειρηματικές επενδύσεις που λαμβάνουν χώρα

στην περιοχή την καθιστούν αρκετά ανταγωνιστική. Αυξάνεται η προσπελασιμότητα και η κινητικότητα της περιοχής και γενικά η αναπτυξιακή δραστηριότητα, χωρίς όμως να επιβαρύνεται το κοινωνικό, πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον της περιοχής.

Τα αποτελέσματα της έρευνας για την επιχειρηματική δραστηριότητα στο Βατερό Κοζάνης από το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού έδειξαν πως για το 47% των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στο Βατερό ο κύριος λόγος εγκατάστασης ήταν η Εγνατία Οδός. Ένα ακόμα σημαντικό αποτέλεσμα δείχνει πως το 80% των επιχειρήσεων που επέλεξαν το Βατερό για έδρα της επιχείρησής τους μετά την ολοκλήρωση των έργων είναι ο ίδιος ο άξονας. Όσον αφορά τη χρονοαπόσταση, τα αποτελέσματά έδειξαν πως ο χρόνος ο οποίος εξοικονομήθηκε για την μεταφορά από και προς το Βατερό, σε σχέση με τα τρία γειτονικά αστικά κέντρα της Βορείου Ελλάδας, τη Βέροια, τα Γρεβενά και τη Θεσσαλονίκη είναι περίπου 40, 15 και 60 λεπτά αντίστοιχα. Τέλος, το κόστος μεταφοράς ως μεταβλητή άμεσα εξαρτώμενη με τη χρονοαπόσταση εκτιμάται πως θα μειωθεί αναλόγως.

Η οικονομική πορεία των επιχειρήσεων στις ζώνες επιρροής μιας μεταφορικής υποδομής όπως η Εγνατία Οδός επηρεάζεται θετικά από τις υποδομές μεταφοράς, είτε μέσω της εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων στην περιοχή (που πριν την κατασκευή της οδού δεν θα γινόταν), είτε με την οικονομική άνθηση των είδη εγκατεστημένων επιχειρήσεων.

Οι μακροπρόθεσμες επιδράσεις εμφανίζονται ευνοϊκές, καθώς αναμένεται περαιτέρω προσέλκυση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε περιοχές όπως το Βατερό. Η παραπάνω πρόβλεψη στηρίζεται στη μελέτη της διαχρονικής μεταβολής του αριθμού των επιχειρήσεων που επιλέγουν της περιοχές επιρροής της Εγνατίας Οδού για τόπο εγκατάστασής τους, καθώς και στην παρατηρούμενη αύξηση των αξιών γης στην περιοχή. Μια σημαντική μακροπρόθεσμη μεταβολή αναμένεται να είναι και η επέκταση των περιοχών συναλλαγής ως αποτέλεσμα της οποίας αναμένεται να προκύψει αύξηση του όγκου των συναλλαγών, αύξηση των κερδών και τόνωση της τοπικής απασχόλησης. Η παραπάνω παραδοχή για την αύξηση των συναλλασσόμενων περιοχών προκύπτει από την ανάλυση των αποτελεσμάτων των συνεντεύξεων, σύμφωνα με τα οποία οι επιχειρηματίες επιθυμούν να αυξήσουν τις συναλλασσόμενες περιοχές και συγκεκριμένα να ανοιχτούν προς τις αγορές της Ηπείρου, ενώ οι πλέον αισιόδοξοι δείχνουν πρόθεση να ανοιχτούν προς τις αγορές των Βαλκανίων. Γεγονός που αποδεικνύει την θετική επίδραση των υποδομών μεταφοράς στην ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων.



4. Επιπτώσεις Επιχειρηματικών Πάρκων

4.1. Εισαγωγή

Τα επιχειρηματικά πάρκα μπορεί να έχουν μια σειρά από επιπτώσεις στο περιβάλλον, είτε στο φυσικό όπως είναι επιπτώσεις στη γεωλογία, την τεκτονική, τη σεισμικότητα, τη μορφολογία και το έδαφος, τα επιφανειακά νερά, την ατμοσφαιρική ποιότητα, το θόρυβο και τα λύματα – απορρίμματα. Είτε επιπτώσεις που σχετίζονται το βιοτικό περιβάλλον (οικοσύστημα, χλωρίδα και πανίδα) και το ανθρωπογενές περιβάλλον (πληθυσμός, ασχολίες κατοίκων, χρήσεις γης, εισοδήματα).

Γενικά, η μείωση της παραγωγικότητας της βιομηχανίας στις πόλεις αποτέλεσε αντικείμενο ερευνών για πολλά χρόνια. Το πρόβλημα κυρίως εντοπίζεται να είναι η χωροθέτηση των βιομηχανιών και οι χωρικές επιπτώσεις της εγκατάστασής τους. Συχνά επιχειρείται να μελετηθούν έργα που είναι αποκομμένα από την οικονομία της περιοχής και εξετάζεται πως επηρεάζονται από παράγοντες όπως το χτιστό περιβάλλον (συμφόρηση,

εγκατάλειψη, διαθεσιμότητα περιοχών, κ.λπ.) ή τα προσωπικά χαρακτηριστικά των κατοίκων τους (που αφορούν την ανεργία, για παράδειγμα, την ηλικία, τη φυλή ή την ικανότητα). Δηλαδή στόχος των ερευνών είναι να καταδειχθεί η σύνδεση μεταξύ της χωρικής αλλαγής και των εξελίξεων στο επίπεδο της εθνικής και διεθνούς οικονομίας.

4.2. Κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις

4.2.1. Επιπτώσεις για τον Δήμο φιλοξενίας

Η πραγματοποίηση της επένδυσης του βιοτεχνικού πάρκου και η εγκατάσταση και λειτουργία των επιχειρήσεων σ' αυτό, αναμένεται ότι θα έχουν θετικές επιπτώσεις στην περιοχή, οι οποίες ειδικότερα εντοπίζονται:

- στο επίπεδο απασχόλησης
- στο επίπεδο εθνικού προϊόντος
- επιπτώσεις χωροταξικού χαρακτήρα
- στο αναπτυξιακό επίπεδο με ευρεία έννοια

Εκτός από το γεγονός ότι η λειτουργία ενός ΒΙΟΠΑ, αναμένεται να είναι οικονομικά αποδοτική, αναμένεται επίσης και η απόρροια ενός συνόλου άλλων θετικών επιπτώσεων, τόσο για τις επιχειρήσεις που θα εγκατασταθούν όσο και για την ευρύτερη περιοχή φιλοξενίας του ΒΙΟ.ΠΑ. Παρακάτω παρουσιάζονται μερικές από τις κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις ενός βιοτεχνικού πάρκου για τον δήμο φιλοξενίας του.

Οικονομική ωφέλεια από την είσπραξη των δημοτικών τελών: Η εγκατάσταση επιχειρήσεων σε ένα βιοτεχνικό πάρκο, μπορεί να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής μέσω τις εισαγωγής και είσπραξης δημοτικών τελών από τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις στα προϊόντα που παράγουν αλλά και μέσω ενός συμβολικού ποσού – ενοικίου.

Οικονομική ωφέλεια από τη διαχείριση των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης: Ένας άλλος τρόπος της οικονομικής ωφέλειας ενός Δήμου από την εγκατάσταση επιχειρήσεων στο βιοτεχνικό πάρκο, είναι η διαχείριση των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης σε συνεργασία με την αντίστοιχη Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης Αποχέτευσης (ΔΕΥΑ). Με τη διαχείριση των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης του βιοτεχνικού πάρκου ο εκάστοτε Δήμος θα μπορεί να εισπράττει ένα ποσοστό του λογαριασμού και θα μπορεί έτσι να το διαχειριστεί για τις ανάγκες του Δήμου.

Οικονομική ωφέλεια από την αποκομιδή των σκουπιδιών και από τη συντήρηση των οδών: Σε αυτή την περίπτωση μπορεί να επιτευχθεί συνεργασία με τον φορέα διαχείρισης του βιοτεχνικού πάρκου, έτσι ώστε να εισπράττεται ένα ποσό από τον Δήμο για την αποκομιδή και διαχείριση των σκουπιδιών (επικινδύνων και μη) και από τη συντήρηση των οδών αυτού.

Συνεκμετάλλευση των επιχειρηματικών οικοπέδων με τον φορέα υλοποίησης: Τα οικοπέδα του βιοτεχνικού πάρκου ανήκουν στον Δήμο και για το λόγο αυτό μπορεί να συμφωνηθεί και να επιτευχθεί συνεκμετάλλευση των επιχειρηματικών οικοπέδων με τον φορέα υλοποίησης του βιοτεχνικού πάρκου. Δηλαδή παραχώρηση της δημοτικής γης από τον Δήμο στο φορέα υλοποίησης του ΒΙΟ.ΠΑ. και απόδοση ενός ποσοστού από την τιμή πώλησης των οικοπέδων στον Δήμο.

Μείωση της ανεργίας και ενίσχυση της απασχόλησης: Δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης κυρίως για τους δημότες του Δήμου με αποτέλεσμα τη συγκράτηση των κατοίκων στην περιοχή τους π.χ. στο ΒΙ.ΠΑ. Ξάνθης απασχολούνται 800 άτομα (είθισται οι επιχειρήσεις να απασχολούν κυρίως εργαζόμενους από την περιοχή εγκατάστασής τους, όπως άλλωστε γίνεται και στις ήδη εγκατεστημένες επιχειρήσεις στον Δήμο Φιλοθέης). Με αυτό τον τρόπο θα μειωθούν τα ποσοστά ανεργίας της περιοχής, θα ενισχυθεί η απασχόληση και θα προσελκύσει κόσμο και από άλλες περιοχές για αναζήτηση εργασίας. Συμπερασματικά λοιπόν εκτιμάται, ότι το ΒΙΟΠΑ σαν άμεσο αποτέλεσμα της λειτουργίας του, θα συμβάλλει ουσιαστικά στην ενίσχυση της απασχόλησης στην περιοχή και μείωση της ανεργίας καθώς πολλές από τις ενδιαφερόμενες προς εγκατάσταση επιχειρήσεις, λόγω των περιορισμών που αντιμετωπίζουν στους χώρους όπου είναι εγκατεστημένες σήμερα δεν μπορούν να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους όπως θα επιθυμούσαν. Βέβαια οποιαδήποτε εκτίμηση του αριθμού των νέων θέσεων εργασίας θα ήταν παρακινδυνευμένη.

Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας: Πλέον των νέων θέσεων εργασίας που αφορούν τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις πρέπει να προστεθούν και αυτές που θα δημιουργηθούν από την προσέλκυση και άλλων επιχειρήσεων στην περιοχή, που θα προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση αυτού του αρχικού αναπτυξιακού σκοπού.

Ανθρώπινο δυναμικό κατά τη διάρκεια των τεχνικών εργασιών: Στο θέμα της απασχόλησης δεν θα πρέπει να παραβλεφθούν και οι ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό που θα προκύψουν κατά τη διάρκεια των τεχνικών εργασιών, και οι οποίες θα καλυφθούν στο μεγαλύτερο ποσοστό τους από εργαζόμενους της περιοχής (εργάτες, τεχνίτες, μηχανικοί κλπ).

Απασχόληση μόνιμου προσωπικού: Με την απασχόληση μόνιμου προσωπικού στο φορέα λειτουργίας του βιοτεχνικού πάρκου όπως μηχανικοί, γεωπόνοι, οικονομολόγοι, **«Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας»**

ηλεκτρολόγοι, υδραυλικοί, κηπουροί, διοικητικό προσωπικό κ.α. θα αυξηθούν οι θέσεις εργασίας του Δήμου και θα μειωθεί η τάση μετανάστευσης στα μεγάλα αστικά κέντρα προς αναζήτηση εργασίας. Το πρόβλημα εύρεσης εργασίας είναι μεγαλύτερο για τους πτυχιούχους καθώς δεν υπάρχουν θέσεις γι' αυτούς στους μικρούς Δήμους και για αυτό το λόγο μεταναστεύουν στα αστικά κέντρα. Έτσι ο Δήμος μπορεί να αξιοποιήσει το επιστημονικό και όχι μόνο προσωπικό που διαθέτει.

Δημιουργία επιχειρήσεων: Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του βιοτεχνικού πάρκου μπορούν να δημιουργηθούν επιχειρήσεις στα πέριξ εκτός του ΒΙΟ.ΠΑ. και επί της Εγνατίας οδού, όπως είναι εστιατόρια, καφέ, καταστήματα, εμπορικές επιχειρήσεις, τράπεζες κ.α. που θα έχουν άμεση σχέση και με το πάρκο (π.χ. σίτιση εργαζομένων). Αυτή είναι μια άλλη παράμετρος που θα συμβάλλει στην άνθηση της οικονομίας αλλά και της απασχόλησης της περιοχής.

Αλλαγή της αξίας γης της περιοχής: Αναμένεται να σημειωθεί κατακόρυφη αύξηση της αξίας γης της περιοχής (οικόπεδα, κτήματα κ.τ.λ.) στα πέριξ του βιοτεχνικού πάρκου σε σχέση με τα σημερινά δεδομένα καθώς η περιοχή θα εμφανίζεται επαρκώς ανεπτυγμένη και έτοιμοι να καλύψει της ανάγκες των ιδιοκτητών της, ενώ η ποιότητα ζωής τους θα είναι αναβαθμισμένη.

Προστασία του Περιβάλλοντος: Η προστασία του περιβάλλοντος μπορεί να επιτευχθεί με την ίδρυση ΒΙΟ.ΠΑ με οικολογική διάσταση και ουσιαστική προστασία του περιβάλλοντος διότι θα πρέπει να γίνουν τα απαραίτητα έργα υποδομής του ΒΙΟ.ΠΑ. [δίκτυα εσωτερικής οδοποιίας, δίκτυα ύδρευσης και πυρασφάλειας, δίκτυα αποχέτευσης όμβριων και ακαθάρτων, μονάδα βιολογικού καθαρισμού, κτίρια διοίκησης και υπηρεσιών, δίκτυα ηλεκτροφωτισμού - καθαριότητας -τηλεπικοινωνιών]. Επίσης μπορεί στο χώρο του βιοτεχνικού πάρκου να γίνεται ανακύκλωση με τοποθέτηση των κάδων ανακύκλωσης σε διάφορα λειτουργικά σημεία εντός και εκτός αυτού. Ο φορέας διαχείρισης του ΒΙΟ.ΠΑ σε συνεργασία με κάποια εταιρεία ανακύκλωσης θα μπορεί να διαχειριστεί τα ανακυκλώσιμα. Μια άλλη λύση είναι η τοποθέτηση μηχανών κομποστοποίησης έξω από εστιατόρια, καφέ κλπ. έτσι ώστε να παράγεται βελτιωτικό εδάφους καλής ποιότητας το οποίο θα χρησιμοποιείται για την κάλυψη των κηπευτικών αναγκών του πάρκου και του Δήμου.

Ορθολογική χωροταξία: Μια πολύ σημαντική παράμετρος για τον δήμο είναι η χωροταξία της περιοχής η οποία αναμένεται να αλλάξει καθώς θα εγκαθίστανται εντός του ΒΙΟ.ΠΑ. οι επιχειρήσεις - βιοτεχνίες, με αποτέλεσμα να μένουν ελεύθεροι χώροι κοντά στον

αστικό ιστό του Δήμου για άλλες χρήσεις όπως κατοικία, καταστήματα, εμπορικές επιχειρήσεις κ.α., των οποίων η αξία γης θα είναι αυξημένη.

Πόλος ανάπτυξης της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας: Με βάση όλα τα παραπάνω το βιοτεχνικό πάρκο θα αποτελέσει πόλο ανάπτυξης της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας και επιπλέον θα αυξηθεί το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων του Δήμου φιλοξενίας του ΒΙΟ.ΠΑ και θα προσελκύσει νέο κόσμο για εγκατάσταση στο Δήμο.

Κατασκευή αντισταθμιστικών έργων: Ο φορέας υλοποίησης του ΒΙΟ.ΠΑ μπορεί να κατασκευάσει αντισταθμιστικά έργα στο τοπικό δημοτικό διαμέρισμα (π.χ. ανέγερση Πνευματικού Κέντρου ή Αθλητικού κέντρου ή μονάδας μεταποίησης-αποθήκευσης-προώθησης τοπικών προϊόντων κ.α.). Έτσι για ακόμα μια φορά ο Δήμος θα ωφεληθεί από την εγκατάσταση του βιοτεχνικού πάρκου και οικονομικά και κοινωνικά.

Στήριξη των κατοίκων της περιοχής: Ο φορέας διαχείρισης του ΒΙΟ.ΠΑ θα μπορεί να στηρίζει άπορες οικογένειες, να χορήγει υποτροφίες κ.α. σε δημότες του τοπικού δημοτικού διαμερίσματος που θα φιλοξενηθεί το ΒΙΟ.ΠΑ, και αυτό θα μπορεί να γίνει στην ουσία από τα έσοδα του Δήμου που θα προέρχονται από τη λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ.

Κατασκευή έργων υποδομής: Παράλληλα με την κατασκευή του ΒΙΟ.ΠΑ θα κατασκευαστούν έργα υποδομής όπως είναι δρόμοι, σχολεία, δίκτυα ηλεκτροφωτισμού κ.α. στο τοπικό δημοτικό διαμέρισμα φιλοξενίας του ΒΙΟ.ΠΑ., από τα έσοδα του Δήμου που θα προέρχονται από τη λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ. Ενδεικτικά τα έσοδα του Δήμου μόνο από το ανταποδοτικό τέλος φωτισμού-καθαριότητας για μια έκταση ΒΙΟ.ΠΑ. 600 στρεμμάτων, δύναται να φτάνουν τις 330.000,00 €/χρόνο (βάσει απόφασης δημοτικού συμβουλίου Δήμου Πασσαρώνος - ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων).

Αναβάθμιση των υποδομών παιδείας: Για την αναβάθμιση των υποδομών παιδείας μπορούν να κατασκευαστούν σύγχρονα σχολεία και διδακτήρια και γενικά μπορεί να παρέχονται καλύτερης ποιότητας υπηρεσίες στους δημότες καθώς ο Δήμος θα διαθέτει περισσότερα έξοδα λόγω της κατασκευής του ΒΙΟ.ΠΑ και θα μπορεί να στηρίζει τέτοιου είδους έργα..

Αξιοποίηση πλεονεκτημάτων περιοχής και αποφόρτιση ιστού: Η χωροθέτηση και λειτουργία του ΒΙΟΠΑ στην περιοχή, αξιοποιεί στο μέγιστο βαθμό τα πλεονεκτήματα της περιοχής, και δίνει τη δυνατότητα αποφόρτισης του ιστού του Δήμου από την εγκατάσταση επαγγελματικών εργαστηρίων, βιοτεχνικών μονάδων αλλά και βιομηχανιών, εταιριών παροχής υπηρεσιών και φορέων έρευνας, με ότι θετικό συνεπάγεται αυτό για την εν γένει όχληση της πόλης (κυκλοφοριακό, αέρια κλπ). Έτσι αναμένεται μακροχρόνια:

«Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας»

- Ενίσχυση του ρυθμού των πραγματοποιούμενων επενδύσεων (παράγωγες και αυτόνομες επενδύσεις).
- Τροποποίηση των δομών του παραγωγικού ιστού της περιοχής, με θετικά αποτελέσματα πάνω στην ισορροπία της ανάπτυξης και της εξασφάλισης της απασχόλησης, με παράλληλη ενίσχυση του βαθμού ανεξάρτησης της οικονομικής ζωής της περιοχής.
- Ορθότερη κατανομή των πόρων και εκμετάλλευση των παραγωγικών δυνατοτήτων της περιοχής, και γενικά.
- Ενίσχυση του ρόλου της περιοχής στον ανεπτυγμένο παραγωγικό ιστό της χώρας.

Μεταφορές και κυκλοφορία: Κατά τη φάση κατασκευής του έργου αναμένεται να αυξηθεί η κίνηση των τροχοφόρων οχημάτων (μεταφορά προσωπικού και υλικών, εργοταξιακά οχήματα και μηχανήματα), όμως δεν θα είναι σημαντική και θα είναι αποσπασματική, λόγω του μικρού αριθμού των οχημάτων και της μικρής διάρκειας των κατασκευαστικών εργασιών. Επίσης θα υπάρχει αύξηση των κυκλοφοριακών κινδύνων λόγω της κίνησης των οχημάτων και των εργασιών κατασκευής. Αυτοί οι κίνδυνοι μπορούν να αντιμετωπισθούν με τη λήψη ορισμένων μέτρων προκειμένου να προειδοποιούνται έγκαιρα και αποτελεσματικά οι οδηγοί των διερχόμενων οχημάτων όπως είναι η κατάλληλη ορατή σήμανση, προσωπικό ως παραστάτη με ερυθρές σημαίες κλπ. καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών κατασκευής.

Επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία: Η λειτουργία ενός επιχειρηματικού πάρκου δεν προκαλεί κίνδυνο στην ανθρώπινη υγεία των κατοίκων της περιοχής. Ενώ, είναι πιθανό μέσω της οριοθέτησης και του ελέγχου της βιομηχανικής δραστηριότητας της περιοχής, να μειωθεί ο κίνδυνος για την ανθρώπινη υγεία.

4.2.2. Επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις

«Η σημαντικότερη κατηγορία επιπτώσεων αφορά τα πλεονεκτήματα που δημιουργούνται από κάθε τοπική συσπείρωση περισσότερων επιχειρήσεων. Πρόκειται για τις «οικονομίες συσπείρωσης», οι οποίες και διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες:

1. Πλεονεκτήματα που δημιουργούνται από την επέκταση της παραγωγής μιας επιχείρησης σε μια καθορισμένη τοποθεσία (οικονομίες κλίμακας -large scales economies)
2. Πλεονεκτήματα που δημιουργούνται από την τοπική συγκέντρωση επιχειρήσεων με αρκετά ομοειδή χαρακτηριστικά (localization economies).

3. Πλεονεκτήματα που αναμένεται να δημιουργηθούν από την τοπική συγκέντρωση διαφόρων κλάδων δραστηριότητας (urbanization economies).» (BIO.ΠΑ Πτολεμαΐδας – Μελέτη σκοπιμότητας – βιωσιμότητας)

Το επιχειρηματικό πάρκο με τις υπηρεσίες που παρέχει στις επιχειρήσεις όπως είναι υπηρεσίες στήριξης των επιχειρήσεων, τεχνικές υπηρεσίες, υπηρεσίες υποδομής, υπηρεσιών Marketing, οργάνωσης επιχειρήσεων και πληροφόρησης, από τον αντίστοιχο φορέα καθώς επίσης και με τα έτοιμα οικοπέδα σε τιμές συμφέρουσες για τις επιχειρήσεις και με τις απαιτούμενες υποδομές μπορεί να προσελκύσει τη συγκέντρωση επιχειρήσεων και μάλιστα σε μερικές περιπτώσεις ομοειδών επιχειρήσεων (localized economies). Άλλες υπηρεσίες τις οποίες μπορεί να παρέχει ένα BIO.ΠΑ είναι εκπόνηση μελετών για την περαιτέρω διεύρυνση των δικτύων και παρακολούθησης των διεθνών εξελίξεων, σχέδια υποβοήθησης της οργάνωσης της παραγωγής και δημιουργία νέων δομών εκπαίδευσης στελεχών και κατάρτισης εργατικού δυναμικού οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν την ενίσχυση της «δικτύωσης» στην εγχώρια και διεθνή αγορά, με βελτίωση της ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων, καλύτερη διείσδυση στις αγορές (τοπική και διεθνή), τα οποία θα τις βοηθήσουν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό ακόμα και σε διεθνή επίπεδα.

Παρακάτω παρουσιάζονται μια σειρά από επιπλέον οφέλη για της επιχειρήσεις που εγκαθίστανται σε ένα βιοτεχνικό πάρκο.

Διευκόλυνση δημιουργίας νέων επιχειρήσεων και προσέλκυση επενδύσεων: Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως με την κατασκευή του βιοτεχνικού πάρκου θα εγκατασταθούν στην περιοχή του εκτός από τις παρούσες επιχειρήσεις και άλλες νέες και γενικώς θα προσελκύσουν νέες επενδύσεις. Με αυτό τον τρόπο το δίκτυο των επιχειρήσεων του BIO.ΠΑ θα γίνει δυνατότερο και θα μπορεί να προσφέρονται στις επιχειρήσεις αυτές περισσότερα οφέλη.

Αύξηση παραγωγικότητας & ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων: Η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε μια χωρική ενότητα θα οδηγήσει στην αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων καθώς θα είναι ευκολότερη η πρόσβαση σε πρώτες ύλες, υπηρεσίες, θυγατρικές επιχειρήσεις και διάφοροι άλλοι τύποι διευκολύνσεων και επίσης θα οδηγήσει και σε αύξηση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των επιχειρήσεων αλλά με τρόπο αποδοτικό ο οποίος θα συμβάλλει στη συλλογική ωφέλεια των επιχειρήσεων.

Μείωση του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων : Το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων θα μειωθεί αισθητά για διάφορους παράγοντες μερικοί από τους οποίους είναι

«Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας»

η μείωση του κόστους αγοράς των οικοπέδων, ευκολότερη πρόσβαση σε αγαθά, δημιουργία ερευνών για λογαριασμό όλων των επιχειρήσεων για αύξηση της παραγωγικότητας και λόγω του δικτύου επιχειρήσεων, υψηλότερο τεχνολογικό εξοπλισμό και διάφοροι άλλοι παράγοντες.

Πληρέστερη αξιοποίηση και απορρόφηση κοινοτικών και εθνικών πόρων: Η αξιοποίηση και η απορρόφηση των κοινοτικών και εθνικών πόρων θα μπορεί να γίνει σε όφελος περισσότερων από μιας επιχειρήσεων καθώς ένα έργο στο χώρο του βιοτεχνικού πάρκου μπορεί να ωφελήσει πολλές επιχειρήσεις. Επίσης ένα άλλο παράδειγμα είναι μια επένδυση σε έναν τομέα παραγωγής θα έχει θετικά αποτελέσματα και σε άλλους έτσι υπάρχει μεγαλύτερη απορρόφηση των πόρων.

Μείωση της γραφειοκρατίας κατά την αδειοδότηση: Για την εγκατάσταση των επιχειρήσεων στο χώρο του βιοτεχνικού πάρκου δεν απαιτείται Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Άδεια Εγκατάστασης καθώς έχουν δημιουργηθεί κατά την κατασκευή του ΒΙΟ.ΠΑ, γεγονός που μειώνει τα έξοδα και το χρόνο για την δημιουργία και έλεγχο των αδειών.

Πρόσθετη χρηματοδότηση: Σύμφωνα με τον Αναπτυξιακό Νόμο οι επιχειρήσεις που βρίσκονται εντός βιοτεχνικών πάρκων λαμβάνουν επιπλέον επιχορήγηση 5%.

Οικονομική ανάπτυξη επιχειρήσεων: όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως οι επιχειρήσεις εντός του ΒΙΟ.ΠΑ έχουν μεγαλύτερη οικονομική ανάπτυξη όπως για παράδειγμα έχουν ωφέλεια πάνω στο κόστος παραγωγής της τάξης του 10-15%, επιχορηγήσεις, μειωμένο κόστος υπηρεσιών Marketing, οργάνωσης επιχειρήσεων και πληροφόρησης και άλλα.

Πλήρης και ουσιαστικός έλεγχος των επιχειρήσεων: Η συγκέντρωση βιομηχανιών σε ένα χώρο θα έχει αποτέλεσμα τον πλήρη και ουσιαστικό έλεγχο τους μέσω του φορέα διαχείρισης του ΒΙΟ.ΠΑ και μέσω του δικτύου στο οποίο θα συμμετέχουν.

Εύκολη χωροθέτηση και εγκατάσταση επιχειρήσεων: Η χωροθέτηση και η εγκατάσταση των επιχειρήσεων στο Δήμο θα είναι ευκολότερη από την εγκατάσταση μιας επιχείρησης μόνη της διότι θα υπάρχουν τα απαραίτητα έργα υποδομής του ΒΙΟ.ΠΑ. όπως είναι δίκτυα εσωτερικής οδοποιίας, δίκτυα ύδρευσης και πυρασφάλειας, δίκτυα αποχέτευσης όμβριων και ακαθάρτων, μονάδα βιολογικού καθαρισμού, κτίρια διοίκησης και υπηρεσιών, δίκτυα ηλεκτροφωτισμού - καθαριότητας –τηλεπικοινωνιών.

4.3. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

4.3.1. Εισαγωγή

Όπως είναι γνωστό, η ίδρυση βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων μέσης όχλησης επιτρέπεται μόνο σε ΒΙΠΑ ή ΒΙΟΠΑ και απαγορεύεται σε περιοχές Γενικής Κατοικίας.. Τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά πάρκα, θεωρείται απαραίτητο να έχουν το χαρακτηρισμό της ΒΕΠΕ (Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές) σύμφωνα με το Ν. 2545/97 και κατά συνέπεια να έχουν φορέα διαχείρισης, ο οποίος αναλαμβάνει την όλη διαδικασία οργάνωσης, από την εξασφάλιση των απαραίτητων εκτάσεων, την κατασκευή των έργων υποδομής μέχρι τις διαπραγματεύσεις με μονάδες, οι οποίες ενδιαφέρονται να εγκατασταθούν στην περιοχή.

Η ίδρυση βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων χαμηλής όχλησης, δεν επιτρέπεται σε περιοχές Γενικής Κατοικίας, ενώ επιτρέπεται σε ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ και άλλες ειδικές ζώνες με τοπικό χαρακτήρα.

Η εκτίμηση των επιπτώσεων σε μικρή κλίμακα, στην άμεση γειτονία μεταποιητικών μονάδων, από τα αρχεία των υπηρεσιών περιβάλλοντος των Νομαρχιών, αποσκοπεί στην αξιολόγηση των περιβαλλοντικών προβλημάτων με βάση την υφιστάμενη κατάσταση και τον τρόπο που αυτή βιώνεται από τους περιοίκους. Η προσέγγιση αυτή της αξιολόγησης των οχλήσεων από τη βιομηχανία, με βάση τα παράπονα και τις καταγγελίες των περιοίκων των βιομηχανικών μονάδων, συντελεί στην ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της πραγματικότητας, τα οποία πολλές φορές είναι μη αναμενόμενα.

Από την καταγραφή αυτή προκύπτουν τα προβλήματα που προκαλούνται από μικρές κατά κανόνα μονάδες, περισσότερο από την παραγωγική διαδικασία και πολύ λιγότερο από τις καύσεις.

Παρακάτω ακολουθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των βιομηχανικών – βιοτεχνικών πάρκων που σχετίζονται με το φυσικό και βιοτικό περιβάλλον, κατά τη φάση κατασκευής και κατά τη φάση λειτουργίας αυτών.

4.3.2. Επιπτώσεις κατά την κατασκευή

Οι κυριότερες επιπτώσεις κατά την φάση κατασκευής των έργων των επιχειρηματικών πάρκων είναι επιπτώσεις που αφορούν την μορφολογία του εδάφους, τα επιφανειακά νερά, την ατμοσφαιρική ρύπανση, το θόρυβο και τα απόβλητα των εργοταξίων που

«Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας»

δημιουργούνται. Παρόλα αυτά εφόσον τηρούνται η ισχύουσα νομοθεσία και η συνήθης πρακτική καλής λειτουργίας των εργοταξίων, δεν υπάρχει ιδιαίτερος κίνδυνος να παρουσιαστούν σημαντικές τέτοιου είδους επιπτώσεις.

Επιπτώσεις στη μορφολογία του εδάφους και το τοπίο

Οι κύριες επιπτώσεις στη μορφολογία του εδάφους και στο τοπίο κατά τη φάση κατασκευής θα προκύψουν από τη διάτρηση του επιφανειακού στρώματος του εδάφους πχ. Για την εγκατάσταση του δικτύου ύδρευσης ή ομβρίων, καθώς και από τα έργα οδοποιίας και τα έργα αποκατάστασης όπως είναι τα έργα φύτευσης πρασίνου.

Οι επιπτώσεις αυτές δεν είναι σημαντικές καθώς είναι μικρής κλίμακας και πραγματοποιούνται σε μικρό χρονικό διάστημα, ενώ τα ορύγματα που μπορεί να δημιουργηθούν είναι συνήθως περιορισμένων διαστάσεων. Συνεπώς αν ακολουθηθούν και οι κανόνες των σχετικών δημοσίων έργων όσον αφορά στις εκσκαφές, τις τομές, σωστή διάθεση πλεοναζόντων ποσοτήτων κλπ., δεν θα υπάρξει ιδιαίτερη επίπτωση στη μορφολογία του εδάφους και το τοπίο.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι οι επιπτώσεις στο τοπίο μπορεί να είναι θετικές όσον αφορά την αισθητική του καθώς στο χώρο του επιχειρηματικού πάρκου συνήθως δημιουργούνται περιμετρικά ζώνες πρασίνου με είδη φυτών ανάλογα με την περιοχή έτσι ώστε να εντάσσονται αρμονικά στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής.

Επιφανειακά νερά

Είναι ενδεχόμενο μικρές ποσότητες λυμάτων, χωμάτων και λαδιών ή άλλων ρύπων από την λειτουργία και τη συντήρηση των μηχανημάτων να επιβαρύνουν το έδαφος και τα νερά είτε είναι επιφανειακά είτε είναι υπόγεια. Βέβαια, ο κίνδυνος αυτός υπάρχει για κάθε εργοταξιακό χώρο, ενώ ελαχιστοποιείται με τη λήψη κατάλληλων μέτρων αποφυγής της ρύπανσης κατά την κατασκευή, όπως είναι η συλλογή και κατάλληλη διάθεση των αποβλήτων, κατάλληλες εγκαταστάσεις υγιεινής για τους εργαζόμενους στον χώρο των έργων και αποφυγή απόρριψης χωμάτων ή άλλων υλικών στα παρακείμενα ρέματα, ποτάμια, λίμνες κλπ.

Εφόσον ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για την ελαχιστοποίηση των ποσοτήτων των παραπάνω πηγών ρύπανσης, οι ποσότητες ρυπαντών που ενδέχεται να καταλήξουν στους

υδάτινους αποδέκτες δεν είναι σημαντικές και δεν αναμένονται επιπτώσεις στους υδάτινους αποδέκτες.

Ατμοσφαιρική ρύπανση

Κατά την φάση κατασκευής των έργων υπάρχει δημιουργία σκόνης λόγω των διαφόρων χωματουργικών εργασιών που λαμβάνουν χώρα για τις ανάγκες κατασκευής του έργου. Το γεγονός αυτό μπορεί να οδηγήσει σε υποβάθμιση της ατμόσφαιρας της περιοχής ή σε επικαλύψεις εξαιτίας κατακαθίσεων της σκόνης αφενός λόγω της μικρής έκτασης των έργων που πραγματοποιούνται και αφετέρου λόγω του μικρού χρονικού διαστήματος που απαιτείται για να ολοκληρωθούν τα έργα.

Παρόλα αυτά αν ληφθούν κάποια μέτρα ελαχιστοποίησης των επιπτώσεων αυτών όπως είναι η εναπόθεση υλικών σε σωρούς στο ελάχιστό δυνατό ύψος ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία κονιορτού και η κάλυψη των οχημάτων μεταφοράς με ειδικά σκέπαστρα, τότε δεν θα επηρεαστεί σημαντικά η ατμόσφαιρα της περιοχής από τη σκόνη.

Από την αυξημένη κίνηση των οχημάτων λόγω μεταφοράς των υλικών κατασκευής καθώς και από τον εξοπλισμό για τις εργασίες κατασκευής ενδέχεται να υπάρχει επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από τις εκπομπές καυσαερίων, στην εκάστοτε περιοχή, η οποία όμως επιβάρυνση δεν αναμένεται να είναι σημαντική. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη χρήση οχημάτων και μηχανημάτων τελευταίας τεχνολογίας και άριστα συντηρημένα έτσι ώστε να μειωθούν στο ελάχιστο οι εκπομπές αερίων στην ατμόσφαιρα της περιοχής του έργου.

Εκτός όμως από τις εκπομπές αερίων, ρυπαντών και αιωρούμενων σωματιδίων που προέρχονται από τα καυσαέρια των οχημάτων και μηχανημάτων, σωματιδιακή ρύπανση προκαλείται και από τη διακίνηση και εναπόθεση διαφόρων υλικών κυρίως μέσω του ανέμου. Τα υλικά αυτά διασκορπίζονται και δημιουργούν σκόνη (dust fall) στα χαμηλότερα στρώματα της ατμόσφαιρας και σε μικρή απόσταση από τα έργα.

Οι εκπομπές αυτές όμως συνήθως είναι σχετικά μικρές και οι συγκεντρώσεις όλων των ρύπων είναι συνήθως μικρότερες από τα επιτρεπτά όρια ακόμα και μέσα στα όρια της έκτασης του υπό κατασκευή έργου. Έτσι οι εργασίες για την κατασκευή ενός βιοτεχνικού πάρκου έχουν συνήθως αμελητέα επίδραση στην ατμοσφαιρική ποιότητα της περιοχής.

Θόρυβος

Γενικά τα επίπεδα θορύβου κατά την φάση κατασκευής ενός τέτοιου έργου δύναται να αγγίζουν μη ενοχλητικά επίπεδα αρκεί να εφαρμοστεί η ισχύουσα νομοθεσία για τα επιτρεπόμενα όρια θορύβου από τα μηχανήματα και τα οχήματα εργοταξίου. Εξάλλου τα έργα λαμβάνουν χώρα σε μεγάλη απόσταση από κατοικημένες περιοχές.

Απόβλητα εργοταξίου

Δεν υπάρχουν επιπτώσεις από τα απόβλητα των εργοταξιακών χώρων κατασκευής των επιχειρηματικών πάρκων (βιομηχανικών – βιοτεχνικών) καθώς τα στερεά απορρίμματα του εργοταξίου συλλέγονται και διατίθενται μαζί με τα οικιακά απορρίμματα των περιοχών αυτών.

4.3.3. Επιπτώσεις από τη λειτουργία της βιομηχανίας - βιοτεχνίας

Η διατύπωση προτάσεων για την εγκατάσταση και λειτουργία βιομηχανικών μονάδων, εστιάζεται στα προβλήματα του αστικού χώρου και κύρια στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Για τα υγρά απόβλητα και τα στερεά απορρίμματα, ισχύουν οι γενικοί περιορισμοί που προβλέπονται από τη νομοθεσία και δεν απαιτούνται πρόσθετα μέτρα για τις περιοχές Γενικής Κατοικίας, ενώ για το ατμοσφαιρικό περιβάλλον είναι κεφαλαιώδους σημασίας η ακριβής θέση και ο βαθμός όχλησης από κάθε μονάδα χωριστά.

Επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων

Η μετεγκατάσταση στο ΒΙΟ.ΠΑ ενός αριθμού επιχειρήσεων, οι οποίες λειτουργούσαν αρχικά εντός του δήμου θα έχει άμεσα αποτελέσματα στην ανακούφιση της περιοχής τόσο από την κυκλοφοριακή συμφόρηση που μπορεί να παρατηρούνται λόγω των μετακινήσεων των αγαθών κατά τη διάρκεια της ημέρας, όσο και στην αέρια ρύπανση από τα καυσαέρια των αυτοκινήτων.(Βιοτεχνικό πάρκο Πτολεμαΐδας)

Επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα από τις βιομηχανικές- βιοτεχνικές καύσεις

Η βιομηχανία συμμετέχει καθοριστικά στην ατμοσφαιρική ρύπανση της εκάστοτε περιοχής, με τις εκπομπές των ρύπων αιχμής από τη διαδικασία της καύσης (διοξειδίο του

«Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας»

θείου, αιωρούμενα σωματίδια) και σε μικρότερο βαθμό με τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου. Επισημαίνεται ότι οι ρύποι και οι οχλήσεις από τις παραγωγικές διεργασίες καθώς και οι ρύποι από τις καύσεις συντελούν επίσης στη δημιουργία τοπικών προβλημάτων, στην άμεση γειτονία των βιομηχανικών μονάδων (απόσταση μέχρι 2 km). Παρόλα αυτά δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικές οι επιπτώσεις στην ατμόσφαιρά καθώς οι ποσότητες σε ΒΙΟ.ΠΑ δεν είναι μεγάλες και με τη λήψη ειδικών μέτρων δεν αναμένεται να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην ατμόσφαιρα της περιοχής.

Απόβλητα

Κατά την λειτουργία των βιομηχανιών και των βιοτεχνιών προκύπτουν αέρια απόβλητα από την καύση των υγρών καυσίμων, υγρά απόβλητα από την χρήση του νερού στις βιομηχανίες τροφίμων καθώς και μικρές ποσότητες στερεών αποβλήτων κυρίως υπολλειμμάτων πλαστικών και υλικών συσκευασίας.

Αέρια απόβλητα

Κατά την λειτουργία των ΒΙΟ.ΠΑ αέρια απόβλητα, προκύπτουν κυρίως από την κατανάλωση των καυσίμων. Παρόλα αυτά η αύξηση κατανάλωσης των καυσίμων δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλη και με τη χρήση ειδικών μέτρων (φίλτρα, καταλύτες κλπ.) δεν προκαλεί σημαντικά προβλήματα στην ατμόσφαιρα της εκάστοτε περιοχής.

Εκτός από τα σωματίδια των καυσαερίων δεν προκύπτουν σωματίδια από τις παραγωγικές διαδικασίες. Επίσης εμφανίζεται καπνός από την καύση ορυκτών καυσίμων, κυρίως μαζούτ που χρησιμοποιούν οι ενεργοβόρες βιομηχανίες. Συνήθως όμως ο καπνός δεν ξεπερνούν τα νομοθετημένα όρια. Τέλος στα πλαίσια της παραγωγικής διαδικασίας παρατηρούνται κατά περιόδους εκπομπές σκόνης από κάποιες βιομηχανίες ή βιοτεχνίες όπως είναι από τις Μαρμαροβιομηχανίες και τις βιομηχανίες οικοδομικών υλικών κατά τη διάρκεια των φορτοεκφορτώσεων πρώτων υλών και από τα ξυλουργεία. Όμως δεν ξεπερνά τα όρια των οικοπέδων και είναι σε μικρή έκταση.

Σε κάθε περίπτωση η λειτουργούσα επιχείρηση οφείλει να εγκαταστήσει όποιο σύστημα επεξεργασίας ρύπων περιγράφεται στην εκάστοτε Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλόντικών Όρων, ενώ επιβάλλεται και ο τακτικός έλεγχος για τη σωστή λειτουργία των εγκαταστάσεων και τη συντήρησή τους.

Υγρά απόβλητα

Η σύσταση των υγρών αποβλήτων που προέρχονται από τις μικρές βιομηχανίες και τις βιοτεχνίες είναι ουσίες οργανικής προέλευσης και βιολογικά αποδομήσιμες και δεν υπάρχουν τοξικές ουσίες ή βαρέα μέταλλα στα απόβλητα.

Η διάθεση των αποβλήτων των επιχειρηματικών περιοχών μέχρι πριν λίγα χρόνια γινόταν σε στεγανούς βόθρους, όμως σήμερα η κατάσταση είναι διαφορετική καθώς πλέον η διάθεση των αποβλήτων γίνεται μέσω αγωγών που οδηγούν τα απόβλητα σε μονάδες βιολογικών καθαρισμών, που υπάρχουν στις περιοχές χωροθέτησης των επιχειρηματικών πάρκων, για επεξεργασία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στο νομό Ιωαννίνων αποτελεί η βιομηχανική περιοχή Ιωαννίνων στην οποία τα υγρά απόβλητα μέσω αγωγού μεταφοράς λυμάτων στην ΜΚΑ των Ιωαννίνων μεταφέρονται στη μονάδα βιολογικού καθαρισμού των Ιωαννίνων για επεξεργασία.

Επίσης, οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να προσαρμόσουν την ποιότητα των αποβλήτων τους στις προδιαγραφές της μονάδας αυτής και να διενεργούν εργαστηριακές αναλύσεις τουλάχιστον μία φορά το μήνα, για τον έλεγχο των χαρακτηριστικών και της παροχής των υγρών αποβλήτων. Τέλος, προκειμένου να μην υπάρχουν διαρροές αποβλήτων στο περιβάλλον, ο φορέας διαχείρισης του ΒΙΟ.ΠΑ έχει τη μέριμνα για τον καθαρισμό και τη συντήρηση του δικτύου των ομβρίων και του αποχετευτικού δικτύου, ώστε να εξασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία αυτών.

Στερεά απόβλητα – τοξικά - οσμές

Το σοβαρό πρόβλημα των οσμών και της επικινδυνότητας απασχολεί ευρύτερες περιοχές (γειτονιά, γειτονικούς) και συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τη χρήση ή την αποθήκευση διαλυτών. Πιο συγκεκριμένα, τους γειτονικούς ενοχλούν κατά κανόνα τα χυτήρια, τα ξυλουργεία, τα επιπλαποιεία, οι μικρές δεξαμενές, ενώ ευρύτερες περιοχές και τις δημοτικές αρχές απασχολούν κυρίως τα βυρσοδεψεία, τα αλλαντοποιεία και οι δεξαμενές καυσίμων.

Οι καταγγελίες αφορούν στις περισσότερες περιπτώσεις μικρές μονάδες, οι οποίες είναι διάσπαρτες στον οικιστικό ιστό και δεν τηρούν μέτρα προστασίας ή ακόμα πολλές φορές είναι παράνομες. Επειδή για κάθε είδος όγλησης ευθύνονται περιορισμένοι σε αριθμό κλάδοι, οι οποίοι παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά για όλη την περιοχή, η θέσπιση κλαδικών μέτρων θα πρέπει να αποτελέσει βασική κατεύθυνση της στρατηγικής αναβάθμισης των περιοχών κατοικίας.

Παρόλα αυτά, γενικά δεν παρατηρούνται τοξικά απόβλητα στα βιοτεχνικά πάρκα ενώ στερεά απόβλητα προκύπτουν κυρίως από τα υλικά συσκευασίας των πρώτων υλών και από τη χρήση του προσωπικού. Στην ουσία δηλαδή πρόκειται για ποιότητα απορριμμάτων ανάλογη της ποιότητας των οικιακών απορριμμάτων, ενώ οι ποσότητες είναι σχετικά περιορισμένες και τα απορρίμματα διατίθενται στα δίκτυα αποκομιδής απορριμμάτων της εκάστοτε περιοχής (κοινοτικό, δημοτικό κλπ.).

Θόρυβος

Σύμφωνα με το Π.Δ. 1180/81, ορίζονται ως ανώτερα επιτρεπόμενα όρια θορύβου σε νομοθετημένες βιομηχανικές περιοχές τα 70dB(A) και σε περιοχές που επικρατεί το βιομηχανικό στοιχείο τα 65 dB(A). Με βάση αυτά τα όρια, τα βιομηχανικά – βιοτεχνικά πάρκα δεν εκτιμάται ότι τα υπερβαίνουν, καθώς συνήθως τα εκτιμώμενα επίπεδα θορύβου των βιομηχανιών αγγίζουν στα όρια των οικοδομικών τους γραμμών περίπου τα 55 dB(A).

Βέβαια οπωσδήποτε υπάρχει όχληση από την παραγωγική διαδικασία μεγάλων μονάδων, οι οποίες είναι περιορισμένες σε αριθμό, αλλά έχουν μεγάλη ακτίνα επίδρασης και κατά συνέπεια δεν κατατάσσονται στην κατηγορία μονάδων με τοπικές επιπτώσεις. Οι θόρυβοι και οι δονήσεις συνδέονται αποκλειστικά με παράπονα από εφαπτόμενες κατοικίες και από συγκεκριμένους κλάδους, όπως τα μαρμαρογλυφεία, τα μηχανουργεία, οι αλουμινοκατασκευές, τα είδη κεραμικής και τα πλεκτήρια. Η χρήση ανεξάρτητων κτιρίων ή η επιβολή ισχυρής ηχομόνωσης μπορεί να οδηγήσει σε θεαματική βελτίωση της κατάστασης, γι' αυτό και τα εκτιμώμενα επίπεδα θορύβου των βιομηχανιών στα όρια των οικοδομικών τους γραμμών είναι σε χαμηλά επίπεδα.

Επιπτώσεις στην κατανάλωση ενέργειας από τις βιομηχανικές- βιοτεχνικές καύσεις

Οι καταναλώσεις βιομηχανικών καυσίμων κατά τη δεκαετία 1987-1997 μειώθηκαν δραστικά (περίπου 40% στην κατανάλωση μαζούτ), κύρια λόγω της αποβιομηχάνισης που συντελέστηκε στην Αττική στο διάστημα αυτό, με αποτέλεσμα την εκτιμώμενη αξιοσημείωτη μείωση των εκπομπών ρύπων. Η μείωση αυτή στην κατανάλωση των κατ' εξοχήν βιομηχανικών καυσίμων, διαμορφώνει ένα τελείως διαφορετικό τοπίο για τις βιομηχανικές εκπομπές ρύπων σε σχέση με το 1984, όταν διαμορφώθηκε η πολιτική για την εγκατάσταση και λειτουργία της βιομηχανίας στην Αττική (ΠΔ 84/84).

Το μεγαλύτερο μέρος από τα καταναλισκόμενα καύσιμα στη βιομηχανία, εκτιμάται ότι καταναλώνεται από περιορισμένο αριθμό μεγάλων σχετικά μονάδων, γεγονός το οποίο επιτρέπει την αποτελεσματική εφαρμογή μέτρων μείωσης στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Πιο συγκεκριμένα, η επιβολή της χρήσης φυσικού αερίου στους σχετικά μεγάλους καταναλωτές είναι εφικτή, γιατί αφενός ο αριθμός των μεγάλων μονάδων είναι περιορισμένος και αφετέρου γιατί οι μονάδες αυτές έχουν τις απαιτούμενες υποδομές για την προσαρμογή τους.

Η χρήση του φυσικού αερίου στις σχετικά μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις για την παραγωγή ενέργειας, θα καταστήσει ελάχιστες τις εκπομπές ρύπων όπως είναι τα αιωρούμενα σωματίδια, το διοξείδιο του θείου, ενώ θα υπάρξει μικρή μείωση στις εκπομπές οξειδίων του αζώτου και υδρογονανθράκων. Δεδομένου ότι στους ρύπους αυτούς (οξείδια του αζώτου και υδρογονάνθρακες), η κύρια πηγή είναι η κυκλοφορία των αυτοκινήτων, εκτιμάται ότι με τη χρήση του φυσικού αερίου στις βιομηχανικές καύσεις, η συμμετοχή της βιομηχανίας - βιοτεχνίας στο νέφος της ευρύτερης περιοχής θα παρουσιάσει ιδιαίτερα σημαντική μείωση.

Επιπτώσεις στα νερά και το έδαφος

Οι εργασίες που λαμβάνουν χώρα κατά την φάση κατασκευής, δεν δημιουργούν υποβάθμιση της ποιότητας των επιφανειακών ή υπόγειων νερών. Κατά την φάση λειτουργίας πιθανές επιπτώσεις θα μπορούσαν να προέλθουν από τη ρύπανση του υδατικού δυναμικού με απόβλητα ορυκτέλαια λίπανσης καθώς και απόβλητα υδραυλικά υγρά των οχημάτων και μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται. Όμως τα απόβλητα αυτά μπορούν να αντιμετωπισθούν με τη λήψη μέτρων απομάκρυνσης των ουσιών που τυχόν διαρρέουν.

Επιπτώσεις στα κλιματολογικά και βιοκλιματικά χαρακτηριστικά

Τόσο η κατασκευή ενός ΒΙΟ.ΠΑ όσο και η λειτουργία του δεν επηρεάζουν τα κλιματικά και βιοκλιματικά χαρακτηριστικά της περιοχής φιλοξενίας του ΒΙΟ.ΠΑ. Όσον αφορά τα έργα, είναι μικρής κλίμακας και η φύση και ο τρόπος κατασκευής τους δεν δικαιολογεί την διακύμανση των κλιματικών και βιοκλιματικών χαρακτηριστικών. Όσον αφορά τη λειτουργία του επιχειρηματικού πάρκου όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως με τη λήψη κατάλληλων μέτρων δεν αναμένεται να επηρεαστούν η ατμόσφαιρά, η ποιότητα των νερών κλπ., συνεπώς δεν υπάρχει κίνδυνος αλλαγής των χαρακτηριστικών αυτών.

Επιπτώσεις στην γλωρίδα και την πανίδα

Οι επιπτώσεις στη γλωρίδα και στην πανίδα από την κατασκευή και λειτουργία ενός τέτοιου έργου δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικές αν έχουν ληφθεί τα απαιτούμενα προληπτικά και αντιρρυπαντικά μέτρα ώστε να επηρεαστεί άμεσα. Κατά την λειτουργία του δεν επιβαρύνεται το χερσαίο περιβάλλον καθώς γίνεται οργανωμένη διαχείριση των αποβλήτων των επιχειρήσεων.

Η μοναδική επίπτωση που μπορεί να υπάρξει είναι να διακοπεί η καθημερινή διαδρομή που ακολουθούν τα ζώα λόγω της ύπαρξης του έργου. Αυτό το γεγονός μπορεί να αποφευχθεί με τη σωστή χωροθέτηση του πάρκου έτσι ώστε να μη διαταράσσεται η πορεία διαδρομής της πανίδας της περιοχής έτσι ώστε να αποφευχθεί και η είσοδος τους στο χώρο του πάρκου και να χρησιμοποιηθούν προστατευτικά που να εμποδίζουν την είσοδο αυτών.

4.3.4. Μέτρα μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Η στρατηγική για τη βιομηχανική-βιοτεχνική δραστηριότητα θα πρέπει να έχει διπλό στόχο, αφενός τη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών και αφετέρου τη διατήρηση υγιούς οικονομίας και στην έννοια αυτή περιλαμβάνεται η εξασφάλιση θέσεων εργασίας. Δεδομένου ότι οι υφιστάμενες βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες συνδέονται με σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο οικιστικό περιβάλλον, η εξυγίανση και η προστασία των περιοχών Γενικής Κατοικίας θα πρέπει να αποτελέσει κύρια προτεραιότητα, ενώ ταυτόχρονα η πολιτική αυτή θα συνέβαλε στην αποδοχή, από το κοινωνικό σύνολο, της πολιτικής εκσυγχρονισμού των μεταποιητικών μονάδων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η χρήση φυσικού αερίου στη βιομηχανία θα συνέβαλε αφενός στην αποφόρτιση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος από μεγάλες ποσότητες ρύπων αιχμής και αφετέρου στην αξιοπιστία του όποιου σχεδίου αναβάθμισης.

Την τελευταία 10ετία, έχει αλλάξει ριζικά το σκηνικό στο επίπεδο των θεσμών με την ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο πολλών κοινοτικών οδηγιών οι οποίες στοχεύουν στη μείωση της ρύπανσης, στην πρόληψη ή την αντιμετώπιση ατυχημάτων και στη θέσπιση μέσων πολιτικής.

«Ενδεικτικά αναφέρονται η ΚΥΑ 69269/90, η οποία έθεσε σε εφαρμογή τη διαδικασία εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οδηγία Seveso, η οποία επέβαλε την εκπόνηση σχεδίων αντιμετώπισης των συνεπειών τεχνολογικών ατυχημάτων και η οδηγία για τον ολοκληρωμένο έλεγχο και πρόληψη ρύπανσης (IPPC), η οποία αποτελεί ένα ολοκληρωμένο

και αποτελεσματικό εργαλείο για τη μείωση των ρύπων στην πηγή. Εκ παραλλήλου η ανάπτυξη θεσμών, όπως ο EMAS για τον εκούσιο οικολογικό έλεγχο, ο ISO 14000, ο κανονισμός για τις περιβαλλοντικές συμφωνίες, συνιστούν ένα πλούσιο θεσμικό οπλοστάσιο για την πρόληψη ή αποτροπή της ρύπανσης» (Στρατηγική μείωσης περιβαλλοντικών οχλήσεων από τη χημική βιομηχανία).

Παρακάτω ακολουθεί η ισχύουσα νομοθεσία επιγραμματικά όπου η τήρηση της εξασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος:

Θόρυβος

«ΥΑ 765/91 (ΦΕΚ 81/Β/91): καθορισμός οριακών τιμών στάθμης θορύβου ορισμένων μηχανημάτων εργοταξίου.

ΥΑ ΟΙΚ 69001/1921/88 (ΦΕΚ 751/Β/88): οριακή τιμή στάθμης θορύβου μηχανημάτων και συσκευών εργοταξίου.

ΥΑ 56206/1613/86 (ΦΕΚ 570 /Β/86): προσδιορισμός ηχητικής εκπομπής μηχανημάτων και συσκευών εργοταξίου.

ΥΑ Α5/2375 (ΦΕΚ 689/Β/18-8-1978): περί της χρήσης κατασιγασμένων αεροσφυρών.

Ατμοσφαιρικοί ρύποι

ΥΑ 28432/2447/92 (ΦΕΚ 536/Β/25-8-1992): μέτρα για τον περιορισμό της εκπομπής αερίων και σωματοδιακών ρύπων από κινητήρες ντίζελ.

ΠΥΣ 25/18-3-88 (ΦΕΚ 52/Α/22-3-88): οριακές και κατευθυντήριες τιμές ποιότητας της ατμόσφαιρας σε διοξείδιο του αζώτου και τροποποίηση των αριθ. 98 και 99/10 -7-87 ΠΥΣ.

ΠΥΣ 98/10 -7-87 (ΦΕΚ 135/Α/28-7-87): οριακή τιμή της ατμόσφαιρας σε μόλυβδο.

ΠΥΣ 99/10-7-87 (ΦΕΚ135/Α/28-7-87): οριακές και κατευθυντήριες τιμές ποιότητας της ατμόσφαιρας σε διοξείδιο του θείου και αιωρούμενα σωματίδια.

ΥΑ 13736/85 (ΦΕΚ 304/Β/20-5-85): μέτρα κατά εκπομπών αερίων από πετρελαιοκινητήρες προοριζόμενους για την προώθηση οχημάτων.

Απόβλητα

Εκάστοτε Νομαρχιακές αποφάσεις.

ΥΑ 72751/3054/22-10-85 (ΦΕΚ 665/Β/85): τοξικά και επικίνδυνα απόβλητα.

ΥΑ 71560/3053/23-10-85 (ΦΕΚ 665/Β/85): χρησιμοποιούμενα ορυκτέλαια.

ΠΥΣ 73/29-6-90 (ΦΕΚ 90/Α/11-7-90): προστασία υδάτινου περιβάλλοντος από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες, που υπάγονται στην ΠΥΣ 144/2-11-87.

ΠΥΣ 144/2-11-87 (ΦΕΚ 197/Α/11-11-87) προστασία υδάτινου περιβάλλοντος από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες.

ΥΑ 49541/1424/86 (ΦΕΚ 444/Β/86: στερεά απόβλητα.

Υγ. Δ. Ε1β/301/10-2-64 (ΦΕΚ 23/Β/14-2-64): συλλογή, αποκομιδή και διάθεση απορριμάτων.

Υγ. Δ. Ε1β/221/22-1-65 (ΦΕΚ 138/Β/65): διάθεση λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων (και τροποποιήσεις Γ1/17831/71, ΦΕΚ 968/Β71 και Γ4/1305/74, ΦΕΚ 801/Β/74.» (Μ.Π.Ε. ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων)

Μέτρα για τα αέρια απόβλητα

Μια σειρά από μέτρα τα οποία μπορούν να ληφθούν κατά τη λειτουργία ενός βιομηχανικού και βιοτεχνικού πάρκου, όσον αφορά τα αέρια απόβλητα όπως είναι τα καυσαέρια που προκύπτουν από την καύση ορυκτών καυσίμων είναι η χρήση φίλτρων και η ρύθμιση των καυστήρων για τον καπνό, η επιλογή κατάλληλων καυσίμων και η απαγόρευση χρήσης βαρέων κλασμάτων μαζούτ με μεγάλη περιεκτικότητα σε θείο.

Επίσης, οι ρύποι από τις καύσεις και γενικά η ατμοσφαιρική ρύπανση, μπορούν να αντιμετωπιστούν εκτός από τους τρόπους που περιγράφηκαν προηγουμένως. και με τη γενικευμένη χρήση φυσικού αερίου στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις, για την παραγωγή ενέργειας, η οποία θα επιφέρει δραστική μείωση στις βιομηχανικές εκπομπές και στη συμμετοχή της βιομηχανίας στην επιβάρυνση της ατμόσφαιρας της περιοχής. Η χρήση φυσικού αερίου μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα ρύποι όπως διοξείδιο του θείου και αιωρούμενα σωματίδια καπνού, με αποτέλεσμα την δραστική επίδραση στο νέφος να είναι άμεσα αισθητή. Επίσης η χρήση του φυσικού αερίου σε μεμονωμένες μονάδες, θα μειώσει τις εκπομπές των ρύπων αυτών από τις καύσεις και σε τοπική κλίμακα

Μέτρα για τα στερεά απόβλητα

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως τα στερεά απορρίμματα ενός τέτοιου πάρκου διατίθενται στο δίκτυο αποκομιδής του εκάστοτε δήμου χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα ενώ

τοξικά απόβλητα δεν προκύπτουν. Το μόνο μέτρο που μπορεί να εφαρμοστεί είναι να τοποθετηθούν κάδοι ανακύκλωσης έτσι ώστε να διαχωρίζονται υλικά όπως το χαρτί, πλαστικό, μέταλλο και γυαλί και να πηγαίνουν σε κέντρα διαλογής και ανακύκλωσης.

Μέτρα για τα υγρά απόβλητα

Τα λύματα από τις βιομηχανίες και βιοτεχνίες οδηγούνται σε Μονάδες Βιολογικού καθαρισμού λυμάτων αν υπάρχουν στην περιοχή αλλιώς πρέπει ο δήμος να κατασκευάσει τέτοιου είδους μονάδες έτσι ώστε να γίνεται σωστή επεξεργασία των λυμάτων.

Τα βιομηχανικά απόβλητα πριν την είσοδο τους στο δίκτυο ακαθάρτων και την εν συνέχεια διάθεσή τους στην ΜΚΑ πρέπει να τηρούν τις ακόλουθες προδιαγραφές:

- «Απαγορεύεται η παρουσία εντός των αποβλήτων των ουσιών:

Ανθρακασβεστίου ή ουσιών που περιέχουν ανθρακασβέστιο..

Υγρών με θερμοκρασία άνω των 45°C συμπεριλαμβανομένων και των υγρών ψύξης.

Ουσιών με σημείο ανάφλεξης μικρότερο των 25°C.

Υγρών με pH μικρότερο του 6,0 ή μεγαλύτερο από 9,5.

Ουσιών κολλωδών ή διογκούμενων όταν έρχονται σε επαφή με το νερό.

Ραδιενεργών ουσιών κάθε είδους.

- Τα φυσικοχημικά και βιολογικά χαρακτηριστικά των αποβλήτων δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα παρακάτω όρια:

Πίνακας 4.1: Όρια φυσικοχημικών και βιολογικών χαρακτηριστικών

A/A	ΜΕΤΡΟΥΜΕΝΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΕΠΙΤΡΕΠΤΗ ΤΙΜΗ (mg/l)
1	Βιοχημικά απαιτούμενο οξυγόνο (BOD ₅)	500
2	Βιοχημικά απαιτούμενο οξυγόνο (BOD ₅) μετά από δίωρη καθίζηση	350
3	Χημικά απαιτούμενο οξυγόνο (COD)	1200
4	Αιωρούμενα στερεά	500
5	Συνολικά στερεά δι' εξατμίσεως	1500
6	Θεϊικά (ως -SO ₄ ⁻²)	750
7	Διαλυτά θειούχα (ως -S ⁻²)	10
8	Κυανούχα και θειοκυανούχα (ως CN ⁻)	5

9	Φαινόλες	5
10	Απορρυπαντικά	50
11	Λίπη και εκχυλίζουσες ουσίες με πετρ. Αιθέρα	50
12	Υδράργυρος	0
13	Χρόμιο εξασθενές	0
14	Σίδηρος	50
15	Μαγγάνιο	20
16	Νικέλιο	5
17	Κάδμιο	5
18	Ψευδάργυρος	5
19	Χρόμιο τρισθενές	5
20	Χαλκός	5
21	Μόλυβδος	5

Πηγή: Μ.Π.Ε. ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων

Η συνολική ποσότητα των ουσιών 16-21 δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 10 mg/l. Τα μη βιοαποδομήσιμα απορρυπαντικά να μην υπερβαίνουν τα 5 mg/l. Τα όρια περιεκτικότητας διαλυτών αναμειξέων με το νερό πρέπει να αποκλείουν κίνδυνο δημιουργίας εκρηκτικής ή τοξικής ατμόσφαιρας μέσα στον οχετό.» (Μ.Π.Ε. ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων)

Επίσης τα επιτρεπόμενα όρια εκπομπών ορισμένων ρυπαντικών ουσιών στην ατμόσφαιρα από βιομηχανικές εγκαταστάσεις είναι, όπως ορίζονται από το Προεδρικό Διάταγμα 1180/81, τα ακόλουθα :

Πίνακας 4.2: Επιτρεπόμενα όρια εκπομπών στην ατμόσφαιρα από βιομηχανικές εγκαταστάσεις

Ρύπος	Παραγωγική διαδικασία	Μονάδες	Εγκατάσταση πριν από τον Οκτώβριο 1982	Εγκατάσταση μετά από τον Οκτώβριο 1982
Καπνός	-Καύση	βαθμός κλίμακας Ringelmann	1	1
Φθόριο, Φθοριούχες ενώσεις, υδροφθόριο	-Πρωτογενής παραγωγή αλουμινίου Λουπές	kg F/t παραγόμενου αλουμινίου mg/Nm ³	3 100	1 80

Ανόργανος Pb		mg/Nm ³	20	10
Ανόργανο As		mg/Nm ³	20	10
Ανόργανο Cd		mg/Nm ³	20	10
Στερεά αιωρούμενα σωματίδια	-Παραγωγή τσιμέντου	mg/Nm ³	150	150
	- Λοιπές	mg/Nm ³	100	100
HCl		mg/Nm ³	40	20
HNO ₃	-Παραγωγή HNO ₃	kg HNO ₃ /t παραγ. 100% οξέος	8	5
SO ₂	-Παραγωγή H ₂ SO ₄	kg H ₂ SO ₄ /t παραγ. 100% οξέος	10	6
SO ₃	-Παραγωγή H ₂ SO ₄	kg H ₂ SO ₄ /t παραγ. 100% οξέος	0.8	0.5
H ₂ S	-Δύλιση πετρελαίου	mg/Nm ³	10	10
Σκόνη άνθρακα	-Παρασκευή άνθρακα	mg/Nm ³	100	100
Αμίαντος χρυσοτίλης Αμίαντος κροκιδόλιθος	-Παραγωγή, επεξεργασία ή βιομηχανοποίηση αμιάντου	ίνες/cm ³	2	2
			0.2	0.2

Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Αποκατάσταση τοπίου

Για την αποκατάσταση του τοπίου της περιοχής μπορούν να γίνουν κάποια έργα πρασίνου όπου η φύτευση και ανάπτυξη πρασίνου μπορεί να εξυπηρετήσει την αισθητική ανάπτυξη του τοπίου της περιοχής, τη μείωση της στάθμης του θορύβου, τη συγκράτηση της σκόνης και την οργάνωση ενός πολιτισμένου χώρου εργασίας.

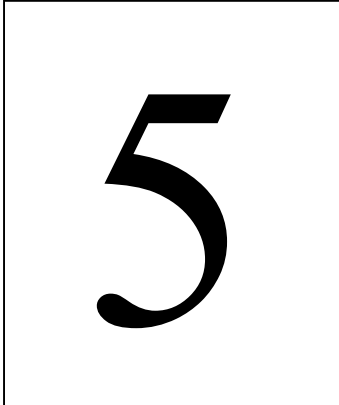
Αντιμετώπιση οχλήσεων από μετακινήσεις

Λόγω της συχνής διακίνησης των αγαθών και των υπηρεσιών συχνά δημιουργούνται οχλήσεις, οι οποίες μπορούν να μειωθούν με εκπόνηση Μελέτης Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων για το ΒΙΟ.ΠΑ. Η Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων αποσκοπεί να δείξει ότι η συνολική κυκλοφορία που θα γεννηθεί από την νέα βιομηχανία είναι δυνατό να εξυπηρετηθεί από το κύριο οδικό δίκτυο της άμεσης περιοχής (π.χ. Εγνατία Οδός), να εξασφαλίσει διαδρομές και φορτοεκφορτώσεις των φορτηγών αυτοκινήτων και να εξασφαλίσει ικανό αριθμό θέσεων στάθμευσης εκτός οδού, τόσο για τα επιβατικά αυτοκίνητα των υπαλλήλων και επισκεπτών, όσο και για τα φορτηγά οχήματα.

Πολεοδομικά και κτιριοδομικά μέτρα

«Όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στην πολεοδομία του πάρκου και τα κτίρια, πρέπει να εφαρμόζονται οι όροι καταλληλότητας των κτιρίων για την υποδοχή μιας βιομηχανικής χρήσης, όπως είναι η ηχομόνωση, η ύπαρξη επαρκών χώρων αποθήκευσης, η σωστή κατασκευή των κτιρίων με στατική επάρκεια, η πυρασφάλεια και η αποθήκευση των επικίνδυνων ουσιών. Συνεπώς η εγκατάσταση των επιχειρήσεων σε βιοτεχνικό πάρκο είναι μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρή μείωση των οχλήσεων και των κινδύνων στις κατοικίες της περιοχής.

Τέλος, είναι αναγκαία η διαχείριση των περιβαλλοντικών θεμάτων με διαδικασίες, όπως ο θεσμός του εκούσιου οικολογικού ελέγχου ISO 14000, EMAS.» (Μ.Π.Ε. ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων).



5. Το παράδειγμα του Δήμου Εγνατίας

5.1. Η Ταυτότητα του Δήμου

Ο Δήμος Εγνατίας είναι ένας δήμος του νομού Ιωαννίνων. Βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του νομού. Καταλαμβάνει έκταση 124.338 στρεμμάτων και έχει (πραγματικό) πληθυσμό 2.800 κατοίκους. Έδρα του είναι το Μικρό Περιστέρι.

Στην ανοιχτή κοιλάδα που οριοθετείται από το Περιστέρι στα νοτιοανατολικά, το Μιτσικέλι στα Δυτικά και τα όρη του Ανατολικού Ζαγορίου στα Βόρεια βρίσκεται ο Δήμος Εγνατίας. Οι υψηλοί ορεινοί όγκοι προσδίδουν ορεσίβια χαρακτηριστικά στην περιοχή. Υψηλότερο όρος είναι το Λάκμος Περιστέρι, ενώ την περιοχή διασχίζουν δυο ποτάμια, ο Μετσοβίτικος και ο Καλαρίτικος, και μέρος της λίμνης των πηγών Αώου εντάσσεται χωροθετικά στην έκταση του Δήμου.

Σχεδόν ολόκληρη η κοιλάδα μαζί με αυτήν του γειτονικού Μετσόβου αποτελεί την κύρια οδό επικοινωνίας της ευρύτερης περιοχής των Ιωαννίνων με τη Θεσσαλία, γεγονός που έχει αποτυπωθεί στα διάσπαρτα γεφύρια και χάνια που κατά καιρούς λειτούργησαν στην περιοχή.

Χρυσοβίτσα, Σίτσαινα, Μεγάλη και Μικρή Γότισσα, Μεγάλο και Μικρό Περιστέρι, ονόματα που μέχρι πρότινος δε χτυπούσαν κανένα καμπανάκι στη μνήμη, τώρα σε κάνουν να

τα ξεστομίζεις με θαυμασμό, ακόμα και δέος. Τα παραπάνω Δημοτικά Διαμερίσματα Αποτελούν το Δήμο Εγνατίας, ένα υπέροχο κομμάτι γης που κοσμεί το βορειοδυτικό άκρο του νομού Ιωαννίνων (απέχει 41 χλμ. απ' αυτόν). Τα παιχνίδια της τύχης έχουν κρατήσει τα 124.000 στρέμματα του μακριά από ανθρώπινες παρεμβάσεις. Από το όρος Λάκμος (Περιστέρι) μέχρι τους ποταμούς Μετσοβίτικος και Καλαρίτικος και τις πηγές του Αώου, ο Δήμος Εγνατίας μπορεί δικαιωματικά να χαρακτηριστεί Παρθένα φύση. Περπατώντας στα όριά του διαπιστώνεις με τα μάτια σου ότι πράγματι δεν τεντώθηκε μέχρι εδώ το ανθρώπινο χέρι για να κόψει την ομορφιά. Άνοιξη - Καλοκαίρι, Φθινόπωρο και χειμώνα, η περιοχή δεν κρύβη καμία χάρη της. Το ορεινό χαρακτηριστικό είναι αναμφισβήτητα εντυπωσιακό και υπογραμίζει εντονότατα κάθε τοπίο. Το όρος Λάκμος (Περιστέρι) βρίσκεται στο κέντρο του Δήμου και δίνει το σύνθημα για να απλωθεί η ορεινή άγρια ομορφιά σε κάθε άκρη. Τα γάργαρα νερά που περνάνε από τους πρόποδες του βουνού και κυλάνε μπροστά στα πόδια, σας προσδίδουν τέτοια μαγεία, που δεν πιστεύατε ότι θα αντικρίσετε ποτέ. Και εάν υπάρχουν τοποθεσίες όπου η χλωρίδα και η πανίδα παίρνουν άλλη διάσταση, υπερβολική, θεριεμένη, σπάνια και εντυπωσιακή, αυτή είναι μια ζωντανή απόδειξη. Οι κοιλάδες που σχηματίζονται από τους δύο ποταμούς παρουσιάζουν μια μοναδική εικόνα αλσώδους τοπίου, που ξεχωρίζει επάνω στο γεωγραφικό ανάγλυφο.

Ιδανική εποχή για να γνωρίσει κανείς από κοντά τις ομορφιές της περιοχής είναι ο Δεκαπενταύγουστος, όπου πραγματοποιούνται τα πανηγύρια και άλλες εκδηλώσεις.

Ο Δήμος Εγνατίας αποτελείται από τα εξής δημοτικά διαμερίσματα: Μεγάλη Γότιστα, Μεγάλο Περιστέρι, Μικρή Γότιστα, Μικρό Περιστέρι, Σίτσαινα, Χρυσοβίτσα.

(www.epcon.gr/Dimoi/Dimos18/p1.html), (www.wikipedia.org)

5.2. Τα Αξιοθέατα του Δήμου Εγνατίας

Οι φυσικές ομορφιές που μπορεί κανείς να απολαύσει στο Δήμο Εγνατίας είναι πολλές, καθώς η περιοχή είναι παρθένα και δεν έχει αλλοτριωθεί από την ανθρώπινη παρέμβαση. Στο κέντρο του Δήμου υψώνεται το όρος Λάκμος Περιστέρι, με υψόμετρο 2300μ και έχει ενταχθεί στο Natura 2000. Γεμάτο από πανέμορφα ορεινά τοπία με πηγές γάργαρων νερών, αλλά και πλούσια χλωρίδα και πανίδα, το βουνό είναι κατάλληλο για όσους αναζητούν να βρεθούν στην καρδιά της φύσης, να νιώσουν την ηρεμία της, αλλά και να ασχοληθούν με χειμερινά αθλήματα. Έχει ήδη δρομολογηθεί η κατασκευή χιονοδρομικού κέντρου, το οποίο αναμένεται να συμβάλλει στη γενικότερη ανάπτυξη και ανάδειξη του Δήμου. Μάλιστα,

«Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας»

ύστερα από έρευνα που εκπονήθηκε, βασικό πλεονέκτημα θεωρήθηκε η ιδιαίτερα μεγάλη διάρκεια του χιονιού στο βουνό(7 έως 8 μήνες). Ένα ακόμη φυσικό στολίδι της περιοχής που αναμένεται να αξιοποιηθεί τουριστικά, είναι η λίμνη των πηγών Αώου, με πανέμορφο τοπίο ιδανικό, για φυσιολάτρες. Την πανέμορφη θέα συμπληρώνουν οι ποταμοί Μετσοβίτικος και Καλαρίτικος, οι οποίοι περνούν από τους πρόποδες του βουνού. Από τα πιο ξεχωριστά αξιοθέατα της περιοχής είναι το κάστρο του Γραδετσίου, πάνω από το ΔΔ Μικρή Γότιστα, σε υψόμετρο 830μ. Το κάστρο ήταν τμήμα του οχυρωμένου οικισμού των Μολοσσών. Η ανάβαση είναι εύκολη και γίνεται με τα πόδια. Ολόκληρη η κορυφή περικλείεται από τείχος, το οποίο ακολουθεί τις άκρες του βράχου. Ένα ακόμη από τα αξιοθέατα που αξίζει να επισκεφθεί κανείς, είναι η εκκλησία της Κοιμήσεως Θεοτόκου, γνωστή και ως μονή Χρυσοβίτσας. Εκεί βρέθηκε η εικόνα της Παναγίας και αμέσως μετά ξεκίνησε η ανέγερση του ναού, το 1486. Ιδανική εποχή για να γνωρίσει κανείς από κοντά τις ομορφιές της περιοχής είναι ο Δεκαπενταύγουστος, όπου πραγματοποιούνται τα πανηγύρια και άλλες εκδηλώσεις.» (www.wikipedia.org)

5.3. Χαρακτηριστικά Δήμου Εγνατίας

5.3.1. Οροπέδιο «Πολιτσές»

Περίπου έξι (6) χλμ από την Χρυσοβίτσα απλώνεται το οροπέδιο «Πολιτσές». Ένα σπάνιο τοπίο με δάση από οξιές, έλατα και πεύκα, όπως επίσης εκεί βρίσκονται οι πηγές του ποταμού Αώου. Στο οροπέδιο επίσης παράγεται και η ζακουστή «Πατάτα Χρυσοβίτσας». <http://www.epcon.gr/Dimoi/Dimos18/p1.html>

5.3.2. Τεχνητή Λίμνη Πηγών Αώου

Η τεχνητή λίμνη του Αώου δημιουργήθηκε με την κατασκευή του υδροηλεκτρικού φράγματος της ΔΕΗ το 1987. Βρίσκεται πολύ κοντά στο Δ.Δ. Χρυσοβίτσας στο οροπέδιο της «Πολιτσάς», στους πρόποδες του Μαυροβουνίου σε υψόμετρο 1350 μ.

Εικόνα 5.1: Υ.Η.Σ. Πηγών Αώου από ψηλά



Ο επισκέπτης μπορεί να κάνει το γύρω της λίμνης με το αυτοκίνητο ή με ποδήλατο βουνού και να δει την πλούσια χλωρίδα και πανίδα της λίμνης καθώς έχει εξελιχθεί σε σημαντικό οικοσύστημα. Ο περίπλους της Λίμνης των Πηγών Αώου διαρκεί περίπου 30 χιλιόμετρα.

Είναι ένα γαλήνιο αλπικό σκηνικό μόλις 10 χιλιόμετρα από το Δ.Δ. Χρυσοβίτσας. Ο ασφάλτινος δρόμος κάνει τον γύρο της τεχνητής λίμνης που αιχμαλώτισε τα νερά των πηγών του ποταμού Αώου στα 1.340 υψόμετρο και το αισθητικό αποτέλεσμα για πολλούς ξεπερνά σε σημασία το υδροηλεκτρικό φράγμα της ΔΕΗ. Τον χειμώνα τα γαλάζια νερά βυθίζονται στο λευκό σεντόνι του χιονισμένου τοπίου και το καλοκαίρι πνίγονται στο πράσινο του πυκνού παρόχθιου δάσους!

Το τοπίο γύρω από την λίμνη είναι μαγευτικό και είναι καταφύγιο για πολλά αρπακτικά πουλιά. Η βλάστηση φθάνει μέχρι την στάθμη των νερών της λίμνης.

Εικόνα 5.2: Λίμνη Πηγών Αώου



Οι δασικοί δρόμοι γύρω απ' την λίμνη είναι βατοί και προσπελάσιμοι για όσους θελήσουν να εξερευνήσουν αυτό το υπέροχο τοπίο. Η διαδρομή είναι πολύ γραφική. Περνά από δάσος μαύρης πεύκης που εντυπωσιάζει με το μεγάλο ύψος και τον ίσιο κορμό των δέντρων καθώς και από δάσος οξιάς. <http://www.epcon.gr/Dimoi/Dimos18/p1.html>

5.3.3. Ποταμός Αώος

Εικόνα 5.3: Ποταμός Αώος



Ο ποταμός Αώος είναι ο μεγαλύτερος ποταμός της Ηπείρου. Έχει τις πηγές του στο όρος Αυγό, στο Ζυγό του Μετσόβου, όπου είναι και η ωραία λίμνη της Δ.Ε.Η., που τροφοδοτεί το εργοστάσιο παραγωγής ρεύματος. Διασχίζει πολλές οροσειρές ανάμεσα από βαθειά και απότομα πηγάζει από τις κορυφές της βόρειας Πίνδου και αφού ενωθεί με τον Βοϊδομάτη και διανύσει 68 km προς ανατολάς, επί ελληνικού εδάφους, συνεχίζει τον ρου του στο Αλβανικό έδαφος. Κοντά στις πηγές του Αώου, 15 km βορειοδυτικά του Μετσόβου, κατασκευάστηκε υδροηλεκτρικό έργο το οποίο αποπερατώθηκε τον Ιανουάριο του 1991.

Τα φράγματα που έχουν κατασκευαστεί στη λεκάνη απορροής του Αώου είναι το φράγμα των πηγών του Αώου. Το έργο είναι αρκετά σύνθετο και περιλαμβάνει εφτά συνολικά φράγματα εκτός από τα 10 km που καλύπτουν οι εννέα σήραγγες προσαγωγής. <http://www.epcon.gr/Dimoi/Dimos18/p1.html>

5.3.4. Μετσοβίτικος ποταμός

Ο Ποταμός «Μετσοβίτικος» πηγάζει στην περιοχή της Κατάρας. Είναι παραπόταμος του Αράχθου με τον οποίο ενώνεται στο ύψος της Μπαλντούμας. Στην πορεία του συναντά τα νερά της λίμνης των πηγών Αωού στο ύψος της Χρυσοβίτσας με την λειτουργία ενός υδροηλεκτρικού σταθμού.

Το τοπίο είναι ιδιαίτερα επιβλητικό καθώς περιτριγυρίζεται από ψηλά βουνά και πυκνά δάση που αποτελούν καταφύγιο πολλών ειδών της πανίδας της περιοχής. Στις όχθες του ποταμού θα αισθανθείτε απίστευτη γαλήνη, θα χαλαρώσετε και θα αναπνεύσετε καθαρό αέρα. Οι λάτρεις της φύσης και όχι μόνο, σίγουρα θα εντυπωσιαστούν.

<http://www.epcon.gr/Dimoi/Dimos18/p1.html>

5.3.5. Μοναστήρια Και Εκκλησιές

Σε όλη την έκταση του δήμου υπάρχουν μοναστήρια και εκκλησίες βυζαντινής εποχής. Αξιοσημείωτος είναι ο αριθμός τους.

Από τα σημεία που επίσης αξίζει να επισκεφθείτε είναι η εκκλησία της Κοιμήσεως της Θεοτόκου, γνωστή και ως «Μονή Χρυσοβίτσας» η οποία βρίσκεται στο Δ.Δ. Χρυσοβίτσας. Στο σημείο που βρίσκεται η μονή βρέθηκε η εικόνα της Παναγίας και αμέσως μετά ξεκίνησε η ανέγερση του ναού, το 1486.) (<http://www.egnatia-ioanninon.gov.gr>)

5.4. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

5.4.1. Πραγματικός και μόνιμος πληθυσμός

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ο πραγματικός και μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Εγνατίας και των δημοτικών διαμερισμάτων όπως προέκυψε από την απογραφή του 2001 (Ε.Σ.Υ.Ε.). Όπως παρουσιάζεται ο πραγματικός πληθυσμός του Δήμου Εγνατίας είναι 2.800 κάτοικοι και ο μόνιμος πληθυσμός 2.469 κάτοικοι, δηλαδή περίπου το 1,6% του πληθυσμού του Νομού Ιωαννίνων.

Πίνακας 5.1: Πραγματικός και Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Εγνατίας

Πληθυσμός	Πραγματικός	Μόνιμος
Σύνολο Χώρας	10.964.020	10.934.097
Νομός Ιωαννίνων	170.239	161.027
Δήμος Εγνατίας	2.800	2.469
Δ.Δ.Μικρού Περιστερίου	261	223
Μικρόν Περιστέριον	13	18
Γιαρακάριον	17	17
Νέο Γερακάρι	58	58
Παλαιοχώριον	11	8
Προσήλια	0	0
Ραχούλα	25	11
Ταμπούρια	137	111
Δ.Δ.Μεγάλης Γότιστας	403	348
Μεγάλη Γότιστα	222	174
Μπαλτούμα	181	174
Δ.Δ.Μεγάλου Περιστερίου	693	569
Μέγα Περιστέριον	450	352
Αμπελάκια	84	75
Καρυόφυτον	50	50
Καστρίον	62	51

Κερασιά	12	12
Μηλέαι	35	29
Δ.Δ.Μικράς Γότιστας	249	239
Μικρά Γότιστα	93	86
Άγιος Μηνάς	44	41
Μπάτζα	44	44
Ριζά	23	23
Σιούτσος	45	45
Δ.Δ.Σίτσαινα (πρώην κοινότητα Πέτρας)	201	143
Σίτσαινα	201	143
Δ.Δ.Χρυσοβίτσης	993	947
Χρυσοβίτσα	511	480
Αμπέλια	33	33
Ανάληψη	187	180
Μύλοι	222	214
Ξηρικόν	8	8
Σιωλάδες	32	32

Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2001

5.4.2. Ηλικιακή κατανομή

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή του πραγματικού και μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Εγνατίας και των δημοτικών διαμερισμάτων του. Όπως παρατηρείται και από το διάγραμμα το μεγαλύτερο ποσοστό του μόνιμου πληθυσμού ανήκει στις ηλικίες 65-79 (26%) και ακολουθούν οι ηλικίες 40-54 ετών (17%).

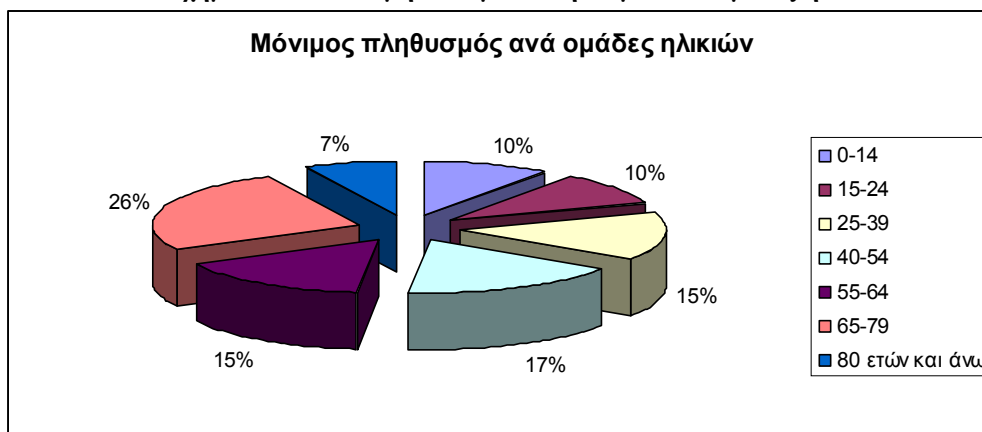
Πίνακας 5.2: Μόνιμος Πληθυσμός κατά ομάδες ηλικιών και δημοτικό διαμέρισμα

Μόνιμος πληθυσμός κατά ομάδες ηλικιών								
	Αμφοτέρων των φύλων							
	Σύνολο	0-14	15-24	25-39	40-54	55-64	65-79	80 ετών και άνω
Δήμος Εγνατίας	2.469	246	242	364	424	381	632	180
Δ.Δ.Μικρού Περιστερίου	223	18	18	27	39	37	60	24
Δ.Δ.Μεγάλης Γότιστας	348	32	36	60	51	54	86	29
Δ.Δ.Μεγάλου Περιστερίου	569	35	36	56	99	93	201	49
Δ.Δ.Μικράς	239	12	10	22	29	53	91	22

Γότιστας								
Δ.Δ.Σίτσεινα	143	8	12	24	37	24	28	10
Δ.Δ.Χρυσοβίτσης	947	141	130	175	169	120	166	46

Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2001

Σχήμα 5.1: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού ανά ομάδες ηλικιών



Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2001

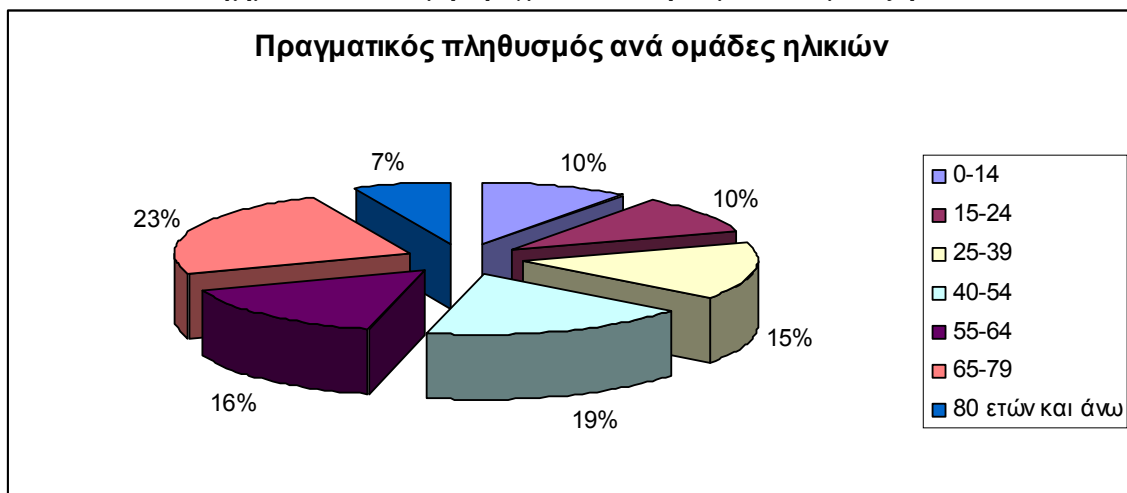
Όσον αφορά τον πραγματικό πληθυσμό του Δήμου, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό κατέχουν οι ηλικίες 65-79 ετών (23%) και ακολουθούν οι ηλικίες 40-54 (19%).

Πίνακας 5.3: Πραγματικός Πληθυσμός ανά ομάδες ηλικιών και δημοτικό διαμέρισμα

	Πραγματικός πληθυσμός κατά ομάδες ηλικιών							
	Αμφοτέρων των φύλων							
	Σύνολο	0-14	15-24	25-39	40-54	55-64	65-79	80 ετών και άνω
Δήμος Εγνατίας	2.800	284	277	427	521	438	665	188
Δ.Δ.Μικρού Περιστερίου	261	25	20	31	48	45	70	22
Δ.Δ.Μεγάλης Γότιστας	403	38	38	67	69	65	93	33
Δ.Δ.Μεγάλου Περιστερίου	693	50	49	81	140	111	211	51
Δ.Δ.Μικράς Γότιστας	249	12	10	25	32	57	89	24
Δ.Δ.Σίτσεινα	201	14	20	32	56	33	35	11
Δ.Δ.Χρυσοβίτσης	993	145	140	191	176	127	167	47

Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2001

Σχήμα 5.2: Κατανομή Πραγματικού Πληθυσμού ανά ομάδες ηλικιών



Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2001

Συμπερασματικά, παρατηρείται αυξημένο ποσοστό πληθυσμού στις ηλικίες 65 ετών και πάνω γεγονός που καταδεικνύει ότι υπάρχει γήρανση του πληθυσμού του Δήμου ενώ οι μικρές ηλικίες 0-40 ετών κατέχουν ποσοστό 30-35%. Τα αποτελέσματα αυτά δείχνουν ότι υπάρχει ανάγκη για προσέλκυση των νέων στις ορεινές περιοχές όπως ο Δήμος Εγνατίας ή παροχή προνομίων στους νέους που κατοικούν στο Δήμο.

5.4.3. Οικονομικά ενεργός πληθυσμός

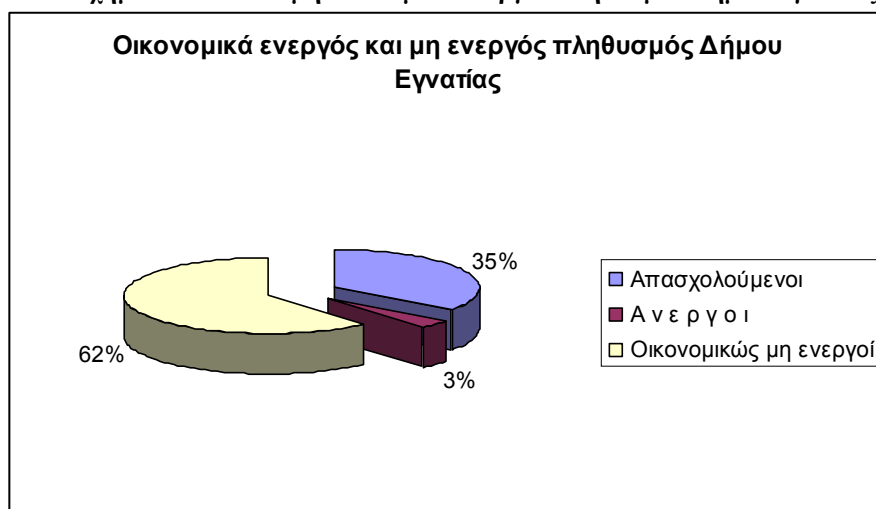
Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Εγνατίας στο σύνολό του είναι 1.017 άτομα, ενώ από αυτούς οι 925 είναι απασχολούμενοι δηλαδή το 90% του πληθυσμού και οι 92 άνεργοι, δηλαδή το 9% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και το 3% στο σύνολο του πληθυσμού, ενώ ο οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός κατέχει το 62% του συνόλου του πληθυσμού. Τα αντίστοιχα ποσοστά στην Ήπειρο για το σύνολο του πληθυσμού είναι το 38% απασχολούμενοι, το 5% άνεργοι και το 57% οικονομικά μη ενεργοί.

Πίνακας 5.4: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός και μη ενεργός πληθυσμός ανά ομάδες ηλικιών και ανά δημοτικό διαμέρισμα

Οικονομικώς ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός κατά ομάδες ηλικιών.					
	Οικονομικώς ενεργοί				Οικονομικώς μη ενεργοί
	Σύνολο	Απασχολούμενοι	Ανεργοί		
			Σύνολο	Από αυτούς "νέοι"	
ΗΠΕΙΡΟΣ	138.193	121.415	16.778	10.062	184.357
ΔΗΜΟΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ	1.017	925	92	53	1.626
10-14	1	0	1	1	126
15-19	33	18	15	15	112
20-24	89	68	21	18	43
25-29	111	99	12	10	35
30-34	112	105	7	3	28
35-39	108	100	8	6	33
40-44	118	114	4	0	40
45-49	107	100	7	0	52
50-54	121	118	3	0	83
55-59	92	85	7	0	76
60-64	81	74	7	0	189
65-69	30	30	0	0	255
70-74	14	14	0	0	210
75+	0	0	0	0	344

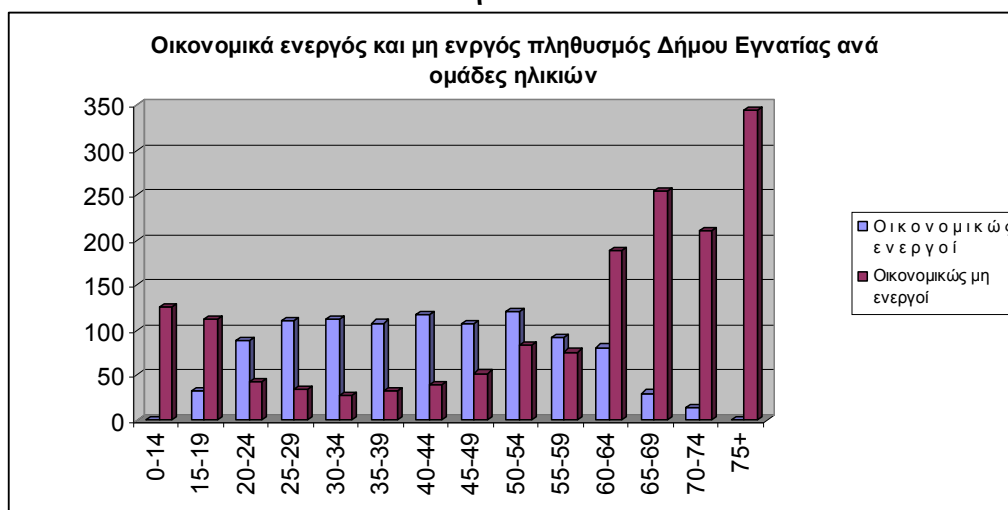
Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2001

Σχήμα 5.3: Κατανομή οικονομικά ενεργού πληθυσμού Δήμου Εγνατίας



Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2001

Σχήμα 5.4: Κατανομή οικονομικά ενεργού και μη ενεργού πληθυσμού Δήμου Εγνατίας ανά ομάδες ηλικιών



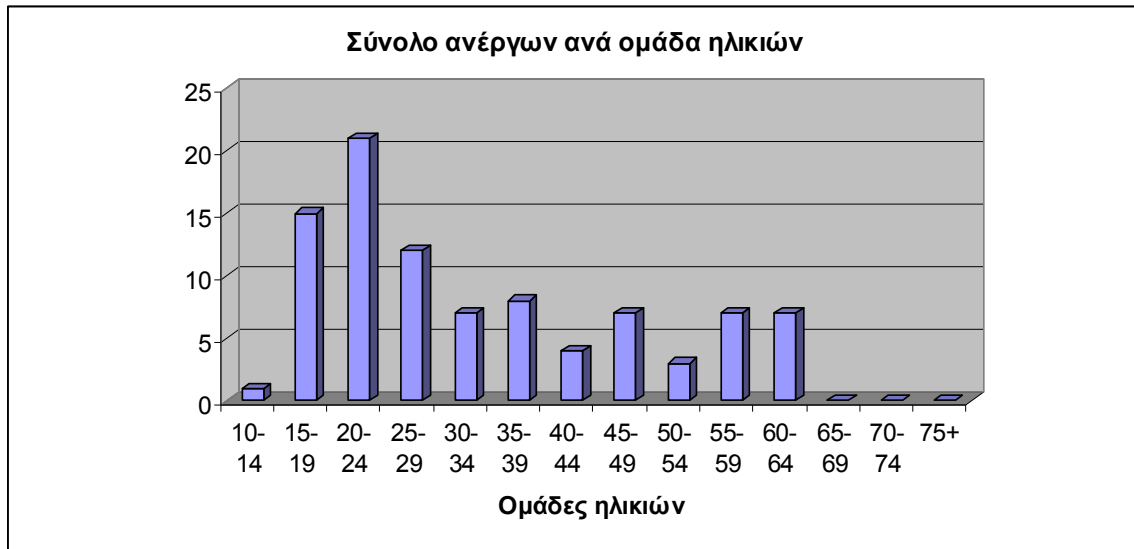
Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2001

Παρατηρείται, ότι τα ποσοστά του οικονομικά μη ενεργού πληθυσμού είναι πολύ μεγάλα και στην Ήπειρο και στο Δήμο Εγνατίας, γεγονός που αποδεικνύει την απομόνωση που είχε παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια στην Ήπειρο λόγω της γεωγραφικής της θέσης, ενώ τα ποσοστά αυτά έχουν μεταβληθεί καθώς προέρχονται από την απογραφή του 2001. Ωστόσο τα πράγματα φαίνεται να διαφοροποιούνται με την έναρξη της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού, η οποία αναμένεται να μεταμορφώσει την Ήπειρο σε σημαντικό εμπορευματικό κόμβο. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Εγνατία Οδός περνάει από το Δήμο Εγνατίας γεγονός που θα μεταβάλλει την κατάσταση που επικρατεί στην περιοχή όπως θα αναλυθεί παρακάτω.

5.4.4. Ανεργία

Όπως περιγράφηκε και προηγουμένως το 9% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και το 3% στο σύνολο του πληθυσμού του Δήμου Εγνατίας είναι άνεργοι. Ποσοστό αρκετά σημαντικό που δείχνει ότι υπάρχει πρόβλημα ανεργίας και στο Δήμο, όμως από αυτό το ποσοστό, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα, ο μεγαλύτερος αριθμός ανέργων ανήκει στις ηλικίες 20 -30 δηλαδή τους νέους. Συνεπώς οι νέοι του Δήμου αντιμετωπίζουν σημαντικότερο πρόβλημα ανεργίας και είναι επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, γεγονός που μπορεί να επιτευχθεί με τη δημιουργία ενός βιοτεχνικού πάρκου στην περιοχή το οποίο θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα αυξήσει την απασχόληση.

Σχήμα 5.5: Κατανομή συνόλου ανέργων ανά ομάδα ηλικιών



Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2001

5.4.5. Απασχόληση κατοίκων

Ο Δήμος Εγνατίας είναι ένας ορεινός δήμος με έντονη γεωμορφολογία εδάφους και πλούσια υδατικά διαθέσιμα. Οι κάτοικοι του Δήμου Εγνατίας ασχολούνται με την καλλιέργεια του πατατόσπορου, ενώ στο Μικρό Περιστέρι λειτουργεί και συνεταιριστικό συσκευαστήριο πατάτας. Επίσης ασχολούνται με την κτηνοτροφία, την πτηνοτροφία και την χοιροτροφία.

Στο Δήμο Μετσόβου η ορεινή κτηνοτροφία αποτελεί εδώ και αιώνες, στην ευρύτερη περιοχή, ένα βασικό παράγοντα ανάπτυξης αλλά και τρόπο ζωής. Ήδη από το 1719 λειτουργούσε στο Μέτσοβο κεντρική αποθήκη εξαγωγής δερμάτων αιγοπροβάτων με προορισμό τη Γαλλία. Λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών οι ορεινοί βοσκότοποι δε χρησιμοποιούνται όλο το έτος. Έτσι, οι νομάδες κτηνοτρόφοι μεταφέρονται τον χειμώνα στο θεσσαλικό κάμπο και το καλοκαίρι στα ορεινά βοσκοτόπια. Η μεταποίηση ξυλείας αποτελεί σήμερα το σημαντικότερο πλουτοπαραγωγικό πόρο και ίσως την κυριότερη πηγή εισοδήματος, μαζί με τον τουρισμό. Ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού ασχολείται στον τομέα της υλοτομίας και της επεξεργασίας του ξύλου από τις παλιότερες μέρες έως σήμερα. Στο Μέτσοβο, στη Μηλιά και στο Ανήλιο η λαϊκή τέχνη αποτελεί μια από τις σημαντικότερες ασχολίες των κατοίκων. Η υφαντουργία έχει μακρά παράδοση. Η τοπική υφαντική δημιούργησε περίτεχνα υφαντά, χαλίμια, κελίμια, στρωσίδια, μποχαροσκούτια, φλοκάτες κ.ά., με μεθόδους και τακτικές που ανάγονται πολλές γενιές πίσω. Η τυροκομία αποτελεί ένα

άλλο πόλο ανάπτυξης. Στο Μέτσοβο λειτουργεί από το 1958 το τυροκομείο του ιδρύματος Τοσίτσα, που απορροφά ολόκληρη σχεδόν την παραγωγή γάλακτος της περιοχής. Μακρά παράδοση υπάρχει και στην οινοποιία. Από το 1732 η ετήσια παραγωγή κρασιού ξεπερνούσε τις 500.000 μπουκάλες. Μετά από πολλά χρόνια αγρανάπαυσης τ' αμπέλια του Μετσόβου ζωντάνεψαν ξανά, χάρη στην ιδέα του Ευάγγελου Αβέρωφ Τοσίτσα να δημιουργήσει το οινοποιείο «Κατώγι».

5.5. Η επίδραση της Εγνατίας Οδού στο ΒΙΟ.ΠΑ Δήμου Εγνατίας

Όπως έχει αναφερθεί, η χωροθέτηση βιοτεχνικών πάρκων ή γενικότερα επιχειρηματικών πάρκων σε μια περιοχή επηρεάζεται αλλά και εξαρτάται από μια σειρά από παράγοντες που σχετίζονται με οικονομικά, γεωγραφικά, κοινωνικά και άλλα χαρακτηριστικά, όπως είναι η ύπαρξη υποδομών, η διαθεσιμότητα γης, πρώτων υλών και εύκολης πρόσβασης της περιοχής από μεγάλα αστικά κέντρα, η διαθεσιμότητα σε κεφάλαιο, η κατανομή εισοδήματος, οι θέσεις εργασίας, και διάφορα άλλα.

Ο Δήμος Εγνατίας πληρεί τους περισσότερους από τους παραπάνω παράγοντες που κάνουν επιτακτική την ανάγκη δημιουργίας ενός βιοτεχνικού πάρκου στην περιοχή. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες είναι η διέλευση της Εγνατίας Οδού από το Δήμο η οποία αναμένεται να μεταβάλλει την κατάσταση που επικρατεί στο Δήμο και ήδη τα πρώτα σημάδια της αλλαγής αυτής έχουν αρχίσει να διαφαίνονται. Η έναρξη της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού θα αυξήσει την προσπελασιμότητα και την κινητικότητα της περιοχής, θα υπάρξει αύξηση της κυκλοφορίας, ενώ η πρόσβαση στο Δήμο και κατά συνέπεια στο βιοτεχνικό πάρκο θα είναι πολύ εύκολη, με μείωση των χρονοαποστάσεων προς άλλες περιοχές, πόλεις και μεγάλα αστικά κέντρα. Η εγγύτητα του ΒΙΟ.ΠΑ. με τα μεγάλα αστικά κέντρα είναι σημαντική καθώς απέχει μόλις 20 λεπτά από τα Ιωάννινα και 2 ώρες από τη Θεσσαλονίκη. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού έγινε ευκολότερη η πρόσβαση του Δήμου στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας (1 ώρα). Είναι φανερό ότι οι μεταφορές προϊόντων από και προς το βιοτεχνικό πάρκο θα είναι εύκολες και σε μικρό χρονικό διάστημα (τόνωση των διασυνδέσεων και μετακινήσεων, ενδοπεριφερειακά αλλά και διαπεριφερειακά). Τέλος, το κόστος μεταφοράς των προϊόντων ως μεταβλητή άμεσα εξαρτώμενη με τη χρονοαπόσταση εκτιμάται πως θα μειωθεί αναλόγως.

Η σύνδεση με τις χερσαίες υποδομές μεταφορών είναι άμεση και έτοιμη. Η σύνδεση με την Εγνατία Οδό είναι άμεση, μέσω του κλειστού αυτοκινητοδρόμου, όπου ο κόμβος απέχει

λιγότερο από 1 χλμ. από το χώρο του ΒΙΟ.ΠΑ. Επίσης στην περιοχή υφίστανται όλες οι απαραίτητες υποδομές αναγκαίες για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας ενώ πλέον η Εγνατία Οδός έφερε πιο κοντά τα Ιωάννινα στα οποία υπάρχουν εκπαιδευτικά ιδρύματα, κέντρα έρευνας & τεχνολογίας και οργανισμοί προώθησης της καινοτομίας, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, αλλά και τα Γρεβενά με το ΤΕΙ Γρεβενών.

Όσον αφορά τους κατοίκους του Δήμου Εγνατίας παρατηρείται ότι ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός είναι σε μικρό ποσοστό (38%), το ποσοστό ανεργίας είναι 3% και μαστίζει κυρίως τους νέους. Αυτά τα ποσοστά προέρχονται από την απογραφή της ΕΣΥΕ του 2001, τα οποία αναμένεται να έχουν μεταβληθεί μετά την διέλευση της Εγνατίας Οδού στην περιοχή καθώς αναμένεται αύξηση του άμεσα ωφελούμενου πληθυσμού από την Εγνατία Οδό, συγκράτηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού στην περιοχή (μείωση της μετανάστευσης στα μεγάλα αστικά κέντρα), θα αυξηθεί ο πληθυσμός της περιοχής. Με λίγα λόγια θα αυξηθεί το εργατικό δυναμικό της περιοχής (το οποίο μπορεί να απασχοληθεί στο βιοτεχνικό πάρκο) και κατά συνέπεια θα μεταβληθούν τα ποσοστά ανεργίας της περιοχής.

Τέλος αναμένεται προσέλκυση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο Δήμο, αφού με την διέλευση της Εγνατίας Οδού θα προκύψει αύξηση του όγκου των συναλλαγών, αύξηση των κερδών και τόνωση της τοπικής απασχόλησης, μιας και η οικονομική πορεία των επιχειρήσεων στις ζώνες επιρροής μιας μεταφορικής υποδομής όπως η Εγνατία Οδός επηρεάζεται θετικά από τις υποδομές μεταφοράς

Είναι φανερό από τα παραπάνω στοιχεία ότι η ύπαρξη μιας υποδομής μεταφοράς όπως είναι η Εγνατία Οδός οδηγεί στην εγκατάσταση επιχειρηματικών πάρκων καθ' όλο το μήκος της και κατ' επέκταση οδηγεί στην αναβάθμιση των περιοχών επιρροής της και στην σταδιακή ανάπτυξη τους, όπως είναι ο Δήμος Εγνατίας ο οποίος αναμένεται να αναβαθμιστεί και να αναπτυχθεί λόγω της ύπαρξης της Εγνατίας Οδού, η οποία θα επηρεάσει τη χωροθέτηση του βιοτεχνικού πάρκου.

Εικόνα 5.4: Θέση ΒΙΟ.ΠΑ. Δήμου Εγνατίας σε σχέση με τα μεγάλα αστικά κέντρα



5.6. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις ΒΙΟ.ΠΑ. Δήμου Εγνατίας

5.6.1. Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον

Επιπτώσεις κατά την κατασκευή του ΒΙΟ.ΠΑ.

Το βιοτεχνικό πάρκο που πρόκειται να κατασκευαστεί στο Δήμο Εγνατίας, θα έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον της περιοχής και κατά την φάση κατασκευής και κατά την φάση λειτουργίας του. Όσον αφορά το φυσικό περιβάλλον κατά τη φάση κατασκευής οι κυριότερες επιπτώσεις αφορούν την μορφολογία του εδάφους, τα επιφανειακά νερά, την ατμοσφαιρική ρύπανση, το θόρυβο και τα απόβλητα των εργοταξίων που δημιουργούνται.

Η μορφολογία του εδάφους της περιοχής, η οποία είναι ορεινή με μεγάλες κλίσεις, θα μεταβληθεί από τη διάτρηση του επιφανειακού στρώματος του εδάφους για την κατασκευή τόσο του χώρου στον οποίο θα εγκατασταθεί το ΒΙΟ.ΠΑ αλλά και από την διάνοιξη των δρόμων προσβάσεως στο χώρο και για την εγκατάσταση του δικτύου ύδρευσης και ομβρίων. Παρόλα αυτά οι επιπτώσεις αυτές μπορούν να αντιμετωπισθούν με εφαρμογή των κανόνων δημοσίων έργων και με ζώνες πρασίνου.

Όπως είναι γνωστό ο Δήμος Εγνατίας έχει πλούτο υδατικών πόρων και διασχίζεται από ποτάμια όπως Αώος και ο Μετσοβίτικος. Τα επιφανειακά αυτά νερά της περιοχής θα επιβαρυνθούν από χώματα και λάδια από το έργο και τα μηχανήματα, επίπτωση η οποία μπορεί να αντιμετωπισθεί με την κατασκευή δεξαμενών συγκράτησης των λαδιών και διάθεση τους για ανακύκλωση και με την κατασκευή δεξαμενών καθίζησης. Παρόλα αυτά, με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων, οι ποταμοί δεν αναμένεται να επηρεαστούν.

Όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, θα προέρχεται κυρίως από τη σκόνη λόγω των εκσκαφών και των μετακινήσεων υλικών και μπορεί να αντιμετωπισθεί με κάλυψη των οχημάτων μεταφοράς με ειδικά σκέπαστρα κλπ.. Ενώ σχετικά με τη δημιουργία ρύπων, καυσαερίων θα είναι σε μικρές συγκεντρώσεις εφόσον χρησιμοποιούνται μηχανήματα τελευταίας τεχνολογίας και άριστα συντηρημένα.

Επίσης από την μετακίνηση των οχημάτων για μεταφορά των υλικών κατασκευής και από τη λειτουργία των μηχανημάτων στο έργο θα αυξηθούν τα επίπεδα θορύβου στην περιοχή, παρόλα αυτά δεν θα είναι σε μεγάλα επίπεδα καθώς η κατασκευή του ΒΙΟ.ΠΑ θα είναι σε μεγάλη απόσταση από τα γειτονικά χωριά του Δήμου όπως η Χρυσοβίτσα, όμως το

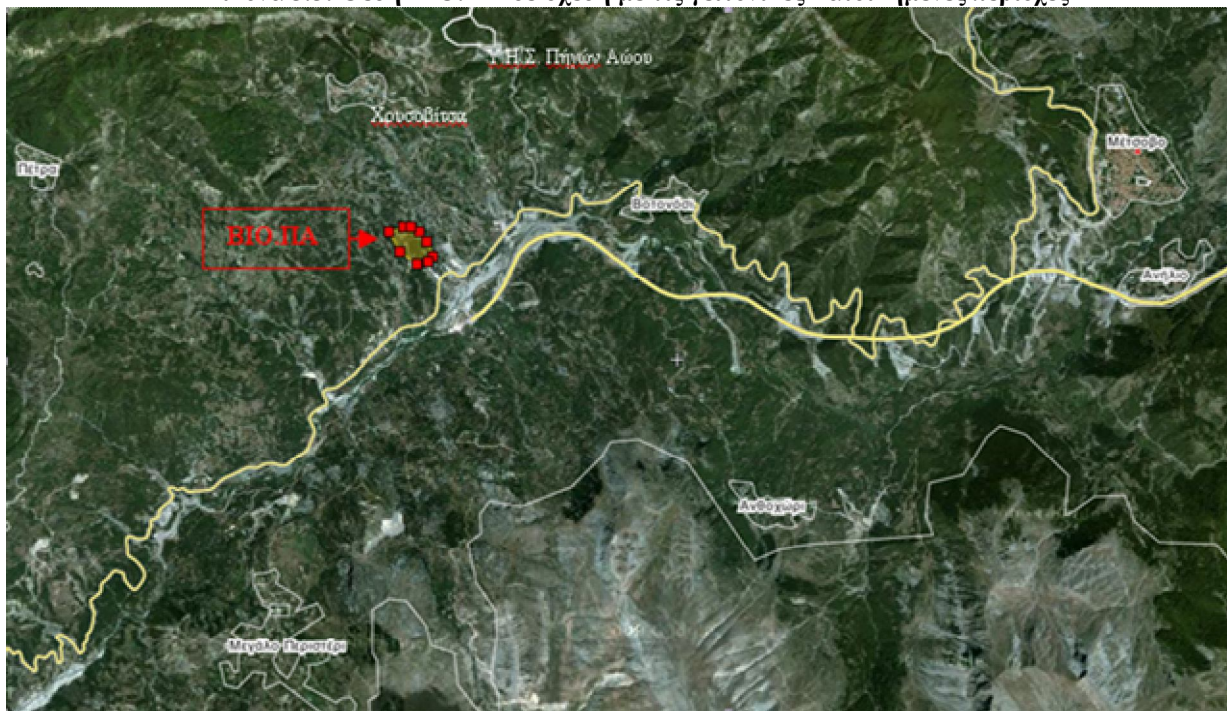
Μικρό Περιστέρι αναμένεται να επηρεαστεί από την αύξηση των επιπέδων θορύβου καθώς εκεί βρίσκεται ο κόμβος Εγνατίας από τον οποίο θα εισέρχονται τα φορτηγά στην περιοχή. Παρόλα αυτά θα είναι για μικρό χρονικό διάστημα και δεν θα το επηρεάσει σημαντικά.

Τέλος όσον αφορά τα απόβλητα του εργοταξίου, ο υπεύθυνος του έργου θα πρέπει να μεριμνήσει ώστε να συλλέγονται και να διατίθενται μαζί με τα οικιακά απορρίμματα.

Επιπτώσεις κατά τη λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ.

Η εγκατάσταση του βιοτεχνικού πάρκου στο Δήμο Εγνατίας δεν θα έχει μόνο επιπτώσεις κατά τη φάση κατασκευής αλλά και κατά τη λειτουργία του. Οι επιπτώσεις του ΒΙΟ.ΠΑ στην ατμόσφαιρα θα προέρχονται από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων για την μεταφορά των προϊόντων από και προς το βιοτεχνικό πάρκο. Όμως δεν θα υπάρξει σοβαρή επιβάρυνση στις κατοικημένες περιοχές καθώς το πάρκο θα κατασκευαστεί σε αρκετή απόσταση από τις περιοχές αυτές. Επίσης, η ατμόσφαιρα της περιοχής θα επιβαρυνθεί από τις βιοτεχνικές καύσεις (αιωρούμενα σωματίδια, καπνός, διοξείδιο του άνθρακα), όμως οι καύσεις αυτές θα είναι σε περιορισμένο βαθμό και σε συνδυασμό με τη λήψη κατάλληλων μέτρων και με τη μακρινή απόσταση του ΒΙΟ.ΠΑ από τη Χρυσοβίτσα, το Βοτονόσι και το Μικρό Περιστέρι δεν θα επιβαρύνουν ιδιαίτερα την ατμόσφαιρά της περιοχής.

Εικόνα 5.5: Θέση ΒΙΟ.ΠΑ σε σχέση με τις γειτονικές κατοικημένες περιοχές



Όσον αφορά τα αέρια απόβλητα από την κατανάλωση καυσίμων μπορούν να αντιμετωπισθούν με τη χρήση ειδικών μέτρων (φίλτρα, καταλύτες κλπ.). Ενώ η Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων θα καθορίζει το σύστημα επεξεργασίας ρύπων που θα πρέπει να εφαρμοστεί στο Βιοτεχνικό πάρκο.

Όμως κατά τη λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ θα προκύψουν υγρά απόβλητα, η σύσταση των οποίων θα είναι κυρίως ουσίες οργανικής προέλευσης και βιολογικά αποδομήσιμες, ενώ θα συνδέονται με μονάδα βιολογικού καθαρισμού και θα πρέπει να ακολουθούνται οι προδιαγραφές που περιγράφονται σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Τα στερεά απόβλητα που θα προκύψουν θα είναι ίδιας ποιότητας με τα οικιακά απορρίμματα και οι ποσότητες θα είναι σχετικά περιορισμένες και τα απορρίμματα θα διατίθενται στο δίκτυο αποκομιδής απορριμμάτων του Δήμου Εγνατίας. Επίσης μπορούν να εγκατασταθούν κάδοι ανακύκλωσης στο χώρο του πάρκου έτσι ώστε να εφαρμόζεται σωστότερη διαχείριση των απορριμμάτων του πάρκου.

Σχετικά με τις επιπτώσεις στα νερά της περιοχής, αυτές κυρίως μπορεί να προέρχονται, όπως έχει αναφερθεί, από απόβλητα ορυκτέλαια λίπανσης καθώς και απόβλητα υδραυλικά υγρά των οχημάτων και μηχανημάτων που θα χρησιμοποιούνται. Όμως με τη λήψη μέτρων απομάκρυνσης μπορούν να αντιμετωπισθούν.

Ηχορύπανση στην περιοχή δεν αναμένεται να υπάρξει καθώς το ΒΙΟ.ΠΑ θα είναι σε μεγάλη απόσταση από τα γειτονικά χωριά, ενώ για την πανίδα της περιοχής μπορούν να αντιμετωπισθούν, όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο, με τη χρήση ανεξάρτητων κτιρίων και χρήση ηχομόνωσης.

Γενικότερα τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος απαρτίζονται από τέσσερις ειδικότερες δέσμες. Συγκεκριμένα:

- τα ανώτατα επιτρεπτά όρια εκπομπής ρύπων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία
- τις μέγιστες επιτρεπόμενες συγκεντρώσεις ρύπων στους αποδέκτες σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις
- τις ειδικές οριακές τιμές στάθμης θορύβου και δονήσεων και
- τα τεχνικά έργα και μέτρα αντιρρύπανσης ή γενικότερα αντιμετώπισης της υποβάθμισης του περιβάλλοντος, που επιβάλλεται να κατασκευασθούν ή να τηρηθούν.

Όσον αφορά την κατανάλωση ενέργειας του ΒΙΟ.ΠΑ, προέρχεται από το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο των πηγών Αώου της ΔΕΗ που βρίσκεται στην Χρυσοβίτσα, και είναι από ανανεώσιμη πηγή ενέργειας που είναι το νερό και δεν επιβαρύνεται με ρύπους η ατμόσφαιρα. Επίσης για να μειωθεί η ενεργειακή κατανάλωση του ΒΙΟ.ΠΑ μπορεί να αξιοποιηθούν και

«Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας»

άλλες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας όπως είναι η αιολική και η ηλιακή ενώ θα πρέπει να γίνεται έλεγχος για μη αλόγιστη χρήση ενέργειας.

Από όλα τα παραπάνω, συμπεραίνεται ότι δεν θα υπάρξει επιβάρυνση του κλίματος της περιοχής ενώ η χλωρίδα δεν θα επιβαρυνθεί (φυτοκαλύψεις κλπ.) και η πανίδα δεν θα αντιμετωπίσει ιδιαίτερα προβλήματα.

5.6.2. Επιπτώσεις στην κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα του Δήμου Εγνατίας

Ο Δήμος Εγνατίας εκτός από τις επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον θα έχει και επιπτώσεις στην κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα αυτού. Πιο συγκεκριμένες ο Δήμος θα έχει οικονομική βοήθεια τόσο από την είσπραξη δημοτικών τελών από τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις στα προϊόντα που παράγουν όσο και μέσω ενός συμβολικού ποσού – ενοικίου, από τη διαχείριση των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης σε συνεργασία με την Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης Αποχέτευσης (ΔΕΥΑ) αλλά και από την είσπραξη ενός ποσού για την αποκομιδή και διαχείριση των σκουπιδιών και από τη συντήρηση των οδών αυτού. Επίσης ο Δήμος θα έχει έσοδα και από την πώληση των οικοπέδων. Από τα έσοδα του Δήμου από τη λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ θα κατασκευαστούν έργα υποδομής όπως είναι δρόμοι, σχολεία, δίκτυα ηλεκτροφωτισμού κ.α.

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο το ποσοστό ανεργίας του Δήμου είναι 3%, ποσοστό που μπορεί να μειωθεί με τη δημιουργία του ΒΙΟ.ΠΑ καθώς θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας (κατά την κατασκευή και λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ), έτσι θα αυξηθεί η απασχόληση της περιοχής και θα προσελκυθούν και άτομα από άλλες περιοχές να εγκατασταθούν στο Δήμο για εύρεση εργασίας στο ΒΙΟ.ΠΑ.

Ένας σημαντικός παράγοντας άνθησης του Δήμου είναι η αλλαγή της αξίας στη γη της περιοχής λόγω του ΒΙΟ.ΠΑ, η οποία θα αποκτήσει μεγαλύτερη αξία καθώς η περιοχή θα εμφανίζεται επαρκώς ανεπτυγμένη και θα καλύπτει της ανάγκες των ιδιοκτητών της, ενώ η ποιότητα ζωής τους θα είναι αναβαθμισμένη. Επίσης η χωροταξία στα γειτονικά χωριά θα αλλάξει λόγω της μετακίνησης των βιοτεχνιών στο πάρκο και συνεπώς θα μείνουν ελεύθεροι χώροι για άλλες χρήσεις όπως κατοικία, καταστήματα, των οποίων η αξία γης θα είναι αυξημένη.

Έτσι αναμένεται μακροχρόνια ενίσχυση των επενδύσεων, μεταβολές στον παραγωγικό ιστό της περιοχής, ανάπτυξη και εξασφάλιση απασχόλησης, ορθότερη κατανομή των πόρων

και εκμετάλλευση των παραγωγικών δυνατοτήτων της περιοχής, και γενικά ενίσχυση του ρόλου της περιοχής (Δήμος Εγνατίας, Νομός Ιωαννίνων) στον ανεπτυγμένο παραγωγικό ιστό της χώρας.

Εκτός από το Δήμο Εγνατίας πλεονεκτήματα θα έχουν και οι επιχειρήσεις που θα εγκατασταθούν στο ΒΙΟ.ΠΑ., οι περισσότερες από τις οποίες ανήκουν σε κατοίκους του Δήμου ή γειτονικών δήμων όπως είναι το Μέτσοβο και τα Ιωάννινα. Μερικά από τα οφέλη των επιχειρήσεων από την εγκατάστασή τους στο ΒΙΟ.ΠΑ είναι η παροχή υπηρεσιών στήριξης αυτών από το φορέα διαχείρισης του ΒΙΟ.ΠΑ όπως είναι τεχνικές υπηρεσίες, υπηρεσίες υποδομής, Marketing, οργάνωσης επιχειρήσεων και πληροφόρησης, οργάνωση της παραγωγής, εκπαίδευση στελεχών και κατάρτιση εργατικού δυναμικού. Επίσης σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων (οικονομικό τμήμα), μπορούν να γίνονται έρευνες χρηματοδοτούμενες από το φορέα διαχείρισης του ΒΙΟ.ΠΑ για καλύτερη διεξόδυση στις αγορές (εθνικές και διεθνείς) και παρακολούθησης των διεθνών εξελίξεων. Ειδικότερα οι Υπηρεσίες που θα παρέχονται προς τις επιχειρήσεις θα είναι:

- Διαχείριση Χώρου – Υπηρεσίες Μακροχρόνιας Μίσθωσης για την Ενοικίαση Οικοπέδων και Κτιρίων από επιχειρήσεις που θα δραστηριοποιηθούν εντός του ΒΙΟ.ΠΑ.
- Υπηρεσίες Ασφάλειας Χώρου
- Υπηρεσίες διαχείρισης Κοινοχρήστων
- Μάρκετινγκ και υπηρεσίες στοχοποιημένης προώθησης προϊόντων και υπηρεσιών για όλες τις επιχειρήσεις που θα δραστηριοποιηθούν εντός του ΒΙΟΠΑ
- Λοιπές Υποστηρικτικές Υπηρεσίες με την υποστήριξη εξωτερικών συνεργατών
- Υπηρεσίες στήριξης των επιχειρήσεων
- Γραμματειακή υποστήριξη, που θα διευθύνεται από το φορέα διοίκησης.
- Τεχνικές υπηρεσίες
- Ενοικίαση οικοπέδων, ενοικιάσεις υφιστάμενων βιοτεχνικών κτιρίων, συντήρηση και επέκταση έργων υποδομής, καθαριότητα, καλλωπισμός και άρδευσης πρασίνου, καταγραφή, επιμερισμός και είσπραξη κοινοχρήστων.
- Νομικές και εκτελωνιστικές υπηρεσίες
- Υπηρεσίες Marketing και προώθησης προϊόντων (οργάνωση εκθέσεων κλπ)
- Υπηρεσίες οργάνωσης επιχειρήσεων (προγραμματισμός παραγωγής, σχεδιασμός επιχειρηματικής δράσης, βελτίωση σχεδιασμού προϊόντων κλπ)

- Υπηρεσίες πληροφόρησης (πληροφορίες σχετικά με τους κλάδους, στους οποίους δραστηριοποιούνται οι επιχειρήσεις, σχετικά έντυπα κλπ).
- Ειδικότερες υπηρεσίες σχετικά με την ένταξη των επιχειρήσεων στα βιομηχανικά “δίκτυα”.

Με βάση τα οφέλη αυτά για τις επιχειρήσεις θα προσελκυσθούν στην περιοχή νέες επιχειρήσεις και επενδυτές, θα αυξηθεί η παραγωγικότητα των επιχειρήσεων, θα υπάρξει ευκολότερη η πρόσβαση σε πρώτες ύλες, υπηρεσίες και θα αυξηθεί η ωφέλιμη ανταγωνιστικότητα μεταξύ των επιχειρήσεων. Επίσης το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων θα μειωθεί αισθητά καθώς θα μειωθεί το κόστος αγοράς των οικοπέδων, έρευνας και διαφήμισης των προϊόντων, δεν απαιτείται Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Άδεια Εγκατάστασης (έχουν γίνει για το ΒΙΟ.ΠΑ.) και οι επιχειρήσεις που βρίσκονται εντός βιοτεχνικών πάρκων λαμβάνουν επιπλέον επιχορήγηση 5%. Γενικά εξασφαλίζεται η έγκριση χωροθέτησης λόγω εγκεκριμένων χρήσεων γης, θα υπάρχει ήδη εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο. Απαλλάσσονται οι επιχειρήσεις από τη χρονοβόρα διαδικασία προέγκρισης χωροθέτησης και εξασφαλίζεται η δυνατότητα επέκτασης λόγω όμορων ελεύθερων χώρων. Επίσης, μειώνεται δραστικά το κόστος εγκατάστασης των επιχειρήσεων, εξασφαλίζεται προσβασιμότητα, ασφαλέστερη λειτουργία και καλύτερο εργασιακό περιβάλλον, μειώνεται το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων, βελτιώνεται η ανταγωνιστικότητα και προσφέρεται αποτελεσματική αντιμετώπιση κινδύνων και προβλημάτων.

Οι Επιπλέον Χρήσεις Χώρων στην Άμεση Ευρύτερη Περιοχή του Βιοτεχνικού μπορεί να είναι Ζώνη Εγκατάστασης Θερμοκηπίων (ΖΕΘ), Θερμοκοιτίδα Νέων Επιχειρήσεων, Διαμετακομιστικό Κέντρο, Ζώνη Στάθμευσης Βαρέων Οχημάτων.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω το βιοτεχνικό πάρκο θα αποτελέσει πόλο ανάπτυξης της κοινωνίας και οικονομίας του Δήμου Εγνατίας, θα αυξήσει το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων και θα προσελκύσει νέο κόσμο στην περιοχή.

5.7. Περιγραφή Βιοτεχνικού Πάρκου Δήμου Εγνατίας

5.7.1. Θέση ΒΙΟ.ΠΑ Δήμου Εγνατίας

Το βιοτεχνικό πάρκο Εγνατίας είναι ο χώρος ο οποίος καθορίζεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με το νόμο 2545/97 προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής κάθε βιομηχανικής ή βιοτεχνικής δραστηριότητας χαμηλής όχλησης.

Το βιοτεχνικό πάρκο του Δήμου Εγνατίας θα βρίσκεται στην εδαφική περιφέρεια των δημοτικών διαμερισμάτων Εγνατίας και Μετσόβου, σε απόσταση περίπου 100 km από το λιμένα της Ηγουμενίτσας (εντός της Εγνατίας Οδού) σε ελάχιστη απόσταση από τον ανισόπεδο κόμβο Περιστερίου με είσοδο και έξοδο προς την Εγνατία Οδό, τόσο προς την κατεύθυνση των Ιωαννίνων, όσο και προς τα Τρίκαλα και τα Γρεβενά.

Το Βιοτεχνικό Πάρκο θα έχει έκταση περίπου 200 στρέμματα και θα καλύπτει τις ανάγκες τόσο των επιχειρήσεων του Δήμου Εγνατίας όσο και των επιχειρήσεων του Δήμου Μετσόβου αλλά και άλλων επιχειρήσεων που αναμένεται να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους για την εγκατάστασή τους στο ΒΙΟ.ΠΑ. Σύμφωνα με την απόφαση του δημοτικού συμβουλίου του Δήμου Εγνατίας με αύξοντα αριθμό 106/2009 και λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα του Δ.Κ.Κ. του ΠΔ 194/1979 και του Ν.716/1977, η κατασκευή του Βιοτεχνικού Πάρκου θα γίνει στη θέση πάνω από την παλαιά χωματερή του Τ.Δ. Χρυσοβίτσας και απέναντι από τον ανισόπεδο κόμβο Εγνατίας για το μικρό Περιστερί και τη Χρυσοβίτσα, ψηλά προς την οικία Γιασιά στα αριστερά στο παλαιό εργοτάξιο της ΒΙΟΤΕΡ. Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται αεροφωτογραφία της περιοχής στην οποία θα χωροθετηθεί το Βιοτεχνικό Πάρκο και η απόστασή του από τον ανισόπεδο κόμβο της Εγνατίας Οδού στη θέση Περιστερί.

5.7.2. Φορέας Διαχείρισης

Οι διαδικασίες κατασκευής του Βιοτεχνικού Πάρκου του Δήμου Εγνατίας βρίσκονται στα αρχικά στάδια καθώς έχει αποφασιστεί η χωροθέτηση του και η έκταση του αλλά δεν έχει αποφασιστεί ο φορέας διαχείρισης του. Συνεπώς, αν και δεν έχει αποφασιστεί ακόμα η διαχείριση του κατά πάσα πιθανότητα θα δημιουργηθεί μια ανώνυμη εταιρεία όπως η «ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ Α.Ε» του Βιοτεχνικού Πάρκου Θεσπρωτίας, η οποία θα αναλάβει να είναι ο

φορέας υλοποίησης και διαχείρισης του έργου και θα έχει μετόχους τη Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση Ιωαννίνων και τα δημοτικά διαμερίσματα Εγνατίας και Μετσόβου.

Σχήμα 5.6: Θέση Βιοτεχνικού Πάρκου Δήμου Εγνατίας



Πηγή: Wikimapia

Όπως φαίνεται και στην παραπάνω εικόνα το Βιοτεχνικό Πάρκο χωροθετήθηκε σε αυτή την περιοχή γιατί είναι λίγα χιλιόμετρα από την Εγνατία Οδό, έτσι ώστε να υπάρχει ευκολότερη πρόσβαση στο ΒΙΟ.ΠΑ, να διευκολύνονται οι μεταφορές των προϊόντων και των πρώτων υλών και γενικότερα να έχει όλα τα οφέλη, που περιγράφηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο, από την Εγνατία Οδό.

5.7.3. Συγκρούσεις χρήσεων γης

Συγκρούσεις χρήσεων γης στην περιοχή, δεν υπάρχουν καθώς η έκταση στην οποία θα γίνει η εγκατάσταση και η κατασκευή του Βιοτεχνικού Πάρκου ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο και δεν εμπλέκονται σε αυτήν συμφέροντα ιδιοκτησιών από ιδιώτες – δημότες της περιοχής. Κατά συνέπεια δεν υπάρχουν διενέξεις και αντιρρήσεις από την πλευρά των δημοτών για την κατασκευή του ΒΙΟ.ΠΑ στην θέση που περιγράφηκε προηγουμένως.

5.7.4. Στάσεις-απόψεις φορέων-κατοίκων για τη χωροθέτηση του ΒΙΟΠΑ

Όπως περιγράφηκε και προηγουμένως, το Βιοτεχνικό Πάρκο του Δήμου Εγνατίας θα προκύψει από διαδημοτική συνεργασία των Δήμων Εγνατίας και Μετσόβου και θα φιλοξενήσει στις εγκαταστάσεις του βιοτεχνίες που είναι ήδη εγκατεστημένες στους Δήμους αυτούς αλλά και τυχόν νέες επιχειρήσεις από άλλες περιοχές όπως είναι τα Ιωάννινα, κατά συνέπεια διάφοροι φορείς όπως η Νομαρχία Ιωαννίνων και η Περιφέρεια Ιωαννίνων και οι δημότες των Δήμων Εγνατίας και Μετσόβου βλέπουν με θετική ματιά την κατασκευή ενός βιοτεχνικού πάρκου στην περιοχή καθώς θεωρούν ότι με την εγκατάσταση του ΒΙΟ.ΠΑ θα ακολουθήσει επιχειρηματική άνθηση της περιοχής και κατά συνέπεια κοινωνικοοικονομική ανάπτυξή της.

Πιο συγκεκριμένα με βάση την απόφαση του δημοτικού συμβουλίου του Δήμου Εγνατίας με αριθμό 106/2009 με την οποία συμφωνεί και ο Δήμος Μετσόβου, με το ΒΙΟ.ΠΑ ο Δήμος διευρύνεται και για το Δήμο δημιουργούνται νέες επιχειρήσεις και νέες θέσεις εργασίας και αναπτύσσετε η περιοχή κατά το δυνατόν καλύτερα. Όσον αφορά την Νομαρχία Ιωαννίνων και την Περιφέρεια Ιωαννίνων με βάση συνέντευξη που έγινε στο προσωπικό της τεχνικής υπηρεσίας, θεωρείται ότι το βιοτεχνικό πάρκο θα οδηγήσει σε οικονομική και κοινωνική άνθηση της περιοχής με αύξηση της απασχόλησης, αύξηση του πληθυσμού της περιοχής και το σημαντικότερο στη δημιουργία κενών οικοπέδων τα οποία θα μπορούν να αξιοποιηθούν με άλλους τρόπους όπως πάρκα, χώροι στάθμευσης, ιδιαίτερα για το Μέτσοβο το οποίο έχει πρόβλημα με τους χώρους στάθμευσης.

Οι κάτοικοι του Δήμου Μετσόβου με συνέντευξη που τους έγινε θεωρούν ότι το πάρκο θα κάνει την «ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος του Μετσόβου καλύτερη λόγω της απομάκρυνσης των βιοτεχνιών που χρησιμοποιούν μηχανές καύσεις» καθώς με αυτό τον τρόπο η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα θα είναι καλύτερη. Τέλος, οι κάτοικοι του Δήμου Εγνατίας (μέσω συνέντευξης) αναμένουν από την κατασκευή του βιοτεχνικού πάρκου να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και να υπάρξει οικονομική ενίσχυση του Δήμου. Βέβαια έχουν μια ανησυχία σχετικά με την αύξηση των μετακινήσεων των οχημάτων που θα μεταφέρουν τα παραγόμενα προϊόντα, παρόλα αυτά εμφανίζονται αισιόδοξοι σχετικά με την παράμετρο αυτή. Όπως είναι φανερό, υπάρχει συμφωνία απόψεων μεταξύ φορέων και κατοίκων σχετικά με τη δημιουργία του βιοτεχνικού πάρκου Δήμου Εγνατίας.

Όσον αφορά το βιοτεχνικό επιμελητήριο Ιωαννίνων και σύμφωνα με τον πρόεδρο του βιοτεχνικού επιμελητηρίου Ιωαννίνων κ. Μπαράτσα Δημήτριο «είναι επιτακτική η ανάγκη χωροθέτησης ενός βιοτεχνικού πάρκου στην περιοχή και ειδικότερα στο Δήμο Εγνατίας, «Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας»

λόγω της ύπαρξης κόμβου της Εγνατίας Οδού, καθώς ο νομός Ιωαννίνων έχει μεγάλη ανάγκη οργανωμένων υποδοχέων επιχειρήσεων τόσο λόγω της έλλειψης χώρων στον αστικό ιστό, τόσο και λόγω των πλεονεκτημάτων που έχουν οι επιχειρήσεις από την εγκατάστασή τους στα βιοτεχνικά πάρκα. Συγκεκριμένα, είναι επιτακτική ανάγκη να δημιουργηθούν άλλα δύο βιοτεχνικά πάρκα στο νομό για την κάλυψη των αναγκών των επιχειρήσεων του νομού και μάλιστα σε σημεία κοντά σε κόμβο της Εγνατίας Οδού λόγω των πλεονεκτημάτων που θα έχουν από την ύπαρξη υποδομής μεταφοράς σε κοντινή απόσταση όπως είναι εύκολη μεταφορά των προϊόντων και μείωση των χρονοαποστάσεων. Επίσης οι βιοτεχνίες που θα εγκατασταθούν στο βιοτεχνικό πάρκο είναι επιχειρήσεις χαμηλής όχλησης, οι οποίες δεν αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά τους κατοίκους, την χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής αλλά και την ατμόσφαιρα και την ποιότητα των υδάτων π.χ. του ποταμού Μετσοβίτικου.

Όσον αφορά για την διάθεση ορισμένων βιοτεχνιών να μετεγκατασταθούν στο χώρο του βιοτεχνικού πάρκου, δεν υπάρχει ακριβής εικόνα για τον αριθμό των επιχειρήσεων καθώς η κατασκευή του ΒΙΟ.ΠΑ είναι σε αρχικό στάδιο και δεν έχει γίνει εκτεταμένη έρευνα πάνω στο θέμα, το μόνο που έχει γίνει γνωστό στο βιοτεχνικό επιμελητήριο Ιωαννίνων είναι η επιθυμία για μετεγκατάσταση ορισμένων βιοτεχνιών ξυλογλυπτικής του Δήμου Μετσόβου. Γενικότερα στην Ήπειρο δεν είναι εύκολα επιθυμητή από τους επιχειρηματίες η μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων σε οργανωμένους υποδοχείς καθώς υπάρχει δυσπιστία ως προς την λειτουργία των ΒΙΟ.ΠΑ. και ως προς το κατά πόσον ωφελούνται οι επιχειρηματίες από την εγκατάσταση των επιχειρήσεων τους στους οργανωμένους χώρους».

Είναι φανερό από τα παραπάνω ότι οι περισσότεροι εμπλεκόμενοι φορείς θεωρούν ότι είναι αναγκαία η δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων στο νομό Ιωαννίνων και ως κυριότερο παράγοντα χωροθέτησης αυτών θεωρούν την ύπαρξη μιας υποδομής μεταφορών όπως είναι η Εγνατία Οδός.

5.7.5. Συνοδά έργα

Εικόνα 5.6: Υ.Η.Σ. Πηγών Αώου



Οι απαραίτητες παρεχόμενες υποδομές του Βιοτεχνικού Πάρκου είναι το οδικό δίκτυο, δρόμοι προσπέλασης κατά την κατασκευή και κατά την λειτουργία, αποχετευτικό δίκτυο ομβρίων που θα καταλήγει στο βιολογικό καθαρισμό του ΒΙΟ.ΠΑ. για επεξεργασία και στη συνέχεια για διάθεση τους στον ποταμό

Μετσοβίτικο, δίκτυο ύδρευσης για την κάλυψη των αναγκών του προσωπικού αλλά και κατά την διαδικασία παραγωγής, κτίρια διοίκησης, δίκτυο Ο.Τ.Ε., παροχή ηλεκτρικού ρεύματος από τον ΥΗΣ Πηγών Αώου και τέλος ένας βιολογικός καθαρισμός για την επεξεργασία των αποβλήτων. Επίσης να γίνει εξυγίανση της περιοχής με την δημιουργία των απαραίτητων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, για την εξυπηρέτηση των υφιστάμενων και των νέων επιχειρήσεων (χώροι πρασίνου, στάθμευσης, κέντρο εξυπηρέτησης επιχειρήσεων). Δηλαδή τα συνοδά έργα που απαιτούνται είναι:

- Δίκτυο οδοποιίας
- Διαμόρφωση κλίσεων και χώρου εγκατάστασης του ΒΙΟ.ΠΑ
- Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
- Δίκτυα αποχέτευσης
- Δίκτυο ύδρευσης και πυρόσβεσης
- Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου και δημιουργία χώρων πρασίνου
- Δίκτυα ηλεκτροδότησης και φωτισμού
- Κτίριο διοίκησης και εξοπλισμός
- Τεχνικά έργα και μέτρα αντιρρύπανσης ή γενικότερα αντιμετώπισης της υποβάθμισης του περιβάλλοντος
- Δημιουργία κέντρου εξυπηρέτησης επιχειρήσεων
- διαμόρφωση των χειμάρρων που διασχίζουν την περιοχή με χωμάτινη τραπεζοειδή διατομή και πλαισιώνονται με κοινόχρηστους χώρους πρασίνου

Τα έργα που είναι απαραίτητα να κατασκευαστούν σε αρχικό στάδιο πρέπει να εξασφαλίζουν τις εξής προϋποθέσεις:

- να εξασφαλισθεί η ελάχιστη αναγκαία γη για τη μετεγκατάσταση επιχειρήσεων των Δήμων Εγνατίας και Μετσόβου

- να δημιουργηθεί το κατάλληλο επιχειρηματικό περιβάλλον που σε συνδυασμό με τα απαραίτητα έργα υποδομής θα προσελκύσει νέες επαγγελματικές εγκαταστάσεις από την ευρύτερη περιοχή.

Ενώ για τη δημιουργία και λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ Δήμου Εγνατίας βρίσκεται σε εξέλιξη μια σειρά μελετών και ενεργειών τέτοιων ώστε να το καταστήσουν ένα επιστημονικά δομημένο και αυτοδιαχειριζόμενο, μέσω ενός φορέα διαχείρισης βιοτεχνικού χώρου που θα ανήκει στο Δήμο Εγνατίας και που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες για τις οποίες δημιουργείται.

5.8. Επιχειρήσεις

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, οι κάτοικοι του δήμου Εγνατίας ασχολούνται με γεωργικές και κτηνοτροφικές εργασίες και οι κάτοικοι του Δήμου Μετσόβου με κτηνοτροφικές, ξυλουργικές και τουριστικές επιχειρήσεις, επομένως οι βιοτεχνίες που θα φιλοξενηθούν στο χώρο του ΒΙΟ.ΠΑ του Δήμου Εγνατίας μπορεί να είναι:

- Εργαστήρια ξυλείας και παρασκευής κυψελών και βαρελιών
- Εργαστήρια με είδη και υλικά επιπλοποιίας
- Τυροκομείο
- Οινοποιείο
- Πτηνοτροφία
- Συνεταιριστικό συσκευαστήριο πατάτας
- Άρτοζαχαροπλαστεία
- Παρασκευή και πώληση παραδοσιακών προϊόντων (πίτες, γλυκά)
- Συσκευασία -Τυποποίηση μελιού
- Βιοτεχνίες επίπλων και παραδοσιακών ξυλόγλυπτων
- Μελέτες -Τεχνικές - Δομικές Κατασκευαστικές
- Εμπορικές - Τουριστικές επιχειρήσεις
- Εργαστήρια υφαντουργίας

5.9. Συμπεράσματα

Η κατασκευή του βιοτεχνικού πάρκου στο Δήμο Εγνατίας είναι αναγκαία καθώς θα δώσει επιχειρηματική άνθηση στην περιοχή, ενώ έχει στόχο να καλύψει τις σύγχρονες

απαιτήσεις της βιοτεχνίας των Δήμων Εγνατίας και Μετσόβου αλλά και του Νομού Ιωαννίνων, που με την συγκέντρωση σε ένα οργανωμένο χώρο, αποσυμφορείται ο οικιστικός ιστός και βελτιώνονται οι συνθήκες λειτουργίας των βιοτεχνικών επιχειρήσεων. Με τη συγκέντρωση των μικρών βιοτεχνικών μονάδων αποφεύγεται η διασπορά σε διάφορες περιοχές εκτός και εντός της πόλεως και έτσι δεν αλλοιώνονται και δεν υποβαθμίζονται μεγάλες εδαφικές περιοχές και τμήματα της πόλης. Δημιουργείται οργανωμένη δόμηση που προσαρμόζεται στις περιβαλλοντικές συνθήκες της περιοχής.

Οι αυξημένοι χώροι πρασίνου διαμορφώνουν μια αισθητική που αναβαθμίζει το περιβάλλον. Διευκολύνεται ο έλεγχος των εγκαταστάσεων είτε από τους ίδιους τους επιχειρηματίες είτε από τις δημόσιες αρχές. Επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας από τη δημιουργία κοινών εγκαταστάσεων (δίκτυα ύδρευσης, βιολογικός καθαρισμός, συστήματα ασφαλείας των εγκαταστάσεων και πυρασφάλειας, επικοινωνιών κλπ). είναι δυνατή η χρήση νέων σύγχρονων υποδομών όπως η ηλεκτρονική διασύνδεση με δίκτυα πληροφοριών ή τράπεζες δεδομένων. Παρέχεται η δυνατότητα επιχειρηματικών συνεργασιών μεταξύ των εγκατεστημένων μονάδων. Δίνεται η δυνατότητα στις εγκατεστημένες επιχειρήσεις να αξιοποιήσουν τα κίνητρα εγκατάστασης μετεγκατάστασης και ανάπτυξης από τις ευνοϊκές ρυθμίσεις του Ν.2445/97 και άλλων αναπτυξιακών νόμων. Δίνεται η δυνατότητα λειτουργίας εκθεσιακών κέντρων ή κέντρων προβολής προϊόντων. Δίνεται η δυνατότητα σύνδεσης των επιχειρήσεων με ερευνητικά Ινστιτούτα, υπηρεσιών του δημοσίου τομέα και κοινωφελών οργανισμών. Όλα αυτά με τη θετική επιρροή της Εγνατίας, η οποία κάνει την περιοχή εύκολα προσβάσιμη και προσπελάσιμη και μειώνει την απόσταση της από μεγάλα αστικά κέντρα (Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα), από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και το Αεροδρόμιο Ιωαννίνων και Ακτίου.

Είναι φανερό η θετική συμβολή των υποδομών μεταφοράς στην ανάπτυξη και χωροθέτηση επιχειρηματικών περιοχών που σε συνδυασμό με τα πλεονεκτήματα τις συγκέντρωσης των επιχειρήσεων σε Cluster μπορούν να καταστήσουν μια απομονωμένη και υποβαθμισμένη περιοχή στο κέντρο των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Βιβλιογραφία και Πηγές

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

1. Doreen Massey (1994). *Space, Place, and Gender*, University of Minnesota Press, Minneapolis
2. David Sadler (2004). *Cluster Evolution, the Transformation of Old Industrial Regions and the Steel Industry Supply Chain in North East England*, Department of Geography, University of Liverpool, Regional Studies, Vol. 38.1, pp. 55–66, Liverpool,
3. Doreen Massey and Richard Meegan (1985). *Politics and method Contrasting studies in industrial geography*, Methuen London and New York
4. Doreen Massey (1994, 2001). *Space, Place, and Gender* University of Minnesota Press, Minneapolis
5. Eric Sheppard University of Minnesota and Trevor J. Barnes University of British Columbia (2000, 2003). *A Companion to Economic Geography*, Blackwell publishing Ltd
6. Fiorenza Belussi and Katia Caldari (18 November 2008). *At the origin of the industrial district: Alfred Marshall and the Cambridge school*, Cambridge Journal of Economics 2009, 33, 335–355
7. Furst F., Hackl R., Holl A., Kramar H., Schurmann C., Spiekermann K., Wegener M., (1999). *The SASI Model: Model Implementation*, Deliverable D11 of the EU Project Socio-Economic and Spatial Impacts of Transport Infrastructure Investments and Transport System Improvements (SASI) Institut für Raumplanung Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund.
8. Furst F., Schurmann C., Spiekermann, K., Wegener, M., (2000) *The SASI Model: Demonstration Examples*, Deliverable D15 of the EU Project Socio-Economic and Spatial Impacts of Transport Infrastructure Investments and Transport System Improvements (SASI), Institut für Raumplanung Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund.
9. Li and Fung Research Centre (May 2006). *Overview of the Industrial Clusters in China*, Industrial cluster series, Hong Kong.
10. Michael Storper and Allen J.Scott (1992). *Pathways to Industrialization and Regional Development*, published by Routledge, London

11. Peter Hall (1975, 1985, 1992, 2002). *Urban and Regional Planning* Fourth edition London and New York
12. Philip McCann (June 2003). *Geography, Trade and Growth: Problems and Possibilities for the New Zealand Economy*, New Zealand Treasury Working Paper 03/03, New Zealand
13. Ray Hudson (2005). *Economic Geographies Circuits, Flows and Spaces*, Sage Publications, London
14. Ron A. Boschma and Robert C. Kloosterman (2005). *Learning from Clusters. A Critical Assessment from an Economic-Geographical Perspective*. Department of Economic Geography Utrecht University and Department of Geography, *Planning and International Development Studies AMIDSt*, University of Amsterdam, Netherlands.
15. Scott A. J. (1988). Ευέλικτα Συστήματα Παραγωγής και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Η Ανάδυση Νέων Βιομηχανικών Χώρων στη Βόρεια Αμερική και τη Δυτική Ευρώπη: στο Χατζημιχάλης Κ. (επιμ.) 1992, Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική. Κείμενα από Διεθνή Εμπειρία, Αθήνα : Εξάντας σσ. 199-210
16. Trevor J. Barnes, Jamie Peck, Eric Sheppard, and Adam Tickell (2004). *Economic Geography*, Blackwell publishing Ltd, United States of America
17. Trevor J. Barnes and Meric S. Gertler (1999). *The New Industrial Geography Regions, Regulation and Institutions*, published by Routledge, London
18. Vickerman, K., Spiekermann, K., Wegener, M. (1999), *Accessibility and economic development in Europe*, Regional Studies, Vol. 33, pp. 1-15.
19. Wegener, M., Schurmann C. Spiekermann K., (2000) *The SASI Model: Model Software*, Deliverable D13 of the EU Project Socio-Economic and Spatial Impacts of Transport Infrastructure Investments and Transport System Improvements (SASI), Institut fur Raumplanung Fakultat Raumplanung, Universitat, Dortmund.

Ελληνική Βιβλιογραφία

1. Αναγνωστόπουλος Δ. και Δακόπουλος Ε.(Νοέμβριος 1998). Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Βιομηχανικής Περιοχής Ιωαννίνων (ΒΙ.ΠΕ.Ι.). Μελέτη Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων, Αθήνα
2. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης Πολυτεχνική Σχολή Ερευνητική Μονάδα Χωρικής Ανάπτυξης Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής (Οκτώβριος 2004) *Χωρικές*

Επιπτώσεις Εγνατίας Οδού. Έκθεση Κατάστασης Ζωνών Επιρροής. Τελική Έκθεση, Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων Εγνατία Οδός Α.Ε.

3. Βαίου Ν, Λαμπριανίδης Λ., Χατζημιχάλης Κ. και Χρονάκη Ζ. (1991). Διάχυτη εκβιομηχανιση στη Θεσσαλονίκη, Σύγχρονα Θέματα: 45, σσ. 70-79
4. Βαίτσος Κ. και Γιανίτσης Τ. (1987). Τεχνολογικός μετασχηματισμός και οικονομική ανάπτυξη, Gutenberg, Αθήνα
5. ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαΐδας. *Μελέτη Σκοπιμότητας και Βιωσιμότητας*, Πτολεμαΐδα
6. ΒΙΟ.ΠΑ Πτολεμαΐδας. Ερωτηματολόγιο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ΒΙΟ.ΠΑ. Πτολεμαΐδας, Πτολεμαΐδα
7. Εγνατία Οδός Α.Ε., *Οδηγός Σχεδιασμού Αποκατάστασης Τοπίου*, Θεσσαλονίκη
8. Εγνατία Οδός Α.Ε., *Πίνακες υπολογισμένων Δεικτών του Παρατηρητηρίου Χωρικών Επιπτώσεων της Εγνατίας Οδού.*
9. Καυκαλάς, Γ. (Επ. Υπεύθυνος) (1999), *Έκθεση Σκοπιμότητας, Τελική Έκθεση, Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων Εγνατίας Οδού*, Θεσσαλονίκη
10. Καυκαλάς, Γ., Κ.Α. (1999) Μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα, Εκδόσεις ΖΗΤΗ, Θεσσαλονίκη
11. Καυκαλάς Γ. ΚΑΙ Ε. Ανδρικοπούλου (2000), *Χωρικές Επιπτώσεις των Ευρωπαϊκών Πολιτικών. Η Ελληνική Εμπειρία 1989-1999*, Θεσσαλονίκη: ΥΠΕΧΩΔΕ / ΑΠΘ
12. Καυκαλάς, Γ. και Μ. Πίτσιαβα (Επ. Υπεύθυνοι) (2001), *Πιλοτική Εφαρμογή Συστήματος Δεικτών, Τελική Έκθεση, Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων Εγνατίας Οδού*, Θεσσαλονίκη
13. Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΚΕΤΑ) Ηπείρου *Μελέτη Βιωσιμότητας ΚΕΤΑ Ηπείρου*, Ιωάννινα
14. ΚΕΠΕ, (1995) *Εκθέσεις 19: Διαπεριφερειακή Ανάλυση και Πολιτική και Βασικά Στοιχεία κατά Περιφέρεια και Νομό*, Αθήνα
15. Κοσμετάτος Γ., Καψάλης Χ., Σπουρδαλάκης Μ., Μαλούτας Θ., Σαγιάς Ι., Μάρκου Μ., Παναγιωτάτου Ε. (επιστ. Υπέυθ.) (1996). Παραγωγική αναδιάρθρωση της βιοτεχνίας. Χωρικές και κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις, ΕΜΠ-Δήμος Μοσχάτου-ΓΓΕΤ
16. Λαμπριανίδης Λ. (1989). Κίνητρα περιφερειακής ανάπτυξης της βιομηχανίας: Κριτική, στο Τεχνικά Χρονικά, Τόμος 9, τεύχος 2: σσ. 228-256
17. Λαμπριανίδης Λ. (1992β). Στοιχεία Οικονομικής Γεωγραφίας, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη
18. Νόμος υπ' αριθμ 2545: βιομηχανικές και επιχειρηματικές περιοχές και άλλες διατάξεις

19. Νόμος υπ' αριθμ. 3325 ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών – βιοτεχνικών εγκαταστάσεων στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και άλλες διατάξεις
20. Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού *Υποδομές μεταφορών και χωρική ανάπτυξη: το γενικό πλαίσιο, Θεσσαλονίκη*
21. Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού (Ιανουάριος 2006) *Εκτίμηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στην εγκατάσταση και ανάπτυξη των επιχειρήσεων στο Βατερό Κοζάνης, Θεσσαλονίκη*
22. Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού (Σεπτέμβριος 2005) *Μεταφορικές υποδομές στα Βαλκάνια και Οδικό Δίκτυο-Πυρήνας*, Εκτενής ελληνική περίληψη της Έκθεσης: European Commission, 2000 CARDS Programme – REBIS Regional Balkans Infrastructure Study – Transport Final Report, July 2003
23. Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού (Μάρτιος 2008) *Πολιτική Μεταφορών και Εδαφική Συνοχή. Η Περίπτωση της Εγνατίας Οδού στο Βορειοελλαδικό χώρο, Θεσσαλονίκη*
24. Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού (2008). *Στοιχεία για την Επιχειρηματικότητα στη Ζώνη Επιρροής της Εγνατίας Οδού, Θεσσαλονίκη*
25. Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού – Τομέας Προγραμματισμού και Παρακολούθησης Έργων και Χρηματοδοτήσεων (24/01/2008). *Ενημερωτικό Δελτίο: Πιλοτική Μελέτη Μεταβολών Χρήσεων και Αξιών Γης σε επιλεγμένες αστικές περιοχές της άμεσης ζώνης επιρροής της Εγνατίας Οδού, Εγνατία Οδός Α.Ε., Θεσσαλονίκη*
26. Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού (Μάιος 2005). *Εγνατία Οδός και Προσπελασιμότητα, Θεσσαλονίκη*
27. Περιφέρεια Ηπείρου (Απρίλιος 2001 (τροποποίηση Ιούλιος 2001), *Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2000-2006 Περιφέρειας Ηπείρου, Ιωάννινα*
28. Περιφέρεια Ηπείρου (Ιούνιος 2001), *Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2000-2006 Περιφέρειας Ηπείρου, Συμπλήρωμα προγραμματισμού, Ιωάννινα*
29. Περιφέρεια Ηπείρου. *Καταγραφή Διεθνούς Δραστηριότητας Επιχειρήσεων ανά Κλάδο στην Περιφέρεια Ηπείρου, Ιωάννινα*
30. Προεδρικό διάταγμα Υπ' αριθμ. 214: Μελέτες και έργα βιομηχανικών και επιχειρηματικών περιοχών (ΒΕΠΕ)
31. Σαγιάς Ι. και Παναγιωτάτου Ε. (2009), Σημειώσεις μαθήματος: Χωρικές, Οικονομικές και Νομικές Διαστάσεις της Ανάπτυξης και του Περιβάλλοντος Ορεινών Περιοχών, ΔΠΜΣ ΕΜΠ: «Περιβάλλον και Ανάπτυξη των Ορεινών Περιοχών», Μέτσοβο

32. ΥΠΕΧΩΔΕ, ΓΔ Περιβάλλοντος / δ/νση Χωροταξίας (Νοέμβριος 2002), *Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*, Αθήνα
33. ΥΠΕΧΩΔΕ, ΓΔ Περιβάλλοντος / δ/νση Χωροταξίας (2003), Απόφαση με Α.Π. 25301/25.6.2003, *Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου*, ΦΕΚ 1451Β' / 6.10.2003, Αθήνα
34. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε (22.08. 2006). Έγκριση Περιβαλλοντικών όρων για τη λειτουργία της ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων και των όρων εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της υποδομής της, Αθήνα
35. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (2007). Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία. Έγκριση ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τη βιομηχανία και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού
36. ΥΠΟΙΚΟ, *Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ηπείρου*
37. Υπουργείο Ανάπτυξης (Φεβρουάριο 2005) Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο της Βιομηχανίας Οδηγός Εφαρμογής για την Υλοποίηση έργων ανάπτυξης νέων βιομηχανικών και επιχειρηματικών περιοχών (Β.Ε.ΠΕ.) που υπάγονται στις διατάξεις του Νόμου 2545/97 στο πλαίσιο των περιφερειακών επιχειρηματικών προγραμμάτων του ΚΠΣ 2000-2006, www.pepdym.gr/.../ΟΔΗΓΟΣ%20ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ%20ΝΕΩΝ%20ΒΕΠΕ.DOC
38. Οικονόμου Δ. (1990). Σύγχρονες τάσεις στη χωροταξική οργάνωση της ελληνικής βιομηχανίας, στο *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 76: 3-39, ΕΚΚΕ, Αθήνα
39. Φούρκας Β. (2006) *Διαχρονική και ολοκληρωμένη παρακολούθηση των χωρικών επιδράσεων του άξονα Παρατηρητήριο*, Τομέας Υποστήριξης, Εγνατία Οδός Α.Ε, Θεσσαλονίκη
40. Φούρκας Β. *Ο Αναπτυξιακός – χωροταξικός ρόλος της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο*, Μάιος 2009 Εφημερίδα Ήπειρος άρθρο 28, Ιωάννινα
41. Χριστόλη Μ. Ν., Μαρκάτου Ν.Χ.: *Στρατηγική μείωσης περιβαλλοντικών οχλήσεων από τη χημική βιομηχανία*, Μονάδα Υπολογιστικής Ρευστοδυναμικής, Τμήμα Χημικών Μηχανικών ΕΜΠ

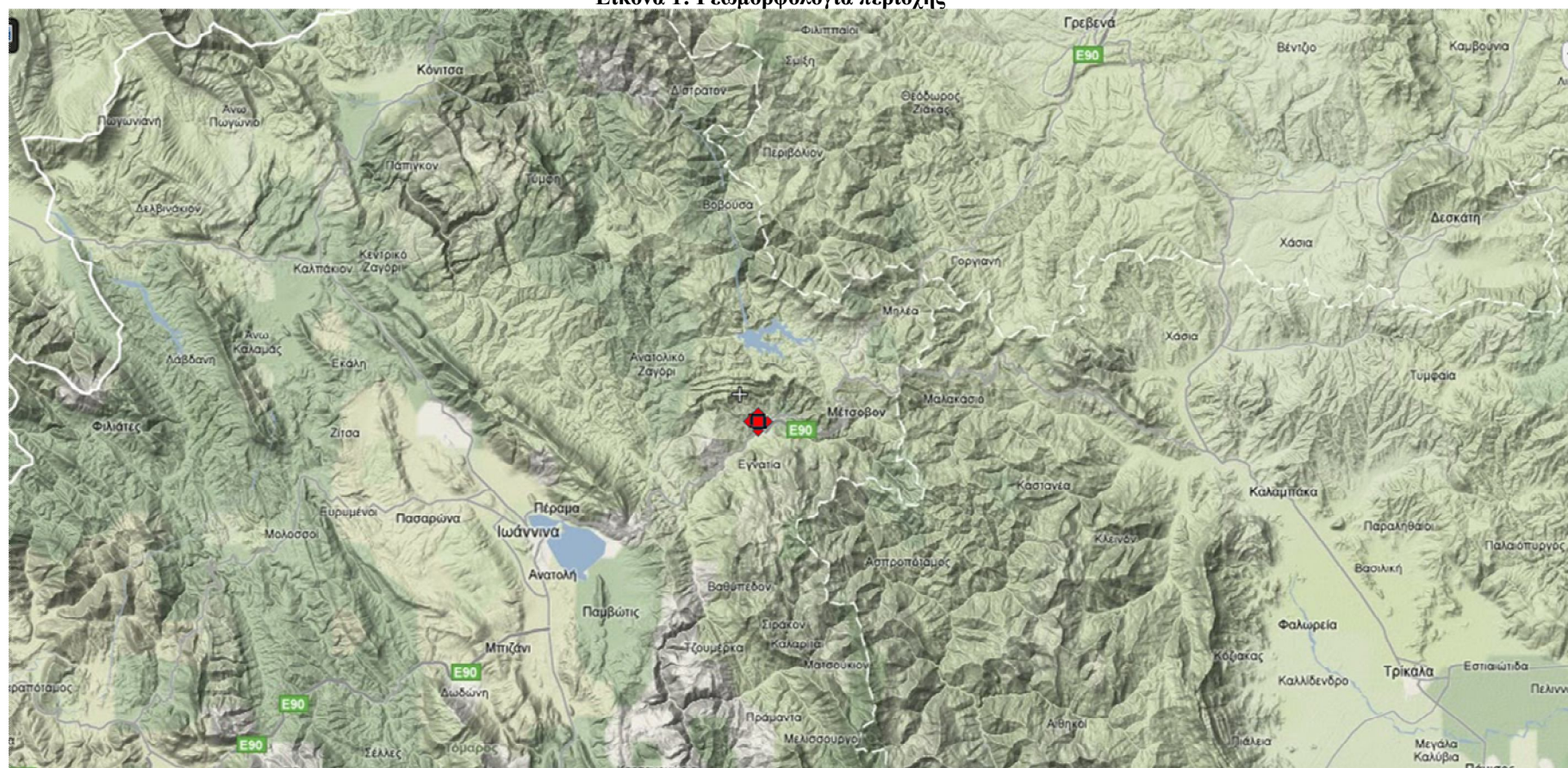
Διαδικτυακές Πηγές

1. Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής: <http://www.minenv.gr/1/12/122/12206/g1220604.html>

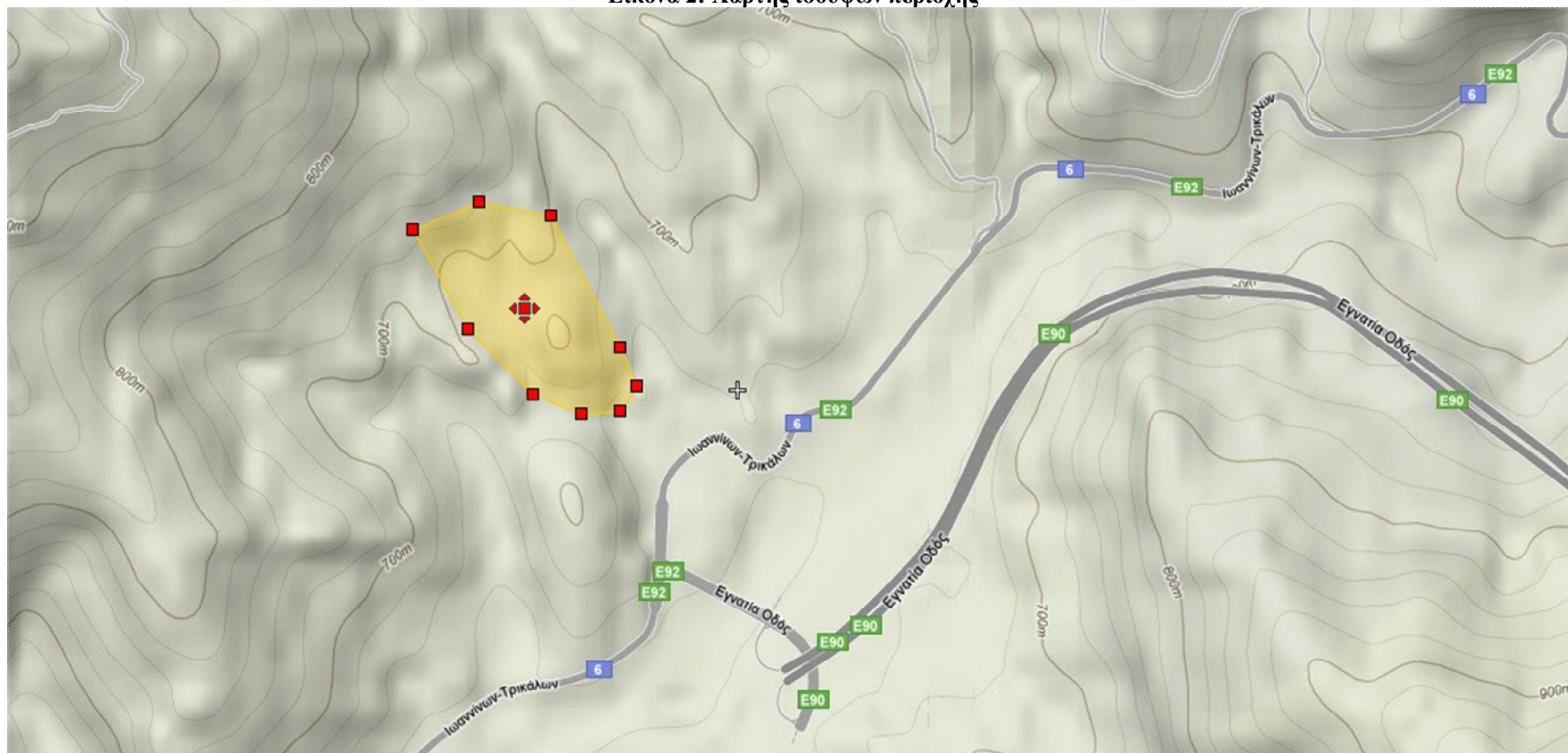
2. Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΚΕΤΑ) Ηπείρου
<http://www.keta-epirus.gr/index.php>
3. Πλαίσιο Ανάπτυξης Διασυνοριακής Επιχειρηματικότητας “ΕΡΜΗΣ:
<http://www.investinepirus.gr/el/diagnostiki-meleti.html>
4. Αναπτυξιακή Ηπείρου Α.Ε.:
http://www.epirussa.gr/equal/mmetourismou/drasis_ipiros/index.htm
5. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, ΕΣΥΕ: www.statistics.gr
6. ΕΤΒΑ www.etba.gr/etba/bipe
7. Τεχνικό γραφείο GTEC: <http://www.gtec.gr/law.html>
8. Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά:
http://www.bep.gr/index.php?option=com_content&task=category§ionid=11&id=192&Itemid=192
9. Πλαίσιο Ανάπτυξης Διασυνοριακής Επιχειρηματικότητας «ΕΡΜΗΣ
<http://www.investinepirus.gr/el/diagnostiki-meleti.html>
10. Αναπτυξιακή Ηπείρου Α.Ε. <http://www.epirussa.gr/>
11. Δήμος Εγνατίας: <http://www.epcon.gr/Dimoi/Dimos18/>
12. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης: <http://www.ipa.panteion.gr/html/main.html>
13. Βιοτεχνικό Πάρκο Πτολεμαϊδας: <http://www.biopap.gr/>
14. Βιοτεχνικό Πάρκο Θεσπρωτίας: <http://www.biopathe.gr/>
15. Βιοτεχνικό Πάρκο Ρεθύμνου: <http://www.vioparet.gr/eggriseis.htm>
16. Βιοτεχνικό Πάρκο Χανίων: <http://www.viopach.gr/content/view/5/8/>
17. Epirus News Portal: <http://www.enp.gr/deltia-tipou/olokleromene-enemerose-scetika-me-demiourgia-biomecanikou-parkou-sto-demo-pil-2.html>
18. http://www.domiki.gr/kpn/text_2i/0_5.htm
19. http://www.taxheaven.gr/show_law.php?id=2901
20. IBA Emscher Park 1999: <http://www.mai-nrw.de/IBA-Emscher-Park.7.0.html?&L=1>
20. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Ruhr_area-map.png
21. Suzhou Industrial Park: http://en.wikipedia.org/wiki/Suzhou_Industrial_Park
22. <http://www.hky.gov.cn/en/b.htm>

Παράρτημα

Εικόνα 1: Γεωμορφολογία περιοχής



Εικόνα 2: Χάρτης ισοϋψών περιοχής



«Η σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στη χωροθέτηση βιομηχανικών πάρκων σε ορεινές περιοχές. Η περίπτωση της Εγνατίας οδού και του Δήμου Εγνατίας»

Οδηγία ΕΕ/96/61 για τον Ολοκληρωμένο Έλεγχο και Πρόληψη της Ρύπανσης στη Βιομηχανία.

Πίνακας 0.1: Συγκεντρωτικός Πίνακας Κοινοτικής Νομοθεσίας για την Βιομηχανία

ΑΑ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ	ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ	
1.	Οδηγίες 85/337/ΕΚ και 97/11/ΕΚ, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων έργων και δραστηριοτήτων στο περιβάλλον	ΚΥΑ 69269/5387/90 (ΦΕΚ 678/Β) ΚΥΑ ΗΠ 15393//2332/02 (ΦΕΚ 1022/Β/02) ΚΥΑ Η.Π. 11014/703/ Φ104/03 (ΦΕΚ 332/Β/ 03) ΚΥΑ ΗΠ 37111/2021/03 (ΦΕΚ 1391 Β/29-9-03))
2.	Οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων	
3.	Οδηγία 2003/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου	
4.	Οδηγία 96/61/ΕΚ για την Ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης	ΚΥΑ ΗΠ 15393//2332/02 (ΦΕΚ 1022/Β/02) ΚΥΑ Η.Π. 11014/703/ Φ104/03 (ΦΕΚ 332/Β/ 03)
	ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ	
5.	Οδηγία του Συμβουλίου 84/360/ΕΚ, για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από βιομηχανικές εγκαταστάσεις.	ΚΥΑ 69269/5387/90 (ΦΕΚ 678/Β) ΚΥΑ 75308/5512/90 (ΦΕΚ 691/Β)
6.	Οδηγία 1999/13/ΕΚ του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 1999 για τον περιορισμό των εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων που οφείλονται στη χρήση οργανικών διαλυτών σε ορισμένες δραστηριότητες και εγκαταστάσεις	ΚΥΑ 11641/1942/02 (ΦΕΚ 832 Β)

7.	Οδηγία 2004/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τον περιορισμό των εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων που οφείλονται στη χρήση οργανικών διαλυτών σε χρώματα διακόσμησης και βερνίκια και σε προϊόντα φανοποιΐας αυτοκινήτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/13/ΕΚ	
8.	Οδηγία 94/63/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον έλεγχο των εκπομπών πτητικών οργανικών ουσιών (VOC) που προέρχονται από την αποθήκευση βενζίνης και τη διάθεσή της από τις τερματικές εγκαταστάσεις στους σταθμούς διανομής καυσίμων	ΚΥΑ 10245/713/97 (ΦΕΚ 311 Β)
9.	Οδηγία 2001/80/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για τον περιορισμό εκπομπής στην ατμόσφαιρα ορισμένων ρύπων από Μεγάλες Εγκαταστάσεις Καύσης (τροποποίηση της Οδηγίας 88/609/ΕΚ.	
10.	Οδηγία 94/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για τον περιορισμό εκπομπής στην ατμόσφαιρα ορισμένων ρύπων από Μεγάλες Εγκαταστάσεις Καύσης	ΚΥΑ 76802/2370/96 (ΦΕΚ 596 Β)
11.	Οδηγία 88/609/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για τον περιορισμό εκπομπής στην ατμόσφαιρα ορισμένων ρύπων από Μεγάλες Εγκαταστάσεις Καύσης	ΚΥΑ 58751/2370/93 (ΦΕΚ 264 Β)
12.	Οδηγία 2001/81/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους	
13.	Οδηγία 96/62/ΕΚ του Συμβουλίου για την εκτίμηση και τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα του περιβάλλοντος	ΠΥΣ 34/02 (ΦΕΚ 125/Α)
14.	Οδηγία 1999/30/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις οριακές τιμές διοξειδίου του θείου, διοξειδίου του αζώτου και οξειδίων του αζώτου, σωματιδίων και μολύβδου, στον αέρα του περιβάλλοντος	ΠΥΣ 34/02 (ΦΕΚ 125/Α)
15.	Οδηγία του Συμβουλίου 85/203/ΕΚ, για την οριακή τιμή του διοξειδίου του αζώτου που περιέχεται στην ατμόσφαιρα.	ΠΥΣ 25/88 (ΦΕΚ 52/Α)
16.	Οδηγία του Συμβουλίου 82/884/ΕΚ, για την οριακή τιμή του Pb που περιέχεται στην ατμόσφαιρα.	Πρ Υπ Συμβ 98/87 (ΦΕΚ 135/Α)
17.	Οδηγία του Συμβουλίου 80/779/ΕΚ, για τον καθορισμό οριακών και κατευθυντήριων τιμών για το διοξείδιο του θείου και τα αιωρούμενα σωματίδια στην ατμόσφαιρα.	Πρ Υπ Συμβ 99/87 (ΦΕΚ 135/Α)
	ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ	

18.	Οδηγία Seveso II 96/82/ΕΚ, για τον έλεγχο των κινδύνων από μεγάλα ατυχήματα	ΚΥΑ 5697/590/00 (ΦΕΚ 405/Β)
	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	
19.	Κανονισμός ΕΚ 1836/93-EMAS	
20.	Κανονισμός 880/92/ΕΚ, Σήμα Οικολογικού Ελέγχου Eco Label	
21.	Οδηγία του Συμβουλίου 90/313/ΕΚ, για την πληροφόρηση του κοινού.	ΚΥΑ 77921/1440/95 (ΦΕΚ 795/Β)
	ΣΤΕΡΕΑ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ	
22.	Απόφαση της Επιτροπής 2001/118/ΕΚ, για την τροποποίηση της απόφασης 2000/532 (που αντικαθιστά την Απόφαση 94/3/ΕΚ) για τη θέσπιση καταλόγου αποβλήτων, σύμφωνα με το Άρθρο 1 στοιχείο α) της Οδηγίας 75/442/ΕΚ περί στερεών αποβλήτων και της Απόφασης 94/904/ΕΚ του Συμβουλίου για την κατάρτιση καταλόγου επικίνδυνων αποβλήτων σύμφωνα με το Άρθρο 1 παράγραφος 4 της Οδηγίας 91/689/ΕΚ του Συμβουλίου για τα επικίνδυνα απόβλητα	
23.	Οδηγία του Συμβουλίου 91/689/ΕΚ, τροποποίηση της 78/319/ΕΚ περί τοξικών και επικίνδυνων αποβλήτων	ΚΥΑ 19396/1546/97 (ΦΕΚ 604/Β)
24.	Οδηγία του Συμβουλίου 78/319/ΕΚ, περί τοξικών και επικίνδυνων αποβλήτων	ΚΥΑ 72751/3054/85 (ΦΕΚ 665/Β)
25.	Οδηγία του Συμβουλίου 2000/76/ΕΚ, για την αποτέφρωση των αποβλήτων.	
26.	Κανονισμός 1774/2002/ΕΚ για τον καθορισμό υγειονομικών κανόνων σχετικά με τα ζωικά υποπροϊόντα που δεν προορίζονται για κατανάλωση από τον άνθρωπο	
27.	Οδηγία του Συμβουλίου 2000/53/ΕΚ, για οχήματα στο τέλος ζωής τους.	
28.	Οδηγία του Συμβουλίου 99/31/ΕΚ, περί υγειονομικής ταφής των αποβλήτων.	
29.	Οδηγία της Επιτροπής 98/101/ΕΚ, περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της Οδηγίας 91/157/ΕΚ για τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές που περιέχουν μερικές επικίνδυνες ουσίες.	ΚΥΑ 19817/1702/00 (ΦΕΚ 963/Β)
30.	Οδηγία του Συμβουλίου 93/86/ΕΚ, περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 91/157/ΕΚ για τις ηλεκτρικές στήλες και τους	ΚΥΑ 73537/95 (ΦΕΚ 781/Β)

	συσσωρευτές που περιέχουν μερικές επικίνδυνες ουσίες.	
31.	Οδηγία του Συμβουλίου 91/157/ΕΚ, για τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές που περιέχουν μερικές επικίνδυνες ουσίες.	ΚΥΑ 73537/95 (ΦΕΚ 781/Β)
32.	Απόφαση 96/350, για την προσαρμογή των παραρτημάτων ΙΑ και ΙΒ της Οδηγίας 75/442	ΚΥΑ 69728/824/96 (ΦΕΚ 358/Β)
33.	Οδηγία του Συμβουλίου 91/156/ΕΚ, περί στερεών αποβλήτων, τροποποίησε την 75/442/ΕΚ.	ΚΥΑ 69728/824/96 (ΦΕΚ 358/Β)
34.	Οδηγία του Συμβουλίου 75/442/ΕΚ, περί στερεών αποβλήτων.	ΚΥΑ 49541/1424/86 (ΦΕΚ 444/Β)
35.	Οδηγία του Συμβουλίου 96/59/ΕΚ, περί διαθέσεως PCB και RCT, τροποποίηση της 76/403/ΕΚ	ΚΥΑ 7589/731/00 (ΦΕΚ 514/Β)
36.	Οδηγία του Συμβουλίου 76/403/ΕΚ, περί εξάλειψης πολυχλωροδιφαινυλίων και πολυχλωροτριφαινυλίων.	ΚΥΑ 72751/3054/85 (ΦΕΚ 665/Β)
37.	Οδηγία του Συμβουλίου 94/67/ΕΚ, καύση επικίνδυνων αποβλήτων.	ΚΥΑ 2487/455/99 (ΦΕΚ 196/Β)
38.	Οδηγίες του Συμβουλίου 89/429/ΕΚ, για την Καύση των στερεών αποβλήτων	
39.	Οδηγία του Συμβουλίου 94/66/ΕΚ, τροποποίηση της 88/609.	ΚΥΑ 76802/1033/96 (ΦΕΚ 264/Β)
40.	Κανονισμός ΕΟΚ 259/93, σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας καθώς και κατά την είσοδο και έξοδο τους.	
41.	Οδηγία του Συμβουλίου 89/369/ΕΚ, σχετικά με την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από τις νέες εγκαταστάσεις καύσης αστικών απορριμμάτων.	ΚΥΑ 82805/2224/93 (ΦΕΚ 699/Β)
42.	Οδηγία του Συμβουλίου 87/217/ΕΚ, σχετικά με την πρόληψη και τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος από τον αμίαντο.	ΚΥΑ 8243/1113/91 (ΦΕΚ 138/Β)
43.	Οδηγία του Συμβουλίου 87/101/ΕΚ, τροποποίηση της Οδηγίας 75/439/ΕΚ, περί διάθεσης χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων.	ΚΥΑ 98012/2001/96 (ΦΕΚ 40/Β)
44.	Οδηγία του Συμβουλίου 75/439/ΕΚ, περί διάθεσης χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων.	ΥΑ 71560/3053/85 (ΦΕΚ 665/Β)

	ΥΓΡΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ	
45.	Οδηγία 91/271/ΕΚ, για επεξεργασία των αστικών λυμάτων (και ορισμένων βιομηχανικών αποβλήτων).	ΚΥΑ 5673/400/97 (ΦΕΚ 192/Β)
46.	Οδηγία του Συμβουλίου 90/415/ΕΚ, για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 86/280/ΕΚ.	ΥΑ 90461/2193/94 (ΦΕΚ 843/Β) Πρ Υπ Συμβ 255/94 (ΦΕΚ 123/Α)
47.	Οδηγία του Συμβουλίου 88/347/ΕΚ, για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 86/280/ΕΚ.	ΚΥΑ 55648/2210/91 (ΦΕΚ 322/Β) Πρ Υπ Συμβ 73/90 (ΦΕΚ 90/Α)
48.	Οδηγία του Συμβουλίου 86/280/ΕΚ, σχετικά με τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών που υπάγονται στον κατάλογο Ι του παραρτήματος της οδηγίας 76/464/ΕΚ.	ΥΑ 90461/2193/94 (ΦΕΚ 843/Β) ΚΥΑ 55648/2210/91 (ΦΕΚ 322/Β)
49.	Οδηγία του Συμβουλίου 90/154/ΕΚ, τροποποίηση της 76/464/ΕΚ, περί ρυπάνσεως που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας.	Πρ Υπ Συμβ 255/94 (ΦΕΚ 123/Α) ΥΑ 90461/2193/94 (ΦΕΚ 843/Β)
50.	Οδηγία του Συμβουλίου 76/464/ΕΚ, περί ρυπάνσεως που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας.	Πρ Υπ Συμβ 144/87 (ΦΕΚ 197/Α) ΚΥΑ 18186/271/88 (ΦΕΚ 126/Β) Πρ Υπ Συμβ 255/94 (ΦΕΚ 123/Α) ΥΑ 90461/2193/94 (ΦΕΚ 843/Β)
51.	Οδηγία του Συμβουλίου 84/491/ΕΚ, σχετικά με τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ΗСН.	ΚΥΑ 18186/271/88 (ΦΕΚ 126/Β) Πρ Υπ Συμβ 144/87 (ΦΕΚ 197/Α)
52.	Οδηγία του Συμβουλίου 84/156/ΕΚ, για τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους όσον αφορά τις απορρίψεις Hg σε τομείς άλλους εκτός του τομέα της ηλεκτρόλυσεως των χλωριούχων αλάτων των αλκαλίων.	Πρ Υπ Συμβ 144/87 (ΦΕΚ 197/Α)
53.	Οδηγία του Συμβουλίου 83/513/ΕΚ, για τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις Cd.	ΚΥΑ 18186/271/88 (ΦΕΚ 126/Β) Πρ Υπ Συμβ 144/87 (ΦΕΚ 197/Α)

		197/A)
54.	Οδηγία του Συμβουλίου 80/68/ΕΚ, περί προστασίας υπόγειων υδάτων από τη ρύπανση που προέρχεται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες.	ΚΥΑ 26857/553/88 (ΦΕΚ 196/Β)
55.	Οδηγία 78/176/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί των αποβλήτων που προέρχονται από τη βιομηχανία διοξειδίου του τιτανίου	

Πίνακας 0.2: Βιομηχανικοί Κλάδοι τους οποίους αφορά η Οδηγία

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 1 ΟΔΗΓΙΑΣ IPPC	ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ Η ΟΔΗΓΙΑ
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΜΕ ΚΑΥΣΗ	1.1	50 MW
ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ	1.2	ΟΛΕΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΠΤΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗΣ	1.3	ΟΛΕΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΕΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΓΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΝΘΡΑΚΑ	1.4	ΟΛΕΣ
ΦΡΥΞΗ Ή ΕΠΙΤΗΣΗ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ	2.1	ΟΛΕΣ
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΧΥΤΟΣΙΔΗΡΟΥ, ΧΑΛΥΒΟΣ	2.2	ΧΥΤΟΣΙΔΗΡΟΣ >2,5tn/h/ημέρα,
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΥΧΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ ΜΕ ΕΛΑΣΜΑ ΕΝ ΘΕΡΜΩ	2.3α	20tn/h
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΥΧΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ ΜΕ ΣΦΥΡΗΛΑΤΗΣΗ	2.3β	50 KJ/σφύρα
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΥΧΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ ΜΕ ΕΠΙΘΕΣΗ ΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΤΗΓΜΕΝΟΥ ΜΕΤΑΛΛΟΥ	2.3γ	2 tn /h
ΧΥΤΗΡΙΑ ΣΙΔΗΡΟΥΧΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ	2.4	20tn/ημέρα
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΜΗ ΣΙΔΗΡΟΥΧΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ ΑΠΟ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ	2.5α	ΟΛΕΣ
ΧΥΤΕΥΣΗ ΜΗ ΣΙΔΗΡΟΥΧΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ ΚΑΙ ΚΡΑΜΑΤΩΝ	2.5β	Pb,Cd 4tn ΥΠΟΛΟΙΠΑ 20tn
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΛΛΩΝ ΚΑΙ ΠΛΑΣΤΙΚΩΝ	2.6	ΟΓΚΟΣ ΚΑΔΩΝ>30m ³
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ, ΑΣΒΕΣΤΗ	3.1	ΤΣΙΜΕΝΤΟ 50tn/d ΑΣΒΕΣΤΟΣ>50tn/d
ΠΑΡΑΓΩΓΗ, ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΑΜΙΑΝΤΟΥ	3.2	ΑΜΙΑΝΤΟΣ ΟΛΕΣ
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΥΑΛΟΥ	3.3	20 tn/ημέρα
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΟΡΥΚΤΩΝ ΙΝΩΝ	3.4	20 tn/ημέρα
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΕΡΑΜΕΙΚΩΝ ΜΕ ΕΨΗΣΗ	3.5	75 tn ή κλίβανος>4m ³ πυκνότητα φορτίου>300 Kg/m ³ >10tn/ημέρα
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	4.1α	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ

ΑΠΛΩΝ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ		ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΟΞΥΓΟΝΟΥΧΩΝ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ	4.1β	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΘΕΙΟΥΧΩΝ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ	4.1γ	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΖΩΤΟΥΧΩΝ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ	4.1δ	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΦΩΣΦΟΡΟΥΧΩΝ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ	4.1ε	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΛΟΓΟΝΟΥΧΩΝ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ	4.1στ	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΛΑΣΤΙΚΩΝ ΥΛΩΝ	4.1η	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΟΥ ΚΑΟΥΤΣΟΥΚ	4.1ι	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΧΡΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΙΓΜΕΝΤΩΝ	4.1ια	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΑΣΙΕΝΕΡΓΩΝ ΟΥΣΙΩΝ	4.1ιβ	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΕΡΙΩΝ	4.2α	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΟΞΕΩΝ	4.2β	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΒΑΣΕΩΝ	4.2γ	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΛΑΤΩΝ	4.2δ	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΜΕΤΑΛΛΩΝ, ΜΕΤΑΛΛΟΞΕΙΔΙΩΝ Κ.Λ.Π	4.2ε	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ	4.3	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΦΥΤΟΦΑΡΜΑΚΩΝ	4.4	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	4.5	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΕΚΡΗΚΤΙΚΩΝ	4.6	ΟΛΕΣ ΟΣΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΗΜΙΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ R1, R5, R6, R8, R9	5.1	10 tn/ημέρα
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΥΣΗΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	5.2	3 tn/ημέρα
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΑΛΕΙΨΗΣ ΑΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΑΡ. ΙΙΑ D8, D9	5.3	50 tn/ημέρα
ΧΩΡΟΙ ΤΑΦΗΣ	5.4	25000 tn
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΧΑΡΤΟΠΟΛΤΟΥ ΧΑΡΤΟΥ, ΧΑΡΤΟΝΙΟΥ	6.1	ΧΑΡΤΟΠΟΛΤΟΣ ΟΛΕΣ, ΧΑΡΤΙ>20 tn/ημέρα

ΒΑΦΕΙΑ ΦΙΝΙΡΙΣΤΗΡΙΑ	6.2	10 tn/ημέρα
ΒΥΡΣΟΔΕΨΕΙΑ	6.3	12 tn/ημέρα τελικών προϊόντων
ΣΦΑΓΕΙΑ	6.4α	50 tn/ημέρα
ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ ΑΠΟ ΖΩΙΚΗ ΠΡΩΤΗ ΥΛΗ ΠΛΗΝ ΓΑΛΑΚΤΟΣ	6.4β	75 tn/ημέρα
ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ ΜΕ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΥΛΗΣ	6.4β	300 tn/ημέρα
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΓΑΛΑΚΤΟΣ	6.4γ	200 tn/ημέρα
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΑΛΕΙΨΗΣ Ή ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΦΑΓΕΙΩΝ ΚΑΙ ΖΩΙΚΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ	6.5	10 tn/ημέρα
ΕΚΤΡΟΦΕΙΑ ΠΟΥΛΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΧΟΙΡΩΝ	6.6	πουλερικά 40000, χοίροι (30 Kg) 2000, χοιρομητέρες 750
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΥΛΩΝ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΩΝ Ή ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΔΙΑΛΥΤΩΝ	6.7	150Kg/h ή 200 tn/έτος
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΝΘΡΑΚΑ (ΣΚΛΗΡΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ) Ή ΗΛΕΚΤΡΟΓΡΑΦΙΤΗ	6.8	ΟΛΕΣ

Ελληνική Νομοθεσία για τη Βιομηχανία

Συνομεύσεις

N : Νόμος

ΠΔ : Προεδρικό Διάταγμα

ΚΥΑ : Κοινή Υπουργική Απόφαση

ΥΑ : Υπουργική Απόφαση

ΠΥΣ : Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου

Το βασικό νομοθετικό πλαίσιο που σχετίζεται με περιβαλλοντικά ζητήματα της Βιομηχανίας είναι το ακόλουθο :

ΙΔΡΥΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

1. Νόμος 2516/97 (ΦΕΚ 159/Α): «Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων». Καθορίζεται το καθεστώς αδειών εγκατάστασης και λειτουργίας.

2. Υπουργική Απόφαση Φ15/οικ.5242/248/98 (ΦΕΚ 238/Β): Δίνονται τα απαραίτητα δικαιολογητικά για τη χορήγηση αδειών εγκατάστασης των δραστηριοτήτων που εντάσσονται στο Ν. 2516/97.

3. Ν. 2545/97 (ΦΕΚ 254/Α) : «Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές περιοχές και άλλες διατάξεις.»

4. ΚΥΑ 22308/78/98 (ΦΕΚ 691/Β) : «Καθορισμός τεχνικών και οικονομικών προϋποθέσεων που θα πρέπει να πληροί ο φορέας ΒΕΠΕ κλπ. δικαιολογητικών, εγγράφων και στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ.3, του Ν.2545/97».

5. Ν. 2965/01 (ΦΕΚ 270/Α) : «Βιώσιμη ανάπτυξη Αττικής και άλλες διατάξεις».

6. Ν. 2465/97 (ΦΕΚ 28/Α) : περί συνεργείων αυτοκινήτων, πρατηρίων υγρών καυσίμων, σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και φορτηγών, ΚΤΕΟ και άλλες διατάξεις».

7. Ν. 2963/01 (ΦΕΚ 268/Α) : περί δημόσιων και ιδιωτικών εγκαταστάσεων τεχνικού ελέγχου οχημάτων (ΚΤΕΟ) και άλλες διατάξεις».

8. ΠΔ 44/87 (ΦΕΚ 15/Α): «Καθορισμός τεχνικών προδιαγραφών διαμόρφωσης, σχεδίασης, κατασκευής και ασφαλούς λειτουργίας των μηχανολογικών εγκαταστάσεων εναποθήκευσης υγρών καυσίμων των επιχειρήσεων που δεν αποτελούν Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών Προϊόντων».

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ

9. ΠΔ 1180/81 (ΦΕΚ 293/Α) : «Περί ρυθμίσεως θεμάτων αναγομένων εις τα της ιδρύσεως και λειτουργίας βιομηχανιών, βιοτεχνιών, πάσης φύσεως μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθηκών και της εκ τούτων διασφαλίσεως περιβάλλοντος εν γένει.»

10. Ν. 1650/86 (ΦΕΚ 160/Α): «Για την προστασία του περιβάλλοντος».

11. Ν. 3010/02 (ΦΕΚ 91/Α) : «Εναρμόνιση του Ν.1650/1986 με τις Οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ, διαδικασία οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα και άλλες διατάξεις»

12. ΚΥΑ 69269/5387/90 (ΦΕΚ 678/Β) «Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), καθορισμός περιεχομένου ειδικών περιβαλλοντικών μελετών (Ε.Μ.Π.) και λοιπές συναφείς διατάξεις, σύμφωνα με το Ν.1650/1986».

13. ΚΥΑ ΗΠ 15393//2332/02 (ΦΕΚ 1022/Β) : «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν.1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν.3010/2002».

14. ΚΥΑ Η.Π.11014/703/Φ104/03 (ΦΕΚ 332/Β) : «Διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α.) και Εγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο.) σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν.1650/1986 (Α'160) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του Ν.3010/2002».

15. ΚΥΑ ΗΠ 37111/2021/03 (ΦΕΚ 1391/Β) : «Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης των πολιτών και φορέων εκπροσώπησής τους για το περιεχόμενο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των Έργων και Δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5 του Ν.1650/86».

16. ΚΥΑ 17327/724/03 (ΦΕΚ 1087/Β) : «Αντιστοίχιση των κατηγοριών των βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων με τους βαθμούς όχλησης που αναφέρονται στα πολεοδομικά διατάγματα».

17. ΚΥΑ. 25535/3231/02 : «Εγκριση περιβαλλοντικών όρων από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας των έργων και δραστηριοτήτων που κατατάσσονται στην υποκατηγορία 2 της Α' κατηγορίας σύμφωνα με την υπ' αρ. ΗΠ 15393/ 2332/2002 ΚΥΑ "Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων σε κατηγορίες κ.λ.π." (ΦΕΚ 1022/Β)».

18. Εγκύκλιος 17/59862/1687/94 : «Οδηγίες για την εφαρμογή διατάξεων της ΚΥΑ 69269/5387/90 (ΦΕΚ 678 Β/2-10-90).

19. Ν. 1561/85 (ΦΕΚ 148/Α): «Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

20. Ν. 1515/85 (ΦΕΚ 18/Α): «Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και άλλες διατάξεις».

ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

21. ΚΥΑ ΗΠ:11641/1942/02 (ΦΕΚ 832/Β): «Μέτρα και όροι για τον περιορισμό των εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων (ΠΟΕ) που οφείλονται στη χρήση οργανικών διαλυτών σε ορισμένες δραστηριότητες και εγκαταστάσεις».

22. ΚΥΑ 10245/703/97 (ΦΕΚ 311/Β): «Μέτρα και όροι για τον περιορισμό των εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων (VOC) που προέρχονται από την αποθήκευση βενζίνης και τη διάθεσή της από τις τερματικές εγκαταστάσεις στους σταθμούς διανομής καυσίμων».

23. ΚΥΑ 11535/93 (ΦΕΚ 328/Β) : «Επιτρεπόμενα είδη καυσίμων στις βιομηχανικές, βιοτεχνικές και συναφείς εγκαταστάσεις, στους αποτεφρωτήρες νοσηλευτικών ιδρυμάτων και μέτρα για τις ανοιχτές εστίες καύσης»

24. ΚΥΑ 76802/1033/96 (ΦΕΚ 596/Β) : «Τροποποίηση και συμπλήρωση της ΚΥΑ 58751/2370/93 περί καθορισμού μέτρων και όρων για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προέρχεται από Μεγάλες Εγκαταστάσεις Καύσης».

25. ΚΥΑ 58751/2370/93 (ΦΕΚ 264/Β) : «Καθορισμός μέτρων και όρων για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προέρχεται από Μεγάλες Εγκαταστάσεις Καύσης».

26. ΚΥΑ 11294/93 (ΦΕΚ 264/Β) : «Όροι λειτουργίας και επιτρεπόμενα όρια εκπομπών αερίων αποβλήτων από βιομηχανικούς λέβητες ατμογεννήτριες, ελαιόθερμα και αερόθερμα που λειτουργούν με καύσιμο μαζούτ, ντήζελ ή αέριο».

27. ΚΥΑ 10315/93 (ΦΕΚ 369/Β) : « Ρύθμιση θεμάτων σχετικών με τη λειτουργία των σταθερών εστιών καύσης για τη θέρμανση κτιρίων και νερού».

28. ΥΑ 40786/2143/1988 (ΦΕΚ 341/Β) : «Εφαρμογή μέτρων αντιρρύπανσης στους λιγνιτικούς σταθμούς της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρικού στους νομούς Κοζάνης και Φλώρινας και άλλες συναφείς διατάξεις»

29. ΥΑ 47943/1988 (ΦΕΚ 807/Β) : «Όροι λειτουργίας εγκαταστάσεων απολίπανσης επιφανειών που λειτουργούν σε καταστήματα επιφανειακής επεξεργασίας μετάλλων στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας

30. ΥΑ 47942/1988 (ΦΕΚ 807/Β): «Μείωση εκπομπών καύσης μέσω μέτρων εξοικονόμησης καυσίμου σε βαφεία - φινιριστήρια υφανσίμων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας».

31. ΚΥΑ 82805/2224/93 (ΦΕΚ 699/Β): «Καθορισμός μέτρων και όρων για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προέρχεται από εγκαταστάσεις καύσης στερεών αποβλήτων».

32. ΚΥΑ 8243/1113/91 (ΦΕΚ 138/Β): «Καθορισμός μέτρων και μεθόδων για την πρόληψη και μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος από εκπομπές αμιάντου

33. ΠΥΣ 34/02 (ΦΕΚ 125/Α) : «Ορια και κατευθυντήριες τιμές σε διοξείδιο του θείου, διοξείδιο του αζώτου και οξειδίων του αζώτου, σωματιδίων και μολύβδου».

34. ΠΥΣ 5/03 (ΦΕΚ 58/Α) : «Έγκριση εθνικού προγράμματος εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (2000-2010) σύμφωνα με τι άρθρο 3 (παρ.3) του Ν.3017/2002 (ΦΕΚ 117/Α)».

35. ΠΥΣ 25/88 (ΦΕΚ 52/Α) : «Οριακές και κατευθυντήριες τιμές ποιότητας της ατμόσφαιρας σε διοξείδιο του αζώτου και τροποποίηση των αρ. 98 και 99/10.7.1987 Πράξεων του Υ.Σ».

36. ΠΥΣ 98/87 (ΦΕΚ 135/Α) : «Οριακές και κατευθυντήριες τιμές ποιότητας της ατμόσφαιρας σε διοξείδιο του θείου και αιωρούμενα σωματίδια».

37. ΠΥΣ 99/87 (ΦΕΚ 135/Α) : «Οριακή τιμή ποιότητας της ατμόσφαιρας της ατμόσφαιρας σε μολύβδο».

38. ΠΥΣ 11/97 (ΦΕΚ 19/Α): «Μέτρα για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από όζον».

39. Ν. 2052/92 (ΦΕΚ 94/Α/5-6-1992): «Μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις».

ΥΓΡΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ

40. ΚΥΑ 5673/400/97 (ΦΕΚ 192Β): Καθορίζει τα μέτρα και τους όρους για την επεξεργασία αστικών λυμάτων. Επίσης αφορά ορισμένα βιομηχανικά απόβλητα περιέχοντα κυρίως οργανικό φορτίο και τα οποία μπορούν να διοχετευτούν σε αποχετευτικά δίκτυα και σταθμούς επεξεργασίας αστικών λυμάτων, αφού προηγουμένως έχουν υποβληθεί σε προκαταρκτική επεξεργασία.

41. Υγειονομική Διάταξη Ε1β 221/65 (ΦΕΚ 138/Β): «Περί διαθέσεως λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων», όπως τροποποιήθηκε με την Υ.Α. Γ1/17831/71 (ΦΕΚ 986/Β) και Υ.Α. Γ4/1305/74 (ΦΕΚ 801/Β).

42. ΚΥΑ 4859/726/01 (ΦΕΚ 253/Β): «Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος από απορρίψεις και ειδικότερα καθορισμός οριακών τιμών ορισμένων επικίνδυνων ουσιών που υπάγονται στον κατάλογο ΙΙ της Οδηγίας 74/464/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 4 ης Μαΐου 1976».

43. ΚΥΑ 55648/2210/91 (ΦΕΚ 323Β): «Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος και ειδικότερα καθορισμός οριακών τιμών και επικίνδυνων ουσιών στα υγρά απόβλητα».

44. ΠΥΣ 255/94 (ΦΕΚ 123/Α): Συμπλήρωση του παραρτήματος του άρθρου 12 της υπ'αριθ. 55648/2210/1991 ΚΥΑ «Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος και ειδικότερα καθορισμός οριακών τιμών και επικίνδυνων ουσιών στα υγρά απόβλητα».

45. ΥΑ 90461/2193/94 (ΦΕΚ 843/Β): Συμπλήρωση του παραρτήματος του άρθρου 12 της υπ'αριθ. 55648/2210/1991 ΚΥΑ «Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος και ειδικότερα καθορισμός οριακών τιμών και επικίνδυνων ουσιών στα υγρά απόβλητα».

46. ΠΥΣ 73/90 (ΦΕΚ 90/Α): «Καθορισμός των κατευθυντήριων και οριακών τιμών ποιότητας των νερών από απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών, που υπάγονται στον κατάλογο Ι του παραρτήματος Α του άρθρου 6 της αριθ. 144/2.11.1987 Πράξης του Υπουργικού Συμβουλίου».

47. ΠΥΣ 144/87 (ΦΕΚ 197/Α): «Προστασία υδάτινου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλείται από επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον».

48. ΚΥΑ 26857/553/88 (ΦΕΚ 196/Β): «Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία των υπόγειων νερών από απόρριψη επικίνδυνων ουσιών».

49. ΚΥΑ 18186/271/88 (ΦΕΚ 126/Β): «Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος και ειδικότερα καθορισμός οριακών τιμών των επικινδύνων ουσιών στα υγρά απόβλητα».

50. ΥΑ 45/2280/83 (ΦΕΚ 720/Β): «Προστασία των νερών που χρησιμοποιούνται για την ύδρευση της περιοχής Πρωτευούσης από ρυπάνσεις και μολύνσεις».

51. ΥΑ 15519/83 (ΦΕΚ 455/Β): «Περί των όρων διάθεσης λυμάτων και υγρών βιομηχανικών αποβλήτων σε φυσικούς αποδέκτες και καθορισμού των ανωτάτων επιτρεπτόν ορίων ρυπαντών».

52. ΠΔ 179182/656/79 (ΦΕΚ 582/Β): «Περί διαθέσεως υγρών αποβλήτων από τις παραγωγικές διαδικασίες των βιομηχανιών περιοχής Μείζονος Περιοχής Πρωτευούσης δια του δικτύου υπονόμων και των ρευμάτων που εκτρέπονται στον Κ.Α.Α. και που εποπτεύονται από τον ΟΛΠ με αποδέκτη τη θαλάσσια περιοχή Κερατσινίου Πειραιώς».

53. Ν. 743/77 (ΦΕΚ 319/Α): «Περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

ΣΤΕΡΕΑ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ

54. Ν.2939/01 (ΦΕΚ 179/Α) : «Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων - Ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων (ΕΟΕΔΣΑΠ) και άλλες διατάξεις».

55. ΠΔ 109/04 (ΦΕΚ 75/Α) : « Μέτρα και όροι για την εναλλακτική διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου της ζωής τους, των χρησιμοποιημένων ανταλλακτικών τους και των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπέων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ».

56. ΠΔ 116/04 (ΦΕΚ 81/Α) : « Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των μεταχειρισμένων ελαστικών των οχημάτων. Πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείρισή τους».

57. ΠΔ 82/04 (ΦΕΚ 64/Α) : «Αντικατάσταση της 98012/2001/96 ΚΥΑ (Καθορισμός μέτρων και όρων για τη διαχείριση των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων - ΦΕΚ 40 Β). Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων».

58. ΠΔ 115/04 (ΦΕΚ 80/Α) : «Αντικατάσταση της 73537//1438/95 ΚΥΑ (Διαχείριση των ηλεκτρικών στηλών και των συσσωρευτών που περιέχουν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες - ΦΕΚ 781/Β) και της 19817/2000 ΚΥΑ (Τροποποίηση της 73537//1438/95 ΚΥΑ κλπ - ΦΕΚ 963 Β). Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των χρησιμοποιημένων ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών».

59. ΠΔ 117/04 (ΦΕΚ 82/Α) : « Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των Οδηγιών 2002/95 και 2002/96».

60. ΚΥΑ 50910/2727/03 (ΦΕΚ 1909/Β): «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση στερεών αποβλήτων. Εθνικός και Περιφερειακός Σχεδιασμός Διαχείρισης».

61. ΚΥΑ 114218/97 (ΦΕΚ 1016/Β): «Κατάρτιση πλαισίου προδιαγραφών και γενικών προγραμμάτων διαχείρισης στερεών αποβλήτων».

62. ΚΥΑ 19396/1546/97 (ΦΕΚ 604/Β): «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων».

63. ΚΥΑ 72751/3054/85 (ΦΕΚ 665/Β): «Τοξικά και επικίνδυνα απόβλητα και εξάλειψη πολυχλωροδιφαινυλίων και πολυχλωροτριφαινυλίων».

64. ΚΥΑ 7589/731/00 (ΦΕΚ 514/Β): «Περί διαθέσεως πολυχλωροδιφαινυλίων και πολυχλωροτριφαινυλίων σε συμμόρφωση με την Οδηγία 96/59/ΕΚ του Συμβουλίου της 16 ης Σεπτεμβρίου 1996».

65. ΚΥΑ ΗΠ 2940/3508/02 (ΦΕΚ 1572/Β): «Μέτρα και όροι για την υγειονομική ταφή των αποβλήτων».

66. ΚΥΑ ΗΠ 3418/07/02 (ΦΕΚ 712/Β): «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου».

67. ΠΔ 329/83 (ΦΕΚ 118/Α): «Ταξινόμηση συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων ουσιών

68. ΚΥΑ 2487/45/99 (ΦΕΚ 196/Β): «Περί καύσεως επικινδύνων αποβλήτων σε συμμόρφωση με την Οδηγία 94/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 16 ης Δεκεμβρίου 1996».

69. ΚΥΑ 80568/91 (ΦΕΚ 641/Β): «Μέθοδοι, όροι και περιορισμοί για τη χρησιμοποίηση στη γεωργία της ύλης που προέρχεται από επεξεργασία οικιακών και αστικών λυμάτων».

70. ΚΥΑ 49541/1424/86 (ΦΕΚ 444/Β): «περί στερεών αποβλήτων, σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 75/442/ΕΚ του Συμβουλίου της 15 ης Ιουλίου 1975».

71. ΚΥΑ Ε1β 301/64 (ΦΕΚ 63/Β): «Υγειονομική διάταξη περί συλλογής, αποκομιδής και διαθέσεως απορριμμάτων».

ΚΑΥΣΙΜΑ

72. ΚΥΑ 1166/94 (ΦΕΚ 336/Β): «Προδιαγραφές και μέθοδοι ελέγχου, πετρελαίου κίνησης».

73. ΚΥΑ 42/94 (ΦΕΚ 320/Β): «Προδιαγραφές και μέθοδοι ελέγχου μαζούτ».

74. ΚΥΑ 526/96 (ΦΕΚ 887/Β): «Μείωση θείου στο μαζούτ».

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ

75. ΚΥΑ 5697/590/2000 (ΦΕΚ 405/Β) (καταργεί τις ΚΥΑ 18187/272/88 και 77119/4607/93) : «Καθορισμός μέτρων και όρων για την αντιμετώπιση των κινδύνων από ατυχήματα μεγάλης έκτασης σε εγκαταστάσεις ή μονάδες λόγω της ύπαρξης επικίνδυνων ουσιών».

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

76. ΥΑ 95267/1893/95 (ΦΕΚ 1030/Β): «Καθορισμός μέτρων και όρων για την περιορισμένη χρήση γενετικώς τροποποιημένων μικροοργανισμών».

77. ΥΑ 88740/1883/95 (ΦΕΚ 1008/Β): «Καθορισμός μέτρων και όρων για την σκόπιμη ελευθέρωση γενετικώς τροποποιημένων μικροοργανισμών στο περιβάλλον».

78. ΥΑ 77921/1440/95 (ΦΕΚ 795/Β): «Ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στις δημόσιες αρχές για πληροφορίες σχετικά με το περιβάλλον».

(Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής)