

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ :ΣΔΟ
ΤΜΗΜΑ :ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ποσοτική Έργασία

Θέμα

*Το συγκοινωνιακό δίκτυο και οι μεταφορές
στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας.
Αναπτύξτε τις απόψεις σας,
(δομή, προβλήματα, προοπτικές).*



Σπουδαστές: Θεοφιλής Ανδρέας

Μαρκουλάκη Κατερίνα

Εισηγητής : Κος Νικόλαος Καναβός

ΠΑΤΡΑ 1999

APR 1962
RICKALOGHE

8669

*Ευχαριστούμε θερμά τον
υπεύθυνο καθηγητή κ. Νικόλαο Καναβά
που μας ώθησε σε αυτό το βήμα και συνέχισε
άρεσα στην προσπάθεια αυτή καθώς και
όλους αυτούς που μας βοήθησαν στη
διεκπεραίωση της μελέτης αυτής και μας
έδωσαν στοιχεία.*

*Η εργασία μας είναι αφιερωμένη σε όλους αυτούς
και σε εκείνους που θα τη διαβάσουν και θα κρίνουν
την προσπάθειά μας*

Ευχαριστούμε

*Επικοινωνήστε: Θεοφιλής Ανδρέας
Μαρκουζάκη Αικατερίνη*

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
Τμήμα Διοίκησης επιχειρήσεων

Πτυχιακή εργασία με Θέμα:
Το συγκοινωνιακό δίκτυο και οι μεταφορές στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας. Αναπτύξτε τις απόψεις σας,
(δομή, προβλήματα, προοπτικές).

Σπουδαστές: Θεοφιλίας Ανδρέας
Μαρκουλάκη Αικατερίνη

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ-ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ. Καναβός Νικόλαος

Πάτρα, Απρίλιος 1999

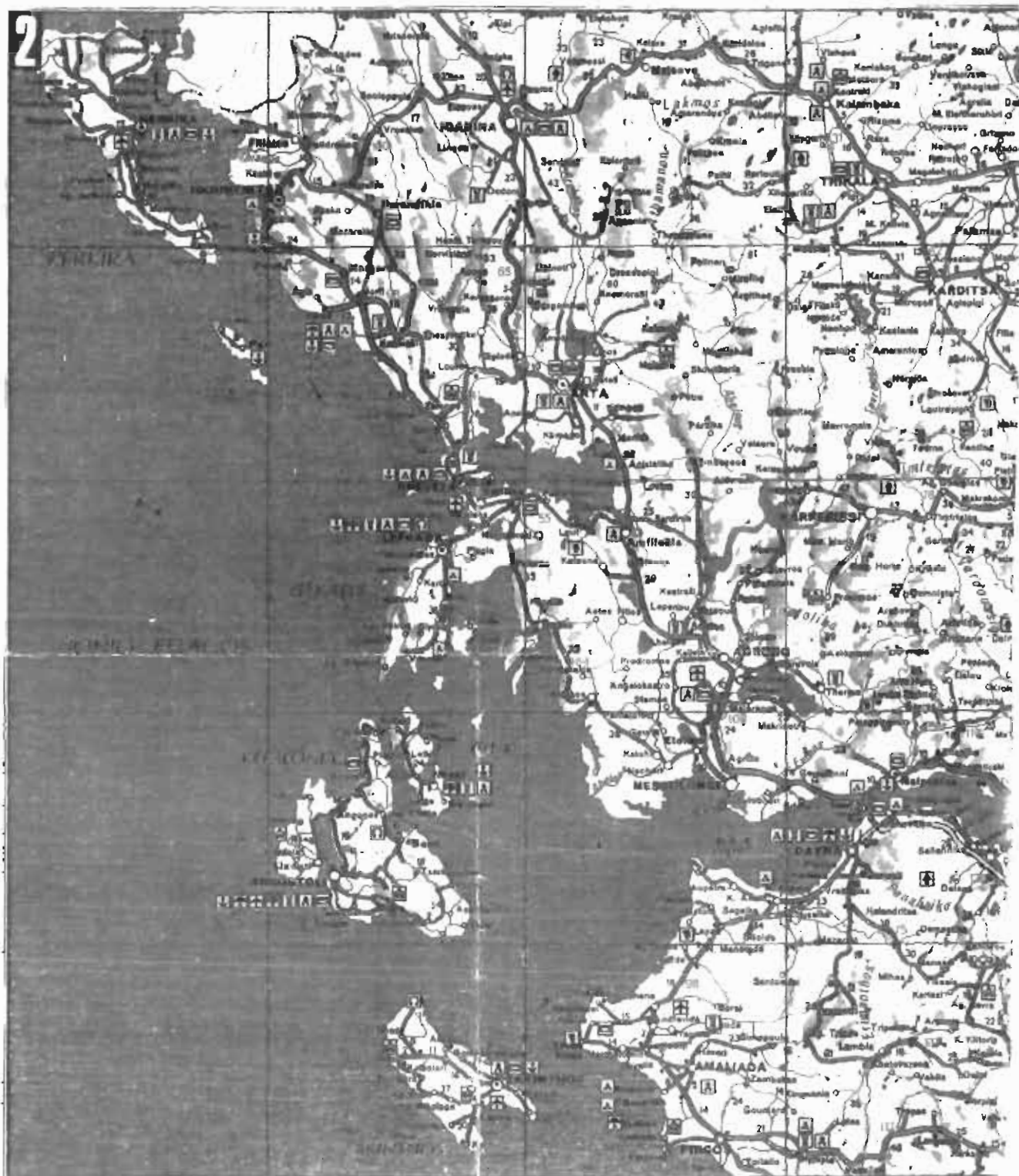


ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'	
1) Γενικά	5
2) Αντικείμενο	6
3) Ήπειρος-Αιτωλοακαρνανία	7
4) Δ. Πελοπόννησος	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'	
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	9
1) Κύριοι οδικοί άξονες Δυτικής Ελλάδας	9
2) Χαρακτηριστικά οδικών αξόνων Δυτικής Στερεάς και Ηπείρου	11
3) Έργα Ανάπτυξης	12
α) Εγνατία Οδός	12
β) Παραϊόνια οδός	12
γ) Παράκαμψη Αγρινίου	13
δ) Παράκαμψη Ναυπάκτου	13
ε) Οδικός άξονας Μεσολογγίου-Αιτωλικού	13
στ) Οδός Πούντα -Καλαβρύτων	14
ζ) Βόρεια και νότια εισόδος της Πάτρας	14
η) Περιμετρική Πατρών	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'	
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	16
1) Γενικά	16
2) Δομή και σημασία του εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής γραμμής Πατρών-Κορίνθου	17
3) Μελέτη νέας γραμμής Πάτρας-Κορίνθου	18
4) Αξιοποίηση της γραμμής Διακοπτού-Καλαβρύτων	19
5) Δυσοίωνες προοπτικές	19
6) Αναγκαιότητα δημιουργίας σιδηροδρομικής γραμμής στην Ήπειρο	20
7) Επιβατική κίνηση του ΟΣΕ (πίνακας)	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'	
ΔΥΤΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΥΛΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	23
1) Γενικά	23
2) Λιμένας Πάτρας	25
α) Γενικά	25
β) Σύγκριση κίνησης ετών 1997-1998 (πίνακας)	27
γ) Ναυτιλιακές εταιρείες (πίνακας)	28
δ) Εξέλιξη πορθμειακής κίνησης εξωτερικού	29
ε) Εξέλιξη ετήσιων συνολικών φόρτων γραμμών εξωτερικού (πίνακας)	30
στ) Βασικά προβλήματα και ανεπάρκειες	32
ζ) Πρόβλεψη μελλοντικού μεταφορικού έργου	33

	Σελίδα
3) Προοπτικές ανάπτυξης, υποδομή και κυκλοφοριακό Πάτρας	35
4) Νέος Λιμένας Πατρών	36
5) Το Εμπορευματικό-Διακομιστικό κέντρο στο λιμάνι της Πάτρας	38
6) Υπάρχουσες συνδέσεις Ελλάδας_Ιταλίας (χάρτης)	40
β) Ανάλυση της κίνησης ανά πορθμειακή γραμμή	48
γ) Εμπορευματική κίνηση	50
δ) Λιμενικές εγκαταστάσεις	51
ε) Βασικά προβλήματα και ανεπάρκειες	52
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'	
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	
1) Ανάπτυξη αεροδρομίου Αράξου	54
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'	
ΝΗΣΙΑ ΙΟΝΙΟΥ ΠΕΛΑΓΟΥΣ	
1) Νομός Κέρκυρας	56
2) Νομός Λευκάδας	58
3) Νομός Κεφαλληνίας	60
4) Νομός Ζακύνθου	62
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'	
1) Συμπεράσματα	64
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'	
1) Βιβλιογραφία	67

ΧΑΡΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΓΕΝΙΚΑ

Η Δυτική Ελλάδα καταλαμβάνει το δυτικό άκρο της χώρας, και συγκεκριμένα από το νομό Ιωαννίνων (βορειότερο άκρο), ως το νομό Ηλείας (το νοτιότερο), καθώς και τα Ιόνια Νησιά. Περιλαμβάνει το γεωγραφικό διαμέρισμα της Ηπείρου με τους νομούς Ιωαννίνων, Άρτας, Θεσπρωτίας, Πρεβέζης και το νομό Αιτωλοακαρνανίας από τη Στερεά Ελλάδα, το νομό Αχαΐας και Ηλείας από την Πελοπόννησο, ενώ σε αυτή ανήκουν και τα νησιά του Ιονίου Πελάγους, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλλονιάς και Λευκάδος.

Η έκταση αυτή καλύπτει 22.860 τ.χ επί συνόλου 131.957τ.χ. Ο πληθυσμός της είναι 1.245.000 κάτοικοι περίπου. Ο αστικός πληθυσμός της είναι 38%, ο ημιαστικός 14% και ο αγροτικός 48%.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Εμείς θα ασχοληθούμε με το συγκοινωνιακό δίκτυο και τις μεταφορές δηλαδή οδικό, σιδηροδρομικό, θαλάσσιο και εναέριο.

Συγκεκριμένα οδικό δίκτυο υπάρχει σε ολόκληρη τη Δυτική Ελλάδα με εθνικούς και επαρχιακούς δρόμους. Σιδηροδρομικό δίκτυο υπάρχει στο νομό Ηλείας και Αχαΐας. Θαλάσσιο δίκτυο υπάρχει από τα λιμάνια της Πάτρας και Ηγουμενίτσας (όπου είναι και διεθνή λιμάνια) και στον Αστακό, ενώ θαλάσσιο δίκτυο υπάρχει και στα Ιόνια Νησιά όπου συνδέονται μεταξύ τους καθώς και με την Ηπειρωτική Ελλάδα.

Τέλος εναέριο δίκτυο υπάρχει στα αεροδρόμια Ιωαννίνων, Αράξου όπου συνδέονται με άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Έτσι θα δούμε τη δομή των δικτύων, την υφιστάμενη κατάσταση τους, τη λειτουργικότητα τους, τα προβλήματα και τις προοπτικές τους.

Θα δούμε τις δυνατότητες που προσφέρουν για τη μεταφορική κίνηση ατόμων και εμπορευμάτων μέσα από στοιχεία που έχουν καταγραφεί από τα προηγούμενα έτη.

Ιδιαίτερα θα ασχοληθούμε με τις πρωτεύουσες των νομών καθώς και με τα μεγάλα συγκοινωνιακά κέντρα όπως Πάτρα, Ηγουμενίτσα.

ΗΠΕΙΡΟΣ-ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ

Η Ήπειρος δυτικά ανακόπτεται από το Ιόνιο Πέλαγος από την οροσειρά της Πίνδου και νότια μετά την Αιτωλοακαρνανία από τον Κορινθιακό κόλπο. Έτσι η επικοινωνία της με τον υπόλοιπο Ελλαδικό χώρο θυμίζει περισσότερο νησί παρά χερσαίο διαμέρισμα αφού με την παραμικρή κακοκαιρία αποκόπτεται συγκοινωνιακά. Είναι χαρακτηριστικό ότι συχνότερα ανακόπτεται από την υπόλοιπη χώρα η Ήπειρος παρά η Κρήτη που είναι νησί, διότι αυτή συνδέεται με τον Πειραιά με μεγάλα πορθμεία τα οποία ταξιδεύουν ακόμα και αν φυσούν άνεμοι 8 μποφόρ.

Από τα βόρεια σύνορα πριν δημιουργηθούν τα γνωστά προβλήματα με τη Γιουγκοσλαβία διέρχονταν το 61% των εμπορευματικών μεταφορών της Ελλάδας προς το εξωτερικό, ενώ από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας διέρχονταν μόνο το 2% των εξαγωγών και λιγότερο από το 2% των εισαγωγών.

Σημειωτέων ότι από το λιμάνι της Πάτρας διέρχεται το 34% των εμπορευματικών μεταφορών, αν λάβει κανείς υπόψη του ότι το 45% των εμπορευματικών μεταφορών προς το εξωτερικό έχει σαν αφετηρία του τη βόρεια Ελλάδα και το 85% τη Θεσσαλία, γίνεται κατανοητό ότι προτίμηση των λιμανιών της Ηπείρου και ιδιαίτερα αυτού της Ηγουμενίτσας οφείλεται στην έλλειψη της κατάλληλης συγκοινωνιακής υποδομής και στην ανυπαρξία σιδηροδρομικού δικτύου.

Έτσι για μεταφορές προς Ιταλία, Γαλλία κ.τ.λ η επιλογή των βορείων συνόρων της χώρας επιβαρύνει τις περιοχές αυτές κατά 24 ώρες, με όλες τις επιπτώσεις.

Δ. ΠΕΛΛΟΠΟΝΗΣΟΣ

Η Δυτική Πελλοπόννησος βρίσκεται στην ανατολική ακτή της Αδριατικής και του Ιονίου Πελάγους που χωρίζει αλλά και που ενώνει τη χώρα μας με τις υπόλοιπες δυτικές ακτές.

Η μικρή χιλιομετρική απόσταση που χωρίζει τη Δ. Πελλοπόννησο από τη μία και η σύνδεση της με τα λιμάνια της Ιταλίας μέσω του λιμένα της Πάτρας από την άλλη, διευκολύνουν την ύπαρξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφοράς. Έτσι η σημασία της Πάτρας επεκτείνεται πιο πέρα από την ύπαρξη της ως τοπικού κέντρου και καθίσταται και εθνική πύλη και στον τομέα των μεταφορών αλλά και σαν συγκοινωνιακός κόμβος και εξυπηρετεί μεγάλο τμήμα του Ελλαδικού χώρου.

Η σύνδεσή της με τη Δυτική στερεά μέσω Ρίου-Αντιρρίου, η ύπαρξη του λιμανιού της που είναι το τρίτο της χώρας και εξυπηρετεί το 8,3% της συνολικής κίνησης των 12 λιμένων της χώρας και η σύνδεση της οδικά ή σιδηροδρομικά με όλη τη Δυτική Πελλοπόννησο δίνει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί, α) μια ευρύτερη ενδοχώρα που φθάνει βόρεια μέχρι την Ήπειρο, β) νότια μέχρι τη Μεσσηνία και γ) ανατολικά μέχρι την περιοχή του λεκανοπεδίου της Αττικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

⇒ Αντιρρίου -Ιωαννίνων

Καλύπτει απόσταση 230χμ. Διέρχονται καθημερινά 12.000 οχήματα . Είναι ο κύριος άξονας που συνδέει την περιοχή της Δυτικής Στερεάς και Ηπείρου. Αποτελεί τη μόνη ρεαλιστική λύση για εμπορική και τουριστική επικοινωνία με την υπόλοιπη Ελλάδα. Ο δρόμος εξυπηρετεί δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, με μια λωρίδα η κάθε κατεύθυνση. Είναι αντιληπτό ότι ο δρόμος είναι αρκετά στενός για να εξυπηρετήσει τις υπάρχουσες ανάγκες και αυτό οφείλεται στη μορφολογία του εδάφους.

⇒ Πατρών-Πύργου-Αρχαία Ολυμπία

Καλύπτει απόσταση 111χ.μ. Διέρχονται καθημερινά κατά μέσο όρο 15.000 οχήματα. Ο δρόμος έχει καλή βατότητα και περιλαμβάνει δύο λωρίδες κυκλοφορίας για κάθε κατεύθυνση. Υπάρχει έλλειψη ηλεκτροφωτισμού, ανεπαρκής σήμανση και σιθαιία ασφαλείας. Το πλάτος του καλύπτει επιφάνεια 18 μέτρων.

⇒ Πατρών-Κορίνθου

Καλύπτει απόσταση 134χ.μ. Διέρχονται καθημερινά κατά μέσο όρο 13.000 οχήματα. Είναι από τους πιο κύριους οδικούς άξονες της Πελοποννήσου, αφού μέσω αυτού διέρχεται το 90% των εισαγωγών και το 50% της τουριστικής κίνησης που καταφθάνει στο λιμάνι της Πάτρας και κατευθύνεται στην περιοχή της πρωτεύουσας και των νησιών του Αιγαίου Πελάγους.

Σε αυτόν τον οδικό άξονα παρουσιάζονται επικίνδυνες κακοτεχνίες για τους οδηγούς και τα οχήματα και ιδιαίτερα κοντά στο Αιγαίο, στην Ακράτα και στο Ξυλόκαστρο, για την επιδιόρθωση της οποίας απαιτείται πάνω από 1 δις. Τα προβλήματα αυτά είναι απόρροια της κακής εργασίας των εργολάβων, που δεν τήρησαν τη δέουσα προσοχή κατά τη διάστρωση των διάφορων στρώσεων του ασφαλτοτάπητα.

⇒ Αιτωλικό-Αστακός-Μύτικας-Άκτιο

Καλύπτει απόσταση 132χ.μ. Ο συγκεκριμένος οδικός άξονας καταλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος της Αιτωλοάκαρνανιας.

⇒ Μεσολόγγι-Αγρίνιο

Καλύπτει απόσταση 66 χ.μ. Διέρχονται καθημερινά κατά μέσο όρο 10.800 αυτοκίνητα.

⇒ Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα

Καλύπτει απόσταση 100χ.μ. Διέρχονται καθημερινά κατά μέσο όρο 4.300 αυτοκίνητα.

⇒ Αντίρριο-Μεσολόγγι

Καλύπτει απόσταση 87χ.μ. Διέρχονται καθημερινά κατά μέσο όρο 4.000 αυτοκίνητα.

⇒ Πατρών-Χαλανδρίτσας-Καλαβρύτων

Καλύπτει απόσταση 74χ.μ. Διασχίζει την ορεινή πλευρά του νομού Αχαΐας. Ο συγκεκριμένος άξονας παρουσιάζει προβλήματα επικίνδυνων κακοτεχνιών, που σε συνδυασμό με τη στενότητά του, τις αλλεπάλληλες στροφές και την έλλειψη ασφαλείας τον καθιστούν άκρως επικίνδυνο για τους οδηγούς.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

ΔΥΤΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΚΑΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

Τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από τις διάφορες κατά καιρό μελέτες και αφορούν τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των αξόνων είναι:

⇒ Όλοι οι άξονες λόγω της διέλευσης τους, λόγω της οροσειράς της Πίνδου είναι ορεινοί με προβληματική χάραξη, φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και πιθανές καθυστερήσεις λόγω χιονοπτώσεων το χειμώνα.

⇒ Οι άξονες Τρικάλων-Άρτας και Καρπενησιού-Αγρινίου όπως είναι σήμερα δε χρησιμοποιούνται για τη διέλευση βαρέων οχημάτων. Αλλά και στους άλλους άξονες η διέλευση βαρέων φορτηγών γίνονται με δυσκολία λόγω των κατά μήκος κλίσεων και των συχνών στροφών.

⇒ Η επιβάρυνση των αξόνων αυτών με φορτηγά (τουλάχιστον αυτών που είναι δυνατή η διέλευση τους) αναμένεται να δημιουργήσει καθυστερήσεις σε όλη την κυκλοφορία λόγω έλλειψης λωρίδων βραδυπορίας στα περισσότερα ορεινά τμήματά τους και επομένως δυσκολίας προσπεράσματος (μικρά μήκη ορατότητας, μικρές ταχύτητες φορτηγών στις ανηφόρες κτλ.)

⇒ Η προσπέλαση φορτηγών σήμερα στη Βορειοανατολική Ελλάδα γίνεται για μεν την Ηγουμενίτσα μέσω του άξονα Μετσόβου-Τρικάλων-Ιωαννίνων για τη δε Πάτρα μέσω του άξονα Θερμοπυλών-Ιτέας-Αντιροίου. Καλή προσπέλαση της αναμένεται να γίνεται μέσω του άξονα Θερμοπυλών-Ιτέας-Αντιροίου ο οποίος έχει τα καλύτερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και προσφέρει τη συντομότερη χρονική διαδρομή. Ο άξονας Τρικάλων-Άρτας σήμερα δεν είναι βατός για βαριά φορτηγά.

⇒ Μελλοντικά η ολοκλήρωση της νέας Εγνατίας Οδού καθώς και η υλοποίηση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου θα προσφέρει βέλτιστη προσπέλαση προς τη Δυτική Ελλάδα.

ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Για να ξεπεραστούν τα παραπάνω προβλήματα έχουν γίνει μελέτες για τη δημιουργία των οδικών αξόνων. Μερικοί από αυτούς είναι σε εξέλιξη όπως η περιμετρική Πατρών και η παράκαμψη Ναυπάκτου. Μεγάλα εθνικά έργα μεγάλης εθνικής σημασίας βρίσκονται στα στάδια της μελέτης.

⇒ Η Εγνατία Οδός

⇒ Η Παραϊόνια Οδός

⇒ Η παράκαμψη Αργινίου

⇒ Η παράκαμψη Ναυπάκτου

⇒ Ο οδικός άξονας Μεσολογγίου-Αιτωλικού

⇒ Ο δρόμος Πούντας-Καλαβρύτων

⇒ Η βόρεια και η νότια είσοδος της Πάτρας.

⇒ Περιμετρική Πατρών

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

— Οδός σύνδεσης Ηγουμενίτσας- Ιωαννίνων-Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης με διακλάδωση για Βόλο. Αποτελεί τη μόνη ρεαλιστική λύση για εμπορική και τουριστική επικοινωνία Ευρώπης -Ανατολής. Μεγαλόπνοο έργο του οποίου η μελέτη βρίσκεται στο στάδιο ολοκλήρωσης.

Η πρώτη φάση του έργου αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός της βατίας που διανύουμε 1994-1999 και έχει κόστος 92 δις δρχ. Το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται σε 600 δις. δρχ.

ΠΑΡΑΪΟΝΙΑ ΟΔΟΣ

Συνοδευτικό έργο της ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου θα είναι ο δυτικός άξονας (Παραϊόνια οδός) που πρόκειται να ενταχθεί στο Γ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, (πακέτο Σάντερ) και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2004 τη χρονιά δηλαδή που θα έχει ολοκληρωθεί και η κατάσχευή της ζεύξης Ρίου -Αντιρρίου. Ο Δυτικός άξονας θα ενώνει την Καλαμάτα με τα Γιάννενα και τα Αλβανικά σύνο-

ρα μέσω της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου που ενώνει επίσης τον αυτοκινητόδρομο Κορίνθου -Πατρών με την Εγνατία.

Ο αυτοκινητόδρομος θα συμβάλλει στην ανάπτυξη των εμπορευματικών κέντρων σε όλη τη χώρα και θα αποτελεί εντελώς νέα χάραξη.

Σχεδιάζεται με τις σύγχρονες προδιαγραφές, που εφαρμόζονται τόσο στην Εγνατία, όσο και στον αυτοκινητόδρομο Πάτρας -Αθήνας - Θεσσαλονίκης. Παρακάμπτει τα αστικά κέντρα των περιοχών που διασχίζει και συντομεύει τη σύνδεση της Πελοποννήσου (Πάτρα) με τη Μακεδονία (Θεσ/νίκη), μέσω της Εγνατίας Οδού κατά 250 χμ. περίπου.

Πρόκειται για ένα μεγάλο αναπτυξιακό έργο το οποίο συμπληρώνει όλο το οδικό δίκτυο, αναδεικνύει και εξυπηρετεί τις δυτικές πύλες της χώρας, (Πάτρα, Πλατύγιαλι, Ηγουμενίτσα), και συνδέει τα τέσσερα μεγάλα αστικά κέντρα, (Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Γιάννενα). Ο δυτικός άξονας θα έχει στην τελική του φάση χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου 2 λωρίδων κυκλοφορίας και μίας έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση, με διαχωριστική νησίδα μήκους 500 χμ.

ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

Αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2005. Θα περιλάβει 32 χμ. και θα μειώσει τη μετάβαση προς Ιωάννινα, κατά μισή ώρα.

ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ

Πρόκειται για παράκαμψη η οποία θα ενσωματωθεί στον άξονα Θερμοπυλών -Ιτέας -Αντιρρίου. Θα έχει μήκος 12 χμ. και σκοπό θα έχει να αποφευχθεί η διερχόμενη κίνηση μέσα από την πόλη της Ναυπάκτου. Ήδη έχουν γίνει 3 χμ.

ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ-ΑΙΤΩΛΙΚΟΥ

Σειρά έργων για τη βελτίωση της οδού Μεσολογγίου -Αιτωλικού, της περιφερειακής Κτέο- Λιμάνι και της αναπλάτυνσης του κεντρικού δρόμου από την πόλη ως την πλατεία της πρωτεύουσας, έχουν αρχίσει από τα μέσα του 1998.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ ενέκρινε πίστωση 1.150.000.000 δρχ. για τα έργα αυτά τα οποία κρίνει ως μειζωνος σημασίας για την αναβάθμιση της περιοχής.

Πιο αναλυτικά:

i. Για το δρόμο Μεσολόγγι - Αιτωλικό προβλέπεται διαπλάτυνση σε όλο το μήκος, βελτίωση των στρωφών και των τεχνικών, νέος ασφαλτοτάπητας, στιθαια ασφαλείας και σήμανση.

ii. Όσον αφορά τη σύνδεση της παραπάνω οδού στο σημείο του Κτέο με το λιμάνι, προβλέπονται εκσκαφές, ηλεκτροφωτισμός, σήμανση κτλ.

iii. Όσον αφορά την είσοδο της πόλης προβλέπονται έργα ανάπλασης, με βελτίωση της πεζοδρόμησης, δεντροφύτευσης και ασφαλτικά.

Σκοπός:

- i. Αποσυμφόρηση του κεντρικού οδικού δικτύου της πόλης
- ii. Βελτίωση ποιότητας ζωής
- iii. Αξιοποίηση δυνατοτήτων της πόλης για τον τουρισμό
- iv. Ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

ΟΔΟΣ ΠΟΥΝΤΑ-ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ

Το έργο περιλαμβάνει την παράκαμψη του Άνω Διακοπτού που βελτιώνει και συντομεύει τη σύνδεση της επαρχίας Καλαβρυτών με την εθνική οδό Πατρών - Κορίνθου. Προϋπολογισμός του έργου 800 εκ.

ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΝΟΤΙΑ ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Πρόκειται για βελτίωση - διαπλάτυνση των δύο εισόδων της Πάτρας, από Κόρινθο και από Πύργο. Τα δύο έργα έχουν προϋπολογισμό 700 εκ.

ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗ ΠΑΤΡΩΝ

Πρόκειται για οδό 18,5 χμ. η οποία θα συνδέει την Πατρών - Κορίνθου με την Πατρών - Πύργου, που σήμερα διέρχεται μέσα από το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας.

Θα έχει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με κεντρική νησίδα και λωρίδες έκτακτης ανάγκης. Το έργο έχει προ-

υπολογισμό 30 δις. και έχει ένταχθεί στο προσωρινό ταμείο συνοχής και ήδη έχει προκηρυχθεί η δημοπράτηση ενός τμήματος προϋπολογισμού 5 δις.

Το έργο περιλαμβάνει τη σύνδεση της παράκαμψης με την πόλη και το λιμάνι. Η ευρεία παράκαμψη αρχίζει από τον ποταμό Χάραδρο όπου συνδέεται με την εθνική Πατρών - Αθηνών και φθάνει μέχρι το Μιντιλόγλι, όπου συνδέεται με την εθνική Πατρών - Πύργου. Περιλαμβάνει 7 συγκεκριμένους κόμβους.

Είναι γεγονός ότι η ολοκλήρωση του έργου έχει καθυστερήσει σημαντικά. Έχουν γίνει γύρω στα δέκα χμ. και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2001.

Ήδη μέχρι τέλους του 1997, έχουν απορροφηθεί για εργασίες περίπου 11 δις. δρχ. Η τμηματική παράδοση σε χρήση των δέκα χιλιομέτρων δεν είναι εφικτή, διότι υπάρχει κίνδυνος για τους διερχόμενους, λόγω των εργασιών που βρίσκονται κατά μήκος του άξονα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΓΕΝΙΚΑ

Το σιδηροδρομικό δίκτυο στη Δυτική Ελλάδα καλύπτει μόνο τις περιοχές της Δυτικής Πελ/σου. Το δίκτυο αυτό είναι μέρος του δικτύου Αθηνών-Πατρών-Πύργου-Καλαμάτας.

Τα δρομολόγια γίνονται μέσω του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ). Ο σιδηρόδρομος είναι ένα από τα πιο παλιά μεταφορικά μέσα.

Ένας εμπορικός συρμός με φορτίο 1.500 τόνων, επιτελεί έργο για το οποίο θα απαιτούνταν 40μεγάλα φορτηγά, των οποίων όμως η κυκλοφορία θα είχε πολλές αρνητικές επιπτώσεις τόσο στην κυκλοφοριακή συμφόρηση όσο και στην μόλυνση του περιβάλλοντος και την οικονομική συντήρηση των οδών. Ακόμη ενώ το αυτοκίνητο συμμετέχει κατά 16% στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο, καταναλώνει το 78% της παγκόσμιας ενέργειας. Τα αντίστοιχα για το σιδηρόδρομο είναι 17% με 3% του αεροπλάνου 0,3% με 12,5% και του πλοίου 67% με 6,5%. Μόνο το πλοίο καταναλώνει δηλαδή μικρότερη ενέργεια για το ίδιο μεταφορικό έργο.

Ο σιδηρόδρομος δεν ανακόπτει ούτε μειώνει την ασφάλειά του ακόμα και σε περίοδο χιονοθύελλας. Σε σχέση με το αυτοκίνητο μόνο σε ένα σημείο μειονεκτεί ο σιδηρόδρομος κι αυτό ισχύει βασικά για τις εμπορευματικές μεταφορές. Συγκεκριμένα ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να πραγματοποιεί μεταφορές από θύρα σε θύρα.

Τελευταία η νέα τεχνολογία που έχει εφαρμοστεί στο σιδηρόδρομο έχει καταφέρει να ξεπεράσει και πολλά από τα μειονεκτήματα που παρουσιάζουν οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

Δομή και σημασία του εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής γραμμής Πατρών -Κορίνθου

Η ύπαρξη ενός εθνικού συστήματος που θα επιτρέψει τη γρήγορη επικοινωνία και διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων ,είναι παράγοντας καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας, στο πλαίσιο της πορείας προς την Ενωμένη Ευρώπη. Η ανάπτυξη επομένως του εθνικού συστήματος μεταφορών για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση τόσο των διαπεριφερειακών όσο και των διεθνών μεταφορικών ροών αποτελεί πρωταρχικής σημασίας εθνικό στόχο.

Το έργο εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Πάτρας θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών όλης της Ελλάδας, αφού ο συγκεκριμένος άξονας μαζί με τον άξονα Αθήνας-Θεσ/κης, είναι η μοναδική σιδηροδρομική σύνδεση Βορρά-Νότου και η κύρια σιδηροδρομική οδός επικοινωνίας με την Ευρώπη.

Το έργο είναι ζωτικής σημασίας λόγω των σοβαρών προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου τόσο από πλευρά μεταφορικής ικανότητας, όσο και από πλευρά δομής.

Τα σοβαρά προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στη διακίνηση εμπορευμάτων με σιδηρόδρομο με την Ελλάδα και την υπόλοιπη Δ.Ευρώπη με τις εξελίξεις στη Βαλκανική, υπαγορεύουν την επείγουσα ανάγκη αναζήτησης άλλων διεθνών οδών ανάμεσα στις οποίες η κυριότερη είναι η μέσω των δυτικών πυλών της χώρας θαλάσσια διασύνδεση με τη γειτονική Ιταλία και τον υπόλοιπο χώρο της **ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ**.

Από τις δυτικές πύλες της χώρας η Πάτρα είναι το μοναδικό λιμάνι που διαθέτει σιδηροδρομική διασύνδεση, η οποία όμως μειονεκτεί σημαντικά από το γεγονός ότι εξυπηρετείται από σιδηροδρομική γραμμή μετρικού εύρους και χαμηλών χαρακτηριστικών. Είναι προφανές ότι η νέα γραμμή κανονικού εύρους μεταξύ Αθήνας -Πάτρας θα διαμορφώσει εντελώς διαφορετικά δεδομένα και θα δημιουργήσει πολλές σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του εμπορευματικού μεταφορικού έργου, με πολ-

λαπλές θετικές επιπτώσεις τόσο στο σιδηρόδρομο , όσο και στην εθνική οικονομία γενικότερα.

Μελέτη νέας γραμμής Πάτρας-Κορίνθου

Η χάραξη της νέας γραμμής πρέπει πρώτον να διέρχεται πλησίον των πόλεων αφού προβλέπονται σταθμοί και δεύτερον να μην δημιουργεί προβλήματα στη δόμηση και στον πολεοδομικό σχεδιασμό συνυπολογίζοντας τα γεωλογικά προβλήματα, (πολυάριθμα βουνά, οροσειρές, όγκοι), το κόστος κατασκευής κτλ.

Σύμφωνα με τη μελέτη:

1. Η διπλή γραμμή θα έχει μήκος 131χμ. Η χάραξη της μελέτης θα διέρχεται πλησίον των πόλεων, χωρίς να δημιουργεί προβλήματα στον πολεοδομικό ιστό τους.
2. Προβλέπεται η κατασκευή σηράγγων μήκους 9χμ. και γέφυρες συνολικού μήκους 3χμ.
3. Θα δημιουργηθούν 9 σταθμοί σε ισάριθμες πόλεις.
4. Το συνολικό κόστος του έργου θα ανέλθει σε σταθερές τιμές στα 190 δις δρχ.
5. Η ταχύτητα που θα αναπτύσσουν οι αμαξοστοιχίες θα φτάνουν τα 200χμ την ώρα κάτι που σημαίνει πως η διαδρομή Πάτρας-Αθήνας με το τρένο, θα καλύπτεται σε χρόνο λιγότερο της μίας ώρας.
6. Οι νέοι σταθμοί που θα δημιουργηθούν (στο σύνολο τους 9), θα είναι εμπορικοί και επιβατικοί, ενώ 6 από αυτούς θα γίνουν στην Αχαΐα και 3 στην Κορινθία.

Στην Αχαΐα νέοι σταθμοί προβλέπονται:

- ⇒ Στο νέο λιμάνι Πατρών (μόνο εμπορευματικές)
- ⇒ Στον Άγιο Διονύσιο Πατρών (μόνο επιβατικές)
- ⇒ Στον Άγιο Βασίλειο Πατρών.
- ⇒ Στο Αίγιο
- ⇒ Στο Διακοπτό
- ⇒ Στο Κράθιο.

Στην Κορινθία οι σταθμοί θα γίνουν:

- ⇒ Στο Κιάτο
- ⇒ Στο Ξυλόκαστρο
- ⇒ Στο Δερβέني.

Αξιοποίηση της γραμμής Διακοπτού- Καλαβρύτων

Προγραμματίζεται η ανακαίνιση όλων των σταθμών και των στάσεων της γραμμής Διακοπτό-Καλάβρυτα, και αντιμετωπίζεται θετικά η επέκταση του ως το χιονοδρομικό κέντρο Χελμού.

Ο ΟΣΕ έχει προγραμματίσει τη συντήρηση και ανακαίνιση όλων των στάσεων της γραμμής Διακοπτό-Καλάβρυτα, τη δημιουργία ειδικών χώρων αναψυχής κατά μήκος της γραμμής για τους επισκέπτες του Βουραϊκού, καθώς και εκτεταμένη ανακαίνιση όλης της γραμμής που θα επιφέρουν τη ριζική αναβάθμιση της, υπό την προϋπόθεση διάθεσης κονδυλίων από τη περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Ο οργανισμός βλέπει θετικά την επέκταση της γραμμής, από Καλάβρυτα προς Άγια Λαύρα και του χιονοδρομικού κέντρου του Χελμού η οποία θα δώσει νέα ώθηση στην τουριστική αξιοποίηση της περιοχής.

Στις προσπάθειες αυτές θα συμβάλλει η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας με το ποσό των 500 εκ. δρχ.

Δυσοίωνες προοπτικές

Οι προοπτικές του δικτύου του ΟΣΕ στην Δ. Ελλάδα δεν διαφαίνονται ελπιδοφόρες.

Ο ΟΣΕ επιχειρεί να απαλλαγεί από δρομολόγια άξονα χαμηλής πληρότητας η παραγωγικότητας. Έτσι διακρίνουμε 2 κατηγορίες. Στην πρώτη τρεις γραμμές βρίσκονται σημειωμένες στο κόκκινο καθώς ο δείκτης οικονομικής απόδοσης τους θεωρείται χαμηλός.

Πρόκειται για τις γραμμές :

1. Πύργος-Κατάκολο

2. Καβάσιλα-Κυλλήνη

Για τις γραμμές αυτές προτείνεται είτε να δοθούν σε ιδιωτική εκμετάλλευση, είτε να κλείσουν εκτός και αν το κράτος, θελήσει να αναλάβει την επιδότηση του κόστους λειτουργία τους για κοινωνικούς σκοπούς.

Στη δευτέρα κατηγορία των αμφισβητούμενων γραμμών, ο ΟΣΕ κατατάσσει τις εξής:

1. Αθήνα-Πάτρα

2. Πάτρα-Ολυμπία

Για τις γραμμές αυτές προτείνεται η επιδότηση από το Δημόσιο, ή η κάλυψη του κόστους λειτουργία τους από τις τοπικές αρχές, μέχρι να γίνουν κερδοφόρες.

Παράδειγμα αποτελεί η γραμμή Πάτρας- Αθήνας, η οποία έχει ετησίως έσοδα 770 εκ. δρχ. η γραμμή Διακοπτού-Καλαβρύτων έχει έσοδα 130εκ. δρχ. όταν τα έξοδα προσεγγίζουν τα 880εκ. δρχ. Ο ΟΣΕ για να ανταποκριθεί στις συνεχές ανάγκες του καταφεύγει συνεχώς στο δανεισμό. Το τελευταίο δάνειο που σύναψε ήταν ύψους 36,7 δις. δρχ.

ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ.

Για να ανταποκριθεί η Ήπειρος στο ρόλο της Δυτικής Πύλης της Ελλάδος και του συνδετικού κρίκου μεταξύ της Ιταλίας και του λιμανιού του Βόλου, θα πρέπει πρώτα να επιλυθεί το πρόβλημα των επικοινωνιών της με την υπόλοιπη χώρα και ιδιαίτερα με τη Θεσσαλία. Δηλαδή θα πρέπει να λυθεί το πρόβλημα της επικοινωνιακής απομόνωσης, το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για οποιαδήποτε οικονομική ανάπτυξη.

Στο ξεπέραςμα της συγκοινωνιακής απομόνωσης προς τα νότια θα συμβάλει η κατασκευή της γέφυρας Ρίου-Αντίρριου. Επίσης η κατασκευή της σήραγγας της παράκαμψης της Κατάρας, του αυτοκινητόδρομου Ηγουμενίτσας-Βόλου.

Σε περίπτωση που κατασκευαστεί ο αυτοκινητόδρομος θα διασχίζει την Πίνδο και μάλιστα σε υψόμετρο 1.100μ. Έτσι ο

μόνος τρόπος για να διευκολυνθεί η προς ανατολάς διέξοδος, είναι η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνδέει την Ήπειρο με τη Θεσσαλία, γιατί ο σιδηρόδρομος έχει τη δυνατότητα να κυκλοφορεί κάτω από οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες και διαμέσου εδάφους οποιασδήποτε μορφολογίας.

Μετά την κατασκευή της γέφυρας Ρίου-Αντίρριου, οι μεταφορικές δυνατότητες θα είναι περιορισμένες ως προς το νότο εάν δεν συνδυαστεί με την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής προς την Πελ/σο. Υπάρχει όμως και ένας άλλος απαραίτητος λόγος που καθιστά απαραίτητη τη σύνδεση της Ηπείρου και ιδιαίτερα της Ηγουμενίτσας με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Σε όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες ο σιδηρόδρομος όχι μόνο δεν έπαψε να είναι το βασικό μέσο χερσαίας μεταφοράς, αλλά τα τελευταία 29 χρόνια παρατηρείται παντού μια εντυπωσιακή ανάπτυξη, επέκταση και εκσυγχρονισμός των σιδηροδρομικών δικτύων με τεράστιες επενδύσεις.

Συμπερασματικά, βλέπουμε ότι η ανάδειξη της Ηγουμενίτσας σε Δυτική Πύλη της Ελλάδας, είναι μια εθνική αναγκαιότητα, τόσο για την επικοινωνία και τη καλύτερη προϋπόθεση των εξαγωγών και προς την ΕΕ, όσο και για την ανάδειξη της σε γέφυρα προς τη Μέση Ανατολή.

Σύμφωνα με τις έρευνες που έχουν γίνει, μόλις κατασκευαστεί η σιδηροδρομική γραμμή προς την Ηγουμενίτσα θα μετακινούνται από αυτή και προς κάθε κατεύθυνση, περίπου 250.000 τόνοι εμπορευμάτων και 3.500 επιβάτες ημερησίως. Οι μισοί από αυτούς θα έχουν κατεύθυνση προς Ιταλία, (δηλαδή θα υπάρχει αρκετή ροή ώστε να κινείται ένα πορθμείο που θα μεταφέρει εμπορεύματα τουλάχιστον κάθε δεύτερη μέρα, ενώ οι εξαγωγές που θα διέρχονται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας θα ανέλθουν στο 30% περίπου του συνόλου των εξαγωγών της χώρας).

Δηλαδή η λειτουργία της γραμμής αυτής προβλέπεται να είναι θετική, για τον ΟΣΕ, αφήνοντας ένα πλεόνασμα της τάξεως των 4 δις. δρχ. το χρόνο έχοντας μια απόδοση 3%-4% πάνω από τον πληθωρισμό.

(ΒΛΕΠΕ ΠΙΝΑΚΑ)

42

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΟΣΕ

<u>ΕΤΟΣ</u>	<u>ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ</u>	<u>ΑΦΙΞΕΙΣ</u>	<u>ΣΥΝΟΛΟ</u>
1986	213644	192521	406165
1987	217230	192095	409325
1988	192057	166803	358860
1989	181649	155248	336897
1990	164542	136125	300667
1991	207178	181108	388286
1992	228454	201966	430420

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΔΥΤΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΥΛΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Γενικά

Μέχρι πρόσφατα (προ της διαλύσεως της ΕΣΣΔ και της Γιουγκοσλαβίας) οι βασικοί ελληνικοί άξονες μεταφορών είχαν προσανατολισμό Β-Ν και η επικοινωνία με τα κράτη της ΕΟΚ γινόταν κυρίως οδικά και σιδηροδρομικά μέσω Γιουγκοσλαβίας, ενώ λειτουργούσε συμπληρωματικά και ο θαλάσσιος διάδρομος της Αδριατικής.

Οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις (τα τελευταία 4 χρόνια) είχαν σαν αποτέλεσμα τον αναπροσανατολισμό των βασικών ελληνικών αξόνων μεταφορών σε Α-Δ με ακόλουθο την ενεργοποίηση των δυτικών λιμενικών πυλών. Συγκεκριμένα: α) τον λιμένα της ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ σαν δυτική λιμενική πύλη της ελληνικής Εγνατίας Οδού, εξυπηρετώντας κυρίως τις περιφέρειες Ηπείρου, Μακεδονίας και Θράκης και β) τον λιμένα της Πάτρας, σαν δυτική λιμενική πύλη του αυτοκινητοδρόμου και της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Πατρών, που κατ'επέκταση μέσω του λιμένα του Πειραιά εξυπηρετεί την Κρήτη, την Δωδεκάνησο και τα νησιά του Αιγαίου.

Μετά την ειρήνευση των μεταγιουγκοσλαβικών δημοκρατιών η δραματική αύξηση των συνόρων που θα πρέπει να διασχίζουν οι μεταφορές θα αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την επανεργοποίηση των αξόνων Β-Ν (Δημοκρατία Σκοπίων, Σερβία, Κροατία, Σλοβενία, Βοσνία).

Η ιδιαίτερα ελκυστική απόσταση των 90 ναυτιών μιλίων μεταξύ Οτράντο (Ιταλία) και Ηγουμενίτσας (Ελλάδα), δίνει ένα μόνιμο προβάδισμα σ'αυτή την διαπόρθμευση (επιβατών και ΙΧ αυτοκινήτων) όπου εκμεταλλευόμενοι, τις τεχνολογικές εξελίξεις στην ναυπηγική (πλοία υψηλών ταχυτήτων, της τάξεως των 35-50 ναυτικών μιλίων) θα είναι εφικτή η εντός 2 ωρών σύνδεση της Ελλάδας με την Ιταλία.

Η κατασκευή της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και του δυτικού άξονα Β-Ν θα επιτρέψουν στους προερχόμενους από την νότια Ελλάδα (οι οποίοι δεν επιθυμούν πολύωρα θαλάσσια ταξίδια) να

μετακινούνται οδικώς μέχρι την Ηγουμενίτσα και από εκεί να κάνουν χρήση της ταχείας διαπόρθμευσης.

Αναμένεται επίσης ότι η διακίνηση των εμπορευμάτων θα πραγματοποιείται από τους Λιμένες ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΠΑΤΡΑΣ, ανάλογα με την γεωγραφική προέλευση/προορισμό των διακινούμενων φορτίων (η Βορ.Ελλ θα καταλήγει στην Ηγουμενίτσα και η νότια Ελλάδα στην ΠΑΤΡΑ).

Οι ροές των εμπορευμάτων από τους Ελληνικούς Δυτικούς Λιμένες θα καταλήγουν σ'εκείνους τους Ιταλικούς Λιμένες της Αδριατικής που έχουν την κατάλληλη οργάνωση ή εξοπλισμό, ανεξαρτήτως αποστάσεως. Μια διοχέτευση όλων των ροών εμπορευμάτων, επιβατών, και οχημάτων από την Ελλάδα προς ένα ή δύο μόνο πλησιέστερους λιμένες της Αδριατικής, θα δημιουργούσε σημαντικότερη επιβάρυνση φορτίου στους Ιταλικούς αυτοκινητόδρομους της περιοχής εκείνης.

Έτσι η Ηγουμενίτσα και η Πάτρα θ'αποτελούν τις δυτικές πύλες του διεθνούς εμπορίου καθώς και του τουρισμού, ενώ ο Λιμένας ΝΑΒΙΠΕ, Πλατυγιαλιού -Αστακού μπορεί να εξελιχθεί σε κέντρο μεταφορτώσεως (trasshipmet) δεδομένου ότι μπορεί να λειτουργήσει Λιμενικός Σταθμός Διακινήσεως Εμπορευματοκιβωτίων (container-terminal), στις ήδη κατασκευασμένες λιμενικές εγκαταστάσεις της Ναυτιλιακής Βιομηχανικής Περιοχής στο Πλατυγιάλι, εκεί που αρχικά λειτουργούσε αγκυροβόλιο του Βρετανικού Στόλου.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΑΣ

Γενικά

Η Πάτρα και η ευρύτερη περιοχή της υπήρξε διαμέσου της ιστορίας σημαντικό πολιτισμικό και εμπορικό κέντρο. Υπήρξε παράλληλα θέση συνάντησης αλλά και γεωγραφικής διοχέτευσης πολλών πολιτισμικών ροών.

Η Πάτρα βρίσκεται σε μια δυναμική εξέλιξη με πολλές προοπτικές αύξησης των ρυθμών της εξέλιξης αυτής.

Ενδογενείς κ' εξωγενείς παράγοντες ελέγχουν την αναπτυξιακή πορεία της περιοχής. Από τους πιο βασικούς παράγοντες είναι η θέση της Πάτρας

- στο μέσο περίπου της Δ.ελλάδας
- στο Β.Δ άκρο της Πελοποννήσου
- στην ανατολική ακτή της Αδριατικής θάλασσας Ιονίου Πελάγους που χωρίζει αλλά και ενώνει τη χώρα μας με τις υπόλοιπες χώρες που βρέχει η θάλασσα αυτή.

Η σημασία της Πάτρας επεκτείνεται πιο πέρα από την ύπαρξη της ως τοπικού κέντρου κ' καθίσταται εθνική πόλη. Έχει ήδη καταστεί συγκοινωνιακός κόμβος του δικτύου που περιλαμβάνει θαλάσσιους και χερσαίους συνδέσμους και εξυπηρετεί μεγάλο τμήμα του Ελλαδικού χώρου.

Σήμερα το λιμάνι της Πάτρας είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Νοτιοδυτικής Ελλάδας και το τρίτο της χώρας, συνδέεται οδικώς και σιδηροδρομικώς με όλη την Δυτ,Πελοπ και μέσω του Ρίου-Αντιρρίου με όλη τη Δ.Στερ Ελλάδα. Εξυπηρετεί δηλ, ή έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει εκτός από την περιοχή της πόλεως της Πάτρας και μία ευρύτερη ενδοχώρα που φθάνει Βόρεια μέχρι την Ήπειρο νότια μέχρι την Μεσσηνία και ανατολικά μέχρι την Αττική.

Είναι ο τροφοδότης σε πρώτες ύλες μηχανικών εγκαταστάσεων και ειδών επεξεργασίας για όλες τις βιομηχανικές μονάδες της περιοχής καθώς τροφοδότης της περιοχής σε βιομηχανικά προϊόντα από τη Δυτική Ευρώπη.

Επίσης το λιμάνι της Πάτρας είναι το κέντρο απ'όπου εξαγονται βιομηχανικά και άλλα προϊόντα που παράγονται στην περιοχή και κυρίως των γεωργικών προϊόντων. Επίσης καλύπτει σε εξυπηρέ-

τηση όλο τον Ελλαδικό χώρο. Αφορά την διακίνηση μέσω αυτού των φορτηγών Διεθνών Μεταφορών (TIR) που μεταφέρουν κυρίως νωπά Ελληνικά αγροτικά προϊόντα στις αγορές της Κεντρικής Δυτικής Ευρώπης (παρακάμπτοντας τη διέλευση τους μέσω Γιουγκοσλαβίας με τα γνωστά προβλήματα τα οποία έχουν σξυνθει σε μεγάλο βαθμό τον τελευταίο καιρό).

Όπως έχει εξελιχθει ή λειτουργει σήμερα το λιμάνι χαρακτηρίζεται συγχρόνως ως επιβατικό, εμπορικό, και διαμετακομιστικό. Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία το λιμάνι συγκεντρώνει την μισή περίπου (48%) από την συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού ολόκληρης της χώρας έναντι 18% της Κέρκυρας 15% της Ηγουμενίτσας και 15% του Πειραιά. Το λιμάνι εξυπηρετεί και την επιβατική και εμπορική κίνηση Κεφαλονιάς και Ιθάκης.

Κυριότερα προϊόντα που εξάγονται από το λιμάνι της Πάτρας είναι: κρασιά διάφορα και άλλα ποτά, σταφίδα, σουλτανίνα, καρπούζια, πατάτες, ψάρια φρέσκα, ελιές βρώσιμες, προϊόντα γάλακτος, υφάσματα, δέρματα, νήματα, τσιμέντα, κ.λ.π.

Εισάγονται: Ορυκτά προϊόντα, πλαστικές ύλες, χαρτομάζα και προϊόντα χάρτου, ξυλεία, είδη μηχανικού εξοπλισμού και τεχνολογίας, προϊόντα χημικών βιομηχανιών κ.λ.π.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΤΩΝ 1997 ΚΑΙ 1998

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΦΟΡΤΗΓΑ		Ι.Χ.		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	98	97	98	97	98	97	98	97
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	38.339	29.254	20.097	13.782	6.133	4.514	130	87
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	33.364	31.875	20.694	20.636	4.920	4.485	130	83
ΜΑΡΤΙΟΣ	49.800	52.508	23.175	21.243	6.952	7.634	360	298
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	94.165	79.879	19.508	18.720	7.392	7.442	807	721
ΜΑΪΟΣ	83.934	83.748	22.537	20.035	14.895	15.179	533	563
ΙΟΥΝΙΟΣ	107.328	99.389	23.327	23.687	20.101	18.394	441	344
ΙΟΥΛΙΟΣ	189.077	177.803	22.963	22.579	25.830	21.238	762	615
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	279.106	257.725	16.751	16.852	53.533	38.138	912	800
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	140.962	140.146	22.268	21.395	24.835	22.954	671	627

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ.	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	31,05%	45,80%	34%	46%
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	4,67%	0,05%	1,50%	56,60%
ΜΑΡΤΙΟΣ	-5,15%	9,02%	-8,93%	20,80%
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	19,30%	4,20%	-1,50%	11,90%
ΜΑΪΟΣ	0,22%	12,40%	-1,87%	-1,70%
ΙΟΥΝΙΟΣ	7,98%	-1,48%	9,18%	28,19%
ΙΟΥΛΙΟΣ	6,34%	0,50%	22%	23,90%
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	8,51%	-0,59%	40,30%	14%
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	0,36%	4,08%	7,91%	7,01%

όπου(-) = μείωση

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Στην Πάτρα λειτουργούν 11 μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες που διαθέτουν 46 πλοία οι οποίες είναι:

<i>ΕΤΑΙΡΕΙΑ</i>	<i>ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ</i>	
MARLINES:	ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΑΝΔΡ	
MINOAN LINES:	ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ	ΠΑΝ
STRINTZIS LINES:	ΤΣΙΜΑΡΑΣ ΚΩΝ- ΤΕΛΩΝΗΣ	
SUPERFAST FERRIES:	ΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΡΘΕΝΟΠΟΥΛΟΣ	ΘΕΟΔ
HML:	Πρακτορείο της ίδιας εταιρείας	
ADRIATIKA:	ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ ΛΕΩΝ	
ANEK:	ΒΡΗΣ ΚΩΝ	
GIANNATOS:	ΓΙΑΝΝΑΤΟΣ ΓΕΩΡ	
FRAGLINES:	ΙΓΓΛΕΣΗΣ ΓΕΡ	
VENTOURIS FERRIES:	ΜΗΤΡΕΛΗΣ ΧΡ	
VENTOURIS K:	ΙΓΓΛΕΣΗΣ ΝΙΚ	

Εξέλιξη πορθμειακής κίνησης Εξωτερικού

Η πορθμειακή σύνδεση με την Ιταλία βασίστηκε ιστορικά στην εμφάνιση τουριστικής κυρίως ζήτησης η οποία και αποτέλεσε το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος των διακινούμενων φορτίων μέχρι το 1975 οπότε άρχισε να εμφανίζεται ράγδαία-αυξανόμενη ζήτηση εμπ/τικής διακίνησης πορθμειακού τύπου. Η συνολική εξέλιξη της μεταφορικής αγοράς είχε σαν αποτέλεσμα την συνεχώς αυξανόμενη συμμετοχή των φορτηγών στο συνολικό διακινούμενο φόρτο οχημάτων, η οποία σήμερα υπερβαίνει το 50% του συνόλου.

Η εξέλιξη της διακίνησης εξωτερικού στη διάρκεια των τελευταίων 20 χρόνων ήταν θεαματική όπως φαίνεται στο σχετικό πίνακα συνολικών ετήσιων φόρτων κ' τα διαγράμματα εξέλιξης των φόρτων επιβατών κ' οχημάτων όλων των κατηγοριών.

Παρατηρείται μία συνεχής αύξηση της διακίνησης επιβατών από το 1984 μέχρι το 1990, οπότε οι επιβάτες εξωτερικού υπερέβησαν το ένα εκατομμύριο. Η μέση ετήσια αύξηση επιβατικών φόρτων κατά την περίοδο αυτή προκύπτει σχετικά ομοιογενής καθ' όλο το διάστημα της εικοσαετίας με μέσο ρυθμό 9,5% περίπου ετησίως. Οι υψηλότεροι ρυθμοί αύξησης της επιβατικής κίνησης και της αντίστοιχης κίνησης οχημάτων μεταφοράς επιβατών παρατηρήθηκαν κατά την περίοδο 1976-79 (μέση ετήσια αύξηση της περιόδου 17,7%).

Η διακίνηση των επιβατών παρουσιάζει σχετική στασιμότητα τα τελευταία χρόνια, (1990-1994) αποτέλεσμα της γενικότερης κατάστασης στασιμότητας της τουριστικής αγοράς στη χώρα.

Το φαινόμενο επαναλήφθηκε κ' κατά την πρόσφατη θερινή περίοδο αιχμής του 1995. Ο συνολικός φόρτος επιβατών αναμένεται να κινηθεί στα επίπεδα του 1994 (920.000-930.000 επιβάτες). Από τον Ιανουάριο μέχρι και τον Σεπτέμβριο 1995, είχαν διακινηθεί συνολικά 815.632 επιβάτες έναντι 805.254 του αντιστοιχού διαστήματος του 1994.

(βλέπε πίνακα)

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΤΗΣΙΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚ**1974-1994**

ΕΤΟΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	Ι. Χ.	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
1974	3470	184	39640	0	231784
1975	5023	601	68875	0	337696
1976	5067	1009	67327	1301	327940
1977	7725	573	86855	2901	455535
1978	14547	1847	111051	4387	558114
1979	22437	1089	112817	5278	631628
1980	219032	1446	104279	7942	644402
1981	23367	4605	99943	9661	637476
1982	33598	3515	117669	13246	711910
1983	28111	4767	108849	8904	619771
1984	36421	4372	110648	15221	760951
1985	38770	3393	117082	17009	834481
1986	34932	3318	114137	16487	768985
1987	54086	3063	123857	19091	835650
1988	62381	3202	129840	21836	870425
1989	69152	3196	140845	21289	920632
1990	80976	3975	143596	21323	1019284
1991	92138	3658	145238	19168	942326
1992	110999	6806	153096	17883	948226
1993	171188	3477	146283	17307	909522
1994	193820	3599	152375	15479	923938

Αύξηση της κίνησης στο λιμάνι της Πάτρας

Αύξηση καταγράφηκε το 1997 για δωδέκατη συνεχή χρονιά στο λιμάνι της Πάτρας στην κίνηση των φορτηγών οχημάτων. Ομοίως το 1997 από τις εγκαταστάσεις του λιμανιού πέρασε ο μεγαλύτερος στην ιστορία του αριθμός επιβατών και ιδιωτικών οχημάτων που διακινήθηκαν με 44 πλοία δρομολογημένα στις γραμμές του εξωτερικού.

Συγκεκριμένα από το λιμάνι της Πάτρας πέρασαν το 1997 1.110.000 επιβάτες κατά 8% περισσότεροι από το 1996, 246.000 φορτηγά οχήματα με αύξηση 9% και 180.000 Ι.Χ ομοίως κατά 9% περισσότερα.

Στη γραμμή Πάτρας-Αγκώνα διακινήθηκε το 45% των επιβατών το 46% των φορτηγών οχημάτων και το 58% των Ι.Χ.

Στη γραμμή Πάτρας-Μπρίτιζι διακινήθηκε το 25% των επιβατών, το 25% των φορτηγών και το 3,5% των Ι.Χ.

Στη γραμμή Πάτρας-Μπάρι διακινήθηκε το 7% των επιβατών το 17% των φορτηγών και το 3,5% των Ι.Χ.

Στη γραμμή Πάτρας-Βενετίας διακινήθηκε το 15,5% των επιβατών, το 9% των φορτηγών και το 15% των Ι.Χ.

Στις γραμμές Πάτρας-Trieste και Πάτρας -Δυρράχιο διακινήθηκαν τα υπόλοιπα ποσοστά της κίνησης.

Αύξηση παρουσίασε επίσης και η αμιγώς εμπορική κίνηση του λιμανιού με τα 221 εμπορικά πλοία που υποδέχθηκε, κατά 19% περισσότερα από το 1996, με τα οποία διακινήθηκαν 202.000 τόνοι εμπορευμάτων. Η κύρια μεταφορά των εμπορευμάτων έγινε και αυτό το χρόνο με τα φορτηγά οχήματα με τα οποία διακινήθηκαν 3.230.000 τόνοι, 18% περισσότεροι από πέρσι.

Ακτοπλοϊκή Διακίνηση Εσωτερικού

Η ακτοπλοϊκή διακίνηση εσωτερικού εξυπηρετεί:

- διακίνηση προς Κεφαλληνία (Λιμένας Σάμης) με συχνότητα ενός δρομολογίου ανά ημέρα
- διακίνηση με υδροπτερυγα σκάφη προς Κεφαλληνία και Ζάκυνθο κατά τα τελευταία 4 έτη στη διάρκεια του θέρους.

Πρακτικά η κίνηση του εσωτερικού δεν προκαλεί ιδιαίτερα προβλήματα στη συνολική λειτουργία του λιμένας, αφού είτε εξυπηρετείται κατά τη νεκρή ζώνη λειτουργίας των Ο/Γ εξωτερικός (γραμμή Κεφαλληνίας, υδροπτέρυγα), είτε εξυπηρετείται με τα ίδια σκάφη που εκτελούν τις γραμμές εξωτερικού.

Κατά την χρονική περίοδο 1993 διακινήθηκαν από το λιμάνι της Πάτρας 180.000 περίπου επιβάτες με προορισμό την Κεφαλονιά Ζάκυνθο, Ιθάκη, Κέρκυρα 25.000 επιβατικά, Ι.Χ, αυτοκίνητα και 12.000 περίπου φορτηγά οχήματα.

Βασικά προβλήματα και ανεπάρκειες

Το λιμεναρχείο Πάτρας αντιμετωπίζει τρία βασικά προβλήματα που έχουν σχέση με την υποδομή, οργάνωση και λειτουργία του λιμένα.

α) τις τελευταίες διατυπώσεις που προκαλούν καθυστερήσεις και μεγάλες ουρές αναμονής οχημάτων. Οι ουρές φθάνουν ως και 3.000μ. μήκος κυρίως στο σταθμό υποδοχής με αποτέλεσμα ο λιμένας να κόβεται κυριολεκτικά στα 2 τις ημέρες και ώρες αιχμής.

Σ' αυτό αυτό συντελεί και ο μεγάλος αριθμός φορτηγών οχημάτων. Βέβαια από 1/1/93 οι τελωνειακές διατυπώσεις έχουν λήξει επίσημα τουλάχιστον για τα οχήματα της Ε.Ε. Μόνο επιλεκτικός έλεγχος γίνονται για λόγους ασφαλείας καθώς σε οχήματα από τρίτες χώρες

β) τον χερσαίο χώρο του λιμένα που είναι ανεπαρκής.

Δεν υπάρχουν επαρκείς χώροι στάθμευσης ενώ οι κτιριακές εγκαταστάσεις του λιμένα καταλαμβάνουν χώρους εις βάρος χώρων, ελιγμών οχημάτων. Αποτέλεσμα είναι η άναρχη και παράνομη στάθμευση όλων των τύπων οχημάτων όχι μόνο σε λιμενικούς χώρους αλλά και στον αστικό ιστό της πόλης προκαλώντας κυκλοφοριακή συμφόρηση μέσα και έξω απ' το λιμάνι.

γ) τον ταυτόχρονο απόπλου/κατάπλου των πλοίων τις ημέρες και ώρες αιχμής καθώς και τους θερινούς μήνες ως και 14 πλοία φορτοεκφορτώσεων ταυτόχρονα.

Υπάρχει πρόβλημα αγκυροβόλου διότι δεν μπορούν όλα τα πλοία (λόγω διαφορετικών τεχνικών χαρακτηριστικών) να δέσουν σ'όλα τα κρηπιδώματα.

Τις περιόδους αιχμής το προσωπικό του λιμεναρχείου επινοεί διάφορες πατέντες της στιγμής για την ανακούφιση της συμφόρησης που παρατηρείται. Τα οχήματα πρέπει να βρίσκονται στο λιμάνι 2-3 ώρες πριν την αναχώρηση ενώ τα φορτηγά πολλές φορές διανυκτερεύουν διότι δεν βρίσκουν θέση σε πλοίο.

Το λιμάνι επίσης, όπως έχει τονιστεί και από το λιμεναρχείο της Πάτρας, πολύ δύσκολα εξυπηρετεί τη νέα γενιά F/B αρκετά από τα οποία είναι μεγαλύτερα των 150 μέτρων, ενώ το λιμάνι έχει σχεδιαστεί για πλοίο μέχρι 130 μέτρα.

Τέλος δεν υπάρχει ανεπτυγμένος λιμενικός σιδηροδρομικός σταθμός και η ισόπεδος διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής προκαλεί κυκλοφοριακά προβλήματα.

Πρόβλεψη μελλοντικού μεταφορικού έργου

Ο λιμένας Πατρών εξυπηρετεί κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού. Η κίνηση εσωτερικού αποτελεί το 14% περίπου της συνολικής κινήσεως. Για την πρόβλεψή της χρησιμοποιείται ένα συγκοινωνιακό μοντέλο το οποίο δίνει προβλέψεις σε όλα τα εθνικά δίκτυα και σε όλα τα μέσα μεταφοράς.

Για την πρόβλεψη της κίνησης εξωτερικού χρησιμοποιήθηκε, εκτιμήθηκε το γεγονός ότι οι επιβάτες εξωτερικού αντιπροσωπεύουν τουρισμό που κατευθύνεται στο σύνολο της χώρας και όχι μόνο στην Αχαΐα.

α) Πρόβλεψη επιβατικής κίνησης

Σύμφωνα με τις μελέτες και με την παραδοχή ότι θα έχει ολοκληρωθεί ο οδικός άξονας της Εγνατίας η Πάτρα θα εξυπηρετεί το 75% της συνολικής κινήσεως ως εξής:

- Επιβατική κίνηση 1999 1.930.000 μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής έναντι 1998 :5,4%
- Επιβατική κίνηση 2010 3.130.000 επιβάτες μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 1999 4,5%

β) Πρόβλεψη εμπορευματικής κίνησης

1999 Εκφορτώσεις: 890.000 τόνοι

Φορτώσεις: 590.000 τόνοι

Σύνολο: 1.480.000 τόνοι (μέση ετήσια αύξηση έναντι
1998: 5,5%)

2010 Εκφορτώσεις: 1.420.000 τόνοι

Φορτώσεις: 940.000 τόνοι

Σύνολο 2.360.000 τόνοι (μέση ετήσια αύξηση έναντι
1999: 4,3%)

γ) Πρόβλεψη διακίνησης βαρέων οχημάτων

Για το έτος 2005 οι προβλεπόμενες τιμές ετήσιας διακίνησης είναι 225000 οχήματα ανά έτος. Είναι πιθανόν η τιμή αυτή να αποδειχθεί χαμηλή.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΑΤΡΑΣ

Οι υψηλοί ρυθμοί επέκτασης της Πάτρας τα τελευταία 20 χρόνια, οι αλλαγές στη δομή της και οι συνεχώς αυξανόμενοι φόρτοι που παράγονται στο λιμάνι της, έχουν οξύνει τα προβλήματα που σχετίζονται με την απαίτηση ικανοποιητικής εξυπηρέτησης των αναγκών μετακίνησης των κατοίκων της. Υπάρχουν προβλήματα οργάνωσης της μεταφορικής υποδομής για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών και των διακινούμενων φορτίων. Τα προβλήματα αυτά επιδεινώνονται από την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των μεγάλων οδικών έργων και από την έλλειψη ικανοποίησης αστικής συγκοινωνιακής υποδομής.

Οι Πάτρα αντιμετωπίζει ένα μεγάλο έλλειμμα υποδομών σε σχέση με τις ανάγκες εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας και των μεταφορικών δραστηριοτήτων της, που οφείλετε στην πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων και την αδυναμία των εμπλεκόμενων υπηρεσιών να παρακολουθήσουν τις εξελίξεις.

Η οδική υποδομή της πόλης παραμένει ελλιπής, τρεις σχεδόν δεκαετίες.

Η σιδηροδρομική υποδομή είναι λειτουργικά υποβαθμισμένη, χωρίς να διαφαίνεται άμεσα η προοπτική σημαντικής αναβάθμισης παρ'ότι έχει ανατεθεί η εκπόνηση μελέτης για το τμήμα Κορίνθου-Πάτρας.

Τα δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών της πόλης αντιμετωπίζει δομικά προβλήματα και λειτουργεί αδιέξοδα, τα οποία το αστικό ΚΤΕΛ δεν είναι ικανό να ξεπεράσει για λόγους, οικονομικούς, λειτουργικούς και διοικητικούς.

Η λιμενική υποδομή καλείται να εξυπηρετήσει, σήμερα εικοσαπλάσιους φόρτους απ'ότι πριν 20 χρόνια, χωρίς να γίνει στο διάστημα αυτό κανένα σημαντικό έργο βελτίωσης.

ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ

Η αλματώδης αύξησης της κίνησης οι ανάγκες εξυπηρέτησης που συνεχώς δημιουργούνται, οι ανεπαρκείς εγκαταστάσεις και η κυκλοφοριακή συμφόρηση επέβαλαν την δημιουργία ενός νέου λιμανιού.

Στο υπάρχον λιμάνι ο τζίρος φθάνει ετησίως τα 100 δις δραχμές ποσό που αντιστοιχεί με το 30% του Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος της Περιοχής της Πάτρας ενώ άγνωστο είναι το μέγεθος που καρπούνται οι κάτοικοι της. Έτσι η αύξηση της κίνησης απέφερε μεν κέρδη αλλά και ανέδειξε σοβαρές αδυναμίες. Μετά από μελέτες υπογράφηκε η σύμβαση δημιουργίας του νέου λιμανιού. Η σύμβαση αφορά την πρώτη φάση του λιμανιού στην Ακτή Δυμαίων από τον Γλαύκο ως τον Διακονιάρη και προβλέπει έργα ύψους 13 δις δραχμών. Ακόμα προχωρεί σύντομα η δημοπράτηση του δεύτερου τμήματος, με λιμενικά έργα 7,5 δις Δρχ. Έχουν ήδη εξασφαλισθεί κοινοτικοί πόροι για την μελέτη των έργων υποδομής και ετοιμάζεται η δημοπράτηση του

Ενέργειες κατασκευής του

α) Έχει ανατεθεί η κατασκευή του στα κοινοτικά προγράμματα (Dellors II InterregII) για ποσό 20,5 δις δρχ με δέσμευση να κατασκευάσει με πόρους του Λ.Τ.Π έργα υποδομής ύψους 3 δις δρχ

β) Απέκτησε όλες τις απαραίτητες μελέτες (οικονομοτεχνική, χωροταξική, γεωλογική, περιβαλλοντική, κυκλοφοριακή).

γ) Απέκτησε μελέτη σκοπιμότητας για τη δημιουργία διαμετακομιστικού -εμπορευματικού κέντρου, που θα καταστήσει σύγχρονο λιμάνι.

Σύμφωνα με την α' φάση της μελέτης θα κατασκευαστεί νέος κυματοθραύστης κρηπιδώματα και προβλήτες. Θα υπάρξει σύγχρονος εξοπλισμός, μηχανικά μέσα διακίνησης φορτίου σύγχρονες αίθουσες αναμονής σταθμοί υποδοχής επιβατών, συστήματα πληροφόρησης και δυνατότητες σύνδεσης με το σιδηροδρομικό δίκτυο διεθνών γραμμών για την προώθηση των μεταφορών.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η επέκταση του λιμανιού στην Ακτή Δυμαίων επιβάλλει την αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού

Σχεδίου της Πόλης. Θεωρείται επίσης ως αναγκαία προϋπόθεση και η ολοκλήρωση των έργων οδικής πρόσβασης προς τη λιμενική ζώνη.

Ακόμα θα πρέπει να τονισθεί ότι ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού με σύγχρονες εγκαταστάσεις είναι επιβεβλημένος λόγω του σφοδρού ανταγωνισμού που θα αντιμετωπίσουν σύντομα τα Ελληνικά Λιμάνια, από αυτά της ανατολικής μεσογείου. Το νέο λιμάνι θα αναβαθμίσει το εξαγωγικό εμπόριο ιδίως ευπαθών προϊόντων.

Τέλος θα επαναλάβουμε ότι οι προοπτικές για το νέο λιμάνι είναι ευοίωνες. Είναι έργο εθνικής σημασίας.

ΤΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΔΙΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Η θέση της Πάτρας ως σημαντικής συγκοινωνιακού κόμβου στο δυτικό μέτωπο της χώρας μετά από τη σχεδιαζόμενη βελτίωση των υποδομών (ζεύξη-περιφερειακή, νέο λιμάνι κ,λ,π) και παράλληλα η μεγάλη αύξηση στη διακίνηση εμπ/των μέσω του υπάρχοντος λιμανιού, βάζουν τα θεμέλια για τη δημιουργία του Διαμετακομιστικού κέντρου της Πάτρας, το οποία μεθοδικά και προγραμματισμένα προωθεί το Λιμενικό ταμείο.

1) Στόχοι

α) να αποτελέσει το κατάλληλο κέντρο για όλα τα εμπ/τα που διακινούνται μέσω της Πάτρας η της ευρύτερης περιοχής

β) να ενισχύσει το μεταφορικό ρόλο της Πάτρας σαν σημαντικού κόμβου διευρωπαϊκών δικτύων συνδυασμένων μεταφορών, ειδικότερα των θαλάσσιων των οδικών των σιδηροδρομικών, μεταφορικών υποδομών και δραστηριοτήτων.

γ) να αναβαθμίσει τη συνολική δυναμικότητα και αποδοτικότητα των μεταφορικών εταιριών αλλά και να ικανοποιήσει τις ανάγκες των τοπικών επιχ/σεων.

δ) να δημιουργηθεί μια μείζων οικονομική δραστηριότητα με πολλές πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις.

2) Δραστηριότητες

α) να εξυπηρετήσει τις περιφερειακές ανάγκες οι οποίες προς το παρόν ικανοποιούνται από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ελευσίνας

β) να αναπτύξει ένα container terminal τύπου fecoler με δεδομένη της έλλειψη παρόμοιου από πλευράς Ελλάδας στον άξονα της Αδριατικής

γ) να δημιουργήσει έναν εναλλακτικό σταθμό ανακούφισης για τα container terminal του Πειραιά που παρουσιάζουν προβλήματα συμφόρησης.

3) Εγκαταστάσεις

Θα περιλαμβάνει:

- α) Υπαίθριες αποθήκες για τη στάθμευση, διακίνηση, παραμονή, φύλαξη των ασυνόδευτων container των οχημάτων TIRS κ.λ.π
- β) στεγασμένες αποθήκες για την πραγματοποίηση των οποιονδήποτε εργασιών διαχείρισης.
- γ) γραφεία για την εξυπηρέτηση των διοικητικών Λειτουργιών
- δ) διάθεση γραφείων σε εκτελωνιστές, ναυτιλιακούς πράκτορες καθώς και αποθηκευτικοί χώροι για χρήση.
- ε) χώροι ανεφοδιασμού και πλυντήρια οχημάτων
- ς) χώροι αναμονής οχημάτων πριν την επιβίβαση τους στα πλοία
- η) εγκατάσταση τραπεζικών και ασφαλιστικών εταιριών
- θ) χώροι εξυπηρέτησης προσωπικού για εστίαση αναμονή, διανυκτέρευση, αναψυχή. Κ.λ.π.

4) Ωφέλειες

α) σε τοπικό επίπεδο το ΔΕ.ΚΕ.ΠΑ, θα ενισχύσει τις σχέσεις των τομέων της τοπικής οικονομίας. Οικονομικά πλεονεκτήματα θα προέλθουν από τις σχέσεις των μεταποιητικών δραστηριοτήτων των εμπορικών, των λιμενικών και των μεταφορικών. Επιπλέον θα γίνει ενίσχυση του ρόλου των λιμενικών και των μεταφορών

β) Σε εθνικό επίπεδο αναμένεται να συμβάλει στην φορολογική χρήση των διατιθέμενων υποδομών καθώς και στην ισόρροπη κατανομή των εμπορευματικών ροών και υπηρεσιών, απαλλάσσοντας άλλα κέντρα (Πειραιάς) από προβλήματα συνωστισμού κ' κακής εξυπηρέτησης.

γ) Σε διεθνές επίπεδο θα αποτελέσει έναν ουσιαστικό κόμβο στα δίκτυα μεταφορών, θα συμβάλλει στην εναρμόνιση των μεταφορικών πολιτικών κ' συστημάτων της Ελλάδας με εκείνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Αν ο μέσος χρόνος διέλευσης από το Ρίο στο Αντίρριο είναι σήμερα περίπου 40 λεπτά το 2004 ο χρόνος αυτός θα έχει μειωθεί στα 5 περίπου λεπτά της ώρας. Η κατασκευή της γέφυρας που θα συνδέει τη Πελοπόννησο με τη Δ Στερεά ισούται με ένα πρωτοποριακό από τεχνολογικής πλευράς έργο, που θα απελευθερώσει δυνάμεις ανάπτυξης των όμορων γεωγραφικών διαμερισμάτων και θα ευνοήσει την επικοινωνία τους σε μια περίοδο που οι επικοινωνίες αναδεικνύονται σε πρωταρχική προϋπόθεση ανάπτυξης.

Η ζεύξη καλώς εχόντων των πραγμάτων θα παραδοθεί στην Κυκλοφορία στα τέλη Μαρτίου του 2004 λίγους μήνες πριν την επίσημη τελετή έναρξης των Ολυμπιακών αγώνων της Αθήνας

Σε σημερινές τιμές το κόστος του έργου θα προσεγγίσει τα 750 εκατ ECU δηλ 260 δις δρχ ενώ η ανάδοχος εταιρεία θα έχει το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου για χρόνο 42 ετών.

Η γέφυρα P-A που θα είναι ένα από τα μεγαλύτερα υπό κατασκευή έργα στην Ευρώπη αποτελεί ως εκ τούτου μια μεγάλη τεχνολογική πρόκληση.

Χαρακτηριστικά έργου

-περιλαμβάνει μια σειρά τεσσάρων ανοιγμάτων μήκους 560 μέτρων, που αναρτώνται με καλώδια με αποτέλεσμα να είναι η πιο μεγάλη καλωδιωτή κατασκευή στο κόσμο.

-τα θεμέλια του ,που επικάθονται άμεσα στο βυθό της θάλασσας, έχουν διάμετρο 90 μέτρων, με αποτέλεσμα να είναι τα μεγαλύτερα θεμέλια γέφυρας που έχουν ποτέ κατασκευαστεί.

Για τον σχεδιασμό και την τελειοποίηση του έργου έγιναν οι πιο εμπεριστατωμένες μελέτες.

Εφαρμόστηκαν οι πιο σύγχρονες τεχνικές για να προσδιοριστεί η αντοχή του έργου στην επιρροή των σεισμών, στην πρόσκρουση πλοίων και στην επιρροή των ανέμων.

Ωφέλειες έργου:

-Δημιουργία αρκετών μόνιμων θέσεων εργασίας

-Επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής

-Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας των παραγωγικών μονάδων της περιοχής

-Διεύρυνση της ενδοχώρας της Πάτρας προς Βορρά και αντίστροφα ενσωμάτωση των Βορείων του Πατραϊκού περιοχών στην ενδοχώρα της πόλης.

-Η Πάτρα με τη ζεύξη αναδεικνύεται σε μητρόπολη της Ελλάδας

Η γέφυρα έχει σχέση με έργα όπως οι οδικές παρακάμψεις Αργινίου και Άρτας, Αντιρρίου-Πρέβεζας την οδό Αντιρρίου-Ιωαννίνων, την οδό Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας τα λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Κατακόλου, Κυλλήνης, Πρέβεζας και το αεροδρόμιο του Αράξου τα έργα αυτά θα μεταβάλλουν άρδην την εικόνα της Δυτικής Ελλάδας και θα καταστήσουν την Πάτρα κέντρο των εξελίξεων.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΣΤΑΚΟΥ

Γενικά

Η κρίση στην πρώην Γιουγκοσλαβία έχει περιορίσει της εναλλακτικές χερσαίες διαδρομές των Ελληνικών και εισαγωγών μέσω των Βαλκανικών χωρών

Αποτέλεσμα αυτού είναι η σταδιακή εγκατάλειψη της συνοριακής πύλης Ευζώνων και η διακίνηση φορτίων, είτε μέσω περίπλοκων διαδρομών (Προμαχώνας-Βουλγαρία-Σερβία -Ουγγαρία η Προμαχώνας-Βουλγαρία-Ρουμανία-Ουγγαρία) με αλληπάλληλους συνοριακούς ελέγχους και μεγάλες καθυστερήσεις είτε η στροφή προς τα λιμάνια της Δυτ.Ελλάδας (Πάτρα-Ηγουμενίτσα) και ακολούθως διακίνηση των φορτίων μέσω Ιταλίας. Ως τούτου η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές μέσω Αδριατικής αυξάνεται συνεχώς χωρίς ωστόσο τα λιμάνια να έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης, συνωστισμό και πολλά παράπονα απ'όλες τις πλευρές και κυρίως από τους μεταφορείς και διαμεταφορείς. Η Ηγουμενίτσα αποφεύγεται συνήθως λόγω της δυσχερούς οδικής πρόσβασης και της μικρής συχνότητας δρομολογίων πλοίων. Θα περάσουν δε πολλά χρόνια μέχρι να ολοκληρωθούν μεγάλα έργα όπως η Εγνατία Οδός που θα διευκολύνουν την προσπέλαση της.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΑΒΙΠΕ- ΠΛΑΤΥΓΙΑΛΙΟΥ -ΑΣΤΑΚΟΥ

Ο λιμένας βρίσκεται στη δυτική ακτή της Ελλάδος απέναντι από την Κεφαλλονιά και την Ιθάκη και σχεδιάστηκε αρχικά να περιλαμβάνει 4 διαλυτύρια πλοίων και μια κοινή εγκατάσταση φορτοεκφορτώσεως που θα εξυπηρετούσε την ναυτιλιακή βιομηχανική περιοχή Πλατυγιαλίου.

Ωστόσο έγινε σύντομα αντιληπτό ότι οι προοπτικές της βιομηχανίας διαλύσεως πλοίων δεν ήταν πλέον τόσο ευοίωνες. Έτσι αποφασίστηκε να διαφοροποιηθούν κάποιες από τις λιμενικές χρήσεις και να κατασκευαστεί κρηπίδωμα για πλοία μεγέθους ΠΑΝΑΜΑΣ που θα εξυπηρετήσει διακίνηση κάρβουνου η εμπορευματοκιβωτίων.

Ο λιμένας θεσμοθετήθηκε επισήμως σαν ελεύθερη λιμενική ζώνη του Απριλίου του 1990 πράγμα που θα ενισχύσει τις δυνατότητες προσελκύσεως φορτίων στο λιμένα.

Περιγραφή

Η ΕΤΒΑ έχει κατασκευάσει συνολική έκταση 1500 στρεμμάτων στο Πλατυγιάλι Αστακού Αιτωλοακαρνανίας τα εξής έργα:

α) Λιμενικά έργα: κρηπιδώματα και προβλήτες συνολικού μήκους 3000μ περίπου με βάθη από 8 μέτρα μέχρι 14 μ

β) συνδέσεις με το ηλεκτρικό και τηλεφωνικό δίκτυο.

Αρχικά όταν ξεκίνησε το έργο στις αρχές της δεκαετίας του '80 προβλεπόταν να λειτουργήσει εκεί μία ναυτιλιακή βιομηχανική περιοχή. Προβλέπονταν να φιλοξενήσει εγκαταστάσεις διαλυτηρίων πλοίων και χαλυβουργίας. Η επένδυση αυτή θα εξασφάλιζε συγκεκριμένα πλεονεκτήματα σε επιχειρήσεις που θα εγκαθίστανται εκεί

Στις αρχές της δεκαετίας του '80 υπήρχαν πολλά παροπλισμένα πλοία και το έργο κρινόταν σκόπιμο. Η μείωση όμως της αγοράς διαλυτηρίων πλοίων, κατέστησε τη ΝΑΒΙΠΕ πρακτικά ανενεργή και οδήγησε σε μεταβολές στον αρχικό σχεδιασμό, ώστε να προσφερθούν εναλλακτικές λύσεις λιμενικών εξυπηρετήσεων.

Έτσι εκτιμάται σήμερα ότι ο λιμένας έχει δυνατότητες εμπορευματικού και transit χαρακτήρα με συμπληρωματικές χρήσεις. Έχει εκτιμηθεί επίσης ότι μπορεί να λειτουργήσει σαν τρίτος κύριος λιμένας στη Δυτ.Ελλάδα και η λειτουργία του θα είναι συμπληρωματική στους λιμένες Πάτρας και Ηγουμενίτσας λόγω της συνεχούς αυξανόμενης ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά προϊόντων λειτουργώντας ο λιμένας αποκλειστικά για εμπορευματικές μεταφορές.

Προβλήματα

— Η ΝΑΒΙΠΕ βρίσκεται μακριά από τις διεθνείς γραμμές ναυσιπλοΐας, το κόστος εργασίας στην Ελλάδα είναι υψηλό ιδιαίτερα μάλιστα όταν πρόκειται για πληθυσμούς που πρέπει να μετακινηθούν προς την υπόψη περιοχή. Ακόμα οι συνθήκες ελεύθερης ζώνης στην Ε.Ε δεν προσφέρουν παρά ελάχιστα από τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν σε χώρες εκτός Ε.Ε. Ακόμα μειονέκτημα είναι η έλλειψη πληθυσμού, οικονομικών δραστηριοτήτων και καλών προσπελάσεων.

Επίσης σαν λιμάνι δεν διαθέτει ενδοχώρα, βρίσκεται εκτός των κυρίων διαδρομών θαλασσιών μεταφορών και σαν λιμάνι θα ανταγωνίζεται αλλά καθιερωμένα ελληνικά ξένα λιμάνια.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΙΓΙΟΥ

Το Αίγιο από παλαιότατης εποχής στερείτο φυσικού λιμανιού και' κατ' επέκταση και θαλάσσιας εμπορικής κίνησης. Μπορεί να είχε πλούσια ενδοχώρα οφειλόμενη κυρίως σε αγροτικές καλλιέργειες των πεδιάδων του αλλά δεν είχε το κατάλληλο διαμορφωμένο λιμάνι για να γίνεται έτσι η διακίνηση των διαφόρων προϊόντων. Σήμερα είναι κυρίως λιμένας εκφόρτωσης προϊόντων προέλευσης εξωτερικού. Το σχετικό μεταφορικό έργο γνώρισε αλματώδη αύξηση τα τελευταία χρόνια, μεγαλύτερη απ'ότι σε όλα τα άλλα λιμάνια της περιοχής.

Τα κυριότερα διακινούμενα προϊόντα είναι η μπανάνα. Κατά καιρούς διακινούνται και ορισμένα άλλα προϊόντα κυρίως αγροτικά, παραγωγής της ευρύτερης περιοχής του λιμένα .Επιπλέον υπάρχουν δυνατότητες χρήσης του λιμένα στο μέλλον για την εξυπηρέτηση της ΕΒΟ και της χαρτοποιίας.

Σύμφωνα με το λιμενικό ταμείο Αιγίου οι κατάπλου εμπορικών πλοίων στο λιμένα τα τελευταία χρόνια είχαν ως εξής:

1991	45	πλοία
1992	80	πλοία
1993	100	"
1994	120	'
1995	100	"

Εμφανίζεται επομένως συνεχώς και σημαντική αύξηση της κίνησης εμπορικών πλοίων στο λιμένα με εξαίρεση το 1995 (η μικρή πτώση του οποίου αποδίδεται κυρίως στην έναρξη της διακίνησης μπανάνας από το λιμένα Καβάλας).

Η μεγάλη πλειοψηφία των πλοίων που χρησιμοποιούν το λιμένα είναι χωρητικότητας 2000 ως 8000 κόρων ή άλλα πλοία.

Οι ανάγκες της φορτοεκφόρτωσης στο λιμάνι εξυπηρετούνται από 19 μόνιμους φορτοεκφορτωτές επίσης κατά περιόδους απασχολούνται άλλοι 10 έως 100 έκτακτοι φορτοεκφορτωτές.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Γενικά

Η Ηγουμενίτσα είναι κωμόπολη της ηπείρου, έδρα δήμου και πρωτεύουσα του νομού Θεσπρωτίας. Βρίσκεται απέναντι από την Κέρκυρα ,στις ακτές του Ιονίου Πελάγους. Κύριο εμπορικό κέντρο και λιμάνι του νομού, εξυπηρετεί μία ορεινή και εύφορη ενδοχώρα, οι καλλιέργειες της οποίας αρδεύονται.

Το λιμάνι της αποτελεί ένα ασφαλές και φυσικό αγκυροβόλιο με ελλειψοειδές σχήμα. Έξω από το στενό στόμιο δημιουργείται ένας όρμος. Η είσοδος στο λιμάνι πραγματοποιείται μέσω ενός διαύλου γνωστό ως Υφαλοφύλακα της Ηγουμενίτσας που φθάνει μέχρι τις λιμενικές εγκαταστάσεις της. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1960, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας μπορούσαν να προσεγγίσουν μικρά μόνο σκάφη. Ύστερα όμως από την εκτέλεση έργων επιμήκυνσης, διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης, έγινε δυνατή η προσέγγιση πλοίων μεγαλύτερου εκτοπίσματος.

Η Ηγουμενίτσα άρχισε να αναπτύσσεται μετά την ενσωμάτωση του λιμανιού της με την πορθμειακή γραμμή Πάτρας -Κέρκυρας -Ηγουμενίτσας-Μπρίντνεζι και τη σύνδεσή της με το εθνικό οδικό δίκτυο. Πολύ σύντομα έγινε μετά την Πάτρα, η δυτική πύλη της χώρας για την είσοδο ξένων επισκεπτών. Εκτός από την ακτοπλοϊκή της σύνδεση με την Κέρκυρα και την Ιταλία, αποτελεί την αφετηρία δύο τουριστικών οδών που οδηγούν η μία μέσω Άρτας -Μεσολογγίου -Ρίου -Αντιρρίου στην Πελοπόννησο και την Αθήνα και η άλλη μέσω Ιωαννίνων στη Θεσσαλία, και μέσω Κόνιτσας ή Κοζάνης στη Μακεδονία.

Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας αποτελεί τη βασική πύλη της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας για την κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Η απόσταση του λιμένα της Ηγουμενίτσας από το Οτράντο της Ιταλίας, είναι μόνο 90 ναυτικά μίλια καθιστώντας τον την πλησιέστερη ελληνική πύλη προς τις Ευρωπαϊκές Κοινότητες. Η ενδεχόμενη πλωτή προέκταση του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι τις εγκαταστάσεις σιδηροδρομικής μεταφορτώσεως στην Ηγουμενίτσα, θα προσδώσει νέα σημασία στο λιμένα. Η ανάλυση των στοιχείων κίνησης επιβατών /οχημάτων μέσω του

λιμένα Ηγουμενίτσας έδειξε ότι τα δρομολόγια εσωτερικού παρουσιάζουν υψηλούς αλλά σταθερούς ετήσιους ρυθμούς, ενώ η ανάλυση των στοιχείων κίνησης εξωτερικού παρουσίασε εκρηκτική αύξηση τα τελευταία δύο χρόνια λόγω των γεγονότων της τέως Γιουγκοσλαβίας.

Η χρονική προεκβολή της κίνησης των γραμμών εσωτερικού, που βασίστηκε στα στοιχεία της τελευταίας δωδεκαετίας, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι στο τέλος της επόμενης εικοσιπενταετίας ο αριθμός των δρομολογίων των πλοίων θα παρουσιάσει αύξηση κατά 13%, των επιβατών 19,5%, των φορτηγών 15,5%, των λεωφορείων 15%, και των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης 22%.

Η χρονική προεκβολή της κίνησης των γραμμών εξωτερικού λαμβάνοντας υπόψη την κατασκευή των νέων δομικών έργων και την αναμενόμενη ομαλοποίηση της διακίνησης, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι στο τέλος της επόμενης εικοσιπενταετίας ο αριθμός των δρομολογίων των πλοίων θα παρουσιάσει αύξηση 21,5%, των επιβατών 24,5%, των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης 23,5%.

Η ανάλυση της κίνησης φορτίων εσωτερικού της τελευταίας δωδεκαετίας έδειξε ετήσια αύξηση κατά 4,5%.

Με την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού, προβλέπεται η διαφοροποίηση των ποσοστών προέλευσης και προορισμού επιβατών και οχημάτων με αύξηση της κίνησης από και προς Βόρεια Ελλάδα. Τέλος η βελτίωση του δικτύου προς Πρέβεζα η Θεσσαλία, αναμένεται να εκτρέψει ροές προς όφελος της διακίνησης μέσω Ηγουμενίτσας.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΝΑ ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

Α. ΓΡΑΜΜΗ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ- ΚΕΡΚΥΡΑΣ

1.Κίνηση πλοίων

Στη γραμμή Ηγουμενίτσας -Κέρκυρας, υπάρχει μια αυξητική τάση με μέση ετήσια αύξηση της τάξεως του 3,5%, ιδίως κατά την τουριστική περίοδο, (Απρίλιο με Σεπτέμβριο, κατά την οποία εκτελείται το 70% των ετησίων δρομολογίων). Μήνας αιχμής είναι ο Αύγουστος που εκτελείται το 13% των ετησίων δρομολογίων.

2.Κίνηση επιβατών

Στη γραμμή Ηγουμενίτσας -Κέρκυρας υπάρχει μια αυξητική τάση 4,4% ιδίως κατά την τουριστική περίοδο Απρίλιο με Σεπτέμβρη, κατά την οποία εκτελείται το 70% της ετήσιας κίνησης επιβατών. Μήνας αιχμής είναι ο Αύγουστος κατά τον οποίο διακινείται το 20% της ετήσιας διακίνησης επιβατών.

3.Κίνηση φορτηγών-αυτοκινήτων

Στη γραμμή Ηγουμενίτσας -Κέρκυρας υπάρχει μια αυξητική ετήσια μέση αύξηση 6% που πραγματοποιείται κατά την τουριστική περίοδο από Μάιο μέχρι Σεπτέμβριο, κατά την οποία διακινείται το 50% της ετήσιας κίνησης φορτηγών αυτοκινήτων. Μήνας αιχμής είναι ο Αύγουστος κατά τον οποίο διακινείται το 12% της ετήσιας διακίνησης φορτηγών αυτοκινήτων.

4.Κίνηση λεωφορείων

Στη γραμμή Ηγουμενίτσας -Κέρκυρας υπάρχει μια αυξητική ετήσια αύξηση της τάξεως του 39%, ιδίως κατά την τουριστική περίοδο από Απρίλιο μέχρι Σεπτέμβριο, κατά την οποία διακινείται το 69% της ετήσιας κίνησης λεωφορείων. Μήνας αιχμής είναι ο Απρίλιος (Πάσχα), που διακινείται το 17,5% της ετήσιας διακίνησης λεωφορείων.

5.Κίνηση επιβατών -αυτοκινήτων

Στη γραμμή Ηγουμενίτσας -Κέρκυρας υπάρχει μια μέση ετήσια αύξηση της τάξεως του 3,9% κατά την τουριστική περίοδο από Απρίλιο μέχρι Σεπτέμβριο, κατά την οποία διακινείται το 74% της ετήσιας κίνησης ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων. Μήνας αιχμής είναι ο Αύγουστος που διακινείται το 25% της ετήσιας ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων.

Β. ΓΡΑΜΜΗ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ-ΠΑΞΩΝ

1.Κίνηση πλοίων

Στη γραμμή Ηγουμενίτσας -Παξών υπάρχει μια αυξητική ετήσια τάση των δρομολογηθέντων πλοίων της τάξεως του 8% κατά την τουριστική περίοδο, από Ιούλιο έως Σεπτέμβριο, κατά την οποία εκτελείται το 25% των ετησίων δρομολογίων. Μήνας αιχμής είναι ο Αύγουστος που εκτελείται το 12,5% των ετησίων δρομολογίων.

2.Κίνηση επιβατών

Στη γραμμή Ηγουμενίτσας -Παξών η διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων είναι αυξητική ,με μέση ετήσια αύξηση της τάξεως του 7,3%, κατά την τουριστική περίοδο από Ιούλιο έως Σεπτέμβριο, κατά την οποία διακινείται το 26% της ετήσιας κίνησης φορτηγών αυτοκινήτων. Μήνας αιχμής είναι ο Αύγουστος κατά τον οποίο διακινείται το 11% της ετήσιας κίνησης φορτηγών αυτοκινήτων.

3.Κίνηση λεωφορείων

Στη γραμμή Ηγουμενίτσας -Παξών η διακίνηση των λεωφορείων ήταν ελάχιστη.(1-3 λεωφορεία κατά τον Αύγουστο).

4.Κίνηση επιβατικών αυτοκινήτων

Στη γραμμή Ηγουμενίτσας -Παξών η διακίνηση της ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων είναι αυξητική με μέση ετήσια αύξηση της τάξεως του 10%, κατά την τουριστική περίοδο, από Ιούλιο έως Σεπτέμβριο, κατά την οποία διακινείται το

70% της ετήσιας κίνησης ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων. Μήνας αιχμής είναι ο Αύγουστος κατά τον οποίο διακινείται το 12% της ετήσιας διακίνησης της ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων.

5. Επιβατική κίνηση

Μετά το 1999 η Ηγουμενίτσα θα προσελκύσει το 25% της συνολικής κίνησης εξωτερικού, των δύο λιμένων ,Πάτρας και Ηγουμενίτσας. Η συνολική επιβατική κίνηση του λιμένα της Ηγουμενίτσας προβλέπεται να είναι:

Επιβατική κίνηση 1999

⇒ 1.720.000 επιβάτες (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής έναντι 1988:4,7%)

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2010

⇒ 2.960.000 επιβάτες(μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής έναντι 1999:4,1%)

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας εξυπηρετεί κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού. Η κίνηση εσωτερικού αντιπροσώπευε το 1988 το 90% της συνολικής κίνησης και αποτελούσε το σύνολο της πορθημιακής κίνησης με την Κέρκυρα.

Οι προβλέψεις για την εμπορευματική κίνηση το 1999 είναι οι εξής:

1999	ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	460.000	ΤΟΝΟΙ
	ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	20.000	ΤΟΝΟΙ
	ΣΥΝΟΛΟ	480.000	ΤΟΝΟΙ

(μέση ετήσια αύξηση έναντι 1988:3,7%)

Τ.Ε.Ι ΠΑΤΡΑΣ
518/500 ΘΗΚΗ

2010

ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	660.000	ΤΟΝΟΙ
ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	35.000	ΤΟΝΟΙ
ΣΥΝΟΛΟ	695.000	ΤΟΝΟΙ

(μέση ετήσια αύξηση έναντι 1999:3,4%).

Η προσπελασιμότητα του λιμένα αναμένεται να βελτιωθεί σημαντικά με την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού, καθώς και του οριζόντιου άξονα Ηγουμενίτσας- Βόλου, έργα που περιλαμβάνονται και τα δύο στο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης 1994-1999 με χρονικό ορίζοντα υλοποίησης γύρω στο 2000.

ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας είναι ο βορειότερος της Ηπειρωτικής Δυτικής Ελλάδας και βρίσκεται στη ανατολική πλευρά του όρμου της Ηγουμενίτσας με κατεύθυνση Β-Ν. Ο όρμος επικοινωνεί με την κερκυραϊκή θάλασσα, με διαυλο, ο οποίος μετά την τελευταία διάνοιξη του έχει χαρακτηριστικά:

Βάθος;9,5μ

Πλάτος;120

Μήκος;1800

Το συνολικό ανάπτυγμα των σημερινών κρηπιδωμάτων ανέρχεται σε 1.040μ περίπου και η έκταση των χερσαίων χωρών σε 80 στρέμματα.

Στις χερσαίες εγκαταστάσεις ενός λιμένα περιλαμβάνονται οι υπαίθριοι χώροι διακίνησης των επιβατών, σταθμεύσεως των οχημάτων και αποθήκευσης των εμπορευμάτων, καθώς και οι κτηριακές εγκαταστάσεις όπου στηρίζονται οι διοικητικές υπηρεσίες του λιμένα, οι χώροι εξυπηρέτησης των επιβατών και αποθήκευσης των εμπορευμάτων.

Στην περίπτωση του λιμένα της Ηγουμενίτσας ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα κυρίως ως επιβατικός, η έκταση των 80 περίπου στρεμμάτων της λιμενικής ζώνης αποτελεί ελεύθερο α-

διαμόρφωτο χώρο στο μεγαλύτερο τμήμα του, ο οποίος χρησιμοποιείται για στάθμευση οχημάτων και αναμονή των διακινούμενων επιβατών.

ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ

1. Η υπερφόρτωση των δρόμων του δικτύου της πόλης από τον άξονα Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας - Ιωαννίνων δημιουργεί σε ώρες αιχμής συμφόρηση, τόσο στην παραλιακή ζώνη, όσο και στην κεντρική περιοχή με πολλές επικίνδυνες διασταυρώσεις και σοβαρά προβλήματα στην κίνηση πεζών.

2. Το σημερινό βάθος του διαύλου του λιμανιού είναι 9,50μ και έτσι επιτρέπει την ασφαλή είσοδο στο λιμένα πλοίου μεγίστου βυθίσματος 8,50μ. Εφ'όσον, σε μελλοντικούς σχεδιασμούς απαιτείται ο είσπλους στον όρμο μεγαλύτερων πλοίων, θα πρέπει να βυθοκορηθεί ο δίαυλος.

3. Τα κρηπιδώματα του λιμένα είναι ανεπαρκή, τόσο για την καθημερινή διακίνηση των πλοίων, όσο και για την πρόσδεση των πλοίων που παραμένουν για διανυκτέρευση στο λιμένα.

4. Επιπλέον οι εγκαταστάσεις των εξωτερικών γραμμών είναι διασκορπισμένες και εμπλέκονται οι λειτουργίες εμπορικού και επιβατικού λιμένα.

5. Οι διαθέσιμοι χώροι για την παραμονή των οχημάτων είναι ανεπαρκείς και αδιαμόρφωτοι, ενώ δεν υπάρχουν τα απαραίτητα για τη λειτουργία του λιμένα έργα υποδομής (συγκροτήματα, τουαλέτες, φυλάκια χώρων στάθμευσης, περίπτερα πληροφοριών, κλπ.)

6. Δεν υπάρχουν χώροι αποθηκείσεως εμπορευμάτων ούτε και μηχανολογικός εξοπλισμός διακινήσεώς τους (γερανοί, περονοφόρα οχήματα, κλπ).

7. Οι ελεύθεροι χώροι μέσα στα όρια του εγκεκριμένου σχεδίου καλύπτουν μόνο το 15% της συνολικής έκτασης, αναλογία που δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί ικανοποιητική.

8. Το ορεινό ανάγλυφο της πόλης δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο, με συνέπεια η αναδιάταξη των οδικών προσβάσεων να είναι ήδη υποβαθμισμένη. Τέλος υπάρχει παντελής έλλειψη σιδηροδρομικού δικτύου.

9. Είναι φανερό ότι η Ηγουμενίτσα ασφυκτιεί μέσα σε έναν πολεοδομικό κλοιό που σχεδιάστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1950, όταν κανείς δεν μπορούσε ή δεν ήθελε να προβλέψει τη σημασία της γεωγραφικής της θέσης. Βρίσκεται ήδη αντιμέτωπη με χωροταξικά και πολεοδομικά προβλήματα πρωτόγνωρης έντασης και έκτασης που προκαλούν παρενέργειες στη λειτουργία της. Και είναι αυτό το τμήμα που πληρώνει για την ξαφνική αύξηση της κίνησης του λιμένα της.

ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Η Ηγουμενίτσα διαθέτει τα μέσα να αντεπεξέλθει στο νέο ρόλο που καλείται να διαδραματίσει, το ρόλο του ήρεμου δρόμου προς τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε και την Ανατολή.

Το γενικό πολεοδομικό της σχέδιο (ΓΠΣ), έχει εγκριθεί από το 1989. Οι πολεοδομικές μελέτες 3.500 στρεμμάτων της νέας και παλιάς πόλης έχουν εγκριθεί ή βρίσκονται σε τελική φάση. Οι μελέτες εφαρμογής του νέου σχεδίου, βρίσκονται σε πλήρη ανάπτυξη σε 4 από τις 6 πολεοδομικές της ενότητες. Η χωροταξική μελέτη του νέου λιμένας και η μελέτη της παρακαμπτήριας λεωφόρου, (άξονας Ηγουμενίτσας - Αλεξανδρούπολης), για το τμήμα απόληξης στην Ηγουμενίτσα, βρίσκονται επίσης σε πλήρη ανάπτυξη.

Οι βασικότερες προβλέψεις αυτών των μελετών είναι:

- ⇒ Νέο λιμάνι
- ⇒ Αστικός περιμετρικός δρόμος.
- ⇒ Δημιουργία νέας ζώνης χρήσεων και λειτουργίας των λιμανιών.
- ⇒ Δημιουργία σταθμού φορτηγών και χονδρεμπορίου.
- ⇒ Μεταφορά του υπεραστικού σταθμού λεωφορείων από το κέντρο της πόλης στο νότιο τμήμα της.
- ⇒ Κατασκευή κόμβου σύνδεσης της απόληξης της Εγνατίας οδού με το νέο λιμάνι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΡΑΞΟΥ

Προκειμένου η Πάτρα να διαδραματίσει το ρόλο του σημείου συνδέσεως Ελλάδος -Υπόλοιπου Ε.Ε καθώς και της φυσικής γέφυρας προς την Ανατολική Μεσόγειο, έχει απόλυτη ανάγκη οργανώσεως των υποδομών, μεταφορών και ιδιαιτέρως αεροπορικής υποδομής, δεδομένου ότι το αεροπλάνο είναι το ταχύτερο και ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς. Η ανάγκη αναπτύξεως της αεροπορικής υποδομής της πόλεως προκύπτει και από το γεγονός ότι οι αερομεταφορές παρεμβαίνουν στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική, περιβαντολλογική, πληθυσμιακή, πολιτιστική και αναπτυξιακή εξέλιξη ενός τόπου.

Οι αερομεταφορές είναι ένας από τους δυναμικότερους εξελισσόμενους τομείς της παγκοσμίου οικονομίας όπως αποδεικνύει η εντυπωσιακή τους ανάπτυξη, κατά τις τελευταίες δεκαετίες.

Η ΗΠΑ έχει συμπεριλάβει στο αναπτυξιακό τους πρόγραμμα την ανάπτυξη πλήρους και σύγχρονου αερολιμένα, ο οποίος θα εξυπηρετήσει τις αεροπορικές ανάγκες της περιοχής.

Έτσι στη Β. Δυτική Πελοπόννησο λειτουργεί το στρατιωτικό αεροδρόμιο Αράξου, σε απόσταση 53χμ. από την Πάτρα, το οποίο είναι κατάλληλο για την κάλυψη των εν λόγω αναγκών. Πρόσφατα η ΗΠΑ εκπόνησε σχέδιο εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης του αεροδρομίου Αράξου και έχει εισηγηθεί προς Ε.Ε να χαρακτηριστεί ως αεροδρόμιο κοινοτικού ενδιαφέροντος.

Ο αερολιμένας, Αράξου προγραμματίζεται να εξυπηρετήσει

⇒ Τις πτήσεις Charter

⇒ Τις εμπορευματικές μεταφορές των προϊόντων της περιοχής αλλά και του ευρύτερου χώρου της Δυτικής και Νότιας Ελλάδας, εφ' όσον πραγματοποιηθεί η ζεύξη Ρίου - Αντίρριου. Η δυνατότητα αυτή έχει επισημανθεί και σε σχετική μελέτη χωροταξικού σχεδίου ανάπτυξης της Ελλάδας, που εκπονήθηκε από το γραφείο Δοξιάδη το 1980.

⇒ Ενδεχόμενη ανακούφιση του αερολιμένα της Αθήνας δια μεταφοράς εκεί πτήσεων transit και ειδικά κατά τις νυκτερινές

ώρες, οπότε μειώνεται η ηχορύπανση στο αστικό κέντρο της Αθήνας. Επίσης χρησιμοποίηση του αεροδρομίου Αράξου ως αεροδρόμιο εναλλαγής του αεροδρομίου Αθήνας.

⇒ Ενδεχόμενες πτήσεις εσωτερικών γραμμών. Πράγματι, ενδιαφέρον παρουσιάζουν από εμπορικής απόψεως και πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο μελέτης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι αεροπορικές συνδέσεις της Πάτρας και της ευρύτερης περιοχής με μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, πχ. Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδο.

Αεροπορική σύνδεση εσωτερικού-εξωτερικού

Τη Θεσσαλονίκη με την Πάτρα ενώνουν από το Δεκέμβριο του 1997 τα αεροσκάφη της AIR GREECE, με ενδιάμεσο σταθμό την Αθήνα με 4 δρομολόγια εβδομαδιαίως

Η AIR GREECE, με την αγορά δύο αεροσκαφών πρόκειται να επεκταθεί και σε άλλες γραμμές εσωτερικού. Παράλληλα υπάρχει η σκέψη να καθιερωθεί στο άμεσο μέλλον αεροπορική σύνδεση μεταξύ Πάτρας -Ιταλίας και να δημιουργηθούν δρομολόγια προς Φραγκφούρτη - Βιέννη -Μόναχο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ

ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Οδικό δίκτυο

<u>Μήκος (σε χμ)</u>	<u>Βατότητα</u>
Εθνικό	41,5 Καλή 52%
Επαρχιακό	423 Καλή + Μέτρια 87%
Δημοτ-Κοινот.	337
Σύνολο	801,5

Το οδικό δίκτυο του νομού περιλαμβάνει οδούς συνολικού μήκους 440 περίπου χμ. και είναι το πυκνότερο οδικό δίκτυο σε σύγκριση με την υπόλοιπη χώρα. Με επίκεντρο την πόλη της Κέρκυρας καλύπτει ικανοποιητικά όλες τις ανάγκες επικοινωνίας του νομού. Από το σύνολο του οδικού δικτύου το 51,8% είναι ασφαλτοστρωμένο, όμως μόνο κάτω από 50% είναι σε καλή κατάσταση. Το πλάτος των οδών είναι γενικά μικρό και η χάραξη πολλές φορές προβληματική.

Το σημερινό οδικό δίκτυο παρά την έκταση του ικανοποιεί τις κυκλοφοριακές ανάγκες του νησιού, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες που η τουριστική κίνηση είναι αυξημένη.

Αεροπορικό δίκτυο

Αεροδρόμιο Κέρκυρας

Πρόκειται για το μεγαλύτερο αεροδρόμιο από άποψη κίνησης της περιφέρειας και για ένα από τα μεγαλύτερα της Ελλάδας. Δυστυχώς όμως είναι και εκείνο με τα μεγαλύτερα προβλήματα.

Το κυριότερο μειονέκτημα είναι οι συχνές παραμορφώσεις και ρωγμές που παρουσιάζει το οδόστρωμα του, λόγω της έδρασης του διαδρόμου του στον λιμνώδη πυθμένα της λίμνης Χαλκιοπούλου.

Ταυτόχρονα διαπιστώθηκε ολισθηρότητα η οποία συχνά αναγκάζει την Ολυμπιακή αεροπορία να ματαιώνει πρωινές πτήσεις, (λόγω της αυξημένης υγρασίας).

Εκτός όμως αυτών των προβλημάτων αντιμετωπίζει εξίσου και άλλα σημαντικά:

1. Υπάρχει δύσκολη προσπέλαση από αέρα η οποία δυσχεραίνεται ακόμη περισσότερο λόγω της έλλειψης ραντάρ και απείρου προσωπικού.

2. Είναι έντονη η ανεπάρκεια των κτιριακών εγκαταστάσεων ιδίως τους θερινούς μήνες που τις ημέρες αιχμής η κίνηση φτάνει τους 20000 επιβάτες την ημέρα.

3. Έλλειψη χώρου στάθμευσης των αεροπλάνων και τέλος ίσως το βασικότερο πρόβλημα η σημερινή θέση του αεροδρομίου, το οποίο με την επέκταση του σχεδίου πόλης θα περιβάλλεται από περιοχές κατοικίας. Πρόκειται για μια απόφαση εθνικού επιπέδου κατά πόσο το αεροδρόμιο θα παραμείνει εκεί που βρίσκεται ή θα μετακινηθεί.

Το αεροδρόμιο είναι διεθνές. Η σύνδεσή του με την Αθήνα γίνεται με BOING B-727 της Ολυμπιακής αεροπορίας. Ταυτόχρονα κατά τη θερινή περίοδο δέχεται μεγάλο αριθμό πτήσεων από το εξωτερικό.

ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Οδικό δίκτυο

<u>Μήκος (σε χμ)</u>	<u>Βατότητα</u>
Εθνικό	Καλή 71%
Επαρχιακό 209	Καλή + Μέτρια 71%
Δημοτ-Κοινοτ. 230	
Σύνολο 439	

Το οδικό δίκτυο του νομού εξασφαλίζει μέτριο επίπεδο εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας. Κύρια αντιμετωπίζει προβλήματα στα ορεινότερα σημεία του νησιού. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η κινητή γέφυρα που κατασκευάστηκε πρόσφατα, έλυσε τα κυριότερα προβλήματα σύνδεσης του νησιού με την Ηπειρωτική Ελλάδα. Κατά τους θερινούς μήνες η καθυστέρηση διαπόρθησης του οχήματος έφθανε τις μία ως δύο ώρες.

Ακτοπλοϊκό δίκτυο

Λιμάνι Λευκάδας

Το λιμάνι της Λευκάδας είναι μικρό και απαιτούνται έργα διάνοιξης του διαύλου Λευκάδας-Αιτωλοακαρνανίας, για να εξυπηρετούνται επιβατικά ή μεγάλα φορτηγά. Πρέπει να τονιστεί όμως ότι τα έργα αυτά είναι μακρόπνοα και αμφίβολης οικονομικής απόδοσης.

Αεροπορικό δίκτυο

Η Λευκάδα δεν έχει δικό της αεροδρόμιο και εξυπηρετείται από το στρατιωτικό αεροδρόμιο του Ακτίου που απέχει 18KM από την πόλη της Λευκάδας.

Το αεροδρόμιο έχει πρόσφατα εκσυγχρονισθεί και μπορεί άμεσα να διακινεί μεγάλο αριθμό επιβατών. Όμως η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν διαθέτει απ' ευθείας σύνδεση με τη Λευκάδα δηλαδή αεροδρόμιο-πόλη με λεωφορείο, (σήμερα εξυπηρετείται από

τα ΚΤΕΛ), πράγμα που καθιστά τη αεροπορική σύνδεση ανεπαρκή.

Η αεροπορική σύνδεση γίνεται μέσω Ακτίου με Ευρωπαϊκές χώρες όπως:

- Αγγλία
- Ελβετία
- Ολλανδία
- Αυστρία
- Φιλλανδία
- Γαλλία,

(μέσω πτήσεων "τσάρτερς").

Οι χώρες αυτές είναι και οι κύριοι τροφοδότες τουριστών.

ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ

Οδικό δίκτυο

<u>Μήκος (σε χμ)</u>	<u>Βατότητα</u>
Εθνικό 24	Καλή 58%
Επαρχιακό 535	Καλή + Μέτρια 7%
Δημοτ-Κοινοτ. 424	
Σύνολο 983	

Το οδικό δίκτυο του νομού βρίσκεται σε γενικές γραμμές σε καλή κατάσταση. Αντιμετωπίζει προβλήματα όμως στα ορεινότερα σημεία, ενώ επιτακτικές είναι οι βελτιώσεις, (διαστρώσεις -διανοίξεις), που απαιτεί το δευτερεύον δίκτυο.

Ακτοπλοϊκό δίκτυο

Το ακτοπλοϊκό δίκτυο της Κεφαλλονιάς είναι το καλύτερο οργανωμένο όλων των Ιονίων Νήσων. Ειδικότερα συνδέεται με τέσσερα λιμάνια της υπόλοιπης Ελλάδας, φαινόμενο πρωτοφανές για όλη την υπόλοιπη Ελλάδα. Ταυτόχρονα τα λιμάνια του νησιού βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση, και εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό γραμμών.

Λιμάνι Αργοστολίου

Φυσικό λιμάνι με επαρκή βάθη, προστατεύεται επαρκώς από καιρούς και έχει αρκετό μήκος κρηπιδώματος. Εξυπηρετεί ικανοποιητικά την ακτοπλοϊκή γραμμή Αργοστόλι -Κυλλήνη και την πορθμειακή Αργοστόλι -Ληξούρι. Έχει δυνατότητες υποδοχής περισσότερων πλοίων. Έχει ανάγκη κάποιων επισκευών και εξωραϊσμών στην προβλήτα.

Σύνδεση Αργοστολίου- Κυλλήνης

Εκτελείται από οχηματαγωγό κλειστού τύπου. Η γραμμή επαναλειτούργησε πρόσφατα και αποτελεί καλή εναλλακτική λύση μετά της Πόρου -Κυλλήνης, λόγω της μικρής (σε σχέση με τη Σάμη -Πάτρας), διαδρομής.

Σύνδεση Ιθάκης (Βαθύ)-Σάμης-Πάτρας

Εκτελείται από 2 οχηματαγωγά κλειστού τύπου και είναι το μεγαλύτερο δρομολόγιο μεταξύ του νομού και της Ηπειρωτικής Ελλάδας.

ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ

Οδικό δίκτυο

<u>Μήκος (σε χμ)</u>	<u>Βατότητα</u>
Εθνικό 20,5	Καλή 89%
Επαρχιακό 207	Καλή + Μέτρια 94%
Δημοτ-Κοινοτ. 250	
Σύνολο 477,5	

Το οδικό δίκτυο του νομού στο πεδινό μέρος είναι σχεδόν ικανοποιητικό, (άσφαλτος που χρειάζεται συντήρηση και διάνοιξη) γιατί είναι πολύ πυκνό, ενώ στο ημιορεινό τμήμα δεν είναι ικανοποιητικό (χωματόδρομοι).

Ακτοπλοϊκό δίκτυο

Το λιμάνι της Ζακύνθου είναι επαρκές σε σχέση με το μήκος κρηπιδωμάτων. Υπάρχει έργο σε εξέλιξη για τη βελτίωση προστασίας, (βρίσκεται σε πρώτη φάση προϋπολογισμού 230εκ.).

Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα είναι ότι σε πολλά σημεία το βάθος είναι μικρό με αποτέλεσμα να εμποδίζεται ο ενλιμενισμός μεγάλων πλοίων. Επίσης επιβάλλεται η βελτίωση των κτιριακών εγκαταστάσεων.

Σύνδεση Ζακύνθου - Ηλείας

Τρία Ε/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου, (δύο ιδιωτικά και ένα σε συνεταιριστική βάση), εκτελούν σε ετήσια βάση καθημερινά δρομολόγια στη γραμμή Ζακύνθος - Κυλλήνη (Ηλεία). Τα παραπάνω πλοία αποτελούν κοινοπραξία.

Αεροπορικό δίκτυο

Το αεροδρόμιο του νησιού είναι διεθνές. Τόσο ο διάδρομος τόσο και οι τροχιόδρομοι βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Ειδικότερα με την επέκταση του αεροδιαδρόμου κατά 400μ δίδεται δυνατότητα να δεχτεί κάθε τύπου αεροσκάφος.

Ο ήδη υπάρχων κτιριακός και τεχνικός εξοπλισμός, βρίσκεται σε ικανοποιητική κατάσταση αλλά απαιτείται αύξηση των χώρων υποδοχής.

Η σύνδεση με Αθήνα και Κεφαλλονιά γίνεται με σκάφη BO-ING-727 της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Τους καλοκαιρινούς μήνες προσγειώνονται αεροσκάφη από το εξωτερικό, (τσάρτερς).

Τα δρομολόγια που εκτελεί η Ολυμπιακή Αεροπορία επαρκούν για του χειμερινούς μήνες, αλλά απαιτούν βελτίωση για τους θερινούς, λόγω αυξημένης κίνησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στα κεφάλαια που προηγήθηκαν, στόχος ήταν η αντικειμενική παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης, των μελετών και των προτάσεων που αφορούν το συγκοινωνιακό δίκτυο της Δυτικής Ελλάδας. Διαπιστώθηκαν αρκετά προβλήματα και κάποια συμπεράσματα.

Προβλήματα

- Ένα είναι το πρόβλημα των κονδυλίων. Υπάρχει ένα πλήθος μελετών, σχεδίων και προτάσεων για την ανάπτυξη της περιοχής που όμως μένουν στο ράφι, περιμένοντας την ημέρα που θα λάβουν την οικονομική υποστήριξη.
- Ένα άλλο πρόβλημα είναι η καθυστέρηση που παρατηρείται στις αρμόδιες υπηρεσίες όσον αφορά τις μελέτες που γίνονται, αλλά και τα έργα τα οποία έχουν ήδη αρχίσει.
- Επίσης πρόβλημα είναι και η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε ορισμένες πόλεις σε ετήσια βάση και η καθυστέρηση στην διαπλάτυνση νέων αρτηριών, από την πόλη προς την περιφέρεια.
- Έντονο είναι το πρόβλημα στους μεγάλους οδικούς άξονες της Ηπείρου και της Αιτωλοακαρνανίας. Η κατάσταση των αξόνων είναι μέτρια με πρόβλημα στις διαπλάτυνσεις. Μεγάλη σημασία θα έχει και η δημιουργία της Παραϊόνιας Οδού, η οποία θα ενώσει όλη τη Δυτική Ελλάδα με ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο.

Συμπεράσματα και προοπτικές

- Η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου θα φέρει κυριολεκτικά μία επανάσταση στα υπάρχον δεδομένα, διότι η μετάβαση θα γίνεται σε 5 λεπτά. Επίσης θα αναβαθμισθεί ο ρόλος της Δυτικής Ελλάδας.
- Το δίκτυο δεν είναι επαρκές ιδιαίτερα το καλοκαίρι αφού αντιμετωπίζει προβλήματα λόγω των μεγάλων φόρτων που δέχεται. Έτσι είναι επιτακτική η λήψη μέτρων, όπως τοποθέτηση προστατευτικών στηθαιών στα επικίνδυνα σημεία και σήμανση τις βραδινές ώρες.

- Διαπλατύνσεις και παρακάμψεις οικισμών ώστε να αποφεύγονται οι κυκλοφοριακές συμφορήσεις, μέσα στους επαρχιακούς δρόμους. Κλασικό παράδειγμα είναι η περιφερειακή της Πάτρας και της Ναυπάκτου. Έργα ζωτικής σημασίας για τις δύο περιοχές.
- Για το θέμα της ποιότητας του οδοστρώματος, είναι απαραίτητη η ύπαρξη συνεργείου επί μονίμου βάσεως για να επιδιορθώνει και να επισκευάζει τα προβλήματα των οδών.
- Επίσης μεγάλη είναι η ανάγκη δημιουργίας των νέων λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, που θα δημιουργήσουν όλες τις προϋποθέσεις για να γίνουν οι περιοχές αυτές διεθνή μεταφορικά κέντρα.
- Η ανάπτυξη του αεροδρομίου του Αράξου σε πολιτικό αεροδρόμιο, θα συμβάλλει στην ανάπτυξη του τουρισμού της περιοχής και στην εξυπηρέτηση του πληθυσμού της.
- Η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου του άξονα Πύργου - Πάτρας - Αθήνας, σε ηλεκτροκίνητη διπλή τροχιά, σε συνδυασμό με τις διεθνής μεταφορές μέσω του λιμένα της Πάτρας, θα βοηθήσει στην ολοκληρωμένη και σύγχρονη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών. Τη στιγμή μάλιστα που ο σιδηρόδρομος αναπτύσσεται συνεχώς στις αναπτυγμένες χώρες και είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον, μέσο μεταφοράς.
- Μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης στο σιδηρόδρομο θα δημιουργηθούν με τη ζεύξη Ρίου- Αντιρρίου και την ανάπτυξη του λιμένα της Ηγουμενίτσας, αφού θα μπορέσει να συνδεθεί σιδηροδρομικά, η Στερεά Ελλάδα, με την Πελοπόννησο.
- Η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων προκαλεί μια δυναμική στα αστικά συγκροτήματα της Δυτικής Ελλάδας και ιδιαίτερα της Πάτρας.

Η υποστήριξή τους, θεωρείται αναγκαία.

Συνεπώς γεννιέται η ανάγκη μιας συνολικής στρατηγικής, ενός ολοκληρωμένου σχεδίου, όπου ευθύνη και καθήκον θα αντιτίθεται στις τοπικές αυτοδιοικήσεις.

Το ΤΕΕ Δυτικής. Ελλάδας, θεωρεί για πολλαπλούς λόγους αναγκαία την ολοκλήρωση των παραπάνω έργων, τα οποία θα προκαλέσουν μεγάλες τομές και ανατροπές στις υφιστάμενες καταστάσεις.

Αυτά στα οποία πρέπει να προβληματιστούμε είναι:

- Η πορεία, οι δυσκολίες και οι προοπτικές υλοποίησης των μεγάλων έργων.

- Οι άμεσες και μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στις περιοχές που θα γίνουν, αλλά και τις ευρύτερες επιρροές στο οικονομικο-κοινωνικό και γεωγραφικό επίπεδο της χώρας.

- Προβλήματα περιβάλλοντος και επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Θα πρέπει να τονίσουμε ότι μόνο το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετεί περισσότερο από ένα εκατομμύριο επιβάτες το χρόνο, νούμερο στο οποίο η πολιτεία θα έπρεπε να κάνει αισθητή την παρουσία της.

Είναι θλιβερό ότι οι άνθρωποι αργά η γρήγορα ανακαλύπτουν πως τα υπάρχων λιμάνια και οι οδικοί άξονες είναι υποβαθμισμένα με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Το υποτυπώδες και προβληματικό δίκτυο αδυνατεί να εξυπηρετήσει την εύκολη και γρήγορη μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων. Δεν είναι τυχαίο πως σε κάθε μαζική έξοδο αναγκαζόμαστε να κάνουμε τραγικούς απολογισμούς. Το επίπεδο των δρόμων δεν μπορεί να συγκριθεί ούτε κατά διάνοια, με τους επαρχιακούς δρόμους της Ευρώπης.

Όσο για τις εγκαταστάσεις των λιμανιών, απέχουν πολύ από εκείνες των Ευρωπαϊκών λιμανιών, λόγω των υψηλών ναύλων και των λιμενικών τελών, τις γραφειοκρατικές διαδικασίες, τις καθυστερήσεις στις επιβιβάσεις και αποβιβάσεις, της έλλειψης υποδομής και τέλος της κακής ως ανύπαρκτης οδικής πρόσβασης σε αυτά.

Έτσι για να ολοκληρώσουμε, θα λέγαμε ότι για την ανάπτυξη της ήδη υποβαθμισμένης περιοχής της Δυτικής Ελλάδος αλλά και της Ευρωπαϊκής παρουσίας της Ελλάδας στην Ε. Ε. είναι ανάγκη να σχεδιαστεί το αύριο με σοβαρό και υπεύθυνο τρόπο και στην προσπάθεια αυτή να συμβάλλουν όλοι για ένα κοινό συμφέρον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Εφημερίδα "Σύμβουλος Επιχειρήσεων"

14 Μαΐου 1998 και 30μ Απριλίου 1998 (Έργα του ΟΣΕ)

2. Διπλωματική Εργασία

"Προβλήματα Οδικών Μεταφορών στην Ελλάδα εν όψη της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης του 1993"

Βραχνούλας Δημήτριος-Ευστάθιος Βασίλειος

3. 3^η Δέκε Πατρών Τεχνικό Τμήμα.

Πληροφορίες για οδικούς κόμβους και μελλοντικά έργα συγκοινωνίας.

4. Γραφείο Δοξιάδη. (μελέτη από συγκεκριμένη πηγή).

<Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της πόλης της

Πάτρας>.

5. Κυκλοφοριακά και πολεοδομικά προβλήματα στην πόλη της Πάτρας

Πανεπιστήμιο Πατρών

Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών

6. Ν. Β. Μηλιώνης.

Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος

7. Λιμενικό Ταμείο Πατρών

Πληροφορίες για λιμάνια Πατρών -Ηγουμενίτσας -Αστακού,

8. ΕΟΤ

Διεύθυνση Τουρισμού Πελοποννήσου

Πίνακες

9. Τεχνικό Επιμελητήριο Πατρών

Νησιά Ιονίου Πελάγους

