



Περιφέρεια Ηπείρου
Διεύθυνση Αναπτυξιακού Προγραμματισμού

Σύμβουλος Τεχνικής Υποστήριξης του έργου με τίτλο
«Cross Border Infrastructural Project (C.B.I.P.)»,
στο πλαίσιο υλοποίησης του Στρατηγικού Προγράμματος
Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας Ελλάδα-Αλβανία
2007-2013 της Περιφέρειας Ηπείρου

Φάση Α΄
Καταγραφή και
αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Έκθεση
Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

Ιούλιος 2016



ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΑΕ
CONSULTING ENGINEERS & PLANNERS SA

Περρίκου 32, 115 24 Αθήνα,
32 Perrikou, 115 24 Athina, Greece
E-mail : nama@namanet.gr

☎ : (+30) 210 6974 600
☎ : (+30) 210 6983 657
URL : www.namanet.gr

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Έκδοση	Ημερομηνία	Αιτιολογία αναθεώρησης
1	27-07-2016	1η έκδοση

**Φάση Α΄: Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ	I
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	II
1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	1
2. ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ.....	7
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ	9
3.1 Περιφέρεια Ηπείρου.....	9
3.2 Αργυρόκαστρο	14
4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	14
4.1 Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας.....	14
4.2 Περιφερειακή Ενότητα Ιωαννίνων	16
4.3 Περιφέρεια Αργυροκάστρου	18
5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΜΕ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	20
5.1 ΚΤΕΛ Ιωαννίνων.....	20
5.2 ΚΤΕΛ Θεσπρωτίας.....	22
5.3 Ανταγωνιστικά Κόμιστρα Λεωφορειακών και Σιδηροδρομικών Γραμμών.....	23
6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	24
7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΘΟΡΙΑΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΑΚΑΒΙΑΣ	37
8. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ	39
9. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΈΡΕΥΝΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ – ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	40
9.1 Μεθοριακός Σταθμός Κακαβιάς.....	41
9.2 Λιμάνι Ηγουμενίτσας	42
9.3 Μητρώο Προέλευσης – Προορισμού.....	46
10. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΛΒΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ	54
11. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ – ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ.....	57

Φάση Α΄: Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

12.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΡΗΣΙΜΑ	61
13.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ	61

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 3-1: Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, Περιφέρεια Ηπείρου, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016).....	11
Πίνακας 3-2: Κατάσταση ασχολίας, Περιφέρεια Ηπείρου, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016)	12
Πίνακας 3-3: Νοικοκυριά και μέλη, Περιφέρεια Ηπείρου, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016)	13
Πίνακας 3-4: Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016).....	13
Πίνακας 4-1: Σύνολο ατυχημάτων και παθόντων στην περίοδο 2011-2015 στην Εγνατία Οδό στο τμήμα της ΠΕ Θεσπρωτίας (Πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας, 2016).....	15
Πίνακας 4-2: Ατυχήματα στους οδικούς άξονες Εγνατία Οδός και Εθν. Οδός Ιωαννίνων - Κακαβιάς	17
Πίνακας 4-3: Ατυχήματα στον οδικό άξονα SH4 της Αλβανίας	18
Πίνακας 5-1: Ανταγωνιστικά κόμιστρα λεωφορειακών και σιδηροδρομικών γραμμών (2016)	23
Πίνακας 6-1: Ετήσια μεταφορική κίνηση Λιμ. Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εσωτερικού	25
Πίνακας 6-2: Ετήσια μεταφορική κίνηση Λιμ. Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εσωτερικού	27
Πίνακας 6-3: Ετήσια μεταφορική κίνηση Λιμ. Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εξωτερικού	29
Πίνακας 6-4: Ετήσια μεταφορική κίνηση Λιμ. Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εξωτερικού.....	31
Πίνακας 6-5: Ετήσια επιβατική κίνηση στο Λιμάνι Ηγουμενίτσας γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού	32
Πίνακας 7-1: Ετήσια κίνηση ατόμων στο Μεθοριακό Σταθμό Κακαβιάς (2005 – 2015)	38
Πίνακας 8-1: Ετήσια κίνηση Εγνατίας Οδού [εκατ. οχηματο-χιλιόμετρα].....	40
Πίνακας 8-2: Κυκλοφοριακός φόρτος σε επιλεγμένους σταθμούς μέτρησης [οχήματα/ μέρα].....	40
Πίνακας 9-1: Κατανομή μετακινήσεων και βάρους ανά είδος εμπορευμάτων.....	41
Πίνακας 9-2: Ημερήσια κίνηση οχημάτων τυπικής περιόδου στο ΜΣ Κακαβιάς 2009	42
Πίνακας 9-3: Κατανομή ειδών εμπορευμάτων και προορισμών, Νέο Λιμάνι Ηγουμενίτσας	43
Πίνακας 9-4: Κατανομή ειδών εμπορευμάτων και προελεύσεων, Νέο Λιμάνι Ηγουμενίτσας	43
Πίνακας 9-5: Κατανομή ειδών εμπορευμάτων και προορισμών, Παλιό Λιμάνι Ηγουμενίτσας.....	45
Πίνακας 9-6: Κατανομή ειδών εμπορευμάτων και προελεύσεων, Παλιό Λιμάνι Ηγουμενίτσας.....	45
Πίνακας 9-7: Μέσο Ημερήσιο Μητρώο Π – Π ζωνών περιοχής έργου – Ελαφρά οχήματα, 2014	46
Πίνακας 9-8: Μέσο Ημερήσιο Μητρώο Π – Π ζωνών περιοχής έργου – Βαρέα οχήματα, 2014.....	46
Πίνακας 10-1: Στατιστικά στο Αλβανικό Σιδηροδρομικό δίκτυο	54
Πίνακας 10-2: Προβλεπόμενη εμπορευματική κίνηση λιμένων Αλβανίας [εκατ. TEU]	56

**Φάση Α΄: Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 10-3: Προβλεπόμενη εμπορευματική κίνηση λιμένων Αδριατικής Θάλας. [εκατ. TEU]	56
Πίνακας 11-1: Προβλεπόμενες χρήσεις γης του Εμπορευματικού Κέντρου	59
Πίνακας 13-1: Μέσο ημερήσιο Μητρώο Προέλευσης – Προορισμού ζωνών περιοχής έργου – Ελαφρά οχήματα, 2014	62
Πίνακας 13-2: Μέσο ημερήσιο Μητρώο Προέλευσης – Προορισμού ζωνών περιοχής έργου – Βαρέα οχήματα, 2014.....	62

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1-1: Γενική θέση σιδηροδρομικού διαδρόμου.....	1
Σχήμα 1-2: Οδικό δίκτυο περιοχής μελέτης	2
Σχήμα 1-3: Εθνικό οδικό δίκτυο και σιδηροδρομικό Αλβανίας	3
Σχήμα 1-4: Γενική θέση σιδηροδρομικού διαδρόμου.....	5
Σχήμα 3-1: Μόνιμος πληθυσμός Περιφέρειας Ηπείρου, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016)	10
Σχήμα 4-1: Στοιχεία ατυχημάτων περιόδου 2011-2015 στην Εγνατία Οδό στο τμήμα της ΠΕ Θεσπρωτίας (Πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας, 2016).....	14
Σχήμα 4-2: Στοιχεία ατυχημάτων στην Εγνατία Οδό στο τμήμα της ΠΕ Θεσπρωτίας Πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας, 2016)	15
Σχήμα 4-3: Στοιχεία ατυχημάτων σωματικών βλαβών στην Εγνατία Οδό στο τμήμα της ΠΕ Θεσπρωτίας (Πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας, 2016)	16
Σχήμα 4-4: Χωρική απεικόνιση ατυχημάτων περιόδου 2011-2015 ΠΕ Θεσπρωτίας (πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας), 2016	19
Σχήμα 5-1: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας.....	20
Σχήμα 5-2: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Παραμυθιάς	21
Σχήμα 5-3: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Κονίτσης	21
Σχήμα 5-4: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Καλπακίου - Δολιανών	22
Σχήμα 5-5: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Κακαβιάς	22
Σχήμα 6-1: Μηνιαία διακύμανση κίνησης οχημάτων Λιμ. Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εσωτερικού (2015)	26
Σχήμα 6-2: Μηνιαία διακύμανση κίνησης οχημάτων Λιμ. Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εσωτερικού (2015)	28
Σχήμα 6-3: Μηνιαία διακύμανση κίνησης οχημάτων Λιμ. Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εξωτερικού (2015)	30
Σχήμα 6-4: Μηνιαία διακύμανση οχημάτων στο Λιμάνι Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εξωτερικού (2015)	31
Σχήμα 6-5: Ετήσια διακύμανση επιβατικής κίνησης στο Λιμάνι Ηγουμενίτσας γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού.....	33

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Σχήμα 6-6: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας	35
Σχήμα 7-1: Ετήσια κίνηση οχημάτων στο ΜΣ Κακαβιάς – Είσοδος (από Αλβανία)	37
Σχήμα 7-2: Ετήσια κίνηση οχημάτων στο ΜΣ Κακαβιάς – Έξοδος (προς Αλβανία).....	38
Σχήμα 7-3: Ετήσια κίνηση ατόμων στο ΜΣ Κακαβιάς	39
Σχήμα 9-1: Κατανομή σκοπών μετακίνησης για τις μετακινήσεις με προορισμό την Αλβανία.....	41
Σχήμα 9-2: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Λιμανιού Ηγουμενίτσας - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014	48
Σχήμα 9-3: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Ηγουμενίτσας - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014	49
Σχήμα 9-4: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη του ΜΣ Κακαβιάς - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014	50
Σχήμα 9-5: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Ιωαννίνων - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014	51
Σχήμα 9-6: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Παραμυθιάς - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014	52
Σχήμα 9-7: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Πωγωνίου - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014	53
Σχήμα 10-1: Λιμάνι Δυρραχίου.....	55
Σχήμα 10-2: Λιμάνι Αυλώνα (Vlora)	55
Σχήμα 11-1: Χάρτης με θέσεις του διχωρικού ΕΚ-ΕΠ.....	58
Σχήμα 11-2: Ρυθμιστικό σχέδιο Εμπορευματικού Κέντρου	60
Σχήμα 11-3: Διάταξη ΒιοΠαΘε στη θέση Γκρίκα	61

Ομάδα Μελέτης

Αγγελόπουλος Ι.	Δρ. Οικονομολόγος
Ακριτίδης Π.	Τοπ. Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος
Παπαδάκος Π.	Πολ. Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος
Παπατζίκου Ε.	Τοπ. Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος
Κάτσιος Δ.	Τοπ. Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος
Κοντακιώτου Ε.	Οικονομολόγος
Σοϊλεμέζογλου Γ.	Τοπ. Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, Υπεύθυνος Έργου
Χατζηβασιλείου Α.	Πιστοποιημένη Γραμματέας Βοηθός Διοίκησης

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το σύνολο του έργου τοποθετείται στο γεωγραφικό διαμέρισμα της Ηπείρου και στο νότιο τμήμα της Αλβανίας. Συγκεκριμένα στις Περιφερειακές Ενότητες (ΠΕ) Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας και στην Περιφέρεια Αργυροκάστρου (βλ. Σχήμα 1-1).



Σχήμα 1-1: Γενική θέση σιδηροδρομικού διαδρόμου

Το οδικό δίκτυο στην περιοχή μελέτης αποτελείται από αυτοκινητόδρομο, κύριο εθνικό δίκτυο (πρωτεύον και δευτερεύον) και τοπικές οδούς. Ο αυτοκινητόδρομος και το κύριο οδικό δίκτυο αποτελούν:

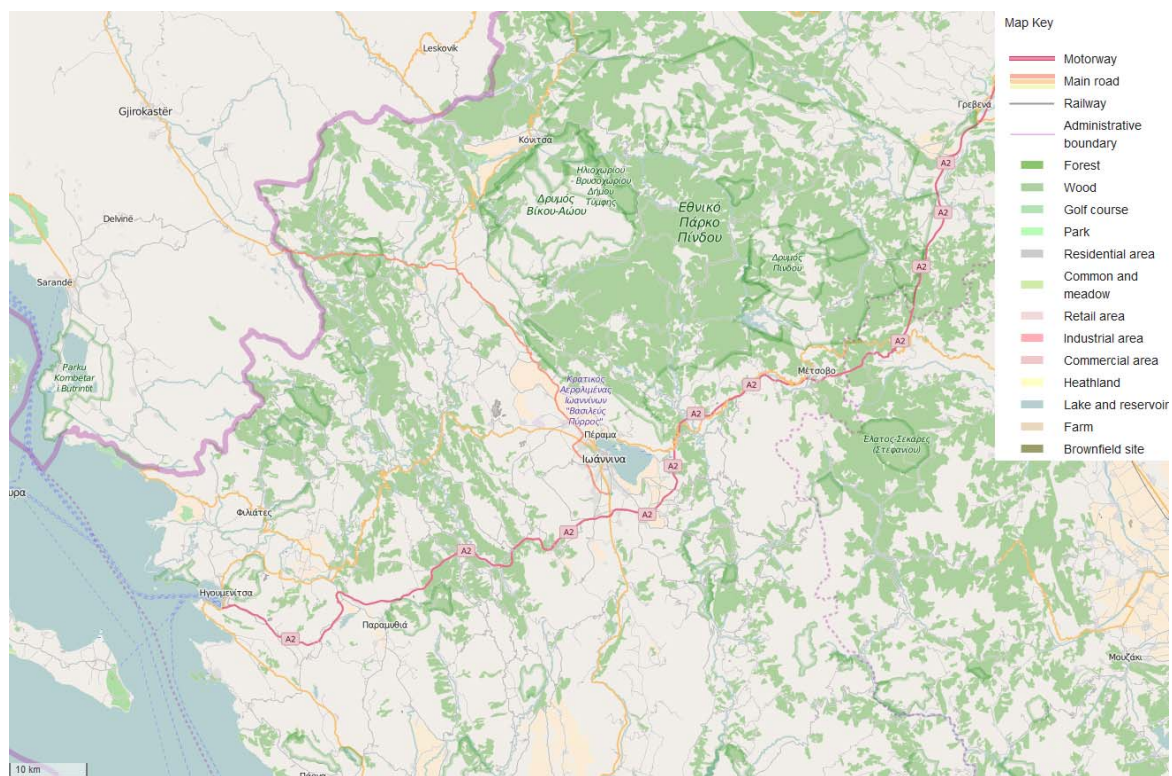
- Η Εγνατία Οδός (Εθνικός Αριθμός Α2) είναι αυτοκινητόδρομος που διατρέχει την Περιφέρεια Ηπείρου και συνδέει την Ηγουμενίτσα και τα Ιωάννινα, ενώ συνεχίζει μέχρι την Αλεξανδρούπολη.
- Η Εθνική Οδός 6 (Βόλος – Λάρισα – Τρίκαλα – Καλαμπάκα – Γέφυρα Μουργκάνι – Κατάρτα – Μέτσοβο – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα), που συνδέει το Βόλο με την Ηγουμενίτσα. Αυτή η

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

οδός εξυπηρετεί στην Περιφέρεια Ηπείρου κυρίως τοπικές μετακινήσεις, αφού η Εγνατία Οδός προσφέρει πολύ ταχύτερη σύνδεση.

- Η Εθνική Οδός 18 (ΕΟ21 – Καναλάκι – Παραμυθιά – Μενίνα) στην Περιφέρεια Ηπείρου συνδέει την Ηγουμενίτσα με την Πρέβεζα.
- Η Εθνική Οδός 20 (Κοζάνη – Μπάρα – Νεάπολη – Τσοτύλι – Πεντάλοφος – Επταχώρι – Κόνιτσα – Καλπάκι – Ιωάννινα) στη Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο συνδέει την Κοζάνη με τα Ιωάννινα. Μετά την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, αυτή η οδός εξυπηρετεί τοπικές κυρίως μετακινήσεις.
- Η Εθνική Οδός 22 (Καλπάκι – Κακαβιά) στη Ήπειρο συνδέει τα Ελληνο-αλβανικά σύνορα και κατ' επέκταση με την Περιφέρεια Ηπείρου.

Με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, που αποδόθηκε στην κυκλοφορία την Άνοιξη του 2009, η πυκνότητα και η ποιότητα του οδικού δικτύου στις ΠΕ Θεσπρωτίας και Ιωαννίνων έχουν βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού, το 2017, αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά το επίπεδο μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών, καθώς ενισχύεται ουσιαστικά εξυπηρέτηση με αυτοκινητοδρόμους στην ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Ελλάδας, ενώ αναμένεται να βελτιωθεί περαιτέρω η σύνδεση της Ηπείρου με την υπόλοιπη χώρα.

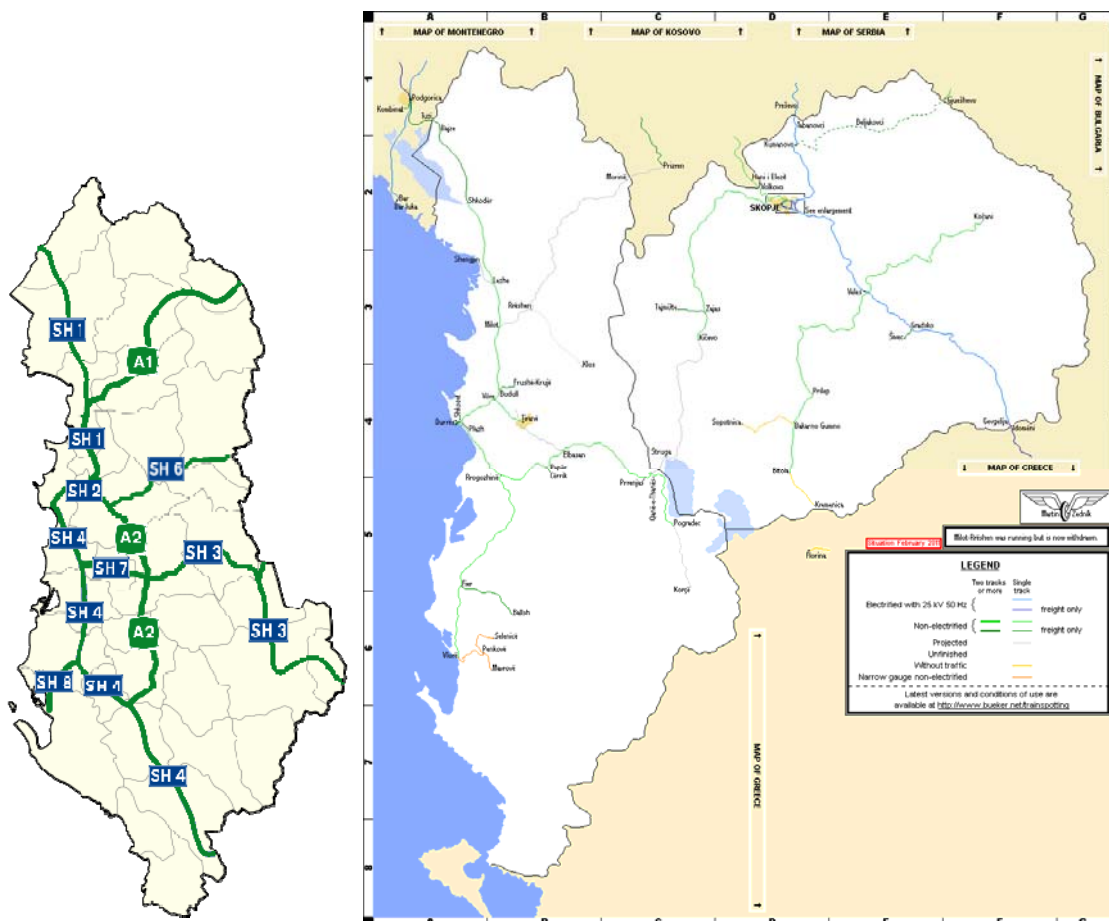


Σχήμα 1-2: Οδικό δίκτυο περιοχής μελέτης

Το Αργυρόκαστρο βρίσκεται στην Εθνική Οδό SH4 της Αλβανίας (βλ. επόμενο σχήμα) σε απόσταση 97,3 km από τα Ιωάννινα και 169 km από την Ηγουμενίτσα. Είναι επίσης, 189 km από το κύριο

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Αλβανικό λιμάνι του Δυρραχίου (προς βορρά). Το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Αλβανίας δεν καλύπτει αυτό το τμήμα της χώρας (βλ. επόμενο σχήμα).



Σχήμα 1-3: Εθνικό οδικό δίκτυο και σιδηροδρομικό Αλβανίας

Το υπό μελέτη έργο αποσκοπεί στη διασυνοριακή σύνδεση Ελλάδας – Αλβανίας, τόσο των εμπορευματικών όσο και των επιβατικών μεταφορών, η οποία μέχρι στιγμής δεν εξυπηρετείται από κάποια σιδηροδρομική γραμμή.

Όπως είναι γνωστό, στην Ήπειρο δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ η εμπορευματική και η επιβατική κίνηση εξυπηρετούνται αποκλειστικά από το οδικό δίκτυο, όπως συμβαίνει και στην πλευρά της Αλβανίας. Στην περιοχή του έργου έχει εκπονηθεί η μελέτη σιδηροδρομικής σύνδεσης Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων – Καλαμπάκας και αντιστοίχως η μελέτη χωροθέτησής της. Αυτό το έργο αποτελεί τμήμα του ευρύτερου σχεδιασμού ανάπτυξης και αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας που αποσκοπεί και στην αναβάθμιση του αναπτυσσόμενου λιμένα Ηγουμενίτσας, με τη σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, δίνοντας ώθηση κυρίως στον τομέα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Η σιδηροδρομική σύνδεση των μεγάλων πόλεων της Δυτικής Ελλάδας θα άρει την απομόνωση της Ελληνικής Περιφέρειας και θα προσφέρει προοπτικές ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Επιπλέον, η συνδυασμένη λει-

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

τουργία σιδηροδρόμου και λιμένων της χώρας εξασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα των υπό μελέτη έργων.

Επισημαίνεται ότι η εν λόγω Σιδηροδρομική Γραμμή (ΣΓ), Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα, ανήκει στο «Σιδηροδρομικό Άξονα του διατροπικού διαδρόμου του Ιονίου και της Αδριατικής». Συγκεκριμένα, ο άξονας προτεραιότητας 29 του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN - T), ο οποίος εντάσσεται στο δίκτυο σιδηροδρομικών γραμμών υψηλών ταχυτήτων, περιλαμβάνει το τμήμα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας «Κοζάνη – Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα», καθώς και τη ΣΓ κατά μήκος της Δυτικής Ελλάδας «Ιωάννινα – Αντίρριο – Ρίο – Πάτρα – Καλαμάτα».

Η γεωμορφολογία της ευρύτερης ζώνης διέλευσης της εξεταζόμενης χάραξης ΣΓ χαρακτηρίζεται από υψηλούς ορεινούς όγκους με μεγάλες κλίσεις, βαθιές χαράδρες και πλούσιο υδρογραφικό δίκτυο, που αποτελούν τα κυριότερα μορφολογικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής, προσδίδοντας ιδιαίτερη φυσιογνωμία στο φυσικό ανάγλυφο, αποτελούμενο από ψηλές επιμήκειες οροσειρές και στενές κοιλάδες, με εξαίρεση το τμήμα της χάραξης που διέρχεται από την πεδινή περιοχή του λεκανοπεδίου Ιωαννίνων.

Από υδρολογική άποψη η περιοχή μελέτης είναι ιδιαίτερα πλούσια με σημαντικούς ποταμούς που την διατρέχουν. Τμήμα της περιοχής μελέτης χωροθετείται στο Υδατικό Διαμέρισμα της Ηπείρου (GR05), το οποίο καταλαμβάνει έκταση 10 026 km², από τα οποία τα 4 934 km² ανήκουν στην Περιφερειακή Ενότητα Ιωαννίνων (99% της έκτασης του) και είναι από τα πιο ορεινά διαμερίσματα της χώρας, με ορεινές περιοχές που φτάνουν στο 70% της συνολικής έκτασης, ενώ οι πεδινές περιοχές καλύπτουν μόνο το 15%.

Σύμφωνα με τον ισχύοντα Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό, ΦΕΚ 2184B/20-12-1999, όπως τροποποιήθηκε με την υπουργική απόφαση αρ. Δ17α/115/9/φν275 (ΦΕΚ 1154B/12.8.2003), από την άποψη της γεωγραφικής κατανομής της σεισμικής επικινδυνότητας στην Ελλάδα, η ευρύτερη περιοχή των έργων κατατάσσεται σε δύο Ζώνες σεισμικής επικινδυνότητας (βλ. επόμενο σχήμα): Η ΠΕ Θεσπρωτίας ανήκει στη Ζώνη II, ενώ το τμήμα της ΠΕ Ιωαννίνων, που βρίσκεται στην περιοχή μελέτης κατατάσσεται στη Ζώνη I. Η περιοχή καταπονείται από σεισμούς, τα επίκεντρα των οποίων βρίσκονται κυρίως στην Νότιο Αλβανία και στα πλησιέστερα νησιά του Ιονίου, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό στη θαλάσσια περιοχή, ενώ αυτοί είναι κυρίως επιφανειακοί.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 1-4: Γενική θέση σιδηροδρομικού διαδρόμου

Η εξεταζόμενη ζώνη διέλευσης της ΣΓ ξεκινά από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, με υψόμετρο ~2 m, διέρχεται από το Βιομηχανικό Πάρκο Θεσπρωτίας (ΒιοΠαΘε), σε υψόμετρο ~265 m, από τα Ιωάννινα σε υψόμετρο ~470 m και καταλήγει, διερχόμενη σε μήκος περίπου ~30 km εντός της Αλβανικής Επικράτειας, στο Αργυρόκαστρο σε υψόμετρο ~300 m. Η εξεταζόμενη ζώνη διέλευσης (για λόγους μόνο περιγραφής) χωρίζεται σε δύο τμήματα, Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα και Ιωάννινα – Αργυρόκαστρο, τα οποία παρουσιάζονται στις επόμενες παραγράφους.

Τμήμα Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα

Η περιοχή μελέτης του τμήματος «Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα» βρίσκεται εντός των ΠΕ Θεσπρωτίας και Ιωαννίνων. Οι Καλλικρατικοί Δήμοι, από τους οποίους διέρχεται το τμήμα της εξεταζόμενης χάραξης της σιδ. γραμμής, είναι οι Δήμοι. Ηγουμενίτσας, Σουλίου, Δωδώνης και Ιωαννιτών. Εκτός των πόλεων Ηγουμενίτσας και Ιωαννίνων, οι μεγαλύτεροι οικισμοί, οι οποίοι επηρεάζονται άμεσα από την ευρύτερη ζώνη διέλευσης, είναι η Παραμυθιά, το Ανθοχώρι, η Δωδώνη, και η Ανατολή.

Ο νέος λιμένας της Ηγουμενίτσας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς ανήκει στην κατηγορία Α, στην οποία περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας. Αυτός αποτελεί την κύρια δυτική θαλάσσια πύλη της Βόρειας Ελλάδας, αλλά και των Νότιων Βαλκανίων. Ο λιμένας έχει μεικτό χαρακτήρα (επιβατικό και εμπορευματικό). Συνδέεται ακτοπλοϊκά, τόσο με το εσωτερικό (Κέρκυρα, Παξοί, Κεφαλονιά και Πάτρα), όσο και με το εξωτερικό (Ιταλία). Οι γραμμές εσωτερικού εκτελούνται από το Παλιό Λιμάνι, ενώ οι γραμμές εξωτερικού από το Νέο Λιμάνι. Η κατασκευή του λιμένα χωρίζεται σε 3 φάσεις. Οι φάσεις Α και Β έχουν κατασκευαστεί και ολοκληρωθεί, αντίστοιχα η φάση Γ κατασκευάζεται σε ότι αφορά στην υποδομή, ενώ δεν έχει ακόμα προγραμματιστεί η κατασκευή του κτιρίου του τερματικού σταθμού. Τα υλοποιούμενα έργα επέκτασης των υποδομών της φάσης Β αναβαθμίζουν σημαντικά τη δυναμικότητα και την ποιότητα εξυπηρέτησης της επιβατικής και της εμπορευματικής κίνησης, καθώς προβλέπουν υπηρεσίες Εμπορευματικού Κέντρου, προσέγγιση των σημαντικών ιδιωτικών φορέων, που δραστηριοποιούνται στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών (logistics), καθώς και τη διαμόρφωση δικτύου συνεργαζόμενων λιμένων στις χώρες της Βαλτικής και της

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

Ανατολικής Μεσογείου, για την ανάδειξη του λιμένα ως σημαντικού κόμβου συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων.

Στον λιμένα, σήμερα, αναπτύσσονται κυρίως τουριστικές και μεταφορικές δραστηριότητες, οι οποίες, σε συνδυασμό με την Εγνατία Οδό, αναδεικνύουν την πόλη της Ηγουμενίτσας σε δυτική πύλη της χώρας και κέντρο ανάπτυξης με ρόλο διαπεριφερειακό και διακρατικό. Η μικρή απόσταση από τα Ιωάννινα λειτουργεί παράλληλα και συμπληρωματικά για τη σύνδεση Ιταλίας – Ελλάδας – Αλβανίας.

Ο πληθυσμός της Ηγουμενίτσας σήμερα, ανέρχεται περίπου στους 9 500 κατοίκους. Η πόλη των Ιωαννίνων βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της ηπειρωτικής Ελλάδας και είναι η μεγαλύτερη πόλη της Ηπείρου με πληθυσμό περίπου 70 000 κατοίκους.

Η απόσταση Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα είναι 80 km περίπου. Η εξεταζόμενη σιδηροδρομική χάραξη έχει ως αφετηρία το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, που βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του Νομού Θεσπρωτίας με υψόμετρο ~2 m. Στη συνέχεια, διέρχεται από το ΒιοΠΑ Θεσπρωτίας, στη θέση Γκρίκα, διασχίζοντας επάλληλους ορεινούς όγκους και καταλήγει στην πόλη των Ιωαννίνων σε υψόμετρο ~470 m. Παρόλο που η υψομετρική διαφορά της τάξεως των 468 m, είναι μικρή σε σχέση με το μήκος του τμήματος της εξεταζόμενης χάραξης (80 km περίπου), εντούτοις η ΣΓ εξαναγκάζεται να διέλθει με κατασκευή σηράγγων λόγω των ορεινών όγκων που παρεμβάλλονται στην πορεία της.

Στην ευρύτερη ζώνη διέλευσης της εξεταζόμενης χάραξης, το μεγαλύτερο μέρος της παρουσιάζει ημιορεινή έως ορεινή μορφολογία με έντονο ανάγλυφο και πλούσιο δίκτυο απορροής. Ορεινοί όγκοι (Όρη Παραμυθιάς, Θεσπρωτικά, Τόμαρος και Σουλίου) εκτείνονται σε τμήμα της ζώνης διέλευσης από την Ηγουμενίτσα έως τα Ιωάννινα.

Οι ποταμοί που κυλούν στην ευρύτερη περιοχή (Καλαμάς, Τύριας και Αχέροντας) σχηματίζουν κοιλάδες ανάμεσα στους ορεινούς όγκους, καθώς και τη μικρή λίμνη Χότχοβα της Παραμυθιάς, η οποία κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού ξηραίνεται λόγω του μικρού βάθους της. Στην κλειστή λεκάνη των Ιωαννίνων, βρίσκεται η λίμνη Παμβώτιδα, ανατολικά της προβλεπόμενης ζώνης διέλευσης.

Στο εξεταζόμενο τμήμα, μορφολογικά κυριαρχούν οι ψηλές επιμήκεις οροσειρές, καθώς και οι στενές κοιλάδες. Συγκεκριμένα, από τη θέση Γκρίκα έως τα Ιωάννινα, και κατά μήκος της Εγνατίας Οδού, οι πεδινές περιοχές καταλαμβάνουν περίπου το 10% της συνολικής επιφάνειας. Για το λόγο αυτό, είναι αναγκαία η κατασκευή σηράγγων σε πολλά σημεία, όπως αναφέρεται και στην οριστική μελέτη του ΟΣΕ (2010).

Τμήμα Ιωάννινα - Αργυρόκαστρο

Η περιοχή μελέτης του τμήματος «Ιωάννινα - Αργυρόκαστρο» βρίσκεται εντός της ΠΕ Ιωαννίνων και στη συνέχεια επί Αλβανικού εδάφους. Οι Καλλικρατικοί Δήμοι από τους οποίους διέρχεται το τμήμα της εξεταζόμενης χάραξης της ΣΓ, επί ελληνικού εδάφους, είναι οι Δήμοι Ζίτσας, Ζαγορίου και Πωγωνίου. Από τα Ιωάννινα μέχρι και τα Ελληνο-Αλβανικά σύνορα, οι κυριότεροι οικισμοί, που συναντώνται, είναι η Ελεούσα, η Περιβλεπτος, οι Καρυές, το Καλπάκι, τα Κτίσματα και η Κακαβιά. Η μεγαλύτερη πόλη, που συναντά η χάραξη σε Αλβανικό έδαφος, είναι το Αργυρόκαστρο, που ανήκει σε μία από τις 12 Περιφέρειες της Αλβανίας. Άλλοι μεγάλοι οικισμοί, που συναντώνται στην ευρύτερη ζώνη διέλευσης σε αλβανικό έδαφος, είναι οι Λαζαράτες (Lazarat), Dervican, Dhunjan, Φραστλανη, Grapsh, και Jorgucat.

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

Η Περιφέρεια Αργυροκάστρου βρίσκεται στο νότιο τμήμα της Αλβανίας, στα σύνορα με την Ελλάδα, με πρωτεύουσα το Αργυρόκαστρο (Gjirokastra). Το ιστορικό κέντρο της παλιάς πόλης του Αργυρόκαστρου είναι καταχωρημένο (2005) στον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς (UNESCO), «ως σπάνιο παράδειγμα καλά διατηρούμενης Οθωμανικής πόλης, χτισμένης από μεγαλογοικτήμονες». Μαζί με τους Αγίους Σαράντα, το Αργυρόκαστρο θεωρείται ένα από τα κέντρα της Ελληνικής μειονότητας στην Αλβανία. Η πόλη του Αργυροκάστρου έχει πληθυσμό 43 000 κατοίκους και βρίσκεται σε υψόμετρο ~300 m, δυτικά της πεδιάδας του ποταμού Δρίνου και μεταξύ των ορεινών όγκων του Λόγγου και του Μακρύκαμπου. Από τα Ελληνοαλβανικά σύνορα, στο βορειοδυτικό τμήμα της Περιφερειακής Ενότητας Ιωαννίνων, αρχίζει η οροσειρά της Πίνδου με ψηλότερες κορυφές του Γράμμου (2 520 m), στα νότια με το Σμόλικα (2 637 m), το Μαυροβούνι (2160 m) και πιο νότια το Μέτσοβο, έως τη νότια Πίνδο, με το Λάκμο (Περιστέρι, 2 295 m) και τα Αθαμανικά όρη (Τζουμέρκα, 2 469 m). Δυτικά της Πίνδου σχηματίζονται τρεις οροσειρές, που διασχίζουν την περιοχή με διεύθυνση ΒΔ-ΝΑ, η πρώτη σχηματίζεται από τα όρη Δούσκοκ στο Πωγώνι (Μερόπη, 2 198 m), του οποίου το βόρειο τμήμα βρίσκεται στο αλβανικό έδαφος, Τύμφη (Γκαμήλα, 2 497 m) και πιο νότια το Μιτσικέλι (1 810 m). Η δεύτερη οροσειρά, που υψώνεται δυτικότερα της προηγούμενης και αρχίζει από τα ελληνοαλβανικά σύνορα, σχηματίζεται από τα όρη Μακρύκαμπος (1 672 m), τα όρη Κουρέντων (1 172 m) και πιο νότια τον Τόμαρο (Ολύτσικα, 1 816 m).

Η τρίτη οροσειρά ξεκινά από τα Ελληνοαλβανικά σύνορα και εκτείνεται στα σύνορα των Νομών Ιωαννίνων - Θεσπρωτίας, αποτελείται από τα όρη Τσαμαντά (Μουργκάνα, 1806 m) και συνεχίζεται στο εξεταζόμενο τμήμα «Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα» με τα όρη του Σουλίου (1615 m).

Οι πεδινές περιοχές της περιοχής είναι πολύ λίγες και μικρής έκτασης, ενώ καταλαμβάνουν ποσοστό της τάξης του 5% της συνολικής επιφάνειας.

Την ΠΕ Ιωαννίνων διασχίζουν ποταμοί με σχετικά ομοιόμορφη ροή και σημαντική παροχή, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, γεγονός που οφείλεται στα μεγάλα ύψη βροχοπτώσεων, που παρατηρούνται στην ευρύτερη περιοχή. Στα βόρεια του Μετσόβου πηγάζει ο ποταμός Αώος, ο οποίος δέχεται πριν από τα ελληνοαλβανικά σύνορα τα νερά του Σαρανταπόρου, καθώς και του Βοϊδομάτη, και εκβάλλει στην Αδριατική Θάλασσα. Από την περιοχή του Πωγωνίου, κοντά στα σύνορα με την Αλβανία, πηγάζει ο ποταμός Καλαμάς (Θύαμης), ο οποίος στα νότια του όρους Κασιδιάρη στρέφεται προς τα δυτικά, ρέει εγκάρσια προς τις οροσειρές, εισέρχεται στην ΠΕ Θεσπρωτίας και εκβάλλει στο Ιόνιο πέλαγος. Επίσης, ο μυθικός ποταμός Αχέροντας τροφοδοτείται από τα νερά της λεκάνης του Σουλίου και εκβάλλει επίσης στο Ιόνιο, κοντά στο χωριό Αμμουδιά.

Η εξεταζόμενη ζώνη χάραξης στο τμήμα Κακαβιά – Αργυρόκαστρο διέρχεται σε έδαφος που είναι κατά κύριο λόγο πεδινό έως λοφώδες με ελάχιστους ορεινούς όγκους, ενώ διασχίζει σε μήκος περίπου είναι 20 km ορεινό όγκο.

2. ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Στο πλαίσιο ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, αλλά και για την πρόβλεψη των μελλοντικών μετακινήσεων συλλέχθηκαν στοιχεία σχετικά με τις εμπορευματικές και επιβατικές μετακινήσεις στους οδικούς άξονες, που συνδέουν **το Λιμένα Ηγουμενίτσας με τα Ιωάννινα και το Αργυρόκαστρο**.

Συγκεκριμένα ζητήθηκαν στοιχεία από τους ακόλουθους φορείς:

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

- Μεθοριακός Σταθμός Κακαβιάς

Στοιχεία για τις διελεύσεις (εισόδους – εξόδους) των επιβατικών και εμπορευματικών οχημάτων για τα έτη 2005 – 2015 με την εξής κατηγοριοποίηση:

- Ανά τύπο οχήματος και εθνικότητα (δίκυκλα, ΙΧ, λεωφορεία, φορτηγά)
- Τα φορτηγά οχήματα ανά βάρος και είδος μεταφερόμενου φορτίου

- Αστυνομικό Τμήμα Κακαβιάς

Στοιχεία για τη χρονική περίοδο 2005-2015 (ανά μήνα και ανά έτος) για τις διελεύσεις (εισόδους – εξόδους) ανθρώπων.

- ΚΤΕΛ Θεσπρωτίας

Στοιχεία για την επιβατική κίνηση για τα έτη 2005 – 2015 στις εξής γραμμές:

- Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα
- Ηγουμενίτσα – Παραμυθιά

- ΚΤΕΛ Ιωαννίνων

Στοιχεία για την επιβατική κίνηση στις εξής γραμμές:

- Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα
- Ιωάννινα – Παραμυθιά
- Ιωάννινα – Κόνιτσα
- Ιωάννινα – Καλπάκι – Δολιανά
- Ιωάννινα – Κακαβιά

- Τροχαία Ηγουμενίτσας

Στοιχεία ατυχημάτων για την τελευταία πενταετία (2011-2015). Αναλυτικότερα, πληροφορίες σχετικά με στοιχεία ατυχημάτων σε θέσεις του οδικού δικτύου της Εθνικής Οδού Ε92 και της Εγνατίας Οδού (στο μήκος που έχει αρμοδιότητα), που αφορούν σε:

- ημερομηνία/ ώρα συμβάντος
- αριθμό και είδος εμπλεκόμενων οχημάτων
- αιτία ατυχήματος
- αριθμό παθόντων (νεκρών, ελαφρά και βαριά τραυματιών)
- θέση ατυχήματος.

- Τροχαία Ιωαννίνων

Στοιχεία ατυχημάτων για την τελευταία πενταετία (2011-2015). Αναλυτικότερα, πληροφορίες σχετικά με στοιχεία ατυχημάτων σε θέσεις του οδικού δικτύου των Εθνικών Οδών Ε92 και Ε853, καθώς και της Εγνατίας Οδού (στο μήκος που έχει αρμοδιότητα), που αφορούν σε:

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

- ημερομηνία/ ώρα συμβάντος
 - αριθμό και είδος εμπλεκόμενων οχημάτων
 - αιτία ατυχήματος
 - αριθμό παθόντων (νεκρών, ελαφρά και βαριά τραυματιών)
 - θέση ατυχήματος.
- Περιφέρεια Αργυροκάστρου

Στοιχείων ατυχημάτων στον οδικό άξονα που συνδέει την Κακαβιά με το Αργυρόκαστρο. Συγκεκριμένα, τα διαθέσιμα στοιχεία ατυχημάτων για την τελευταία πενταετία (2011-2015). Αναλυτικότερα, πληροφορίες σχετικά με στοιχεία ατυχημάτων σε θέσεις του οδικού άξονα «Κακαβιά - Αργυρόκαστρο», που αφορούν σε:

 - ημερομηνία/ ώρα συμβάντος
 - αριθμό και είδος εμπλεκόμενων οχημάτων
 - αιτία ατυχήματος
 - αριθμό παθόντων (νεκρών, ελαφρά και βαριά τραυματιών)
 - θέση ατυχήματος.
 - ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ

Στοιχεία για το Μητρώο Προέλευσης – Προορισμού των μετακινούμενων προσώπων, οχημάτων και εμπορευμάτων για τη μέση ημερήσια κίνηση την τυπική χειμερινή και θερινή περίοδο.
 - Λιμένας Ηγουμενίτσας
 - Στοιχεία για τις μετακινήσεις ανθρώπων, οχημάτων και εμπορευμάτων για τη μέση ημερήσια κίνηση για τα έτη 2005 - 2015.
 - Στοιχεία για τις μελλοντικές αναπτύξεις και τις επεκτάσεις του Λιμένα
 - Περιφέρεια Ηπείρου
 - Στοιχεία για μελλοντικές αναπτύξεις που επηρεάζουν τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές.
 - Στοιχεία για την υφιστάμενη και μελλοντική λειτουργία του Βιομηχανικού Πάρκου Ηγουμενίτσας

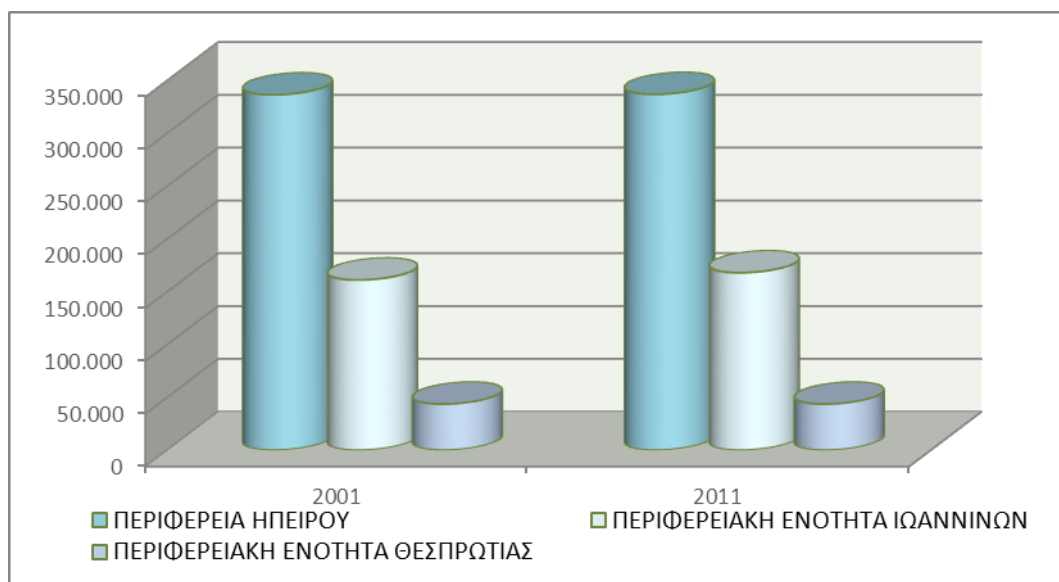
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

3.1 Περιφέρεια Ηπείρου

Στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζεται η κατανομή του μόνιμου πληθυσμού στις Περιφερειακές Ενότητες Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας, καθώς και συνολικά στην Περιφέρεια Ηπείρου, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 και 2001. Η περιφέρεια Ηπείρου σύμφωνα με την τελευταία απο-

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

γραφή έχει μόνιμο πληθυσμό 336.856 με ουσιαστικά μηδενική μεταβολή την τελευταία δεκαετία. Τα Ιωάννινα με μόνιμο πληθυσμό 167 901 είχαν μία αύξηση της τάξης του 4% από το 2001, ενώ η Θεσπρωτία με 43 587 μόνιμους κατοίκους έχει μηδενική αύξηση από το 2001.



Σχήμα 3-1: Μόνιμος πληθυσμός Περιφέρειας Ηπείρου, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016)

Ο αριθμός απασχολούμενων κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στις Περιφερειακές Ενότητες Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας σύμφωνα με τις απογραφές του 2001 και του 2011, απεικονίζονται στον επόμενο πίνακα. Γενικά παρουσιάζεται μείωση της οικονομικής δραστηριότητας μεταξύ 2001 και 2011 και συνολικά στην Περιφέρεια Ηπείρου και ειδικά στις δύο περιφερειακές ενότητες. Αύξηση παρουσιάζεται στις κατηγορίες «Χονδρικό και Λιανικό Εμπόριο – Επισκευή Μηχανοκίνητων Οχημάτων & Μοτοσυκλετών», «Δραστηριότητες Υπηρεσιών Παροχής Καταλύματος & Υπηρεσιών Εστίασης», «Δημόσια Διοίκηση & Άμυνα – Υποχρεωτική Κοινωνική Ασφάλιση», «Εκπαίδευση» και «Δραστηριότητες Σχετικές με την Ανθρώπινη Υγεία & την Κοινωνική Μέριμνα».

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 3-1: Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, Περιφέρεια Ηπείρου, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016)

Έτος Απογραφής	Περιφερειακή Ενότητα	Σύνολο	Κλάδοι Οικονομικής Δραστηριότητας									
			Α. Γεωργία, Δασοκομία & Αλιεία	Στ. Κατασκευές	Ζ. Χονδρικό και Λιανικό Εμπόριο Επισκευή Μηχανοκίνητων Οχημάτων & Μοτοσυκλετών	Η. Μεταφορά & Αποθήκευση	Θ. Δραστηριότητες Υπηρεσιών Παροχής Καταλύματος & Υπηρεσιών Εστίασης	Ν. Διοικητικές & Υποστηρικτικές Δραστηριότητες	Ξ. Δημόσια Διοίκηση & Άμυνα Υποχρεωτική Κοινωνική Ασφάλιση	Ο. Εκπαίδευση	Π. Δραστηριότητες Σχετικές με την Ανθρώπινη Υγεία & την Κοινωνική Μέριμνα	Λοιποί Κλάδοι
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
2001	Ιωαννίνων	62 344	790	6.268	7 811	2 730	3 619	1 797	5 148	5 459	4 253	18 169
2011		54 654	5 046	5.005	8 984	1 888	4 233	1 061	5 476	5 989	5 138	11 834
%		-12,3%	-28,8%	-20,1%	15,0%	-30,8%	17,0%	-41,0%	6,4%	9,7%	20,8%	-34,9%
2001	Θεσπρωτίας	17 380	4.294	2 041	1 676	928	1 402	435	1 501	869	657	3 577
2011		13 983	2.864	1 261	1 979	528	1 436	342	1 581	973	850	2 169
%		-19,5%	-33,3%	-38,2%	18,1%	-43,1%	2,4%	-21,4%	5,3%	12,0%	29,4%	-39,4%

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, 2016

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 3-2: Κατάσταση ασχολίας, Περιφέρεια Ηπείρου, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016)

Έτος Απογραφής	Τόπος	Σύνολο	Οικονομικά ενεργοί					Οικονομικά μη ενεργοί
			Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι			
					Σύνολο	Πρώην απασχολούμενοι	Νέοι απασχολούμενοι	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2011	Περιφέρεια Ηπείρου	336 856	129 712	106 053	23 659	14 621	9 038	207 144
2001	Περιφερειακή Ενότητα Ιωαννίνων	147 275	62 344	54 496	7 848	3 255	4 593	84 931
2011		167 901	66 362	54 654	11 708	7 446	4 262	101 539
%		14,0%	6,4%	0,3%	49,2%	128,8%	-7,2%	19,6%
2001	Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας	39 318	17 380	15 375	2 005	841	1 164	21 938
2011		43 587	17 239	13 983	3 256	2 093	1 163	26 348
%		10,9%	-0,8%	-9,1%	62,4%	148,9%	-0,1%	20,1%

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, 2016

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Οι οικονομικά μη ενεργοί και οι άνεργοι έχουν αυξηθεί και στις δύο περιφερειακές ενότητες το 2011 από το 2001. Οι οικονομικά ενεργοί για την περιφερειακή ενότητα Ιωαννίνων έχουν αυξηθεί κατά 6,4%, ενώ στη Θεσπρωτία έχει παρατηρηθεί μία μικρή μείωση, -0,8%.

Ο αριθμός των νοικοκυριών και των μελών αυτών, όπως προέκυψαν από τις απογραφές στα έτη 2001 και 2011, παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα όπου φαίνεται ότι αυξάνεται ο αριθμός των νοικοκυριών κατά 16% περίπου, ενώ ο αριθμός των μελών αυξάνεται περίπου κατά 7% στα Ιωάννινα και 4% στη Θεσπρωτία. Ο μέσος αριθμός μελών ανά νοικοκυριό είναι περίπου 2,6 για όλη την περιφέρεια και τις δύο περιφερειακές ενότητες.

Πίνακας 3-3: Νοικοκυριά και μέλη, Περιφέρεια Ηπείρου, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016)

Έτος Απογραφής	Τόπος	Σύνολο νοικοκυριών	Μέλη	Μέλη/ νοικοκυριό
1	2	3	4	5
2011	Περιφέρεια Ηπείρου	128 388	328 395	2,56
2001	Περιφερειακή Ενότητα Ιωαννίνων	55 097	152 247	2,76
2011		64 294	162 444	2,53
%		16,7%	6,7%	-
2001	Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας	14 136	41 218	2,92
2011		16 274	42 749	2,63
%		15,1%	3,7%	-

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, 2016

Τα νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων, που έχουν στη διάθεσή τους σύμφωνα με την απογραφή του 2011 παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα, όπου φαίνεται ότι αναλογικά η περιφερειακή ενότητα Θεσπρωτίας έχει μεγαλύτερο ποσοστό νοικοκυριών με ένα όχημα και μικρότερο ποσοστό νοικοκυριών με κανένα όχημα. Επίσης, η περιφερειακή ενότητα Ιωαννίνων φαίνεται να έχει μεγαλύτερο ποσοστό νοικοκυριών με 2 ή περισσότερα αυτοκίνητα.

Πίνακας 3-4: Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων, 2001 και 2011 (ΕΣΥΕ, 2016)

Τόπος	Σύνολο νοικοκυριών	Αριθμός νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό αυτοκινήτων που διαθέτουν		
		Κανένα	Ένα	Δυο ή περισσότερα
1	2	3	4	5
Περιφέρεια Ηπείρου	128 388	42 168 32,8%	54 844 42,7%	31 376 24,4%
ΠΕ Ιωαννίνων	64 294	20 775 32,3%	26 421 41,1%	17 098 26,6%
ΠΕ Θεσπρωτίας	16 274	4 872 29,9%	8 281 44,7%	4 121 25,3%

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, 2016

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

3.2 Αργυρόκαστρο

Ο συνολικός πληθυσμός της περιφέρειας Αργυροκάστρου είναι 72 176, ενώ ο αριθμός των νοικοκυριών είναι 21 287, με μέσο αριθμό μελών ανά νοικοκυριό 3,38. Το Αργυρόκαστρο είναι μία μικρή επαρχιακή πόλη με συνολικό πληθυσμό περίπου 45 000 κατοίκων το 2011, εκ των οποίων 19 830 ανήκουν στο Δήμο. Ο αριθμός νοικοκυριών στο Δήμο είναι 5 765 και ο μέσος αριθμός μελών ανά νοικοκυριό είναι 3,41.

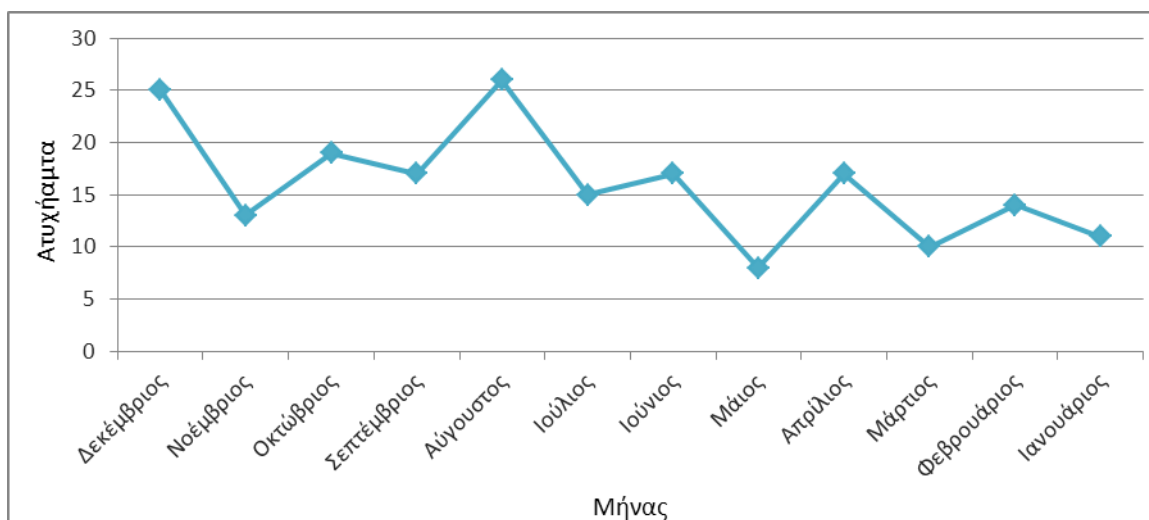
Η οικονομία του Αργυροκάστρου είναι περιορισμένη και ειδικεύεται στα τρόφιμα, το δέρμα και τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

4.1 Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας

Σ' αυτήν την ενότητα αναλύονται τα στοιχεία ατυχημάτων στην περίοδο 2011-2015, όπως καταγράφηκαν από την Τροχαία Ηγουμενίτσας σε θέσεις του οδικού δικτύου της και στο μήκος της Εγνατίας Οδού όπου αυτή έχει αρμοδιότητα.

Τα ατυχήματα που σημειώθηκαν την τελευταία πενταετία ανά μήνα, σε θέσεις του οδικού δικτύου της Εγνατίας Οδού απεικονίζονται στο επόμενο διάγραμμα. Παρατηρείται πως τον Αύγουστο και το Δεκέμβριο σημειώνονται περισσότερα ατυχήματα ενώ το Μάιο σημειώνονται τα λιγότερα.



Σχήμα 4-1: Στοιχεία ατυχημάτων περιόδου 2011-2015 στην Εγνατία Οδό στο τμήμα της ΠΕ Θεσπρωτίας (Πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας, 2016)

Τα συγκεντρωτικά στοιχεία ατυχημάτων παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα, καθώς και οι δείκτες ατυχημάτων για τα έτη που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Γενικά, έχουν παρατηρηθεί χαμηλός αριθμός ατυχημάτων, ειδικά συγκρινόμενος με τον αριθμό οχηματο-χιλιομέτρων χαρακτηρίζοντας το συγκεκριμένο τμήμα της Εγνατίας οδού ως πολύ ασφαλές.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 4-1: Σύνολο ατυχημάτων και παθόντων στην περίοδο 2011-2015 στην Εγνατία Οδό στο τμήμα της ΠΕ Θεσπρωτίας (Πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας, 2016)

Ένδειξη ατυχημάτων	2011	2012	2013	2014	2015
Σύνολο ατυχημάτων	39	35	49	38	50
Ατυχήματα υλικών ζημιών	38	35	46	29	46
Ατυχήματα σωματικών βλαβών	1	0	3	9	4
Σύνολο τραυματιών	2	0	7	16	4
Σύνολο σοβαρά τραυματιών και θανόντων	0	0	0	2	1
Δείκτης ατυχημάτων (ατυχήματα/εκατ. οχηματο-χιλιόμετρα)	0,12	0,13	0,19	Δεν υπάρχουν στοιχεία οχηματο-χιλιομέτρων	
Δείκτης ατυχημάτων παθόντων (ατυχήματα με σωματικές βλάβες/ δισεκατ. οχηματο-χιλιόμετρα)	2,99	-	11,36		
Δείκτης τραυματιών (τραυματίες/ δισεκατ. οχηματο-χιλιόμετρα)	5,98	-	26,52		

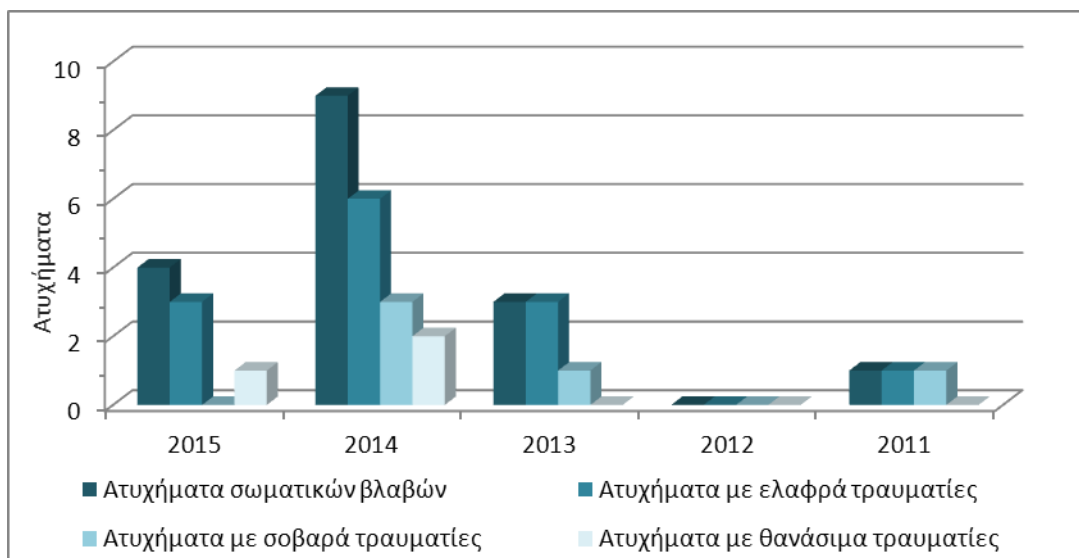
Τα ατυχήματα ετησίως (υλικών ζημιών και σωματικών βλαβών) όπως καταγράφηκαν από την Τροχαία Ηγουμενίτσας στην περίοδο 2011-2015 απεικονίζονται στο επόμενο διάγραμμα.



**Σχήμα 4-2: Στοιχεία ατυχημάτων στην Εγνατία Οδό στο τμήμα της ΠΕ Θεσπρωτίας
Πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας, 2016)**

Τα ατυχήματα σωματικών βλαβών, και ειδικότερα τα ατυχήματα με ελαφρά τραυματίες, με σοβαρά τραυματίες και με θανάσιμα τραυματίες, όπως αυτά καταγράφηκαν στην περίοδο 2011-2015 από την Τροχαία παρουσιάζονται στο επόμενο σχήμα.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 4-3: Στοιχεία ατυχημάτων σωματικών βλαβών στην Εγνατία Οδό στο τμήμα της ΠΕ Θεσπρωτίας (Πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας, 2016)

Τα ατυχήματα σε θέσεις του οδικού δικτύου της Εγνατίας Οδού απεικονίζονται χωριστά στην επόμενη εικόνα.

4.2 Περιφερειακή Ενότητα Ιωαννίνων

Τα στοιχεία ατυχημάτων στην ΠΕ Ιωαννίνων, που χορηγήθηκαν από την αρμόδια Τροχαία Ιωαννίνων, παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 4-2: Ατυχήματα στους οδικούς άξονες Εγνατία Οδός και Εθν. Οδός Ιωαννίνων - Κακαβιάς

Έτος	Τραυματίες		Θάνατοι
	Ελαφρά	Σοβαρά	
Εγνατία Οδός			
2011	1	-	-
2012	8	-	1
	3	-	-
2013	1	2	2
	1	-	-
2014	1	-	-
2015	-	1	-
Εθν. Οδός Ιωαννίνων – Κακαβιάς			
2011	1	-	1
	1	1	-
	-	-	1
	6	-	-
2012	7	-	-
2013	2	-	-
	-	1	-
	-	-	1
	-	1	-
	1	-	2
2014	1	-	-
	4	-	-
2015	1	-	1
	6	-	-

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

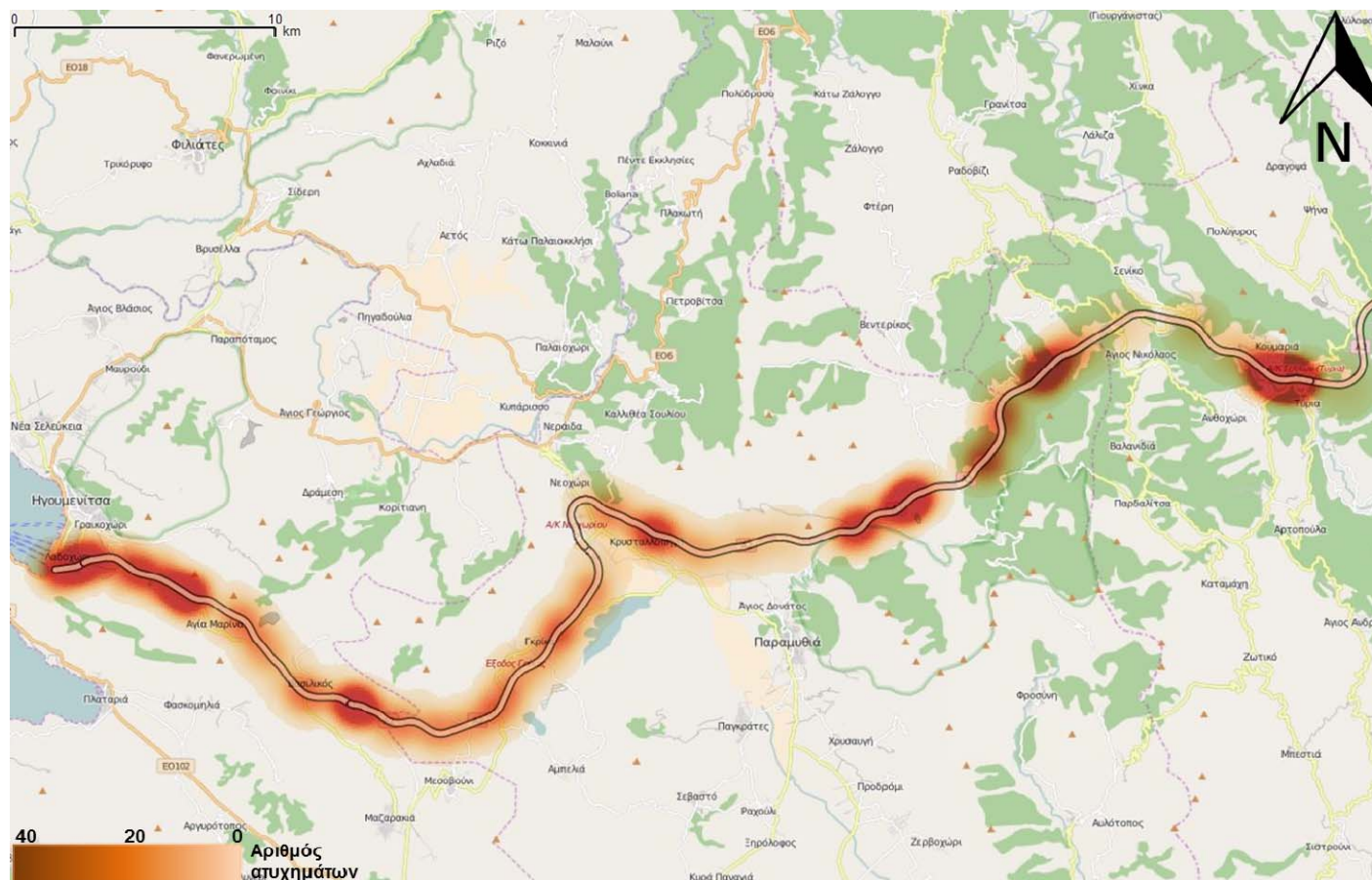
4.3 Περιφέρεια Αργυροκάστρου

Στο τμήμα της Εθν. Οδού SH4 (Αλβανίας) που οδηγεί από το ΜΣ Κακαβιάς μέχρι το Αργυρόκαστρο τα καταγραφέντα ατυχήματα κάθε είδους αναφέρονται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4-3: Ατυχήματα στον οδικό άξονα SH4 της Αλβανίας

Έτος	2011	2012	2013	2014	2015
Αρ. ατυχημάτων	3	7	4	3	3

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 4-4: Χωρική απεικόνιση ατυχημάτων περιόδου 2011-2015 ΠΕ Θεσπρωτίας (πηγή: Τροχαία Ηγουμενίτσας), 2016

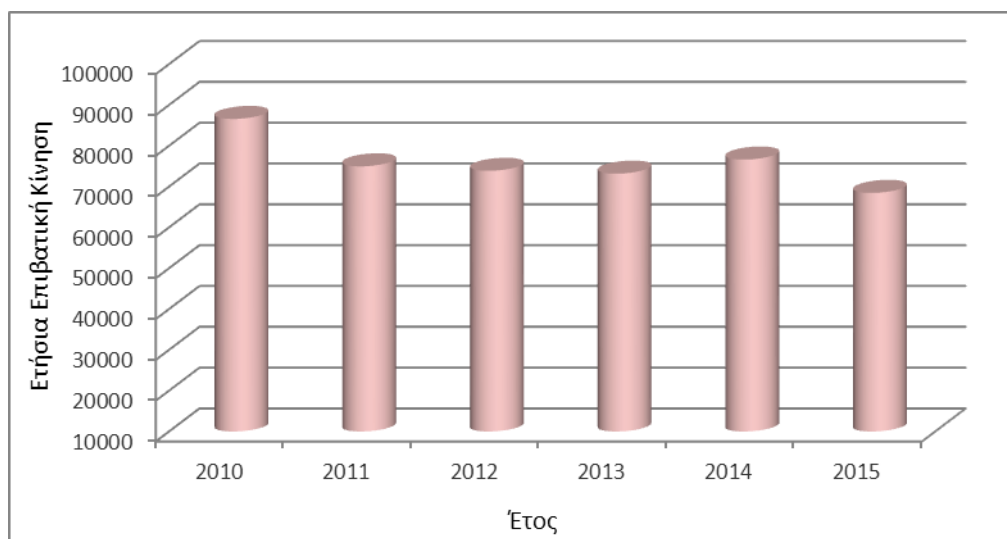
**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΜΕ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

5.1 ΚΤΕΛ Ιωαννίνων

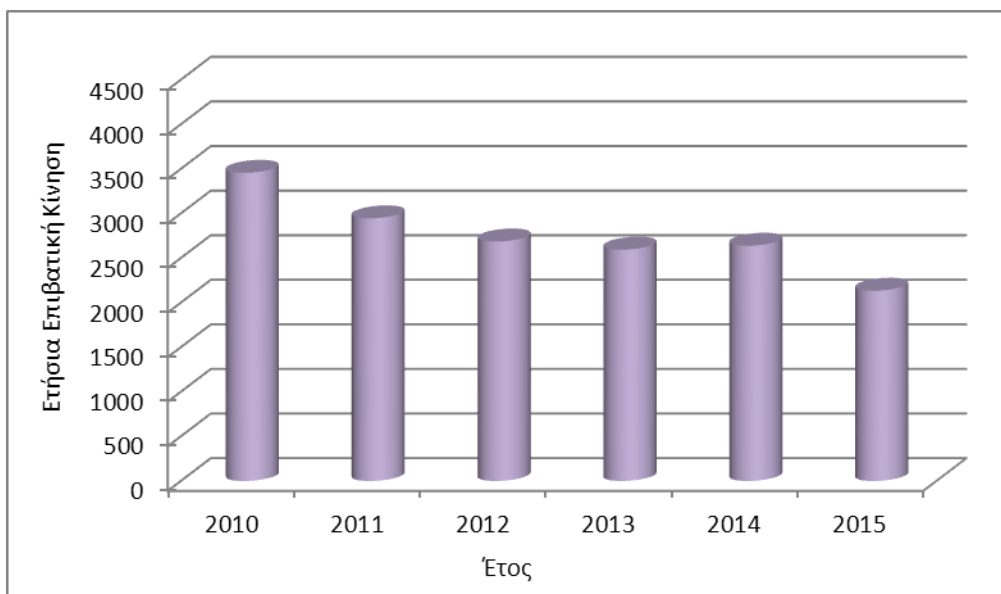
Τα στοιχεία της ετήσιας επιβατικής κίνησης υπεραστικών γραμμών στην περιοχή μελέτης από τα ΚΤΕΛ Ιωαννίνων για την τελευταία πενταετία παρουσιάζονται στα επόμενα διαγράμματα. Οι μετακινήσεις που παρουσιάζονται στα διαγράμματα αντιστοιχούν και στις δύο κατευθύνσεις της εκάστοτε γραμμής.

Γενικά παρατηρείται μία μείωση στην επιβατική κίνηση. Συγκεκριμένα παρουσιάζεται μείωση 20% (ετήσια 4,2%) στη γραμμή Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα.

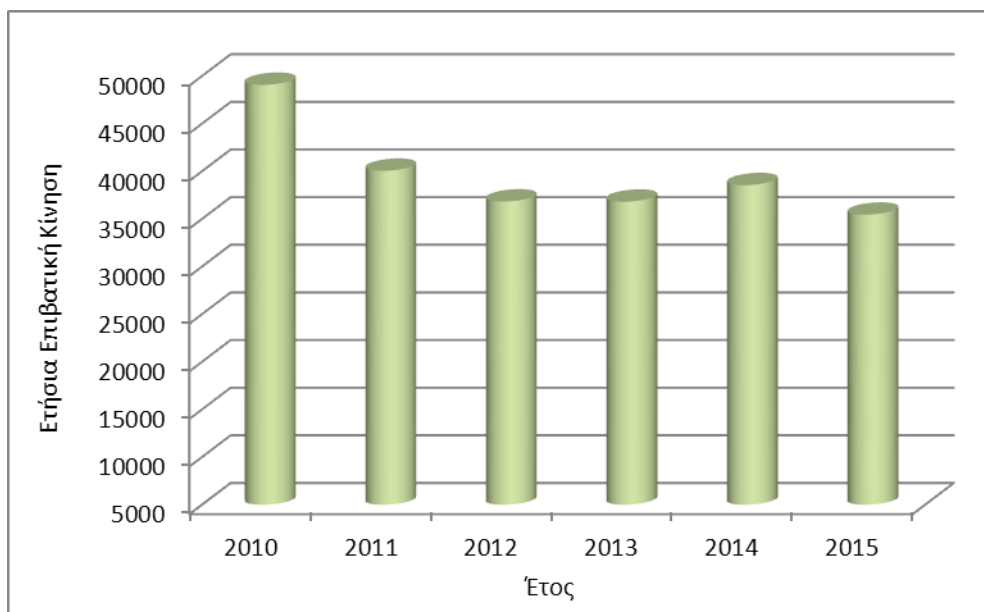


Σχήμα 5-1: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

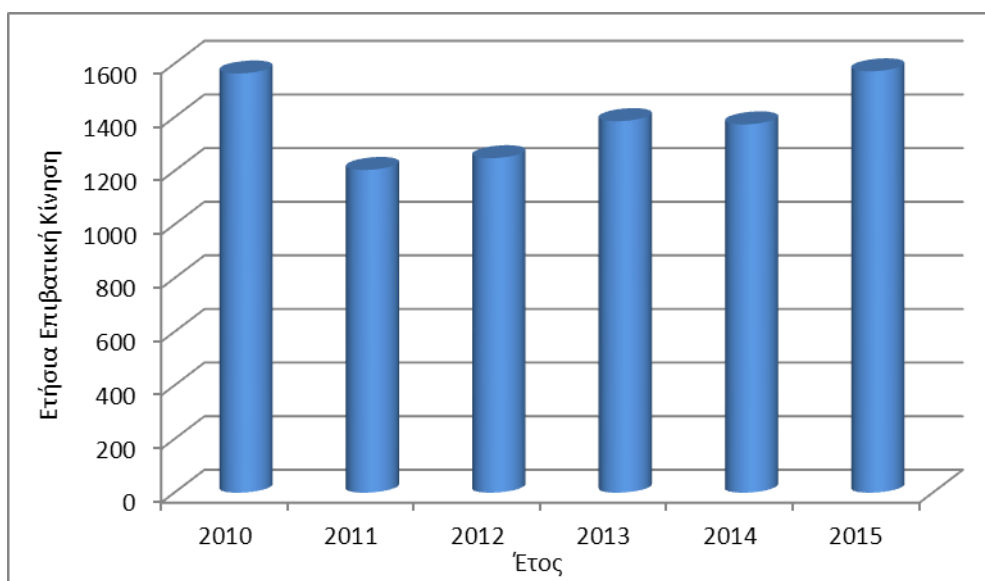


Σχήμα 5-2: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Παραμυθιάς

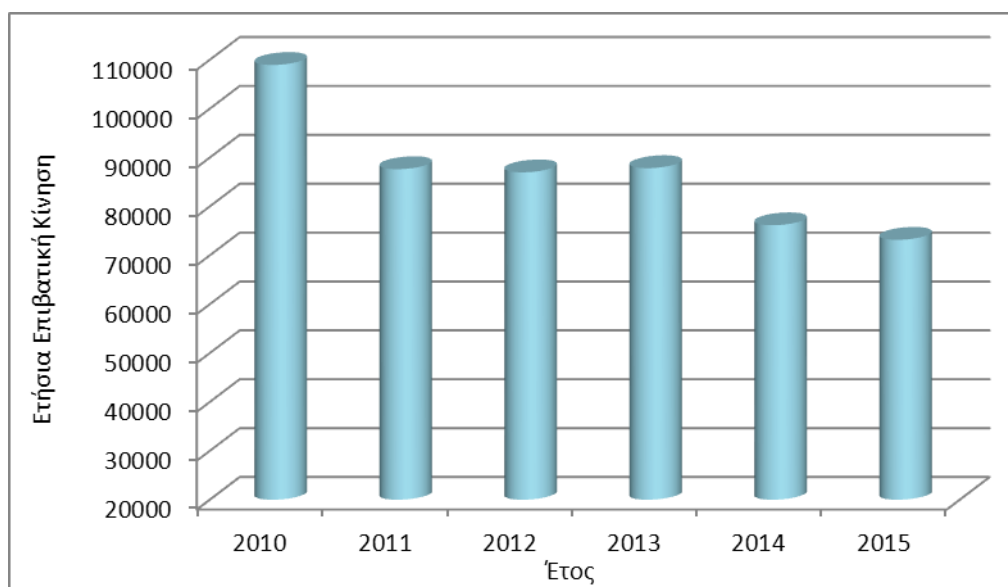


Σχήμα 5-3: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Κονίτσας

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 5-4: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Καλπακίου - Δολιανών



Σχήμα 5-5: Ετήσια επιβατική κίνηση υπεραστικής γραμμής Ιωαννίνων – Κακαβιάς

5.2 ΚΤΕΛ Θεσπρωτίας

Σημειώνεται ότι δεν ήταν δυνατή η ανταπόκριση του ΚΤΕΛ Θεσπρωτίας στο αίτημα της παροχής στοιχείων της επιβατικής κίνησης που εξυπηρετεί.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

5.3 Ανταγωνιστικά Κόμιστρα Λεωφορειακών και Σιδηροδρομικών Γραμμών

Στην περιοχή του έργου δεν υπάρχει κάποια σιδηροδρομική σύνδεση η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την ανάλυση των ανταγωνιστικών κομίστρων μεταξύ λεωφορειακών και σιδηροδρομικών συνδέσεων. Σχετικά στοιχεία από την υπόλοιπη Ελλάδα παρατίθενται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 5-1: Ανταγωνιστικά κόμιστρα λεωφορειακών και σιδηροδρομικών γραμμών (2016)

#	Διαδρομή	Λεωφορείο [€]	Τρένο (Κόστος εκδοτηρίου/ Web κόστος) [€]
1	2	3	4
1	Αθήνα - Λάρισα		
α	Απλό Εισιτήριο	32,00	-
β	Εισιτήριο με επιστροφή	56,00	-
γ	Α' Θέση	-	41,40- 24,90 / 31,70 - 19,00
δ	Β' Θέση	-	34,30 - 17,80 / 26,20 -13,60
2	Θεσσαλονίκη - Λάρισα		
α	Απλό Εισιτήριο	15,30	-
β	Εισιτήριο με επιστροφή	23,00	-
γ	Α' Θέση	-	21,60 - 11,70 / 16,50 - 9,00
δ	Β' Θέση	-	18,30 - 8,40 / 14,00 - 6,40
3	Θεσσαλονίκη - Φλώρινα		
α	Απλό Εισιτήριο	17,00	-
β	Εισιτήριο με επιστροφή	24,00	-
γ	Α' Θέση	-	17,10 - 10,00 / 15,00 - 10,00
δ	Β' Θέση	-	17,10 - 10,00 / 15,00 - 10,00
4	Θεσσαλονίκη - Σέρρες		
α	Απλό Εισιτήριο	9,00	-
β	Εισιτήριο με επιστροφή	18,00	-
γ	Α' Θέση	-	5,20 / 4,00
δ	Β' Θέση	-	3,70 / 2,80
5	Θεσσαλονίκη - Κομοτηνή		
α	Απλό Εισιτήριο	27,50	-
β	Εισιτήριο με επιστροφή	49,00	-

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

γ	Α' Θέση	-	15,30 - 19,80 / 11,70 - 15,10
δ	Β' Θέση	-	10,90 - 15,40 / 8,30 - 11,80

6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών και οχημάτων. Το λιμάνι συνδέεται ακτοπλοϊκά τόσο με το εσωτερικό (Κέρκυρα – Παξοί – Πάτρα) όσο και με το εξωτερικό (Ιταλία). Οι γραμμές εσωτερικού εκτελούνται από το Παλιό Λιμάνι ενώ οι γραμμές εξωτερικού από το Νέο Λιμάνι.

Οι γραμμές εσωτερικού που εκτελούνται από και προς Ηγουμενίτσα είναι :

- Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα
- Ηγουμενίτσα – Λευκίμμη
- Ηγουμενίτσα – Παξοί
- Ηγουμενίτσα – Πάτρα
- Ηγουμενίτσα – Κεφαλονιά (κατά τους θερινούς μήνες)

Οι γραμμές εξωτερικού που εκτελούνται από και προς Ηγουμενίτσα είναι :

- Ηγουμενίτσα – Ανκόνα
- Ηγουμενίτσα – Βενετία
- Ηγουμενίτσα – Μπάρι
- Ηγουμενίτσα – Μπρίντιζι
- Ηγουμενίτσα – Ραβέννα (περιστασιακά)

Στα πλαίσια των στρατηγικών στόχων ανάπτυξης του Επιβατικού Λιμένα εντάσσεται η ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης και η ανάδειξη του λιμένα ως αφετήριο λιμάνι. Βασικός σκοπός είναι, η περαιτέρω ενίσχυση της επιβατικής κίνησης εσωτερικού και εξωτερικού, εκμεταλλευόμενοι τις θετικές προοπτικές του τουρισμού για τα επόμενα χρόνια. Κρίσιμος παράγοντας για την υλοποίηση αυτού του στόχου είναι η ολοκλήρωση των έργων επέκτασης των υποδομών του λιμένα και η γενικότερη αναβάθμιση των υπηρεσιών του λιμένα. Παράλληλα, σημαντική ώθηση στην επιβατική κίνηση του λιμένα αναμένεται να δώσουν και οι δράσεις ανάπτυξης των τουριστικών δραστηριοτήτων του λιμένα στον τομέα της κρουαζιέρας (δημιουργία Cruise Terminal).

Τα στοιχεία από την κίνηση επιβατών και οχημάτων στο Λιμένα την τελευταία δεκαετία παρουσιάζονται στους ακόλουθους πίνακες.

Από τα στοιχεία επιβατικής κίνησης και κίνησης οχημάτων στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εσωτερικού (στο παλιό λιμάνι) την τελευταία δεκαετία προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η επιβατική κίνηση παρουσιάζει αύξηση κατά ένα μικρό ποσοστό της τάξης του 3%

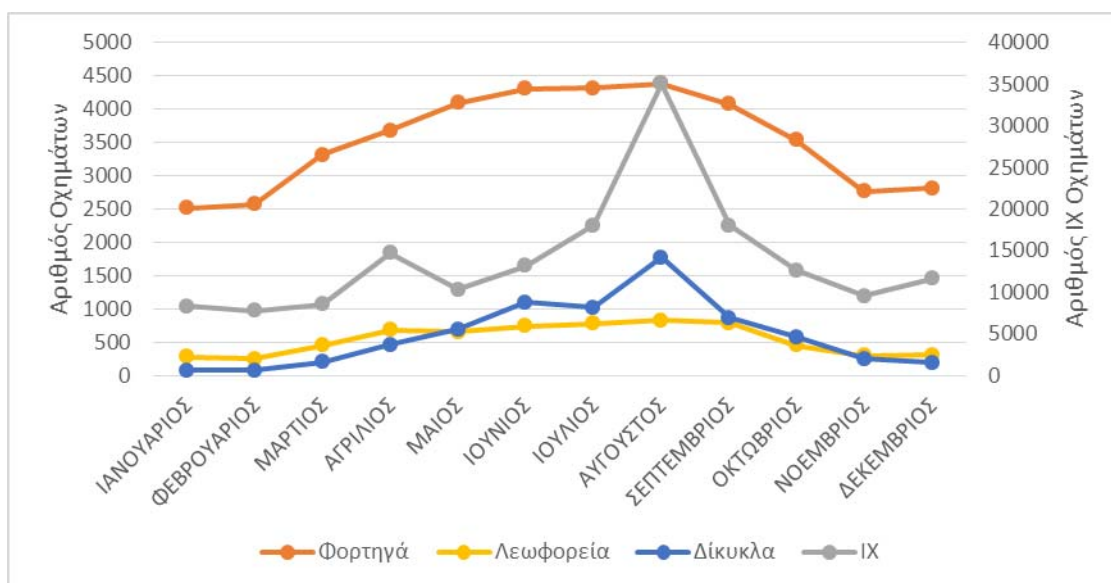
**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

- Οι διελεύσεις φορτηγών οχημάτων παρουσιάζουν μείωση -16,3%. Παρόλη τη μείωση που παρουσιάζουν στην δεκαετία, φαίνεται ότι τα τελευταία χρόνια να αυξάνεται ο αριθμός τους
- Οι διελεύσεις ΙΧ οχημάτων παρουσιάζουν μείωση -4,4%
- Οι διελεύσεις λεωφορείων παρουσιάζουν αύξηση 20,1%. Μεγάλη διαφορά στην ετήσια κίνηση παρουσιάστηκε το 2013
- Οι διελεύσεις δικύκλων παρουσιάζουν μείωση -9,9%
- Τα δίκυκλα και ΙΧ οχήματα παρουσιάζουν μία σημαντική αύξηση στην κίνηση τους κατά τους θερινούς μήνες και κυρίως τον Αύγουστο
- Τα λεωφορεία και φορτηγά οχήματα παρουσιάζουν μία σταθερή μηνιαία διακύμανση

Πίνακας 6-1: Ετήσια μεταφορική κίνηση Λιμ. Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εσωτερικού

Έτος	Επιβάτες	Φορτηγά	ΙΧ	Λεωφορεία	Δίκυκλα
2006	751 755	50 656	175 519	5 397	8 063
2007	810 647	53 801	193 187	5 834	8 052
2008	819 995	53 138	202 814	5 742	8 619
2009	860 615	50 191	224 606	5 627	8 486
2010	826 213	44 469	208 691	5 623	8 087
2011	771 945	41 646	185 070	5 648	8 161
2012	712 662	40 079	164 957	5 644	6 876
2013	792 706	41 339	171 610	6 897	7 986
2014	805 693	41 605	172 299	6 856	7 111
2015	775 447	42 397	167 767	6 484	7 267
Μεταβολή	3,2%	-16,3%	-4,4%	20,1%	-9,9%

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 6-1: Μηνιαία διακύμανση κίνησης οχημάτων Λιμ. Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εσωτερικού (2015)

Από τα στοιχεία επιβατικής κίνησης και κίνησης οχημάτων στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εσωτερικού (στο παλιό λιμάνι) την τελευταία δεκαετία προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

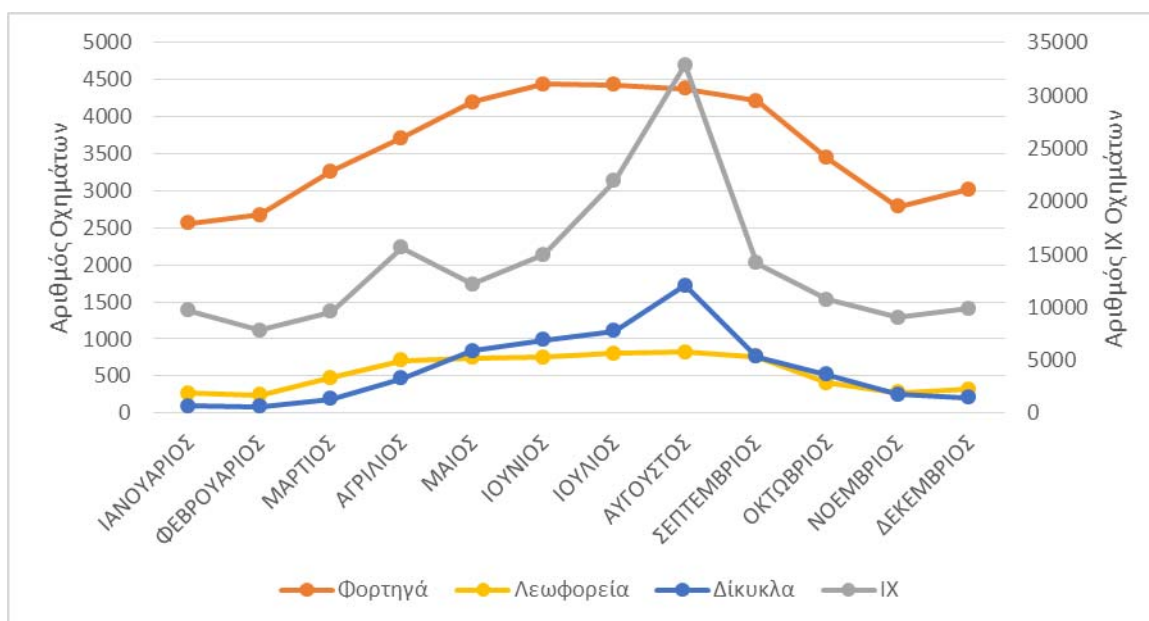
- Η επιβατική κίνηση παρουσιάζει αύξηση κατά ποσοστό της τάξης του 5,5%
- Οι διελεύσεις φορτηγών οχημάτων παρουσιάζουν μικρή μείωση -3,29%, με τη μεγαλύτερη μείωση να σημειώνεται το 2009. Παρόλη τη μείωση που παρουσιάζουν στην δεκαετία, τα τελευταία τρία χρόνια αυξάνεται ο αριθμός των φορτηγών
- Οι διελεύσεις ΙΧ οχημάτων παρουσιάζουν μείωση -4,36%, με τη μεγαλύτερη μείωση να σημειώνεται το 2011
- Οι διελεύσεις λεωφορείων παρουσιάζουν αύξηση 22,65%. Μεγάλη διαφορά στην ετήσια κίνηση παρουσιάστηκε το 2013
- Οι διελεύσεις δικύκλων παρουσιάζουν μείωση -4,4%
- Τα δίκυκλα και ΙΧ οχήματα παρουσιάζουν μία σημαντική αύξηση στην κίνηση τους κατά τους θερινούς μήνες και κυρίως τον Αύγουστο
- Τα λεωφορεία και φορτηγά οχήματα παρουσιάζουν μία σταθερή μηνιαία διακύμανση

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 6-2: Ετήσια μεταφορική κίνηση Λιμ. Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εσωτερικού

Έτος	Επιβάτες	Φορτηγά	ΙΧ	Λεωφορεία	Δίκυκλα
2006	744 110	44 590	176 211	5 368	7 568
2007	802 831	49 425	194 132	5 791	8 185
2008	828 894	49 545	207 325	5 749	8 634
2009	856 264	48 200	222 225	5 436	8 532
2010	827 925	42 760	208 399	5 639	8 110
2011	761 376	38 800	185 613	5 435	7 875
2012	724 434	39 735	173 398	5 362	5 362
2013	805 518	41 792	174 803	6 418	7 845
2014	811 158	41 713	171 675	6 816	7 009
2015	786 158	43 121	168 534	6 584	7 236
Μεταβολή	5,65%	-3,29%	-4,36%	22,65%	-4,39%

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης



Σχήμα 6-2: Μηνιαία διακύμανση κίνησης οχημάτων Λιμ. Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εσωτερικού (2015)

Από τα στοιχεία επιβατικής κίνησης και κίνησης οχημάτων στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εξωτερικού (στο νέο λιμάνι) την τελευταία δεκαετία προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

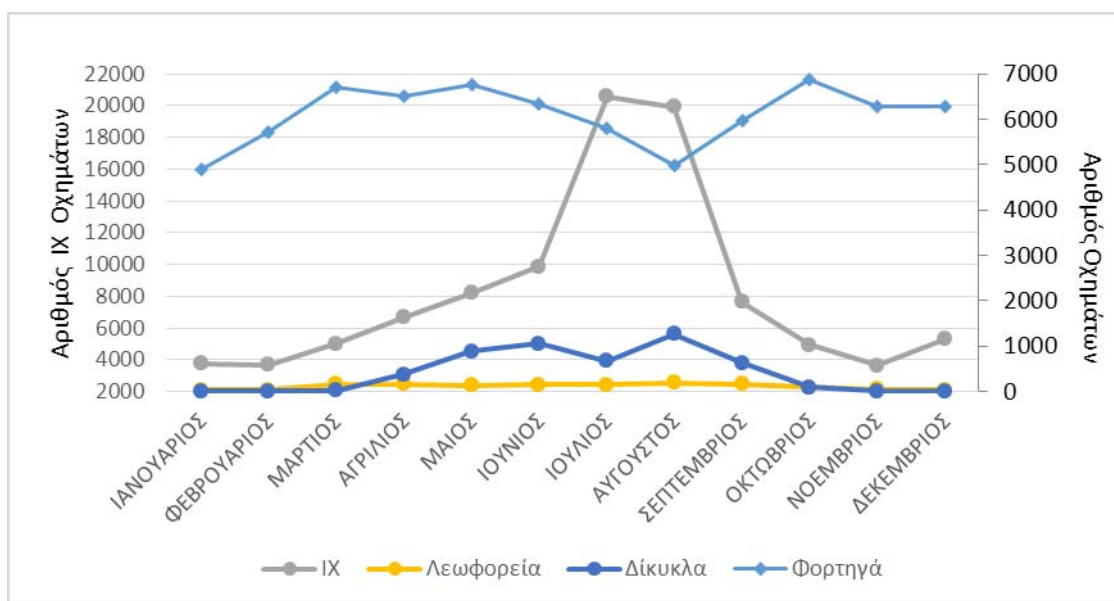
- Η επιβατική κίνηση παρουσιάζει σημαντική μείωση κατά 25,35%
- Οι διελεύσεις φορτηγών οχημάτων παρουσιάζουν μείωση -12,4%, με τη μεγαλύτερη μείωση να σημειώνεται το 2009. Παρόλη τη μείωση που παρουσιάζεται στη δεκαετία, φαίνεται ότι τα δύο τελευταία χρόνια να αυξάνεται σταδιακά ο αριθμός τους.
- Οι διελεύσεις ΙΧ οχημάτων παρουσιάζουν μείωση -38,36%
- Οι διελεύσεις λεωφορείων παρουσιάζουν μείωση -33,19%. Μεγάλη διαφορά στην ετήσια κίνηση παρουσιάστηκε το 2012.
- Οι διελεύσεις δικύκλων παρουσιάζουν αύξηση 11,91%
- Τα ΙΧ οχήματα παρουσιάζουν σημαντική αύξηση στην κίνηση τους κατά τους θερινούς μήνες και κυρίως τον Ιούλιο και τον Αύγουστο
- Τα λεωφορεία και φορτηγά οχήματα παρουσιάζουν μία σταθερή μηνιαία διακύμανση, με τη χαμηλότερη κίνηση των φορτηγών να σημειώνεται τον Αύγουστο

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 6-3: Ετήσια μεταφορική κίνηση Λιμ. Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εξωτερικού

Έτος	Επιβάτες	Φορτηγά	ΙΧ	Λεωφορεία	Δίκυκλα
2006	543 752	83 374	161 088	2 061	4 996
2007	553 355	95 450	156 734	1 985	5 430
2008	561 329	94 361	155 211	1 977	5 632
2009	568 942	81 501	159 564	1 927	5 534
2010	613 860	79 500	169 376	1 676	6 733
2011	567 828	74 481	157 165	1 554	6 064
2012	439 999	68 677	120 135	1 184	4 347
2013	465 281	68 277	123 121	1 261	4 664
2014	461 998	72 368	114 798	1 450	5 377
2015	405 930	73 067	99 287	1 377	5 591
Μεταβολή	-25,35%	-12,36%	-38,36%	-33,19%	11,91%

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 6-3: Μηνιαία διακύμανση κίνησης οχημάτων Λιμ. Ηγουμενίτσας από κατάπλους γραμμών εξωτερικού (2015)

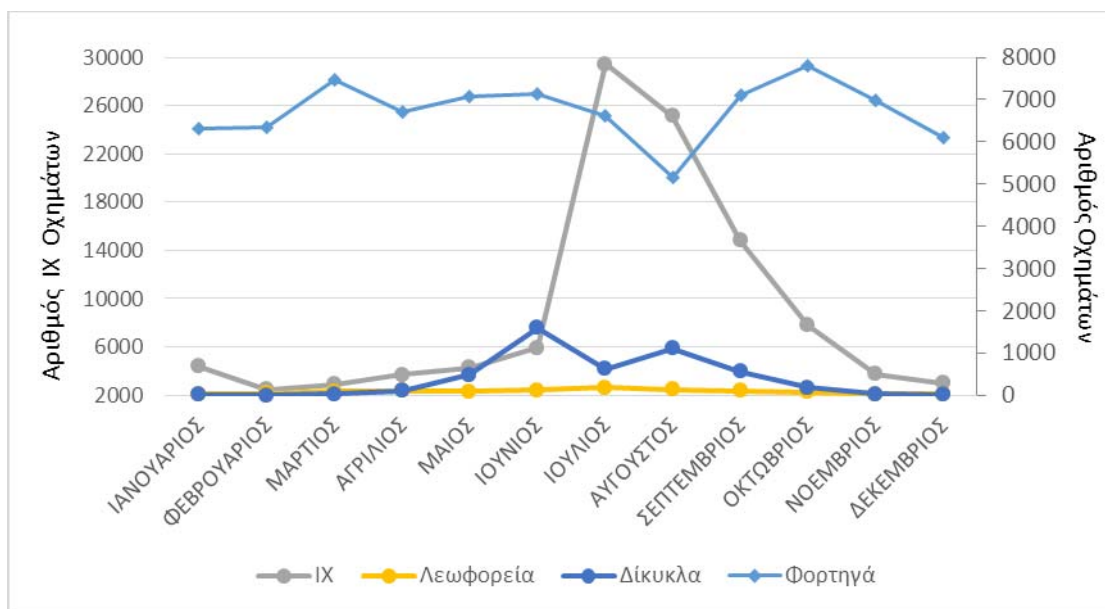
Από τα στοιχεία επιβατικής κίνησης και κίνησης οχημάτων στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εξωτερικού (στο νέο λιμάνι) την τελευταία δεκαετία προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μείωση -8,13%
- Οι διελεύσεις φορτηγών οχημάτων παρουσιάζουν μικρό ποσοστό αύξησης της τάξης του 2,9%. Παρατηρείται ότι κατά το χρονικό διάστημα 2011 μέχρι το 2013 παρουσιάστηκε μείωση στις διελεύσεις φορτηγών, ενώ από το 2014 σημειώνεται αύξηση.
- Οι διελεύσεις ΙΧ οχημάτων παρουσιάζουν μείωση -4,22%
- Οι διελεύσεις λεωφορείων παρουσιάζουν σημαντική μείωση της τάξης του -44,64%. Η μεγαλύτερη διαφορά στην ετήσια κίνηση παρουσιάστηκε το 2007.
- Οι διελεύσεις δικύκλων παρουσιάζουν αύξηση 13,02%
- Τα ΙΧ οχήματα παρουσιάζουν σημαντική αύξηση στην κίνηση τους κατά τους θερινούς μήνες και κυρίως τον Ιούλιο
- Τα λεωφορεία και φορτηγά οχήματα παρουσιάζουν μία σταθερή μηνιαία διακύμανση, με τη χαμηλότερη κίνηση των φορτηγών να σημειώνεται τον Αύγουστο

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 6-4: Ετήσια μεταφορική κίνηση Λιμ. Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εξωτερικού

Έτος	Επιβάτες	Φορτηγά	ΙΧ	Λεωφορεία	Δίκυκλα
2006	428 639	78 530	91 506	1 828	4 164
2007	451 816	84 093	97 727	1 546	4 357
2008	477 079	87 529	10 643	1 564	4 629
2009	519 571	82 787	123 168	1 518	4 726
2010	563 090	84 359	136 739	1 357	5 654
2011	539 742	79 936	130 786	1 242	5 365
2012	411 896	72 364	95 302	1 090	3 685
2013	428 531	70 413	98 366	1 179	7 074
2014	434 132	77 400	97 356	1 246	4 453
2015	393 790	80 805	87 641	1 012	4 706
Μεταβολή	-8,13%	2,90%	-4,22%	-44,64%	13,02%



Σχήμα 6-4: Μηνιαία διακύμανση οχημάτων στο Λιμάνι Ηγουμενίτσας από απόπλους γραμμών εξωτερικού (2015)

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

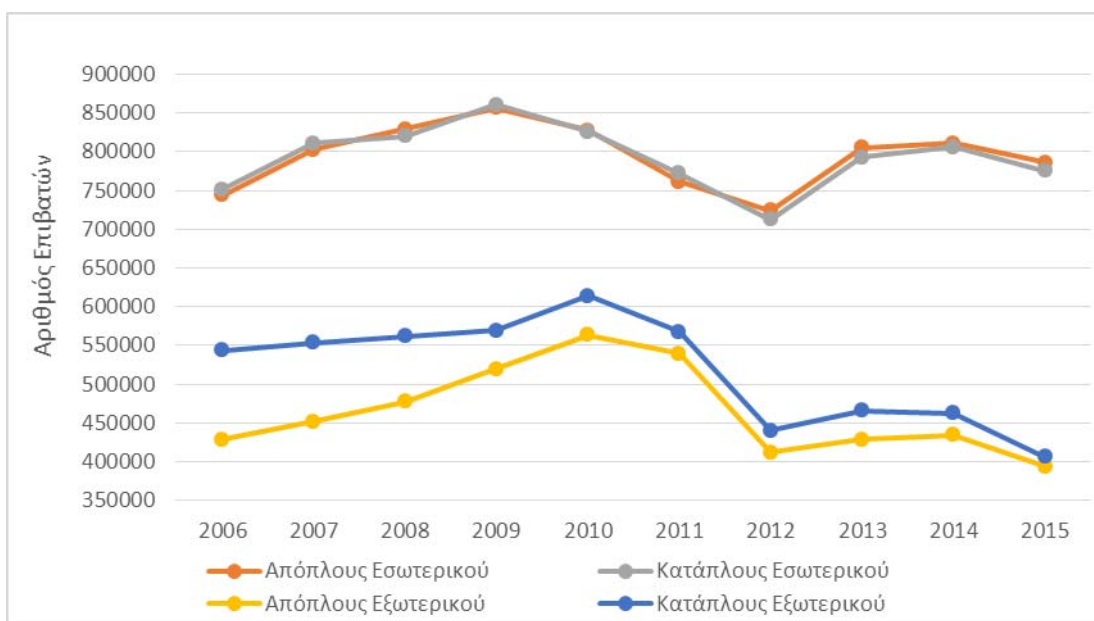
Από τα στοιχεία επιβατικής κίνησης και κίνησης οχημάτων στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας από απόπλους και κατάπλους γραμμών εσωτερικού (στο παλιό λιμάνι) και εξωτερικού (στο νέο λιμάνι) την τελευταία δεκαετία (Πίνακας 6-5) προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η επιβατική κίνηση τόσο στους απόπλους και κατάπλους γραμμών εσωτερικού παρουσιάζει αύξηση. Στους απόπλους γραμμών εσωτερικού παρατηρείται η μεγαλύτερη αύξηση της τάξης του 5,7%, ενώ στους κατάπλους της τάξης 3,2%.
- Η επιβατική κίνηση στους απόπλους και κατάπλους γραμμών εξωτερικού παρουσιάζει μείωση, ενώ στους απόπλους γραμμών εξωτερικού παρατηρείται μείωση της τάξης του 8,1%, και στους κατάπλους σημαντική μείωση της τάξης του 25,4%.
- Τόσο στους απόπλους, όσο και στους κατάπλους γραμμών εσωτερικού η επιβατική κίνηση παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση το 2010, τα δύο επόμενα χρόνια παρατηρείται μικρή μείωση των διελεύσεων, ενώ από το 2013 παρατηρείται και πάλι αύξηση.
- Τόσο στους απόπλους, όσο και στους κατάπλους γραμμών εξωτερικού η επιβατική κίνηση παρουσιάζει αύξηση μέχρι το 2010 ενώ η μεγαλύτερη μείωση επιβατικών κινήσεων παρατηρείται το 2012, με το μικρότερο αριθμό επιβατικών κινήσεων στις γραμμές εξωτερικού παρατηρήθηκε το 2015.

Πίνακας 6-5: Ετήσια επιβατική κίνηση στο Λιμάνι Ηγουμενίτσας γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού

Έτος	Εσωτερικού		Εξωτερικού	
	Απόπλους	Κατάπλους	Απόπλους	Κατάπλους
2006	744 110	751 755	428 639	543 752
2007	802 831	810 647	451 816	553 355
2008	828 894	819 995	477 079	561 329
2009	856 264	860 615	519 571	568 942
2010	827 925	826 213	563 090	613 860
2011	761 376	771 945	539 742	567 828
2012	724 434	712 662	411 896	439 999
2013	805 518	792 706	428 531	465 281
2014	811 158	805 693	434 132	461 998
2015	786 158	775 447	393 790	405 930
Μεταβολή	5,70%	3,20%	-8,13%	-25,35%

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης



Σχήμα 6-5: Ετήσια διακύμανση επιβατικής κίνησης στο Λιμάνι Ηγουμενίτσας γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού

Στα πλαίσια του έργου Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας ολοκληρώνεται και η Φάση Γ της ανάπτυξης του λιμένα, η οποία περιλαμβάνει την ανάπτυξη των ακόλουθων υποδομών:

- Χερσαία επιφάνεια 118 στρ., σε τμήμα της οποίας θα λειτουργεί η μόνιμη υπηρεσία διαχείρισης ασυνόδευτων φορτίων
- Διάνοιξη ευθύγραμμου διαύλου πλάτους 170 m και ωφέλιμου βάθους -10,5 m και μήκος 1800 m
- Κτίριο τερματικού σταθμού 2: 3041,46 m²
- Κτίριο τερματικού σταθμού 3: 2324,80 m² ο οποίος θα εξυπηρετεί ελέγχους που υπαγορεύει η Συνθήκη Schengen και θα αποτελεί τερματικό σταθμό υποδοχής κρουαζιερόπλοιων
- Συνδετήριο κρηπίδωμα μήκους 371 m με ωφέλιμο βάθος 10,5 m
- Ένας προβλήτας πλαγιο-πρυμνοδέτησης μήκους 197,6 m ικανό για πρόσδεση πλοίων 300000 DWT (μήκους 227 m και μέγιστου έμφορτου βυθίσματος 9,4 m)

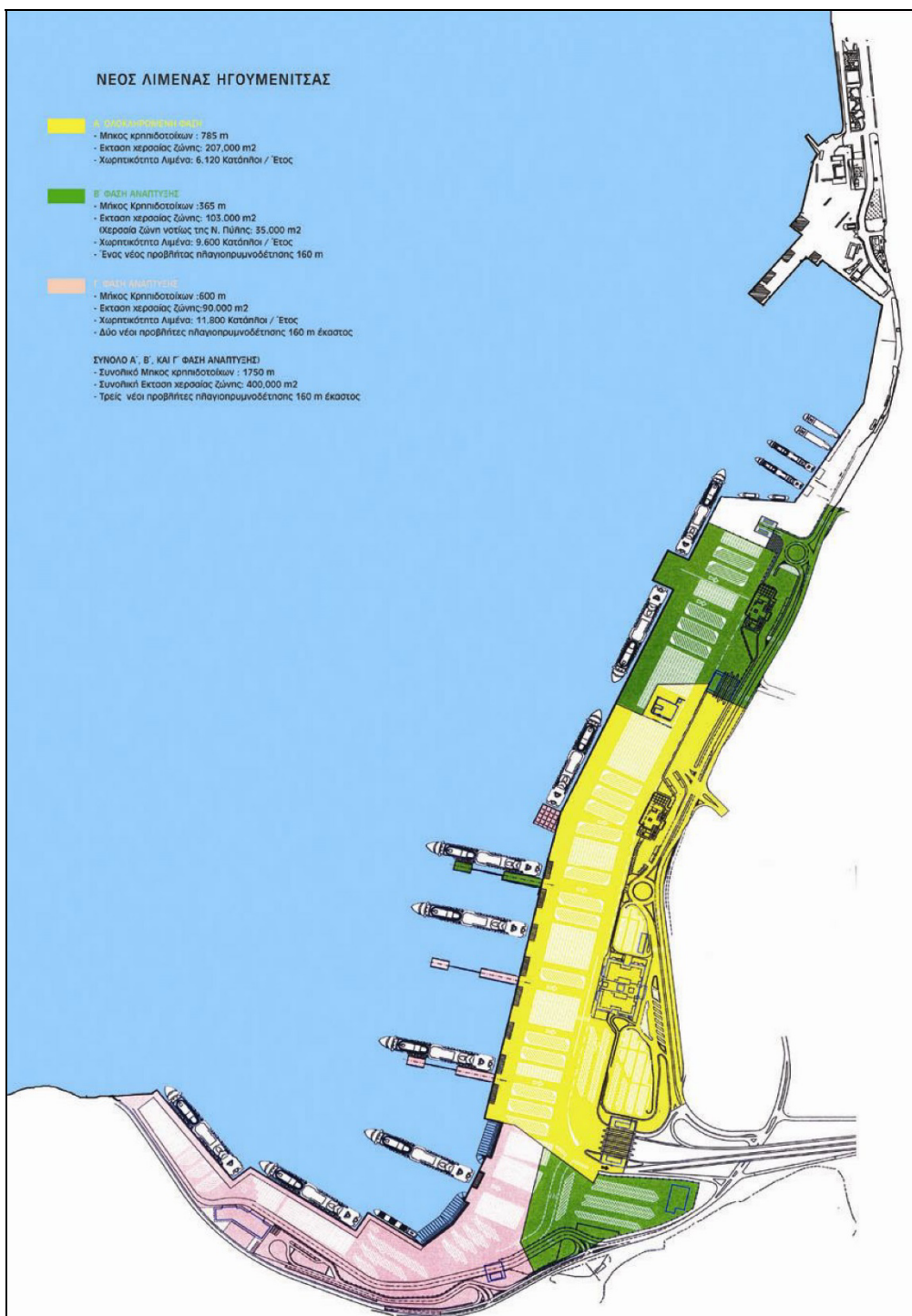
Η Φάση Γ του έργου προβλέπει την κατασκευή των ακόλουθων:

- Λιμενικά έργα κατασκευής κρηπιδοτοίχου μελλοντικού Ra-Ra μήκους 93 m περίπου, ο οποίος θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για την πρυμνοδέτηση ενός Ο/Γ –Ε/Γ πλοίου
- Λιμενικά έργα κατασκευής κρηπιδωμάτων κατά μήκος της νότιας ακτογραμμής του όρμου Ηγουμενίτσας συνολικού μήκους 610 m περίπου για τη δημιουργία δύο νέων θέσεων πλαγιοπρυμνοδέτησης Ο/Γ-Ε/Γ πλοίων

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

- Λιμενικά έργα διαμόρφωσης των προβλεπόμενων χερσαίων χώρων με υφάλες και εξάλες επιχώσεις και θωράκιση του προκύπτοντος νέου θαλάσσιου μετώπου
- Έργα οδοποιίας και κυκλοφοριακά έργα εντός και εκτός της ελεγχόμενης χερσαίας ζώνης του λιμένα
- Κατασκευή πασσαλοτοίχου κατά μήκος της Εθνικής Οδού Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας, στο τμήμα που περιλαμβάνεται στα όρια της Γ1 Φάσης Ανάπτυξης του Λιμένα, συνολικού μήκους 622 m περίπου
- Υδραυλικά έργα για την αποχέτευση της προκύπτουσας συμπληρωματικής χερσαίας ζώνης του λιμένα, αλλά και των περιοχών όπισθεν αυτού
- Κτιριακές εγκαταστάσεις (Νότια Πύλη, Κτίριο Η/Μ Εγκαταστάσεων (Υποσταθμός), Δεξαμενή ύδατος), εκ των οποίων το κτίριο του τερματικού σταθμού δεν έχει ακόμη προγραμματιστεί για κατασκευή
- Η/Μ εγκαταστάσεις / δίκτυα
- Εργασίες διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 6-6: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας

Πηγή: Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας ΑΕ, 2016

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

Η προβλεπόμενη εξέλιξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας σύμφωνα με την τεchnο-οικονομική μελέτη ανάπτυξης του λιμένα δεν παρουσιάζεται εδώ, εντούτοις παρατίθεται μέρος της γενικής σύνοψης από την οικονομοτεχνική μελέτη ανάπτυξης του Λιμένος Ηγουμενίτσας. Τα χρήσιμα στοιχεία από την εν λόγω μελέτη θα παρατεθούν αναλυτικότερα και ληφθούν υπόψη κατά τη μελέτη βιωσιμότητας που θα ακολουθήσει.

Γενικά Στοιχεία από την οικονομοτεχνική μελέτη

Ο λιμένας Ηγουμενίτσας είναι ένας από τους μεγαλύτερους επιβατικούς λιμένες της χώρας, με επιβατική κίνηση που κυμαίνεται κατά την τελευταία πενταετία μεταξύ 2 552 499 (2002) – 2 619 386 (2007) επιβάτες, γεγονός που τον κατατάσσει στην 4η θέση μεταξύ των επιβατικών λιμένων της χώρας. Βρίσκεται στη Βορειοδυτική ακτή της χώρας, στην Περιφέρεια Ηπείρου, στο νομό Θεσπρωτίας. Οι αποστάσεις του λιμένα από τους κυριότερους λιμένες, με τους οποίους συνδέεται, είναι:

Λιμένας Απόσταση (ναυτικά μίλια)

Λιμένας	Απόσταση από Λιμ. Ηγουμενίτσας [ναυτικά μίλια]
Κέρκυρα (Corfu)	18
Πάτρα (Patra)	123
Μπάρι (Bari)	190
Πρίντεζι (Brindisi)	130
Αγκόνα (Ancona)	405
Τεργέστη (Trieste)	515
Βενετία (Venezia))	525

Φορέας λειτουργίας του λιμένα Ηγουμενίτσας είναι ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας ΑΕ (ΟΛΗΓ ΑΕ) που ιδρύθηκε το 2001. Φορέας υλοποίησης και τελικός δικαιούχος) των έργων, είναι η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Μεγάλων Έργων Δυτικής Ελλάδας (ΕΥΔΕ ΜΕΔΕ) του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Θέση και σημασία του λιμένα Ηγουμενίτσας από την οικονομοτεχνική μελέτη

Ο λιμένας Ηγουμενίτσας με την ΚΥΑ 3513.96/02/18-06-1992 κατατάχθηκε στους λιμένες εθνικής σημασίας και με βάση το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Συγκοινωνιακής Υποδομής είναι η κύρια βόρεια θαλάσσια πύλη της χώρας προς τα δυτικά.

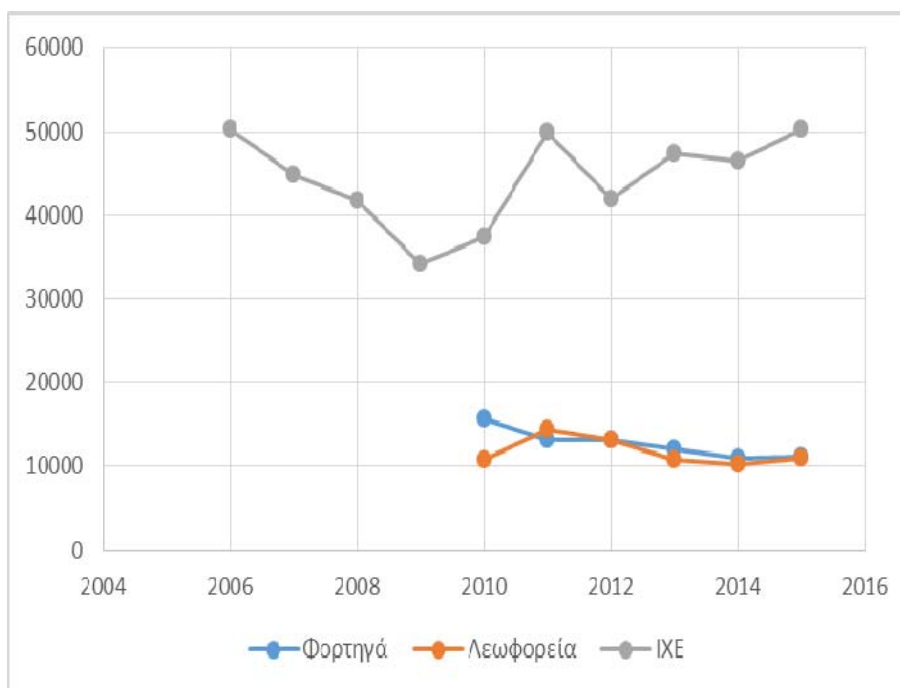
Η επιλογή αυτή της Ελληνικής Πολιτικής Μεταφορών βασίζεται στην συγκριτική μελέτη των τριών εναλλακτικών διαδρομών που είναι δυνατόν να συνδέσουν την Ελλάδα με τη λοιπή Δυτική Ευρώπη. Οι διαδρομές αυτές είναι οι ακόλουθες:

- από Ανατολικά, μέσω Βουλγαρίας και Ουγγαρίας
- από Βορρά, μέσω των Δημοκρατιών της πρώην Γιουγκοσλαβίας
- από Δυτικά, μέσω των λιμένων Ηγουμενίτσας και Πάτρας

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

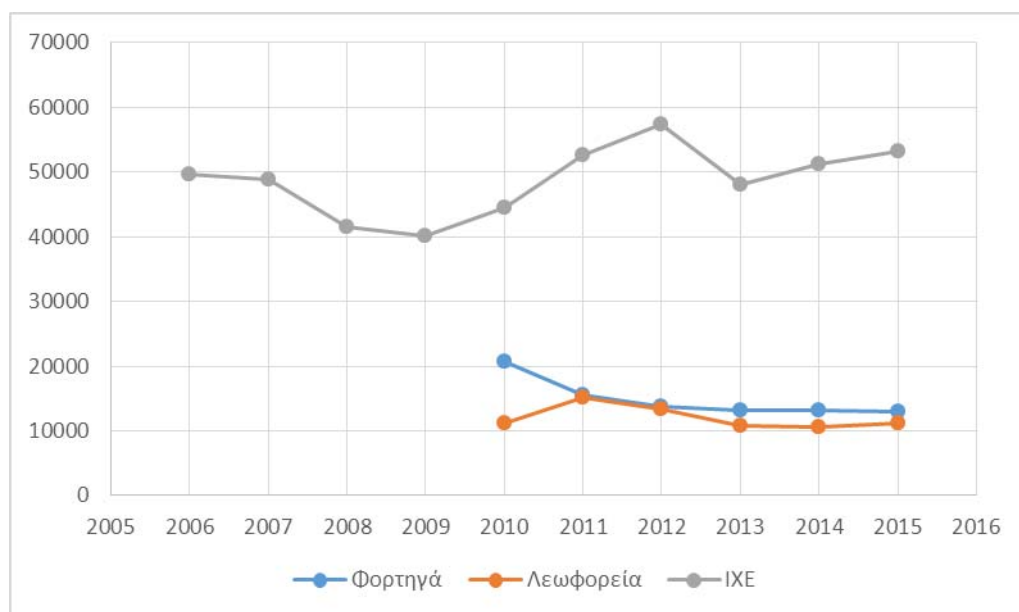
7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΘΟΡΙΑΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΑΚΑΒΙΑΣ

Στοιχεία για τη διέλευση οχημάτων συλλέχθηκαν από το Μεθοριακό σταθμό Κακαβιάς για τα έτη 2005 – 2015. Για τα έτη 2010-2015 υπήρχε κατηγοριοποίηση ανά τύπο οχήματος (ΙΧΕ, λεωφορείο, φορτηγό). Τα στοιχεία που αναφέρονται στη στήλη ΙΧΕ αφορούν οχήματα τρίτων χωρών και όχι κοινοτικά για τα οποία δεν τηρούνται αρχεία και επομένως οι διελεύσεις των ΙΧΕ οχημάτων είναι πολλαπλάσιες. Η κίνηση των φορτηγών οχημάτων και των λεωφορείων παρουσιάζει μία πτωτική τάση της τάξης του -5,6% ετησίως για τις εισόδους και -7,5% ετησίως για τις εξόδους, ενώ η κίνηση των λεωφορείων παρουσιάζει σταθερή μέση ετήσια εξέλιξη.



Σχήμα 7-1: Ετήσια κίνηση οχημάτων στο ΜΣ Κακαβιάς – Είσοδος (από Αλβανία)

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης



Σχήμα 7-2: Ετήσια κίνηση οχημάτων στο ΜΣ Κακαβιάς – Έξοδος (προς Αλβανία)

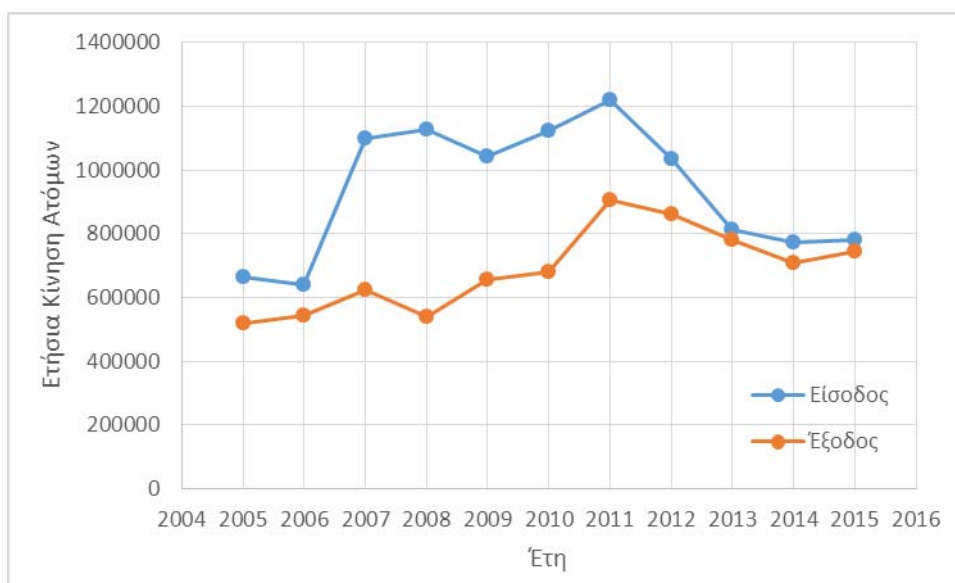
Από το Αστυνομικό Τμήμα Κακαβιάς συλλέχθηκαν στοιχεία για την κίνηση ατόμων από το Μεθοριακό Σταθμό για τα έτη 2005 – 2015. Αυτά τα στοιχεία αφορούν σε όλες τις μετακινήσεις ατόμων είτε ως επιβάτες οχημάτων είτε ως πεζή και παρατίθενται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 7-1: Ετήσια κίνηση ατόμων στο Μεθοριακό Σταθμό Κακαβιάς (2005 – 2015)

Έτος	Είσοδος		Έξοδος	
	Αριθμός	Αλλαγές (%)	Αριθμός	Αλλαγές (%)
2005	663 028		517 070	
2006	640 123	-3,5%	544 678	5,3%
2007	1 100 128	71,9%	622 287	14,2%
2008	1 126 435	2,4%	539 831	-13,3%
2009	1 041 845	-7,5%	657 492	21,8%
2010	1 122 394	7,7%	681 430	3,6%
2011	1 218 788	8,6%	905 722	32,9%
2012	1 035 389	-15,0%	860 238	-5,0%
2013	814 811	-21,3%	780 503	-9,3%
2014	772 398	-5,2%	706 649	-9,5%
2015	780 336	1,0%	743 461	5,2%
Συνολική Μεταβολή (2005 – 2015)	17,7%		43,8%	

Η ετήσια κίνηση ατόμων εισερχομένων παρουσιάζει μία σημαντική αύξηση το 2007 που διατηρείται ως τάξη μεγέθους μέχρι το 2011, ενώ από το 2012 και μετά παρατηρείται πτωτική τάση, η οποία φαίνεται να σταθεροποιείται τα τελευταία δύο έτη. Αντίθετα η εξέλιξη των εξερχομένων παρουσιάζει μικρότερη διακύμανση. Η μέγιστη κίνηση, επίσης παρατηρείται το 2011 ενώ ακολουθεί μία ηπιότερη πτωτική τάση που φαίνεται να εξαλείφεται τα δύο τελευταία έτη.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 7-3: Ετήσια κίνηση ατόμων στο ΜΣ Κακαβιάς

8. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

Η Εγνατία Οδός αποτελεί ένα βασικό άξονα που εξυπηρετεί καθημερινά σημαντικό αριθμό μετακινήσεων. Τα διανυθέντα οχηματο-χιλιόμετρα στα τμήματα της Εγνατίας Οδού παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα. Στην Ήπειρο διανύεται μόνο το 12% των οχηματο-χιλιομέτρων, γεγονός που υποδηλώνει μία χαμηλή σχετικά ζήτηση μετακινήσεων. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται τα ετήσια οχηματο-χιλιόμετρα για το τμήμα της Εγνατίας που βρίσκεται στην Περιφέρεια Ηπείρου και για το σύνολο της Εγνατίας για τα έτη 2009 – 2013. Από τα στοιχεία αυτά παρατηρείται μία μείωση της ετήσιας ζήτησης που στην πενταετία είναι περίπου -15,6% για την Ήπειρο και -29,4% για το σύνολο της Εγνατίας. Η μείωση αυτή συνάδει με την οικονομική κρίση που υπάρχει στη χώρα τα τελευταία χρόνια, την αύξηση των καυσίμων, αλλά και την εισαγωγή διοδίων κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου. Παρόλα αυτά η μείωση στην περιφέρεια Ηπείρου δεν είναι τόσο μεγάλη, όσο στην υπόλοιπη Εγνατία Οδό, το οποίο δικαιολογείται από το γεγονός ότι ορισμένα τμήματα παραδόθηκαν εντός του 2009 με αποτέλεσμα να αυξηθούν τα οχηματο-χιλιόμετρα σε αυτές τις χρονιές. Παράλληλα, το εναλλακτικό δίκτυο παρέχει πολύ χαμηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης και από άποψη οδικής ασφάλειας, αλλά και από άποψη χρόνων διαδρομής, καθιστώντας έτσι την Εγνατία Οδό κύρια επιλογή.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 8-1: Ετήσια κίνηση Εγνατίας Οδού [εκατ. οχηματο-χιλιόμετρα]

Έτη	Περιφέρεια Ηπείρου		Σύνολο Εγνατίας Οδού
	(Ηγουμενίτσα - ΑΚ Παναγιάς)	* %	
2009	312,87	9,9	3 174,80
2010	355,44	11,5	3 097,01
2011	334,02	12,0	2 782,82
2012	270,00	11,4	2 362,00
2013	264,00	11,8	2 240,00
Μεταβολή Πενταετίας	-15,6%		-29,4%

* Ποσοστό επί του συνόλου της Εγνατίας Οδού

Πηγή: Εγνατία Οδός ΑΕ, Τμήμα Κυκλοφορίας, Τομέας Λειτουργίας, Εκμετάλλευσης και Συντήρησης, (04/2014)

Κυκλοφοριακοί φόρτοι σε επιμέρους σταθμούς μέτρησης της «Εγνατίας Οδός ΑΕ» παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα για τα έτη 2015 και 2016 για τυπική και θερινή περίοδο. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι κατά τη θερινή περίοδο η κυκλοφορία στην Εγνατία Οδό σχεδόν διπλασιάζεται. Επίσης, παρατηρείται πολύ μεγαλύτερη κυκλοφορία στο τμήμα Ελεούσα – Καρυές σε σχέση με τα τμήματα της Εγνατίας Οδού των οποίων ο φόρτος είναι αντίστοιχος.

Πίνακας 8-2: Κυκλοφοριακός φόρτος σε επιλεγμένους σταθμούς μέτρησης [οχήματα/ μέρα]

Περίοδος	Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία [Οχήματα/ ημέρα]			
	Εγνατία Οδός		Εθν. Οδός Ιωάννινα - Κακαβιά	
	ΑΚ Βασιλικού – ΑΚ Νεοχωρίου	ΑΚ Νεοχωρίου – ΑΚ Τύριας	Ελεούσα – Καρυές	
Τυπική	04/2015	5 300	4 356	-
	11/2015	~4 500	3 822	-
	04/2016	5 100	4 325	8 700
	06/2016	5 300	4 570	8 460
Θερινή	07/2015	8 870	7 594	-
	08/2015	10 780	9 323	-
ΕΜΗΚ 2015	5 950	4 985	-	-

Σημείωση: Οι φόρτοι αφορούν και τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας. Ο σταθμός στο τμήμα Ελεούσα – Καρυές ξεκίνησε να λειτουργεί το Μάρτιο 2016

Πηγή: Εγνατία Οδός ΑΕ, Τμήμα Κυκλοφορίας, Τομέας Λειτουργίας, Εκμετάλλευσης και Συντήρησης, (06/2016)

9. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΈΡΕΥΝΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ – ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

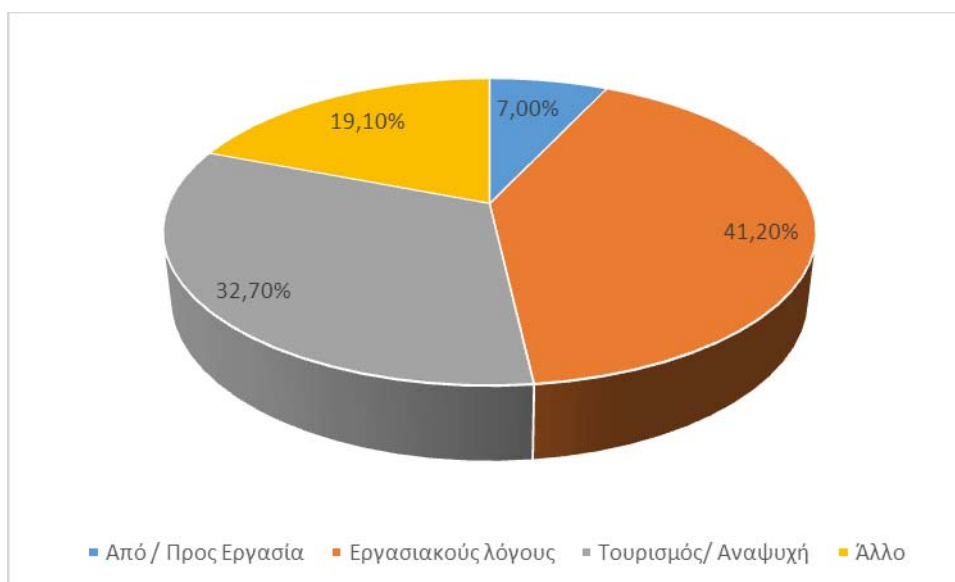
Η Εγνατία Οδός ΑΕ είχε πραγματοποιήσει έρευνες Προέλευσης – Προορισμού στη Βόρεια Ελλάδα, οι οποίες ολοκληρώθηκαν το 2009, στο πλαίσιο της μελέτης «Εκτίμηση Κυκλοφοριακών Δεικτών του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού για Εμπορευματικές μετακινήσεις, Συνδυασμένες Μεταφορές, Κίνηση στους Μεθοριακούς Σταθμούς, μετακινήσεις με Εναλλακτικά Μέσα Μεταφοράς» με την υποστήριξη των εταιρειών «NAMA Σύμβουλοι Μηχανικοί και Μελετητές ΑΕ – Ε-

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

ΡΑΣΜΟΣ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ – Σ. Ευσταθιάδης». Τα στοιχεία από αυτές τις έρευνες παρουσιάζονται στη συνέχεια.

9.1 Μεθοριακός Σταθμός Κακαβιάς

Ο μέσος αριθμός μετακινήσεων από την Αλβανία είναι 2 122 τις καθημερινές και 1 939 τα Σαββατοκύριακα και προς την Αλβανία είναι 2 019 τις καθημερινές και 2 042 τα Σαββατοκύριακα. Η συχνότητα μετακινήσεων προς την Αλβανία αντιστοιχεί σε 9% ημερήσιες μετακινήσεις, 28% 1-4 φορές την εβδομάδα, 29% 1-3 φορές το μήνα και άλλη συχνότητα 34%. Η κατανομή του σκοπού μετακίνησης για τις μετακινήσεις με προορισμό την Αλβανία φαίνεται στο ακόλουθο σχήμα. Συγκεκριμένα για το ζεύγος μετακινήσεων Ιωάννινα – Αργυρόκαστρο ο σκοπός μετακίνησης «Από/Προς Εργασία» είναι το 37,7% των μετακινήσεων τις καθημερινές.



Σχήμα 9-1: Κατανομή σκοπών μετακίνησης για τις μετακινήσεις με προορισμό την Αλβανία

Πηγή: Εγνατία Οδός ΑΕ, Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού, 2009

Από τις έρευνες που πραγματοποιήθηκαν στο Μεθοριακό Σταθμό (ΜΣ) Κακαβιάς προέκυψε ότι το 67% των οχημάτων είχαν προέλευση τα Βαλκάνια και το 18% είχαν προορισμό την Ήπειρο, ενώ αντίστοιχα το 58% τα Βαλκάνια και 20% την Ήπειρο. Η κατανομή ανά είδος εμπορεύματος παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα. Το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων, αλλά και βάρους αντιστοιχεί σε οικοδομικά υλικά/ Ξυλεία/ Ορυκτά.

Πίνακας 9-1: Κατανομή μετακινήσεων και βάρους ανά είδος εμπορευμάτων

Είδος Εμπορεύματος	Ποσοστό Μετακινήσεων	Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους
Αγροτικά/ Κτηνοτροφικά	-	-
Οικοδομικά υλικά/ Ξυλεία/ Ορυκτά	46,37%	67,78%
Επικίνδυνα φορτία	11,29%	9,11%
Τρόφιμα/ Ποτά/ Καπνός	15,73%	13,89%

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Είδος Εμπορεύματος	Ποσοστό Μετακινήσεων	Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους
Ζώα	13,31%	7,26%
Λοιπά Προϊόντα	13,31%	1,95%

Πηγή: Εγνατία Οδός ΑΕ, Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού, 2009

Επίσης, η συνολική ημερήσια κίνηση που προέκυψε από τις έρευνες το 2009 στο ΜΣ Κακαβιάς φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 9-2: Ημερήσια κίνηση οχημάτων τυπικής περιόδου στο ΜΣ Κακαβιάς 2009

Οχήματα	Είσοδος		Έξοδος	
	Τυπική	Σ/Κ	Τυπική	Σ/Κ
Φορτηγά	158	105	205	132
Επιβατηγά	955	639	943	627

Πηγή: Εγνατία Οδός ΑΕ, Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού, 2009

Το μεγαλύτερο ποσοστό φορτηγών οχημάτων στο ΜΣ Κακαβιάς έχουν προέλευση το Αργυρόκαστρο (33,3%), το Βεράτιο (25,8%) και τα Τίρανα (14,5%). Αντίστοιχα το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατηγών οχημάτων έχουν προέλευση το Αργυρόκαστρο (28,6%), τους Αγ. Σαράντα (16,3%), το Φιέρι (15%) και τα Τίρανα (11,5%).

Το μεγαλύτερο ποσοστό φορτηγών οχημάτων στο ΜΣ Κακαβιάς έχουν προορισμό το Αργυρόκαστρο (26,3%), τους Αγ. Σαράντα (21,1%), το Φιέρι (15,8%) και τα Τίρανα (10,5%). Αντίστοιχα το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατηγών οχημάτων έχουν προορισμό το Αργυρόκαστρο (40,6%), τους Αγ. Σαράντα (15%) και τα Τίρανα (12,8%).

9.2 Λιμάνι Ηγουμενίτσας

Τα στοιχεία από την Έρευνα Προέλευσης Προορισμού στο Νέο και Παλιό Λιμάνι Ηγουμενίτσας παρουσιάζονται στους ακόλουθους πίνακες. Από την ανάλυση των στοιχείων των αφίξεων των πλοίων στο νέο λιμάνι προκύπτει ότι το 20,6% των οχημάτων μεταφέρουν Αγροτικά/ κτηνιατρικά προϊόντα και 34,4% Τρόφιμα/ Ποτά/ Καπνό, ενώ από την ανάλυση των αναχωρήσεων προκύπτει ότι το 35,1% των οχημάτων μεταφέρουν Αγροτικά/ Κτηνιατρικά, 33,5% Τρόφιμα/ Ποτά/ Καπνός και 15% Οικοδομικά Υλικά/ Ξυλεία/ Ορυκτά. Επίσης, οι αφίξεις έχουν ως σημαντικότερους προορισμούς τους πρώην νομούς Θεσσαλονίκης (48,40%) και Σερρών (13,1%), ενώ οι αναχωρήσεις έχουν ως σημαντικότερες προελεύσεις τους πρώην νομούς Θεσσαλονίκης (17,8%) και Πέλλας (16,4%). Δεν είχαν καταγραφεί αφίξεις και αναχωρήσεις με προορισμό / προέλευση την Αλβανία, ενώ από τις αφίξεις πλοίων, τα οχήματα με προορισμό τα Ιωάννινα είναι το 5%, ενώ από τις αναχωρήσεις, τα οχήματα με προέλευση τα Ιωάννινα είναι το 3,3%.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 9-3: Κατανομή ειδών εμπορευμάτων και προορισμών, Νέο Λιμάνι Ηγουμενίτσας

Προορισμός	Αγροτικά/ Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά/ Ξύλα/ Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα/ Ποτά/Καπνός	Χημικά/ Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο	Σύνολο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,30%
ΙΡΑΚ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,00%
Ν. Αιτωλίας & Ακαρνανίας	1,0%	2,5%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,30%
Ν. Άρτας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,00%
Ν. Αττικής	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,90%
Ν. Δράμας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,80%
Ν. Έβρου	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	1,0%	0,0%	1,90%
Ν. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,20%
Ν. Θεσ/νίκης	8,0%	4,6%	0,0%	21,2%	9,0%	0,9%	0,0%	4,7%	0,0%	48,40%
Ν. Ιωαννίνων	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,00%
Ν. Καβάλας	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,30%
Ν. Λάρισας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,2%	0,0%	4,20%
Ν. Πέλλας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,30%
Ν. Σερρών	0,0%	0,0%	0,0%	6,0%	1,4%	0,0%	0,0%	5,7%	0,0%	13,10%
Ν. Φλώρινας	9,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,00%
ΣΥΝΟΛΟ	20,6%	7,2%	0,0%	34,4%	19,6%	2,7%	0,0%	15,6%	0,0%	100%

Πηγή: Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού, Εγνατία Οδός Α.Ε., 2009

Πίνακας 9-4: Κατανομή ειδών εμπορευμάτων και προελεύσεων, Νέο Λιμάνι Ηγουμενίτσας

Προέλευση	Αγροτικά/ Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά/ Ξύλο/ Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά/Καπνός	Χημικά/ Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο	Σύνολο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	1,5%	0,8%	0,0%	2,3%	2,6%	0,5%	0,0%	1,8%	0,0%	9,50%
ΙΡΑΝ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,00%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,00%
ΤΟΥΡΚΙΑ	1,1%	0,0%	0,0%	0,4%	1,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	2,80%
Ν. Αιτωλίας & Ακαρνανίας	2,4%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,90%
Ν. Άρτας	1,3%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,40%
Ν. Αττικής	0,0%	1,5%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,30%
Ν. Αχαΐας	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,60%
Ν. Γρεβενών	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,00%
Ν. Δράμας	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,00%

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Προέλευση	Αγροτικά / Κτηνοτροφικά	Οικοδ. Υλικά/ Ξυλεία/ Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά/Καπνός	Χημικά/ Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο	Σύνολο
Ν. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,20%
Ν. Θεσπρωτίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,00%
Ν. Θεσ/νίκης	2,0%	3,8%	0,0%	6,4%	2,7%	0,0%	0,0%	2,9%	0,0%	17,80%
Ν. Ιωαννίνων	1,0%	0,6%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,30%
Ν. Καβάλας	1,2%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,40%
Ν. Καρδίτσας	4,7%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,30%
Ν. Καστοριάς	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,40%
Ν. Κέρκυρας	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,00%
Ν. Κιλίκης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,00%
Ν. Λάρισας	3,7%	1,5%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	9,90%
Ν. Μαγνησίας	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,00%
Ν. Πέλλης	7,1%	0,2%	0,0%	7,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	16,40%
Ν. Πιερίας	0,9%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	2,40%
Ν. Πρέβεζας	2,1%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,30%
Ν. Σερρών	2,5%	0,6%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,50%
Ν. Τρικάλων	2,9%	0,0%	0,0%	0,9%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,60%
Ν. Φθιώτιδας	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,40%
Ν. Φωκίδος	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,90%
Ν. Χαλκιδικής	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,80%
ΣΥΝΟΛΟ	35,1%	15,0%	0,4%	33,5%	7,6%	0,5%	0,0%	8,1%	0,0%	100%

Πηγή: Εγνατία Οδός ΑΕ, Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού, 2009

Από την ανάλυση των στοιχείων των αφίξεων των πλοίων στο παλιό λιμάνι προκύπτει ότι 45,1% των οχημάτων μεταφέρουν Οικοδομικά Υλικά/ Ξυλεία/ Ορυκτά και 28,4% Τρόφιμα/ Ποτά/ Καπνός, ενώ από την ανάλυση των αναχωρήσεων προκύπτει ότι είναι 72,5% Οικοδομικά Υλικά/ Ξυλεία/ Ορυκτά και 15,2% Τρόφιμα/ Ποτά/ Καπνός. Επίσης, οι σημαντικότεροι προορισμοί είναι οι πρώην νομοί Θεσπρωτίας (52,5%) και Αττικής (25,5%), ενώ οι περισσότερες προελεύσεις είναι από το νομό Θεσπρωτίας (64,2%). Δεν είχαν καταγραφεί αφίξεις με προορισμό την Αλβανία, αλλά στις αναχωρήσεις πλοίων τα οχήματα με προέλευση την Αλβανία είναι το 2,6%. Αντίστοιχα δεν καταγράφηκαν οχήματα με προορισμό τα Ιωάννινα, ενώ τα οχήματα με προέλευση τα Ιωάννινα είναι το 6,2%.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 9-5: Κατανομή ειδών εμπορευμάτων και προορισμών, Παλιό Λιμάνι Ηγουμενίτσας

Προορισμός	Αγροτικά/ Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά/ Ξύλο/Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα/ Ποτά/ Καπνός	Χημικά/ Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο	Σύνολο
N. Αιτωλίας και Ακαρνανίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Αργολίδας	0,0%	0,0%	0,0%	9,8%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	11,8%
N. Αρκαδίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Αττικής	0,0%	0,0%	0,0%	10,8%	2,9%	0,0%	2,0%	9,8%	0,0%	25,5%
N. Αχαΐας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Θεσπρωτίας	1,0%	35,3%	0,0%	7,4%	0,0%	0,0%	0,0%	8,8%	0,0%	52,5%
N. Θεσ/νίκης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ιωαννίνων	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Κοζάνης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Λάρισας	0,0%	9,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,8%
N. Πρέβεζας	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
ΣΥΝΟΛΟ	1,0%	45,1%	0,0%	28,4%	2,9%	0,0%	2,0%	20,6%	0,0%	100%

Πηγή: Εγνατία Οδός ΑΕ, Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού, 2009

Πίνακας 9-6: Κατανομή ειδών εμπορευμάτων και προελεύσεων, Παλιό Λιμάνι Ηγουμενίτσας

Προέλευση	Αγροτικά/ Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά/ Ξύλο/Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα/ Ποτά/ Καπνός	Χημικά/ Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο	Σύνολο
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
N. Αιτωλίας & Α- καρνανίας	0,0%	5,2%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	8,1%
N. Αττικής	0,0%	1,4%	2,2%	3,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	7,1%
N. Αχαΐας	0,0%	2,6%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,5%
N. Θεσπρωτίας	0,0%	56,9%	6,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	64,2%
N. Θεσ/νίκης	0,0%	0,0%	1,2%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	2,7%
N. Ιωαννίνων	0,1%	1,6%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,2%
N. Κέρκυρας	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
N. Κιλκίς	0,0%	0,2%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
N. Πρέβεζας	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%
N. Τρικάλων	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
ΣΥΝΟΛΟ	0,1%	72,5%	10,3%	15,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	100%

Πηγή: Εγνατία Οδός ΑΕ, Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού, 2009

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

9.3 Μητρώο Προέλευσης – Προορισμού

Από τις έρευνες Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) προέκυψε το μέσο ημερήσιο μητρώο μετακινήσεων για την περιοχή επιρροής της Εγνατίας Οδού. Το μητρώο των μετακινήσεων που χορηγήθηκε από την Εγνατία Οδός ΑΕ προέκυψε μετά από επεξεργασία των μητρώων Προέλευσης – Προορισμού που χρησιμοποιείται στις αναλύσεις του κυκλοφοριακού της μοντέλου και περιλαμβάνει τα μητρώα για ελαφρά και βαρέα οχήματα για το έτος 2014, μόνο για τις ζώνες της περιοχής του έργου.

Τα σημαντικότερα ζεύγη Π-Π για τις κύριες ζώνες της περιοχής του έργου για ελαφρά και βαρέα οχήματα παρουσιάζονται στα επόμενα διαγράμματα. Οι μέσες ημερήσιες μετακινήσεις των ζωνών της περιοχής του έργου παρουσιάζονται στους ακόλουθους πίνακες.

Πίνακας 9-7: Μέσο Ημερήσιο Μητρώο Π – Π ζωνών περιοχής έργου – Ελαφρά οχήματα, 2014

Προέλευση - Προορισμός	Λιμάνι Ηγουμενίτσας	Ηγουμενίτσα	Παραμυθιά	Ιωάννινα	Πωγώνι	ΜΣ Κακαβιάς
Λιμάνι Ηγουμενίτσας	-	-	15,5	246,6	-	1,4
Ηγουμενίτσα	-	-	1 105,8	757,0	3,6	8,5
Παραμυθιά	15,5	1 105,8	-	144,6	-	2,5
Ιωάννινα	246,6	757,0	144,6	-	654,5	266,4
Πωγώνι	-	3,6	-	654,5	-	-
ΜΣ Κακαβιάς	1,4	8,5	2,5	266,4	-	-

Πίνακας 9-8: Μέσο Ημερήσιο Μητρώο Π – Π ζωνών περιοχής έργου – Βαρέα οχήματα, 2014

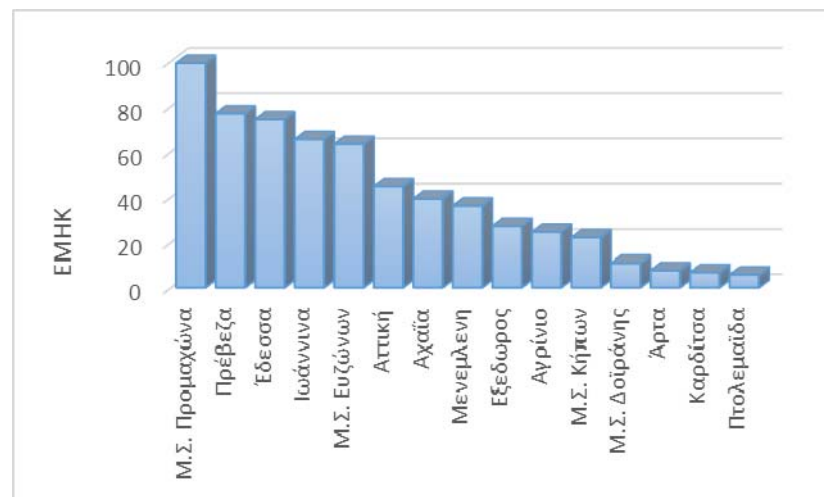
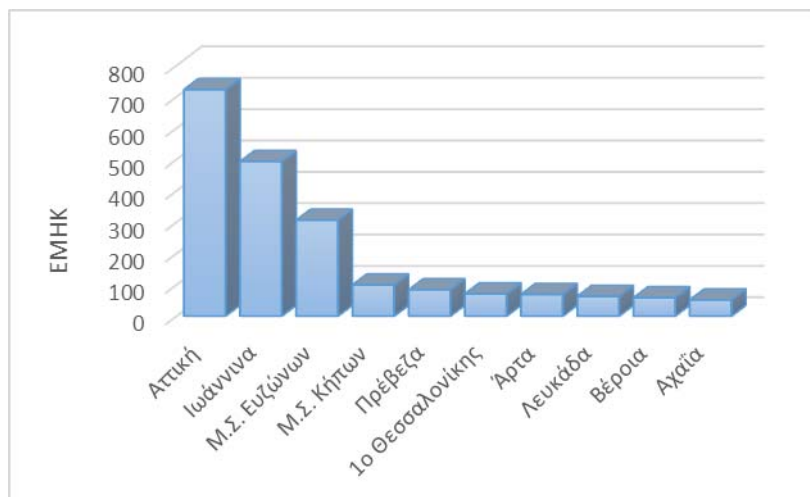
Προέλευση - Προορισμός	Λιμάνι Ηγουμενίτσας	Ηγουμενίτσα	Παραμυθιά	Ιωάννινα	Πωγώνι	ΜΣ Κακαβιάς
Λιμάνι Ηγουμενίτσας	-	-	-	32,8	-	0,6
Ηγουμενίτσα	-	-	80,5	62,9	-	4,1
Παραμυθιά	-	80,5	-	4,0	-	-
Ιωάννινα	32,8	62,9	4,0	-	73,9	10,0
Πωγώνι	-	-	-	73,9	-	-
ΜΣ Κακαβιάς	0,6	4,1	-	10,0	-	-

Από την ανάλυση των μέσων ημερήσιων μητρώων μετακινήσεων της περιοχής του έργου για το έτος 2014 προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

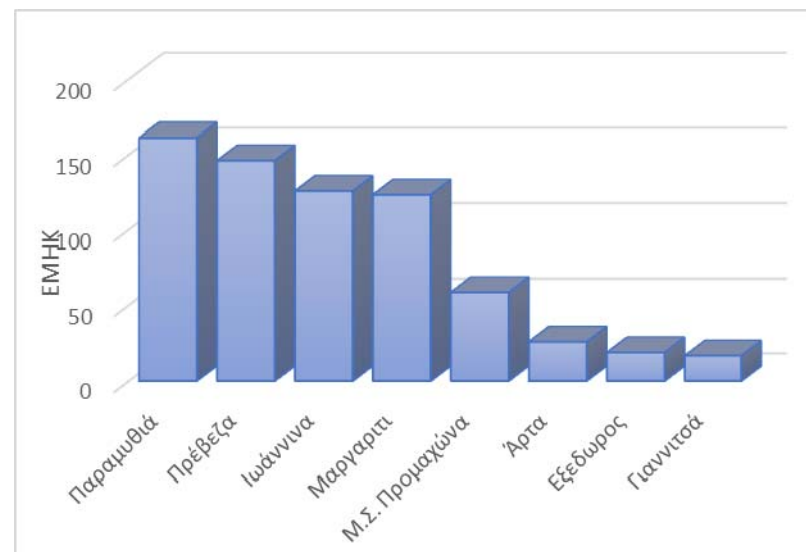
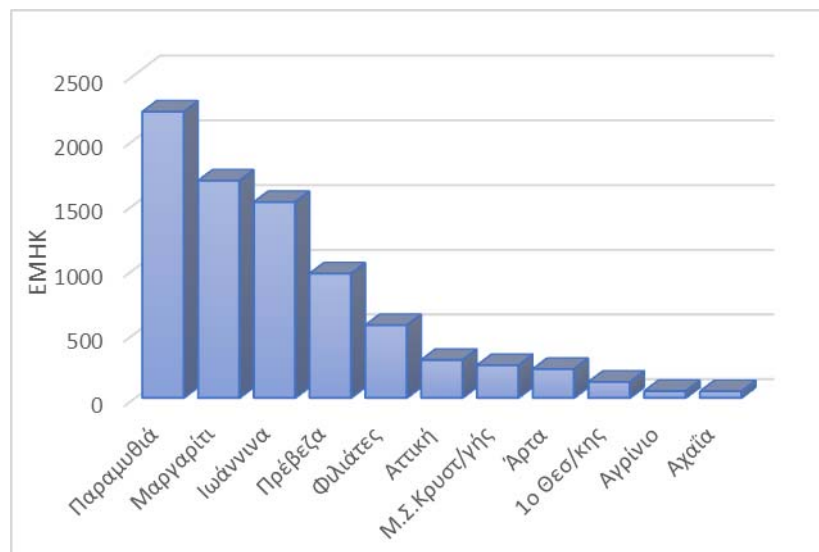
- Από το Λιμάνι Ηγουμενίτσας ο σημαντικότερος Προορισμός/ Προέλευση είναι για τα ελαφρά οχήματα η Αττική και μετά τα Ιωάννινα και για τα βαρέα οχήματα ο ΜΣ Προμαχώνα (τα Ιωάννινα είναι 4ος κατά σειρά). Το ζεύγος Λιμάνι Ηγουμενίτσας – Ιωάννινα παρουσιάζει 247 ημερήσιες μετακινήσεις με ελαφρά και 33 ημερήσιες μετακινήσεις με βαρέα οχήματα.
- Η ζώνη της Ηγουμενίτσας παρουσιάζει περισσότερες μετακινήσεις από το Λιμάνι και ο σημαντικότερος Προορισμός/ Προέλευσης είναι η Παραμυθιά με 1 106 ελαφρά και 81 βαρέα οχήματα την ημέρα, ενώ το ζεύγος με τα Ιωάννινα έχει 757 ημερήσιες μετακινήσεις με ελαφρά και 63 με βαρέα οχήματα.
- Η ζώνη των Ιωαννίνων παρουσιάζει τις περισσότερες μετακινήσεις στην περιοχή του έργου. Οι συνδέσεις με τις περισσότερες μετακινήσεις από/ προς τα Ιωάννινα είναι εκτός της περιοχής του έργου (Άρτα και Κόνιτσα για τα ελαφρά οχήματα και Κόνιτσα και Πρέβεζα για τα βαρέα). Οι περισσότερες μετακινήσεις εντός της περιοχής του έργου παρατηρούνται προς τις ζώνες της Ηγουμενίτσα και του Πωγωνίου (ελαφρά: 757 και 655 ημερήσιες μετακινήσεις αντίστοιχα και βαρέα: 63 και 74 ημερήσιες μετακινήσεις αντίστοιχα), ενώ προς/ από το Λιμάνι Ηγουμενίτσας και το ΜΣ Κακαβιάς παρουσιάζονται περίπου 250 ημερήσιες μετακινήσεις με ελαφρά και 33 και 10 ημερήσιες μετακινήσεις με βαρέα οχήματα αντίστοιχα.
- Η ζώνη της Παραμυθιάς παρουσιάζει περιορισμένες μετακινήσεις προς όλες τις άλλες ζώνες. Οι περισσότερες μετακινήσεις με ελαφρά οχήματα παρατηρούνται στο ζεύγος με τα Ιωάννινα (145 ημερήσιες μετακινήσεις), ενώ με βαρέα με τη ζώνη της Ηγουμενίτσας (81 ημερήσιες μετακινήσεις).
- Ο Μεθοριακός Σταθμός Κακαβιάς παρουσιάζει περισσότερες μετακινήσεις από/ προς τα Ιωάννινα με ελαφρά οχήματα (266 ημερήσιες μετακινήσεις), ενώ για τα βαρέα οχήματα σημαντικότερος Προορισμός/ Προέλευση είναι ο Πολύμυλος και τα Ιωάννινα (10 ημερήσιες μετακινήσεις).

**Φάση Α΄: Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
 Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



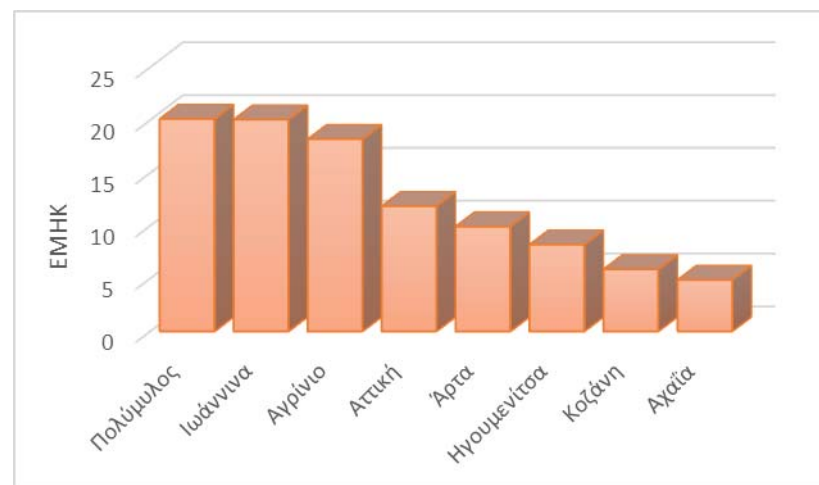
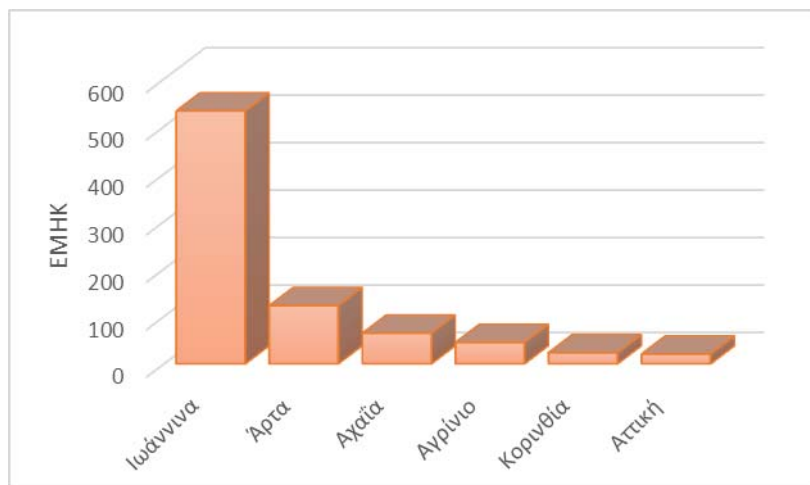
Σχήμα 9-2: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Λιμανιού Ηγουμενίτσας - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης



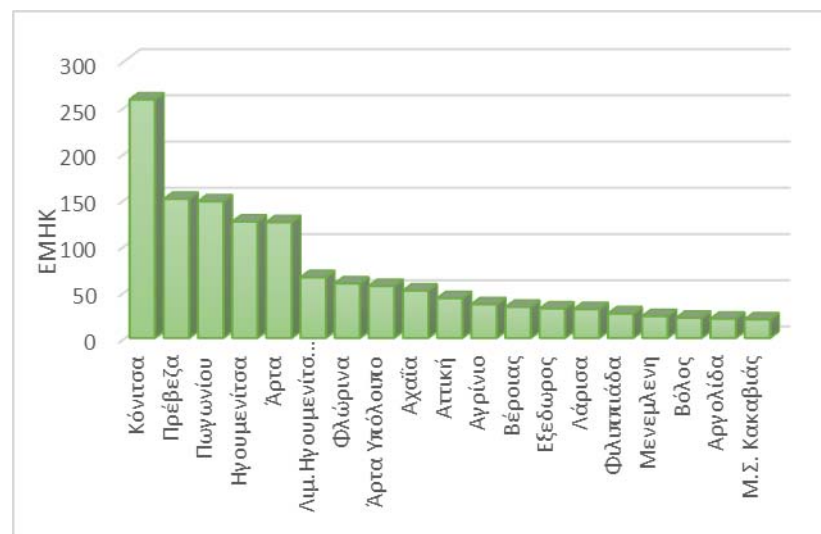
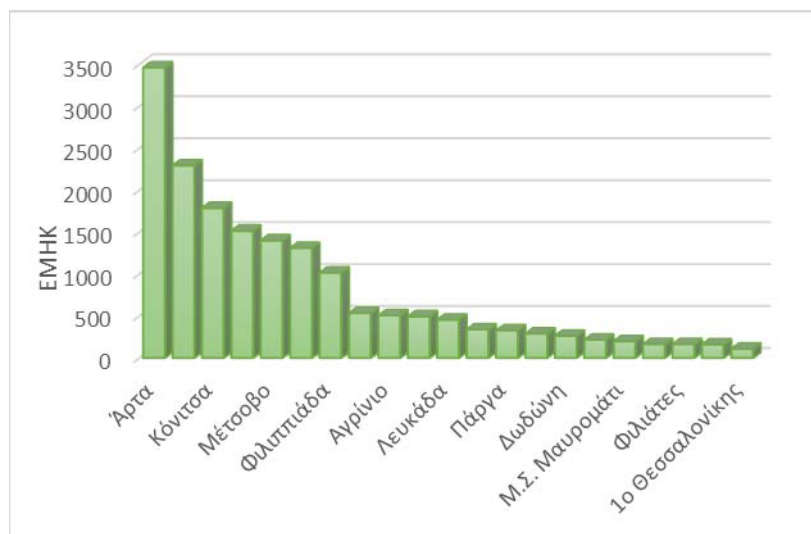
Σχήμα 9-3: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Ηγουμενίτσας - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης



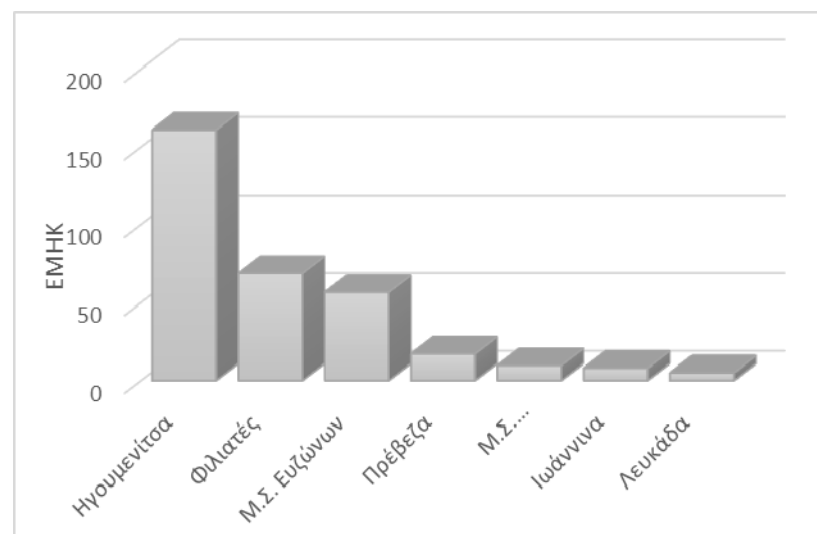
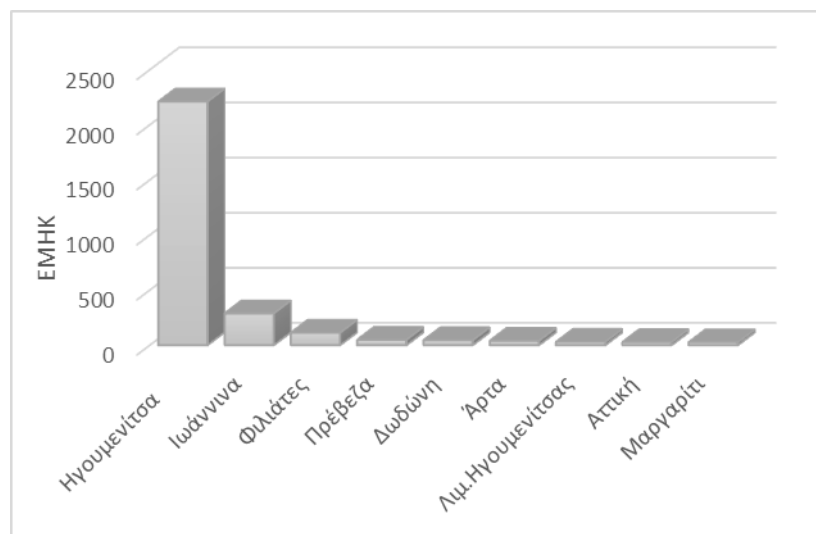
Σχήμα 9-4: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη του Μ5 Κακαβιάς - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014

Φάση Α΄: Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης



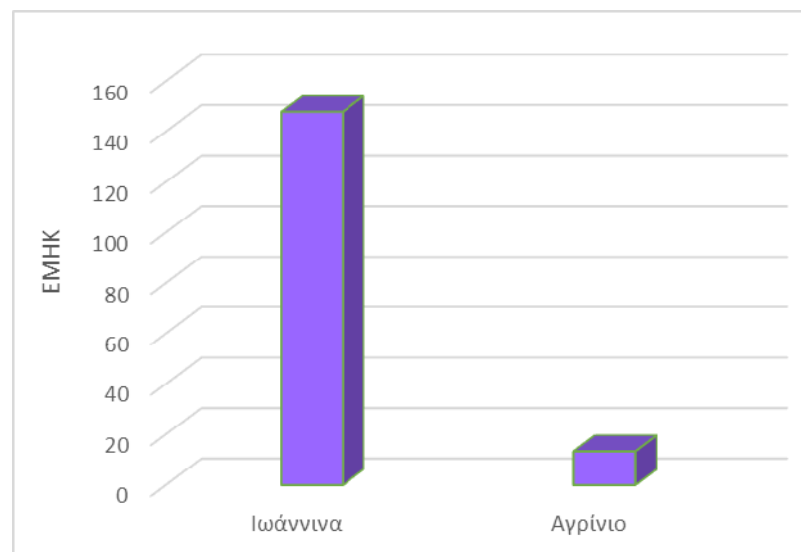
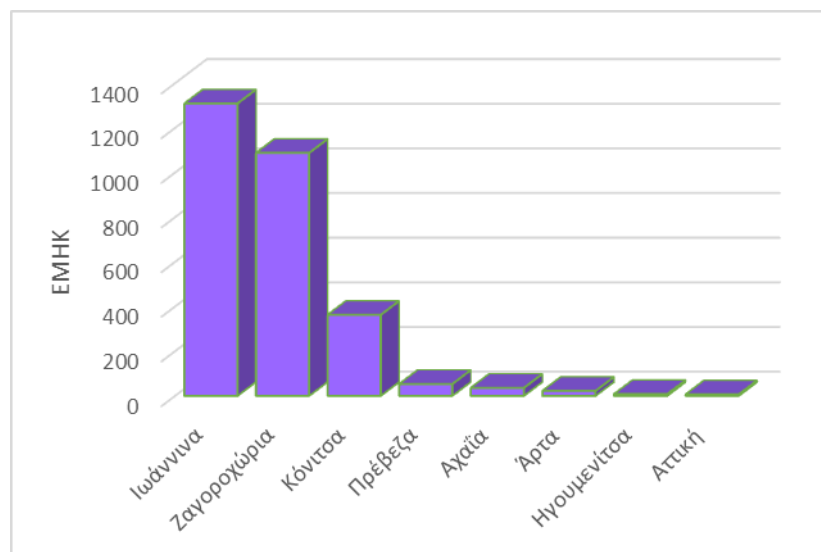
Σχήμα 9-5: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Ιωαννίνων - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης



Σχήμα 9-6: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Παραμυθιάς - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης



Σχήμα 9-7: Κύριες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις από και προς τη ζώνη Πωγωνίου - Ελαφρών και βαρέων οχημάτων, 2014

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

10. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΛΒΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ

Το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο της Αλβανίας όπως προαναφέρεται είναι σχετικά περιορισμένο χωρίς αυτό να περιλαμβάνει σύνδεση με το Αργυρόκαστρο. Η κίνηση στο σιδηροδρομικό δίκτυο συνεχώς μειώνεται (βλ. επόμενο πίνακα) και η μόνη σύνδεση εκτός της χώρας είναι προς το βορρά με το Μαυροβούνιο (μόνο για εμπορεύματα).

Πίνακας 10-1: Στατιστικά στο Αλβανικό Σιδηροδρομικό δίκτυο

Έτος	Επιβάτες [.000]	Επιβατο-χιλιόμετρα] [.000.000]	Εμπορεύματα [.000 τόνοι]	Τόνο- χιλιόμετρα [.000.000]	[χιλιόμετρα]
2001	2 676	138	258	19	447
2002	2 270	123	340	21	
2003	2 070	105	520	31	
2004	1 758	89	417	32	
2005	1.440	73	404	26	
2006	1 659	80	450	36	
2007	1 091	51	399	53	
2008	822	41	355	52	
2009	645	32	343	46	
2010	430	19	403	66	
2011	453	18	317	50	
2012	448	16	142	25	
2013	329	12	151	23	

Πηγή: Railway transport of goods and passengers (1993-2013). INSTAT (Institute of Statistics). Tirana, Albania

Το λιμάνι του Δυρραχίου (βλ. επόμενη εικόνα) βρίσκεται σε οδική απόσταση 29 km από την πρωτεύουσα της Αλβανίας, τα Τίρανα, και είναι το κύριο λιμάνι της χώρας, ενώ η οδική απόσταση από το Αργυρόκαστρο είναι 192 km. Ωστόσο το ρηχό βάθος του περιορίζει τα πλοία που μπορεί να εξυπηρετήσει. Τα εμπορευματοκιβώτια διακινούνται από την αποβάθρα 6, η οποία μαζί με την αποβάθρα 7 αναβαθμίζεται από το 2009 για τη δημιουργία ενός τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων έκτασης 5,5 εκταρίων με αποβάθρα 465 m, η οποία θα ενισχύσει τη δυναμικότητα του λιμανιού από 45 000 TEU/έτος σε 0,175 εκατ. TEU/έτος. Παρόλα αυτά δυνατότητες για περαιτέρω επέκταση του λιμανιού είναι περιορισμένες, καθώς το λιμάνι περικλείεται από την πόλη του Δυρραχίου.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 10-1: Λιμάνι Δυρραχίου

Το 2009 η Ελβετική εταιρεία Zumax ανέλαβε μία σύμβαση παραχώρησης για 35 έτη για την κατασκευή και λειτουργία ενός νέου τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων με μεγάλο βάθος στον Αυλώνα (βλ. επόμενη εικόνα). Το έργο το οποίο θα κοστίζει 500 εκατ. ευρώ θα κατασκευαστεί σε δύο φάσεις. Η πρώτη φάση περιλαμβάνει την κατασκευή ενός τερματικού σταθμού 25 εκταρίων με 650 m αποβάθρα και με ικανότητα να χειριστεί 1,0 εκατ. TEU/ έτος. Στη δεύτερη φάση θα επεκταθεί κατά 35 εκτάρια και ο προβλήτας σε 1150 m.



Σχήμα 10-2: Λιμάνι Αυλώνα (Vlora)

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 10-2: Προβλεπόμενη εμπορευματική κίνηση λιμένων Αλβανίας [εκατ. TEU]

Έτος	Δυρράχιο	Αυλώνας	Σύνολο
2008	0,01	-	0,01
2009	0,01	-	0,01
2010	0,01	-	0,01
2011	0,14	-	0,14
2012	0,14	-	0,14
2013	0,14	0,65	0,79
2014	0,14	0,65	0,79
2015	0,14	0,65	0,79
2016	0,14	0,65	0,79
2017	0,14	0,65	0,79
2018	0,14	0,65	0,79
2019	0,14	0,65	0,79
2020	0,14	0,65	0,79

TEU: Twenty feet Equivalent Unit

Πηγή: Ocean Shipping Consultants (2012)

Η προβλεπόμενη εμπορευματική ικανότητα των ανταγωνιστών λιμανιών της Αδριατικής Θάλασσας παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 10-3: Προβλεπόμενη εμπορευματική κίνηση λιμένων Αδριατικής Θάλ. [εκατ. TEU]

Έτος	Ιταλίας	Σλοβενίας	Κροατίας	Σερβίας-Μαυροβούνιου	Αλβανίας
2008	14,86	0,30	0,28	0,06	0,01
2009	16,28	0,35	0,28	0,06	0,01
2010	15,96	0,60	0,31	0,06	0,01
2011	16,69	0,60	0,31	0,06	0,14
2012	17,45	0,60	0,31	0,06	0,14
2013	18,11	0,80	0,37	0,06	0,79
2014	19,27	1,00	0,51	0,06	0,79
2015	19,57	1,00	0,65	0,06	0,79
2016	20,92	1,00	0,83	0,06	0,79
2017	20,92	1,00	1,01	0,06	0,79
2018	22,62	1,00	1,01	0,06	0,79
2019	23,32	1,38	1,01	0,06	0,79
2020	23,72	1,38	1,01	0,06	0,79

Πηγή: Ocean Shipping Consultants (2012)

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

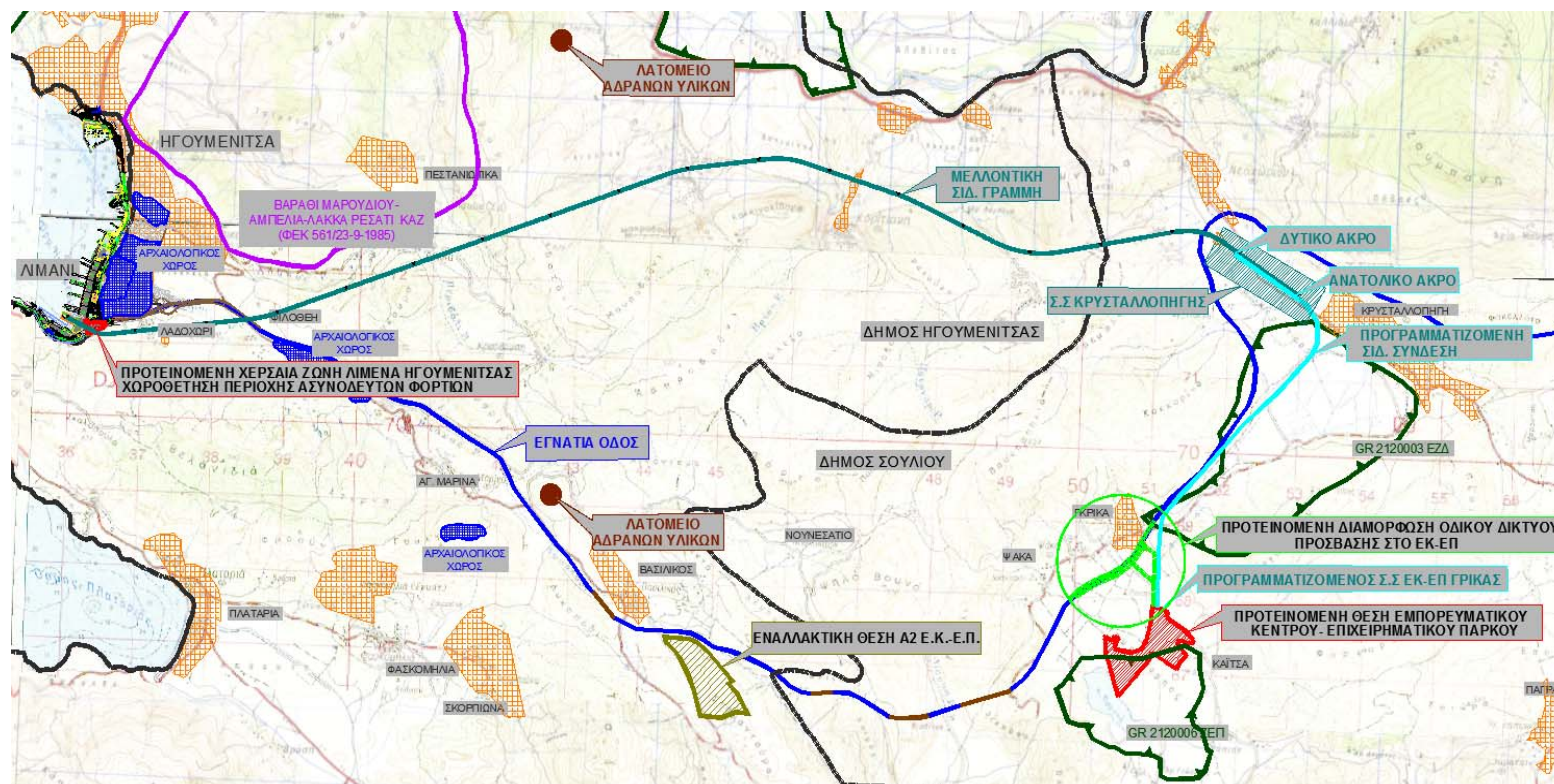
11. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ – ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

Το προτεινόμενο Εμπορευματικό Κέντρο – Επιχειρηματικό Πάρκο (ΕΚ-ΕΠ) Θεσπρωτίας, σύμφωνα με τις μελέτες ανάπτυξής του, θα αποτελέσει ένα ολοκληρωμένο κέντρο συγκέντρωσης φορτίων από διαφορετικούς προορισμούς, ομαδοποίησης ανάλογα με τον προορισμό και αναδιανομής τους στη συνέχεια σε κοινούς προορισμούς, συμβάλλοντας έτσι στην καλύτερη διαχείριση των διαθέσιμων υποδομών και υπηρεσιών αλλά και των εμπορευμάτων. Πρόκειται να αναπτυχθεί σε δύο χωρικά διακριτές, αλλά λειτουργικά ενιαίες, εκτάσεις, εκ των οποίων η μία (μικρότερη) θα βρίσκεται εντός της λιμενικής ζώνης και η άλλη (μεγαλύτερη) σε κοντινή απόσταση στην ενδοχώρα του λιμένα στη θέση Γκρίκα. Το υπό μελέτη ΕΚ-ΕΠ προβλέπεται στην περιοχή του υφιστάμενου Βιοτεχνικού Πάρκου Θεσπρωτίας (ΒιοΠαΘε) στην περιοχή Γκρίκας, το οποίο πρόκειται να επεκταθεί από τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας ΑΕ. Το υπόψη έργο συνολικής έκτασης 547 στρ. περίπου χωροθετείται στην ενδοχώρα νότια των οικισμών Γκρίκα και Ψάκα και βόρεια του οικισμού Αμπέλια και ΒΑ της λίμνης Προντάνη. Περικλείει τη συνολική έκταση (230 στρ. περίπου) του θεσμοθετημένου Βιοτεχνικού Πάρκου Θεσπρωτίας (ΒιοΠαΘε), το οποίο τροποποιείται με βάση την πολεοδομική μελέτη για τις ανάγκες του παρόντος έργου. Το τμήμα του έργου στο λιμάνι επιφάνειας 25,5 στρ. χωροθετείται εντός της λιμενικής ζώνης Ηγουμενίτσας σε επαφή με την πόλη της Ηγουμενίτσας

Το ΕΚ-ΕΠ Θεσπρωτίας προτείνεται να είναι διχωρικό δηλαδή ένα τμήμα περιορισμένης έκτασης θα βρίσκεται εντός της λιμενικής ζώνης, στο οποίο θα πραγματοποιείται η εξυπηρέτηση των ασυνόδευτων φορτίων και η προσωρινή εναπόθεση, ενώ το κύριο τμήμα «πόλος» θα βρίσκεται στην ενδοχώρα, όπου θα πραγματοποιείται η αποθήκευση, διαλογή και διαχείριση των προϊόντων.

Ειδικότερα, στο τμήμα του ΕΚ-ΕΠ (βλ. επόμενο Σχήμα 11-3), που βρίσκεται στην περιοχή Γκρίκας, έχουν διαμορφωθεί 104 οικοπέδα για την εγκατάσταση επιχειρήσεων, πράγμα που σημαίνει ότι θα δημιουργηθούν τουλάχιστον 500 θέσεις εργασίας κατά την πλήρη ανάπτυξη του ΕΚ-ΕΠ.

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης



Σχήμα 11-1: Χάρτης με θέσεις του διχωρικού ΕΚ-ΕΠ

Πηγή: Περιφέρεια Ηπείρου, 2016

NAMA Σύμβουλοι Μηχανικοί και Μελετητές ΑΕ

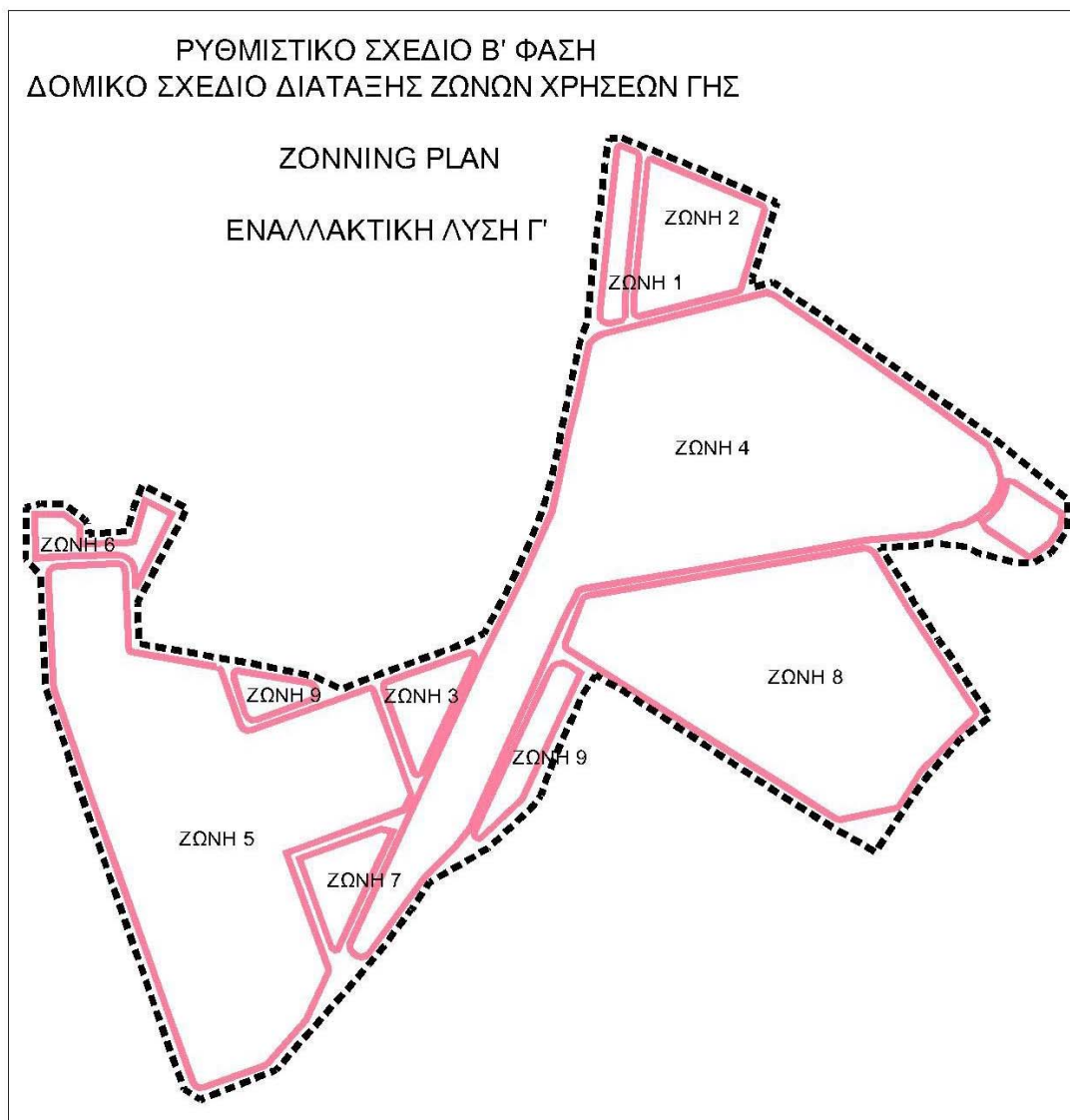
**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Το ΕΚ συγκροτείται από τις ακόλουθες ενότητες σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Γενικής Διάταξης (Zoning Plan) που προτείνεται να εφαρμοστεί:

Πίνακας 11-1: Προβλεπόμενες χρήσεις γης του Εμπορευματικού Κέντρου

Ζώνες	Χρήσεις γης
Ζώνη 1	Είσοδος οχημάτων και ατόμων Έλεγχος εισερχομένων οχημάτων/εμπορευμάτων Τελωνείο Πύργος Ελέγχου Ασφάλεια – Αστυνόμευση Πυρόσβεση
Ζώνη 2	Στάθμευση Λεωφορείων και πρόβλεψη χώρου για Σιδηροδρομικό Σταθμό μελλοντικής σύνδεσης τριάνου
Ζώνη 3	Ιατρείο & φαρμακείο Εστίαση & Κυλικείο (Restaurant & Coffee shop) Διανυκτέρευση ξενώνας (Motel) Τράπεζα Εμπορικά Καταστήματα
Ζώνη 4	Εγκεκριμένο ΒιοΠαΘε Διοικητικό Κέντρο ΒΙΟΠΑ (Administration Center) Κέντρο Διοίκησης για την εξυπηρέτηση εταιρειών που θα εγκατασταθούν στο Εμπορευματικό Κέντρο
Ζώνη 5	Α' Ενότητα Αποθήκες Warehouses Αποθηκευτικοί χώροι - Συσκευασία, Παραγωγή
Ζώνη 6	Χώρος Αποθηκών Warehouses Αθλητισμός γήπεδα και αποδυτήρια
Ζώνη 7	Βιολογικός Καθαρισμός - Treatment Plant Συνεργείο Αυτοκινήτων - Πρατήριο Καυσίμων
Ζώνη 8	Ενότητα Αποθήκες Warehouses Χώρος Εναπόθεσης και Διαχείρισης
Ζώνη 9	Χώρος Στάθμευσης Φορτηγών και Χώρος Στάθμευσης ΙΧ οχημάτων

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

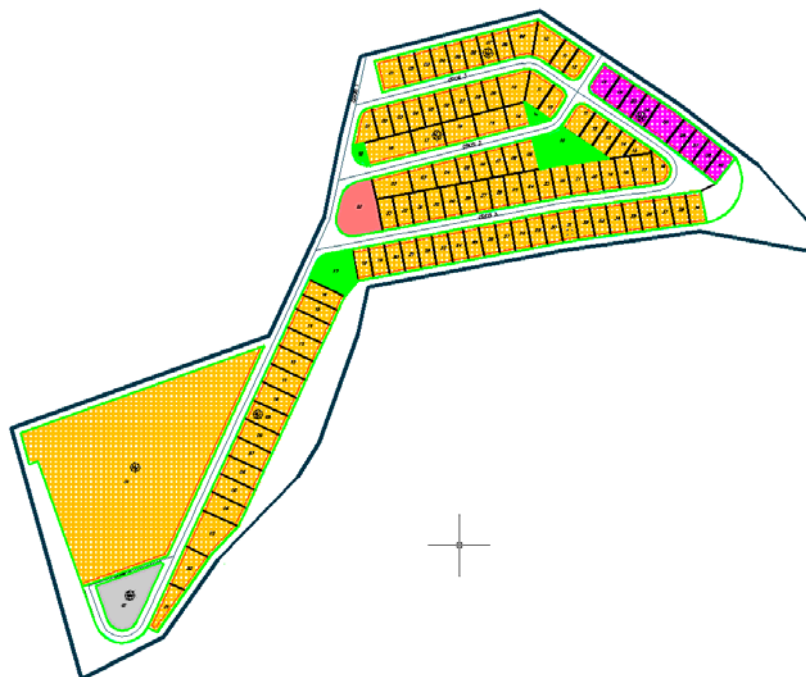


Σχήμα 11-2: Ρυθμιστικό σχέδιο Εμπορευματικού Κέντρου

Για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση του ΕΚ, χρειάζεται να υλοποιηθεί ένας ανισόπεδος κόμβος σύνδεσης με την Εγνατία Οδό. Επίσης, στην είσοδο του ΕΚ προβλέπεται χώρος για σύνδεση με την προγραμματισμένη κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής (Καλαμπάκα- Κοζάνη-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα).

Μέσα στο ΒιοΠαΘε υπάρχουν σήμερα δίκτυα και έργα υποδομής (οδικό δίκτυο, εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων, δίκτυα ύδρευσης, όμβριων, αποχέτευσης, ισχυρών και ασθενών ρευμάτων κλπ.) τα οποία θα μελετηθούν και θα επεκταθούν κατάλληλα για να καλύψουν τις ανάγκες του ΕΚ. Τέλος, η διάταξη του ΒιοΠαΘε απεικονίζεται στο επόμενο διάγραμμα.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**



Σχήμα 11-3: Διάταξη ΒιοΠαΘε στη θέση Γκρίκα

Πηγή: REDEPLAN, ΜΕΤΡΟΓΕΩΝΕΤ, ΕΥΠΑΛΙΝΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ, Πολεοδομική Μελέτη, 'Α Στάδιο: Εκτιμήσεις και Αναφορές Πολεοδομικής Οργάνωσης, 2014

Εκτιμήσεις εμπορευματικής κίνησης δεν έχει καταστεί δυνατό να περιληφθούν στην παρούσα έκθεση.

12. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΡΗΣΙΜΑ

- Τα χρήσιμα στοιχεία για την παρούσα μελέτη από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ηπείρου 2014 – 2020 θα παρατεθούν στη Μελέτη Βιωσιμότητας.
- Η Οριστική Μελέτη της «Νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα, τμήμα: Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα» (2010) του ΟΣΕ, θα χρησιμοποιηθεί στην εκπόνηση της προμελέτης της χάραξης της παρούσας μελέτης
- Γεωλογικοί Χάρτες του ΙΓΜΕ κλ. 1: 50 000 θα χρησιμοποιηθούν για την εκτίμηση της κλίσης των πρανών των ορυγμάτων ης μελετώμενης χάραξης

13. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

Σύμφωνα με τα στοιχεία από τα μητρώα μετακινήσεων της Εγνατία Οδός ΑΕ και τα στοιχεία από την έρευνα προέλευσης – προορισμού τα μητρώα μετακινήσεων για τη μέση ημερήσια κυκλοφορία στις ζώνες της περιοχής του έργου παρουσιάζονται στους ακόλουθους πίνακες για το έτος 2014.

**Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης**

Πίνακας 13-1: Μέσο ημερήσιο Μητρώο Προέλευσης – Προορισμού ζωνών περιοχής έργου – Ελαφρά οχήματα, 2014

Προέλευση - Προορισμός	Λιμάνι Ηγουμενίτσας	Ηγουμενίτσα	Παραμυθιά	Ιωάννινα	Πωγώνι	Αργυρόκαστρο	Υπόλοιπη Αλβανία
Λιμ. Ηγουμενίτσας	-	-	15,5	246,6	-	0,5	0,9
Ηγουμενίτσα	-	-	1105,8	757,0	3,6	2,9	5,5
Παραμυθιά	15,5	1105,8	-	144,6	-	0,9	1,6
Ιωάννινα	246,6	757,0	144,6	-	654,5	92,2	174,2
Πωγώνι	-	3,6	-	654,5	-	-	-
Αργυρόκαστρο	0,5	2,9	0,9	92,2	-	-	-
Υπόλοιπη Αλβανία	0,9	5,5	1,6	174,2	-	-	-

Πίνακας 13-2: Μέσο ημερήσιο Μητρώο Προέλευσης – Προορισμού ζωνών περιοχής έργου – Βαρέα οχήματα, 2014

Προέλευση - Προορισμός	Λιμάνι Ηγουμενίτσας	Ηγουμενίτσα	Παραμυθιά	Ιωάννινα	Πωγώνι	Αργυρόκαστρο	Υπόλοιπη Αλβανία
Λιμ. Ηγουμενίτσας	-	-	-	32,8	-	0,2	0,4
Ηγουμενίτσα	-	-	80,5	62,9	-	1,4	2,7
Παραμυθιά	-	80,5	-	4,0	-	-	-
Ιωάννινα	32,8	62,9	4,0	-	73,9	3,5	6,5
Πωγώνι	-	-	-	73,9	-	-	-
Αργυρόκαστρο	0,2	1,4	-	3,5	-	-	-
Υπόλοιπη Αλβανία	0,4	2,7	-	6,5	-	-	-

Η ανάπτυξη του εν λόγω σιδηροδρομικού έργου πραγματοποιείται σε μία περιοχή με περιορισμένες καθημερινές μετακινήσεις μεταξύ των τριών βασικών οικιστικών πόλων που αυτό θα συνδέει, αλλά και μεταξύ των ενδιάμεσων πιθανών προορισμών. Σύμφωνα με την ανάλυση των προοπτικών ανάπτυξης των λιμένων της ευρύτερης περιοχής στην Ελλάδα, αλλά και στην Αλβανία, δεν προκύπτει κάποια νέα τάση σύνδεσης του Λιμένα Ηγουμενίτσας με το Αργυρόκαστρο, για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μετακινήσεων.

Η υπόψη σιδηροδρομική σύνδεση είναι μία «αποκομμένη» σιδηροδρομική γραμμή από κάθε άλλο σιδηροδρομικό δίκτυο, γεγονός που περιορίζει σημαντικά τις πιθανότητες γένεσης σημαντικής επιπρόσθετης κίνησης.

Η αξιοποίηση του Λιμένα Ηγουμενίτσας είναι ένα ενδεχόμενο που αξίζει να αναλυθεί, αφού μία σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι μπορεί να παρέχει μία καλύτερη σύνδεση εμπορευμάτων

Φάση Α': Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Έκθεση Παρουσίασης Υφιστάμενης Κατάστασης

που εισέρχονται ή εξέρχονται από την περιοχή μέσω ενός λιμένα της Αδριατικής θάλασσας, σε συνδυασμό όμως με την ενδεχόμενη ανάπτυξη της σιδηροδρομικής γραμμής Ιωαννίνων – Κοζάνης. Σε αυτή την περίπτωση το τμήμα μεταξύ Ηγουμενίτσας και Ιωαννίνων μπορεί να εξυπηρετήσει τη σύνδεση του λιμένα με τη Βόρεια Ελλάδα, αφού η σιδηροδρομική σύνδεση θα είναι σε αυτή την περίπτωση κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδος.

Η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου της Αλβανίας μέχρι το Αργυρόκαστρο κρίνεται εξαιρετικά δύσκολη, λόγω του ανάγλυφου και της μεγάλης απόστασης από το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και κατά συνέπεια ως οικονομικά ανέφικτη. Ως εκ τούτου, η οποιαδήποτε εμπορευματική κίνηση που αφορά στην Αλβανία μέσω της Αδριατικής Θάλασσας δεν αναμένεται να χρησιμοποιήσει την υπό μελέτη σιδηροδρομική γραμμή «Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα - Αργυρόκαστρο», δεδομένου ότι, η οδική απόσταση Αργυρόκαστρο – Αυλώνα (Vlora) είναι 130 km.