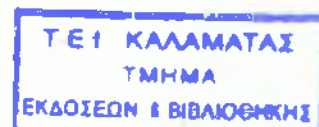


ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ

(Α.Τ.Ε.Ι) ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΓΕΩΠΟΝΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ



ΘΕΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΚΟΥΣΤΙΚΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΜΙΑΣ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ 40.000 ΜΟΝΙΜΩΝ
ΚΑΤΟΙΚΩΝ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΗΣ

ΓΑΛΑΝΟΥ ΟΛΓΑ

Υπό την επίβλεψη των:

Καραμουσαντά Δημητρίου και Δαλαμάγκα Βασιλείου

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	2
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	6
ΔΗΛΩΣΗ.....	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο ΠΡΕΒΕΖΑ- ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΟΛΗ ΜΕ ΠΛΟΥΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ...7	7
1.1. ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	8
1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	10
1.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	13
2.1. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	14
2.2. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΦΥΛΛΟ ΚΑΙ ΠΥΡΑΜΙΔΑ ΗΛΙΚΙΩΝ	20
2.3. ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ	24
2.4. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ.....	33
3.1. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	34
3.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΑ	35
3.3. ΑΝΕΡΓΙΑ	37
3.4. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	38
3.4.1. ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ – ΜΟΥΣΕΙΑ.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ -ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ	
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.....	44
4.1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ.....	45
4.1.1. ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	45
4.1.2. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	49
4.1.3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	50
4.1.4. ΛΙΜΑΝΙΑ	51

4.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ.....	54
4.2.1. ΠΑΙΔΕΙΑ.....	54
4.2.2. ΥΓΕΙΑ.....	58
4.2.3. ΠΡΟΝΟΙΑ.....	59
4.2.4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ.....	61
4.3. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.....	62
4.3.1. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ.....	62
4.3.2. ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ.....	64
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο Ο ΘΟΡΥΒΟΣ.....	66
5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ.....	67
5.2. ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΘΟΡΥΒΟ.....	68
5.3. ΟΡΙΑ ΘΟΡΥΒΟΥ.....	70
5.4. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΘΟΡΥΒΟΥ.....	73
5.5. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ ΣΕ 29 ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.....	74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ.....	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ^ο ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	128
7.1. Α΄ ΜΕΡΟΣ.....	129
7.2. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ Leq.t.....	131
7.3. ΕΥΑΙΣΘΗΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟ ΘΟΡΥΒΟ.....	131
7.4. ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ.....	129
7.5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	129
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	139

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Πραγματικός Πληθυσμός, έκταση και πυκνότητα πληθυσμού της Περιφέρειας Ηπείρου και των Νομών αυτής. [Συμπεριλαμβάνεται κατάταξη στις συνολικές γεωγραφικές ενότητες της χώρας.]	14
Πίνακας 2: Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμων & Κοινοτήτων Νομού Πρέβεζας.....	15
Πίνακας 3: Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμου Πρέβεζας, οικισμών & οικιστικών θέσεων αυτού. ..	17
Πίνακας 4: Εξέλιξη πυκνότητας πληθυσμού στο Νομό Πρέβεζας και το Δήμο Πρέβεζας, την περίοδο 1981-2001.	19
Πίνακας 5: Πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών το 1981.....	21
Πίνακας 6: Πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών 1991 και 2001.	22
Πίνακας 7: Αριθμός νοικοκυριών και μέλη ανά νοικοκυριό, 1991-2001 *	25
Πίνακας 8: Αριθμός νοικοκυριών και μέλη ανά νοικοκυριό, 1991-2001 *	26
Πίνακας 9: : Μεταβολή εκπαιδευτικού επιπέδου 1991-2001.....	27
Πίνακας 10: Μορφωτικό επίπεδο πληθυσμού κατά φύλο Νομού & Δήμου Πρέβεζας, την περίοδο 1981-1991	29
Πίνακας 11: Πληθυσμός ηλικίας 10 ετών και άνω κατά φύλο και επίπεδο εκπαίδευσης, Δήμου Πρέβεζας, το 1991 και 2001.	30
Πίνακας 12: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας την περίοδο 1981-2001.	34
Πίνακας 13: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά τομέα παραγωγής, 1991 και 2001.	36
Πίνακας 14: Άνεργοι Νομού, Δήμου και Δ.Δ. Πρέβεζας, 1991-2001. *	38
Πίνακας 15: Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση Δήμου Πρέβεζας, 2004-2005.....	55
Πίνακας 16: Δευτεροβάθμια Εκπ/ση Δήμου Πρέβεζας, 2004-2005	56
Πίνακας 17: Σχέση της κλίμακας των ηχητικών σταθμών εκφρασμένων σε ντεσιμπέλ και της ηχητικής.....	70
Πίνακας 18: Οδηγός μέγιστων επιτρεπτών τιμών για την ηχορύπανση σε συγκεκριμένα περιβάλλοντα (WHO, 2008).....	71
Πίνακας 19: Επιτρεπτόμενα όρια θορύβου (dB).....	72

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Πυραμίδα ηλικιών κατά φύλο του Δήμου Πρέβεζας, το έτος 1991 (Α) και το έτος 2001 (Β).....	23
Διάγραμμα 2: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού 10 ετών και άνω του Δήμου Πρέβεζας ανά επίπεδο εκπαίδευσης το 1991.....	31
Διάγραμμα 3: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού 10 ετών και άνω του Δήμου Πρέβεζας ανά επίπεδο εκπαίδευσης το 2001.....	31
Διάγραμμα 4: Ποσοστιαία μεταβολή πληθυσμού 10 ετών και άνω του Δήμου Πρέβεζας ανά επίπεδο εκπαίδευσης, μεταξύ των ετών 1991 και 2001.....	32

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Καθώς έφτασα στο τέλος των σπουδών μου, με τη δημιουργία αυτής της πτυχιακής εργασίας, θεωρώ χρέος μου να ευχαριστήσω όλους όσους βρίσκονταν στο πλευρό μου και με στήριζαν κατά την διάρκεια των σπουδών μου και της εκπόνησης της πτυχιακής μου εργασίας.

Πρώτα από όλους οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου, τόσο για την ψυχολογική όσο και για την ηθική και οικονομική συμπαράστασή τους όλα αυτά τα χρόνια. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω την ξαδέλφη μου Όλγα, χάριν της οποίας ολοκλήρωσα την πτυχιακή μου.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω και τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Δαλαμάγκα Βασίλειο, ο οποίος με τις κατάλληλες υποδείξεις και την βοήθειά του, μου έδωσε δύναμη να τελειώσω αυτή την εργασία.

ΔΗΛΩΣΗ

Τα αναφερόμενα στην παρούσα εργασία αποτελούν είτε προσωπικές απόψεις, οι οποίες προέκυψαν από επισταμένες μετρήσεις, είτε από εργασία άλλων για τους οποίους γίνεται βιβλιογραφική αναφορά στην εν λόγω εργασία.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Πρέβεζα είναι μια όμορφη πόλη της Ηπείρου, πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού και της μοναδικής Επαρχίας Νικοπόλεως και Πάργας. Την ύπαρξή της καθώς και την εξέλιξή της την οφείλει σε αυτή τη γεωγραφική της θέση. Υπάρχουν περιοχές που χαρακτηρίζονται περισσότερο θορυβώδεις από άλλες καθώς εκεί βρίσκονται μαζεμένα τα εμπορικά μαγαζιά και τα κέντρα διασκέδασης. Επιπλέον υπάρχουν και κεντρικοί αρτηριακοί οδοί όπου στη διάρκεια της ημέρας περνάει ο μεγαλύτερος όγκος οχημάτων. Στην πτυχιακή αυτή εργασία έχουμε στόχο να δείξουμε καταρχάς τα στοιχεία εκείνα που χαρακτηρίζουν την πόλη της Πρέβεζας και κατά δεύτερον να ερευνήσουμε τον κυκλοφοριακό της θόρυβο σε σημαντικά σημεία της και να βγάλουμε τα κατάλληλα συμπεράσματα. Η κύρια πηγή θορύβου προέρχεται από τα μηχανάκια και τα αυτοκίνητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

**ΠΡΕΒΕΖΑ- ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΟΛΗ ΜΕ
ΠΛΟΥΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

1.1. ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Κάθε οικιστικός σχηματισμός προσδιορίζεται από το γεωγραφικό χώρο στον οποίο δημιουργείται και αναπτύσσεται. Ο χώρος επιλέγεται είτε για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες (βιοτικές, κοινωνικές, στρατιωτικές) μιας πληθυσμιακής ομάδας είτε, στα πλαίσια ευρύτερων πολιτικών θεσμών και διοικητικών περιφερειών, αναλαμβάνοντας τον οικονομικό και κοινωνικό ρόλο στην ανάπτυξη του οικισμού και στις σχέσεις του με την περιφέρεια.

Η προβολή της πόλης ως αντικειμένου έρευνας θέτει μερικά σημαντικά ζητήματα¹:

- 1) δημιουργία του οικισμού και λειτουργία του, κατά την ιστορική του πορεία.
- 2) κοινωνικός χαρακτήρας.
- 3) οικονομική συμπεριφορά και σχέση με την άμεση και ευρύτερη περιφέρεια.
- 4) συντελούμενες μεταβολές υπό την επίδραση εξωγενών παραγόντων.

Είναι προφανές ότι η πόλη αποτελεί σύνθεση του χώρου και του οικονομικού της ρόλου στα πλαίσια του καταμερισμού εργασίας με την περιβάλλουσα ύπαιθρο και την κεντρική διοίκηση. Η μελέτη της, επομένως, προϋποθέτει γνώση και του χώρου στον οποίο ιδρύθηκε και αναπτύχθηκε, και του ρόλου που ανέλαβε να διαδραματίσει. Οι δύο αυτοί όροι καταγράφονται ως συμπληρωματικές όψεις της πόλης, αν λάβουμε υπόψη ότι ο χώρος υπαγορεύει τις οικονομικές δραστηριότητες και τον κοινωνικό χαρακτήρα της πόλης και ο ρόλος με τη σειρά του, προδιαγράφει την οργάνωση του χώρου και της κοινωνίας ή, στην περίπτωση διαφοροποίησής του, ενεργοποιεί μεταβολές.

Η Πρέβεζα, πόλη της Ηπείρου, πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού και της μοναδικής Επαρχίας Νικοπόλεως και Πάργας, βρίσκεται στην είσοδο του Αμβρακικού κόλπου. Γεωγραφικά, η πόλη βρίσκεται σε στρατηγική θέση στο κέντρο της παράλιας βορειοδυτικής Ελλάδας και αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της προαναφερόμενης σχέσης χώρου και ρόλου.

Βρίσκεται στο νότιο άκρο του Νομού που έχει σφηνοειδή μορφή και καταλήγει σε μια χερσόνησο με δύο σκέλη που φράζει την είσοδο του Αμβρακικού Κόλπου. Στον όρμο που σχηματίζεται από τα δύο σκέλη, εισχωρεί το ακρωτήριο του Ακτίου της Αιτωλοακαρνανίας που απέχει από την προβλήτα του λιμανιού της Πρέβεζας μόνο 600 μέτρα. Στο ανατολικό

¹ Ευάγγελος Γρ. Αυδίκος, ΠΡΕΒΕΖΑ 1945-1990. Όψεις της μεταβολής μιας επαρχιακής πόλης. Λαογραφική Εξέταση, Πρέβεζα 2000, σελ. 33-34.

σκέλος (χερσόνησος του Αγίου Θωμά), βρίσκονται οι παραδοσιακοί μικροί παραθεριστικοί οικισμοί των κατοίκων της πόλης. Η πόλη παρέχει πρόσβαση από τα Δυτικά στις ακτές του Ιονίου πελάγους, αμμώδεις εκτάσεις και παραλίες συνολικής έκτασης πάνω από 50 χιλιομέτρων σε ελάχιστη απόσταση από τον οδικό άξονα Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας.²



Αεροφωτογραφία της ευρύτερης περιοχής της πόλης της Πρέβεζας.³

Οφείλει την ύπαρξη και εξέλιξή της στη γεωγραφική θέση της. Την άποψη αυτή ενισχύει η επιχειρηματολογία που αναπτύχθηκε γύρω από την ονομασία της. Κατά τον Π. Αραβαντινό, Πρέβεζα σημαίνει προμήθεια από την ιταλική λέξη «Πρεβεζιόνε»⁴. Κατά τον Π. Φουρική, Πρέβεζα σημαίνει ό,τι και το πέρασμα από την αλβανική «preveze»⁵. Η γεωγραφική θέση και οι ιστορικές συγκυρίες ανέσυραν τον προϋπάρχοντα οικισμό από την αφάνεια και τον επιφόρτισαν με ευθύνες, όσον αφορά στην ευρύτερη περιοχή, γεγονός που αναδεικνύει τη διαμορφωμένη πόλη. Επίσης, οι προηγούμενες συνθήκες καθόρισαν τον κοινωνικοοικονομικό χαρακτήρα της πόλης και τη σχέση της με την περιφέρεια. Τέλος, ο ρόλος της επηρέασε την πληθυσμιακή σύνθεση και την πολιτισμική συμπεριφορά των κατοίκων⁶.

² «Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δήμου Πρέβεζας», Μάρτιος 1992, σελ. 10, και «Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Πρέβεζας Νομού Πρέβεζας – Α' στάδιο», Νοέμβριος 2005, σελ. 8.

³ Από www.preveza.gr, αεροφωτογραφία του Ν. Καράμπελα.

⁴ Π. Αραβαντινός, Χρονογραφία της Ηπείρου, τόμος Β', Αθήνα 1856, σελ. 133.

⁵ Π. Φουρικής, «Μικρά συμβολή εις την ηπειρωτικήν ιστορίαν, Νικόπολις – Πρέβεζα», Ηπειρωτικά Χρονικά, 4, 1929, σελ. 245.

⁶ Ευάγγελος Γρ. Αυδίκος, ΠΡΕΒΕΖΑ 1945-1990. Όψεις της μεταβολής μιας επαρχιακής πόλης. Λαογραφική Εξέταση, Πρέβεζα 2000, σελ.35.

1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ιστορία της Πρέβεζας ξεκινά από την αρχαιότητα. Γύρω στα 290 π.Χ., ο βασιλιάς της Ηπείρου Πύρρος, έκτισε στη σημερινή θέση της Πρέβεζας την πόλη Βερενίκη, για να τιμήσει την πεθερά του. Με το όνομα και την ιστορία της είναι συνδεδεμένο το Άκτιο και η Νικόπολη. Μετά από τη ναυμαχία του Ακτίου, το 31 π.Χ., μεταξύ Αντώνιου - Κλεοπάτρας και Οκταβιανού Αύγουστου, ο νικητής Αύγουστος ιδρύει την πόλη Νικόπολη. Τα γεγονότα αυτά υπήρξαν καθοριστικά για την εξέλιξη και την πορεία του τότε γνωστού κόσμου. Τον 3ο αι. μ.Χ., η Νικόπολη έγινε πρωτεύουσα της παλαιάς Ηπείρου, με πληθυσμό 300.000 κατοίκους.

Η Πρέβεζα ιδρύθηκε μετά την οριστική παρακμή της Νικόπολης. Η γεωγραφική θέση του χώρου σαφώς έπαιξε σημαντικό ρόλο και στη δημιουργία αλλά και στην εξέλιξη του οικισμού της Πρέβεζας. Γύρω στον 12ο αιώνα αποκτάει ταυτότητα. Τα ιστορικά γεγονότα (καταστροφή Νικόπολης, Βενετοκρατία, Τουρκοκρατία,) επέδρασαν στην εξέλιξη του οικισμού.

Η Πρέβεζα διαμορφώνεται ως οικισμός σε χρόνους δύσκολους για τη βυζαντινή αυτοκρατορία και αποκτά σημασία για τις διάφορες εθνοφυλετικές ομάδες (Βούλγαροι, Σλάβοι κλπ.) με την εξασφάλιση στρατηγικών θέσεων.

Ίσως, η σύσταση της πόλης να έγινε τον 11ο αιώνα, όταν παραχωρήθηκε από τον Βυζαντινό Αυτοκράτορα στους Βενετούς ως «Εμπορείο». Οι Βενετοί βοήθησαν στην ανάδειξή της σε εμπορικό και κυρίως διαμετακομιστικό κέντρο, εξυπηρετώντας τις εισαγωγικές και εξαγωγικές τους δραστηριότητες στην Ήπειρο και στην ευρύτερη περιοχή.

Στην πρώτη αυτή περίοδο και καθ' όλο το Μεσαίωνα, η Πρέβεζα ακολούθησε τις τύχες του Δεσποτάτου της Ηπείρου του οποίου υπήρξε τμήμα. Απειλήθηκε επανειλημμένα από Νορμανδούς, Βενετούς, Αλβανούς, Φράγκους και Τούρκους που τελικά την κατέλαβαν το 1449, και ο Σουλτάνος Βαγιαζήτ Β΄ κατασκεύασε στην Πρέβεζα Ναύσταθμο με νεώριο.

Ακολουθεί μια περίοδος τρεισήμισι αιώνων, κατά τη διάρκεια της οποίας η Πρέβεζα γνώρισε την εναλλασσόμενη κυριαρχία της Βενετικής Δημοκρατίας και της Τουρκικής Αυτοκρατορίας, στα πλαίσια της οποίας έγινε ορμητήριο του πειρατή Μπαρμπαρόσα.

Το 1500, την κατακτούν οι Βενετοί, ακολουθούν οι Τούρκοι το 1530 με μία Τουρκοβενετική συνθήκη και για ένα ολόκληρο αιώνα παραμένει υπό οθωμανική κυριαρχία.

Το 1684, κυριεύεται για λίγο καιρό από τον επιδρομέα Μοροζίνη και καταστρέφεται.

Το 1699, με τη συνθήκη του Κάρλοβιτς η Πρέβεζα υποχρεώθηκε να κατεδαφίσει τα φρούριά της. Είναι η πρώτη μεγάλη καταστροφή της.

Το 1718, την κατακτούν ξανά οι Βενετοί και τότε πρωτοκατοικούν την Πρέβεζα πολλοί Επτανήσιοι ναυτικοί και Ιταλοί ψαράδες.

Από τους Βενετούς θα περάσει, το 1797, τον καιρό του Ναπολέοντα, στη γαλλική κατοχή που θα κλείσει με το φοβερό «Χαλασμό της Πρέβεζας» από τον Αλή Πασά το 1798. Είναι η δεύτερη μεγάλη καταστροφή-σταθμός στην ιστορία της. Αυτή είναι και η τελευταία τουρκική κατοχή που κράτησε μέχρι την απελευθέρωση και κατά την οποία η Πρέβεζα γνώρισε περιόδους μεγάλης εξέλιξης και αύξησης του πληθυσμού της. Ο εμπορικός και διαμετακομιστικός ρόλος της κατοχυρώθηκε περισσότερο από τον Αλή Πασά, ο οποίος ήθελε την Πρέβεζα πύλη και σημείο πρόσβασης προς την Ευρώπη. Έτσι, ενίσχυσε την πόλη με οχυρωματικά έργα (τάφος, κάστρα) και κατέβαλε προσπάθειες να ανοίξει δρόμους για τη διακίνηση των προϊόντων στο εσωτερικό της επικράτειάς του⁷.

Στις 21 Οκτωβρίου του 1912 η πόλη παραδίνεται στον ελληνικό στρατό μετά από μία περίφημη μάχη στη Νικόπολη⁸.

1.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Κύριο χαρακτηριστικό της Πρέβεζας είναι η ποικιλομορφία του τοπίου με τις φυσικές εναλλαγές του, το ήπιο και υγιεινό κλίμα, η πλούσια βλάστηση και τα άφθονα νερά, στοιχεία που την καθιστούν μια από τις πιο χαρισματικές περιοχές της χώρας. Είναι πεδινή με κάποια έλη στα βόρεια, κοντά στις λιμνοθάλασσες, και χαμηλούς λόφους στη χερσόνησο του Αγίου Θωμά. Το έδαφός της είναι αρκετά γόνιμο με πολλά νερά και πλούσια βλάστηση.

Το χαρακτηριστικό της Πρέβεζας τα προηγούμενα χρόνια ήταν ο Ελαιώνας της που σήμερα φθίνει, τόσο από γήρανση των δένδρων που δεν αντικαθίστανται, όσο και γιατί σε

⁷ Ευάγγελος Γρ. Αυδίκος, *ΠΡΕΒΕΖΑ 1945-1990. Όψεις της μεταβολής μιας επαρχιακής πόλης. Λαογραφική Εξέταση*, Πρέβεζα 2000, σελ. 99.

⁸ Ευάγγελος Γρ. Αυδίκος, *όπ. π.* σελ.36.

μεγάλο βαθμό ξεριζώνεται, είτε για να αντικατασταθεί από αποδοτικότερες καλλιέργειες (θερμοκήπια κλπ.) είτε για ανέγερση κατοικιών κυρίως στον περιαστικό χώρο.

Ιδιαίτερα αξιόλογο είναι το ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον του Δήμου Πρέβεζας. Σε ένα αρκετά μεγάλο τμήμα του οικισμού της Πρέβεζας διατηρείται η τυπολογία και μορφολογία της παλιάς πόλης. Η προστασία και η ανάδειξη όλων αυτών των στοιχείων της πολιτισμικής κληρονομιάς συμβάλλει στην απόκτηση ταυτότητας και στην τουριστική προβολή του Δήμου στο ευρύτερο χωρικό περιβάλλον. Η ίδια η πόλη φέρει έντονα τα ίχνη της ιστορικής της διαδρομής. Στην πόλη υπάρχουν τρία κάστρα και οχυρωματική τάφρος, διατηρητέα κτίσματα, ενώ σε μικρή απόσταση βρίσκεται το Φρούριο του Ακτίου και το Κάστρο του Παντοκράτορα. Άλλα κοντινά αξιοθέατα είναι η Ρωμαϊκή Νικόπολη, η αρχαία Κασσώπη, ο μυθικός Αχέρωντας στη νότια πλευρά του Ζαλόγγου με το Νεκρομαντείο στις εκβολές του, οι βυζαντινές εκκλησίες, τα βενετικά και οθωμανικά κάστρα, το μαρτυρικό Ζάλογγο και η ρομαντική καστροπολιτεία της Πάργας. Υλικά από τη Νικόπολη χρησιμοποιήθηκαν για οικοδομικές δραστηριότητες στην πόλη αρκετά από τα οποία σώζονται στο Φρούριο του Παντοκράτορα και στο επιθαλάσσιο τείχος της σημερινής προκυμαίας.

Από τα σημαντικότερα ιστορικά ίχνη είναι η Τάφρος που σώζεται σε όλο της σχεδόν το μήκος, τα δύο φρούρια (του Αγίου Γεωργίου και του Αγίου Ανδρέα), τα Παλιοσάραγγα που δεν διατηρούνται παρά μόνο γεωμετρικά (είναι στρατόπεδο όπως και τα δύο Φρούρια), ο Ανατολικός Προμαχώνας στη Βρυσούλα και άλλα μικρότερα⁹.

⁹ www.el.wikipedia.org

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

2.1. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Ο Νομός Πρέβεζας καταλαμβάνει μία από τις πλέον περιφερειακές και απομακρυσμένες θέσεις στον ελληνικό χώρο γνωρίζοντας, στο πέρασμα του χρόνου, βίαιες μεταβολές στις εθνογραφικές και ανθρωπογεωγραφικές του ενότητες. Σε έκταση είναι ο μικρότερος Νομός της Περιφέρειας, αλλά έχει τη μεγαλύτερη πυκνότητα, όπως βλέπουμε και από τον παρακάτω πίνακα. Ο δήμος Πρέβεζας καταλαμβάνει έκταση 66,8 τετραγωνικά χιλιόμετρα και μικτή πυκνότητα 293,4 άτομα ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.

Πίνακας 1: Πραγματικός Πληθυσμός, έκταση και πυκνότητα πληθυσμού της Περιφέρειας Ηπείρου και των Νομών αυτής. [Συμπεριλαμβάνεται κατάταξη στις συνολικές γεωγραφικές ενότητες της χώρας.]

Γεωγραφική Ενότητα	Πραγματικός Πληθυσμός 2001	Έκταση (τ.χλμ.)	Μικτή Πυκνότητα (ατ./τ.χλμ.)
<i>Νομός Πρέβεζας</i>	59.356 <i>Θέση 40^η (σε σύνολο 51)</i>	1.036 <i>Θέση 45^η (σε σύνολο 51)</i>	57,3 <i>Θέση 19^η (σε σύνολο 51)</i>
<i>Δήμος Πρέβεζας</i>	19.605	66,8	293,4

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ (Απογραφή πληθυσμού 2001, Κατανομή της εκτάσεως της Ελλάδας κατά βασικές κατηγορίες 1991), ίδια επεξεργασία.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζουμε την εξέλιξη του Δήμου Πρέβεζας συγκρίνοντας τα στοιχεία με τα αντίστοιχα του συνόλου της χώρας, της περιφέρειας Ηπείρου, του Νομού Πρέβεζας και των άλλων δήμων του νομού από το 1981 έως και το 2001, σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής της ΕΣΥΕ.

Πίνακας 2: Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμων & Κοινοτήτων Νομού Πρέβεζας

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΜΕΤΑΒΟΛΗ '81-'91	ΜΕΤΑΒΟΛΗ '91-'01
	1981	1991	2001		
Σύνολο Χώρας	9.740.417	10.259.900	10.964.020	5,33	6,86
Περιφέρεια Ηπείρου	324.541	339.728	353.820	4,68	4,15
Νομός Πρέβεζας	55.915	58.628	59.356	4,85	1,24
% Νομού στην Περιφέρεια	17,23	17,26	16,78		
Δήμος Πρέβεζας	15.085	16.886	19.605	11,94	16,10
% Δήμου στο Νομό	26,98	28,80	33,03		
Δήμος Ανωγείου		1.649	1.539		-6,67
Δήμος Ζαλόγγου		5.179	5.043		-2,63
Δήμος Θεσπρωτικού		5.653	5.474		-3,17
Δήμος Λούρου		5.619	5.270		-6,21
Δήμος Πάργας	3.575	3.569	4.033	-0,11	13,00
Δήμος Φαναρίου	9.121	9.505	8.911	4,21	-6,25
Δήμος Φιλιπιάδας		9.415	8.429		-10,47
Κοινότητα Κρανέας	1.178	1.153	1.052	-2,12	-8,76

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε., απογραφή πληθυσμού 1981,1991,2001

Παρατηρούμε λοιπόν ότι ως προς το πληθυσμιακό μέγεθος ο Δήμος Πρέβεζας κατατάσσεται πρώτος στο Νομό υπερέχοντας σημαντικά από τους υπόλοιπους Δήμους. Το 2001, συγκεντρώνει σχεδόν το διπλάσιο πληθυσμό από τους Δήμους Φαναρίου και Φιλιπιάδας. Παρατηρούμε επίσης τον υψηλό μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης του πληθυσμού του Δήμου (1,6%) που υπερβαίνει κατά πολύ το ρυθμό αύξησης του Νομού (0,12).

Δεδομένου ότι στο σύνολο του Νομού όλοι οι Δήμοι, με εξαίρεση το Δήμο Πάργας μειώνονται ως προς τον πληθυσμό τους, ο Δήμος Πρέβεζας προσελκύει ένα ποσοστό «νέου» πληθυσμού από τους γειτονικούς Δήμους, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η πληθυσμιακή διαφορά των Δήμων. Η εντεινόμενη αύξηση του πληθυσμού και η ιδιαίτερη δυναμική του δημιουργεί σχέσεις εξάρτησης – επιρροής, με τα υπόλοιπα κέντρα.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι ο πληθυσμός του Δήμου είναι ο μόνιμος κατά τους χειμερινούς μήνες και θα πρέπει εδώ να αναφερθεί ότι ο πληθυσμός αιχμής, που περιλαμβάνει τον εποχιακό πληθυσμό (παραθεριστές και τουρίστες) είναι κατά πολύ μεγαλύτερος¹⁰.

Ο δήμος εμφανίζεται δυναμικός και είναι ο κυρίαρχος οικισμός λόγω:

- ❖ Του διοικητικού του ρόλου, είναι έδρα α΄ και β΄ βαθμού τοπικής αυτοδιοίκησης.
- ❖ Της θέσης του στο οικιστικό δίκτυο της Περιφέρειας.
- ❖ Των υπερτοπικών λειτουργιών που συγκεντρώνει, δηλ. διοίκηση, εκπαίδευση, υγεία, αθλητισμός.

Ο ρόλος που διαδραματίζει είναι αυτός του νομαρχιακού κέντρου ανάπτυξης. Αναπτύσσεται δυναμικά προς όλες τις κατευθύνσεις με προτεραιότητα γραμμικά κατά μήκος της Ε.Ο. 21, όσον αφορά εμπορικές και βιοτεχνικές χρήσεις, και της παραλίας, όσον αφορά την κατοικία¹¹.

Στη συνέχεια, στον παρακάτω πίνακα, για περαιτέρω ανάλυση του πληθυσμού του Δήμου Πρέβεζας παρουσιάζονται στοιχεία του πληθυσμού των ετών 1981, 1991 και 2001, καθώς και οι αντίστοιχες μεταβολές του ανά οικισμό και οικιστική θέση. Ο Καποδιστριακός Δήμος Πρέβεζας αποτελείται από τον πρώην Δήμο Πρέβεζας και τις πρώην κοινότητες Μιχαλιτσίου, Μύτικα, Νικόπολις και Φλαμπούρων που αντιστοιχούν στα σημερινά Δημοτικά Διαμερίσματα (Δ.Δ.) του Δήμου. Τα παραπάνω Δ.Δ. περιλαμβάνουν τους ομώνυμους οικισμούς και επιπλέον τους οικισμούς Αγία Τριάδα, Άγιο Θωμά, Νεοχώρι, Παντοκράτορα, Ψαθάκι (Δ.Δ. Πρέβεζας), Άγιο Νικόλαο (Δ.Δ. Μιχαλιτσίου), καθώς και τις οικιστικές θέσεις Άγιοι Απόστολοι, Καλαμίτσι, Αμβρακικό (ή Πνευματικό Φάρο) (Δ.Δ. Πρέβεζας), Μάζωμα (Δ.Δ. Νικόπολης)¹².

¹⁰ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α΄ στάδιο», σελ. 15.

¹¹ Όπ.π., σελ. 162.

¹² «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α΄ στάδιο», σελ. 16.

**Πίνακας 3: Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμου Πρέβεζας, οικισμών & οικιστικών θέσεων
αυτού.**

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΜΕΤΑΒΟΛΗ '81-'91		ΜΕΤΑΒΟΛΗ '91-'01	
	1981	1991	2001	Απόλυτη %	Μέση Ετήσια	Απόλυτη %	Μέση Ετήσια
Δήμος Πρέβεζας	15.085	16.886	19.605	11,94	1,19	16,10	1,61
Δ.Δ. Πρέβεζας	13.624	15.119	17.724	10,97	1,10	17,23	1,72
Πρέβεζα	12.662	13.341	16.321	5,36	0,54	22,34	2,23
Αγία Τριάδα	44	-	-	-	-	-	-
Άγιοι Απόστολοι	-	239	-	-	-	-	-
Άγιος Θωμάς	258	302	337	17,05	1,71	11,59	1,16
Καλαμίτσι	-	-	68	-	-	-	-
Νεοχώριο	226	247	249	9,29	0,93	0,81	0,08
Παντοκράτορας	285	354		24,21	2,42		
Ψαθάκι	149	636	749	326,85	32,68	17,77	1,78
Δ.Δ. Μιχαλιτσίου	375	389	374	3,73	0,37	-3,86	-0,39
Μιχαλίτσι	329	320	309	-2,74	-0,27	-3,44	-0,34
Άγιος Νικόλαος	46	69	65	50,00	5,00	-5,80	-0,58
Δ.Δ. Μύτικα	578	866	860	49,83	4,98	-0,69	-0,07
Μύτικας	578	866	860	49,83	4,98	-0,69	-0,07
Δ.Δ. Νικόπολης	347	331	343	-4,61	-0,46	3,63	0,36
Νικόπολη	347	315	328	-9,22	-0,92	4,13	0,41
Μάζωμα		16	15			-6,25	-0,63
Δ.Δ. Φλαμπούρων	161	181	304	12,42	1,24	67,96	6,8
Φλάμπουρα	161	181	304	12,42	1,24	67,96	6,8

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο Δήμος Πρέβεζας παρουσιάζει σημαντική θετική πληθυσμιακή μεταβολή. Από το 1981 και έπειτα ο πληθυσμός αυξάνεται συνεχώς και

μάλιστα με εντονότερο ρυθμό κάθε δεκαετία. Έτσι, το 1981 είχε 15.085 κατοίκους, για να αυξηθεί το 1991 σε 16.886 και να καταμετρηθεί το 2001 σε 19.605. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι τη δεκαετία 1981-1991 και 1991-2001, η σχετική αύξηση του πληθυσμού του Δήμου Πρέβεζας ήταν 11,94% και 16,1% αντίστοιχα, όταν η σχετική αύξηση σε επίπεδο Νομού ήταν 4,85% και 1,25% ενώ σε επίπεδο χώρας ήταν μόνο 5,33% και 6,86% αντίστοιχα.

Η μεγάλη αύξηση του πληθυσμού του οφείλεται κυρίως στο θετικό ποσοστό μεταβολής του Δ.Δ. Πρέβεζας, και ιδίως της πόλης της Πρέβεζας, που συγκεντρώνει τους περισσότερους «νέους» κατοίκους. Η διαφοροποίηση αυτή αντικατοπτρίζει την εσωτερική μετακίνηση που έγινε προς την πρωτεύουσα του Νομού. Αυτό μας κάνει να συμπεράνουμε ότι επειδή αποτελεί το μοναδικό σημαντικό αστικό κέντρο του Νομού, το οποίο και συγκεντρώνει όλες σχεδόν τις οικονομικές, διοικητικές και κοινωνικές εξυπηρετήσεις, εκτιμάται ότι οι περισσότεροι «νέοι» κάτοικοι προέρχονται από γειτονικούς δήμους που εγκαθίστανται στην Πρέβεζα λόγω των περισσότερων ευκαιριών εργασίας που προσφέρει ή που επιστρέφουν σε αυτή κατά την περίοδο συνταξιοδότησης. Επίσης, την επισκέπτονται κάθε μέρα μεγάλος αριθμός από τις γύρω Κοινότητες. Έτσι, οι υψηλοί ρυθμοί πληθυσμιακής αύξησης οφείλονται στα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει ο Δήμος και ειδικότερα η Πρέβεζα και που σχετίζονται με την υψηλή παροχή υπηρεσιών, τις οικονομικές ευκαιρίες και τις δυνατότητες απασχόλησης, το σχετικά χαμηλό κόστος ζωής, την απουσία οξυμένων κοινωνικών προβλημάτων και το πλούσιο φυσικό περιβάλλον¹³. Με την ευρύτερη έννοια του Πολεοδομικού Συγκροτήματος έχει καθημερινή λειτουργία και με τις κοινότητες: Μύτικα, Νικόπολις (Σμυρτούλα) και Καναλίου.

Ενδιαφέρον για την εξέλιξη του πληθυσμού παρουσιάζει και η εξέλιξη της πυκνότητας του πληθυσμού από το 1981 έως το 2001, με βάση τα στοιχεία των απογραφών, η οποία παρουσιάζεται θετική τόσο σε επίπεδο Νομού όσο και σε επίπεδο Δήμου.

Από τον παρακάτω πίνακα, διαπιστώνεται ότι το 1981, στο Νομό, αναλογούν 54 κάτοικοι ανά τ. χλμ. Αυτά τα στοιχεία διαφοροποιούνται το 1991, οπότε η πυκνότητα του πληθυσμού ανέρχεται σε 56 κατοίκους ανά τ. χλμ. Το 2001, η πυκνότητα του πληθυσμού ανά τ. χλμ. αυξάνεται στους 57 κατοίκους.

¹³ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 154.

Πίνακας 4: Εξέλιξη πυκνότητας πληθυσμού στο Νομό Πρέβεζας και το Δήμο Πρέβεζας, την περίοδο 1981-2001.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	Επιφά- νεια	1981		1991		2001	
		Πληθυσμός	Κάτοικοι ανά τ.χλμ.	Πληθυσμός	Κάτοικοι ανά τ.χλμ.	Πληθυσμός	Κάτοικοι ανά τ.χλμ.
Νομός Πρεβέζης	1.035,94	55.915	54,00	58.628	56,60	59.356	57,30
Δήμος Πρεβέζης	66,835	15.085	225,71	16.886	252,65	19.605	293,33
Δ.Δ.Πρεβέζης	31,526	13.624	432,15	15.119	479,57	17.724	562,20
Δ.Δ.Μιχαλιτσίου	8,706	375	43,07	389	44,68	374	42,96
Δ.Δ.Μύτικα	14,71	578	39,29	866	58,87	860	58,46
Δ.Δ.Νικοπόλεως	7,043	347	49,27	331	46,00	343	48,70
Δ.Δ.Φλαμπούραν	4,85	161	33,20	181	37,32	304	62,68

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε.

Επίσης, γίνεται φανερή η έντονη αστικοποίηση που συντελέστηκε από το 1981 και μετά, αφού η πυκνότητα του πληθυσμού του Δήμου Πρεβέζης από 225 άτομα ανά τ. χλμ. το 1981, έφτασε το 2001 σε 293 άτομα ανά τ. χλμ. Αξιοσημείωτη ήταν η αύξηση της πυκνότητας του Δ.Δ. Πρεβέζης (κεντρικός ιστός της πόλης της Πρέβεζας), η οποία από 432 άτ./τ.χλμ. το 1981, έφθασε να αριθμεί τα 562 άτ./τ.χλμ. το 2001. Αυτό σημαίνει ότι κατά την περίοδο 1981-2001, προστέθηκαν 130 κάτοικοι ανά τ. χλμ. (αύξηση πυκνότητας περίπου 30%). Επίσης, αύξηση της τάξης του 50% κατά την ίδια περίοδο, παρατηρείται στην πυκνότητα του οικισμού Μύτικα, όπου η πυκνότητα από 39 άτ./τ.χλμ. το 1981, έφθασε τα 58 άτ./τ.χλμ.

2.2. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΦΥΛΛΟ ΚΑΙ ΠΥΡΑΜΙΔΑ ΗΛΙΚΙΩΝ

Η κατανομή του πληθυσμού κατά ηλικία στο Δήμο Πρέβεζας ακολουθεί σχεδόν την κατανομή του Νομού Πρέβεζας. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται το ποσοστό των ανδρών και γυναικών αλλά και οι ηλικίες των κατοίκων, τόσο σε επίπεδο Νομού όσο και σε επίπεδο Δήμου Πρέβεζας τη χρονική περίοδο 1981-2001.

Αναφορικά με τη δημογραφική διάρθρωση του Δήμου, παρατηρείται αύξηση των παραγωγικών ηλικιών (15-64). Ειδικότερα, η αύξηση του πληθυσμού της τελευταίας δεκαετίας προέρχεται κυρίως από τις ηλικίες των 45 ετών και άνω που είτε επιλέγουν την περιοχή ως νέο τόπο εγκατάστασης είτε επιστρέφουν μετά από μια περίοδο εγκατάλειψης. Η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα είναι αυτή των 45-64. Όμως, η ομάδα ηλικιών 65 και άνω παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση και αντιπροσωπεύει το υψηλότερο ποσοστό των «νέων» κατοίκων που εγκαθίστανται στο Δήμο, πιθανόν έπειτα από τη συνταξιοδότησή τους. Παράλληλα, ανησυχητική μείωση εμφανίζουν οι μικρές ηλικίες (0-14). Με βάση τα στοιχεία της απογραφής του 2001 προκύπτει ότι ο πληθυσμός στο Δήμο γηράσκει, αλλά εξακολουθεί να είναι νεότερος από τον πληθυσμό του Νομού. Αυτό σημαίνει ότι ο Δήμος παραμένει ευνοϊκός στο σύνολο του Νομού ως προς την κατανομή των ηλικιακών ομάδων. Ωστόσο, η μείωση του ρυθμού ανανέωσης του πληθυσμού υποδεικνύει την ανάγκη για υπηρεσίες και παροχές του μελλοντικά γηρασμένου πληθυσμού¹⁴.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα στοιχεία του πίνακα, παρατηρούμε ότι το 1981 η κατανομή του πληθυσμού κατά φύλο δείχνει μία μικρή υπεροχή των γυναικών έναντι των ανδρών (51,44% έναντι 48,55%), σε επίπεδο Νομού Πρέβεζας. Αλλά και σε επίπεδο Δήμου, οι γυναίκες υπερτερούν έναντι των ανδρών με ποσοστό 50,74% έναντι 49,25% αντίστοιχα. Διαπιστώνουμε ότι το 1981, η ηλικία που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό και στους άνδρες (31,63%) και στις γυναίκες (30,47%) είναι οι ηλικίες από 20-44 ετών. Οι γυναίκες υπερτερούν ως προς τους άνδρες στις ηλικίες από 45 ετών και άνω, ενώ οι άνδρες από 0-44 ετών. Το ανησυχητικό είναι ότι οι ηλικίες 0-4 έχουν πολύ χαμηλό ποσοστό και στα δύο φύλα με μία μικρή υπεροχή των ανδρών έναντι των γυναικών.

¹⁴ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 155.

Πίνακας 5: Πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών το 1981.

1981							
Περιοχή		ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ			ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ		
Ομάδες Ηλικιών	Φύλο	Άρρενες	Θήλειες	Αμφοτέρων των φύλων	Άρρενες	Θήλειες	Αμφοτέρων των φύλων
0-4		2.675	2.481	5.156	603	746	1.349
%		9,83	8,6	9,2	9,15	10,99	10,1
5-19		7.145	7.221	14.366	1.656	1.565	3.241
%		26,25	25,04	25,6	25,14	23,06	24,2
20-44		8.608	8.797	17.405	2.327	2.332	4.659
%		31,63	30,47	31,1	35,33	34,37	34,8
45-64		5.748	6.148	12.166	1.256	1.187	2.443
%		21,12	21,32	21,7	19,07	17,49	18,3
65+		3.036	3.912	6.948	743	934	1.677
%		11,15	13,56	12,4	11,28	13,76	12,6
ΣΥΝΟΛΟ		27.212	28.829	56.041	6.585	6.784	13.369
		48,55%	51,44%	100%	49,25%	50,74%	100%

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε.

Η κατάσταση αυτή διαφοροποιείται κατά πολύ το 1991, όπως παρατηρούμε και από τον παρακάτω πίνακα. Η υπεροχή των ανδρών τόσο σε επίπεδο Νομού όσο και σε επίπεδο Δήμου είναι εμφανής (50,65% ποσοστό ανδρών έναντι 49,34% των γυναικών για το Νομό και 50,06% έναντι 49,94% αντίστοιχα, για το Δήμο). Οι ηλικίες με το μεγαλύτερο ποσοστό σε επίπεδο Νομού είναι και στα δύο φύλα από 45 έως 64 ετών. Το πιο αξιοσημείωτο είναι ότι και τα δύο φύλα παρουσιάζουν μεγάλο ποσοστό στην κατηγορία 0-14 ετών, το οποίο είναι πολύ ελπιδοφόρο για το Νομό.

Όσον αφορά στο Δήμο, την ίδια χρονολογία, οι άνδρες υπερτερούν με ποσοστό 23,71% έναντι των γυναικών στις ηλικίες 30-44, ενώ αντίθετα οι γυναίκες υπερτερούν στις ηλικίες 45-64 ετών με ποσοστό 23,14%. Παρατηρούμε, επίσης από το διάγραμμα, ότι το 1991, η πυραμίδα ηλικιών του Δήμου Πρέβεζας κατά μεγάλες ηλικιακές ομάδες, παρουσιάζει μια σχετική «κανονικότητα» (με εξαίρεση τις κατηγορίες 15-29 που οφείλεται στην έξοδο του πληθυσμού για σπουδές, εξεύρεση εργασίας ή, στην περίπτωση των ανδρών, για την άσκηση της στρατιωτικής θητείας). Το ελπιδοφόρο για το Δήμο Πρέβεζας παραμένει το μεγάλο ποσοστό και των δύο φύλων στις ηλικίες 0-14 ετών, το οποίο είναι μεγαλύτερο και από του Νομού, 22,32% για τους άνδρες και 21,77% για τις γυναίκες, ενώ το αντίστοιχο του Νομού ήταν 20,95% και 20,08%.

Το 2001, η κατάσταση παραμένει σχεδόν η ίδια με εκείνη του 1991. Σε επίπεδο

Νομού, οι άνδρες κρατάνε την υπεροχή τους έναντι των γυναικών, αν και μειώνεται λίγο από 50,65% σε 50,02% . Οι ηλικίες που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη αύξηση είναι από 45-64 ετών και στα δύο φύλα. Αυτό όμως που είναι ανησυχητικό, είναι η μείωση του ποσοστού των ηλικιών 0-14 και στα δύο φύλα, 16,10% για τους άνδρες και 14,83% για τις γυναίκες. Επίσης, παρατηρούμε ότι οι άνδρες κρατάνε την υπεροχή τους έναντι των γυναικών στις ηλικίες από 0-64 ετών, ενώ οι γυναίκες υπερτερούν μόνο από 65 ετών και άνω.

Πίνακας 6: Πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών 1991 και 2001.

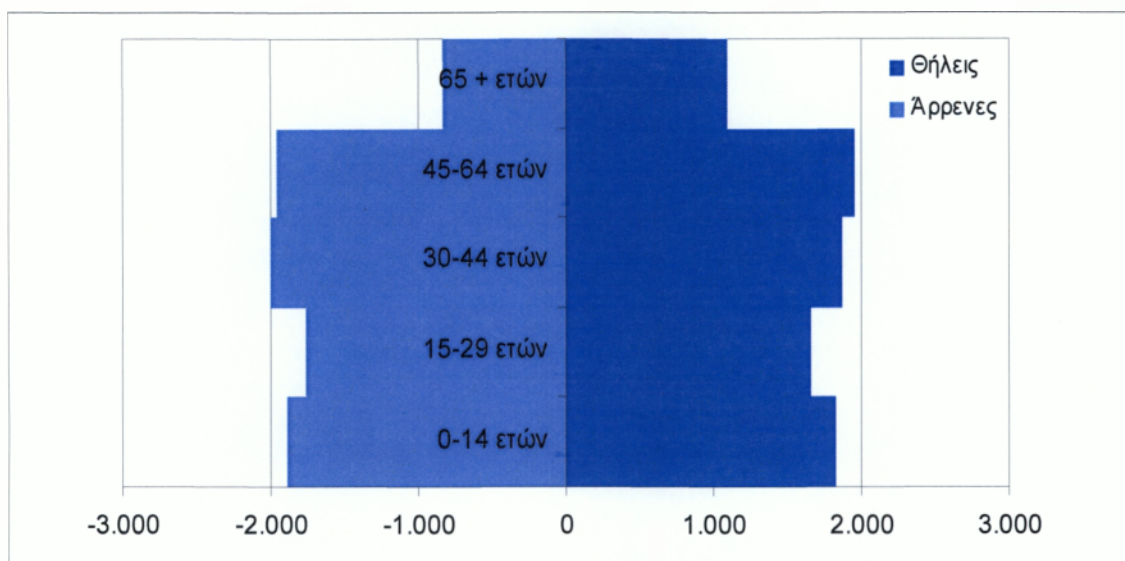
		1991					
Περιοχή		ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ			ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ		
Ομάδες Ηλικιών	Φύλο	Άρρενες	Θήλεις	Αμφοτέρων των φύλων	Άρρενες	Θήλεις	Αμφοτέρων των φύλων
0-14		6.225	5.811	12.036	1.887	1.836	3.723
	%	20,95	20,08	20,52	22,32%	21,77%	22,05%
15-29		6.232	5.262	11.494	1.767	1.664	3.431
	%	20,98	18,18	19,60	20,90%	19,73%	20,32%
30-44		6.445	5.572	12.017	2.004	1.880	3.884
	%	21,70	19,26	20,49	23,71%	22,29%	23,00%
45-64		7.212	7.430	14.642	1.959	1.951	3.910
	%	24,28	25,68	24,97	23,18%	23,14%	23,16%
65+		3.586	4.853	8.439	836	1.102	1.938
	%	12,07	16,77	14,39	9,89%	13,07%	11,48%
ΣΥΝΟΛΟ		29.700	28.928	58.628	8.453	8.433	16.886
		50,65%	49,34%	100,00%	50,06%	49,94%	100,00%

		2001					
Περιοχή		ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ			ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ		
Ομάδες Ηλικιών	Φύλο	Άρρενες	Θήλεις	Αμφοτέρων των φύλων	Άρρενες	Θήλεις	Αμφοτέρων των φύλων
0-14		4.779	4.400	9.179	1.711	1.572	3.283
	%	16,10%	14,83%	15,46%	17,59%	15,91%	16,75%
15-29		5.869	5.581	11.450	2.066	2.075	4.141
	%	19,77%	18,81%	19,29%	21,24%	21,00%	21,12%
30-44		6.241	5.687	11.928	2.162	2.263	4.425
	%	21,02%	19,17%	20,10%	22,23%	22,91%	22,57%
45-64		7.832	7.660	15.492	2.463	2.432	4.895
	%	26,38%	25,82%	26,10%	25,32%	24,62%	24,97%
65+		4.967	6.340	11.307	1.324	1.537	2.861
	%	16,73%	21,37%	19,05%	13,61%	15,56%	14,59%
ΣΥΝΟΛΟ		29.688	29.668	59.356	9.726	9.879	19.605
		50,02%	49,98%	100,00%	49,61%	50,39%	100,00%

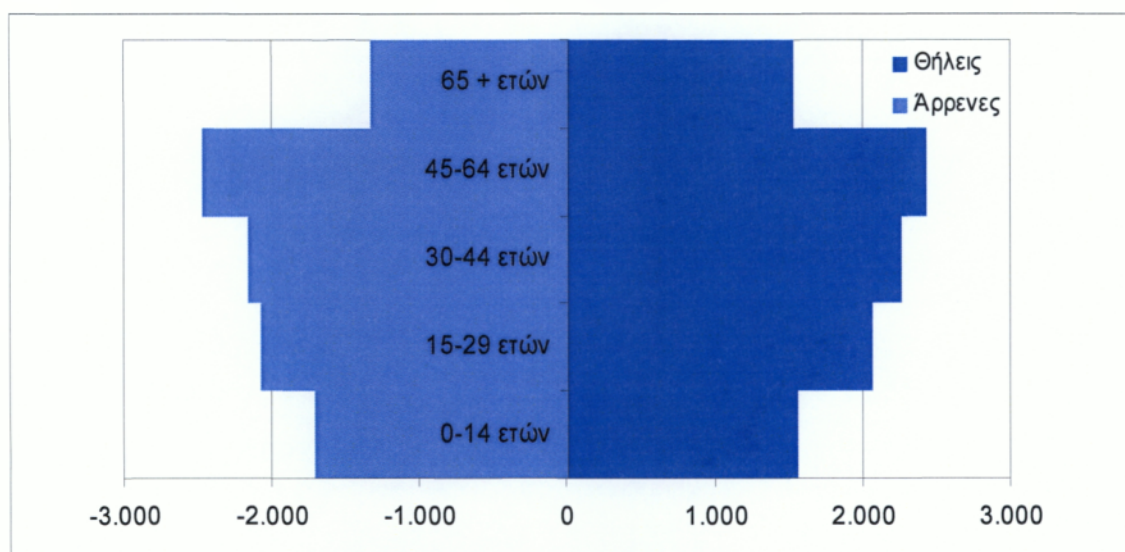
ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε., απογραφή πληθυσμού 1991,2001

Διάγραμμα 1: Πυραμίδα ηλικιών κατά φύλο του Δήμου Πρέβεζας, το έτος 1991 (Α) και το έτος 2001 (Β).

(Α)



(Β)



Αλλά και σε επίπεδο Δήμου, παρατηρούμε την ίδια κατάσταση που κυριαρχεί στο Νομό. Αυτό που πρέπει όμως να επισημάνουμε είναι ότι η βάση της πυραμίδας στενεύει με σαφή μείωση των μικρών ηλικιών, τάση κοινή για το σύνολο της χώρας που οφείλεται στην υπογεννητικότητα. Αυξημένες εμφανίζονται οι ηλικίες από 15 έως 64, ενώ η μεγαλύτερη διόγκωση της πυραμίδας παρατηρείται στην κορυφή, στην ηλικίες 65 και άνω. Η μορφή της πυραμίδας υποδηλώνει ότι ο πληθυσμός γηράσκει, γιατί οι αναπαραγωγικές ηλικίες θα

αντικατασταθούν στο μέλλον από μικρότερες σε μέγεθος. Πρόκειται για πληθυσμό που έχει μείωση των γεννήσεων και μεγάλη αναλογία ατόμων σε ηλικία από 45 ετών και άνω, τάση που αν συνεχιστεί, θα έχει επιπτώσεις στην οικονομία του Δήμου. Ιδιαίτερη σημασία έχει η ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού του Δήμου σε σχέση με το σύνολο του Νομού. Το 2001, παρουσιάζεται η ίδια κατάταξη στις ομάδες ηλικιών με εξαίρεση τις ηλικίες 65 ετών και άνω που εμφανίζουν μεγαλύτερο ποσοστό από τις ηλικίες 0-14. Ο δείκτης γήρανσης του πληθυσμού στο Νομό είναι ιδιαίτερα υψηλός (1,23) το 2001, ενώ του Δήμου είναι 0,87% το 2001 και 0,52 το 1991.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω στοιχεία, προκύπτει ότι ο πληθυσμός του Δήμου παρουσιάζει γήρανση. Από τη σύγκριση όμως με το Νομό προκύπτει ότι ο πληθυσμός του Δήμου είναι πιο νέος από αυτόν του Νομού, γεγονός που κρίνεται θετικό για τη δυναμικότητα του Δήμου σε επίπεδο Νομού. Ανησυχητική παραμένει ωστόσο η αύξηση του δείκτη γήρανσης την τελευταία δεκαετία, που καταδεικνύει τη μείωση του ρυθμού ανανέωσης του πληθυσμού του Δήμου και το αυξανόμενο βάρος του οικονομικά ενεργού πληθυσμού.

Το γενικότερο συμπέρασμα που εξάγεται είναι ότι τις τελευταίες τρεις δεκαετίες, ο Δήμος εμφανίζει υψηλούς ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης, που πιθανότατα οφείλεται στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και στις ευκαιρίες ανάπτυξης που διαθέτει, έναντι των άλλων δήμων της ευρύτερης περιοχής. Την τελευταία δεκαετία, η μέση ετήσια μεταβολή του φθάνει 1,61%, ποσοστό διπλάσιο από το αντίστοιχο σε επίπεδο χώρας, που ανέρχεται σε 0,69%, και πολύ μεγαλύτερο απ' του Νομού (0,12). Στο Νομό Πρέβεζας, ο Δήμος Πρέβεζας και Πάργας είναι οι μοναδικοί που εμφανίζουν θετική πληθυσμιακή μεταβολή, με το Δήμο Πρέβεζας να κατατάσσεται πρώτος στο Νομό με βάση τον πραγματικό πληθυσμό 1981,1991 και 2001. Ο πληθυσμός του Δήμου εμφανίζεται γηρασμένος το 2001, αλλά νεότερος από αυτόν του Νομού.

2.3. ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ

Η τιμή του δείκτη ερμηνεύει τη δομή των νοικοκυριών που είναι εγκατεστημένα στην περιοχή. Όταν η τιμή του δείκτη είναι σχετικά υψηλή, τα εγκατεστημένα νοικοκυριά έχουν περισσότερο αγροτική δομή, όπως πιθανόν συμβαίνει και στα Δ.Δ. Μιχαλιτσίου και Νικόπολης και κυρίως στο Δ.Δ. Φλαμπούρων. Αντίθετα, οι περιοχές στις οποίες ο δείκτης

κινείται σε χαμηλότερα επίπεδα, όπως το Δ.Δ. Πρέβεζας και ο Δήμος Πρέβεζας, είναι περισσότερο αστικοποιημένες¹⁵.

Πίνακας 7: Αριθμός νοικοκυριών και μέλη ανά νοικοκυριό, 1991-2001*

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ		ΜΕΛΗ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ		ΜΕΛΗ ΑΝΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	58.628	59.356	16.772	18.969	54.038	55.873	3,22	2,95
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	16.886	19.605	5.001	6.538	15.682	18.808	3,14	2,88
Δ.Δ. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	15.119	17.724	4.528	6.011	14.015	17.169	3,10	2,86
Δ.Δ. ΜΙΧΑΛΙΤΣΙΟΥ	389	374	106	100	369	316	3,48	3,16
Δ.Δ. ΜΥΤΙΚΑ	866	860	225	276	800	819	3,56	2,97
Δ.Δ. ΝΙΚΟΠΟΛΗΣ	331	343	91	91	319	287	3,51	3,15
Δ.Δ. ΦΛΑΜΠΟΥΡΩΝ	181	304	51	60	179	217	3,51	3,62

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε., απογραφή 1991,2001

(*) Στον πίνακα συμπεριλαμβάνονται τα νοικοκυριά που διαμένουν σε κανονικές και μη κανονικές κατοικίες.

Έτσι λοιπόν έχουμε για το Νομό Πρέβεζας, τον αριθμό των νοικοκυριών να αυξάνεται κατά την απογραφή του 2001 κατά 2.197 νοικοκυριά επιπλέον, ποσοστό της τάξεως του 13,1%, ενώ ο μέσος αριθμός μελών ανά νοικοκυριό μειώνεται το 2001 σε 2,95 έναντι 3,22 το 1991. Ωστόσο είναι λίγο υψηλότερος από αυτόν του Δήμου¹⁶.

Παρατηρώντας τον παρακάτω πίνακα, βλέπουμε ότι στο Δήμο Πρέβεζας ο αριθμός των νοικοκυριών αυξάνεται το 2001 από 5.001 που είχε το 1991, σε 6.538 νοικοκυριά. Αντίθετα, ο μέσος αριθμός μελών ανά νοικοκυριό εμφανίζεται μειωμένος, 2,88 το 2001 έναντι 3,14 το 1991.

Στα δημοτικά διαμερίσματα του Δήμου Πρέβεζας, ο αριθμός νοικοκυριών εμφανίζεται το 2001 σχετικά αυξημένος, εκτός από το Δ.Δ. Νικόπολης που παραμένει σταθερός.

¹⁵ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 24.

¹⁶ «Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δήμου Πρέβεζας», Μάρτιος 1992.

Αντίθετα τα μέλη των νοικοκυριών παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις. Στα Δ.Δ. Πρέβεζας, Μύτικα και Φλαμπούρων εμφανίζονται αυξητικές τάσεις το 2001 σε σχέση με το 1991, ενώ στα Δ.Δ. Μιχαλιτσίου και Νικόπολης μειώνονται τα μέλη των νοικοκυριών τους το 2001. Έτσι, παρατηρούμε ότι ο μέσος αριθμός μελών κυμαίνεται το 2001 σε χαμηλότερα επίπεδα από το 1991, με εξαίρεση το Δ.Δ. Φλαμπούρων που είναι το μοναδικό στο Δήμο που εμφανίζει θετική μεταβολή τη δεκαετία 1991-2001 (3,51 και 3,62 αντίστοιχα) και ταυτόχρονα έχει τον πιο υψηλό αριθμό μελών ανά νοικοκυριό (3,62). Το Δ.Δ. Μύτικα σημειώνει τη μεγαλύτερη πτώση με διαφορά από το 1991 0,59 μονάδες και έπονται τα Δ.Δ. Νικόπολης (με διαφορά 0,36 μονάδες), Μιχαλιτσίου (με 0,32 μονάδες διαφορά), και Πρέβεζας με διαφορά 0,24 ποσοστιαίες μονάδες.

Πίνακας 8: Αριθμός νοικοκυριών και μέλη ανά νοικοκυριό, 1991-2001*

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ		ΜΕΛΗ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ		ΜΕΛΗ ΑΝΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	58.628	59.356	16.772	18.969	54.038	55.873	3,22	2,95
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	16.886	19.605	5.001	6.538	15.682	18.808	3,14	2,88
Δ.Δ. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	15.119	17.724	4.528	6.011	14.015	17.169	3,10	2,86
Δ.Δ. ΜΙΧΑΛΙΤΣΙΟΥ	389	374	106	100	369	316	3,48	3,16
Δ.Δ. ΜΥΤΙΚΑ	866	860	225	276	800	819	3,56	2,97
Δ.Δ. ΝΙΚΟΠΟΛΗΣ	331	343	91	91	319	287	3,51	3,15
Δ.Δ. ΦΛΑΜΠΟΥΡΩΝ	181	304	51	60	179	217	3,51	3,62

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., απογραφή 1991,2001

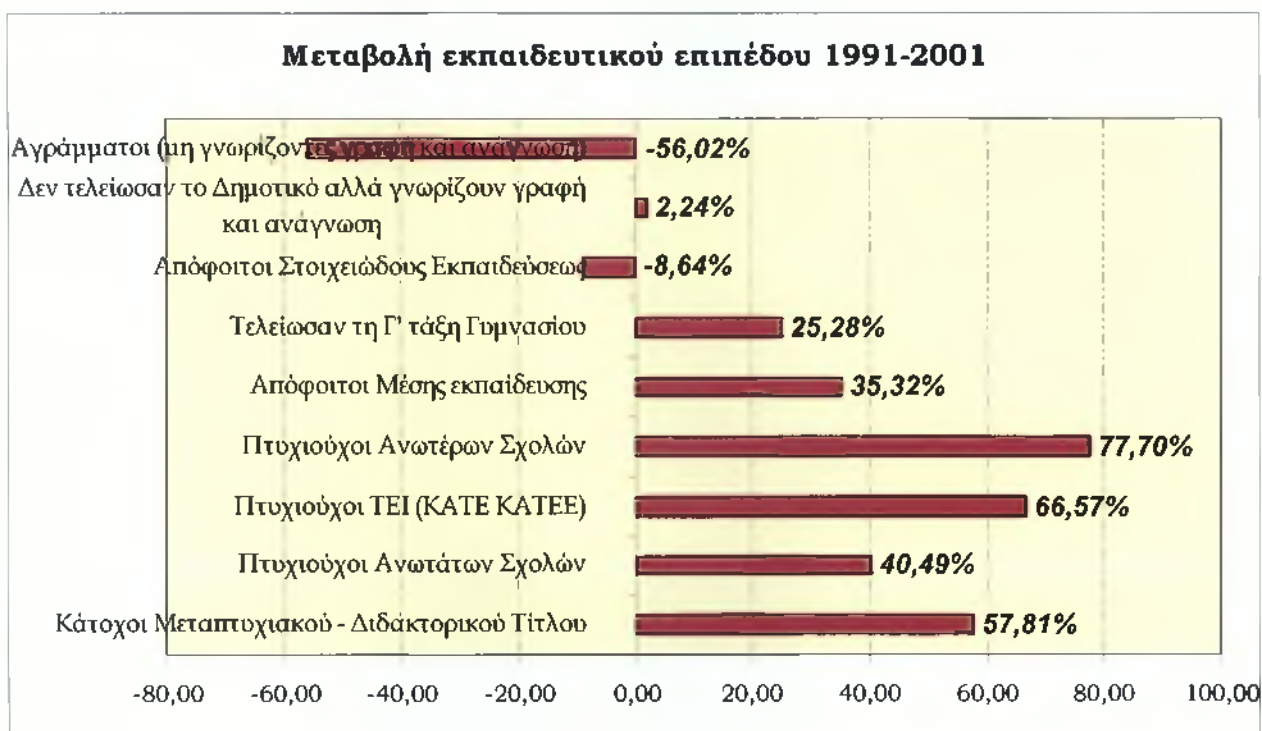
(*) Στον πίνακα συμπεριλαμβάνονται τα νοικοκυριά που διαμένουν σε κανονικές και μη κανονικές κατοικίες.

2.4. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Στον παρακάτω πίνακα, βλέπουμε το μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού τόσο του

Νομού όσο και του Δήμου Πρέβεζας. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το 1981 στο Νομό, οι απόφοιτοι Δημοτικού είναι 27.367, ποσοστό αρκετά υψηλό 59,5%. Από αυτούς, οι 14.898 είναι άνδρες (32,4%) ενώ οι γυναίκες 12.469 (27,1%). Στο σύνολό τους και τα δύο φύλα υπερτερούν έναντι των άλλων κατηγοριών εκπαίδευσης (με ποσοστό 59,5%, αρκετά μεγάλο), εάν αναλογιστούμε ότι οι άλλες κατηγορίες μοιράζονται το 40,5%. Το ίδιο παρατηρούμε και στον Δήμο Πρέβεζας με το ποσοστό των αποφοίτων Δημοτικού να αγγίζει το 59,1% ενώ και τα δύο φύλα έχουν σχεδόν τον ίδιο αριθμό αποφοίτων, 3.264 για τους άνδρες και 3.187 για τις γυναίκες. Το χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης του Δήμου πολύ πιθανόν οφείλεται στο χαμηλό κατά κεφαλήν εισόδημα και στο γεγονός ότι η ανάγκη εξασφάλισης των βασικών βιοποριστικών μέσων οδήγησε ένα μεγάλο μέρος του νεανικού πληθυσμού, των παλαιότερων ειδικά ετών, να μη συνεχίσει τις σπουδές του στη μέση εκπαίδευση. Ως πιθανή αιτία αναφέρεται ακόμη η έλλειψη των αντίστοιχων υποδομών και η απουσία Ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στην ευρύτερη περιοχή.

Πίνακας 9: : Μεταβολή εκπαιδευτικού επιπέδου 1991-2001



Όσον αφορά στο 1991, η μόρφωση του πληθυσμού βαίνει προς το καλύτερο, χωρίς όμως οι απόφοιτοι Δημοτικού να χάνουν το μεγάλο ποσοστό που έχουν. Σε σχέση με το 1981, απλά μειώνονται για να αυξηθούν οι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών και οι πτυχιούχοι ανωτάτων και ανωτέρων σχολών. Το ποσοστό όσων τελείωσαν το Δημοτικό είναι

41,5% για το Νομό, ενώ για το Δήμο 37,1%. Όλα τα άλλα επίπεδα εκπαίδευσης έχουν μονοψήφιο αριθμό ποσοστού εκτός από τους αποφοίτους μέσης εκπαίδευσης που αποτελούν το 10,3% του Νομού και το 15,6% του Δήμου. Αξίζει εδώ να επισημάνουμε ότι οι μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση στο Νομό έχουν μειώσει το ποσοστό τους σε σχέση με το 1981 από 12,7% που ήταν, σε 9,7%, ενώ στο Δήμο από 9,0% που είχαν το 1981, μειώθηκε σε 6,3%. Από άποψη μορφωτικού επιπέδου του πληθυσμού του Δήμου Πρέβεζας, κατά τη δεκαετία 1981-1991, διαπιστώνεται ότι οι πτυχιούχοι ανωτάτων σχολών και οι φοιτούντες στην τριτοβάθμια εκπαίδευση αποτελούν το 8,7% του συνολικού πληθυσμού και το ποσοστό αυτό κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητικό, αφού το αντίστοιχο ποσοστό για το Νομό Πρέβεζας είναι μόλις 4,9%.

Πίνακας 10: Μορφωτικό επίπεδο πληθυσμού κατά φύλο Νομού & Δήμου Πρέβεζας, την περίοδο 1981-1991

1981											
ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠ/ΣΗΣ	ΦΥΛΟ	ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ Η ΦΟΙΤΟΥΝΤΕΣ ΣΤΗΝ Γ'ΘΜΙΑ ΕΚΠ/ΣΗ		ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΜΕΣΗΣ ΕΚΠ/ΣΗΣ		ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ		ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΓΝΩΣΗ			
		ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	Α	1.379	3,0	1.432	3,1	14.898	32,4	699	1,5	18.408	48,5
	Θ	726	1,6	1.153	2,5	12.469	27,1	5.162	11,2	19.510	51,4
	Σ	2.105	4,6	2.585	5,6	27.367	59,5	5.861	12,7	37.918	100
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	Α	708	6,5	622	5,7	3.264	29,9	199	1,8	4.793	50,0
	Θ	328	3,0	494	4,5	3.187	29,2	780	7,2	4.789	49,9
	Σ	1.036	9,5	1.116	10,2	6.451	59,1	979	9,0	9.582	100

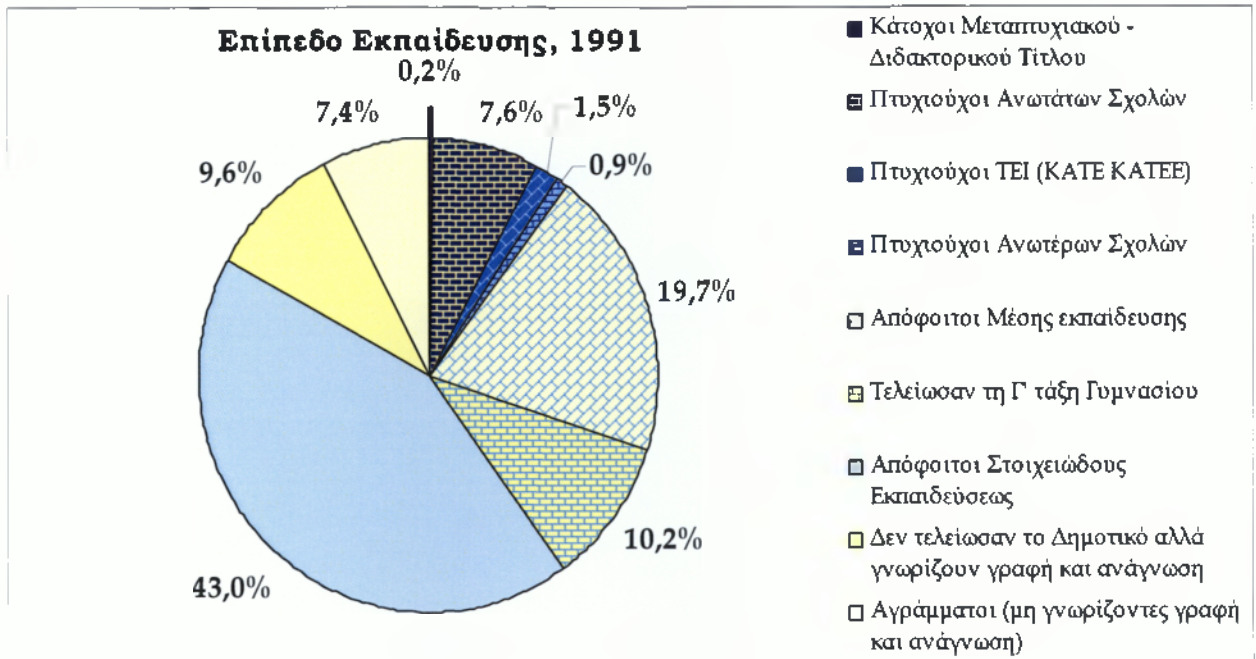
1991														
ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠ/ΣΗΣ	ΜΕΤΑΠΤΥ- ΧΙΑΚΟ		ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ		ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ ΑΝΩΤΕΡΩΝ ΣΧΟΛΩΝ		ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ ΣΕ Γ'ΘΜΙΑ ΕΚΠ/ΣΗ		ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΜΕΣΗΣ ΕΚΠ/ΣΗΣ		ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ		ΑΓΡΑΜΜΑΤΟΙ	
ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%
ΝΟΜΟΣ	53	0,09	2173	3,7	218	0,3	573	0,9	6066	10,3	24361	41,5	5739	9,7
ΔΗΜΟΣ	27	0,1	1108	6,5	136	0,8	226	1,3	2650	15,6	6279	37,1	1075	6,3

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε

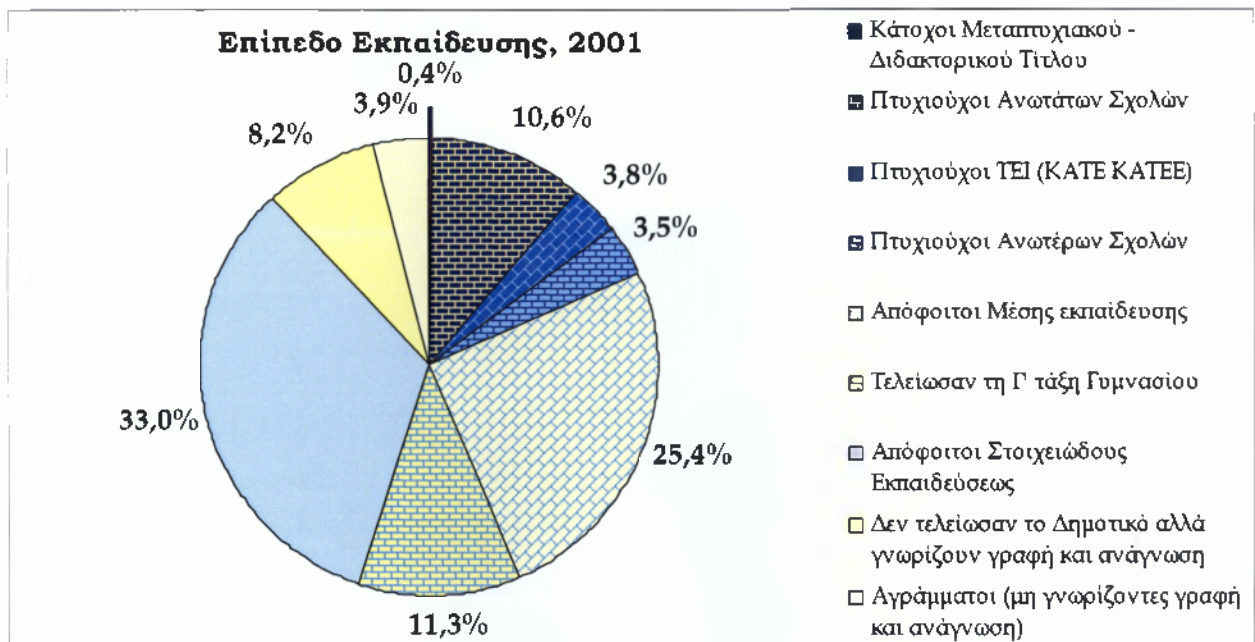
Πίνακας 11: Πληθυσμός ηλικίας 10 ετών και άνω κατά φύλο και επίπεδο εκπαίδευσης, Δήμος Πρέβεζας, το 1991 και 2001.

Επίπεδο εκπαίδευσης	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Μεταβολή % του συνόλου
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	27	17	10	64	44	20	57,81
	0,18%	0,23%	0,14%	0,37%	0,51%	0,23%	
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	1.108	647	461	1.862	1.000	862	40,49
	7,59%	8,87%	6,31%	10,62%	11,55%	9,71%	
Πτυχιούχοι ΤΕΙ (ΚΑΤΕ ΚΑΤΕΕ)	224	114	110	670	315	355	66,57
	1,53%	1,56%	1,51%	3,82%	3,64%	4,00%	
Πτυχιούχοι Ανωτέρων Σχολών	136	109	27	610	306	304	77,70
	0,93%	1,49%	0,37%	3,48%	3,53%	3,43%	
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης	2.875	1.529	1.346	4.445	2.310	2.135	35,32
	19,69%	20,95%	18,42%	25,35%	26,68%	24,06%	
Τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου	1.484	838	646	1.986	1.115	871	25,28
	10,16%	11,48%	8,84%	11,33%	12,88%	9,81%	
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαίδευσης	6.277	3.217	3.060	5.778	2.843	2.935	-8,64
	42,98%	44,09%	41,88%	32,95%	32,84%	33,07%	
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	1.397	593	804	1.429	598	831	2,24
	9,57%	8,13%	11,00%	8,15%	6,91%	9,36%	
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	1.075	233	842	689	127	562	-56,02
	7,36%	3,19%	11,52%	3,93%	1,47%	6,33%	
Σύνολο	14.603	7.297	7.306	17.533	8.658	8.875	16,71
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	

Διάγραμμα 2: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού 10 ετών και άνω του Δήμου Πρέβεζας ανά επίπεδο εκπαίδευσης το 1991



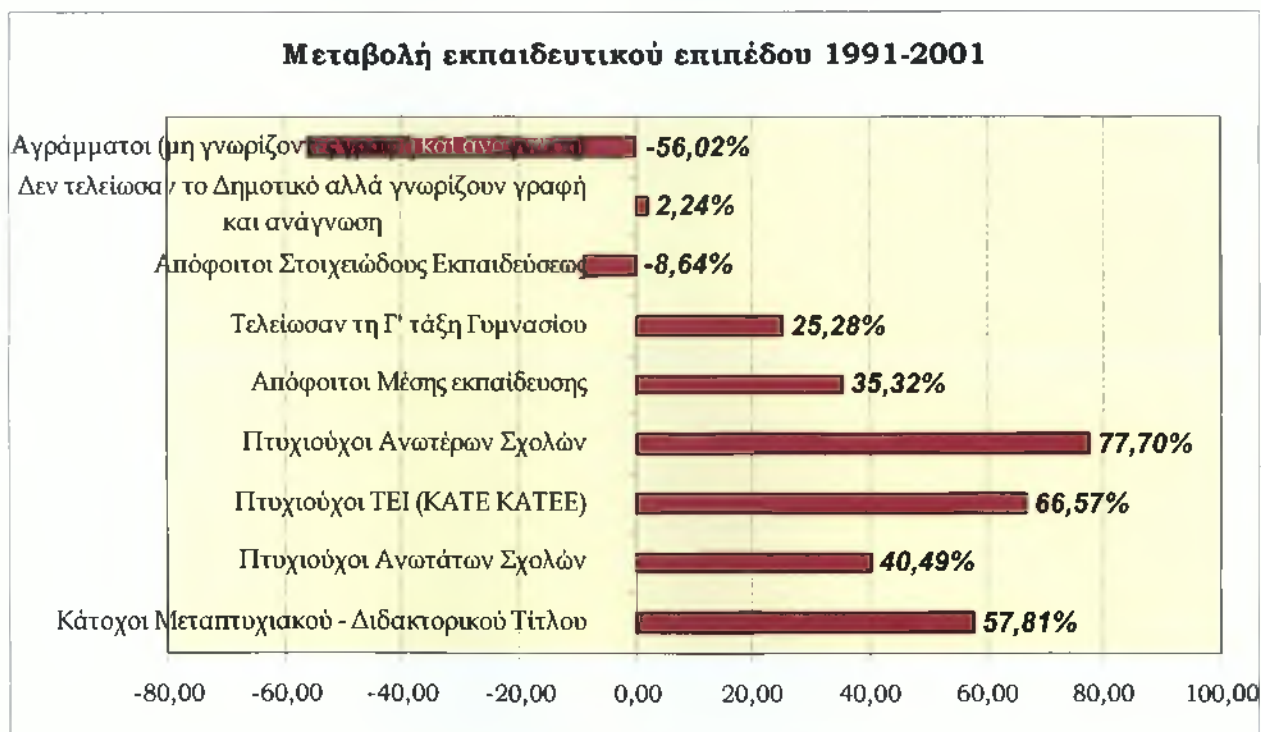
Διάγραμμα 3: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού 10 ετών και άνω του Δήμου Πρέβεζας ανά επίπεδο εκπαίδευσης το 2001.



Το 2001, το επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού εμφανίζει βελτίωση (βλ. πίνακα 2.16 και διαγράμματα 2.2, 2.3 και 2.4). Στο Δήμο Πρέβεζας, το ποσοστό του πληθυσμού που έχουν ανώτατη εκπαίδευση φθάνει το 14,8%, έναντι 9,3% το 1991. Οι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης καλύπτουν το 25,4% του πληθυσμού, έναντι 19,7% το 1991. Αντίθετα, το ποσοστό των αποφοίτων της στοιχειώδους εκπαίδευσης μειώθηκε από 43% το 1991, σε 33% του πληθυσμού το 2001. Μείωση, επίσης, παρατηρείται και στο ποσοστό των αναλφάβητων (3,9% το 2001, έναντι 7,4% το 1991).

Σημαντικό ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι στις υψηλές βαθμίδες μορφωτικού επιπέδου (πτυχιούχοι, απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης), το ποσοστό των ανδρών υπερέρχει έναντι του ποσοστού των γυναικών, ενώ αντίθετα, περισσότερες γυναίκες, συγκριτικά με τους άντρες, δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση (οι γυναίκες αποτελούν το 81,6% των ατόμων που είναι αναλφάβητοι, το 2001). Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι οι γυναίκες υστερούν έναντι των ανδρών ως προς τη μόρφωσή τους, γεγονός που καταδεικνύει ότι η θέση της γυναίκας στο Νομό και στο Δήμο, ακολούθησε το γενικό κανόνα της ελληνικής κοινωνίας.

Διάγραμμα 4: Ποσοστιαία μεταβολή πληθυσμού 10 ετών και άνω του Δήμου Πρέβεζας ανά επίπεδο εκπαίδευσης, μεταξύ των ετών 1991 και 2001.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

3.1. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Παρατηρώντας τον παρακάτω πίνακα έχουμε εξάγει τα εξής συμπεράσματα για την κοινωνική διάρθρωση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Δήμου Πρέβεζας. Το 1981 οι τεχνίτες, οι εργάτες και οι χειριστές μεταφορικών μέσων είναι 1.430 με ποσοστό 32% και ακολουθούν οι έμποροι, πωλητές και απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών, 823 με ποσοστό 12%. Έπονται οι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, αλιείς και υλοτόμοι (816) που το ποσοστό τους είναι μόλις 18%. Από τον πίνακα προκύπτει ότι οι κάτοικοι του Δήμου προτιμούν να είναι τεχνίτες και εργάτες πρωτίστως και δευτερευόντως προτιμούν το εμπόριο και τις υπηρεσίες. Ο πρωτογενής τομέας δεν είναι η προτεραιότητά τους σε αντίθεση με το Νομό.

Πίνακας 12: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας την περίοδο 1981-2001.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	1981				1991				2001	
	ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ		ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ		ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	
	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%
Επιστήμονες & Ελεύθεροι Επαγγελματίες	1.436	7,16	706	15,75	2.147	9,42	1.014	14,95	3.247	13,88
Διευθυντές & Ανώτερα διοικητικά στελέχη	117	0,58	84	1,87	242	1,06	124	1,83	1.688	7,22
Υπάλληλοι γραφείου	885	4,41	400	8,92	1.434	6,29	710	10,47	1.306	5,58
Έμποροι - Πωλητές & απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών	2.416	12,04	823	18,36	3.619	15,9	1.362	20,08	2.595	11,09
Γεωργοί, Κτηνοτρόφοι, Υλοτόμοι, Αλιείς	9.436	47,03	816	18,21	7.893	34,65	1.316	19,4	6.090	26,04
Τεχνίτες, Εργάτες χειριστές μεταφορικών μέσων	4.459	22,23	1.430	31,91	5.376	23,60	1.738	25,63	5.911	25,27
Νέοι	732	3,65	132	2,95	1.338	5,87	314	4,63	1.733	7,41
Ασαφής δήλωση ή δεν δήλωσαν	581	2,90	91	2,03	732	3,21	204	3,01	821	3,51
Σύνολο	20.062	100	4.482	100	22.781	100	6.782	100	23.391	100,0

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε., απογραφή οικονομικά ενεργού πληθυσμού 1981-2001

Στα ίδια συμπεράσματα καταλήγουμε και το 1991, όπου η σειρά κατάταξης δεν αλλάζει. Οι τεχνίτες-εργάτες και χειριστές μεταφορικών μέσων, αν και μειώνεται το ποσοστό τους 25,63% έναντι 32% την προηγούμενη περίοδο, δεν χάνουν την πρώτη προτίμηση των κατοίκων. Ακολουθούν οι έμποροι, πωλητές και απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών, που σχεδόν διπλασιάζονται (1.362 έναντι 823 που ήταν το 1981). Η στροφή προς τον τριτογενή τομέα αρχίζει και γίνεται εμφανής πλέον στο Δήμο. Ακολουθούν οι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, αλιείς και υλοτόμοι. Αυτό που πρέπει να επισημάνουμε είναι το ποσοστό που, αν και είναι μικρό σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες επαγγελματιών, διπλασιάζεται στις κατηγορίες των επιστημόνων και ελεύθερων επαγγελματιών (14,95% έναντι 7,2% που ήταν το 1981) και των διευθυντών και ανώτερων διοικητικών στελεχών (1,83% έναντι 0,6% το 1981). Αυτό δείχνει και την άνοδο του μορφωτικού επιπέδου του πληθυσμού του Δήμου σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία.

Συμπερασματικά, για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη του Δήμου και την αποτελεσματική απορρόφηση του νέου κύματος εργαζομένων, προτείνεται η ενίσχυση του παραγωγικού μοντέλου μέσω της ανάπτυξης εναλλακτικών δραστηριοτήτων του τριτογενούς και πρωτογενούς τομέα. Βαρύνουσας σημασίας είναι¹⁷:

1. Η επιμόρφωση και πληροφόρηση όσων απασχολούνται στον τουρισμό, τη βιοτεχνία και τη γεωργία.
2. Η προβολή και η συμμετοχή σε δίκτυα και προγράμματα.
3. Η διεύρυνση της ποικιλίας και η άνοδος του επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών και
4. Η βελτίωση των υποδομών.

3.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΑ

Από το σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, οι απασχολούμενοι στο Δήμο το 1991, κατανέμονται σχεδόν ως προς το ήμισυ στον τριτογενή τομέα (53,24%), ενώ το υπόλοιπο ποσοστό, από το οποίο εξαιρούνται οι νέοι και όσοι δεν κατατάσσονται σε κάποιο κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, σχεδόν ισοκατανέμεται στους δύο άλλους τομείς, με μικρή υπεροχή του πρωτογενή έναντι του δευτερογενή (19,40% έναντι 18,64). Σε επίπεδο

¹⁷ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α΄ στάδιο», σελ. 156.

Νομού, ο τριτογενής τομέας (37,39%) υπερέρχει του πρωτογενή (34,80%), αλλά με μικρή διαφορά. Ο δευτερογενής βρίσκεται περίπου στο ίδιο επίπεδο με αυτό του Δήμου. (Βλ. πίνακα 3.3.)

Πίνακας 13: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά τομέα παραγωγής, 1991 και 2001.

1991						
ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΩΝ	Α΄ ΓΕΝΗΣ	Β΄ ΓΕΝΗΣ	Γ΄ ΓΕΝΗΣ	ΝΕΟΙ	ΔΕΝ ΔΗΛΩΣΑΝ ΚΛΑΔΟ
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	22.781	7.927	4.015	8.518	1.338	983
	100%	34,80%	17,62%	37,39%	5,87%	4,31%
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	6.782	1.316	1.264	3.611	314	277
	100%	19,40%	18,64%	53,24%	4,63%	4,08%
2001						
ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΩΝ	Α΄ ΓΕΝΗΣ	Β΄ ΓΕΝΗΣ	Γ΄ ΓΕΝΗΣ	ΝΕΟΙ ΚΑΙ ΜΗ ΔΥΝΑΜΕΝΟΙ ΝΑ ΚΑΤΑΤΑΓΟΥΝ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ	
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	24.024	6.571	3.747	10.860		2.846
	100%	27,35%	15,60%	45,20%		11,85%
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	8.544	1.200	1.419	5.111		814
	100%	14,04%	16,61%	59,82%		9,53%

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε

Το 2001, η απασχόληση των κατοίκων στο Νομό παρουσιάζει σαφή στροφή προς τον τριτογενή τομέα, με το 45,20% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού να απασχολείται σε αυτόν, απορροφώντας ένα μεγάλο ποσοστό απασχολουμένων από τον πρωτογενή τομέα. Μικρή μείωση παρουσιάζει και η απασχόληση στο δευτερογενή τομέα. Όσον αφορά στο Δήμο Πρέβεζας, η απασχόληση στον τριτογενή τομέα αυξάνεται σημαντικά, κατά 6,58 ποσοστιαίες μονάδες, και φθάνει το 59,82%. Η διαφορά αυτή προέρχεται από τη μείωση των απασχολουμένων και στους δύο άλλους τομείς. Συγκεκριμένα, το ποσοστό στον πρωτογενή τομέα μειώνεται σε 14,04%, πέφτοντας κατά 5,36 μονάδες, ενώ ο δευτερογενής διαμορφώνεται στο 16,61%, μειωμένος κατά 2,03 μονάδες.

Διαχρονικά παρατηρείται μια στροφή της περιφερειακής οικονομίας προς τον τριτογενή τομέα, αφού αυξάνεται η συμμετοχή του τομέα αυτού στο συνολικό περιφερειακό ΑΕΠ. Παράλληλα, παρατηρείται μια κάμψη του πρωτογενή τομέα, ενώ ο δευτερογενής

τομέας παραμένει σχεδόν σταθερός (με μία μικρή κάμψη).

Συμπερασματικά την περίοδο 1991-2001 διαπιστώνεται μία σημαντική τριτογενοποίηση των θέσεων απασχόλησης στο Νομό Πρέβεζας, γεγονός που οφείλεται στην περαιτέρω αστικοποίηση, κυρίως της Πρέβεζας. Συγκεκριμένα, η εμφανής τάση αύξησης του ποσοστού συμμετοχής των τριτογενών δραστηριοτήτων σε βάρος των δύο άλλων τομέων, οφείλεται, κυρίως, στον τουρισμό και στην παροχή υπηρεσιών, καθώς η Πρέβεζα αποτελεί το πιο σημαντικό οικιστικό κέντρο του Νομού.

3.3. ΑΝΕΡΓΙΑ

Στο Δήμο Πρέβεζας, το ποσοστό των ανέργων το 1991 διαμορφώνεται στο 7,81%, ενώ οι νέοι άνεργοι αποτελούν το 4,63% του συνόλου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ήτοι 59,25% του συνόλου των ανέργων). Όσον αφορά στα Δημοτικά Διαμερίσματα, αυτά που έχουν αγροτικό χαρακτήρα έχουν τα μικρότερα ποσοστά ανεργίας. Ιδιαίτερα υψηλή όμως είναι η ανεργία στο Δ.Δ. Νικόπολης που κυμαίνεται στο ίδιο επίπεδο με αυτό της Πρέβεζας, δηλαδή είναι της τάξεως του 8%. [Βλ. πίνακα 3.4.]

Σύμφωνα με την απογραφή του 2001, οι απασχολούμενοι του Δήμου Πρέβεζας είναι αναλογικά λιγότεροι, συγκριτικά με το 1991, καθώς αποτελούν το 89,67% του ενεργού πληθυσμού (έναντι 92,19% το 1991). Αυτό συνεπάγεται αύξηση του ποσοστού της ανεργίας που φτάνει το 10,33%, δηλαδή αύξηση κατά 2,5 ποσοστιαίες μονάδες. Παρόλα αυτά, ο Δήμος εξακολουθεί να κινείται σε χαμηλότερα επίπεδα ανεργίας από το Νομό, στον οποίο η ανεργία αυξάνει σημαντικά την τελευταία δεκαετία.

Όσον αφορά στα δημοτικά διαμερίσματα, εντυπωσιακή είναι η ανεργία που καταγράφεται στο Δ.Δ. Νικόπολης που ανέρχεται στο 12% και είναι η υψηλότερη στο Δήμο Πρέβεζας. Τα Δ.Δ. Πρέβεζας και Μύτικα εμφανίζουν υψηλά ποσοστά ανεργίας της τάξης του 10% διαμορφώνοντας την τελική εικόνα στο Δήμο Πρέβεζας. Τα Δ.Δ. Μιχαλιτσίου και Φλαμπούρων διατηρούν τα χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας, όπως και το 1991, καθώς έχουν αγροτική δομή και οι περισσότεροι κάτοικοι έχουν τη δυνατότητα να αυτοαπασχολούνται.

Πίνακας 14: Άνεργοι Νομού, Δήμου και Δ.Δ. Πρέβεζας, 1991-2001.*

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	1991			2001	
	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΙ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΑΠΟ ΑΥΤΟΥΣ ΝΕΟΙ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΙ	ΑΝΕΡΓΟΙ
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	22.781	2.121 9,31%	1.338 5,87%	23.400	3.010 12,86%
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	6.782	530 7,81%	314 4,63%	8.655	894 10,34%
Δ.Δ. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	6.026	493 8,18%	289 4,8%	7.876	827 10,50%
Δ.Δ. ΜΙΧΑΛΙΤΣΙΟΥ	140	5 3,57%	4 2,86%	139	8 5,76%
Δ.Δ. ΜΥΤΙΚΑ	425	21 4,94%	16 3,76%	385	38 9,87%
Δ.Δ. ΝΙΚΟΠΟΛΗΣ	123	10 8,13%	4 3,25%	134	16 11,94%
Δ.Δ. ΦΛΑΜΠΟΥΡΩΝ	68	1 1,47%	1 1,47%	121	5 4,13%

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε.: απογραφή οικονομικά ενεργού και μη ενεργού 1991,2001

(*) Σημειώνεται ότι ο πληθυσμός είναι ο μόνιμος.

3.4. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Ο τριτογενής τομέας αποτελεί αναπτυγμένο και συνεχώς ανερχόμενο τομέα. Οι χαμηλότερης βαθμίδας δραστηριότητες των κλάδων του τομέα χωροθετικά ακολουθούν την κατοικία. Οι υψηλότερες βαθμίδας δραστηριότητες (πολυκαταστήματα, υπεραγορές) δείχνουν τάσεις συγκέντρωσης εκτός του οικιστικού ιστού και κοντά στους μεγάλους άξονες κυκλοφορίας.¹⁸

Έτσι, κατά μήκος του εθνικού οδικού δικτύου και πλησίον του οικισμού της Πρέβεζας αρχίζουν να αναπτύσσονται υπεραγορές και εμπορικές εκθέσεις καθώς και άλλες επιχειρήσεις λιανικού εμπορικού και υπηρεσιών υποστηρικτικών του αγροτικού τομέα.

¹⁸ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 168.

Η στροφή προς τις τριτογενείς δραστηριότητες αφορά κυρίως στους κλάδους που σχετίζονται με το εμπόριο, τις επισκευές, την απασχόληση σε ξενοδοχεία, εστιατόρια και γενικά τον τουρισμό. Ιδιαίτερα δυναμική αποκτά ο κλάδος των χρηματοπιστωτικών οργανισμών, ενώ σημαντικό μερίδιο εξακολουθούν να έχουν οι κλάδοι της δημόσιας διοίκησης, εκπαίδευσης και υγείας.¹⁹

Το εμπόριο, οι επενδύσεις και ο τουρισμός έχουν σαφή αντίκτυπο στην κοινωνική ανάπτυξη, και γενικότερα στην αειφόρο ανάπτυξη. Αποτελούν σημαντικούς παράγοντες της οικονομίας του Νομού Πρέβεζας και κατ' επέκταση και του Δήμου. Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα αυτής της στρατηγικής, επιβάλλεται λοιπόν μια σφαιρική προσέγγιση.

Η περιοχή ανάπτυξης αστικών εξυπηρετήσεων και δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα ορίζεται στη δυτική – βορειοδυτική περίμετρο του οικισμού της Πρέβεζας. Τμήματα της ζώνης αυτής εφάπτονται στους κύριους οδικούς άξονες, Παραλιακή Ε.Ο.1 και Ε.Ο.2, όπου ήδη παρατηρούνται συγκεντρώσεις τέτοιων εγκαταστάσεων. Η περιοχή αυτή είναι απαραίτητη διότι μεγάλος αριθμός τριτογενών υπηρεσιών, τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα (π.χ. Διοικητήρια Ο.Τ.Α. και σωμάτων ασφαλείας, κλινικές, υπεραγορές, ΚΤΕΟ), δεν μπορούν να χωροθετηθούν εντός των πολεοδομημένων περιοχών εξαιτίας των μεγάλων απαιτήσεών τους σε γη (εγκαταστάσεις, χώροι στάθμευσης, κλπ).

Οι επιθυμητές χρήσεις που θα φιλοξενούνται είναι λιανικό εμπόριο – συμπεριλαμβανομένων των πολυκαταστημάτων, εμπορικών κέντρων και εκθέσεων -, εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου, αποθήκευσης και διαμετακόμισης, γραφεία, τράπεζες και ασφάλειες, εγκαταστάσεις και κτίρια αναψυχής, εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής (π.χ. κτίρια πολιτισμού, αθλητισμού, περίθαλψης, πρόνοιας), εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών και κατοικία. Στη ζώνη αυτή θα επιτρέπονται επιπλέον χαμηλής όχλησης βιομηχανικές-βιοτεχνικές μονάδες και επαγγελματικά εργαστήρια.

Ωστόσο μικρές βιοτεχνικές μονάδες και επαγγελματικά εργαστήρια λειτουργούν διάσπαρτα μόνο μέσα στον οικισμό της Πρέβεζας. επίσης, κατά μήκος της Ε.Ο. 21, εντός των ορίων των Π.Ε. «Βλάχικα» και «Αγία Ειρήνη», συγκεντρώνονται εξειδικευμένες χρήσεις που σχετίζονται με τα οχήματα (συνεργεία, καταστήματα ανταλλακτικών, εκθέσεις). Στο εσωτερικό των υπόλοιπων οικισμών υπάρχουν αποθηκευτικοί χώροι που εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τις αγροτικές ανάγκες, καθώς οι σημαντικότερες δραστηριότητες των κατοίκων

¹⁹ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 155.

σχετίζονται με τις γεωργοκτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις²⁰.

Οι μεγαλύτερες και σημαντικότερες εγκαταστάσεις του τριτογενούς τομέα στον εξωαστικό χώρο συνιστούν κοινωφελείς χρήσεις. Η συντριπτική πλειοψηφία τους έχουν χωροθετηθεί στο Δ.Δ. Πρέβεζας. Πρόκειται για αθλητικές εγκαταστάσεις (γήπεδα ποδοσφαίρου, κολυμβητήριο,) εκπαιδευτικές μονάδες (Τ.Ε.Ι., Α.Ε.Ν., δημοτικά σχολεία), υποδομές υγείας και πρόνοιας (Γενικό Νοσοκομείο, ΚΕΚΥΚΑΜΕΑ). Επίσης, ορισμένοι αρχαιολογικοί χώροι, όπως το Κάστρο του Παντοκράτορα, χρησιμοποιούνται για την τέλεση πολιτιστικών εκδηλώσεων. Οι κοινωφελείς λειτουργίες βρίσκονται συνήθως σε άμεση επαφή με τους οικισμούς και οι περισσότερες συγκεντρώνονται στην περιφέρεια του οικισμού της Πρέβεζας. Το μέγεθος της απαιτούμενης έκτασης και ο ιδιαίτερος χαρακτήρας τους είναι δύσκολο να ικανοποιηθούν εντός των ορίων των εγκεκριμένων οικισμών και για αυτό προτιμάται η εγκατάστασή τους στην εκτός σχεδίου περιοχή, αλλά πλησίον τους για να εξυπηρετούνται από αυτούς και να διευκολύνεται η πρόσβαση.

Τα κυριότερα συγκριτικά (ανταγωνιστικά) πλεονεκτήματα του Ν. Πρέβεζας είναι:

1. Η πολύ ευνοϊκή γεωγραφική θέση του Νομού, καθώς διαθέτει εμπορευματικό λιμάνι, αεροδρόμιο και ικανοποιητικό οδικό δίκτυο.
2. Η εκτεταμένη παραλιακή ζώνη του Ιονίου Πελάγους, που αρχίζει από την πόλη της Πρέβεζας και εκτείνεται μέχρι τα όρια του Ν. Θεσπρωτίας. Το περιβάλλον του Νομού, που διαθέτει πολλά τοπία άπειρου φυσικού κάλλους και ήπιες κλιματολογικές συνθήκες.
3. Η παραγωγή και η εμπορία των προϊόντων της που είναι υψηλής ποιότητας ιδιαίτερα στους τομείς των οπωροκηπευτικών, της ελαιοκομίας και των εσπεριδοειδών.
4. Ο Αμβρακικός Κόλπος, που αποτελεί την πλουσιότερη παραγωγική πηγή στον κλάδο της αλιείας σε ολόκληρη την Ελλάδα και προσφέρεται και για την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
5. Η ύπαρξη σημαντικών και αξιόλογων ιστορικών μνημείων.

Αν στα παραπάνω πλεονεκτήματα προστεθούν η ύπαρξη στην περιοχή σύγχρονου αεροδρομίου (Ακτίου), η λειτουργία της υποθαλάσσιας ζεύξης Ακτίου-Πρέβεζας, το σύγχρονο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας και η Εγνατία Οδός με την οποία μελετάται η σύνδεση, γίνεται φανερό ότι ο Ν. Πρέβεζας διαθέτει όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις ώστε να

²⁰ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας- Α' στάδιο», σελ.97.

υπάρξει ταχύρυθμη οικονομική ανάπτυξη και επενδυτικό ενδιαφέρον.

3.4.1. ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ – ΜΟΥΣΕΙΑ

Η θέση του Δήμου Πρέβεζας, η μορφολογία και το κλίμα του ήταν από τα βασικά πλεονεκτήματα που τον έφεραν στην επιφάνεια και τον ανέδειξαν σε σταυροδρόμι πολιτισμών. Έχει αρχαιολογικούς χώρους που αποτελούν πόλους έλξης και αναφοράς για όλη την Ελλάδα και τον κόσμο. Επίσης έχει πλούσια ιστορική και πολιτιστική παράδοση, την οποία μαρτυρούν ο μεγάλος αριθμός των αρχαιολογικών, ρωμαϊκών, βυζαντινών και νεώτερων μνημείων της. Η κατάλληλη ανάδειξη και προβολή τους μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης για τους επισκέπτες της περιοχής και όχι μόνο.

Αναλυτικότερα στοιχεία για τους αρχαιολογικούς χώρους και τα μνημεία παραθέτουμε στη συνέχεια:

1. Η Νικόπολη: ένα τεράστιο αρχαιολογικό πάρκο ασύλληπτης σημασίας για τους ιστορικούς, βορειοανατολικά της Πρέβεζας, σε έκταση 9.000 στρεμμάτων. Είχε δικό της νομισματοκοπείο και ανά τέσσερα χρόνια γίνονταν στην περιοχή αγώνες, τα Άκτια, που περιελάμβαναν αθλήματα, μουσική και ιπποδρομίες. Τα σημαντικότερα μνημεία της Νικόπολης είναι: Το Ωδείο, οι βόρειες Θέρμες (Μπεντένια), ένα δημόσιο ρωμαϊκό κτίριο, το μνημείο του Αυγούστου, που ιδρύθηκε από τον Οκταβιανό-Αύγουστο και αφιερώθηκε στον Άρη, τον Ποσειδώνα και τον Άκτιο Απόλλωνα, το Θέατρο, το Νυμφαίο δυτικά των ρωμαϊκών τειχών της Νικόπολης. Ξεχωρίζει το ρωμαϊκό Υδραγωγείο Νικόπολης, στον Άγιο Γεώργιο Πρέβεζας που με αγωγό μήκους 50 χλμ. μετέφερε το νερό από τις πηγές του Λούρου, στις δύο δεξαμενές του Νυμφαίου της Νικόπολης. Το ρωμαϊκό υδραγωγείο κατασκευάστηκε μετά την ίδρυση της Νικόπολης από τον Οκταβιανό-Αύγουστο (1^{ος} αιώνας π.Χ.-1^{ος} αιώνας μ.Χ.) για την εξασφάλιση της ύδρευσης της νέας πόλης.

Τα σημαντικότερα μνημεία της Βυζαντινής Νικόπολης είναι:

- Βασιλική Α', Δουμετίου. Τρίκλιτη βασιλική αφιερωμένη στον Άγιο Δημήτριο με ψηφιδωτά δάπεδα που χρονολογείται στα 550-575 μ.Χ.

- Βασιλική Β', Αλκίσωνος. Πεντάκλιτη βασιλική με εγκάρσιο κλίτος. Διασώζονται τα ψηφιδωτά δάπεδα και χρονολογείται στα 450-516 μ.Χ.
- Βασιλική Γ'. Τρίκλιτη βασιλική με τρεις αψίδες και νάρθηκα. Χτίστηκε την περίοδο 575-600 μ.Χ. και βρίσκεται βόρεια από τη Βασιλική Β'.
- Βασιλική Δ', Ασυρμάτου ή Ανάληψης. Τρίκλιτη βασιλική με εγκάρσιο κλίτος. Χτίστηκε από το 500-575 μ.Χ. και βρίσκεται έξω από τα βυζαντινά τείχη, 800 μέτρα από το κέντρο της πόλης.
- Βασιλική Ε', Άγιος Μηνάς Μαργαρώνας.

2. Ερείπια παρουσιάζονται στη θέση «Μαργαρώνα». Στην ανατολική πλευρά του όρμου Βαθύ σώζονται λείψανα ρωμαϊκών κτιρίων εκτός του Ι. Ν. Γενέσιου της Θεοτόκου. Εντός του ναού, κάτω από το σύγχρονο δάπεδο εντοπίστηκαν λείψανα επιδαπέδιου ψηφιδωτού, επίσης ρωμαϊκών χρόνων. Έχει κηρυχθεί ως αρχαιολογικός χώρος αλλά δεν είναι οριοθετημένος²¹.

Σημείο πολιτιστικής κληρονομιάς της Πρέβεζας είναι και τα μουσεία της, που δείχνουν τη βαριά ιστορική της πορεία και τον πολιτισμό της, αλλά και το ενδιαφέρον των κατοίκων της για συντήρηση και ανάδειξη των ευρημάτων. Τα μουσεία είναι τα εξής:

1. Αρχαιολογικό μουσείο Νικόπολης: Χτίστηκε στη δεκαετία του '60 και περιλαμβάνει ευρήματα από τον αρχαιολογικό χώρο της Νικόπολης, δηλαδή συλλογή με αρχιτεκτονικά μέλη, γλυπτά και κτερίσματα. Περιλαμβάνει μεταξύ άλλων: Άγαλμα επιτόμβιου λιονταριού του 3ου π.Χ., μαρμάρινο άγαλμα της Αθηνάς-Μινέρβα από την περιοχή του Ωδείου, μαρμάρινο ακέφαλο άγαλμα στον τύπο της μικρής Ηρακλειώτισσας που χρονολογείται το Α' μισό του 1^{ου} αιώνα π.Χ., μαρμάρινο κυλινδρικό βάθρο με ανάγλυφη παράσταση αμαζονομαχίας, λίθινη εικονιστική κεφαλή που ορισμένοι μελετητές την ταυτίζουν με τη μορφή του στρατηγού Αγρίππα, λίθινη σαρκοφάγος τύπου Άσσου, η οποία χρονολογείται την περίοδο 180 - 250 μ.Χ.

2. Λαογραφικό μουσείο Συρρακιωτών: μέσα στην πόλη της Πρέβεζας

3. Παιδικό Εργαστήριο για τη Φύση (ημερομηνία ολοκλήρωσης έργου 2001). Δεν είναι κέντρο πληροφόρησης αλλά ένα πραγματικό εργαστήριο, όπου ομάδες από παιδιά μπορούν να εξοικειωθούν με τις οικολογικές λειτουργίες και τους ποικίλους τρόπους με τους οποίους φυτά και ζώα σχετίζονται με το περιβάλλον τους.

²¹ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο, σελ. 58

Το τελευταίο διάστημα υπάρχει μια σοβαρή κινητικότητα τόσο στον τομέα μελετών, όσο και των έργων κυρίως καθαρισμού και ανάδειξης των μνημείων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

**ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ -
ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ**

4.1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Στην τεχνική υποδομή συμπεριλαμβάνονται:

1. το εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο
2. οι οδικές μεταφορές
3. οι αεροπορικές μεταφορές και
4. τα λιμάνια.

Στη συνέχεια αναλύουμε διεξοδικά την κάθε υποδομή του Δήμου Πρέβεζας.

4.1.1. ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η κύρια πρόσβαση στο Δήμο Πρέβεζας γίνεται οδικά. Οι δύο κύριοι οδικοί άξονες που διασχίζουν το Δήμο Πρέβεζας είναι η Εθνική οδός 21 (Ε.Ο. 21), η οποία ανήκει στο ενδονομαρχιακό επίπεδο, και η Παραλιακή εθνική οδός που εντάσσεται στο διαπεριφερειακό δίκτυο. Έτσι, ο Δήμος λειτουργεί ως οδικός κόμβος σύνδεσης της Ηπείρου με τη Δυτική Ελλάδα μέσω της Παραλιακής Ε.Ο. που αποτελεί τη νευραλγικότερη οδική αρτηρία της Δυτικής Ηπείρου με διαπεριφερειακή σημασία καλύπτοντας όλα τα παράλια. Η Ε.Ο. 21 εξυπηρετεί τη σύνδεση με τα αστικά κέντρα των Ιωαννίνων και της Άρτας, ενώ αναμένεται να λειτουργήσει και ως συνδετήριος άξονας με τα προγραμματιζόμενα εθνικής σημασίας δίκτυα της Εγνατίας και της Ιόνιας Οδού. Η σύνδεση αυτή είναι απαραίτητη ώστε να μην απομονωθεί ο Νομός Πρέβεζας, όπως εξάλλου και ο Δήμος. Αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι πως ολόκληρος ο Νομός βρίσκεται εκτός των σημαντικών προγραμματισμένων υπερτοπικών δικτύων της Εγνατίας Οδού και της Ιόνιας Οδού. Για τη σύνδεση του Δήμου με αυτά, αναμένεται η αναβάθμιση των δύο αξόνων που τον διασχίζουν²².

Όμως, σημαντικά προβλήματα δημιουργεί η ενσωμάτωση της Ε.Ο. 21 στο εσωτερικό του οικισμού του Δήμου Πρέβεζας. Η Παραλιακή Εθνική οδός αποτελεί τμήμα του ευρωπαϊκού οδικού άξονα Ε-55. Ωστόσο η χάραξη των δύο εθνικών οδών δεν ανταποκρίνεται στο χαρακτηρισμό τους και στη λειτουργία τους. Η ανάμιξη πολλών και

²² «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 75.

διαφορετικών απαιτήσεων και λειτουργιών προκαλεί προβλήματα και κινδύνους. Φέρουν τη διερχόμενη υπεραστική κυκλοφορία, παραλαμβάνουν και διοχετεύουν την τοπική κυκλοφορία συνδέοντας οικισμούς με την έδρα του Δήμου και εξυπηρετούν την πυκνή κατά τόπους και με διάφορες χρήσεις δόμηση εκατέρωθεν των οδών. Ιδιαίτερα προβλήματα αντιμετωπίζει η Παραλιακή κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου ο φόρτος της διογκώνεται, αφού εξυπηρετεί ολόκληρο το παραλιακό μέτωπο. Ο συνδυασμός των παραπάνω λειτουργιών συνεπάγεται όχι μόνο με την απώλεια του πρωταρχικού τους χαρακτήρα, δηλαδή της σύνδεσης, αλλά και με την υποβάθμιση όλων των λειτουργιών, γεγονός που οδηγεί και στην αύξηση της επικινδυνότητας. Επίσης, εμφανίζουν ανεπαρκή τεχνικά χαρακτηριστικά, όπως ύπαρξη μόνο μίας λωρίδας ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας, έλλειψη διαχωριστικής νησίδας και βοηθητικής λωρίδας, απουσία κατάλληλης διαμόρφωσης σε ορισμένες διασταυρώσεις²³.

Γενικά, κρίνεται απαραίτητη η επανεξέταση της λειτουργίας των εθνικών οδών αλλά και του επαρχιακού κυκλώματος υπό το πρίσμα της κατάστασης όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις των υπερκείμενων χωροταξικών σχεδίων. Έτσι, για την ταχύτερη και ασφαλέστερη επικοινωνία των οικιστικών κέντρων, την εξυπηρέτηση των κυκλοφοριακών συστημάτων και των χρήσεων γης από τη μια και τη σύνδεση με τα εθνικής σημασίας οδικά δίκτυα από την άλλη απαιτείται βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών των υπαρχουσών οδών, νέες χαράξεις, κατασκευή περιφερειακών οδών, παρακάμψεων και κόμβων. Εξαιρετικής σημασίας είναι ο σχεδιασμός των οδικών δικτύων στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού Πρέβεζα (αναβάθμιση του άξονα της Παραλιακής Ε.Ο., παράκαμψη Πρέβεζας, σύνδεση λιμανιού με Ε.Ο. 21, βελτίωση σύνδεσης με ζεύξη Ακτίου).

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο των οικισμών, μέσω των προαναφερόμενων αξόνων προσεγγίζεται η Πρέβεζα, ως έδρα του δεύτερου βαθμού της τοπικής αυτοδιοίκησης, από τους υπόλοιπους οικισμούς του Νομού εύκολα και γρήγορα. Το γενικό χαρακτηριστικό του ωστόσο είναι η έλλειψη οργάνωσης της κυκλοφορίας, η ιεράρχηση των οδών, η διαμόρφωση σωστών γεωμετρικών χαρακτηριστικών και ο εξοπλισμός με κατάλληλη σήμανση και χώρους στάθμευσης είναι στοιχεία που απουσιάζουν. Μόνο για την Πρέβεζα συντάχθηκε μόλις πρόσφατα κυκλοφοριακή μελέτη. Στους περισσότερους οικισμούς, οι δρόμοι είναι στενοί με εξαίρεση συνήθως τον κύριο άξονα του οικισμού. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τα προβλήματα στάθμευσης δυσχεραίνει αρκετά την κυκλοφορία, κυρίως στους παραθαλάσσιους οικισμούς και σε αυτούς που παρουσιάζουν μεγάλη οικιστική ανάπτυξη. Τα

²³ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 78.

προβλήματα εντείνονται σημαντικά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Στους περισσότερους οικισμούς του Δήμου το δίκτυο των δρόμων είναι ασφαλτοστρωμένο και μόνο σε κάποιους οικισμούς, περιμετρικά των ορίων τους, συναντώνται χωματόδρομοι. Επιπλέον, σε περιοχές που ανοικοδομήθηκαν πρόσφατα το οδικό δίκτυο παραμένει αδιαμόρφωτο. Το υπόλοιπο όμως οδικό δίκτυο του Δήμου Πρέβεζας (επαρχιακό, αγροτικό) είναι ιδιαίτερα πυκνό και ανεπτυγμένο, γεγονός που ευνοείται από την πεδινή γεωμορφολογία και την έντονη εκμετάλλευση της γης. Γενικά, το οδόστρωμα είναι καλά συντηρημένο. Ωστόσο, σε ορισμένα τμήματά του, κρίνεται στενό και παρουσιάζει φθορές. Οι περισσότεροι δρόμοι είναι ασφαλτοστρωμένοι, εκτός από ορισμένους του αγροτικού και δασικού δικτύου, των οποίων η βατότητα ωστόσο είναι καλή²⁴.

Λιγότερο ικανοποιητικό είναι το εσωτερικό οδικό δίκτυο του Δήμου Πρέβεζας εξαιτίας της απουσίας ιεράρχησης και οργάνωσης της κυκλοφορίας (μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσει, κ.ά.) και έλλειψης επαρκών χώρων στάθμευσης. Γενικά οι οδικές υποδομές κρίνονται ως μη ικανοποιητικές. Εκτός από την κεντρική οδό και την προέκτασή της (Λ. Ιωαννίνων και Λ. Ειρήνης), στο υπόλοιπο τμήμα της πόλης υπάρχουν οδοί με μικρά πλάτη και ανεπαρκή ή ανύπαρκτα πεζοδρόμια. Επιπλέον, η άναρχη πολεοδομική ανάπτυξη των προηγούμενων δεκαετιών ευθύνεται για τη σημερινή ύπαρξη οδικών αξόνων με κακή γεωμετρία και επικίνδυνη για την ασφάλεια χάραξη. Σε ότι αφορά τη μορφή του οδικού συστήματος αυτό παρουσιάζει έντονη γεωμετρικότητα, ιδιαίτερα στα νεότερα τμήματα της πόλης, ενώ στο προϋφιστάμενο τμήμα της παρατηρείται πιο δαιδαλώδες σήμα και οι δρόμοι δε διατηρούν το ίδιο πλάτος καθ' όλο το μήκος τους. Ενδεικτικό είναι ακόμη το γεγονός ότι στο εσωτερικό της πόλης εξακολουθούν να υφίστανται αρκετοί χωματόδρομοι ή δρόμοι που δεν έχουν διαμορφωθεί πλήρως ακόμη. Το ίδιο παρατηρείται και σε περιοχές που έχουν δομηθεί πρόσφατα και όπου παρουσιάζεται μεγάλη ανοικοδόμηση.

Η Ελ. Βενιζέλου είναι ο παραλιακός δρόμος, που ως προέκταση του λιμανιού, καθρεφτίζει την οικονομική ευρωστία του Δήμου Πρέβεζας. Αυτή όμως η οδός μετατρέπεται τους καλοκαιρινούς ιδίως μήνες σε κοιτίδα και της κοινωνικής ζωής. Αφού εδώ, γίνεται η παραδοσιακή βόλτα. Παράλληλα, οριοθετεί το χώρο επικοινωνίας με το διεθνή κι εθνικό χώρο και είναι αρχικά ο μοναδικός αγωγός ιδεών και νοοτροπιών. Ο παραλιακός δρόμος και το λιμάνι ως το Β' Παγκόσμιο πόλεμο είναι ο μόνος τρόπος να επικοινωνήσει η πόλη με τον έξω κόσμο. Κοντά στην παραλία και παράλληλα εκτείνεται η οδός Εθνικής Αντίστασης που αποτελεί μία οικιστική και οικονομική ενότητα με την παραλία. Είναι η αγορά με τα

²⁴ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 78.

περισσότερα καταστήματα που αναπτύσσονται κατά μήκος της οδού. Πρόκειται κυρίως για εμπορικά, παντοπωλεία, κουρεία, υαλοπωλεία, ταβέρνες και ουζοπωλεία. Στη μέση της αγοράς βρίσκεται ο μητροπολιτικός ναός του Αγίου Χαραλάμπους²⁵.

Η κεντρική αγορά συμπληρώνεται από το Σαϊτάν Παζάρ, και τη δημοτική λαϊκή αγορά που εφάπτεται της παραλίας. Εκεί, στεγάζονταν τα περισσότερα ψαράδικα, μανάβικα και χασάπικα. Τώρα στεγάζεται το γραφείο πολιτισμού του Δήμου.

Ο ιστορικός πυρήνας (Ιστορικό Κέντρο) της πόλης, που συμπίπτει με το διατηρητέο τμήμα και περιβάλλεται από τις κάθετες προς την παραλία οδούς Π. Τσαλδάρη και Κ. Καρυωτάκη, οι οποίες τέμνονται με την οδό 21^{ης} Οκτωβρίου, διαμορφώθηκε το 19^ο αιώνα και διασώζει τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιόδου εκείνης (πυκνός οικιστικός ιστός με στενούς δρόμους - καλντερίμια, περιορισμένους κοινόχρηστους χώρους κ.λ.π). Στο τμήμα αυτό οι Πρεβεζάνοι ικανοποιούσαν τις περισσότερες οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες τους. Το υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης είναι αποτέλεσμα διαδοχικών επεκτάσεων μετά το 1920.²⁶

Η χωροταξική οργάνωση της πόλης σε γειτονιές διατηρήθηκε σχεδόν αμετάβλητη ως το 1970. Στη δεκαετία αυτή παρατηρείται οικοδομική δραστηριότητα, που διαφοροποιεί τη μορφή της πόλης. Έτσι εκδηλώνεται στη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 μια τάση ομογενοποίησης γειτονικών συνοικιών, καθώς οικοδομήθηκαν οι ακάλυπτοι χώροι, κυρίως περιβόλια, που διαχώριζαν ευκρινώς τις παλιές γειτονιές²⁷.

Σήμερα, η κατάσταση του οδικού δικτύου έχει βελτιωθεί σημαντικά, χωρίς όμως ακόμη να μπορεί αυτή να θεωρηθεί ως ικανοποιητική.

Δραστική παρέμβαση για την άρση της απομόνωσης του Νομού Πρέβεζας από την υπόλοιπη Ελλάδα αποτελεί το έργο της Εγνατίας οδού. Το έργο αυτό, σε συνδυασμό με το έργο που επιτελείται για το Δυτικό Άξονα, και τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, αναμένεται να έχουν καθοριστικής σημασίας επίδραση στην συνολική ανάπτυξη τόσο του Νομού όσο και του Δήμου Πρέβεζας.

Η υποθαλάσσια ζεύξη αποτέλεσε μείζον συγκοινωνιακό έργο με καταλυτική επίδραση στην ανάπτυξη τόσο των δύο άμεσα εμπλεκόμενων Δήμων όσο και της ευρύτερης περιοχής (π.χ. αύξηση των μετακινήσεων ανθρώπων και αγαθών, ένταση δόμησης και εμφάνιση νέων

²⁵ Ευάγγελος Γρ. Αυδίκος, ΠΡΕΒΕΖΑ 1945-1990. Όψεις της μεταβολής μιας επαρχιακής πόλης. Λαογραφική Εξέταση, Πρέβεζα 2000, σελ. 49.

²⁶ Ευάγγελος Γρ. Αυδίκος, 2000, ό.π., σελ. 51-52.

²⁷ Ευάγγελος Γρ. Αυδίκος, 2000, ό.π., σελ. 64.

χρήσεων). Συγκεκριμένα μετά την ολοκλήρωση της ζεύξης Ακτίου – Πρέβεζας αλλά και ενόψει της βελτίωσης και αναβάθμισης του οδικού δικτύου στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας, ο Δήμος λειτουργεί ως κόμβος σύνδεσης της Ηπείρου με τη Νότια Ελλάδα. Επίσης με την κατασκευή της Εγνατίας οδού, τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου και τη ζεύξη του Ακτίου με την Πρέβεζα, που αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην Ανατολική και Δυτική Μεσόγειο.

4.1.2. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι επιβατικές οδικές μετακινήσεις είναι χερσαίες και πραγματοποιούνται με Κ.Τ.Ε.Λ. και TAXI. Ο Δήμος Πρέβεζας διαθέτει τέτοιο δημόσιο μεταφορικό σύστημα το οποίο συνδέεται μέσω υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών με τα υπόλοιπα νομαρχιακά κέντρα της Περιφέρειας (Ιωάννινα, Άρτα, Ηγουμενίτσα) καθώς και με τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της ευρύτερης περιοχής (Βόνιτσα, Λευκάδα). Επίσης, συνδέεται με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Οι ενδοπεριφερειακές γραμμές είναι αρκετά πυκνές, εκτός από αυτή με την Ηγουμενίτσα. Συχνή είναι και η σύνδεση με τη Λευκάδα και την Αθήνα. Αντίθετα, τα δρομολόγια προς τις υπόλοιπες πόλεις (Θεσσαλονίκη και Βόνιτσα) είναι πολύ αραιά και επομένως η σύνδεση με τη Μακεδονία και την Κεντρική Ελλάδα είναι ακόμα ανεπαρκής. Οι οδικές μεταφορές και η χαμηλή πυκνότητα του πληθυσμού παρουσιάζουν πολλά προβλήματα, κυρίως στη ενδοδημοτική σύνδεση των μεγάλων αστικών κέντρων του Νομού με απομακρυσμένους οικισμούς, κυρίως κατά τους χειμερινούς μήνες, όπου η κίνηση είναι μειωμένη. Η κατάσταση αυτή αλλάζει λίγο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου τα δρομολόγια προς τους παραλιακούς οικισμούς και τις ακτές πυκνώνουν.

Ωστόσο η σύνθεση και η ηλικία του στόλου των λεωφορείων του Κ.Τ.Ε.Λ. μέχρι και πριν δύο χρόνια δεν προσφερόταν για παροχή ικανοποιητικού επιπέδου συγκοινωνίας, ενώ ταυτόχρονα υπήρχαν και σοβαρά προβλήματα υποδομής (ακαλαίσθητοι και χωρίς ανέσεις σταθμοί, καθόλου λειτουργικοί, παράγοντες που δυσχεραίνουν τον ταξιδιώτη).

Ευτυχώς όμως η κατάσταση αυτή άλλαξε. Το Κ.Τ.Ε.Λ. εκσυγχρονίστηκε με την αγορά ιδιόκτητης έκτασης όπου μεταφέρθηκε πρόσφατα σε καινούριες εγκαταστάσεις. Η

περιοχή βρίσκεται σε εκτός σχεδίου περιοχή επί της Ε.Ο. 21 ώστε να είναι προσπελάσιμος από το κέντρο της Πρέβεζας και τους κύριους οδικούς άξονες.

4.1.3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο Δήμος Πρέβεζας εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο του Ακτίου όσο αφορά τον τομέα των αερομεταφορών. Η άμεση γειτνίαση της περιοχής με το αεροδρόμιο του Ακτίου συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη της καθώς μέσω αυτού μετακινείται ένας σημαντικός αριθμός τουριστών και δευτερευόντως εμπορευμάτων. Αποτελεί πύλη άμεσης επικοινωνίας με τα μεγαλύτερα κέντρα του ελλαδικού χώρου καθώς και απευθείας σύνδεσης με κέντρα προέλευσης επισκεπτών – τουριστών του εξωτερικού.²⁸ Η κίνηση του αεροδρομίου αυτού είναι χαμηλή εφόσον τα αεροσκάφη που δρομολογούνται είναι μικρής χωρητικότητας.

Ωστόσο η αεροπορική εξυπηρέτηση δεν θεωρείται ικανοποιητική εξαιτίας κυρίως των λιγοστών δρομολογίων που εκτελούνται²⁹.

Ως προς τις πτήσεις του εξωτερικού, αξιόλογη επιβατική κίνηση παρουσιάζεται στο Ακτιο κατά τους θερινούς μήνες. Η κίνηση οφείλεται κατά κύριο λόγο σε μη προγραμματισμένες πτήσεις και γίνονται σχεδόν αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου. Οι μετακινήσεις αφορούν στη συντριπτική τους πλειοψηφία πλήρη ταξίδια (μετάβαση –επιστροφή). Το αεροδρόμιο δέχεται σημαντικό αριθμό έκτακτων πτήσεων και πτήσεων ναυλομίσθωσης (charter), με τουρίστες που έχουν προορισμό τη Λευκάδα και την παράκτια ζώνη των νομών Πρέβεζας και Θεσπρωτίας.

Από το αεροδρόμιο πραγματοποιείται και διακίνηση εμπορευμάτων μόνο προς προορισμούς της ενδοχώρας με αυξανόμενους ρυθμούς. Ωστόσο λόγω θέσης δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες της Περιφέρειας.

Ωστόσο, σημαντικά μειονεκτήματα που δεν επιτρέπουν την πλήρη αξιοποίηση αυτού του συγκριτικού πλεονεκτήματος αποτελούν τα αραιά δρομολόγια, το περιορισμένο δίκτυο προορισμών, οι ελλειπείς υποδομές και η παράλληλη στρατιωτική χρήση.

²⁸ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α΄ στάδιο», σελ. 160.

²⁹ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας- Α΄ στάδιο», σελ.80.

Πάντως θα πρέπει να εξεταστεί σοβαρά το ενδεχόμενο της αεροπορικής σύνδεσης με πόλεις της Ιταλίας που αποτελούν τις κύριες προελεύσεις και προορισμούς της εμπορευματικής και τουριστικής κίνησης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας

4.1.4. ΛΙΜΑΝΙΑ

Το 1950 σημειώνονται ανακατατάξεις στην οργάνωση του Ελλαδικού χώρου. Χαράσσεται η εθνική οδός Αντιρρίου – Ιωαννίνων και συνδέεται με πορθμείο η Β.Δ. Ελλάδα με την Πελοπόννησο. Αυτό κάνει ταχύτερη την επικοινωνία με την Αθήνα. Η εξέλιξη αυτή ανατρέπει τη διαμετακομιστική σχέση της Πρέβεζας με την περιφέρεια. Οι χερσαίες συγκοινωνίες καταργούν την εξάρτηση της ενδοχώρας από το λιμάνι κι έτσι η Πρέβεζα χάνει τη βασική λειτουργία της, που καθόριζε την οικιστική, οικονομική και κοινωνική συμπεριφορά επί 250 χρόνια περίπου. Η ανατροπή αυτή του οικονομικού της ρόλου είναι η σπουδαιότερη μεταβολή, που υφίσταται η Πρέβεζα σε μία ιστορική πορεία δυόμιση αιώνων και αλλοιώνει τα οικονομικά της και κοινωνικά χαρακτηριστικά, σε σημείο που μπορεί κάποιος να ισχυριστεί ότι η μεταπολεμική Πρέβεζα είναι διαφορετική πόλη από κάθε άποψη.

Το λιμάνι έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη λειτουργία της. Προσδιόριζε τα χαρακτηριστικά της από την εμφάνισή της ως το 1950. Μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, η αναδιάταξη του χώρου γίνεται στα πλαίσια μιας διαδικασίας εκσυγχρονισμού, η οποία δεν είναι ισόρροπη και γι' αυτό υποτάσσει τον περιφερειακό χώρο στις ανάγκες της κεντρικής εξουσίας. Η ζωή της Πρέβεζας ήταν πάντα στενά δεμένη με τη λειτουργία του λιμανιού της και με τη θέση της στην είσοδο του Αμβρακικού κόλπου. Έτσι θεωρείται φυσιολογικός ο προσανατολισμός της προς το λιμάνι και η ύπαρξη της τάφρου υπηρετούσε την ασφάλειά της³⁰.

Σήμερα, το λιμάνι της Πρέβεζας είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Περιφέρειας και το κυριότερο στον Αμβρακικό Κόλπο με έκταση 90 περίπου στρέμματα. Πλέον έχει διπλό χαρακτήρα: εμπορικό και τουριστικό-αναψυχής, με κυρίαρχη λειτουργία όμως την εμπορική.

³⁰ «ΠΡΕΒΕΖΑ 1945- 1990. Όψεις της μεταβολής μιας επαρχιακής πόλης. Λαογραφική Εξέταση», Ευάγγελος Γρ. Αυδίκος, Πρέβεζα 2000, σελ.46-47.

Μέχρι πρόσφατα, πριν την κατασκευή της υποθαλάσσιας ζεύξης, χρησιμοποιούνταν και για την πορθμειακή διακίνηση επιβατών μεταξύ Πρέβεζας – Ακτίου.

Ο εμπορικός λιμένας χρησιμοποιείται κυρίως για την μεταφορά φορτίων όπως ζωοτροφές και γενικά εξυπηρετεί την ενδοχώρα της ευρύτερης περιοχής του Αμβρακικού σε αυτόν τον τομέα. Η εμπορευματική του κίνηση είναι αρκετά μεγάλη αφού είναι το τρίτο λιμάνι της Ελλάδας ως προς τον όγκο αυτού του είδους εμπορευμάτων³¹.

Όμως αν και αποτελεί το κύριο λιμάνι του Νομού, το μικρό του μέγεθος και ο φτωχός εξοπλισμός του δεν προσφέρονται για μεγάλους μεταφορικούς φόρτους και επομένως δεν του δίνουν τη δυνατότητα να παίζει ευρύτερο ρόλο στις λιμενικές μεταφορές της Δυτικής Ελλάδας. Η ένταξή του στον εθνικό σχεδιασμό και τα προγραμματιζόμενα έργα θα αναβαθμίσουν το ρόλο του³².

Το εσωτερικό τμήμα του λιμένα έχει διαμορφωθεί για τον ελλιμενισμό μικρών σκαφών αναψυχής. Για τον ίδιο λόγο χρησιμοποιείται και η προβλήτα κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου της πόλης. Η χωροθέτηση λιμένα εντός του λιμανιού της Πρέβεζας, σε έκταση 20 στρέμματα περίπου, εγκρίθηκε το 1996, σύμφωνα με την απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης. Προβλέπει τη δημιουργία μαρίνας δυναμικότητας 261 θέσεων ελλιμενισμού και την κατασκευή χώρων διοίκησης και λοιπών υπηρεσιών, αποθήκευσης σκαφών, στάθμευσης αυτοκινήτων, εμπορικών καταστημάτων και άλλων βοηθητικών χώρων. Ωστόσο, το μοναδικό έργο που έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα είναι 5 πλωτές προβλήτες. Πρόσφατα εντάχθηκε στον Εθνικό Σχεδιασμό Λιμένων, καθώς μέχρι τότε δεν περιλαμβανόταν σε κανένα γενικότερο σχεδιασμό. Σε εξέλιξη βρίσκεται το προγραμματικό σχέδιο ανάπτυξης (master plan) του λιμανιού με χρηματοδότηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος ΟΑΛΑΑ, το οποίο θα εξειδικεύσει το ρόλο του και τις αναπτυξιακές του δυνατότητες και θα προτείνει τα αναγκαία έργα³³. Με τη μελέτη αυτή θα επανακαθοριστεί ο χώρος δημιουργίας μιας μεγάλης σύγχρονης μαρίνας, ώστε να απομακρυνθεί από το εμπορικό τμήμα του λιμανιού, που σήμερα γειτνιάζει. Ακόμη θα δημιουργηθούν κρηπιδώματα για τα κρουαζιερόπλοια στο Παλιό Λιμάνι μέχρι το Τουριστικό Περίπτερο. Επίσης θα προσδιοριστούν τα αναγκαία έργα για την ολοκλήρωση του εμπορικού τμήματος και του εξοπλισμού του. Τέλος θα γίνει ιεράρχηση των έργων προκειμένου να χρηματοδοτηθούν κατά την επόμενη περίοδο (2007-2013).³⁴

³¹ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας- Α' στάδιο», σελ.79.

³² Οπ. Παρ. σελ.161.

³³ Οπ. Παρ. σελ.79.

³⁴ Οπ. Παρ. σελ.86.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι υποδομές του είναι ελλιπείς (αποθήκες, τελωνείο, χώροι στάθμευσης, γερανοί φόρτωσης, κ.ά.) και δεν πληρεί τις σύγχρονες προδιαγραφές. Μειονέκτημα συνιστά η μη ικανοποιητική σύνδεση του λιμένα με τα κύρια οδικά δίκτυα. Πρόβλημα αποτελεί ακόμα το μικρό βάθος του Αμβρακικού Κόλπου με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η προσάραξη μεγάλων φορτηγών πλοίων.

Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι ένας παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη και πιθανό γι' αυτό διακόπηκαν οι ενέργειες που είχαν ξεκινήσει.

Όμως, καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη του λιμανιού και των μεταφορικών υποδομών γενικότερα σε συνδυασμό με την εξυπηρέτηση της πόλης που το φιλοξενεί, είναι τα ακόλουθα ζητήματα:

- Η διασαφήνιση του κύριου προσανατολισμού του και του ρόλου του στο αναπτυξιακό μοντέλο του Δήμου. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα συμμετοχής του σε δίκτυο διασύνδεσης επιβατικών λιμένων του Ιόνιου Πελάγους για σκοπούς αναψυχής.
- Η σύνδεσή του με τα υπόλοιπα μέσα μεταφορών.
- Η σχέση του και η συμμετοχή του στις δραστηριότητες της πόλης (π.χ. φιλοξενία χρήσεων, σύνδεση με το υπόλοιπο αστικό θαλάσσιο μέτωπο και ανάπλασή του).

Επισημαίνεται ιδιαίτερα η ανάγκη νέας χάραξης οδικού άξονα που θα συνδέει το λιμάνι με τις εθνικές οδούς. Προτείνεται η απομάκρυνσή του από το παραλιακό μέτωπο για τη διαφύλαξη της ταυτότητας του μετώπου. Ακόμη θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι προτεινόμενες οικιστικές επεκτάσεις ώστε η νέα οδός να λειτουργεί όσο το δυνατό περισσότερο ως παράπλευρη – περιφερειακή του οικισμού σε ορισμένες περιοχές του³⁵.

Στο Δήμο Πρέβεζας λειτουργούν επίσης, μικρά αλιευτικά καταφύγια στους οικισμούς του Μύτικα και του Αγίου Θωμά, καθώς και στις περιοχές του όρμου Πωγωνίτσας και βόρεια των Λάκκων Νεοχωρίου. Το πρώτο προγραμματίζεται να μετατραπεί σε λιμένα τουριστικών σκαφών. Τέλος, στο στρατόπεδο «Θ. Παπαγεωργίου», βορειοανατολικά του οικισμού της Πρέβεζας, λειτουργεί μικρή, στρατιωτική, λιμενική εγκατάσταση για την εκφόρτωση πετρελαιοειδών. Τέτοιες χρήσεις θεωρούνται επικίνδυνες και κρίνεται σκόπιμη η απομάκρυνσή τους³⁶.

Σημαντική είναι και η συμβολή της μαρίνας της Πρέβεζας με μέγιστη χωρητικότητα

³⁵ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας- Α' στάδιο», σελ.161.

³⁶ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας- Α' στάδιο», σελ.80.

σκαφών 100. Η μαρίνα Κλεοπάτρα εδρεύει στο Άκτιο απέναντι από την Πρέβεζα, στον Αμβρακικό κόλπο, και αποτελεί μία εκ των τριών μαρινών του Ιονίου πελάγους. Η απόσταση από το αεροδρόμιο της Πρέβεζας είναι μόλις πέντε λεπτά. Είναι μία σύγχρονη μαρίνα και μπορεί ο τουρίστας να βρει όλες τις ουσιώδεις υπηρεσίες όπως ηλεκτρικό ρεύμα για το σκάφος του, φρέσκο νερό ενώ ταυτόχρονα προσφέρονται τουαλέτες και ντους. Η τοποθεσία της μαρίνας είναι σε καίριο σημείο και οι ναυτιλλόμενοι μπορούν σε μερικά λεπτά να επισκεφθούν την πόλη της Πρέβεζας για προμήθειες ή βόλτα. Επίσης σε κοντινή απόσταση βρίσκονται πολλοί και πανέμορφοι προορισμοί. Η μαρίνα συμβάλει στην ανάδειξη της Πρέβεζας ως τόπος τουρισμού.

4.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

4.2.1. ΠΑΙΔΕΙΑ

Στο Δήμο Πρέβεζας, λειτουργούν όλες οι βαθμίδες της εκπαίδευσης: πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια. Οι περισσότερες μονάδες είναι συγκεντρωμένες στον Δήμο. Στη Νικόπολη, το Ψαθάκι, το Μιχαλίτσι και τον Παντοκράτορα λειτουργούν από ένα νηπιαγωγείο, ενώ στο Μύτικα ένα νηπιαγωγείο και ένα δημοτικό σχολείο. Στους υπόλοιπους οικισμούς οι εκπαιδευτικές μονάδες είναι κλειστές είτε λόγω έλλειψης μαθητών είτε λόγω του πολύ μικρού αριθμού τους. Στην τελευταία περίπτωση μετακινούνται στα σχολεία της Πρέβεζας με λεωφορεία μισθωμένα από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πρέβεζας.

Όσον αφορά στην κατάσταση των υποδομών, σημαντικά προβλήματα αντιμετώπιζαν τα νηπιαγωγεία στην Πρέβεζα, καθώς τα μισά από αυτά στεγάζονταν σε ενοικιαζόμενα κτίρια που δεν πληρούσαν τις προδιαγραφές. Ευτυχώς μέχρι σήμερα, όλα έχουν εγκατασταθεί σε καινούρια σύγχρονα κτίρια. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις των δημοτικών σχολείων είναι ικανοποιητικές. Ωστόσο, η συγκέντρωσή τους στον πυρήνα της Πρέβεζας δεν εξυπηρετεί ούτε τις περιφερειακές Π.Ε. του οικισμού ούτε τους περιαστικούς οικισμούς, οι οποίοι έχουν

αυξητικές πληθυσμιακές τάσεις. Επιπλέον, ορισμένα σχολεία αρχίζουν να γιγαντώνονται και να εμφανίζουν μεγάλο βαθμό κορεσμού. Γι' αυτό το λόγο πρόσφατα κατασκευάστηκε ένα νέο διδακτήριο στον Παντοκράτορα.

Ακολουθεί κατάλογος με τις λειτουργούσες μονάδες και το δυναμικό τους, σύμφωνα με στοιχεία που παραχωρήθηκαν από το Δήμο και τα οποία αφορούν τη σχολική χρονιά 2004-2005.

Πίνακας 15: Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση Δήμου Πρέβεζας, 2004-2005.

ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΑ	ΤΜΗΜΑΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΑΘΗΤΩΝ
1 ^ο νηπιαγωγείο	2	31
2 ^ο νηπιαγωγείο	4	58
3 ^ο νηπιαγωγείο	1	12
4 ^ο νηπιαγωγείο	2/ολοήμερο	38
5 ^ο νηπιαγωγείο	2	20
6 ^ο νηπιαγωγείο	1	11
7 ^ο νηπιαγωγείο	1	10
8 ^ο νηπιαγωγείο	1	17
9 ^ο νηπιαγωγείο	2/ολοήμερο	34
10 ^ο νηπιαγωγείο	1	15
11 ^ο νηπιαγωγείο Παντοκράτορα	1	19
12 ^ο νηπιαγωγείο Ελαιώνα		
13 ^ο νηπιαγωγείο Μαργαρώνας	2/ολοήμερο	38
Νηπιαγωγείο Νικόπολης	1	6
Νηπιαγωγείο Μύτικα		
Νηπιαγωγείο Μιχαλιτσίου		

ΠΗΓΗ: Α/θμια Εκπαίδευση Νομού Πρέβεζας

Επιπλέον, στο αριθμός του 8^{ου} δημοτικού Ελαιώνα συμπεριλαμβάνεται και ο αριθμός των μαθητών του νηπιαγωγείου. Το ίδιο ισχύει και για το δημοτικό του Μύτικα.

Πίνακας 16: Δευτεροβάθμια Εκπ/ση Δήμου Πρέβεζας, 2004-2005

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ	ΤΜΗΜΑΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΑΘΗΤΩΝ
1 ^ο	14	224
2 ^ο	13	230
3 ^ο	17	209
4 ^ο	23	365
5 ^ο	12	218
6 ^ο		
7ο Μαργαρώνας	6	70
8ο Ελαιώνα	9	143
Παντοκράτορα		
Δημοτικό Μύτικα	12	62
Ειδικό Σχολείο Πρέβεζας		

ΠΗΓΗ: Β/θμια Εκπαίδευση Νομού Πρέβεζας

Ο Δήμος Πρέβεζας δεν αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα στον τομέα της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Όμως, η δυσκολία εξεύρεσης κατάλληλων χώρων εντός της Πρέβεζας για τη στέγαση αποτελεί ζήτημα που πρέπει να εξεταστεί άμεσα. Ενόψει τς θετικής πληθυσμιακής μεταβολής που αναμένεται να συνεχιστεί με μεγάλο ρυθμό, απαιτείται ένας νέος σχεδιασμός, που θα προγραμματίσει την ορθολογική κατανομή νέων, σύγχρονων και βιώσιμων μονάδων, ώστε να καλύπτονται οι πραγματικές ανάγκες των κατοίκων.³⁷

Συγκεντρωτικά στο Νομό Πρέβεζας λειτουργούν:³⁸

- 1) 51 Δημοτικά σχολεία και είναι όλα δημόσια,
- 2) 14 Γυμνάσια,
- 3) 9 Ενιαία Λύκεια,
- 4) 4 ΤΕΕ,
- 5) 1 ΣΕΚ (Σχολικό Εργαστηριακό Κέντρο), και

³⁷ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 100.

³⁸ Δ/ση Α/θμιας και Β/θμιας Εκπ/σης .

6) 1 ΕΕΕΕΚ (Εργαστήριο Ειδικής Επαγγελματικής Εκπ/σης & Κατάρτισης).

Η πόλη της Πρέβεζας αποτελεί το βασικό πόλο συγκέντρωσης της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης εξυπηρετώντας όλο το Νομό με τα αντίστοιχα γραφεία τους. Τα Γυμνάσια τα οποία βρίσκονται στην περιοχή είναι τα εξής:

- 1) 1^ο Γυμνάσιο
- 2) 2^ο Γυμνάσιο
- 3) 3^ο Γυμνάσιο
- 4) 4^ο Γυμνάσιο
- 5) Εσπερινό Γυμνάσιο
- 6) Μουσικό Γυμνάσιο και
- 7) Εργαστήριο Ειδικής Επαγγελματικής Εκπ/σης & Κατάρτισης.

Τα Λύκεια της περιοχής είναι τα εξής:

- 1) 1^ο Γενικό Λύκειο
- 2) 2^ο Γενικό Λύκειο
- 3) Εσπερινό Λύκειο
- 4) 1^ο ΕΠΑΛ Πρέβεζας
- 5) ΕΠΑΣ Πρέβεζας
- 6) Σ.Ε.Κ. Πρέβεζας

Ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα της παιδείας διαδραματίζει και η λειτουργία του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.) Ηπείρου, που έχει έδρα την Άρτα και παράρτημά του ιδρύθηκε στην Πρέβεζα. Περιλαμβάνει δύο τμήματα της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας:

1. Λογιστικής, και
2. Χρηματοοικονομικής και Ελεγκτικής.

Το Τ.Ε.Ι Πρέβεζας με την ερευνητική δραστηριότητα που ασκεί, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης στον τομέα της Έρευνας και Τεχνολογίας. Σήμερα, στεγάζεται σε κτίριο που βρίσκεται στην Π.Ε. «Αγία Ειρήνη» του οικισμού της Πρέβεζας, ενώ οι νέες του εγκαταστάσεις κατασκευάζονται σε περιοχή δυτικά από το

Ψαθάκι.

Επίσης, στην Πρέβεζα λειτουργεί η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Ηπείρου, όπου λειτουργεί Σχολή Πλοιάρχων. Οι εγκαταστάσεις της βρίσκονται βορειοανατολικά του οικισμού της Πρέβεζας.

Τέλος, στα βόρεια της Πρέβεζας βρίσκεται το Κέντρο «Δήμητρα» (πρώην Κέντρο Γεωργικής Εκπαίδευσης – ΚΕΓΕ). Λειτουργεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και παρέχει μεταγυμνασιακή γεωργική επαγγελματική εκπαίδευση. Στόχος του είναι η κατάρτιση και πληροφόρηση των αγροτών και των κατοίκων της υπαίθρου γενικότερα, μέσα από την οργάνωση εκπαιδευτικών σεμιναρίων και προγραμμάτων³⁹.

4.2.2. ΥΓΕΙΑ

Ολόκληρος ο Νομός εξυπηρετείται από το Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Πρέβεζας, το οποίο βρίσκεται στο Δήμο Πρέβεζας και προσφέρει πρωτοβάθμιες και δευτεροβάθμιες υπηρεσίες υγείας. Είναι επανδρωμένο και εξοπλισμένο και διαθέτει 121 κλίνες. Σε αυτό εντάσσονται τα τέσσερα Κέντρα Υγείας του Νομού και τα 12 Περιφερειακά Ιατρεία. Βρίσκεται βορειοανατολικά του οικισμού της Πρέβεζας, δίπλα στον Αμβρακικό Κόλπο και καταλαμβάνει έκταση εμβαδού 15 στρ. περίπου. Σε κανέναν από τους υπόλοιπους οικισμούς δε λειτουργεί κάποια μονάδα υγείας.⁴⁰

Όμως το Νομαρχιακό Νοσοκομείο Πρέβεζας πλέον δεν μπορεί να εξυπηρετήσει όλο το Νομό, γιατί αφ' ενός είναι παλαιό και αφ' ετέρου είναι μικρής χωρητικότητας (2 κλίνες ανά 1000 κατοίκους⁴¹). Για το λόγο αυτό στις ημέρες μας, η διεύθυνση του Νοσοκομείου έχει αγοράσει ιδιόκτητη έκταση σε περιοχή έξω από τον οικισμό της Πρέβεζας, δίπλα στον οικισμό του Μύτικα, όπου προβλέπεται να αναγερθεί καινούργιο με σύγχρονες προδιαγραφές νοσοκομείο και με περισσότερες κλίνες.

Ασθενοφόρα διαθέτει ο Νομός αλλά όχι σε ικανοποιητικό αριθμό που να μπορούν να

³⁹ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 100.

⁴⁰ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 101.

⁴¹ Πηγή Δ.Υ.Π.Ε. (Διοίκηση Υγειονομικής Περιφέρειας) Ηπείρου.

εξυπηρετήσουν τόσο μεγάλη έκταση με τόσους κατοίκους. Βέβαια σε αυτόν τον αριθμό των ασθενοφόρων προστίθεται και τα ασθενοφόρα του ΕΚΑΒ τα οποία πρόσφατα έχουν προστεθεί στο στόλο.

Το αξιοσημείωτο όμως είναι ότι, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, πολύ λίγοι ασθενείς προσφεύγουν πλέον για την αντιμετώπιση σοβαρών προβλημάτων υγείας σε Νοσοκομεία των μεγάλων κέντρων Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Προτιμούν να ζητήσουν ιατρική κάλυψη από το νοσοκομείο Ιωαννίνων. Αυτό οφείλεται και στην κοντινή απόσταση που βρίσκεται από την Πρέβεζα αλλά περισσότερο στην επιστημονική επάρκεια και ικανότητα των γιατρών και στο υψηλό επίπεδο των ιατροτεχνολογικών υποδομών του σύγχρονου Περιφερειακού Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Ιωαννίνων.

Συμπερασματικά, οι υπηρεσίες υγείας στο Δήμο Πρέβεζας βρίσκονται σε καλό επίπεδο καλύπτοντας τις βασικές ανάγκες του πληθυσμού, με δεδομένη όμως τη σχεδιαζόμενη αναβάθμιση των υπηρεσιών και την ενίσχυση των υποδομών του Νοσοκομείου. Ωστόσο λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη πληθυσμιακή αύξηση του Δήμου είναι απαραίτητο να ληφθεί μέριμνα για την εξασφάλιση κατάλληλων υποδομών, πράγμα που μελετάτε. Έτσι, πρέπει να εξασφαλιστούν κατάλληλοι χώροι στους οικισμούς καθώς και να εξεταστεί η ανάγκη ίδρυσης περιφερειακών ιατρείων σε ορισμένους οικισμούς, όπως τους πιο απομακρυσμένους ή εκείνους που συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό εποχιακών κατοίκων⁴².

4.2.3. ΠΡΟΝΟΙΑ

Στο Δήμο Πρέβεζας, λειτουργούν πέντε παιδικόι σταθμοί υπό την εποπτεία του Δήμου και με επιχορήγηση τόσο του ίδιου όσο και των Υπουργείων Πρόνοιας και Εσωτερικών. Φιλοξενούν περίπου 190 παιδιά. Στον τομέα όμως της Πρόνοιας τα βασικά προβλήματα εντοπίζονται σε ελλείψεις κτιριακών υποδομών και εξοπλισμού, καθώς και στην ανεπαρκή στελέχωση των ιδρυμάτων. Μέχρι πρόσφατα ο 1^{ος} παιδικός σταθμός καθώς και τα γραφεία στεγάζονταν σε ιδιόκτητο κτίριο, αξιόλογης αρχιτεκτονικής, το οποίο όμως κρίθηκε ακατάλληλο λόγω ζημιών που υπέστη κατά τη διάρκεια του σεισμού. Επίσης, λειτουργούν δύο παιδικόι σταθμοί με χρηματοδότηση από ευρωπαϊκά προγράμματα. Ο ένας βρίσκεται στην Πρέβεζα και ο άλλος στις Εργατικές κατοικίες στη Μαργαρώνα. Οι παιδικόι σταθμοί εξυπηρετούν ολόκληρο το Δήμο, ενώ όταν υπάρχουν κενές θέσεις δέχονται παιδιά και από

⁴² «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α΄ στάδιο», σελ. 101.

περιοχές του όμορου Δήμου Ζαλόγγου. Η κατάσταση δεν είναι καθόλου ικανοποιητική εξαιτίας των ελλειπών εγκαταστάσεων και του μεγάλου βαθμού κορεσμού τους. Απαιτούνται άμεσα νέες, ιδιόκτητες μονάδες στην Πρέβεζα καθώς και νέες μονάδες σε άλλους οικισμούς για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών. Επιπλέον, κρίνεται απαραίτητη η λειτουργία βρεφονηπιακών σταθμών⁴³.

Όσον αφορά στις μονάδες κοινωνικής φροντίδας, έχουμε να επισημάνουμε τα εξής. Το Μάρτιο του 2004 το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας μετονομάστηκε σε Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης. Η αλλαγή αυτή συμβόλιζε τη νέα αντίληψη για τις παρεχόμενες υπηρεσίες στο χώρο της κοινωνικής φροντίδας. Η έννοια της κοινωνικής αλληλεγγύης αναδεικνύει το σεβασμό και τον τρόπο αντιμετώπισης των αποδεκτών της κοινωνικής φροντίδας, ενώ η κοινωνική πρόνοια είναι σε μεγάλο βαθμό συνυφασμένη με την εξάρτηση των «αδύνατων» συνανθρώπων μας από τις κρατικές υπηρεσίες. Οι σύγχρονες όμως αντιλήψεις για την παροχή κοινωνικής φροντίδας και ο σεβασμός της ανθρώπινης αξιοπρέπειας έρχεται σε αντίθεση με την έννοια της εξάρτησης.

Οι κάτοικοι του Δήμου Πρέβεζας, ευαισθητοποιημένοι κατά πολύ στην μέριμνα και στην παροχή φροντίδας προς το συνάνθρωπο προέβηκαν στην ίδρυση, στελέχωση και εθελοντική εργασία των παρακάτω ιδρυμάτων:

- 1) Ποταμιάνειο Μπάλκειο ίδρυμα ευγηρίας Νικοπόλεως & Πρεβέζης.
- 2) Κέντρο Ειδικής Επαγγελματικής Αγωγής & Αποκατάστασης Ν. Πρέβεζας.
- 3) Σύλλογος Γονέων Κηδεμόνων και Φίλων Παιδιών με ειδικές ανάγκες.
- 4) Σύλλογος προσφοράς ζωής ΣΥ-ΠΡΟ-ΖΩ.
- 5) Σύλλογος ΑΜΕΑ Ν. Πρέβεζας.

Επίσης, στην πόλη λειτουργεί ένα Κέντρο Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η.), ενώ προγραμματίζεται η κατασκευή ενός Κέντρου Ημερήσιας Φροντίδας Ηλικιωμένων (Κ.Η.Φ.Η.). Επίσης, υπάρχει ένα γηροκομείο στον περίβολο του Ι. Ν. Αγίου Νικολάου, το οποίο είναι υπό την εποπτεία της Ιεράς Μητρόπολης. Μονάδες πρόνοιας ηλικιωμένων δε συναντώνται στους υπόλοιπους οικισμούς.

Νοτιοανατολικά του οικισμού της Αγίας Τριάδας λειτουργεί το Κέντρο Κοινωνικής Υποστήριξης και Κατάρτισης Ατόμων με Αναπηρίες (ΚΕΚΥΚΑΜΕΑ) υπό την εποπτεία του

⁴³ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 101.

Υπουργείου. Στεγάζεται σε καινούργιο κτίριο, συνολικής επιφάνειας 2.000 τ.μ. περίπου, με σύγχρονο εξοπλισμό. Διαθέτει ιατρείο, φυσιοθεραπευτήριο και εργοθεραπευτήριο. Σκοπός του είναι η κοινωνική και ιατρική υποστήριξη ατόμων με αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και η επαγγελματική τους κατάρτιση⁴⁴.

4.2.4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Ο Δήμος Πρέβεζας έχει πλούσια πολιτιστική παράδοση αλλά και αξιόλογο παρόν. Η διοργάνωση των πολιτιστικών εκδηλώσεων τις περισσότερες φορές λαμβάνουν χώρα στους αξιόλογους χώρους που υπάρχουν στο Δήμο Πρέβεζας. Οι κυριότερες υποδομές πολιτισμού είναι οι παρακάτω:

1. Το Δημοτικό κηροθέατρο. Σε αυτό λαμβάνουν χώρα θεατρικές, μουσικές και χορευτικές παραστάσεις κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού. Η χωρητικότητά του είναι 1.000 θέσεις καθημένων.
2. Δίπλα σε αυτό λειτουργεί ο θερινός κινηματογράφος. Ο Δήμος διαθέτει και χειμερινό και στις αντίστοιχες περιόδους παίζονται ταινίες οι οποίες παίζονται στις αίθουσες των μεγάλων αστικών κέντρων.
3. Το κάστρο του Παντοκράτορα. Πραγματοποιούνται θεατρικές παραστάσεις και μουσικές εκδηλώσεις.
4. Το αρχαίο ωδείο Νικόπολης, όπου τους καλοκαιρινούς μήνες ανεβαίνουν θεατρικές παραστάσεις με έργα αρχαίων τραγωδών από τις κορυφαίες σκηνές της χώρας.
5. Το κτίριο «Θεοφάνειος». Είναι ένα αναπαλαιωμένο κτίριο πολλαπλών χρήσεων, περίπου 200 θέσεων. Πραγματοποιούνται μουσικές εκδηλώσεις, παιδικές θεατρικές παραστάσεις, ομιλίες, ημερίδες, διαλέξεις κλπ. Στον ίδιο χώρο στεγάζεται και ο χειμερινός δημοτικός κινηματογράφος. Στην «Θεοφάνειο Αίθουσα Τέχνης», εκθέτουν τα έργα τους ντόπιοι καλλιτέχνες καθώς και ξένοι.

⁴⁴ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α' στάδιο», σελ. 101.

6. Η δημοτική αγορά. Στο χώρο αυτό στεγάζονται τα Γραφεία του Πνευματικού Κέντρου και πραγματοποιούνται μικρές εκδηλώσεις, εκθέσεις ζωγραφικής και φωτογραφίας κ.ά.
7. Η αίθουσα πολλαπλών χρήσεων του 2^{ου} Λυκείου. Πρόκειται για ένα καινούριο χώρο που φιλοξενεί, εκτός από εκδηλώσεις των σχολείων, μουσικές και θεατρικές εκδηλώσεις του Δήμου.
8. Πνευματικό Κέντρο Ι. Μητροπόλεως. Ο χώρος του διατίθεται όχι μόνο για τις θρησκευτικές εκδηλώσεις της Μητρόπολης Πρεβέζης αλλά και για θεατρικές και μουσικές εκδηλώσεις και ομιλίες επιστημόνων.

4.3. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

4.3.1. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Ο Δήμος Πρέβεζας διοργανώνει ποικίλες γιορτές και πολιτιστικές εκδηλώσεις με έντονο ενδιαφέρον. Αυτές περιλαμβάνουν μουσικές συναυλίες, θεατρικές παραστάσεις, χορευτικά συγκροτήματα, εκθέσεις οι οποίες λαμβάνουν χώρα κυρίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

Στο Δήμο λειτουργεί πνευματικό κέντρο από το 1983. Οι δραστηριότητές του έχουν γίνει πια θεσμοί για την Πρέβεζα. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρουμε καταρχήν τα Νικοπόλεια, που αποτελούν ίσως την πιο πλούσια διοργάνωση, καθώς πρόκειται για ένα κύκλο πολιτιστικών εκδηλώσεων που καλύπτει όλη σχεδόν τη χρονική διάρκεια του καλοκαιριού, από τον Ιούλιο ως τον Αύγουστο. Οι εκδηλώσεις των Νικοπολείων περιλαμβάνουν στο πρόγραμμα τους μουσικά, χορευτικά, θεατρικά σχήματα, ερασιτεχνικά και επαγγελματικά, που προέρχονται όχι μόνο από τον ελληνικό χώρο αλλά και από το εξωτερικό. Παράλληλα με τις εκδηλώσεις, πραγματοποιούνται εκθέσεις ζωγραφικής, φωτογραφίας, γλυπτικής, λαϊκής τέχνης κ.ά.

Η Γιορτή της σαρδέλας αποτελεί την πιο παλιά γιορτή του Δήμου Πρέβεζας. Είναι ένα λαϊκό πανηγύρι που πραγματοποιείται το πρώτο Σαββατοκύριακο του Αυγούστου. Συμμετέχουν μουσικοχορευτικά συγκροτήματα, ενώ οι ντόπιοι και ξένοι επισκέπτες δοκιμάζουν παραδοσιακό θαλασσινά και προϊόντα που παράγει η περιοχή.

Φεστιβάλ ντοκιμαντέρ. Είναι ένας καινούργιος θεσμός που άρχισε στο Δήμο το 2005 σαν πρώτο πανελλήνιο φεστιβάλ ντοκιμαντέρ. Είναι μια διοργάνωση της κινηματογραφικής λέσχης Πρέβεζας σε συνεργασία με τη ομοσπονδία κινηματογραφικών λεσχών της Ελλάδος.

Στα πλαίσια των γιορτών της Αποκριάς, ο Δήμος διοργανώνει τις παρακάτω εκδηλώσεις: αποκριάτικο παιδικό μασκέ πάρτυ, κούλουμα που λαμβάνουν χώρα στο κέντρο της πόλης, πέταγμα χαρταετού με διεξαγωγή διαγωνισμού στην περιοχή του Παντοκράτορα. Το Καρναβάλι των Γυναικών, που πραγματοποιείται την τελευταία Πέμπτη της αποκριάς αποτελεί ένα πετυχημένο θεσμό για τα πολιτιστικά δεδομένα της Πρέβεζας και της βορειοδυτικής Ελλάδας, καθώς πραγματοποιείται εδώ και σαράντα χρόνια. Η διοργάνωσή του δε γίνεται υπό την αιγίδα του Δήμου αλλά από τις γυναίκες.

Το Φεστιβάλ τζαζ διοργανώνεται τέλος Ιουλίου και συμμετέχουν σε αυτό αξιόλογοι καλλιτέχνες από την παγκόσμια σκηνή.

Στο Δήμο πραγματοποιείται ακόμη Διεθνές Χορωδιακό Φεστιβάλ. Τη διοργάνωση αναλαμβάνει η χορωδία «Αρμονία» Πρέβεζας, ενώ λαμβάνουν μέρος χορωδίες από όλο τον κόσμο.

Το Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Πρέβεζας διαθέτει ακόμη: Τμήμα Παραδοσιακών Χορών που στο Δήμο Πρέβεζας δραστηριοποιούνται και ερασιτεχνικές θεατρικές ομάδες, η «Θεατρική Σκηνή Πρέβεζας» και το «Θεατρικό Εργαστήρι Πρέβεζας», ανεβάζοντας παραστάσεις κατά διαστήματα με μεγάλη επιτυχία. Αυτές έχουν παρουσιάσει αξιόλογο έργο στην Πρέβεζα και την γύρω περιοχή. Έχουν λάβει μέρος σε πολλά Φεστιβάλ και έχουν διακριθεί.

Αξίζει να αναφέρουμε εδώ τις πολλές μουσικές κομπανίες που μας ψυχαγωγούν με συναυλίες τους καλοκαιρινούς μήνες στους δρόμους και στα μαγαζιά της Πρέβεζας. Στο λιμάνι και στα σοκάκια της παλιάς πόλης υπάρχουν πολλά γραφικά ταβερνάκια που προσφέρουν στον επισκέπτη χαλάρωση και νόστιμους ντόπιους μεζέδες και ψάρια. Η νεολαία της πόλης διασκεδάζει στα πολλά μπαράκια και κλαμπ που λειτουργούν όλο το χρόνο.

4.3.2. ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Η πλειοψηφία των εγκαταστάσεων είναι συγκεντρωμένη στον οικισμό της Πρέβεζας. Οι μεγαλύτερες και πιο σημαντικές είναι:

- το Δημοτικό Στάδιο,
- το Κλειστό Γυμναστήριο,
- το Κολυμβητήριο,
- ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στην περιοχή Μαργαρώνα.

Οι τρεις τελευταίες βρίσκονται έξω από τον οικισμό και στα όρια αυτού. Δίπλα στο Γυμναστήριο προγραμματίζεται η κατασκευή νέου κλειστού κολυμβητηρίου. Στους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου, οι αθλητικές εγκαταστάσεις είναι υποτυπώδεις και δε βρίσκονται σε ιδιαίτερα καλή κατάσταση. Περιλαμβάνουν είτε γήπεδο ποδοσφαίρου (Άγιος Θωμάς, Μύτικας, Νικόπολη, Μιχαλίτσι) είτε γήπεδα καλαθοσφαίρισης (Παντοκράτορας, Ψαθάκι) είτε συνδυασμό και των δύο (Νεοχώρι, Φλάμπουρα). Στον Άγιο Νικόλαο και την Αγία Τριάδα δεν υπάρχουν χώροι άθλησης. Τα γήπεδα ποδοσφαίρου χωροθετούνται στις περισσότερες περιπτώσεις στα όρια των οικισμών και έξω από αυτά λόγω μεγέθους, ενώ τα άλλα γήπεδα αποτελούν τμήμα των οικισμών⁴⁵.

Το δημοτικό στάδιο πήρε το όνομά του από την Ολυμπιονίκη Τζουμελέκα Αθανασία που είναι Πρεβεζάνα. Το γήπεδο, αν και επιμελώς προσεγμένο δεν θεωρείται σύγχρονο και δεν μπορεί να εξυπηρετήσει την έντονη δραστηριότητα των τοπικών αθλητικών συλλόγων τόσο του Δήμου όσο και του Νομού. Κρίθηκε αναγκαίο η ίδρυση ενός κλειστού γυμναστηρίου. Η μελέτη και η κατασκευή του άρχισαν το 1987. Αυτό όμως το κλειστό δεν περατώθηκε ποτέ λόγω πτώχευσης του εργολάβου το 1997. Ξαναέγινε δημοπράτηση του έργου και το 2000 θεμελιώθηκε το κλειστό γυμναστήριο της πόλης για να αποπερατωθεί το 2003. Χτίστηκε σύμφωνα με τις ολυμπιακές προδιαγραφές και είναι χωρητικότητας 1.200 καθήμενων. Σε αυτό διεξάγονται αγώνες Β΄ Εθνικής όσο αναφορά το βόλεϋ και επίσης γίνονται και αγώνες μπάσκετ, όπου η τοπική ομάδα προσπαθεί να ξανανέβει στην Α΄

⁴⁵ «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α΄ στάδιο», σελ. 102.

κατηγορία που ήταν και το 1987.

Στο Δήμο Πρέβεζας υπάρχουν αρκετοί ενεργοί αθλητικοί σύλλογοι και ομάδες. Οι περισσότεροι ασχολούνται με το ποδόσφαιρο. Όμως έχουμε την ομάδα μπάσκετ «ΝΙΚΟΠΟΛΗ» και την ομάδα βόλεϋ, που και οι δύο παίζουν σε μεγάλη κατηγορία. Πρέπει να αναφέρουμε ότι αυτές οι ομάδες έχουν και τις παιδικές με μεγάλο αριθμό παιδιών, οι οποίες παίρνουν μέρος στα αντίστοιχα παιδικά πρωταθλήματα. Επίσης υπάρχουν γυμναστικοί και ναυτικοί σύλλογοι. Τέλος, αθλητικοί όμιλοι δραστηριοποιούνται στον Άγιο Θωμά, τη Νικόπολη και το Μύτικα.

Τα ακραία αθλήματα (extreme games) έχουν στο Νομό Πρέβεζας την τιμητική τους αλλά, παράλληλα, έχουν τη δυνατότητα οι κάτοικοι και οι επισκέπτες του να απολαύσουν την ιππασία και την ορειβασία. Θαλάσσια σπορ όπως το σκι μπορούν να απολαύσουν στις παραλίες του Νομού. Όποιες κι αν είναι οι αθλητικές προτιμήσεις σας, στην Πρέβεζα θα τις απολαύσετε στο έπακρο⁴⁶.

Συμπερασματικά, το επίπεδο των αθλητικών εγκαταστάσεων του Δήμου Πρέβεζας δεν είναι ικανοποιητικό σε γενικές γραμμές, ως προς την κατάσταση στην οποία βρίσκονται, την επάρκεια και τη δυναμικότητά τους. Μέσα από το πρίσμα της γενικότερης πληθυσμιακής εξέλιξης του Δήμου αλλά και της ειδικότερης κατανομής της ανά οικισμό, κρίνεται άμεση η ανάγκη ενίσχυσης του οικισμού της Πρέβεζας με σύγχρονες και εξειδικευμένες εγκαταστάσεις κλειστών χώρων άθλησης και ο εξοπλισμός των υπόλοιπων οικισμών, ιδιαίτερα των περιαστικών και των τουριστικών, με γήπεδα αθλοπαιδιών μικτής χρήσης.

⁴⁶ www.preveza.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Ο ΘΟΡΥΒΟΣ

5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Με τον όρο «θόρυβος» ονομάζουμε κάθε ακουστό ήχο, ο οποίος είναι δυσάρεστος και μας προκαλεί συνήθως ανεπιθύμητες καταστάσεις όπως απώλεια ακοής, ενόχληση, δυσκολία στην επικοινωνία, εργασία, ξεκούραση, ύπνο.

Οι θόρυβοι είναι μία ειδική κατηγορία σύνθετων ήχων. Οι ήχοι γενικότερα υπήρξαν από αρχαιοτάτων χρόνων ένα μέσο έκφρασης και πληροφόρησης του ανθρώπου σε σχέση με το περιβάλλον του. Στις σύγχρονες κοινωνίες, οι ήχοι αποτελούν πλέον ένα μέσο έκφρασης, επικοινωνίας, διασκέδασης, εργασίας, ή πληροφόρησης και είναι αναπόσπαστο και μόνιμο τμήμα της καθημερινής μας ζωής. Η εμφάνισή τους γίνεται αισθητή παντού και σε όλους σχεδόν τους χώρους. Οι ευεργετικές τους ιδιότητες για τις ανθρώπινες δραστηριότητες είναι εμφανής σε όλους μας. Έχουν όμως και αναπόσπαστο τμήμα που είναι η δημιουργία ενοχλητικών ήχων, δηλαδή θορύβων. Το πρόβλημα του θορύβου κατά συνέπεια, φαίνεται ότι είναι συνάρτηση (αρχικά τουλάχιστον) του πληθυσμού, γι' αυτό και εμφανίζεται εντονότερο στις μεγαλουπόλεις.

Σήμερα ο θόρυβος αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους περιβαλλοντικούς ρύπους που υποβαθμίζουν το αστικό περιβάλλον, και είναι ιδιαίτερα αισθητός στα μεγάλα αστικά κέντρα, όπου η συγκέντρωση του πληθυσμού είναι πολύ μεγάλη.

Οι επιπτώσεις του θορύβου στον άνθρωπο είναι πολλαπλές και ποικίλες. Ξεκινούν από ένα απλό εκνευρισμό ή δυσφορία και μπορούν να καταλήξουν σε μόνιμες βλάβες του οργανισμού, όπως απώλεια ακοής, έλλειψη συγκέντρωσης, ψυχολογικές διαταραχές. Η αντιμετώπιση του θορύβου επομένως ή έστω ο περιορισμός του, πρέπει να αποτελεί έναν από τους πρωταρχικούς στόχους των πολιτισμένων κοινωνιών. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο το γεγονός ότι ένας από τους δείκτες αξιολόγησης του πολιτισμικού επιπέδου μίας χώρας είναι και τα επίπεδα θορύβου που παράγει ο λαός της.

Η Ελληνική Πολιτεία, όπως και όλες οι σύγχρονες κοινωνίες, έχει θεσπίσει μία σειρά νομοθετικών και διοικητικών μέτρων για τον περιορισμό του φαινομένου. Επίσης μια μεγάλη μερίδα του πληθυσμού, ιδίως στις μεγαλουπόλεις, έχει ευαισθητοποιηθεί ιδιαίτερα προς αυτή την κατεύθυνση. Παρόλα αυτά, το πρόβλημα του θορύβου ή της ηχορύπανσης γενικότερα, εξακολουθεί να υφίσταται και δυστυχώς να επεκτείνεται αντί να περιορίζεται. Οι λόγοι που συμβαίνει αυτό είναι πολλοί. Σημαντικότετος λόγος είναι οι υπάρχουσες πολεοδομικές, χωροταξικές και κυκλοφοριακές συνθήκες. Πέραν αυτών όμως, ένας από τους βασικότερους

λόγους είναι η έλλειψη ευαισθητοποίησης των πολιτών. Η συμμετοχή και ο σεβασμός όλων μας στην προστασία του ακουστικού περιβάλλοντος θεωρείται βασικός παράγοντας περιορισμού του φαινομένου. Δυστυχώς για την χώρα μας παράγοντες όπως το μεσογειακό της κλίμα, η αλματώδης αύξηση των Μοτο και ΙΧ, η έντονη νυκτερινή ζωή, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, το μεσογειακό ταπεραμέντο των Ελλήνων και κυρίως η έλλειψη σεβασμού προς την ησυχία του διπλανού μας, επιδεινώνουν το φαινόμενο.

5.2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΘΟΡΥΒΟ

Ο θόρυβος βλάπτει σοβαρά την υγεία του ανθρώπου και επηρεάζει τις καθημερινές του δραστηριότητες στην δουλειά, το σχολείο, το σπίτι και τον ελεύθερό του χρόνο. Μόνο ο κυκλοφοριακός θόρυβος υπολογίζεται ότι βλάπτει την υγεία ενός τρίτου των Ευρωπαίων πολιτών.

Οι κύριοι κίνδυνοι του θορύβου για την υγεία, που προσδιορίζονται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (WHO, 2008c) είναι οι εξής:

- Πόνος και ακροαστική κόπωση
- Ενόχληση
- Επιρροή στην κοινωνική συμπεριφορά (επιθετικότητα)
- Παρεμπόδιση της επικοινωνίας μέσω ομιλίας
- Διαταραχή του ύπνου με όλες τις επιβλαβείς συνέπειες σε βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη βάση
- Καρδιαγγειακές επιπτώσεις
- Ορμονικές αντιδράσεις και τις πιθανές τους συνέπειες στον ανθρώπινο μεταβολισμό και το ανοσοποιητικό σύστημα
- Μειωμένη απόδοση στη δουλειά και το σχολείο.

Μερικές από τις επιδράσεις της ηχορυπάνσεως ανακαλύφθηκαν πριν από χρόνια. Η επαγγελματική μείωση μάλιστα της ακοής που οφείλεται στον θόρυβο χρονολογείται από την

εποχή του χαλκού και αργότερα του σιδήρου. Στην Ελλάδα, σε έρευνα που διεξήχθη το 1982 από τον γιατρό Σπ. Μεταξά που αφορούσε στον έλεγχο της ακουστικής ικανότητας 439 εργαζομένων που υφίσταντο τον θόρυβο του ΟΣΕ, παρατηρήθηκε ότι οι 240 από αυτούς ανέπτυξαν διαφόρων βαθμών ακουστική αναπηρία. Σε ορισμένους χώρους των εγκαταστάσεων, ο θόρυβος ξεπερνούσε τα διεθνώς επιτρεπόμενα όρια για δωρη απασχόληση. Ακουστική βλάβη διαπιστώθηκε επίσης σε εργάτες μαρμάρων της Ακροπόλεως σε μια παρόμοια μελέτη από τον Δρακόπουλο και συνεργάτες, (2003).

Εκτός όμως των συνεπειών επί της ακουστικής ικανότητας, αναφέρονται και πολλές άλλες, και μάλιστα υπάρχουν σημαντικές μελέτες που αφορούν στις διαπροσωπικές σχέσεις των ανθρώπων. Πειραματική μελέτη διεξήχθη από το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο στην ισόγεια στάθμη της πρωτεύουσας (Λ. Αλεξάνδρας, σε κεντρική λεωφόρο του Δήμου Ζωγράφου, λεωφόρο Κηφισίας στην Κηφισιά). Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι η ενόχληση από τον αστικό θόρυβο δεν αντιστοιχεί σε μονοδιάστατη εμπειρία αλλά γίνεται αισθητή μέσα από ένα μικρό αριθμό ανεξάρτητων ψυχολογικών επιρροών. Τέτοιες επιρροές ήταν:

- επιρροή στην κοινωνική συμπεριφορά (επηρεάζει την ομιλητικότητα, κοινωνικότητα, διαπροσωπικές σχέσεις),
- επιρροή στο βαθμό αφύπνισης (προκαλεί υπνηλία, κατευνάζει)
- επιρροή στις καθημερινές δραστηριότητες του ανθρώπου (ενοχλητικός στην τηλεφωνική επικοινωνία, ενοχλητικός όταν ακούμε ραδιόφωνο – TV, στην ζωντανή επικοινωνία).

Τα ανωτέρω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν ψυχολογικές επιπτώσεις του αστικού θορύβου που είναι κοινές για ένα ευρύ φάσμα του αστικού πληθυσμού⁴⁷.

Ορισμένα μέρη του πληθυσμού είναι περισσότερο ευπαθή στις ψηλότερες στάθμες θορύβου, όπως για παράδειγμα αυτοί που πάσχουν από υπέρταση ή που έχουν ψυχικά προβλήματα. Η επιστημονική κοινότητα συμφωνεί ότι υπάρχουν αρκετά στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η χρόνια έκθεση στον περιβαλλοντικό θόρυβο οδηγεί σε μειωμένη ικανότητα εκμάθησης και δημιουργεί προβλήματα υγείας στα παιδιά. Μελέτες για τις επιπτώσεις της χρόνιας έκθεσης στον θόρυβο των αεροσκαφών σε παιδιά (WHO, 2008d) βρήκαν:

- ✓ Συγκλίνουσες ενδείξεις ότι η έκθεση στο θόρυβο βλάπτει τις γνωστικές επιδόσεις,

⁴⁷ Σωτηροπούλου Α.Γ.- Παυλάκος Γ.- Τζουβαδάκης Ι., (2008), «Ψυχολογικές επιπτώσεις της αστικής ηχορύπανσης στον σύγχρονο Έλληνα», Αθήνα, εκδόσεις ΤΕΕ.

- ✓ Σύνδεση με μειωμένη ευεξία και κίνητρα, σε μια ελαφρώς πιο περιορισμένη έκταση,
- ✓ Στοιχεία για επιπτώσεις στην πίεση του αίματος και την έκκριση ορμονών
- ✓ Στοιχεία για επιπτώσεις στην ψυχική υγεία των παιδιών.

5.3. ΟΡΙΑ ΘΟΡΥΒΟΥ

Η κλίμακα των ντεσιμπέλ (dB) δημιουργήθηκε για να επιτρέψει την εύκολη μέτρηση των ακουστικών μεγεθών. Κυμαίνεται από το μηδέν έως περίπου το 200. Το ανθρώπινο αυτί έχει τη δυνατότητα να αντιλαμβάνεται μια στάθμη της κλίμακας, την οποία ονομάζουμε ηχητική στάθμη A, και η οποία ξεκινάει από τα 0 dB(A) και φτάνει έως τα 130 – 140 dB(A).

Για ήχους που υπερβαίνουν αυτές τις τιμές δημιουργείται ρήξη του ακουστικού πόρου. Ο τρόπος με τον οποίο αντιστοιχεί η κλίμακα των ντεσιμπέλ στους καθημερινούς θορύβους δίνεται στον παρακάτω πίνακα (λόγω της λογαριθμικής φύσης του ντεσιμπέλ, αύξηση 20 dB σημαίνει περίπου 100 φορές μεγαλύτερη ένταση του ήχου).

Πίνακας 17: Σχέση της κλίμακας των ηχητικών σταθμών εκφρασμένων σε ντεσιμπέλ και της ηχητικής

ΜΕΡΙΚΟΙ ΚΟΙΝΟΙ ΗΧΟΙ	ΗΧΗΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΗ ΣΕ ΝΤΕΣΙΜΠΕΛ dB (A)	ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΗΧΟΥ
ο πιο ασθενής ήχους που μπορεί να ακουστεί	0	1
θρόισμα φύλλων	20	100
ήσυχο σπίτι	40	10.000
θορυβώδες κατάστημα	60	1.000.000
κινητήρας αυτοκινήτου μεγάλης ισχύος	80	100.000.000
κεραυνός κοντά	100	10.000.000.000
επώδυνος ήχος	120	1.000.000.000.000

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (WHO) συνιστά στο χώρο εργασίας ο θόρυβος σε σταθερό επίπεδο να μην υπερβαίνει τα 85 dB(A) και στιγμιαία όχι περισσότερο από 120 dB(A). Αντιστοίχως στο χώρο του ύπνου, σε σταθερό επίπεδο λιγότερο από 30 dB(A) και στιγμιαία όχι περισσότερο από 45 dB(A). Άτομα που εργάζονται σε επίπεδα θορύβου άνω των 85 dB(A) πρέπει να υποβάλλονται σε περιοδική εκτίμηση της ακουστικής του ικανότητας, ώστε να προληφθεί βλάβη της ακοής (WHO, 1999). Σύμφωνα με τον WHO, οι μέγιστες επιτρεπόμενες τιμές για την ένταση του θορύβου σε κάποιους περιβάλλοντες χώρους δίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 18: Οδηγός μέγιστων επιτρεπτών τιμών για την ηχορύπανση σε συγκεκριμένα περιβάλλοντα (WHO, 2008)

Περιβάλλον	Επιπτώσεις στην Υγεία	Ένταση θορύβου (dB)	Διάρκεια έκθεσης (ώρες)	Μέγιστη τιμή - Στιγμιαία τιμή (dB)
Εξωτερικοί χώροι	Σοβαρή ενόχληση ημέρα & νύχτα	55	16	-
Εξωτερικοί χώροι	Μικρή ενόχληση ημέρα και νύχτα	50	16	-
Κατοικίες - Εσωτερικοί χώροι	Κατανόηση ομιλίας, μικρή ενόχληση ημέρα & νύχτα	35	16	45
Δωμάτια ύπνου	Διαταραχή ύπνου τη νύχτα	45	8	60
Σχολικές αίθουσες	Ενόχληση στην κατανόηση ομιλίας	35	Διάρκεια μαθήματος	
Δωμάτια ύπνου για προσχολική ηλικία	Διαταραχή ύπνου	30	Διάρκεια ύπνου	45
Σχολικές αυλές	Ενόχληση	55	Διάρκεια ημέρας	-
Νοσοκομεία θάλαμοι	Διαταραχή ύπνου	30	8	40
Νοσοκομεία ιατρεία		30	16	
Βιομηχανία, εμπορικές επιχειρήσεις, μαγαζιά, συγκοινωνίες	Επίδραση στην ακοή	70	24	110
Τελετές, φεστιβάλ συναυλίες κλπ		100	4	110
Συγκεντρώσεις σε κλειστό χώρο		85	1	110
Μουσική και άλλοι ήχοι από ηχεία και ακουστικά		85	1	110
Σειρήνες από παιχνίδια, πυροσβεστική κλπ.				140

ΠΗΓΗ: <http://www.who.int/docstore/peh/noise/Commnoise4.htm>

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι ζώνες χαρακτηρισμού της έντασης του ήχου με βάση την ψυχολογία των ατόμων που την υπόκεινται.

Πίνακας 19: Επιτρεπόμενα όρια θορύβου (dB)

>81	Απαράδεκτη κατάσταση
81	
80	Πολύ θορυβώδης κατάσταση
79	
78	
77	Θορυβώδης κατάσταση
76	
75	
74	Σχεδόν ανεκτή κατάσταση
73	
72	
69	Άνετη κατάσταση
68	
<68	

ΠΗΓΗ: <http://www.who.int/docstore/peh/noise/Commnoise4.htm>

5.4. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΘΟΡΥΒΟΥ

Σύμφωνα με στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, 140 εκατομμύρια άνθρωποι στις αναπτυγμένες βιομηχανικά χώρες συμβιώνουν με ανυπόφορους θορύβους και άλλα 110 εκατομμύρια αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα στην εργασία και στον ύπνο τους, συμπεριλαμβανομένων και των κατοίκων των μεγαλύτερων πόλεων της Ελλάδας⁴⁸.

Ο θόρυβος από την οδική κυκλοφορία -σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες εκτιμήσεις της Δ/σης DG XI της Ευρωπαϊκής Ένωσης- ενοχλεί το 20-25% περίπου του πληθυσμού των ανεπτυγμένων κρατών της Δυτικής Ευρώπης, ενώ το 19% του συνολικού πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης (περίπου 67 εκατ.) ευρίσκεται σε περιοχές με υψηλές στάθμες θορύβου.

Ο οδικός θόρυβος θεωρείται ως η πλέον ενοχλητική πηγή θορύβου για τον αστικό πληθυσμό και ειδικά ο θόρυβος από τις μοτοσυκλέτες και τα μοτοποδήλατα⁴⁹.

Αναφορικά δε με την Ελλάδα, οι περιοχές με πρόβλημα υποβάθμισης του ακουστικού περιβάλλοντος είναι όλες οι αστικές περιοχές της χώρας, αλλά κυρίως η περιοχή της Αθήνας που είναι συγκεντρωμένο περίπου το 40% του πληθυσμού, το 35% της βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας και το 70% των Υπηρεσιών της Ελλάδος⁵⁰.

Ο θόρυβος από την οδική κυκλοφορία θεωρείται ως η πλέον ενοχλητική πηγή θορύβου για τον αστικό πληθυσμό. Η κατάσταση αυτή οφείλεται σε ένα μεγάλο μέρος και από την κυκλοφορία των δικύκλων. Το ΥΠΕΧΩΔΕ, από το 1997, έχει εκδώσει 29 χάρτες Κυκλοφοριακού Θορύβου εκ των οποίων οι 12 αναφέρονται σε μεγάλους Δήμους του Νομού Αττικής και οι υπόλοιποι 17 αναφέρονται σε μεγάλες πόλεις της χώρας.

Από την χαρτογράφηση διαπιστώθηκε, ότι μεγάλες κυκλοφοριακές αρτηρίες αρκετών πόλεων της χώρας ή Δήμων του Νομού Αττικής, παρουσιάζουν αυξημένα επίπεδα θορύβου κυρίως σε ώρες αιχμής (10.00 πμ έως 12.00 πμ). Το υψηλότερο επίπεδο θορύβου που παρατηρήθηκε από την εκτέλεση ημερήσιων και νυκτερινών μετρήσεων σε 205 επιλεγμένα σημεία του εσωτερικού δακτυλίου της Αθήνας, ήταν 86 dB(A) για την ημέρα και 81dB(A) για την νύκτα. Ο μέσος όρος του ημερήσιου θορύβου, στα ανωτέρω σημεία, είναι της τάξης των 70 dB(A), ενώ του νυκτερινού είναι της τάξης των 65 dB(A).

⁴⁸ WHO, (1999), «Guidelines For Communities noise».

⁴⁹ ΥΠΕΧΩΔΕ, (2008), «Έλεγχος θορύβου δικύκλων στην Αθήνα».

⁵⁰ ΥΠΕΧΩΔΕ, (2008), «Οι σημαντικές πηγές θορύβου», Αθήνα.

Ο θόρυβος, πέρα από τις αρνητικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία, έχει συντελέσει και στην περιβαλλοντική παρακμή των αστικών κέντρων και την οικονομική υποβάθμιση πολλών περιοχών. Σε αντίθεση με τα περισσότερα αστικά κέντρα αναπτυγμένων κρατών, όπου οι αξίες ακινήτων στο κέντρο είναι πολύ μεγαλύτερες από τις αξίες ακινήτων στα προάστια, στην Αθήνα παρατηρείται το παράδοξο φαινόμενο να έχουμε αξίες ακινήτων στο κέντρο πολύ χαμηλότερες από τις αξίες ακινήτων στα προάστια⁵¹.

Εκτός από τις μεγάλες αστικές περιοχές, εντονότατο πρόβλημα θορύβου αντιμετωπίζουν και πολλές τουριστικές περιοχές της χώρας. Οι συνέπειες φαίνεται ότι επηρεάζουν τόσο την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, με αποτέλεσμα τη μείωση του τουριστικού ρεύματος, όσο και την ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων αυτών των περιοχών⁵².

5.5. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ ΣΕ 29 ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Το Τμήμα Καταπολέμησης Θορύβου (ΤΘΚ) αξιοποιώντας τα Κοινοτικά Κονδύλια από το Β΄ και Γ΄ ΚΠΣ, προχώρησε στην ανάθεση μελετών για την έκδοση 29 χαρτών Κυκλοφοριακού θορύβου σε μεγάλους Δήμους της χώρας.

Τα συμπεράσματα των χαρτών αυτών ήταν ότι το 55-60% των κατοίκων, αυτών των περιοχών, ζουν εκτεθειμένοι σε αρκετά υψηλές στάθμες θορύβου.

Οι Δήμοι που χαρτογραφήθηκαν είναι:

Για το Νομό Αττικής: Δ. Αθήνας (Εσωτερικός Δακτύλιος) , Δ. Ν. Λιόσια, Δ. Αιγάλεω, Δ. Ν. Σμύρνη, Δ. Ηλιούπολης, Δ. Ν. Φιλαδέλφεια, Δ. Ζωγράφου, Δ. Περιστερί, Δ. Ηλιούπολης, Δ. Χαλάνδρι, Δ. Καλλιθέας, Δ. Πειραιά, Δ. Κορυδαλλού.

Για το Νομό Θεσσαλονίκης: Δ. Καλαμαριάς.

⁵¹ Χατζηλυμπέρης, (2008), «Το πρόβλημα της αστικής ηχορύπανσης. Στα Πρακτικά: Οι επιπτώσεις της ηχορύπανσης στα αστικά κέντρα – αναγκαία μέτρα και παρεμβάσεις», Αθήνα, εκδόσεις ΤΕΕ.

⁵² ΥΠΕΧΩΔΕ, (2008), «Οι σημαντικές πηγές θορύβου», Αθήνα.

Για την υπόλοιπη Ελλάδα: Δ. Αργινίου, Δ. Λάρισας, Δ. Αλεξανδρούπολης, Δ. Πάτρας, Δ. Βέροιας, Δ. Πτολεμαΐδας, Δ. Ιωαννίνων, Δ. Ρόδου, Δ. Καλαμάτας, Δ. Σερρών, Δ. Κέρκυρας, Δ. Τρικάλων, Δ. Κατερίνης, Δ. Χαλκίδας, Δ. Λαμίας.

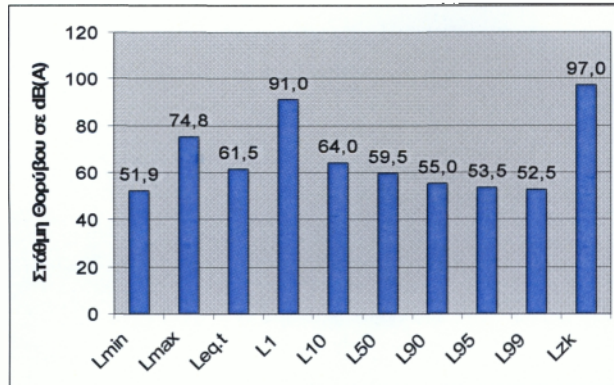
Το Τμήμα Καταπολέμησης Θορύβου (Τ.Θ.Κ.) μέσω του προγράμματος «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ 2000-2006» που χρηματοδοτήθηκε από τα κοινοτικά κονδύλια του Γ΄ ΚΠΣ εκπόνησε, σε συνεργασία με τους Δήμους, 12 Ειδικές Μελέτες και Έργα. Τα έργα και οι μελέτες επιγραμματικά είναι:

1. Ανάπτυξη σχεδίων δράσης για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού θορύβου στον Δήμο Ψυχικού. Το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη.
2. Ανάπτυξη σχεδίων δράσης για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού θορύβου σε περιοχές των Δήμων: Περάματος, Κερατσινίου, Κορυδαλλού, Δραπετσώνας. Το έργο έχει ολοκληρωθεί.
3. Επιχειρησιακό σχέδιο καταπολέμησης θορύβου του Δήμου Ρέθυμνου. Το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη.
4. Σχέδιο δράσης αντιμετώπισης περιβαλλοντικού θορύβου Δήμου Ιωαννίνων. Το έργο έχει ολοκληρωθεί.
5. Δημιουργία φυτικού ηχοπετάσματος στο 8ο Δημοτικό Σχολείο, στο 1Ο Λύκειο και στο 2Ο Λύκειο του Δήμου Αγ. Βαρβάρας. Το έργο έχει ολοκληρωθεί.
6. Ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Καταπολέμησης Θορύβου Δήμου Βέροιας. Το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη.
7. Επιχειρησιακά σχέδια για την προστασία από τον θόρυβο στο Δήμο Ηρακλείου του Ν. Ηρακλείου. Το έργο έχει ολοκληρωθεί.
8. Ανάπτυξη σχεδίων δράσης αντιμετώπισης περιβαλλοντικού θορύβου, στην περιοχή Ασπροπύργου. Το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη.
9. Ανάπτυξη σχεδίων δράσης αντιμετώπισης περιβαλλοντικού θορύβου, στον Δήμο Μελισσίων. Το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη.
10. Ανάπτυξη σχεδίων δράσης αντιμετώπισης περιβαλλοντικού θορύβου, στον Δήμο Ν. Φιλαδέλφειας. Το έργο έχει ολοκληρωθεί.
11. Ανάπτυξη σχεδίων δράσης αντιμετώπισης περιβαλλοντικού θορύβου, στον Δήμο Περιστερίου. Το έργο έχει ολοκληρωθεί.

12. Ανάπτυξη σχεδίων δράσης αντιμετώπισης περιβαλλοντικού θορύβου, στον Δήμο Ν. Χαλκηδόνας. Το έργο έχει ολοκληρωθεί.

Τα ανωτέρω έργα αφορούν και σε μελέτες και σε ηχομονωτικές κατασκευές (ηχοπετάσματα) σε ευαίσθητες περιοχές όπως σχολεία, νοσοκομεία, εθνικές οδούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ
ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



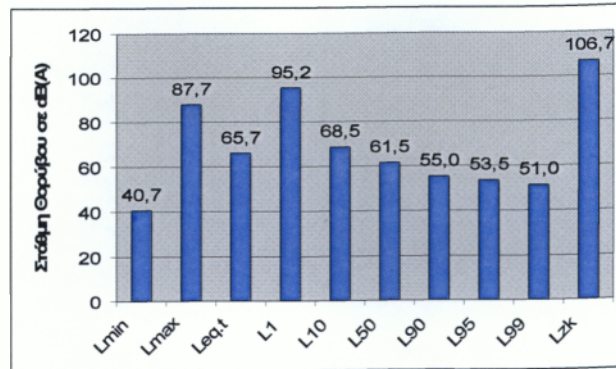
ΠΕΡΙΟΧΗ: Παραλία Πρέβεζας ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Οδός Σπηλιάδου
 α/α: 1^η ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 18-08-10 ΩΡΑ: 11:20μ.μ.
 ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440
 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 2 βαρέων οχημάτων, 32 δικύκλων και 132 αυτοκινήτων.

Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από ομιλίες πεζών, από γάβγισμα σκύλου, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου, από βήματα περαστικών, από κυκλοφορία μέσω μεταφοράς, από κόρνα αυτοκινήτου, από βηματισμό πεζών, από στερεοφωνικά αυτοκινήτου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
75,9	Μηχανάκι
73,5	Μηχανάκι
70,8	Φορτηγό
70,6	Φορτηγό
69,1	Μηχανάκι
69	Αυτοκίνητο
66,7	Μηχανάκι
66,5	Αυτοκίνητο
66,1	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά.



. ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



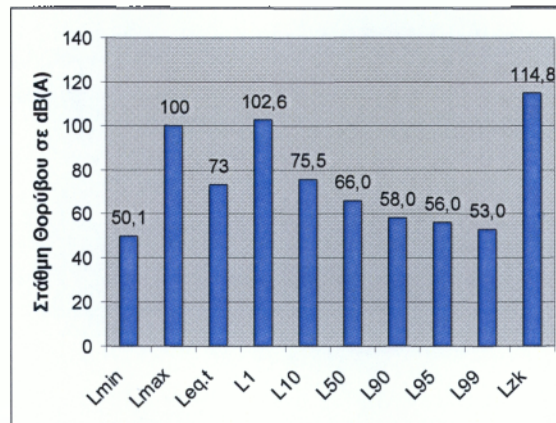
ΠΕΡΙΟΧΗ: Παραλία Πρέβεζας ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Οδός Π. Τσαλδάρη
 α/α: 2^η ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 18-08-10 ΩΡΑ: 12:20μ.μ.
 ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440
 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 2 βαρέων οχημάτων, 58 δικύκλων και 67 αυτοκινήτων.

Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία μέσων μεταφοράς, από ομιλίες περαστικών και βηματισμοί αυτών, από κουδούνισμα ποδηλάτου, από θρόισμα φύλλων, από κελάηδισμα πουλιών, από μουσική κέντρου αναψυχής.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
87,5	Μηχανάκι
78,9	Μηχανάκι
75,5	Μηχανάκι
73,9	Μηχανάκι
73,2	Μηχανάκι
72,7	Αυτοκίνητο
72,1	Μηχανάκι
70,3	Αυτοκίνητο
69,1	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



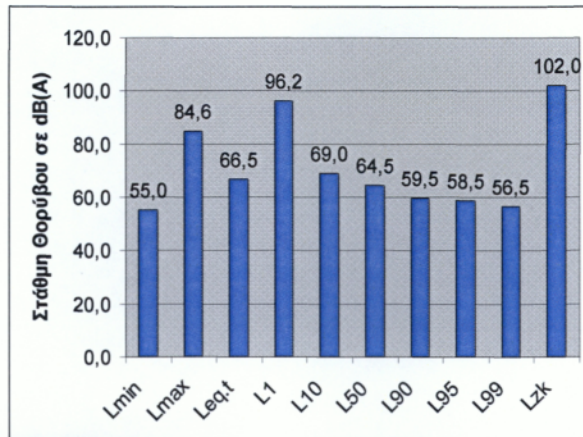
ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 21^η Οκτωβρίου
 α/α: 3^η ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 18-08-10 ΩΡΑ: 13:00 μ.μ.
 ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440
 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 55 δικύκλων και 65 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία μέσω μεταφοράς, από ομιλίες περαστικών και βηματισμοί αυτών, από χτύπημα πόρτας εισόδου κατοικίας, από γέλια παιδιών, από γάβγισμα σκύλου, από air-condition καταστήματος.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
95	Μηχανάκι
90	Μηχανάκι
86,9	Μηχανάκι
85,7	Μηχανάκι
84,1	Μηχανάκι
83,6	Μηχανάκι
83	Μηχανάκι
82,2	Μηχανάκι
81,6	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



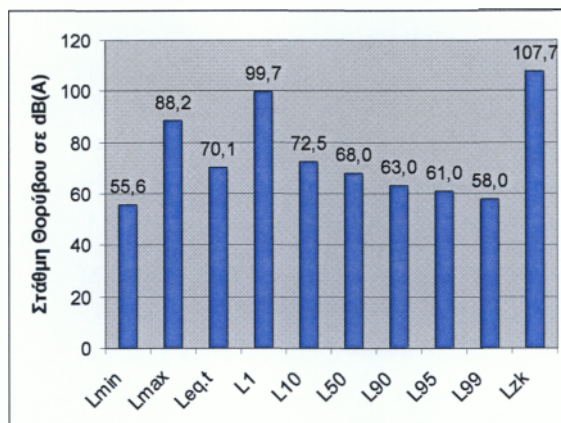
ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Μπιζανίου 45 (παλαιό ΚΤΕΛ)
 α/α: 4^η ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 18-08-10 ΩΡΑ: 13:45μ.μ.
 ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440
 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 26 δικύκλων και 19 αυτοκινήτων.

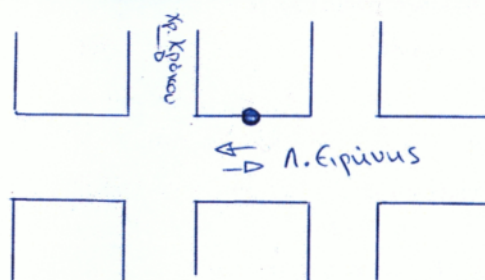
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία μέσων μεταφοράς, από δυνατές ομιλίες περαστικών και βηματισμός αυτών, έντονος θόρυβος οχημάτων και από κάθετο δρόμο, χτύπημα πόρτας, συνεχές χτύπημα μπάλας στο πεζοδρόμιο, κουδούνισμα από ποδήλατο.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
76	διερχόμενο μηχανάκι από κάθετο δρόμο
73,4	διερχόμενο μηχανάκι από Λ. Ειρήνης
73	Μηχανάκι
72,9	Γέλια πεζών
71,9	Μηχανάκι
71,2	Φωνές περαστικών
70,8	από διερχόμενο λεωφορείο κάθετου δρόμου
70	μουσική από διερχόμενο αυτοκίνητο
70	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα λεωφορεία, τα αυτοκίνητα και οι πεζοί.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Α. Ειρήνης

α/α: 5^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 18-08-10

ΩΡΑ: 14:10μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

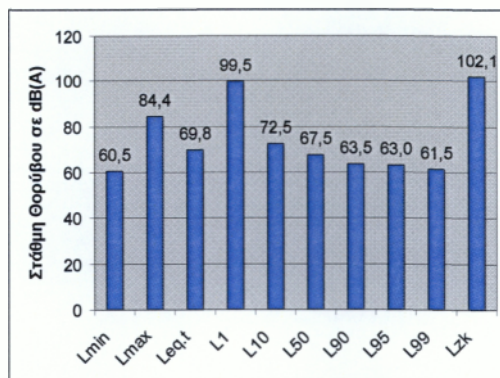
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 5 βαρέων οχημάτων, 135 δικύκλων και 160 αυτοκινήτων

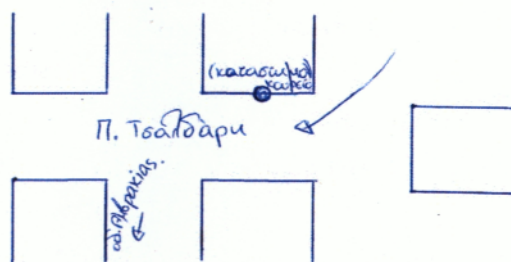
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία μέσων μεταφοράς, από ομιλίες περαστικών και βηματισμός αυτών, από στερεοφωνικό αυτοκινήτου, από φόρτωση εμπορευμάτων, από κόρνα αυτοκινήτου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
88,1	Μηχανάκι
82,6	Μηχανάκι
81	Μηχανάκι
77,7	Φορτηγό
77	Μηχανάκι
75,5	Αυτοκίνητο
75	Μηχανάκι
74,4	Μηχανάκι
72,8	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Π. Τσαλδάρη 41

α/α: 6^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΩΡΑ: 11:20μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

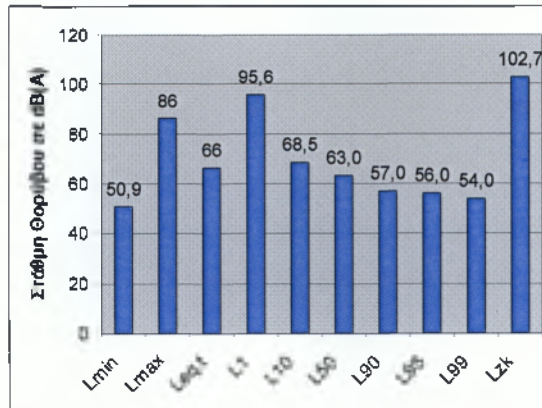
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 85 δικύκλων και 85 αυτοκινήτων

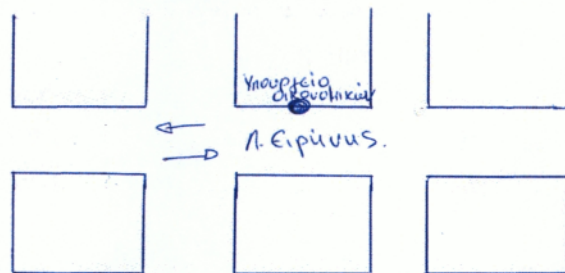
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία μέσω μεταφοράς, από ομιλίες περαστικών και βηματισμός αυτών, από κόρνα οχημάτων, από μηχάνημα που χρησιμοποιείται στο κατάστημα, από μουσική κέντρου αναψυχής, από κλείσιμο πόρτας καταστήματος, από παιχνίδι που χρησιμοποιείται στο κέντρο αναψυχής.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
83,7	Μηχανάκι
81,6	Μηχανάκι
79	Μηχανάκι
77,2	Φωνές διερχόμενων περαστικών
77,1	Μηχανάκι
76,8	Μηχανάκι
76,3	Μηχανάκι
75,6	Αυτοκίνητο
73,1	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα αυτοκίνητα και οι φωνές των διερχόμενων πεζών.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 7^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Α. Ειρήνης 15

ΩΡΑ: 12:00μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

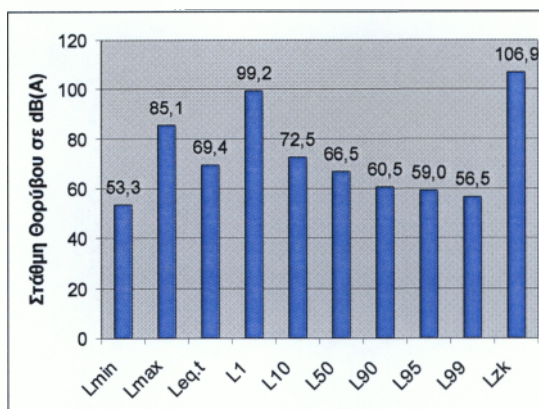
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 4 βαρέων οχημάτων, 120 δικύκλων και 170 αυτοκινήτων

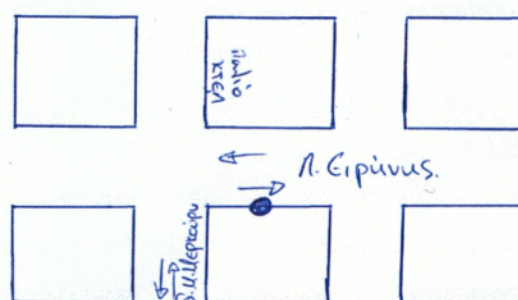
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία μέσω μεταφοράς, από ομιλίες περαστικών και βηματισμός αυτών, από κόρνα οχημάτων, από θρόισμα φύλλων, από οικοδομικές εργασίες, από στερεοφωνικό αυτοκινήτου, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου, από κουδούνισμα τηλεφώνου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
83,5	Αυτοκίνητο
81,7	Μηχανάκι
81,0	Μηχανάκι
79,2	Μηχανάκι
77,0	Φορητό
77,0	Μηχανάκι
76,3	Μηχανάκι
75,6	Μηχανάκι
75,5	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Α. Ειρήνης 40

α/α: 8^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΩΡΑ: 12:30μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

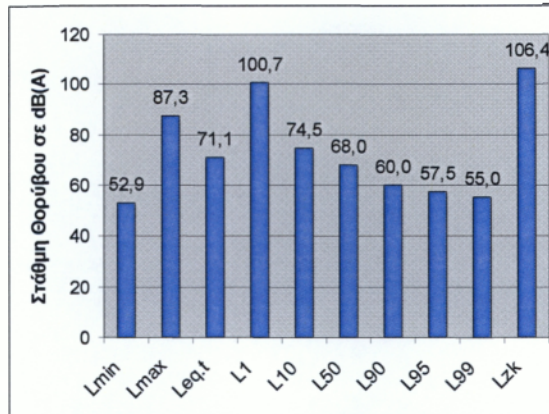
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 7 βαρέων οχημάτων, 110 δικύκλων και 140 αυτοκινήτων

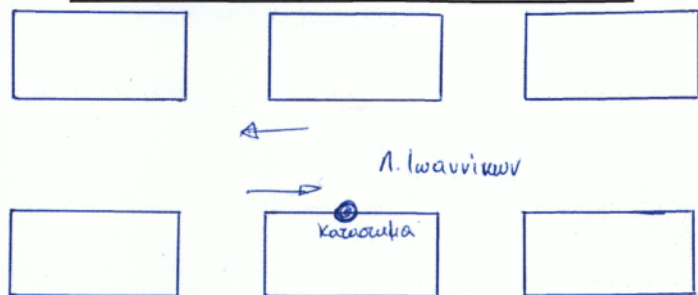
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες περαστικών και βηματισμός αυτών, από ηλεκτρική σκούπα που χρησιμοποιείται στο κατάστημα, από κόνρες αυτοκινήτων, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου, από τρίξιμο πόρτας καταστήματος.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
84,4	Φορτηγό
80,8	Μηχανάκι
80,0	Μηχανάκι
79,8	Φορτηγό
79,8	Μηχανάκι
78,9	Λεωφορείο
78,5	Λεωφορείο
77,9	Μηχανάκι
77,0	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 9^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Λ. Ιωαννίνων 35
ΩΡΑ: 18:00μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

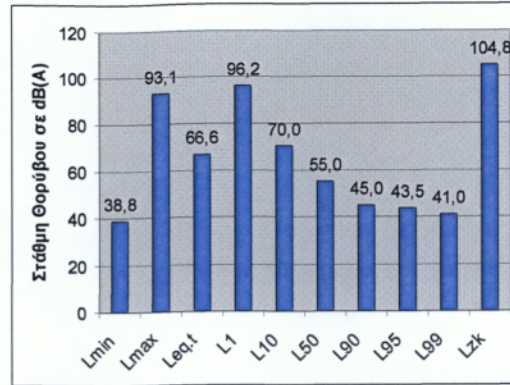
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 4 βαρέων οχημάτων, 125 δικύκλων και 184 αυτοκινήτων

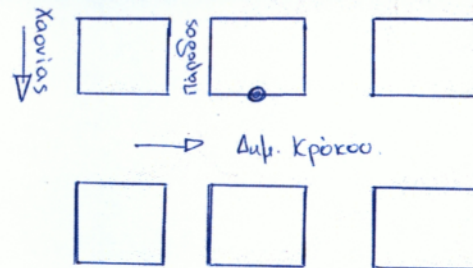
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία μέσων μεταφοράς, από ομιλίες περαστικών και βηματισμός αυτών, από φόρτωση εμπορευμάτων, από κελάηδισμα πουλιών, από κουδούνισμα ποδηλάτου, από αεροπλάνο.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
86,5	Μηχανάκι
86,4	Μηχανάκι
85,0	Μηχανάκι
85,0	Μηχανάκι
83,5	Μηχανάκι
83,4	Μηχανάκι
82,3	Μηχανάκι
81,4	Φορτηγό
80,8	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Δημ. Κρόκου 13

α/α: 10ⁿ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΩΡΑ: 18:40μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

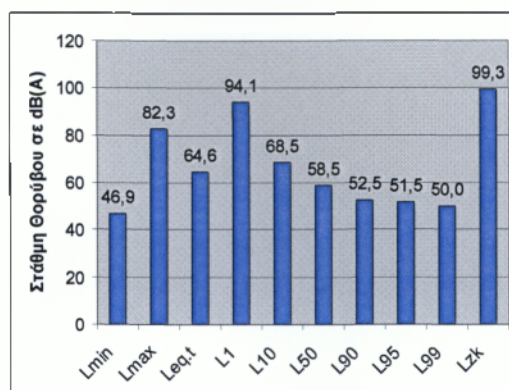
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση, 35 δικύκλων και 50 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

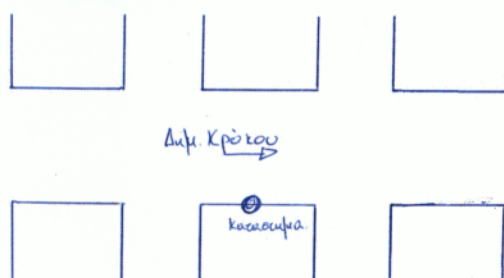
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από κόρνα οχημάτων, από ομιλία και βηματισμό περαστικών, από χτύπημα πόρτας κατοικίας, από τηλεόραση, από κουδούνισμα τηλεφώνου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
83,5	Μηχανάκι
82,3	Μηχανάκι
81,7	Μηχανάκι
81,1	Μηχανάκι
78,2	Μηχανάκι
77,2	Αυτοκίνητο
76,0	Αυτοκίνητο
75,4	Αυτοκίνητο
75,1	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Δημ. Κρόκου 43

α/α: 11^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΩΡΑ: 19:10μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

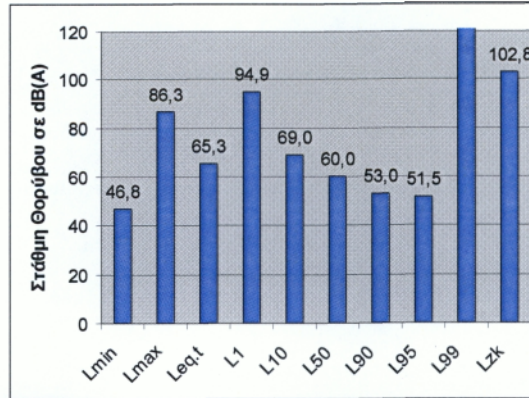
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 27 δικύκλων και 37 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

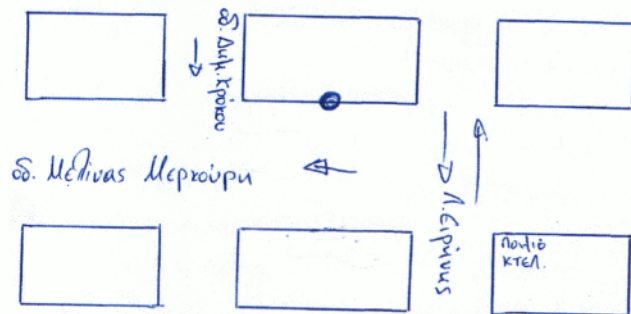
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από φωνές παιδιών, από βηματισμό και ομιλίες περαστικών, από κελιάδισμα πουλιών, από κόρνα δικύκλου, από μουσικό όργανο.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
78,7	Μηχανάκι
78,0	Μηχανάκι
77,6	Μηχανάκι
77,2	Μηχανάκι
75,9	Μηχανάκι
75,6	Μηχανάκι
74,1	Αυτοκίνητο
74,0	Αυτοκίνητο
73,0	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Μ. Μερκούρη 34

α/α: 12^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΩΡΑ: 20:40μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

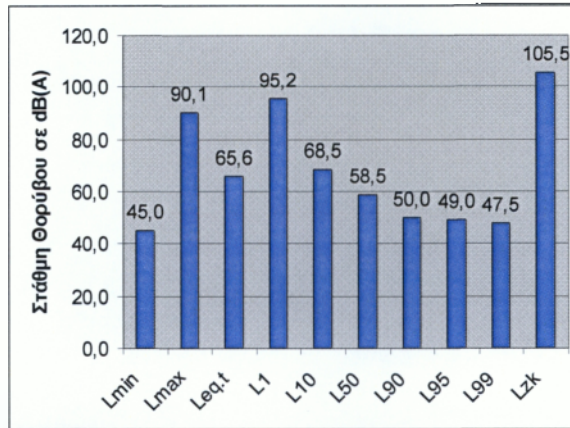
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 27 δικύκλων και 31 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

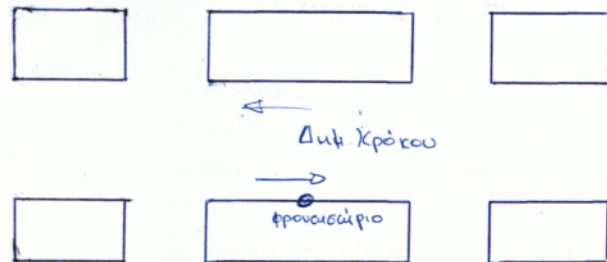
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από παιχνίδι παιδιών με μπάλα, από βρύση, από οικιακές εργασίες.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
77,1	Μηχανάκι
77,0	κόρνα αυτοκινήτου
75,0	Μηχανάκι
74,6	Μηχανάκι
74,5	Μηχανάκι
73,0	Αυτοκίνητο
73,0	φωνές περαστικών
72,1	Μηχανάκι
71,4	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα αυτοκίνητα και οι φωνές των πεζών.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Δημ. Κρόκου 82

α/α: 13^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΩΡΑ: 20:10μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

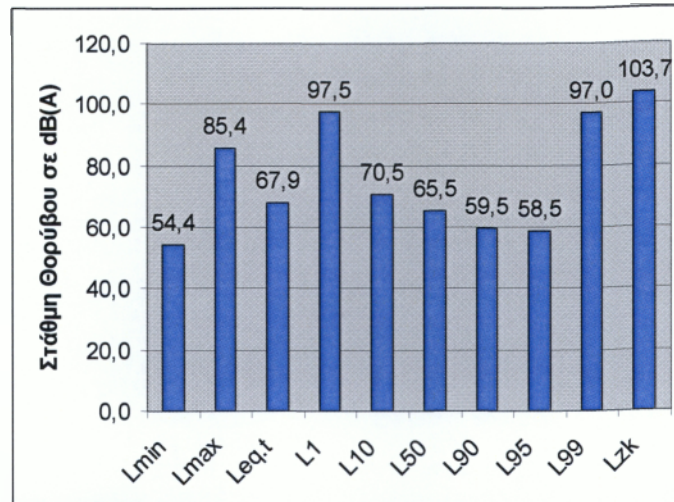
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 38 δικύκλων και 80 αυτοκινήτων.

Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από φόρτωση επίπλων, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτων, από τρίξιμο καγκελόπορτας, από θρόισμα φύλλων από αεράκι, από κουδούνισμα ποδηλάτου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
87,0	Μηχανάκι
78,8	Μηχανάκι
78,7	Μηχανάκι
78,3	Μηχανάκι
75,6	Μηχανάκι
75,1	Αυτοκίνητο
75,0	Αυτοκίνητο
74,6	Μηχανάκι
74,0	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Γηπέδου

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Επτανήσου (Δημ.Στάδιο)

α/α: 14^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΩΡΑ: 20:40μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

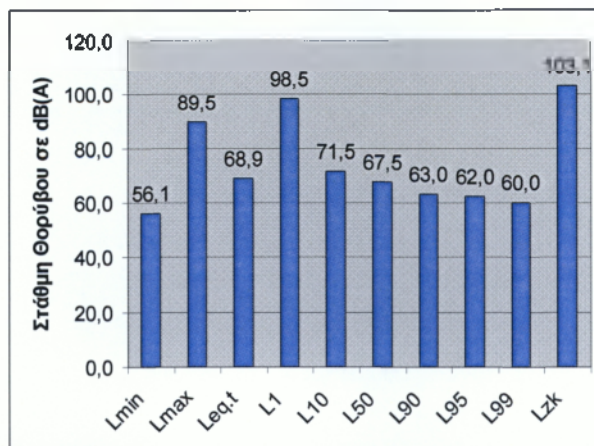
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 89 δικύκλων και 140 αυτοκινήτων.

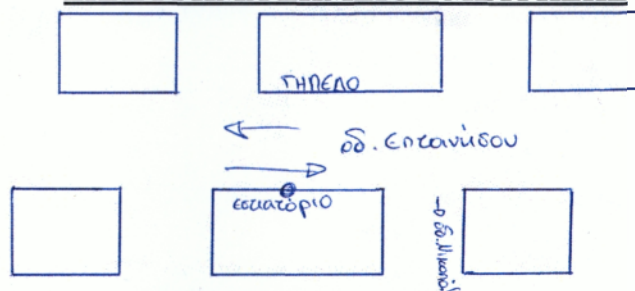
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από μουσική κέντρου αναψυχής, από χτύπημα καρέκλας του κέντρου αναψυχής στο πάτωμα, από κουδούνισμα ποδηλάτου, από κόρνες αυτοκινήτων.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
84,0	Μηχανάκι
82,6	Μηχανάκι
82,5	Μηχανάκι
80,6	Αυτοκίνητο
80,0	Αυτοκίνητο
79,6	Μηχανάκι
78,4	Μηχανάκι
77,9	Μηχανάκι
77,8	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Γηπέδου
α/α: 15^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Επτανήσου 5

ΩΡΑ: 21:10μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

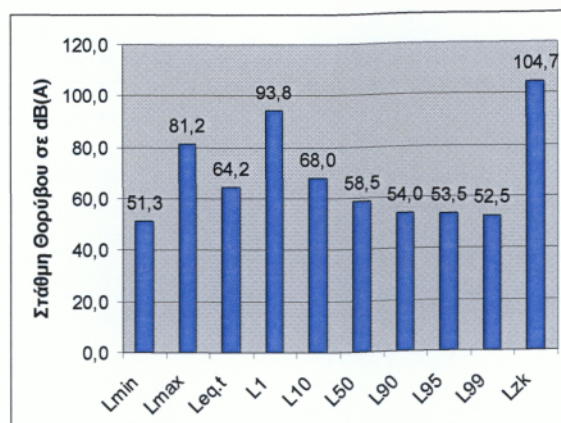
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 80 δικύκλων και 120 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

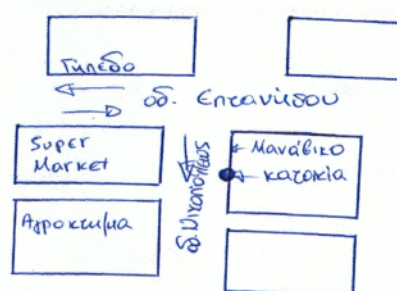
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από μουσική από το κέντρο αναψυχής, από τηλεόραση, από κόνερνες αυτοκινήτων.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
88,9	φρένο ποδηλάτου
82,1	Μηχανάκι
80,3	Μηχανάκι
79,5	Μηχανάκι
79,0	Μηχανάκι
77,6	Αυτοκίνητο
76,5	Μηχανάκι
76,4	Μηχανάκι
75,2	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 16^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 20-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Νικοπόλεως 5
ΩΡΑ: 10:40μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

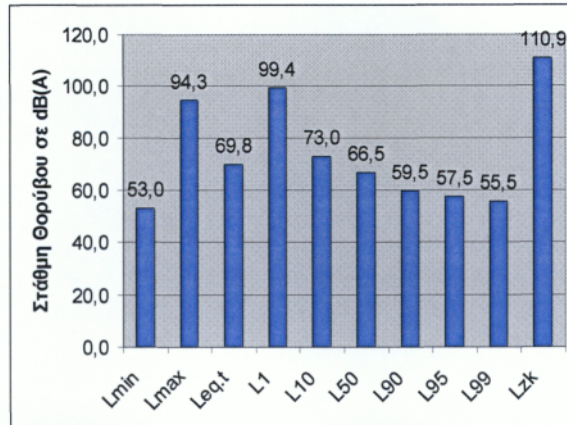
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 31 δικύκλων και 65 αυτοκινήτων.

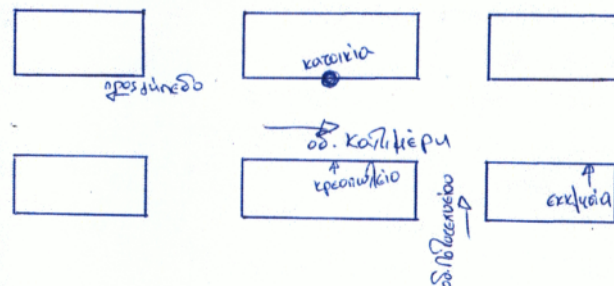
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από ψυγείο διπλανού καταστήματος, από μεταφορά εμπορευμάτων, από θρόισμα φύλλων από αεράκι, από κλάμα μωρού.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
79,6	Μηχανάκι
79,2	Μηχανάκι
77,1	Μηχανάκι
76,4	Μηχανάκι
76,3	Μηχανάκι
76,2	Μηχανάκι
75,0	Φορτηγό
74,8	Μηχανάκι
74,5	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα φορτηγά.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Καλλιμέρι 45

α/α: 17^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 20-08-10

ΩΡΑ: 11:05μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

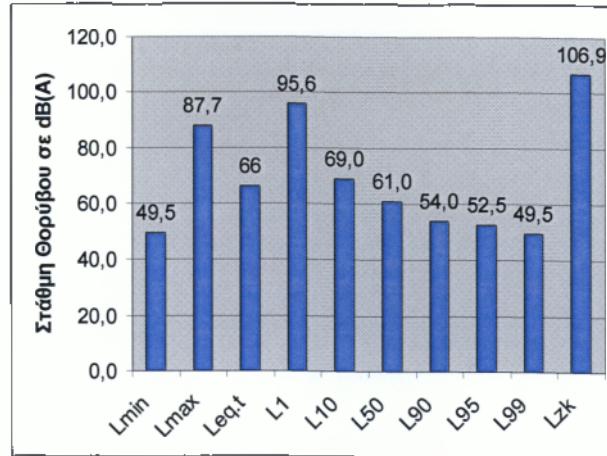
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 5 βαρέων οχημάτων, 73 δικύκλων και 90 αυτοκινήτων.

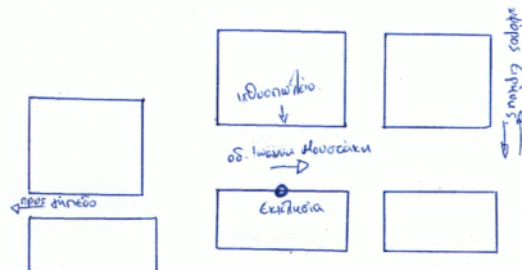
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από μεταφορά εμπορευμάτων, από τηλεόραση, από χτύπημα πόρτας καταστήματος, από εργασίες στο δρόμο.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
92,8	κόρνα αυτοκινήτου
84,7	Φορτηγό
79,5	Μηχανάκι
79,4	Φορτηγό
78,2	Μηχανάκι
78,0	Μηχανάκι
77,3	Μηχανάκι
77,1	Μηχανάκι
77,0	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα φορτηγά.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 18^η

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Ιω. Μουστάκη 46
ΩΡΑ: 11:35μ.μ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 20-08-10

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

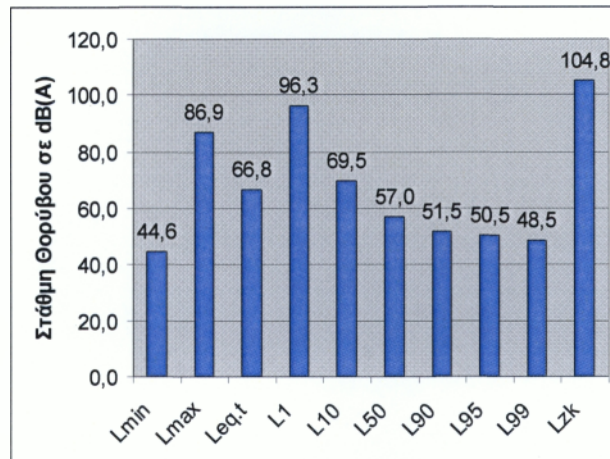
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 40 δικύκλων και 70 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από εκφόρτωση εμπορευμάτων, από θρόισμα φύλλων, από κόρνα αυτοκινήτου, από χτύπημα αυτοκινήτου, από πλανόδιο.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
87,3	Μηχανάκι
78,8	Μηχανάκι
77,9	Μηχανάκι
77,1	Μηχανάκι
77,0	Αυτοκίνητο
76,8	Αυτοκίνητο
75,6	Μηχανάκι
75,5	Μηχανάκι
75,2	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Πολυτεχνείου 135

α/α: 19^η

ΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 20-08-10

ΩΡΑ: 12: 05 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

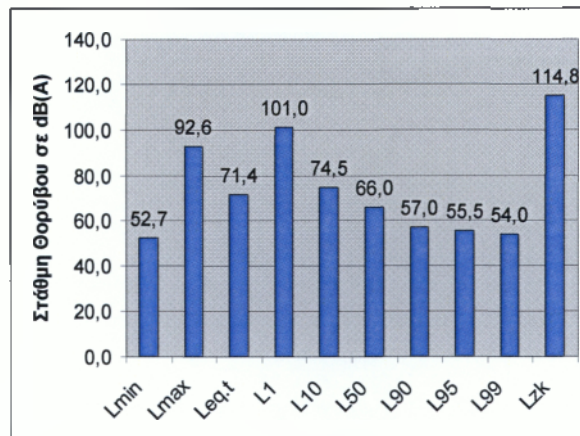
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 22 δικύκλων και 35 αυτοκινήτων.

Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κουδούνισμα ποδηλάτου, από κουδούνισμα τηλεφώνου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
85,9	Μηχανάκι
85,4	Μηχανάκι
83,3	Αυτοκίνητο
80,2	Φορτηγό
79,6	Μηχανάκι
78,2	Μηχανάκι
78,1	Αυτοκίνητο
77,4	Μηχανάκι
76,6	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά.



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 20^η

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Πολυτεχνείου 130
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 20-08-10

ΩΡΑ: 12:35μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

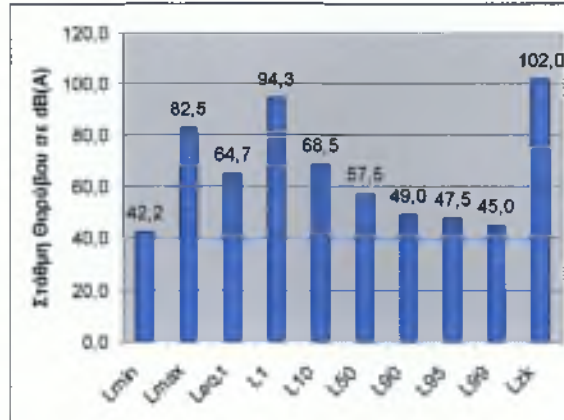
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 55 δικύκλων και 101 αυτοκινήτων

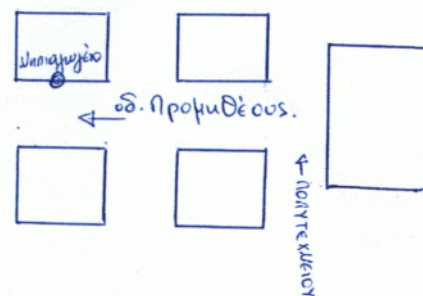
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κόρνα αυτοκινήτου, από μηχάνημα που χρησιμοποιείται σε κατάσταση (ραπτομηχανή).

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
87,1	Μηχανάκι
85,9	Μηχανάκι
81,8	Μηχανάκι
81,4	Αυτοκίνητο
81,1	Μηχανάκι κάθετου δρόμου
80,8	Αυτοκίνητο
80,0	Μηχανάκι
79,9	Μηχανάκι
79,6	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



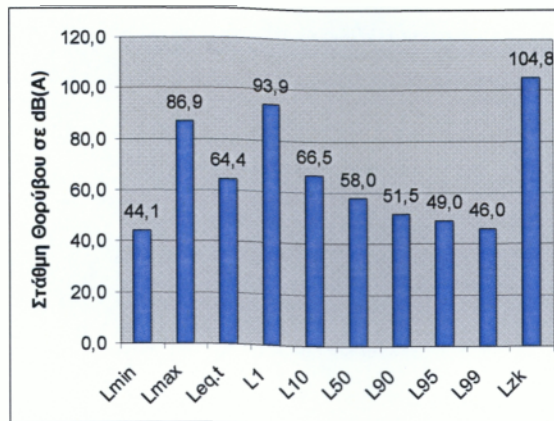
ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Προμηθέως 7 α/α: 21^η
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 20-08-10 ΩΡΑ: 13:00 μ.μ. ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440
 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m
 Παιδιά που φοιτούν: 65 Δάσκαλοι: 7 Σύνολο: 72 άτομα

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 35 δικύκλων και 50 αυτοκινήτων.

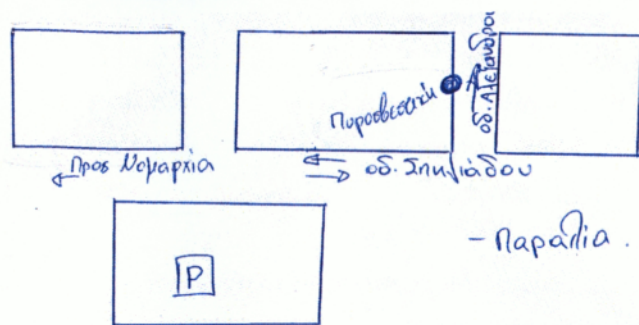
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κελήδισμα πουλιών, από χτύπημα πόρτας κατοικίας, από air-condition, από μουσική.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
81,8	Μηχανάκι
80,7	Μηχανάκι
79,9	Μηχανάκι
76,8	Αυτοκίνητο
76,6	Αυτοκίνητο
75,7	Αυτοκίνητο
75,1	Μηχανάκι
74,4	Μηχανάκι
73,0	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Αλεξανδρουπόλεως 2

α/α: 22^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΩΡΑ: 10:30μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

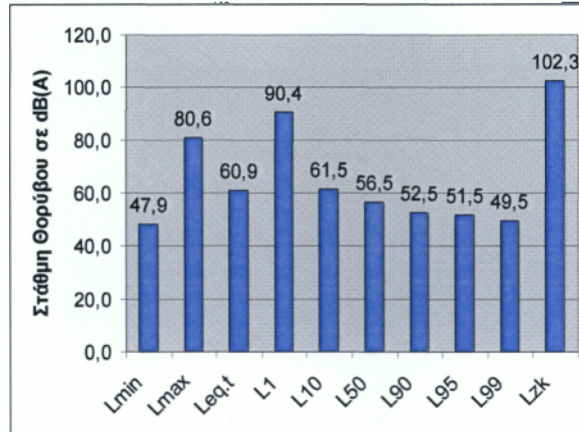
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση, 24 δικύκλων και 22 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

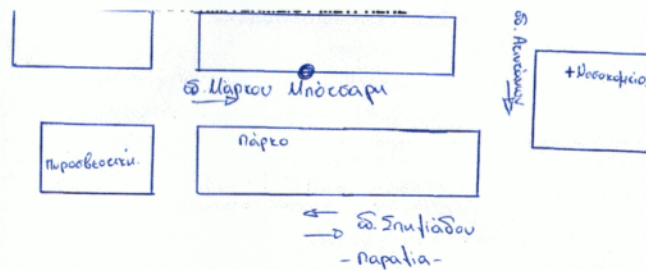
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κουδούνισμα ποδηλάτου, από κλείσιμο πόρτας κατοικίας.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
79,9	Μηχανάκι
78,5	Μηχανάκι
78,1	Μηχανάκι
77,0	Μηχανάκι
76,6	Μηχανάκι
76,5	Μηχανάκι
76,4	Μηχανάκι
74,1	Μηχανάκι
73,5	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Παραλία Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Μ. Μπότσαρη 2Α

α/α: 23^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΩΡΑ: 11:00μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

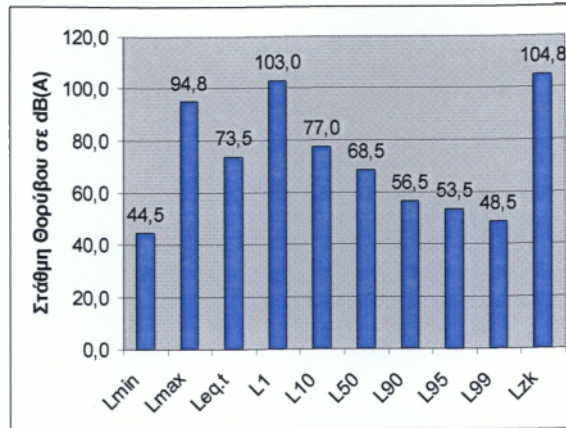
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 7 δικύκλων και 12 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από βηματισμό περαστικών, από κουδούνισμα ποδηλάτου, από συναγερμό αυτοκινήτου, από θρόισμα φύλλων από αεράκι, από κελάηδισμα πουλιών.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
80,4	Μηχανάκι
76,6	Αυτοκίνητο
73,3	Αυτοκίνητο
73,1	Αυτοκίνητο
73,0	Αυτοκίνητο
72,1	Μηχανάκι
71,6	Αυτοκίνητο
71,5	Αυτοκίνητο
70,0	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Παραλία Πόλης
α/α: 24^η

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Σπηλιάδου
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΩΡΑ: 11:30μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

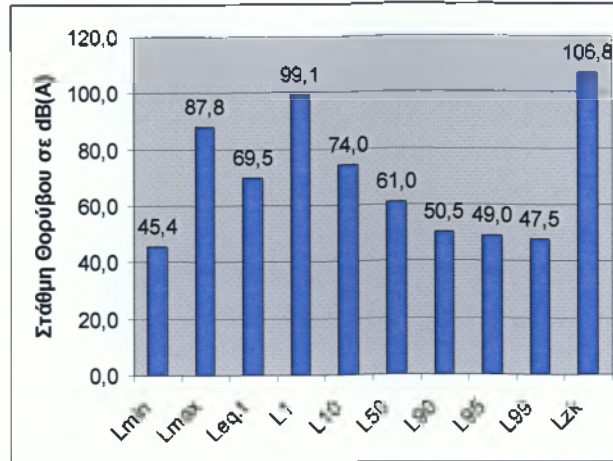
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 8 βαρέων οχημάτων, 69 δικύκλων και 170 αυτοκινήτων

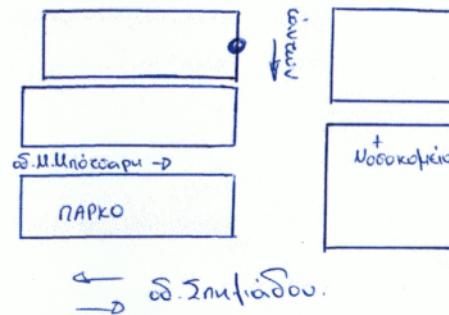
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κόρνες οχημάτων, από θρόισμα φύλλων από αεράκι, από γάβγισμα σκύλου, από κελάηδισμα πουλιών.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
91,5	Φορτηγό
88,9	Φορτηγό
87,9	Τρίκυκλο
87,8	Μηχανάκι
85,8	Φορτηγό
84,5	Μηχανάκι
84,4	Μηχανάκι
83,7	Μηχανάκι
83,6	Φορτηγό

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα τρίκυκλα, τα φορτηγά και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 25^η

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Αντιτάνων 11Α

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΩΡΑ: 12:00μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

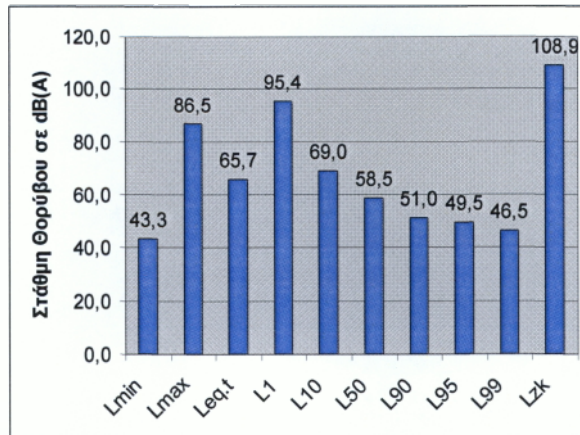
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 2 βαρέων οχημάτων, 44 δικύκλων και 98 αυτοκινήτων

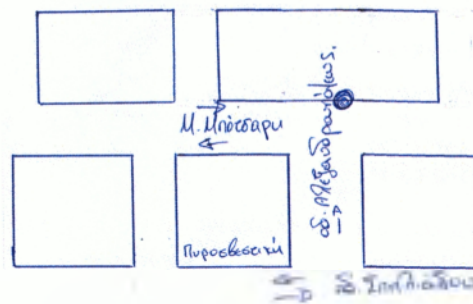
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από γάβγισμα σκύλου, από κόρνες αυτοκινήτων, από τηλεόραση καταστήματος, από φόρτωση εμπορευμάτων.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
86,9	Αυτοκίνητο
84,7	Μηχανάκι
83,4	Αυτοκίνητο
82,4	Αυτοκίνητο
82,3	Μηχανάκι
80,8	Φορητό
80,6	Αυτοκίνητο
80,4	Μηχανάκι
80,2	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα αυτοκίνητα και τα φορητά.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Μ. Μπότσαρη 20

α/α: 26^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΩΡΑ: 12:20 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

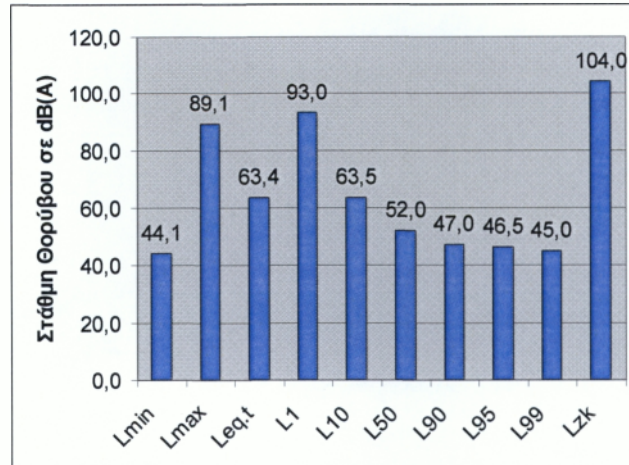
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 23 δικύκλων και 40 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

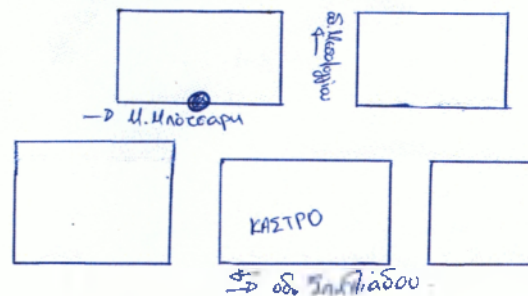
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από τρυπάνι, από γέλια παιδιών, από παιχνίδια παιδιών, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
86,1	Μηχανάκι
81,4	Μηχανάκι
80,2	Μηχανάκι
78,5	Μηχανάκι
76,4	Μηχανάκι
75,8	Αυτοκίνητο
75,5	Μηχανάκι
75,4	Μηχανάκι
75,1	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Μ. Μπότσαρη 58

α/α: 27^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΩΡΑ: 12:50 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

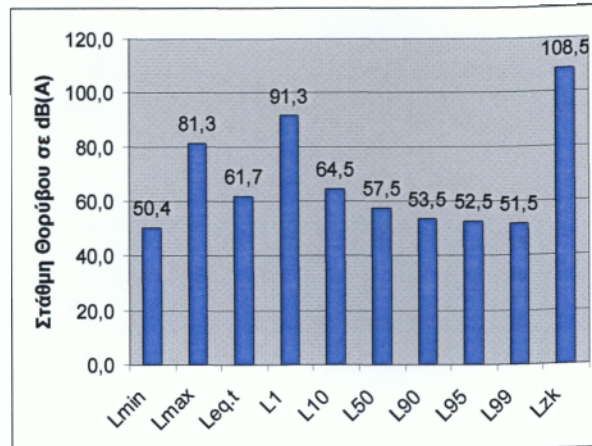
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 12 δικύκλων και 16 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

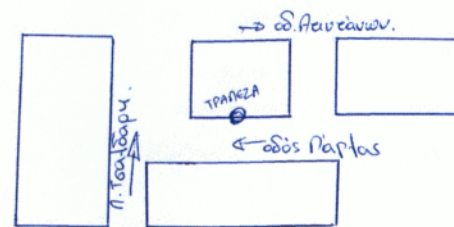
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από γάβγισμα σκύλου, από οικιακές εργασίες, από βρύση, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από τηλεόραση.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
89,0	Μηχανάκι
81,1	Μηχανάκι
78,0	Μηχανάκι
77,7	Αυτοκίνητο
77,5	Αυτοκίνητο
76,6	Μηχανάκι
75,3	Μηχανάκι
75,1	Μηχανάκι
75,0	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Πάρλας

α/α: 28^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΩΡΑ: 13:25μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

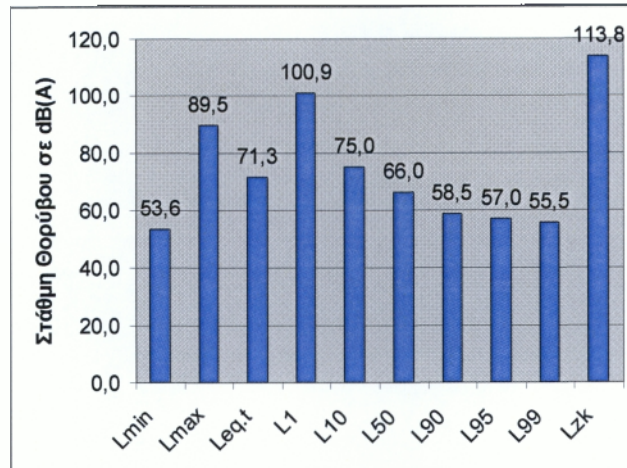
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 36 δικύκλων και 34 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

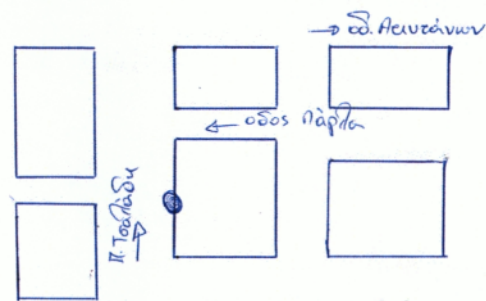
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από μικρή σύγκρουση οχημάτων, από θρόισμα φύλλων, από κελάηδισμα πουλιών, από κόνρες αυτοκινήτων, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου, από air-condition.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
80,7	Μηχανάκι
76,7	Μηχανάκι
76,6	Φτέρνισμα
75,0	Μηχανάκι
74,8	Μηχανάκι
73,7	Μηχανάκι
73,5	Μηχανάκι
73,3	Μηχανάκι
72,3	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 29^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Π. Τσαλδάρη 9

ΩΡΑ: 13:50 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

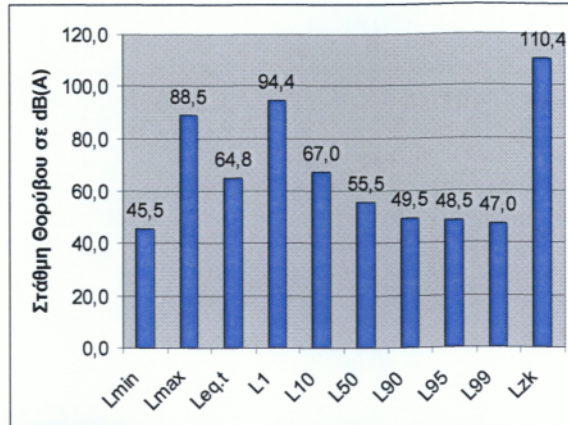
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 78 δικύκλων και 100 αυτοκινήτων

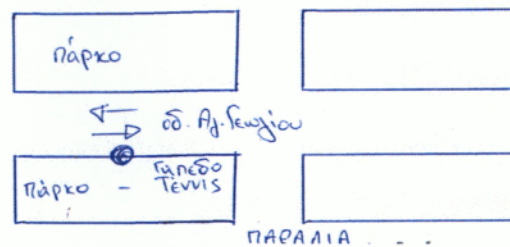
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κλείσιμο κάδου σκουπιδιών, από κλείσιμο πόρτας αυτοκινήτου, από σκούπισμα καταστήματος.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
88,7	Μηχανάκι
85,1	Μηχανάκι
84,0	Μηχανάκι
83,7	Μηχανάκι
83,6	Μηχανάκι
83,5	Μηχανάκι
83,4	Μηχανάκι
82,9	Μηχανάκι
82,4	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Παραλία Πόλης
α/α: 30^η

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Αγίου Γεωργίου

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΩΡΑ: 18:10μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

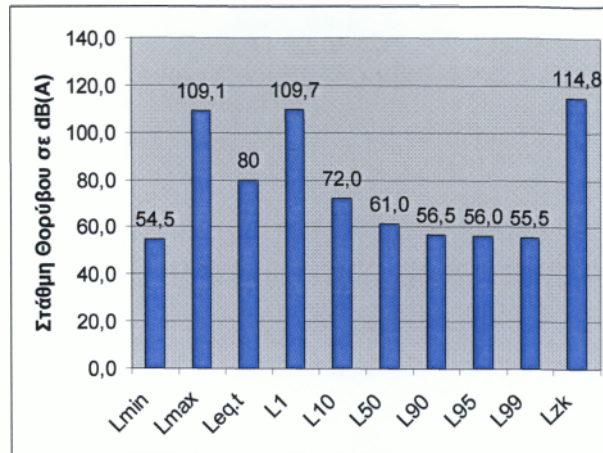
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 33 δικύκλων και 49 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

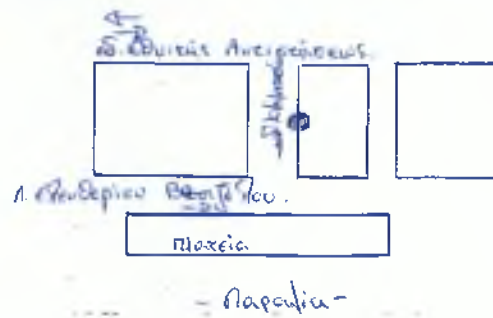
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από θρόισμα φύλλων από αέρα, από χτύπημα μπάλας με ρακέτα, από κουδούνισμα ποδηλάτου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
86,0	Μηχανάκι
83,2	Μηχανάκι
80,0	Μηχανάκι
78,6	Αυτοκίνητο
77,8	Αυτοκίνητο
77,1	Αυτοκίνητο
77,0	Αυτοκίνητο
76,7	Αυτοκίνητο
76,6	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Παραλία Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Κλεμανσώ

α/α: 31^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΩΡΑ: 18:45 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

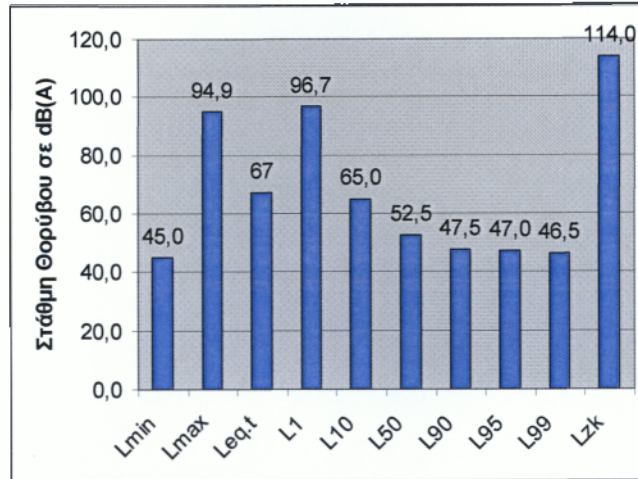
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 25 δικύκλων και 28 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

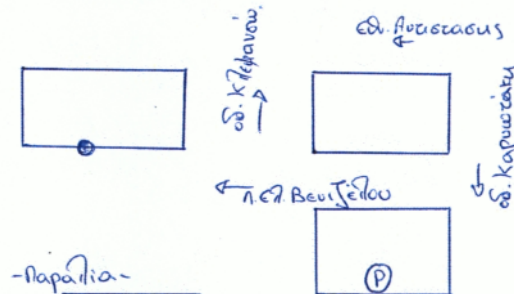
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από κόρνα οχήματος, από οικοδομικές εργασίες, από μουσική κέντρων αναψυχής, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από χτύπημα καμπάνας.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
105,4	Μηχανάκι
105,2	Μηχανάκι
85,5	Μηχανάκι
80,5	Μηχανάκι
80,2	Μηχανάκι
78,4	Μηχανάκι
77,4	Μηχανάκι
76,9	Αυτοκίνητο
75,4	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Παραλία Πόλης
α/α: 32^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 23-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Ελ. Βενιζέλου
ΩΡΑ: 19:10μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

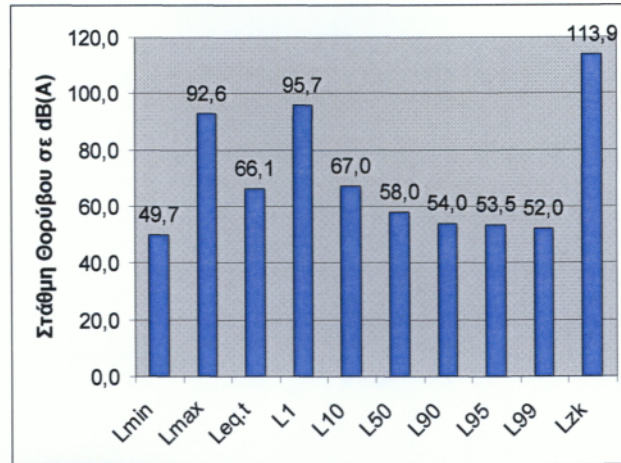
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 43 δικύκλων και 29 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

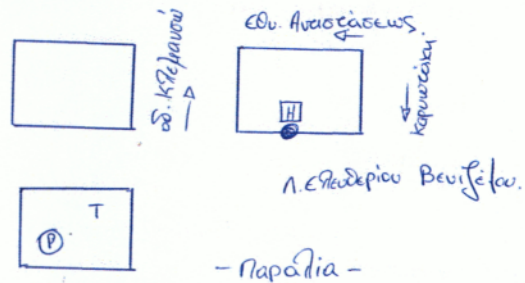
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από μουσική κέντρων διασκέδασης, από τηλεόραση καταστήματος, από κουδούνισμα ποδηλάτων, από κόρνα αυτοκινήτου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
93,8	Μηχανάκι
87,9	Μηχανάκι
83,2	Μηχανάκι
82,9	Μηχανάκι
76,0	Μηχανάκι
75,0	Μηχανάκι
73,2	Μηχανάκι
72,8	Μηχανάκι
72,7	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Παραλία Πόλης
α/α: 33^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Ελ. Βενιζέλου
ΩΡΑ: 11:00 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

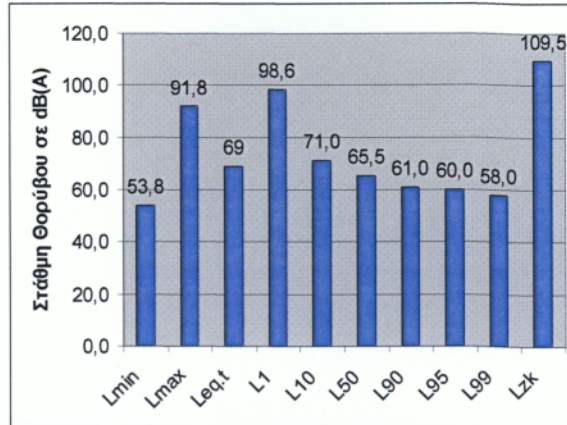
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 21 δικύκλων και 17 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

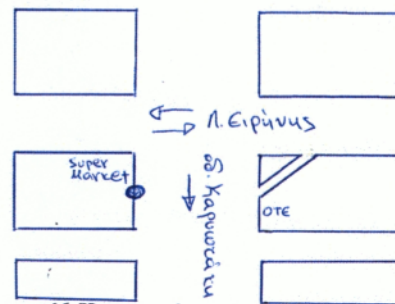
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από μουσική κέντρων αναψυχής, από κουδούνισμα ποδηλάτου, από θρόισμα φύλλων από αεράκι.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
91,9	Μηχανάκι
79,3	Μηχανάκι
77,8	Αυτοκίνητο
76,5	Μηχανάκι
75,9	Μηχανάκι
73,2	Μηχανάκι
72,6	Αυτοκίνητο
72,4	Μηχανάκι
72,0	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 34^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Καρυωτάκη
ΩΡΑ: 11:45 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

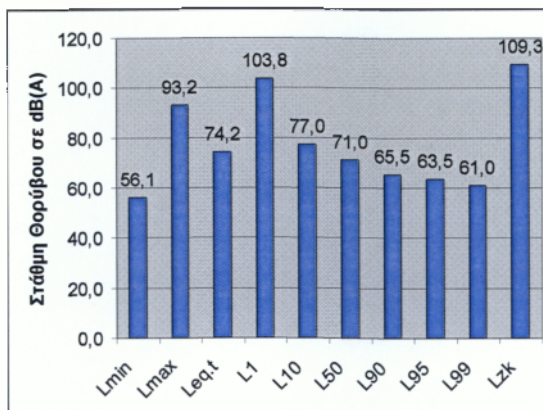
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 67 δικύκλων και 74 αυτοκινήτων

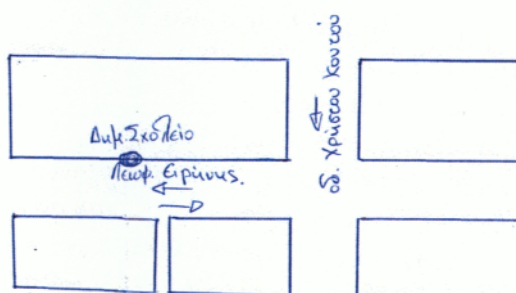
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου, από κουδούνισμα τηλεφώνου, από τρίξιμο πόρτας καταστήματος.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
89,8	Μηχανάκι
87,3	Μηχανάκι
82,4	Μηχανάκι
81,8	Αυτοκίνητο
79,9	Αυτοκίνητο
79,7	Μηχανάκι
79,5	Μηχανάκι
79,2	Μηχανάκι
78,4	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



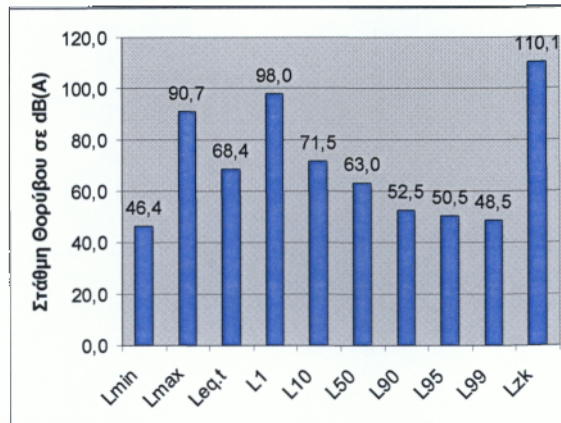
ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Λ. Ειρήνης α/α: 35^η
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24-08-10 ΩΡΑ: 12:15 μ.μ. ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440
 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m
 Παιδιά που φοιτούν: 190 στο Δημοτικό & 28 στο Νηπιαγωγείο
 Δάσκαλοι: 22 στο Δημοτικό & 2 στο Νηπιαγωγείο Σύνολο: 242 άτομα

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 10 βαρέων οχημάτων, 170 δικύκλων και 210 αυτοκινήτων

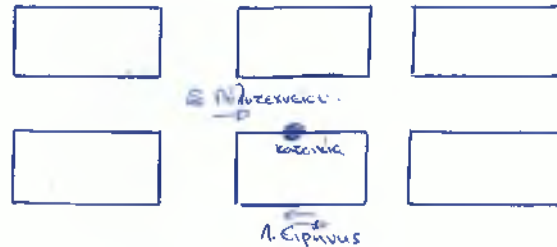
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από κόρνες οχημάτων, από παιχνίδι με μπάλα παιδιών, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από γάβγισμα σκύλου, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
91,4	Μηχανάκι
90,0	Μηχανάκι
89,5	Φορτηγό
88,8	Μηχανάκι
88,1	κόρνα αυτοκινήτου
84,5	Μηχανάκι
84,4	Φορτηγό
84,2	Μηχανάκι
83,6	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



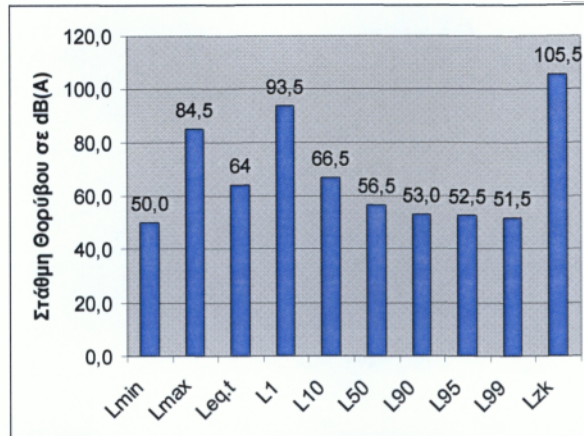
ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
 α/α: 36^η
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24-08-10
 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min
 ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Πολυτεχνείου 104
 ΩΡΑ: 12:50 μ.μ.
 ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440
 ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 52 δικύκλων και 47 αυτοκινήτων

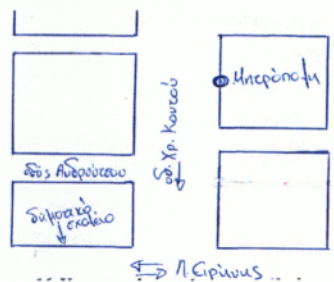
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κόνρες αυτοκινήτων, από κουδούνισμα τηλεφώνου, από τηλεόραση και air-condition.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
84,6	Αυτοκίνητο
81,6	Μηχανάκι
80,2	Μηχανάκι
79,0	Μηχανάκι
77,5	Μηχανάκι
77,3	Μηχανάκι
76,8	Μηχανάκι
76,3	Μηχανάκι
76,2	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 37^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Χρ. Κοντού

ΩΡΑ: 13:15 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

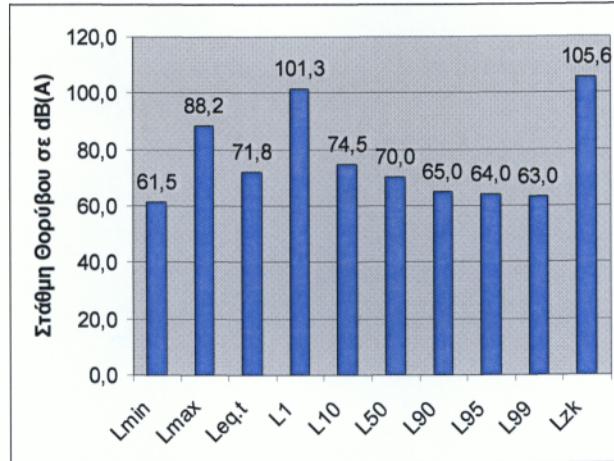
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 20 δικύκλων και 5 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

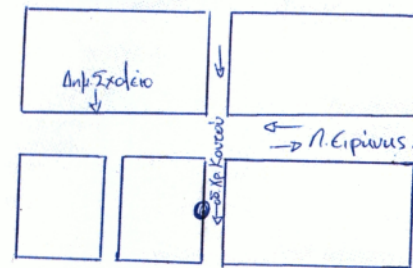
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από κόρνα δικύκλου, από κουδούνισμα ποδηλάτου, από οικοδομικές εργασίες, από κουδούνισμα τηλεφώνου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
84,0	Μηχανάκι
82,0	από τρυπάνι
78,7	Μηχανάκι
76,1	Μηχανάκι
74,6	Μηχανάκι
72,9	Μηχανάκι
72,4	από οικοδομικές εργασίες
71,8	Μηχανάκι
71,4	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και οι οικοδομικές εργασίες.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 38^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Χρ. Κοντού 30
ΩΡΑ: 13:50 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

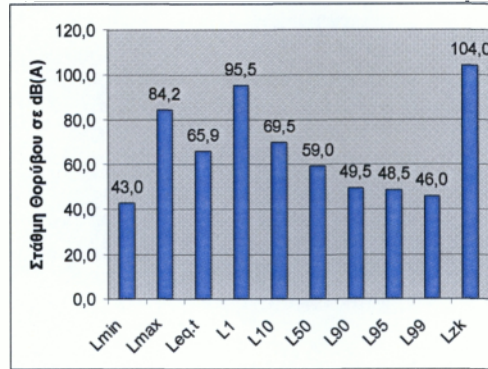
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 2 βαρέων οχημάτων, 21 δικύκλων και 22 αυτοκινήτων

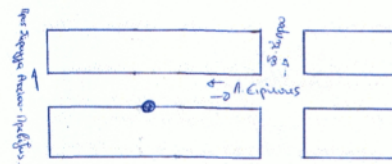
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από τηλεόραση καταστήματος, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από μουσική από διερχόμενο αυτοκίνητο.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
88,2	Μηχανάκι
83,2	Μηχανάκι
82,7	Μηχανάκι
81,9	Μηχανάκι
81,4	Μηχανάκι
79,3	Αυτοκίνητο
78,4	Μηχανάκι
77,9	Μηχανάκι
77,8	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 39^η

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Λ. Ειρήνης 87
ΩΡΑ: 09:15 μ.μ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

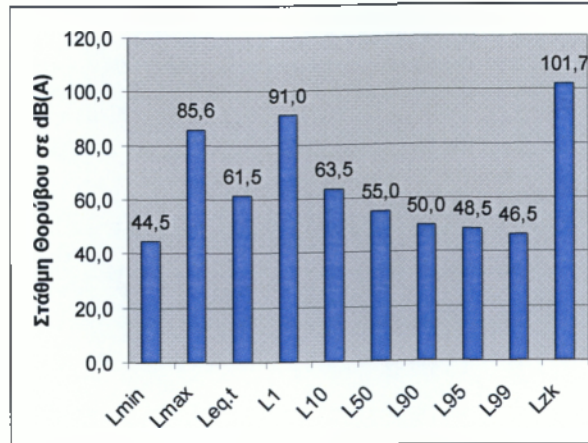
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 10 βαρέων οχημάτων, 31 δικύκλων και 65 αυτοκινήτων

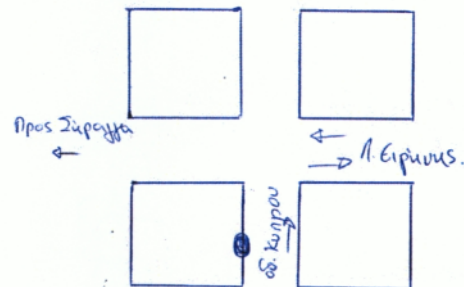
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από θρόισμα φύλλων, από τηλεόραση, από κόρνα οχημάτων, από τρίξιμο πόρτας, από κελάηδισμα πουλιών.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
82,4	Μηχανάκι
82,2	Λεωφορείο
80,0	Μηχανάκι
78,8	Λεωφορείο
77,9	Φορτηγό
75,9	Μηχανάκι
75,8	Αυτοκίνητο
75,3	Αυτοκίνητο
75,2	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα αυτοκίνητα, τα φορτηγά και τα λεωφορεία.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 40^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Κύπρου 13

ΩΡΑ: 09:45 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

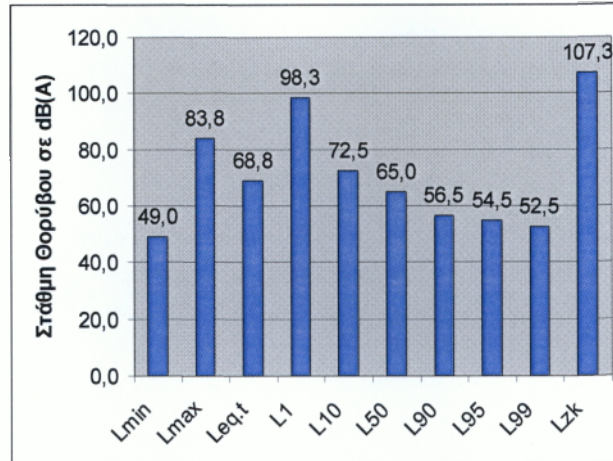
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 12 δικύκλων και 7 αυτοκινήτων

Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από κελάηδισμα πουλιών, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από χτύπημα πόρτας κατοικίας, από κουδούνισμα τηλεφώνου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
79,4	Μηχανάκι
79,3	Μηχανάκι
79,2	Μηχανάκι
78,2	Μηχανάκι
75,3	Μηχανάκι
74,0	Μηχανάκι
71,7	Μηχανάκι
70,3	Αυτοκίνητο
69,1	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Λ. Ειρήνης 77

α/α: 41ⁿ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΩΡΑ: 10:15 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

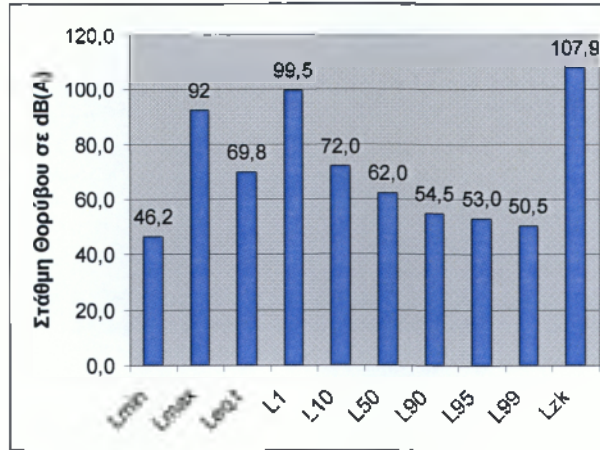
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 11 βαρέων οχημάτων, 80 δικύκλων και 140 αυτοκινήτων

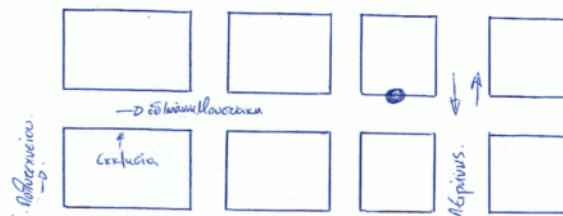
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από μουσική διερχόμενου αυτοκινήτου, από τηλεόραση καταστήματος, από κόρνα οχημάτων.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
82,1	Φορτηγό
80,7	Φορτηγό
79,6	Λεωφορείο
79,2	Μηχανάκι
79,1	Λεωφορείο
78,8	Φορτηγό
78,1	Μηχανάκι
78,0	Μηχανάκι
77,7	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα αυτοκίνητα, φορτηγά και λεωφορεία.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης
α/α: 42^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Ιω. Μουστάκη 23
ΩΡΑ: 10:40 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

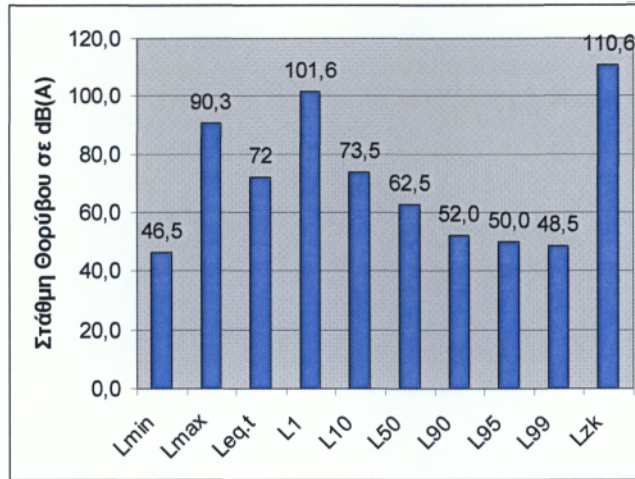
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 35 δικύκλων και 63 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

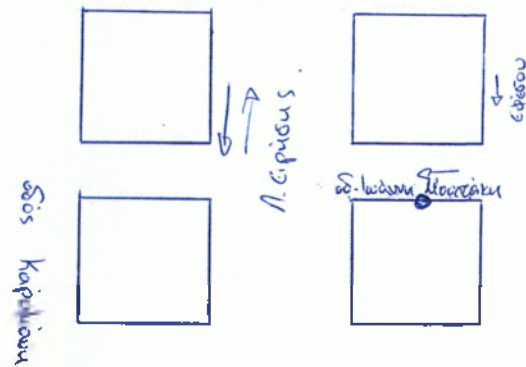
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από τηλεόραση καταστήματος, από ψυγείο καταστήματος, από κουδούνισμα ποδηλάτου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
85,4	Μηχανάκι
84,9	Μηχανάκι
83,6	Φορτηγό
81,0	Αυτοκίνητο
80,2	Μηχανάκι
79,5	Μηχανάκι
78,7	Αυτοκίνητο
78,6	Αυτοκίνητο
78,5	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Παραλία Πόλης
α/α: 43^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Ιω. Μουστάκι 16
ΩΡΑ: 11:10 μ.μ.

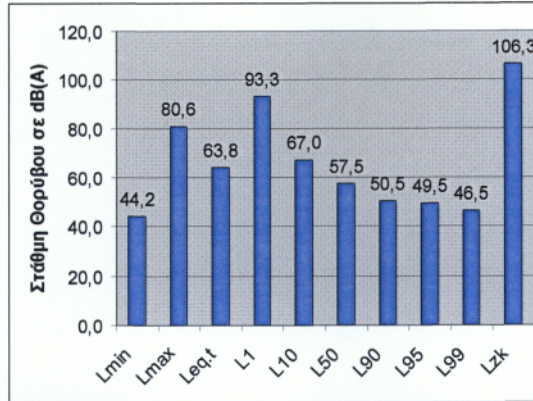
ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

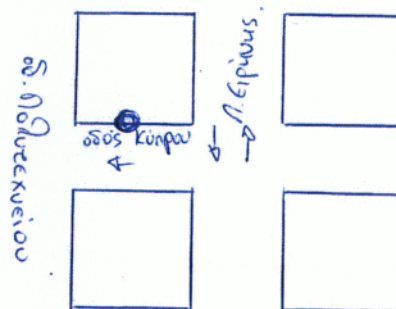
Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 1 βαρέως οχήματος, 30 δικύκλων και 45 αυτοκινήτων

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
89,1	Μηχανάκι
88,9	Μηχανάκι
88,5	Μηχανάκι
85,2	Μηχανάκι
82,0	Μηχανάκι
78,1	Μηχανάκι
75,6	Αυτοκίνητο
75,4	Μηχανάκι
74,2	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Κύπρου 21

α/α: 44^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΩΡΑ: 11:30 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

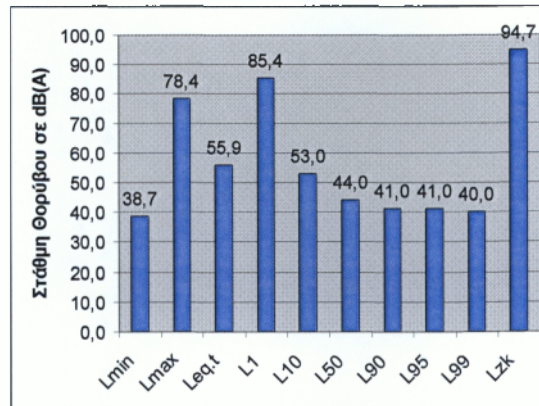
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 20 δικύκλων και 23 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

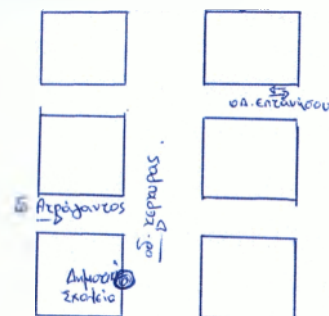
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από τρίξιμο πόρτας, από air-condition και τηλεόραση κατοικίας, από κουδούνισμα ποδηλάτου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
80,5	Μηχανάκι
79,9	Μηχανάκι
78,2	Μηχανάκι
78,0	Μηχανάκι
76,7	Μηχανάκι
75,9	Μηχανάκι
75,5	Αυτοκίνητο
75,2	Μηχανάκι
74,4	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



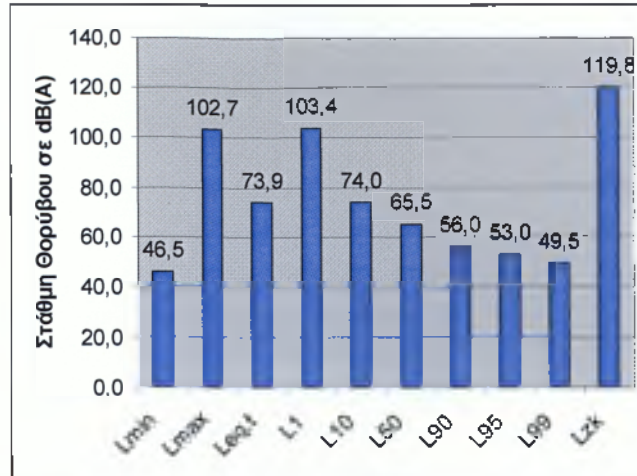
ΠΕΡΙΟΧΗ: Γηπέδου ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Κερκύρας α/α:45^η
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10 ΩΡΑ: 13:50 μ.μ. ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440
 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m
 Παιδιά που φοιτούν: 143 Δάσκαλοι: 18 Σύνολο: 161 άτομα

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 14 δικύκλων και 6 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

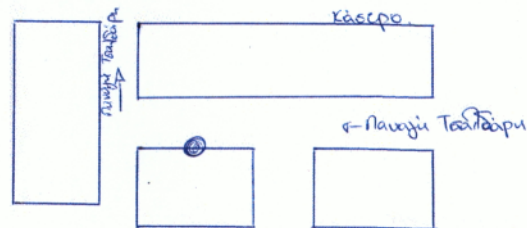
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από κόρνα αυτοκινήτου, από θρόισμα φύλλων από αεράκι, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κελάηδισμα πουλιών.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
77,5	Μηχανάκι
77,1	Μηχανάκι
75,2	Μηχανάκι
74,5	Αυτοκίνητο
74,4	Μηχανάκι
72,9	Μηχανάκι
71,6	Αυτοκίνητο
70,1	Μηχανάκι
69,7	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Π. Τσσαλδάρη 35

α/α: 46^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΩΡΑ: 14:25 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

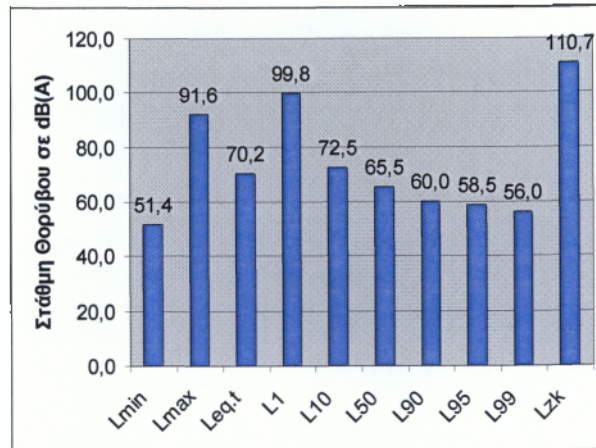
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 60 δικύκλων και 97 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

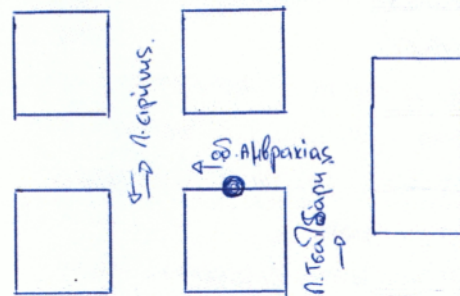
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από τηλεόραση καταστήματος, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κλείσιμο πόρτας καταστήματος, από κόρνα οχημάτων, από air-condition, από κουδούνισμα τηλεφώνου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
98,2	Μηχανάκι
93,1	Μηχανάκι
90,8	Μηχανάκι
84,5	Μηχανάκι
84,4	Μηχανάκι
84,1	Μηχανάκι
82,6	Μηχανάκι
81,4	Μηχανάκι
79,3	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Κέντρο Πόλης

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Αμβρακίας

α/α: 47^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΩΡΑ: 14:55 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

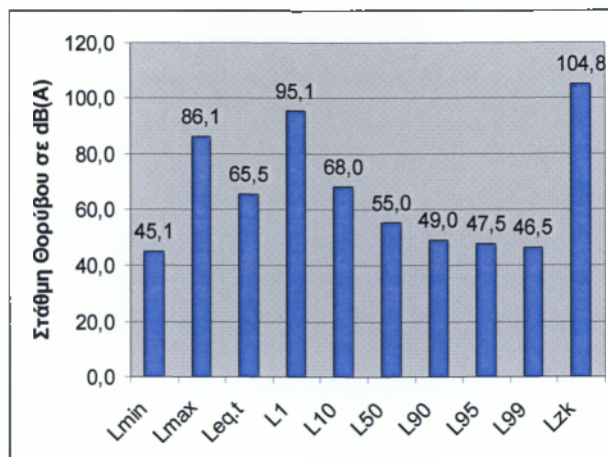
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 20 δικύκλων και 42 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

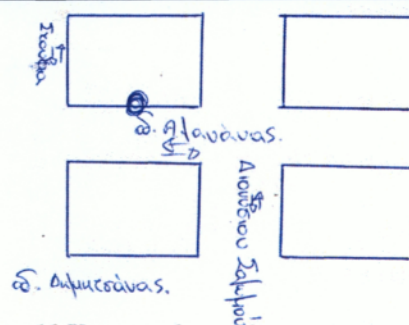
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από μουσική κέντρου αναψυχής, από κλείσιμο πόρτας καταστήματος, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από air-condition κατοικίας.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
91,1	Αυτοκίνητο
89,9	Αυτοκίνητο
84,0	Αυτοκίνητο
82,6	Μηχανάκι
82,5	Μηχανάκι
80,6	Αυτοκίνητο
80,0	χτύπημα πόρτας
79,2	Αυτοκίνητο
78,8	Μηχανάκι

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Γηπέδου

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Αλαμάνας 18

α/α: 48^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΩΡΑ: 19:10 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

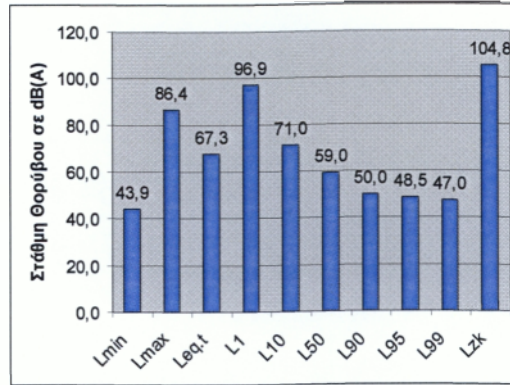
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 2 βαρέων οχημάτων, 9 δικύκλων και 32 αυτοκινήτων

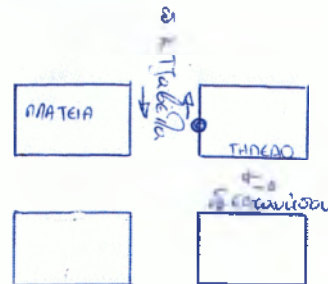
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από θρόισμα φύλλων από αεράκι, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου, λόγο κυκλοφορίας οχημάτων, από air-condition κατοικίας, από τηλεόραση κατοικίας.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
84,5	Μηχανάκι
83,5	Φορτηγό
83,0	Φορτηγό
81,5	Μηχανάκι
80,6	Αυτοκίνητο
79,1	Αυτοκίνητο
78,1	Αυτοκίνητο
77,4	Αυτοκίνητο
76,5	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα, τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Γηπέδου

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Κ. Τζαβέλλα

α/α: 49^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΩΡΑ: 19:40 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

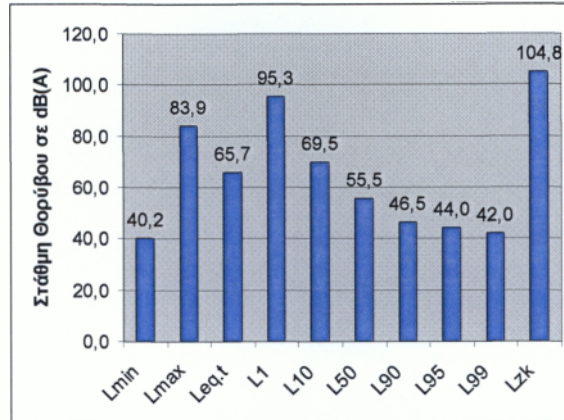
ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΎΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 31 δικύκλων και 70 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

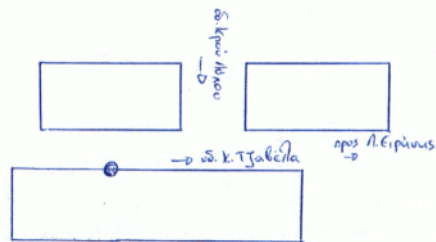
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου, από κόρνα αυτοκινήτου, από τρίξιμο πόρτας γηπέδου, από ομιλίες και βηματισμό περαστικών, από κουδούνισμα τηλεφώνου.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
85,8	Μηχανάκι
84,8	Μηχανάκι
82,7	Μηχανάκι
80,5	Μηχανάκι
78,0	Μηχανάκι
77,5	Μηχανάκι
77,4	Μηχανάκι
77,1	Μηχανάκι
76,9	Αυτοκίνητο

Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.



ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ: Γηπέδου

ΣΗΜΕΙΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: Κ. Τζαβέλλα

α/α: 50^η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26-08-10

ΩΡΑ: 20:15 μ.μ.

ΗΧΟΜΕΤΡΟ: CEL ΤΥΠΟΣ: 440

ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15 min ΥΨΟΣ ΜΙΚΡΟΦΩΝΟΥ: ≈2 m

Κατά τη μέτρηση παρατηρήθηκε η διέλευση 17 δικύκλων και 80 αυτοκινήτων και κανένα βαρύ όχημα.

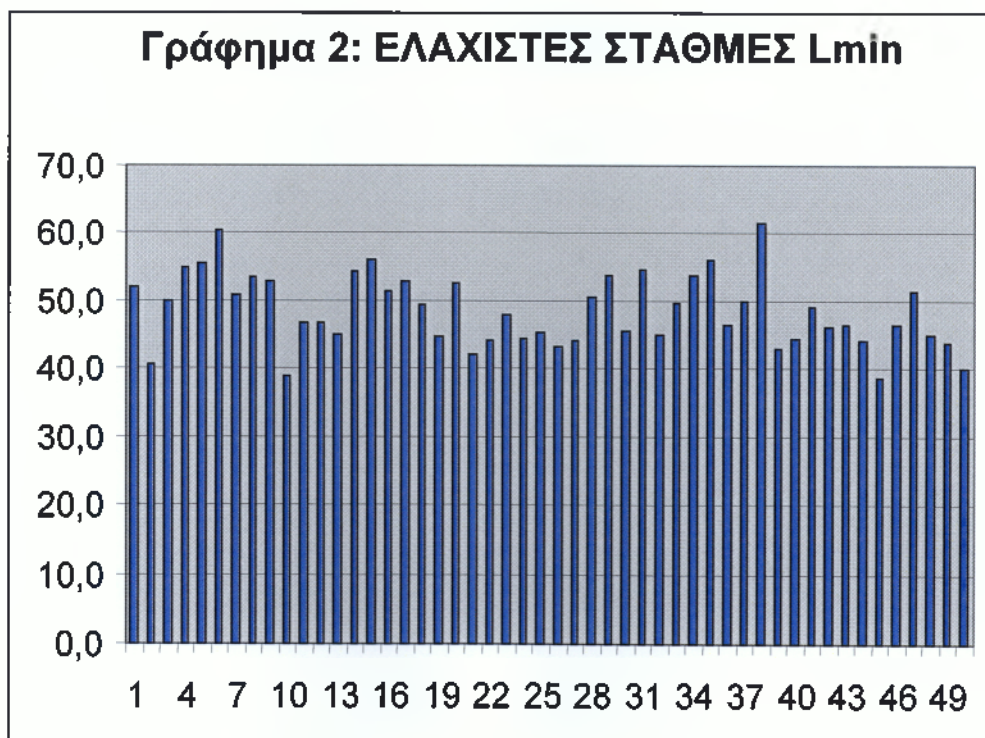
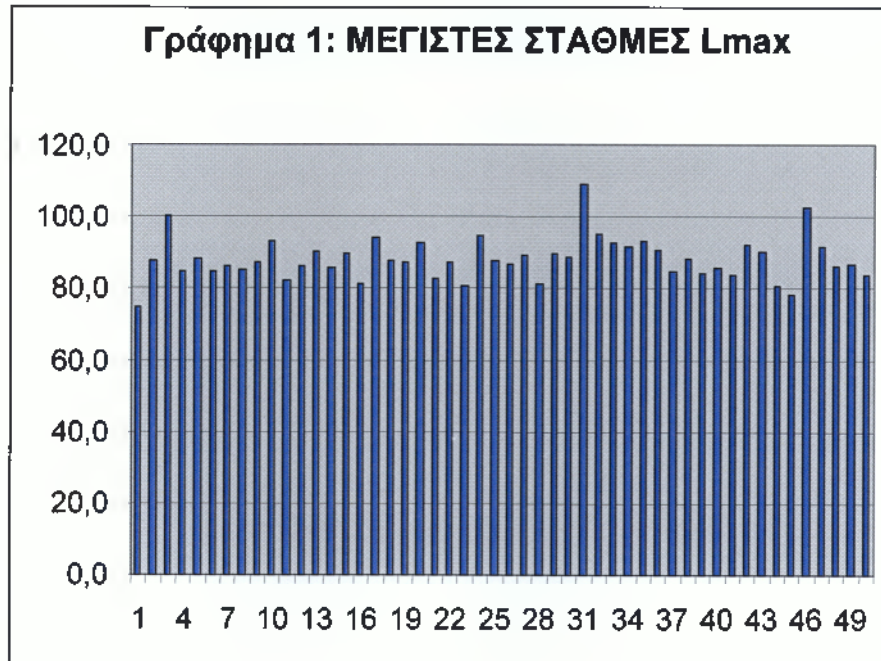
Άλλα είδη θορύβου που παρατηρήθηκαν κατά τη μέτρηση είναι: θόρυβος από κυκλοφορία οχημάτων, από χτύπημα πόρτας αυτοκινήτου, από κορνάρισμα αυτοκινήτου, από air-condition, από τηλεόραση κατοικίας, από ψυγείο καταστήματος.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ σε dB(A)	ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ
83,9	Αυτοκίνητο
80,3	Μηχανάκι
80,2	Μηχανάκι
80,1	Αυτοκίνητο
79,1	Αυτοκίνητο
78,0	Μηχανάκι
77,7	Μηχανάκι
77,5	Αυτοκίνητο
76,1	Αυτοκίνητο

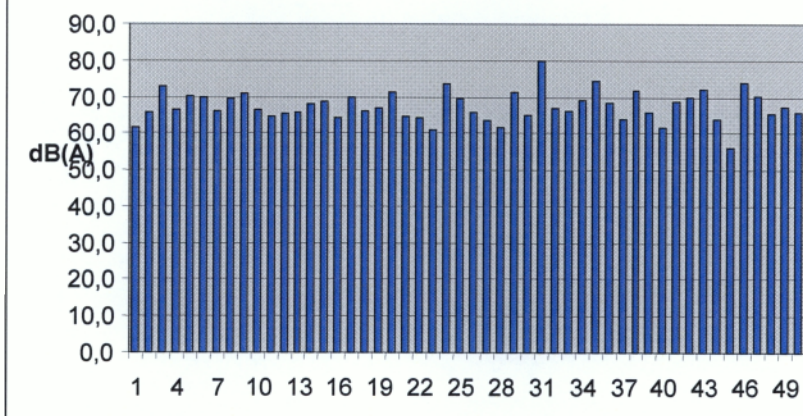
Συμπέρασμα για το εν λόγω σημείο, από τις παρατηρήσεις κατά τη μέτρηση και από τις μετρήσεις θορύβου, προκύπτει ότι, κυρίαρχη πηγή θορύβου για την περιοχή του εν λόγω σημείου μέτρησης είναι τα δίκυκλα και τα αυτοκίνητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

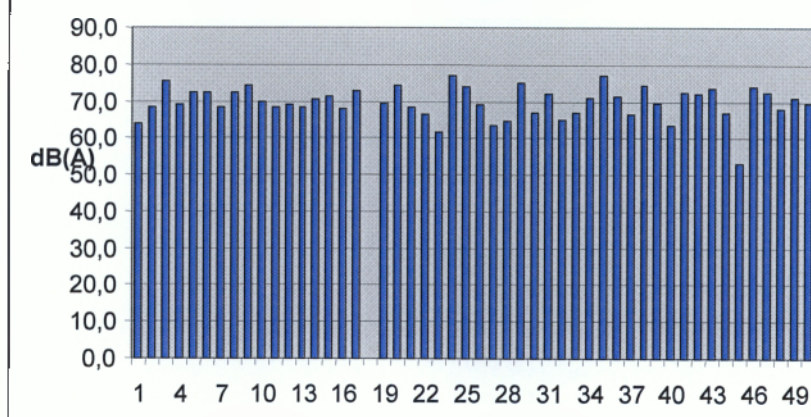
7.1. Α΄ ΜΕΡΟΣ



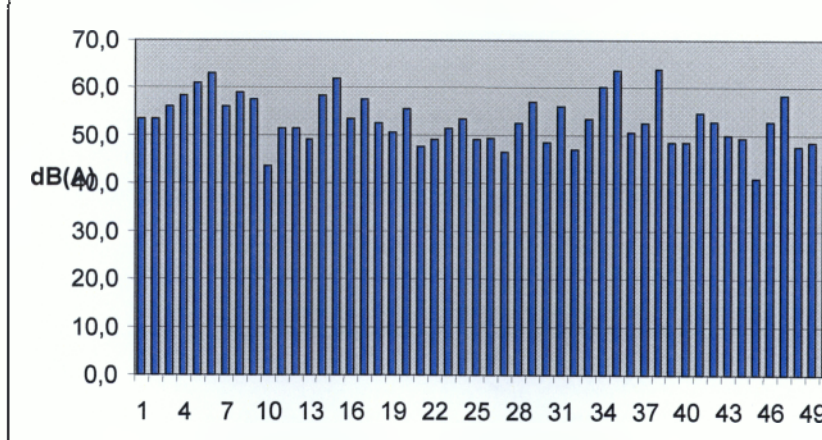
Γράφημα 3: ΜΕΤΡΗΣΗ ΣΤΑΘΜΗΣ Leq.t



Γράφημα 4: ΣΤΑΘΜΗ ΜΕΤΡΗΣΗΣ L10



Γράφημα 5: ΜΕΤΡΗΣΗ ΣΤΑΘΜΗΣ L95



7.2. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ Leq,t

- 1) < 65 dB(A) μετρήθηκε το 26 % των σημείων.
- 2) 65-67 dB(A) μετρήθηκε το 28% των σημείων.
- 3) 67-69 dB(A) μετρήθηκε το 10 % των σημείων.
- 4) 69-71 dB(A) μετρήθηκε το 14% των σημείων.
- 5) 71-73 dB(A) μετρήθηκε το 14% των σημείων.
- 6) 73-75 dB(A) μετρήθηκε το 6% των σημείων.
- 7) > 75 dB(A) μετρήθηκε το 2% των σημείων.

Από την ως άνω κατάταξη προκύπτουν τα εξής:

- A) ότι το 26% των σημείων που μετρήσαμε είναι μικρότερο του 65 dB(A).
- B) Το 28% των σημείων που μετρήσαμε είναι μεταξύ του 65-67 dB(A).
- Γ) Το 10% των σημείων που μετρήσαμε είναι μεταξύ του 67-69 dB(A).
- Δ) Το 14% των σημείων που μετρήσαμε είναι μεταξύ του 69-71 dB(A).
- E) Το 14% των σημείων που μετρήσαμε είναι μεταξύ του 71-73 dB(A).
- ΣΤ) Το 6% των σημείων που μετρήσαμε είναι μεταξύ του 73-75 dB(A).
- Z) Το 2% των σημείων που μετρήσαμε είναι μεγαλύτερο του 75 dB(A).

7.3. ΕΥΑΙΣΘΗΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟ ΘΟΡΥΒΟ

Σύμφωνα με έρευνα που έγινε για λογαριασμό της αρμόδιας υπηρεσίας της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας (Π.Ο.Υ.) προτείνονται τα ακόλουθα όρια θορύβου ανά βασική χρήση.

Σε κατοικίες:

Για την προστασία της πλειοψηφίας των κατοίκων από μέτρια ενόχληση δεν πρέπει να υπερβαίνεται το εξωτερικό των κατοικιών, μπαλκόνια, αυλές κ.λπ. η στάθμη των 50 dB LAeq κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Στην τρίτη μέτρηση (3) καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 75,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 25,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 73,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 23 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 56,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 6 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην πέμπτη (5) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 72,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 22,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 70,1 dB(A) και υπερβαίνει κατά 20,1 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 61,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 11 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην έκτη (6) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 72,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 22,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 69,8 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19,8 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 63,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 13 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην όγδοη (8) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 72,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 22,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 69,4 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19,4 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 59,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 9 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην δέκατη (10) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 70,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 20,0 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 66,6 dB(A) και υπερβαίνει κατά 16,6 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 43,50 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην ενδέκατη (11) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 68,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 18,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 64,6 dB(A) και υπερβαίνει κατά 14,6 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 51,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 1,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στη δωδέκατη (12) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 69,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 65,3 dB(A) και υπερβαίνει κατά 15,3 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 51,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 1,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στη δέκατη τρίτη (13) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 68,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 18,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 65,6 dB(A) και υπερβαίνει κατά 15,6 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 49,0 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στη δέκατη έκτη (16) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 68,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 18 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 64,2 dB(A) και υπερβαίνει κατά 14,2 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 53,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 3,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στη δέκατη έβδομη (17) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 73,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 23 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 69,8 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19,8 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 57,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 7,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στη δέκατη ένατη (19) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 69,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 66,8 dB(A) και υπερβαίνει κατά 16,8 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 50,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 0,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην εικοστή (20) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 74,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 24,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 71,4 dB(A) και υπερβαίνει κατά 21,4 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 55,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 5,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην εικοστή πέμπτη (25) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 74,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 24 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 69,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 49 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην εικοστή έκτη (26) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 69,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 65,7 dB(A) και υπερβαίνει κατά 15,7 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 49,5 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην εικοστή έβδομη (27) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 63,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 13,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 63,4 dB(A) και υπερβαίνει κατά 13,4 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 46,5 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην τριακοστή πρώτη (31) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 72,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 22 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 80 dB(A) και υπερβαίνει κατά 30 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 56,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 6 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην τριακοστή δεύτερη (32) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 65,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 15 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 67,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 17 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 47 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην τριακοστή έκτη (36) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 71,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 21,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 68,4 dB(A) και υπερβαίνει κατά 18,4 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 50,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 0,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην τριακοστή έβδομη (37) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 66,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 16,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 64,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 14 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 52,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 2,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην τριακοστή όγδοη (38) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 74,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 24,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 71,8 dB(A) και υπερβαίνει κατά 21,8 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 64,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 14 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην τριακοστή ένατη (39) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 69,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 65,9 dB(A) και υπερβαίνει κατά 15,9 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 48,5 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην τεσσαρακοστή (40) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 63,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 13,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqT} είναι 61,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 11,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 48,5 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην τεσσαρακοστή πρώτη (41) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 72,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 22,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 68,8 dB(A) και υπερβαίνει κατά 18,8 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 54,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 4,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην τεσσαρακοστή δεύτερη (42) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 72,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 22 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 69,8 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19,8 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 53,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 3 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην τεσσαρακοστή τρίτη (43) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 73,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 23,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 72,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 22 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 50,0 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην τεσσαρακοστή τέταρτη (44) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 67,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 17 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 63,8 dB(A) και υπερβαίνει κατά 13,8 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 49,5 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην τεσσαρακοστή όγδοη (48) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L_{10} είναι 68,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 18 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{eqt} είναι 65,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 15,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L_{95} είναι 47,5 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Σε σγολεία:

Εντός των αιθουσών, σε χώρους προαυλίων, αθλοπαιδιών κ.λπ. δεν πρέπει να υπερβαίνεται η στάθμη των 55 dB LAeq.

Στην εικοστή πρώτη (21) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L₁₀ είναι 68,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 13,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το Leq,t είναι 64,7 dB(A) και υπερβαίνει κατά 9,7 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L₉₅ είναι 47,5 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Στην τριακοστή πέμπτη (35) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L₁₀ είναι 77,0 dB(A) και υπερβαίνει κατά 22 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το Leq,t είναι 74,2 dB(A) και υπερβαίνει κατά 19,2 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L₉₅ είναι 63,5 dB(A) και υπερβαίνει κατά 9,5 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Στην τεσσαρακοστή πέμπτη (45) μέτρηση καταγράφηκε ότι το L₁₀ είναι 53,0 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

Το Leq,t είναι 55,9 dB(A) και υπερβαίνει κατά 0,9 dB(A) τα προτεινόμενα όρια προκειμένου να υπάρχει ακουστική άνεση στο χώρο.

Το L₉₅ είναι 41,0 dB(A) και δεν υπερβαίνει τα προτεινόμενα όρια dB(A).

7.4 ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΠΗΓΗ ΘΟΡΥΒΟΥ

Από τις μετρήσεις και την αξιολόγησή τους προκύπτει το γενικό συμπέρασμα ότι στην πόλη της Πρέβεζας κυρίαρχη πηγή θορύβου είναι ο κυκλοφοριακός θόρυβος. Ο θόρυβος από την κίνηση των δικύκλων συντελεί ιδιαίτερα στην ενίσχυση των δεικτών του κυκλοφοριακού θορύβου, **Leq,t** και **L10**.

7.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Προτείνεται η αστυνόμευση των αυτοκινήτων και των δικύκλων στα σημεία που υπάρχουν σχολεία, με απαγόρευση κυκλοφορίας των δικύκλων και μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας – Α΄ στάδιο.
- 2) Δ/ση Α/θμιας Εκπ/σης Δήμου Πρέβεζας.
- 3) Δ/ση Β/θμιας Εκπ/σης Δήμου Πρέβεζας.
- 4) Δ.Υ.ΠΕ Ηπείρου: (Διοίκηση Υγειονομικής Περιφέρειας).
- 5) Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.
- 6) Ευάγγελος Γρ. Αυδίκος, (2000), «ΠΡΕΒΕΖΑ 1945-1990. Όψεις της μεταβολής μιας επαρχιακής πόλης. Λαογραφική Εξέταση», Πρέβεζα.
- 7) Σωτηροπούλου Α.Γ.- Παυλάκος Γ.- Τζουβαδάκης Ι., (2008), «Ψυχολογικές επιπτώσεις της αστικής ηχορύπανσης στον σύγχρονο Έλληνα», Αθήνα, εκδόσεις ΤΕΕ.
- 8) Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δήμου Πρέβεζας», Μάρτιος 1992.
- 9) ΥΠΕΧΩΔΕ, (2008), «Έλεγχος θορύβου δικύκλων στην Αθήνα».
- 10) ΥΠΕΧΩΔΕ, (2008), «Οι σημαντικές πηγές θορύβου», Αθήνα.
- 11) Χατζηλυμπέρης, (2008), «Το πρόβλημα της αστικής ηχορύπανσης. Στα Πρακτικά: Οι επιπτώσεις της ηχορύπανσης στα αστικά κέντρα – αναγκαία μέτρα και παρεμβάσεις», Αθήνα, εκδόσεις ΤΕΕ.
- 12) WHO, (1999), «Guidelines For Communities noise».

ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- 1) www.el.wikipedia.org
- 2) www.preveza.gr
- 3) www.who.int/docstore/peh/noise/Commnoise4.htm